

# نامه توکلی به جهانگیری در مورد قراردادهای محرمانه خودروسازی

[ad\_1]

به گزارش تراز ، در این نامه که به امضای احمد توکلی رسیده است، آمده: محرمانه نگهداشتن قراردادهای خودروسازی هم بستر فساد را فراهم میآورد و هم عقبگرد. خودروسازی ایران و بیکاری بیشتر و تعطیلی بیشتر زنجیره ارزش در این صنعت را در پی خواهد داشت

مشروح این نامه به شرح زیر است:

برادر ارجمند جناب آقای جهانگیری

معاون اول محترم رئیس جمهور و رئیس ستاد مبارزه با فساد

با سلام و احترام

جناب عالی اطلاع دارید که در کنار صنعت نفت و هواپیمایی، یکی از نخستین اخبار اقتصادی که پس از برجام در فضای رسانه ای کشور منعکس شد، احتمال عقد قراردادهای خارجی در بخش خودرو کشور بود. به زودی این خبر محقق شد و قراردادهای در هر سه صنعت مذکور با طرف فرانسوی منعقد گردید، در باره خودرو، سابقه عملکرد قراردادهای پیشین با همین شرکت های فرانسوی، و **اخبار موثقی که در خصوص محتوای قراردادهای اخیر به دست آمده است**، موجب می شود نگرانی نسبت به تاثیرات منفی این قراردادهای بر قدرت خرید مردم، ادامه نارضایتی بحق خریداران خودرو داخلی، توان تولید داخلی و حفظ منافع ملی بسیار شدیدتر از گذشته وجود داشته باشد و در **عمل سال تولید و اشتغال**، بدون مسمای واقعی باقی بماند. **نخستین بار چند کارشناس میهندوست و مسلط از دانشگاه صنعتی امیرکبیر، با مراجعه به دیده بان شفافیت و عدالت موضوع مهم قراردادهای خودرو را مطرح کردند.** به دنبال آن موضوع در کارگروه صنعت و معدن دیده بان متشکل از مجربانی وطن خواه و آشنا به تجارت بین الملل و صنعت خودرو با حضور چند تن از همان کارشناسان دلسوز ، ابعاد موضوع به مباحثه گذاشته شد که حاصل آن، گزارشی است که ملاحظه می فرمایید.

اواخر خرداد 1395 پس از قرارداد 50-50 ایران خودرو با پژو-سیتروئن فرانسه و توافق بر تولید 200 هزار دستگاه خودروی 208، 2008 و 301 از برند پژو، معاون امور صنایع وزیر صنعت، رییس سازمان گسترش و مدیرعامل سایپا از قرارداد 50-50 واگذاری نیمی از سهام کارخانه سایپای کاشان به پژو-سیتروئن خبر دادند. در واقع مسئولان ذیربط مدعی ورود دومین خودروساز فرانسوی به ایران شدند، درحالی‌که شرکت سیتروئن خودروساز فرانسوی است که سال‌ها است با واگذاری 87/95 درصد از سهام خود به تصاحب پژو درآمده است و در حال حاضر یک هیات مدیره واحد، پژوسیتروئن را کنترل کرده و خودروهای پژو و سیتروئن روی یک پلتفرم تولید می‌شود. تجاehl معاون وزیر مذکور وقتی تعجب آورتر می‌گردد که توجه کنیم هردو تفاهم‌نامه ایران‌خودرو-پژو و نیز تفاهم‌نامه سایپا-سیتروئن را یک نفر یعنی ژان کریستف کمار، قائم مقام گروه پژوسیتروئن در امور خاورمیانه، امضاء کرده است. در این باره نکات مهمی از ناشفافی و زمینه‌های فسادزا و فسادهای احتمالی شکل گرفته وجود دارد، که دیده بان شفافیت و عدالت خود را موظف به طرح آن‌ها و چاره‌جویی دیده است.

#### 1. محرمانه کردن قراردادها

مساله نخست که نه تنها در قراردادهای خودرو، بلکه در تمام قراردادهای خارجی مهم خودنمایی می‌کند، محرمانه تلقی کردن آن‌ها است. فقدان الزام قانونی برای افشای مفاد قراردادهای اقتصادی بهانه‌ای شده است برای فرار از شفافیت و محرمانه نگه داشتن این قراردادها، تشبث به این بهانه بستری را فراهم نموده است که نه نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی و نه اصحاب رسانه و کارشناسان دلسوز، هیچکدام نمیتوانند قراردادها را ارزیابی و انتقاد سازنده‌ای نسبت به مفاد قراردادها بیان نمایند. به تبع، اولاً، این عدم شفافیت اگر سرپوش فساد محقق شده نباشد، بستر آلودگی به فساد را فراهم می‌سازد. ثانیاً، در صورت تخلف طرف خارجی نیز هیچ فشار و موج مطالبه‌ای علیه نقض پیمان ایشان صورت نمی‌گیرد و چنین محیطی تنها به استمرار ناکارآمدی قراردادها و پنهان ماندن فسادهای احتمالی منجر می‌شود.

در شرایطی که در استعفانامه یکی از اعضای هیات مدیره ایران خودرو در بهمن ماه 1395 از عدم دسترسی به اسناد و مدارک و قراردادها و صورت حسابها شکایت می‌شود، می‌توان حدس زد که برچسب محرمانگی برای سایر دستگاه‌ها و نهادها و کارشناسان، پوششی برای سوء استفاده‌ها و فسادهای احتمالی خواهد بود. چند قرینه این نگرانی

را تقویت میکند. نخست آن که حتی در دادن اخبار آشکار نیز صداقت رعایت نمی شود؛ مانند آن که با وجود انعقاد هر دو قرارداد با یک شرکت، سعی می‌گردد چنین القاء شود که ایران خودرو و سایپا هر یک با شرکت مستقلی قرارداد بسته اند. دوم آن که این پذیرفتنی است که گاهی علنی کردن کل قرارداد ممکن است بخشی از منافع تجاری را سلب کند، در این فرض هم نباید کل قرارداد را محرمانه نگاه داشت؛ بلکه ضروری است که حداکثر شفافیت رعایت گردد. سوم آن که این بدان معنا نیست که مقامات، افراد و نهادهای ذیصلاح نتوانند کل قرارداد را ببینند. حتی میتوان مدعی شد که با توجه به سوابق بسیار زیانبار کتمان قراردادهای ترجیح دارد از بعضی خسارت های احتمالی شفافیت کامل چشم پوشید و آگاهی عموم را درخواست کرد.

محقق نشدن سهم تولید داخلی و عدم انتقال فناوری

جدا از مساله محرمانگی قراردادهای، مهمترین نقطه ضعف تاسف آور در سابقه قراردادهای خارجی خودرو، دست نیافتن به سهم پیش بینی شده داخلی در تولید هر دستگاه خودرو و محدود ماندن سهم تولید داخل به بخشهای فاقد فناوری خاص است. نتیجه این وضعیت عدم انتقال تکنولوژی است که ایران را بعد از نیم قرن داشتن صنعت خودرو همچنان مونتاژگر نگاه داشته است. دو گزارش همسو هیات تحقیق و تفحص مجلس از صنعت خودرو در دوره های ششم و نهم به رغم فاصله 10 ساله (در سالهای 1383 و 1393) و اختلاف جناحی، مؤید این نگرانی است.

طبق گزارشهای مالی حسابرسی شده 7 شرکت خودروساز عمده کشور، ارزش کل فروش این شرکتها طی سالهای 1370 تا 1394 بالغ بر 208 هزار میلیارد تومان بوده است که به نرخ ارز اعلامی توسط بانک مرکزی در همان سالها، ارزش دلاری فروش این صنعت، تنها توسط فقط 7 خودروساز، به 154 میلیارد دلار بالغ می گردد. در این میان شرکتهای ایران خودرو با 110 هزار میلیارد تومان و سایپا با 53 هزار میلیارد تومان فروش در کل دوره، نزدیک به 80 درصد کل فروش در بازار خودرو را به خود اختصاص داده اند. اما این ارقام نباید ما را در خصوص توان تولید داخل به اشتباه بیندازد چون در همان دوره، مجموعاً 95 میلیارد دلار ارزش واردات خودرو و قطعات آن بوده است. به بیان دیگر تعداد قابل توجهی از 49 کارخانه به اصطلاح تولید خودرو دارای پروانه بهره برداری (بر اساس آمار وزارت صنعت در سال 1393) در واقع عموم آنها جدای از استثنائاتی چند، به امر مونتاژ قطعات اصلی خودروهای خارجی با برخی قطعات کم اهمیت تولید

داخل مشغول هستند. که این مهم کاملاً توسط کمیته ای از خبرگان این صنعت قابل اثبات و تبیین است. این تصویر واقعی صنعتی است که پس از 50 سال همچنان قرار است در آینده به فناوری روز تولید خودرو دست یابد!

البته باید به این حقیقت تلخ اذعان کرد که هر جا که سهم تولید داخلی محقق نشده است، در درجه اول خود ما مقصر بوده ایم؛ زیرا شرایط اقتصادی و فنی برای تولید قطعات را فراهم نکرده ایم و اصولاً مدیران غالباً نالایقی که سال‌هاست توسط دولت‌ها در این گونه صنایع منصوب می‌شوند با موضوع نوآوری که ریشه جذب فناوری و کسب سهم داخلی است بیگانه اند یا منافع احتمالی نامشروعی که بعضاً دارند باعث چشم‌پوشی آنان از این امر بسیار مهم میشود. این عوامل، در کنار آشفته بازار ناشی از نبود راهبرد بلندمدت توسعه این بخش مهم صنعتی و در کنار دیوار بلند تعرفه بی‌برنامه و بی‌تأثیر در ارتقای کیفیت، رانتهی ایجاد کرده است که نیازی به نوآوری و جذب فناوری در مدیران برنمی‌انگیزد. چرا که رانت خواری آسانترین کار در جهان است. اصرار دیده بان شفافیت و عدالت و سایر دلسوزان هم برای چاره جوی، وجود همین ضعف‌های داخلی است، وگرنه از طرف‌های تمامیتخواه سرمایه داری چیزی جز همین منفعت‌طلبی فسادانگیز انتظاری نیست.

▪ نخستین قرارداد مهم خارجی، پس از دفاع مقدس به قرارداد ایران خودرو با شرکت پژو-سیتروئن برای تولید پژو 405 باز می‌گردد. در ظاهر قرارداد بندهایی برای انتقال فناوری درج شده بود که در ابتدای دوره با پرس قطعات و تولید قطعات حجیم همچون صندلی‌های ایرانی شروع گردید ولی تقریباً طی یک دهه سایر قطعات مهم و فناورانه به تولید داخل نرسید که در گزارش تحقیق و تفحص مجلس ششم در سال 1383 رسماً منعکس شده است. تنها تحرک برای پذیرش قطعات، زمانی حاصل شد که با ابتکار ایران خودرو برند سمند به بازار عرضه شد. در مقابل این دستاورد اندک که باز هم منجر به انتقال دانش طراحی فناوری پلتفرم نشد، طی سالهای گذشته بازار فروش 4 میلیون خودرو برای پژو-سیتروئن در ایران فراهم گردید.

▪ همچنین شرکت سیتروئن قراردادی با شرکت سایپا برای تولید خودرو زانتیا با 40 درصد تولید داخل منعقد کرد که طبق گزارش تحقیق و تفحص مجلس ششم، مدیر عامل شرکت سایپا در پاسخ به این پرسش که چرا شما نتوانستید سهم تولید داخل را

به 40 درصد برسانید؟ اظهارکرد که رسیدن به 40 درصد سهم تولید داخل، تنها یک آرمان بوده نه اینکه واقعا قرار بوده باشد به آن برسیم! این قرارداد صرفا به مونتاژ نزدیک 94 هزار خودروی فرانسوی در ایران ختم شد، بدون هیچ مابه ازائی در فناوری. تنها بازارخودرا به راحتی تقدیم آنان نمودیم.

▪ نمونه بعدی، قرارداد سرمایه گذاری مشترک ایران خودرو و سایپا با شرکت رنو فرانسه برای تولید خودرو تندر 90 در ایران بود که با شعار فریبنده طراحی پلتفرم و صادرات محصول، یعنی همان چیزی که اکنون برای توجیه قراردادها ادعا میشود، تبلیغ گردید. بر روی کاغذ قرارداد، 60 درصد سهم تولید، باید در داخل، به دست شرکت های ایرانی صورت میگرفت. اکنون که 10 سال از تحقق این قرارداد می گذرد ما شاهد آن هستیم که سهم تولید داخل کمتر از 40 درصد بوده است و حتی شرکتهای داخلی، قطعاتی که باید در کشور تولید می شد را از منابع خود در سایت ترکیه، رومانی، هند و فرانسه وارد ایران می کردند به نحوی که بیش از 95 درصد موتور، گیربکس، اکسل های جلو و عقب، ای بی اس و سایر قطعات مهم صرفا وارداتی هستند و تحول عمده ای در فناوری تولید داخل برای بخش های اصلی خودرو رخ نداده است. اساسا هدف اصلی یعنی طراحی پلتفرم به طورکلی از همان ابتدا فراموش گردید.

▪ تولید خودرو تندر 90 با بیش از 176 هزار دستگاه توسط ایران خودرو و 270 هزار دستگاه توسط گروه سایپا طی سالهای 1385 تاکنون به معنای قریب به 450 هزار دستگاه فروش خودروهای رنو فرانسه از ناحیه قراردادی است که بنا بود حداقل 60 درصد آن تولید داخل باشد. با لحاظ آمار حدود 40 هزار مونتاژ محض خودروی رنومگان، می توان بابت فراهم نمودن بازار 500 هزار دستگاهی برای شرکت رنو فرانسه در ایران، که متضمن هیچ انتقال فناوری مهمی نبوده است، به وزارت صنعت، معدن و تجارت تبریک گفت! کافی است آمارهای واردات خودروساز مذکور در دو سال اخیر و تبلیغاتی را که انجام میدهند مشاهده نمود تا بتوان درک نمود که چه کیسه ای برای این بازار دوخته اند.

▪ موارد فوق غیر از مصادیقی است که از ابتدا نیز شرطی برای تولید داخل در قرارداد لحاظ نشده بود؛ مانند قرارداد شرکت پارس خودرو با شرکت نیسان برای مونتاژ خودروی ماکسیما، رونیز، تینا یا مونتاژ خودروهای لیفان، جک و دوو توسط شرکت کرمان موتور یا مونتاژ خودروهای ام وی ام توسط گروه

## خودروسازی مدیران.

نکته حائز اهمیت در کنار کلاهی که به نام تولید داخل بر سر توان تولید و اشتغال داخلی ایرانیان رفته و می رود، رانتی است که شرکتهای ظاهرا تولیدکننده خودرو از محل واردات می برند، رانتی که به نرخ حمایتی ارز و تعرفه های پایین تر قطعات باز می گردد. محاسبه این رانت شیرین طی 25 سال اخیر می تواند گویای منافع جریانهای ذی نفوذی باشد که از مرحله انعقاد قرارداد خارجی تا مرحله فروش، مخالف انتقال فناوری های مهم و حساس خودرو به داخل بوده و هستند و نفع آنها در گرو تحقیر توان تولید داخل است. به همین دلیل همواره با شفاف شدن قراردادها مخالفت کرده اند.

آنچه موجب شده است که نسل جدید قراردادهای خارجی خودرو از قراردادهای دهه 1370 و 1380 نگرانی بیشتری برای دلسوزان تولید ملی فراهم نماید، روند اتحاد مالکیت میان خودروسازان ایرانی با خودروسازان خارجی (و عمدتاً فرانسوی) است. واگذاری 50 درصدی مدرن ترین سایت تولیدی شرکت سایپا یعنی سایپای کاشان به شرکت سیتروئن فرانسه و واگذاری بزرگترین سایت تولید شهرستانی شرکت ایران خودرو یعنی سایت خراسان به یکی از دو شرکت پژو یا فیات، در کنار اخبار احتمالی واگذاری 20 درصد شرکت پارس خودرو به شرکت رنو فرانسه و واگذاری درصد قابل توجهی از سهام سایپا دیزل به یک خودروساز خارجی، حتی اگر هیچکدام به تنهایی خلاف قانون نمی بود و توجیحات کارشناسی نیز برایش فراهم میشد، اما زمانی که در کنار سابقه بدعهدی خودروسازان خارجی در مراعات سهم تولید داخل و بویژه انتقال فناوری قرار می گیرد، این شائبه را تشدید می کند که اگر شرکت های خارجی در خودروسازی ایران رسماً حائز صندلی مدیریتی شوند، آیا همان سهم اندک تولید داخل در بخشهای با فناوری پایین نیز کاهش خواهد یافت؟

## 2. انحصار و تهدیدهای اقتصادی و امنیتی

با این قراردادها پژوسیتروئن 50 درصد سهام شرکت های مشترک را در اختیار میگیرد. و نسبت به تمام تصمیمات دو شرکت ایران خودرو و سایپا در مورد خرید قطعات، قیمت قطعات، مونتاژ و فروش خودروها حق وتو پیدا میکند. این یعنی دو شرکت ایران خودرو و سایپا که پیش از این سطحی از رقابت را تجربه می کردند، با یک ذی نفع واحد تعامل کرده و باید رضایت پژو-سیتروئن را در تمام فرآیند خرید قطعات و مواد واسطه، تولید و فروش خودرو لحاظ کنند. این مسئله به معنای

کاهش سطح رقابت و عمیق‌تر شدن انحصار در بازار خودرو ایران است. در نتیجه، تولیدات ایران خودرو که امروز 70 درصدش از برند پژو است، فردا، درصد سهم پژو در تولید خودرو در ایران بیشتر میشود. سایپا نیز با قرارداد مشابهی تولید و عرضه محصولات پژوسیتروئن را برعهده میگیرد. حاصل این فرایند، تسلط یک شرکت فرانسوی بر بازار خودروی ایران است. این بازار حفاظت شده آن‌ها را قادر می‌سازد هر تصمیمی را برای قیمت و شرایط بازار ایران بخواهند، بتوانند بگیرند! همچنین تعاملات فرانسه با قطعه سازان داخلی و اجبار آنان در همکاری با قطعه سازان خاص خارجی تحت امر آنها و تحمیل شرایط یکسویه طی قراردادها و محدود نمودن قطعه سازان داخلی برای تولید قطعات با فناوری ساده، بازار قطعات را نیز در همان جهت خلاف امنیت ملی سامان میدهد. فراموش نکنیم که کشور در دهه 70 شمسی و به دلیل اشتباهات رخ داده در تصمیم‌های اقتصادکلان و بدهکار شدن کشور، همچنین واردات بی‌رویه، با تصویب قانون خودرو، توان ساخت داخل قطعات را فراهم نمود و مردم مشکلات ناشی از آن را تحمل نمودند و بخشهای دیگر صنعتی از این توان‌های حاصل شده استفاده نمودند، لیکن با شروع دهه 80 با اشتباهات متعدد و شروع فسادهای سیستماتیک، این بخش توانمند با نزول روبرو گردید. تهدید نسبت به امنیت ملی وقتی بیشتر احساس میشود که بدانیم، دولت فرانسه به دنبال رکود سال 2008، در سال 2010، مقدار 7/13 درصد سهام شرکت پژوسیتروئن را خرید تا آن را از ورشکستگی برهاند. بدین ترتیب به دلیل خرد بودن سهامداران دیگر، با همین درصد سهم، به تصمیمگیر اصلی شرکت تبدیل شده است. تعارضات موجود بین ایران و فرانسه و سابقه سیاه این کشور در ارتباط با ایران، صنعت خودرو را تحریم پذیرتر و امنیت ملی را آسیب پذیرتر می‌سازد.

### 3. غبن در قراردادها

سایپا کارخانه مدرن، عظیم و پیشرفته خود را در کاشان، برای فروش به پژوسیتروئن تنها 300 میلیون دلار قیمت گذاشته است. در حالی که با توجه به ارزش روز هزینه‌های صورت گرفته، حداقل ارزش آن بالغ بر 500 میلیون دلار میشود. این قیمت تنها با ارزشگذاری دارایی‌ها به دست آمده است نه ارزش روز یک کارخانه سرپای در حال تولید دارای برند که از بازاری حفاظت شده برخوردار است. تنها همین ویژگی اخیر که بازدهی سرمایه‌گذاری را برای مدت طویل قرارداد تضمین میکند، کجا ملاحظه شده است؟ بدین ترتیب فرانسه با 150 میلیون دلار ثروتی به مراتب بزرگتر را به یمن سوءتدبیر و فساد



به کشورهای محدود و خاص است. با توجه به اینکه میزان داخلی سازی خودروهای تولیدی طبق قراردادهای به مرور از 20 درصد تا 70 درصد افزایش می یابد، و با توجه به اینکه رنگ، مونتاژ و لاستیک خودرو حدود 16 درصد داخلی سازی را به خود اختصاص می دهد، در سال های اول تولید، میزان استفاده از قطعات وارداتی در این خودروها بسیار بالاست و عمده قطعات این خودروها وارد می گردد. با توجه به تیراژ 400 هزار دستگاهی خودروهای تولیدی طبق قراردادهای، عملاً این بند توسط دولت زیر پا گذاشته شده و صنعت خودرو به کشور فرانسه به شدت وابسته می گردد.

## 6. پیشنهادها

با توجه به موارد فوق الذکر دیده بان شفافیت و عدالت انتظار دارد:

نخست- مجلس شورای اسلامی ضمن الحاق ماده ای به قانون دسترسی آزاد به اطلاعات، دولت را مکلف به افشای قراردادهای خارجی اقتصادی نماید تا بیش از این در حاشیه امن محرمانگی، منافع ملی تهدید نشود و در قراردادهای بر پاشنه فساد نچرخد. همچنین با توجه به نتیجه دو تحقیق و تفحص صورت گرفته از صنعت خودرو در مجالس ششم و نهم، لازم است مجلس شورای اسلامی در خصوص قراردادهای اخیر که به لحاظ تغییر مالکیت، آینده بلندمدت صنعت خودرو را به شدت متاثر خواهد ساخت و مغایر بند 6 سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی نیز است، ورود جدی و موثر نماید.

دوم- با توجه به مسئولیت قانونی شورای رقابت در زمینه مبارزه با انحصار و بر اساس شواهدی که از افزایش درجه انحصار صنعت خودرو آن هم با نقش آفرینی یک شرکت خارجی (ذی نفع واحد در قالب دو شرکتی که مجموعاً بیش از 80 درصد بازار خودرو ایران را در اختیار دارند) ارائه شد، لازم است پیش از انتقال مالکیت که سرآغاز دعاوی حقوقی طولانی مدت و فرساینده ای در سطح ملی و بین المللی خواهد شد، حکم صریحی در خصوص منع افزایش درجه انحصار صادر نماید.

سوم- با توجه به آنکه یکی از عوامل مهم جذب سرمایه گذاری خارجی، افزایش ظرفیت ها و زیر ساخت های تولید در کشور است، با فروش سایپا کاشان نه تنها این امر محقق نشده بلکه ظرفیت های فعلی تولید بومی نیز از سایپا گرفته می شود. از همین رو لازم است وزارت صنعت، معدن و تجارت از واگذاری مدرن ترین سایت تولید خودرو خاورمیانه (سایپا کاشان) به پژو-سیتروئن جلوگیری کرده و پژو

سیتروئن را ملزم به ایجاد سایت تولیدی جدید در ایران نماید

چهارم- از دولت و دستگاه های نظارتی انتظار میرود از تجربه 25 سال اخیر عبرت بیاموزند و مساله انتقال فناوری، افزایش سهم تولید داخل در بخشهای دارای فناوری بالای خودرو و به ویژه پلتفرم را به نحوی که ضمانت اجرا داشته باشد، در قراردادهای خارجی لحاظ نمایند زیرا توان تولید داخل، دانش بنیانی و اشتغالزایی در گرو خروج از چرخه معیوب کنونی است. بر این اساس و با توجه به ادعای مطرح شده در باره عمق ساخت داخل بیش از 60 درصد و صادرات 30 درصدی خودرو های تولیدی باید ضمانت های اجرایی زیر در قرارداد ها به روشنی درج گردد:

1. بازپرداخت سود شریک های خارجی صرفا از طریق صادرات بخشی از محصول صورت گیرد. لازم است دولت در خصوص افزایش سهم تولید داخل در بخشهای فناوری بالای خودرو، قراردادهای اخیر را بازبینی کند.
  2. پرداخت هرگونه حق الامتیاز و یا حق لیسانس به طرف خارجی صرفا برای تولیدات با ساخت داخل بیش از 50 درصد در نظر گرفته شود و محل تأمین آن تنها و تنها از صادرات این تولیدات باشد.
  3. واردات قطعات و مجموعه ها از محل صادرات قطعات و مجموعه های ساخت داخل تأمین مالی شود.
  4. قیمت فروش در کارخانه در بازار داخلی بیش از 20 درصد گرانتر از قیمت فوب (قیمت بر عرشه کشتی در بندر ایران) صادراتی خودرو ها نباشد.
  5. پیشنهاد آخر آن که یک کمیته مردمی از خبرگان صنعت خودرو و تجارت بین الملل به انتخاب سازمان های مردم نهاد فعال در زمینه شفافیت و مبارزه با فساد، و با همکاری دولت و کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تشکیل شود تا سالانه گزارش تحولات انتقال فناوری و ارتقای سهم ساخت داخل در صنعت خودرو را برای آگاهی عموم منتشر سازد.
- احمد توکلی، رئیس هیئت مدیره سازمان مردم نهاد دیده بان شفافیت و عدالت

ad\_211

Source link