

گزارش

خوزستان پس از نفت

● مورخان یونانی آورده‌اند که پارسیان همواره خورشید، ماه، آب، زمین و آتش را مقدس می‌شمرده‌اند؛ خوزستان یا سرزمین آنتشان و پارسوماش به دلیل جوشش روغن مقدس دائمی از دل زمینش و بهره‌مندی از آفتاب تابان و آب فراوان و زمین جلگه‌ای حاصلخیز، همواره مورد احترام ایرانیان بوده و آتشکده‌های فراوانی در آن بنا نهاده شده است. با کشف نفت در دره‌خرسون مسجدسلیمان در ۱۲۸۷ هجری شمسی و اهمیت این روغن مقدس برای انگلیسی‌ها که به قولی عامل برتری آنها در جنگ با آلمان‌ها شد، تحولات زیادی در خوزستان صورت گرفت و انگلیسی‌ها برای رفاه خود دست به آبادانی و احداث شهرک‌های مدرن، بیمارستان، زمین‌های ورزشی و اماکن تفریحی در آبادان، اهواز و مسجدسلیمان زدند. پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی و خروج اجانب، عواید حاصل از فروش نفت به بودجه کشور اختصاص یافت، اما شعله‌ورشدن آتش جنگ بسیاری از شهرهای خوزستان را در آتش سوزاند. پس از پایان جنگ تحمیلی در راه سازندگی طرح‌های زیادی مانند توسعه نیشکر، اکتشاف و توسعه مخازن غرب کارون و احداث چندین سد در خوزستان به اجرا درآمد که متأسفانه نگاه صرف صنعتی بدون اولویت به سازگاری با اکوسیستم منطقه، عدم توجه به مسائل زیست‌محیطی و حقایقه‌های تالاب‌ها همچنین تحمیل خرجه آب درگیری بیش از توان حوزه آبخیز خوزستان خسارت‌های زیست‌محیطی فراوانی را به محیط زیست این استان وارد کرد. اجرای بدون مطالعه سدها و انتقال آب از سرچشمه رودها به استان‌های مرکزی بخش زیادی از حوضه‌های آبخیز خوزستان را به‌شدت دچار نقصان کرد، رودخانه‌ها کم‌آب شدند و کشاورزی دچار زیان شد. بخشی از این آب به مصارف شست‌وشوی شوروی زمین در طرح‌های نیشکر رسید که آب شور شسته‌شده به تالاب شادگان و زمین‌های مسطح اطراف خرمشهر هدایت شد و باعث بالارفتن شوروی تالاب شادگان و نمکزارشدن زمین‌های اطراف خرمشهر شد. کم‌شدن آب ورودی از هر دو سمت ایران و عراق و خشک‌کردن و جاده‌سازی در تالاب هورالعظیم به قصد حفاری نیز از عوامل ایجاد کانون گردوغبار در دشت آزادگان شد و همچنین خروج طرح‌های زیست‌محیطی مانند اماک از اولویت و ورود بی‌رویه آلودگی‌های صنعت نفت و صنایع پتروشیمی به آب‌وهوا و خاک در خوزستان فجايع زیست‌محیطی و انسانی بسیاری را به بار آورد. درواقع آبادانی و توسعه خوب است اما نباید بدون درنظرگرفتن تبعات زیست‌محیطی فقط به قصد سود اقتصادی باشد، هزینه‌های زیست‌محیطی صنعت نفت را خوزستان می‌دهد اما در منافعش همه ایران سهیم است. باید در کنار هزینه‌های سرمایه‌ای و جاری هزینه‌های زیست‌محیطی نیز برآورد شده و در نظر گرفته شود. امروزه خوزستان به دلیل برهم‌خوردن چرخه اکوسیستم علاوه بر گرما، درگیر گردوخاک است، آب سالم برای شرب نادر و به‌ها پر از خاک است. بیماری‌های تنفسی و حساسیت‌های حاصل از آلودگی‌ها همچنین مشکلات ژنتیکی به‌وجودآمده در ماهشهر بر اثر آلودگی‌های پتروشیمی بیداد می‌کند. می‌توان به کاهش عوارض توسعه در خوزستان توجه بیشتری داشت. این حجم از بی‌توجهی آریبند جامعه اسلامی و استن سرفرازی مانند خوزستان که دین خود را بارها به این مملکت اداکرده است، نیست و بیم آن می‌رود اگر وضع به همین منوال پیش رود خوزستان پس از اتمام نفت متروکه و رها شود، تمام آب را از سرچشمه به جای دیگر منتقل کنند و خوزستان بماند و گرما و ریزگرها، آن هم بدون نفت و آب.

تولیدکننده خودرو هستیم، مدیرعامل ایران خودرو در گفت‌وگو با «شرق»:

شاید مهم‌ترین موضوعی که در سال گذشته توانست اقتصاد ایران را تحت‌تأثیر قرار دهد، «برجام» بوده است. برجام می‌تواند از دو منظر متفاوت بر خودروسازی ایران اثر بگذارد؛ نخست اینکه ایران می‌تواند با خودروسازان خارجی همکاری دوباره داشته باشد و این می‌تواند فصل جدیدی در صنایع خودروسازی ایران باشد؛ دیگر اینکه ممکن است با آمدن محصولات باکیفیت‌تر اروپایی، سود خودروسازان داخلی کم شود. شما این تناقض را چطور تفسیر می‌کنید؟

من اسم این موضوع را تناقض نمی‌گذارم. هر کدام از این موارد تعاریف خاص خود را دارد. واقعیت این است برجام رویداد خوبی بود که برای صنایع ایران اتفاق افتاد. پس از توافق هسته‌ای، فعالیت‌هایی که ما برای ارتباط با خارجی‌ها انجام داده بودیم به‌نوعی به ثمر نشست؛ برای نمونه توانستیم در فرانسه قرارداد امضا کنیم که اتفاق بسیار مناسبی بود. پس از آن با پژو قرارداد امضا کردیم. اکنون پیگیر پنج قرارداد با شرکت بنز در زمینه‌های مختلف هستیم که سه قرارداد امضا شده و دو قرارداد دیگر در مراحل مذاکره است که به‌موقع اعلام می‌شود. اینکه برجام باعث می‌شود رقیبا وارد ایران شوند، نه‌تنها در صنعت خودرو، بلکه در هر صنعت و بخشی باعث پیشرفت و اعتلا می‌شود. به‌رحال ورود رقیای خوب و با کلاس بالا می‌تواند باعث شود ما هم رشد کنیم.

■ در سخنانتان به قرارداد با شرکت‌های پژو و بنز اشاره کردید. شما با پژو قرارداد سه خودروی ۳۰۱، ۲۰۸ و ۲۰۰۸ را امضا کردید. پیش از این آقای روحانی وعده داده بود خودروی ۲۰۰۸ اسمبال رونمایی می‌شود. حالا چند هفته بیشتر به پایان سال نمانده است. چه زمانی این خودرو رونمایی می‌شود؟

از اول هم گفتیم اسفند ۱۳۹۵، حالا هم همین را می‌گویم.

■ نیمه دوم اسفند یا نیمه نخست؟

چه فرقی می‌کند؛ در اسفند این خودرو رونمایی می‌شود.

■ خودروهای دیگر چطور؟ ۲۰۸ و ۳۰۱؟ آنها چه زمانی رونمایی می‌شوند؟

۳۰۱ احتمالا شش، هفت ماه بعد از ۲۰۰۸ و ۲۰۸ هم شش، هفت ماه پس از ۳۰۱.

■ خب، از سه قرارداد نهایی‌شده با شرکت بنز خبر دادید. جزئیات اینها چیست؟ در چه زمینه‌هایی است؟ دو مذاکره نهایی‌نشده در چه موضوعی است؟ اجازه دهید هر زمان که همه قراردادها نهایی‌شده، با هم اعلام کنیم.

■ خب، حداقل بگویید سه قرارداد بسته‌شده در چه زمینه‌هایی است؟ همان‌طور که گفتم، مذاکره‌ها ما و بنز در پنج محور درحال پیگیری است. درباره «خدمات پس از فروش» در حال مذاکره‌ایم؛ در موضوع joint venture هم به همین شکل (جوینت‌ونچر؛ مشارکت انتفاعی؛ واحد تجاری مشترکی است که از سوی دو یا چند مشارکت‌کننده برای مقصود مشخص تجاری، مالی یا فنی ایجاد می‌شود). برای «تولید»، همچنین «فروش و نمایندگی بنز در ایران» و در نهایت درباره «تولید موتورهای دیزلی» هم در حال مذاکره‌ایم. از این پنج موضوع هم در سه موضوع قرارداد نهایی را امضا کرده‌ایم و دو مورد هنوز درحال مذاکره است.

■ راجع به بنز هم از سه قرارداد و دو تفاهم‌نامه خبر دادید. پیش‌تر گفته شده بود ایران خودرو دیزل به بنز واگذار شود. چقدر این موضوع صحت دارد؟ گفته می‌شود ایران خودرو دیزل در مرز ورشکستگی است. باین‌حساب اصلا بنز چقدر تمایل دارد این شرکت را از ایران خودرو خریداری کند؟

اینکه بنز قرار است ایران خودرو دیزل را بخرد که اصلا صحت ندارد. مورد بعد هم اینکه شرکت‌های ایران خودرو دیزل یا شرکت دیگر ما ورشکسته‌اند، صحت ندارد. به‌رحال این روزها به‌دلیل موضوع سفارش‌ندان اتوبوس یا کامیون، به‌طور کلی سازندگان خودروهای تجاری در وضعیت مناسبی قرار ندارند منتها قرار است که بنز و ایران خودرو یک جوینت‌ونچر تولیدی ایجاد کنند که این خودرو دیزل ۵۱ درصد و بنز ۴۹ درصد آن را داشته باشند. شرکت دیگری هم تأسیس خواهیم کرد که متعلق به فروش و خدمات پس از فروش خواهد بود که بنز ۵۱ درصد و ایران خودرو ۴۹ درصد آن را خواهند داشت. در قالب این مسائل، موضوع انتقال سهام با دارایی‌ها مطرح خواهد شد.

■ موضوع دیگر خودروی ۴۰۵ است. خودرویی که تاکنون از توقف تولیدش بحث شده است. برنامه شما برای ادامه یا توقف تولید این محصول چیست؟

هیچ جای جهان، به شکل تاریخ‌وار خودرویی را از چرخه تولید خارج نمی‌کنند. برای نمونه گفته نمی‌شود از چهار ماه دیگر فلان خودرو تولید نمی‌شود. در اروپا هم به همین شکل است. تولید خودرویی که پاسخ‌گوی استانداردهای روز است، چه در بحث آلایندگی، فنی، مصرف سوخت و... ادامه پیدا می‌کند. اتفاقا موضوع خروج خودروهای قدیمی، با آمدن رقیب جدید انجام می‌شود. ما هم به دنبال این هستیم که این‌ر رقیب را خودمان ایجاد کنیم و اگر هم دیگران رقیبی برای این خودرو داشتند، حتما بازار را از آن خود خواهیم کرد. ■ رقیبی که شما می‌خواهید برای این خودرو ایجاد کنید، چیست؟ حالا اگر رقیبی وارد شد، طبیعتا به‌موقع اعلام می‌شود. منظور من این است که ما ۴۰۵ را هم محصول دیگری را تا زمانی که پاسخ‌گوی استانداردهای آلایندگی، مصرف سوخت و استانداردهای مورد نیاز سازمان استاندارد باشد

اقتصاد

مدیرعامل ایران خودرو در گفت‌وگو با «شرق»:

خودروساز نیستیم، تولیدکننده خودرو هستیم

جایگزین پژو ۴۰۵ را انتخاب کردیم



عکس: تسنیم

مهنتاب‌قلی‌زاده

نقشه بزرگ جهان، پشت میز کاری‌اش، شعار اصلی این مرد را در ذهن زنده می‌کند؛ نقشه‌ای که شبیه دیگر نقشه‌ها نیست. زمینه مشکی دارد و خطوط مرزی جهان با رنگ طلایی روی آن حک شده است. شیشه‌ای روی آن را با فاصله پوشانده و کوبی راهی است که «ایران خودرو» می‌خواسته برود: «خودروسازشدن»، «جهانی‌شدن». شعاری که خود هاشم بکه‌زارع هم تأیید می‌کند که با آن فاصله دارند. می‌خواست ایران خودرو را خودرو ساز کند؛ اما در عمل بزرگ‌ترین قرارداد خارجی را با پژو بست. «مهندس» از مدیران مورد اعتماد دولت یازدهم است. روابط مجموعه ایران خودرو با قطعه‌سازان را بازسازی کرد؛ تولید شرکت را افزایش داد و از معدود مدیران خودرویی است که از پیش هم در همین حوزه کار می‌کرده است. مدیرعاملی «پارس خودرو»؛ «ایران خودرو دیزل» و «سایپا دیزل» نمونه‌هایی از فعالیت‌های پیشین او است. یکه‌زارع بسیار محتاط و با آرامش سخن می‌گوید؛ به‌آسانی خبر نمی‌دهد؛ نمی‌توان یک کلمه بیش از آنچه می‌خواهد، از او حرف شنید. این گفت‌وگو بیش از آنکه رنگ و بوی تحلیل داشته باشد، «خبری» است. اخباری از آمدن بنز و پژو و تصمیم درباره خودروی زیر ۵۰ میلیون تومان و... با این‌حال گفت‌وگویی که برای تأیید به «ایران خودرو» سپرده شد و به «شرق» بازگشت. قدری تعدیل شده است.

و مشتری هم این محصول را بخرد، تولید خواهیم کرد.

■ خب؛ ایجاد و تولید رقیب این خودرو در برنامه شماست؟

حتما.

■ و آن رقیب چه خودرویی است؟

خودروهای بسیاری می‌تواند باشد.

■ شما محتمل‌ترینشان را بگویید.

همین محصول پژو ۳۰۱

■ پس پژو ۳۰۱، بین خودروهایی است که از نظر قیمتی هم‌رده ۴۰۵ خواهد بود؟ نه، از نظر قیمتی خیر؛ بلکه از نظر کلاس.

■ خب، من درباره قیمت هم می‌پرسم دیگر. به‌هرروی ۸۰ درصد سازگار با آن خواهان خودروهای زیر ۵۰ میلیون تومان هستند.

خب، پیام من هم به شما این بود که به این راحتی‌ها نیست. همین خودرو پژو را اگر با همین مشخصات فنی تولید کنید، حداقل با دو برابر قیمت کنونی آن تولید خواهد شد. به‌رحال زیرساخت‌های تولید این خودرو آماده است؛ سرمایه‌گذاری‌های آن انجام شده؛ قطعه‌سازان بر این موضوع کار کرده‌اند و... به‌آسانی از چرخه تولید خارج نخواهد شد.

■ بحث دیگری که مدت‌هاست درباره خودروسازان ما از جمله ایران خودرو مطرح می‌شود، موضوع بدهی‌شان به بانک‌هاست. برخی بر این باور هستند که ایران خودرو امکان بازپرداخت بدهی‌هایش به بانک‌ها را ندارد یا بسیار سخت بازپرداخت خواهد کرد...

بدهی ما به بانک‌ها یک رقم نرمال و معقول است. ■ خب، گفته می‌شود اینکه معوقه ندارید با ترقند استمهال بوده است؟ اصلا تا چه زمانی این قصه استمهال ادامه دارد؟

نه به این شکل نیست. بدهی ما کم شده است. اصلا بحث این است که طرف مقابل هر بنگاه بزرگ، بانک است و استفاده از تسهیلات بانک، امری طبیعی و معقول است. ما بدهی معوقی به بانک نداریم، بدهی‌ای هم که وجود دارد و استمهال می‌کنیم به این دلیل نیست که نتوانیم آن را پرداخت کنیم. همین حالا هم می‌توانیم پرویم و با بانک پول قرض کنیم.

■ پرشش دیگر درباره بدهی به قطعه‌سازان است...

بدهی ما به آنها هم در یک روند بسیار نرمال است.

■ آنها که دل ب‌ری دارند...

اگر شما ۱۰ قطعه‌ساز را با خودتان به این اتاق آوردید من به شما یک ۴۰۵ مجانی می‌دهم. اگر آمدند و گفتند ما مشکل داریم، من این کار را می‌کنم.

■ رقم دقیق بدهی‌تان به قطعه‌سازان چقدر است و سیاست شما برای بازپرداخت این بدهی‌ها چیست؟ رقم دقیق معوقمان به قطعه‌سازان بین صد میلیارد تومان است. این رقم هم بالا پایین می‌شود و بیشتر هم شامل قطعه‌سازان کوچک است. سیاست‌مان من مشخص است؛ هرچه سریع‌تر این رقم صرف شود. این معوق شده و بر مابقی نام بدهی را نمی‌گذاریم؛ بلکه نامش قرارداد است که چیزی حدود چهار هزار میلیارد تومان است.

■ با چه مکانیسم و از چه کالایی؟

اکنون حدود دوهزارو ۶۰۰ تا دو هزار و ۷۰۰ خودرو در ایران خودرو تولید می‌شود. خودروهایی که از سال ۱۳۹۲ به بعد تولید می‌شوند برای نخستین‌بار در عمر این شرکت، خودروی کامل‌اند؛ این نشان می‌دهد زنجیره تأمین، یعنی همه قطعه‌سازانی که با ما همکاری می‌کنند، دوهزارو ۶۰۰ قطعه خودرو را به‌موقع به ما می‌دهند. پس این نشان می‌دهد چرخشان خوب می‌چرخد.

■ پرسشش دیگر درباره شرکت رنو است. این خودرو ساز با سازمان گسترش، تفاهم‌نامه همکاری

ادامه از صفحه ۵

سیاست‌های پلاسکووی و اثرات حمایت

با وجود آنکه حمایت‌های دولت به منظور همدردی با کسبه پلاسکو و آسیب‌های وارده صورت گرفت اما حمایت این‌گونه دولت به جای آنکه موجب شود سایر ساختمان‌های تجاری با عمر بالا که نیازمند مقاوم‌سازی هستند به فکر اصلاح باشند، به وضعیت خود در آینده امید داشته باشد که در صورت بروز مشکل می‌تواند از حمایت دولت بهره‌مند شوند. واقعه پلاسکو نشان داد سیاست‌گذاری ما در کشور جامع و مانع نیست؛ چراکه در زمانی که پلاسکو سربا بود در اولویت نبود؛ اما در شرایطی که این ساختمان فروریخت سیاست‌گذار بدون مطالعه پیامدهای تصمیماتی که اتخاذ شد، به حمایت پرداخت.

این موضوع را می‌توان در سایر سیاست‌گذاری‌های کشور نیز مشاهده کرد. در این زمینه می‌توان به مقوله حمایت دولت از تولید داخل در دهه‌ها و سال‌های گذشته اشاره کرد؛ سیاستی که موجب شد اقتصاد کشور در مقطعی درهای خود را به روی واردات برخی از کالاها ببندد تا تولیدات داخلی بتوانند زمینه رشد و توسعه خود را فراهم کنند. بهترین مثال دراین‌باره، خودرو است. دیدگاه دولت همواره آن بوده که در صورت ایجاد ممنوعیت، می‌تواند فضا را برای رشد و توسعه تولیدات خودرو ساز داخلی فراهم کند و صنعت خودرو از این طریق می‌تواند ضمن دستیابی به خودکفایی، اشتغال‌زایی مناسبی نیز در کشور فراهم کند. دراین‌میان یکی از اهداف بلند سیاست‌گذار آن بود که صنعت خودرو داخل به‌واسطه حمایت‌هایی که از او صورت می‌گیرد، می‌تواند خودروهای روز و استاندارد را برای مشتریان تولید کند. برهمین‌اساس یکی از موانع مدنظر دولت کشیدن دیوار تعرفه‌ای و درنظرگرفتن مالیات‌ها و عوارض مختلفی بود که موجب شد واردات خودرو به‌قدری گران شود که فقط بخشی از جامعه که خواستار خودرویی با کیفیت بالا هستند توانایی استفاده از آن را به قیمت گزاف دارا باشند. هرچند هدف سیاست‌گذاری صنعتی این بود که با حمایت‌های این‌چنینی زمینه توسعه صنعت خودرو را ایجاد کند، اما اتفاقی که در نهایت افتاد این‌ بود که خودروسازان داخلی در یک محیط گلخانه‌ای قرار گرفتند، دراین‌میان چون تعرفه واردات کاهش یافت نیز بالا بود و خودروسازان در حاشیه‌ای امن قرار داشتند؛ بنابراین به جای آنکه خود را برای رقابت آماده کنند بدون آنکه خلقتی از خود بروز دهند، فقط به مونتاژ محصولات قدیمی خودروسازان خارجی پرداختند. هرچند سیاست‌گذار به درامدهای خود از مسیر واردات توجه داشته اما

در صورتی که رویکرد دولت‌های مختلف از دهه ۸۰ تاکنون درخصوص تعیین تعرفه بررسی شود، حمایت از تولید داخل مهم‌ترین اصل اساسی آنها بوده است. بررسی حمایت‌های صورت‌گرفته از این خودروسازان نشان می‌دهد هیچ‌گاه به موازنه بین تولید داخل و واردات وجود نداشته است. در شرایط کنونی نیز که توافق هسته‌ای و لغو تحریم‌های بین‌المللی فضایی را ایجاد کرده است که سیاست‌گذار می‌تواند زمینه و امکان لازم برای یک موازنه برد- برد را بین واردات و تولید فراهم کند، شاهد آن هستیم همه قوانین به‌منظور حمایت از تولید داخل صورت می‌گیرد و دراین‌میان نگاهی حذفی به واردات خودرو وجود دارد هرچند واردات فقط سهم چهار درصد بازار را به خود اختصاص داده و ۹۶ درصد بازار خودرو در اختیار تولیدکنندگان است. در این زمینه می‌توان به حدف واردکنندگان متفرقه از اوایل دی‌ماه امسال اشاره کرد؛ بنگاه‌هایی که فعالیت آنها بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از تولید ملی تنگتر می‌کند که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به‌کار خودروسازان خود بودند بعد از ساماندهی‌شدن به وسیله انجمن واردکنندگان خودرو توانسته بود زمینه‌ساز فضایی رقابتی در بازار خودروهای خارجی شود؛ اما جلوگیری از فعالیت آنها نه‌فقط فضای رقابتی را در بازار از بین برد، بلکه موجب شد ۱۵۰ بنگاه اقتصادی فعال بخش خصوصی به حالت تعطیلی درآیند؛ این در حالی است که تعداد دو هزار نیرو در این واحدها مشغول به فعالیت هستند. در حالی سیاست‌گذار صنعتی و تجاری روز-به‌روز دامنه فعالیت واردکنندگان خودرو را به بهانه حمایت از