

### گزارش

## باید به ساخت قطعه‌سازی خودرو بها داد؟

- قیمت تمام‌شده هر قطعه بین صد تا ۳۰۰ برابر هزینه تمام‌شده خواهد بود.
- اشتغال کارگر ایرانی صورت نخواهد گرفت، درنتیجه با بحران بی‌کاری در کشور روبه‌رو خواهیم شد.
- فناوری تولیدات در داخل کشور ممکن نیست، بلکه وابستگی کامل به خارج انجام می‌شود.
- طرف خارجی قیمت تمام‌شده قطعات را تعیین می‌کند و در هر زمان با هر پیش‌شرطی قیمت مدنظر قطعات خودرو را به ما تحمیل خواهد کرد.
- کیفیت محصول بستگی به شرکت تولیدکننده خارجی داشته و به دلیل انحصار تولیدکننده خارجی جای هیچ‌گونه اعتراضی نخواهد بود.
- به جای گردش ریال در داخل، ارز خارجی باید ابتدا با صادرات فراهم شود، سپس به هزینه واردات قطعات خودرو اختصاص یابد.
- امکان کاهش قیمت خودرو در داخل کشور تنها با مساعدت طرف خارجی در کاهش قیمت تمام‌شده قطعات وارداتی ممکن خواهد بود.
- تأمین قطعات پس از فروش خودرو تنها در صورت استمرار تولید طرف خارجی ممکن باشد و به هر دلیلی که شرکت خارجی از استمرار تولید قطعات خودداری کند، با بحران تأمین قطعه در داخل کشور روبه‌رو خواهیم بود.
- متخصص تحصیل‌کرده ایرانی به جای جذب در کانون تحقیق و توسعه داخلی مجبور به مهاجرت و قرارگرفتن در خدمت شرکت‌های خارجی خواهد شد.

شرکت کرور در سال ۱۳۶۰ وارد صنعت شده است. ابتدا با تولید قطعات لوازم برقی همراه بود. در سال ۱۳۶۶ وارد قطعات مخابراتی شده است و سال‌ ۱۳۷۰ وارد صنعت خودرو و صنعت قطعه‌سازی برای شرکت‌های خودروسازی ایران شده است.

«کرور» به‌عنوان اولین و بزرگ‌ترین قطعه‌ساز ایران با چهار کارخانه تولیدی، ۱۴ هزار نیروی کار مستقیم و ۲۰ هزار نیروی کار غیرمستقیم دارد و در حال فعالیت و تولید سه هزار قطعه خودرو است.

شرکت کرور، با تلاش پرسنل خود از رأس سازمان تا رده‌های پایین و اپراتوری، کرور را به این مجموعه موفق تبدیل کرده‌اند.

اولین پارامتری که در مجموعه کرور مطرح است، کیفیت کار است؛ چراکه تنها عاملی که باعث می‌شود هم متفاوت باشیم و هم رضایت مشتریان را کسب کنیم، کیفیت محصولات تولیدی در کرور است.

تولید کالای باکیفیت و با قیمت اقتصادی، با استفاده از دانش مهندسان ایرانی و کار کارگران بومی با هنر مدیان کارآمد در صنعت خودروسازی کشور است؛ امری که می‌تواند منجر به توانمندشدن صنعت برای رسیدن به خودکفایی در صنعت خودرو و صنایع مشابه شده و ایجاد اشتغال مداوم را تضمین کند. «کرور» به واسطه توانایی در خلق و بومی‌سازی دانش فنی و به‌روز نگه‌داستن تکنولوژی‌های ساخت مهندسی، این ظرفیت را دارد که در صنعت خودروسازی به‌عنوان پیشرو شناخته شود.

این مجموعه به واسطه تجربه نزدیک به نیم‌قرن رشد و توسعه مستمر در زمینه طراحی و صنعتی‌سازی خودرو می‌تواند علاوه بر تأمین نیازهای داخلی، ایجاد و توسعه بازارهای صادراتی را هم محقق کند. از ویژگی‌های بارز دیگر کرور می‌توان به واحد مادر اشاره کرد. در این واحد بحث‌های فنی‌اری با بحث‌های دیگری که در مجموعه مطرح می‌شود، زیر نظر می‌گیرد و در حد توان آن مشکل را برطرف می‌کند.

در سیستم چرخ و محور، همه چرخیدن چرخ را می‌بیند اما اغلب حواس‌مان نیست اگر محور ثابت سر جایش نباشد، چرخ هم به‌درستی نمی‌چرخد.

«کرور» محور صنعت خودروی ایران است.

جوانان مبتکر و خلاق فکر در ایران پرتعداد هستند که باید از توانایی آنها در صنعت و تولید استفاده شود. شرکت کرور توانسته بخشی از جوانان خلاق و نخبه را جذب کند و با اتکا بر نخبگان داخلی با سرعت مقبولی مسیر رشد و توسعه را طی کرده است.

تولید اتصالات مخابراتی به دلیل حساسیت و ظرافت بالا، پیچیدگی‌های منحصربه‌فردی داشت اما دانش فنی و حساسیت مدیران کرور سبب شد اتصالات مخابراتی کرور به‌سرعت جایگاه اطمینان‌بخشی پیدا کند و از نظر نرخ خطای قطعات عملکرد بهتری در مقایسه با تولیدکنندگان باسابقه دنیا پیدا کند و در نهایت تلاش‌های این شرکت باعث نوآوری، بومی‌سازی و دستیابی به آخرین فناوری‌های نوبن جهان در مسیر داخلی‌سازی ساخت بیش از سه‌هزار ۴۰۰ قطعه برای مقابله با تحریم، تقویت و استمرار تولید صنعت شد.

با وجود آنکه مداوم فعالیت در ساخت قطعات مخابراتی می‌توانست برای این شرکت رضایت‌بخش باشد، اما روحیه داخلی‌سازی مدیران آن موجب شد با شناسایی خلاهای صنعت، سراغ ساخت قطعات الکترونیکی خودرو بروند و پروژه استقلال کشور در قطعات الکترونیکی و برقی خودرو از بیگانگان را کلید زدند.

پروژه ساخت قطعات خودرو با وجود پیچیدگی‌ها و موانع متعدد فنی و سیاسی با اهتمام مدیران کرور به سرانجام رسید و اکنون این شرکت به یکی از بزرگ‌ترین قطعه‌سازان غرب آسیا تبدیل شده و در طول سال‌های گذشته تجربه صادرات قطعه به بزرگ‌ترین خودروسازی‌های جهان نظیر پژو فرانسه را نیز در کارنامه خود ثبت کرده است.

این شرکت همچنین با ساخت قطعات پیچیده الکترونیکی مانند ECU و ACU و همین‌طور حسگرهای مختلف در کنار ۱۴ واحد تولیدی دیگر فعالیت خود را در قالب سه سیایت عظیم با جدیت ادامه می‌دهد. ساخت قطعات مرغوب با سخت‌گیرانه‌ترین ارزیابی‌های فنی و مهندسی در شرکت کرور موجب شده اقبال بازار به این قطعات افزایش پیدا کند و این برند، منجر به ارزشمندی خودروهای تولیدی شود.

کرور در چهارمین دهه فعالیت خود با راه‌اندازی واحد خودکفایی و حمایت از زنجیره اقتصاد صنعت خودرو، چتر حمایتی خود از فعالان خرد و متوسط این صنعت را گسترانیده است. به نحوی که این شرکت از واحدهای خرد و متوسط صنعت خودرو دعوت می‌کند تا بخشی از زنجیره تولید یک قطعه را تکمیل کنند و از ارزش افزوده آن منتفع شوند.

در شرایط فعلی، مصرف‌کننده و تولیدکننده در صنعت خودرو هیچ اختیاری ندارند و دولت تمام اختیارات را در دست خود گرفته‌است. شرکت کرور یک مجموعه خصوصی موفق است که می‌تواند الگویی برای تمام صنعت خودروسازی باشد. اکنون دولت، هم تولیدکننده خودرو است و هم تنظیم‌گری می‌کند؛ در چنین شرایطی، تنظیم‌گری می‌تواند برای بخش خصوصی ایجاد مانع کند و به ضرر آنها تمام شود. به‌همین‌دلیل دولت باید خودروسازی‌های بزرگ را به بخش خصوصی واگذار کند.

تنها راه نجات کشور، اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی است. همان‌گونه که شاهد هستیم، هرچا بخش خصوصی حضور پیدا کند، موفقیت‌های چشمگیری به وجود می‌آید. مردم از عملکرد مسئولان در بخش اقتصاد و خودرو گلایه دارند و باید برای رفع این مشکلات، بخش خصوصی واقعی را مورد حمایت جدی در عمل قرار بدیم تا تولیدات داخلی چه به لحاظ کیفیت و چه به لحاظ کمیت افزایش یابد.

عدم اعتماد به بخش خصوصی و تنظیم‌گری در این عرصه باعث شده است تا توان تولید در صنعت خودروسازی کاهش پیدا کرده و خودروسازان با تضعیف جایگاه خود، تبدیل به مونتاژکار در ایران شوند. شاید این سخن مقام معظم رهبری درباره تولید قطعه‌سازی که فرموده بودند «تجربه نشان داده است که شرکت‌های خارجی حاضر به انتقال فناوری‌های پایه و اساسی نیستند. شرکت‌های مربوط به نفت و خودرو زودتر از همه [تحریم سال ۱۹۶]از کشور خارج شدند. آنها رفتند اما کشور این همه امکانات قطعات خودروسازی دارد. قطعه‌سازی در صنعت خودرو، نفت و دیگر صنایع می‌توانند آنها را جمع‌کرده و تولید افزایش یابد» درس آموزنده‌ای برای دولت آینده باشد که تنها با خودکفایی و بهیادادن به بخش خصوصی می‌توان تولید را در همه ابعاد گسترش داد. یک سیاست‌گذاری مناسب با مشارکت خصوصی‌سازی واقعی خودروسازی ایران را وارد مدار تولید با تیراژ بالا خواهد کرد.

مجموعه صنعت خودرو یکی از مهم‌ترین موضوعات دولت‌هاست. خودروسازی به‌عنوان لوکوموتیو صنعت کشور از طریق ایجاد توانمندی‌ها و قابلیت‌های علمی و فنی نقش بسزایی در اقتصاد و ایجاد ارزش افزوده و حتی اشتغال‌آفرینی در کشور دارد. صنعت خودروسازی یک زنجیره گسترده از شبکه قطعه‌سازی، شبکه فروش و خدمات پس از فروش است

که در همین راستا تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها در این صنعت توسط دولت‌ها اعمال می‌شود؛ به گونه‌ای که در سال‌های اخیر مواردی نظیر سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری، واردات خودرو، نحوه تخصیص ارز، میزان تولید و تأکید بر افزایش آن، ساماندهی صنعت و بازار آن، نحوه تخصیص خودرو به مشتریان و جمع‌آوری خودروهای ناقص از مهم‌ترین مسائلی بوده که رقم خورده است. هرچند با وجود شرایط تحریمی، صنعت خودروسازی و دانش قطعه‌سازی خودرو در کشورمان با استفاده از تکنولوژی‌های روز دنیا به سمت جلو حرکت می‌کند و مهندسان و نخبگان در این عرصه ورود کرده‌اند که به طور قطع زمینه‌ها در این عرصه نه‌تنها منجر به تأمین بازار داخل، افزایش تولید کمی و کیفی خودروها می‌شود بلکه زمینه صادرات و ارزآوری را نیز فراهم می‌کند.

#### دلایل عدم استفاده خودروسازان از اصل ۴۴ قانون اساسی

در حال حاضر بدون توجه به اصل ۴۴ قانون اساسی و به خاطر تمرکز مدیریت دولتی و عدم واگذاری این مدیریت به بخش خصوصی، خودروسازان نتوانسته‌اند به جایگاه واقعی خود در تولید خودرو دست پیدا کنند و با خلق ارزش افزوده، تأثیری بر سهم ناخالص ملی و اشتغال‌زایی داشته باشند.

عدم اعتماد به بخش خصوصی و تنظیم‌گری در این عرصه باعث شده است توان تولید در صنعت خودروسازی کاهش پیدا کرده و خودروسازان با تضعیف جایگاه خود، تبدیل به مونتاژکار در ایران شوند.

#### افزایش قارج‌گونه خودروسازان؛ خصلتی‌ها در مقابل خصوصی‌ها

افزایش قارج‌گونه خودروسازان و با کمترین توان تولید سالانه‌ای زیر ۱۰ هزار دستگاه خودرو به حکایت جدیدی در صنعت خودروسازی تبدیل شده است. در همین باره خردنامه امسال عباس علی‌آبادی وزیر صنعت، معدن و تجارت در جریان افتتاح شرکت خودروسازی ماینر در شهرستان آبیک قزوین، با انتقاد از اینکه تیراژ خودروسازی کشور باید در حد میلیون‌ی باشد و نه چند ۱۰ هزار دستگاه گفت که ۳۷ شرکت خودروساز فعال وجود دارد در حالی‌که نیازی به این همه شرکت نداریم، بایستی خودروسازان ما تعداد محصولات تولیدی خود را افزایش دهند. با وجود آن ۳۷ شرکت، تولید خودرو در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰

### دخالت مدیریت دولتی، صنعت قطعه‌سازی را بحرانی کرده‌است

# تضعیف خودروسازان خصوصی افزایش تیراژ مونتاژکاری

پیش از ورود دولت سیزدهم با مشکلاتی ازجمله تحریم قطعات و نداشتن دانش بومی، زمین‌گیر شده بود به گونه‌ای که تیراژ به زیر یک میلیون دستگاه رسیده بود ضمن اینکه انباشت خودروهای ناقص در پارکینگ‌های خودروسازان منجر به بروز مشکلاتی در بازار و این صنعت شده بود. هرچند وضعیت این صنعت در دولت سیزدهم با دستور هشت‌ماده‌ای برای «بهبود وضعیت صنعت خودروسازی کشور» و سیاست‌های آزادسازی واردات با رویکرد رقابت‌پذیری و تقویت توان داخلی خودروسازان و قطعه‌سازان بهبود یافته و تعداد تولید خودرو به بیش از یک میلیون رسیده بود اما وضعیت بازار در شرایط رکود در خرید و فروش قرار داشت.



هرچند دولت سیزدهم و وزارت صنعت، معدن و تجارت، برای بهبود شرایط خودروسازان و بازار خودرو در سال جاری برنامه تولید یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاهی را با رشد ۲۰ درصدی برنامه‌ریزی کرده بودند که با وجود تغییر در دولت، خودروسازان نیز از این برنامه عقب مانده‌اند. بررسی وضعیت خودروسازان در کدال نشان می‌دهد که از ابتدای سال جاری در مجموع ۲۳۱هزارو ۹۵۰ دستگاه خودرو (توسط دو خودروساز بزرگ و پارس‌خودرو به عنوان زیرمجموعه سانیا) تولید شده که نسبت به ۲۴۸هزارو ۳۱۵ دستگاه تولیدشده در مدت مشابه سال گذشته ۶٫۶ درصد افت کرده است. محدودیت‌های انرژی صنایع و فشار زیان انباشته خودروسازان باعث شده است که آنها از این برنامه افزایش تولید عقب بمانند. کارشناسان حوزه صنعت معتقد هستند که زیان ۲۵۰ همتی در صنعت خودروسازی و بدهکاری به قطعه‌سازان حاصل اداره دولتی صنعت خودرو، قیمت‌گذاری دستوری و نبود نقشه‌راه مشخص است که بازار را با مشکلاتی روبه‌رو کرده است.

#### مدیریت دولتی؛ کاهش تولید

طبق گفته کارشناسان حوزه خودرو، مهم‌ترین مسئله‌ای که صنعت خودرو کشور را مورد تهدید قرار می‌دهد، دخالت‌های مدیریت دولتی و قیمت‌گذاری دستوری است که سبب ایجاد زیان انباشته در خودروسازان کشور شده و تأخیر در پرداخت خودروسازان و افزایش معوقات، جلوی رشد تولید را گرفته است.

#### کمبود قطعات خودروها و شرایط تحریمی

کمبود قطعات خودروها و شرایط تحریمی، ضربات جبران‌ناپذیری را به صنعت خودرو زد. در کنار خودروسازان، قطعه‌سازان نیز با مسائلی ازجمله نداشتن ماشین‌الات به‌روز، دانش و فناوری، عدم نقدینگی و عدم توجه خودروسازان به بدهکاری‌های روبه‌رو بودند. بررسی تحلیلی عملکرد قطعه‌سازان داخلی نشان می‌دهد این شرکت‌ها نیز با رکود قیمتی و مطالبات از خودروسازان قسار به پرداخت حقوق کارگران کشور که در این وضعیت به خاطر عدم واگذاری مدیریت دولتی به بخش خصوصی بر اساس عرضه و تقاضاست. اکنون انتظار می‌رود تا با تغییر دولت و عبور از این شرایط و رفع مشکلات صنعت خودرو و دستیابی شرکت‌های قطعه‌ساز به دانش بومی، مسیر تا حدودی

هموار شود. با اعتماد به شرکت‌های خودروساز و قطعه‌سازان با حمایت‌های دولتی و نظارت‌های بالادستی، تأکید بر ظرفیت‌ها و دانش داخلی و بهره‌مندی از فناوری‌های روز دنیا این شرکت‌ها می‌توانند به جای واردات قطعات از خارج کشور و مونتاژکاری، اقدام به تولید کنند و در این عرصه به خودکفایی دست پیدا کنند. اتکا به صنعت داخلی باعث می‌شود نه‌تنها قیمت تمام‌شده هر قطعه نسبت به واردات همان قطعه کاهش چندین برابری داشته باشد، بلکه استقلال در تولید قطعات و کیفیت در تولید را نیز تضمین می‌کند. در کنار تولید هر قطعه خودرو یک کارگر ایرانی می‌تواند مشغول به کار شده و مشکل بی‌کاری و موضوع تأمین معیشت کارگران نیز حل شود.

#### کرور؛ نماد قطعه‌سازی واقعی در کشور

اهتمام به شرکت‌های قطعه‌سازی و حمایت‌های مالی و معنوی می‌تواند از خروج ارز به بهانه واردات بکاهد و این تخصیص ارز به سمت تولید داخل سوق پیدا کند. ضمن اینکه اشتغال نیروهای متخصص و کارکشته را نیز افزایش داده و از مهاجرت آنان جلوگیری می‌کند. اکنون در همین زمینه شرکت صنعتی قطعه‌سازی با نام کرور به عنوان یک شرکت مطرح و توانمند می‌تواند در این حوزه ورود کند و با افزایش ارزش افزوده و ایجاد اشتغال سهم بسزایی در تولید داخل صنعت خودرو داشته باشد. در همین زمینه شرکت کرور یکی از بزرگ‌ترین قطعه‌سازان داخلی با سابقه نزدیک به نیم‌قرن در این صنعت، می‌تواند قطعات مورد نیاز شرکت‌های خودروسازی ایران را تأمین کند. شرکت کرور به‌عنوان اولین و بزرگ‌ترین قطعه‌ساز ایرانی با چهار کارخانه تولیدی، ۱۴ هزار نیروی کار مستقیم و ۲۰ هزار نیروی کار غیرمستقیم دارد و در حال فعالیت و تولید سه هزار قطعه خودرو است که این قطعات دارای کیفیت لازم و قابل رقابت با قطعات مشابه خارجی هستند.

تأکید بر ارتقای تولید نه‌تنها منجر به افزایش تولید خودرو و عبور از یک ونیم میلیون تولید خودرو در کشور می‌شود بلکه می‌تواند برند قطعه ایرانی را نیز به نام خود ثبت کند و در کنار آن با کیفی‌سازی محصولات، رضایت مشتریان را جلب کند. این شرکت با بهره‌مندی از توان مهندسان داخلی و بومی‌سازی دانش فنی می‌تواند سهم بسزایی در تولید قطعات و به تبع آن رشد صنعت خودروسازی با افزایش تیراژ تولید داشته باشد. شرکت کرور با قرارگرفتن در زنجیره تولید صنعت خودرو و جذب جوانان خلاق و نخبه در صنعت خودروسازی توانسته است در تولید و ساخت قطعات داخلی خودرو از جمله قطعات پیچیده الکترونیکی مانند ECU و ACU و حسگرهای مختلف پیش‌تاز عمل کند. بررسی وضعیت عملکرد کرور در دهه‌های اخیر نشان داده است که با حساسیت مدیران کرور، اتصالات مخابراتی کرور به سرعت جایگاه اطمینان‌بخشی پیدا کرده و نرخ خطای قطعات عملکرد بهتری نسبت به تولیدکنندگان باسابقه دنیا داشته است. اکنون با وجود تحریم‌ها، این شرکت با تأکید بر داخلی‌سازی بیش از سه‌هزارو ۴۰۰ قطعه را تولید می‌کند. برند شرکت کرور نه‌تنها بازار داخلی را قیضه کرده بلکه در کارنامه خود، تجربه صادرات قطعه به بزرگ‌ترین خودروسازی‌های جهان نظیر پژوفرانسه را ثبت کرده است. این شرکت همچنین با ساخت در کنار ۱۴ واحد تولیدی دیگر فعالیت خود را در قالب سه سیات عظیم با جدیت ادامه می‌دهد. ساخت قطعات مرغوب با سخت‌گیرانه‌ترین ارزیابی‌های فنی و مهندسی در شرکت کرور موجب شده اقبال بازار به این قطعات افزایش پیدا کند و این برند منجر به ارزشمندی خودروهای تولیدی شود. حمایت از خودروسازان و قطعه‌سازان منجر خواهد شد تا با تولید محصولات باکیفیت و با عبور از مرحله مونتاژکاری و با تکیه بر توان داخلی قطعه‌سازی و تولید داخل، مسیر جدیدی را در تولید خودروهای باکیفیت هموار کنند.

### بررسی ابعاد پیامد واردات و قاچاق قطعات خودرو و سیاست‌گذاری دولت بر صنعت خودرو

# نهضت داخلی‌سازی خودرو در معرض نابودی

از فروکش‌کردن هیجان داخلی‌سازی و حتی در حین برگزاری میزها و ساخت داخل، واردات جریان داشته و دارد.

#### تنها راه نجات صنعت خودروسازی، حمایت از بخش خصوصی واقعی است

از همین رو، سرمایه‌گذاری‌های صورت‌گرفته در جریان نهضت داخلی‌سازی قطعات، در خطر نابودی قرار دارد و برای قطعه‌سازان این پرسش ایجاد شده که اگر قرار بر ادامه واردات قطعات بوده، پس چرا اصلا نهضت داخلی‌سازی به راه افتاد؟ البته تردیدی وجود ندارد که داخلی‌سازی تمام و کمال قطعات بی‌معناست و از طرفی، قیمت نقش محوری در تأمین قطعات دارد و طبعاً ترجیح خودروسازان این است که قطعات را تا حد امکان ارزان‌تر تأمین کنند و این ارزیابی معمولاً از ناحیه واردات به‌خصوص از چین خود را بروز می‌دهد. بنابراین شاید نتوان ایرادی به خودروسازان به عنوان بنگاه‌ی اقتصادی بابت تأمین قطعات ارزان‌تر (به شرط رعایت کیفیت) گرفت و ایراد اصلی به سیاست‌گذار است که از سر هیجان و بدون آنکه طرحی جامع و کامل را تدوین کند، نهضت داخلی‌سازی را به راه انداخت. کاهش وابستگی به واردات قطعات خودرو در حالی باید صورت گیرد که کشورمان هم‌اکنون با شدیدترین تحریم‌های پولی و مالی آمریکا و متحدانش روبه‌رو است و درآمدهای ارزی ناشی از فروش نفت کاهش یافته است. از طرف دیگر تنها راه نجات کشور و صنعت خودروسازی، اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و حمایت از بخش خصوصی واقعی است. هرچا که بخش خصوصی حضور یابد، موفقیت‌های چشمگیری به دست می‌آید. مردم از عملکرد مسئولان در بخش اقتصاد و خودرو گلایه دارند و برای رفع مشکلات باید به بخش خصوصی واقعی حمایت جدی در عمل ارائه شود تا تولیدات داخلی از نظر کیفیت و کمیت افزایش یابند. بد نیست بدانیم مشوق‌های حاکمیتی برای تولیدکنندگان قطعات خودرو شامل «اختصاص

تسهیلات با بهره پایین»، «اختصاص منابع صندوق توسعه ملی»، «تدوین مشوق‌های مالیاتی»، «حمایت رسانه‌ای و تبلیغاتی»، «تکریم و حفاظت از مالکیت معنوی، «ساماندهی واردات قطعات ساخت داخل» و «استفاده از منابع صندوق نوآوری و شکوفایی ریاست‌جمهوری» می‌شود.

### گزارش

## اصلاح نظام حکمرانی در مالکیت، مدیریت و تنظیم‌گری صنعت خودرو و راه نجات آن

با گذشت بیش از سه دهه از شروع مجدد فعالیت صنعت خودرووسازی در ایران، این صنعت از مشکلات ساختاری در سطوح مختلف رنج می‌برد؛ به نحوی که این مسائل سبب شده است زیست‌بوم صنعت خودرو در ایران برای تولید خودروی باکیفیت و با فناوری بالا مهیا نباشد و علاوه بر عقب‌ماندگی صنعت خودرو در بازارهای جهانی از دیگر رقبای خود در عرصه بین‌الملل، نارضایتی زیادی را در کشور نیز رقم بزند. بررسی سیر تغییرات چگونگی قیمت‌گذاری خودرو در کشور نشان می‌دهد در همه برهه‌های زمانی قیمت‌گذاری خودرو به نوعی دستوری بوده است. البته شایان ذکر است در مقاطعی که قیمت‌گذاری به نحوی انجام شده که کمترین فاصله را با قیمت بازار داشته، با حادلق التهاب در این بازار نیز مواجه بوده است. دراین‌باره مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است. نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این‌بنگه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسائل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود شش درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام مرکز پژوهش‌های مجلس پژوهش‌های متعددی را دربارهٔ احیای صنعت خودرو و قطعه‌سازی آن انجام داده است