



اخبار



پوشش خطرپذیری سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد

تفاهنامه همکاری صندوق ضمانت صادرات ایران با شورایی عالی مناطق آزاد تجاری، با هدف توسعه صادرات و تقویت سرمایه‌گذاری‌ها با رویکرد سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به امضا رسید. سید امیربرهانی مدیر عامل صندوق ضمانت صادرات ایران در جلسه امضا یادداشت تفاهنامه با حجت‌الله عبدالملکی، مشاور رئیس جمهور و دبیر شورایی عالی مناطق آزاد تجاری -صنعتی و ویژه اقتصادی گفت: هدف از این تفاهنامه ایجاد چهارچوب همکاری‌های مشترک فی مابین صندوق و شورایی عالی مناطق آزاد در زمینه حمایت از توسعه صادرات غیر نفتی کشور و افزایش سرمایه‌گذاری خارجی و ارتقای تأمین مالی صادراتی برای صادرکنندگان و سرمایه‌گذاران فعال در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی است.

تصویب اساسنامه نهاد های اعتباربخشی حلال

ششمین اجلاس سالانه مدیریتی تأیید صلاحیت کشورهای اسلامی SMICA-AC با تصویب اساسنامه مجمع اسلامی نهاد های اعتباربخشی حلال به کار خود پایان داد. در اجلاس مذکور بررسی‌های لازم روی جزئیات اساسنامه از جمله اهداف، اصطلاحات و تعاریف، مجمع عمومی و اعضای آن، نحوه انتخاب اعضای مجمع عمومی، محل استقرار و تأمین بودجه مجمع، نحوه انتخاب رئیس و نایب رئیس، استقلال و بی طرفی مجمع، انواع عضویت و فرایند عضویت، فرایند ارزیابی نهاد تأیید صلاحیت، وظایف و نحوه انتخاب هیأت تصمیم گیری، شرایط ترتیبات شناسایی چند جانبه، صلاحیت تیم ارزیابی همترازی، نحوه انتخاب رهبر و اعضای تیم، وظایف تیم ارزیابی، صلاحیت شناسایی انجام شد.

آغاز به کار نخستین نمایشگاه بین المللی پارچه

نخستین نمایشگاه تخصصی بین المللی پارچه و صنایع وابسته با حضور واحدهای تولیدکننده و تأمین کننده پارچه در رسته های تار و پود، گردباف، گتن راشل، کشباف تریکو و بافت های مختلفی از استان های مختلف از جمله تهران، اصفهان، یزد، البرز و کاشان و سایر شهرهای تولیدکننده پارچه است که آخرین دستاوردهای صنعت پارچه را عرضه کرده اند.

طبیعی است وقتی منافع خودروساز در تعارض با منافع قطعه ساز باشد، در تصمیمات هیأت مدیره به جای آنکه منافع خودروساز و یا سهامداران آن خودروساز مدنظر قرارگیرد تلاش می شود تا منافع قطعه ساز به هر طریقی تضمین شود. در این حالت سایر سهامداران خودروساز (منهای قطعه ساز) مالباختگان اصلی این جنس واگذاری هستند و داشتن حق رأی برای سهامداری که دچار تعارض منافع است به تنصیب حقوق سایر سهامداران می انجامد.

مثال بازار این تعارض منافع را می توان در ترکیب سبد محصولات ایران خودرو دید. درحالی که زیانده ترین محصولات ایران خودرو، محصولات پژو ۲۰۶ و پژو پارس است، اما در کمال تعجب، بیشترین میزان رشد تولید هم در این محصولات در سال ۱۴۰۱ اتفاق افتاد! چرا که بالاترین میزان تأمین قطعات توسط قطعه ساز سهامدار در هیأت مدیره ایران خودرو انجام می شد. بنابراین به واسطه افزایش تولید در این محصول هر چه که خودروساز با افزایش زیان به لبه پرتگاه نزدیکتر می شد و سهامدارانش آسیب می دیدند اما قطعه ساز که با قراردادهای چرب و نرم، تأمین کننده پشت پرده بیش از ۲۵ درصد قطعات این محصولات بود خوشبخت تر می شد. پس بیره نیست که در کشورهای توسعه یافته به محض رخ دادن تعارض منافع، سایر سهامداران که مالباختگان اصلی تعارض منافع هستند دست به اعتراض می زنند. بگذریم از آنکه در کشورهایی با اقتصاد آزاد، دولت ها نیز در خصوص انحصار و تعارض منافع بنشد حساس هستند مسأله ای که وزارت اقتصاد، سازمان بورس و سازمان خصوصی سازی از اهمیت آن غافلند چراکه دلیل شکست بسیاری از خصوصی سازی های کشور در غافل بودن از اهمیت تعارض منافع است. تجربه واگن پارس و... نمونه هایی از این دست واگذاری ها هستند که با سپردن یک بنگاه به صاحب نفعی در تضاد با محصولات آن بنگاه عملاً ریشه خشکیدن آن صنعت فراهم می شود.

جالب اینجاست که این گونه رخ دادن تعارض منافع در صنعت خودروی کشور مایه بسیاری از عقب ماندگی های این صنعت است. مثلاً در گروه سایپا تا مدت ها قطعه سازان پراید در قبال توسعه محصول جدید توسط خودروساز مقاومت نشان می دادند چرا که جایگزین شدن محصول جدید اگرچه به نفع برند خودروساز بود اما باعث می شد که قطعه ساز نیاز به سرمایه گذاری جدید داشته باشد و با منافع قطعه ساز در تضاد بود به عبارت دیگر چیره شدن منافع قطعه سازی بر خودروسازی کشور ریشه بسیاری از ناکامی های این صنعت تلقی می شود.

گروه دوم: شبکه زنجیره تأمین خودروسازی کشور وقتی یک گروه قطعه سازی سهام بزرگترین خودروساز کشور که سهم ۵۰ درصدی در بازار دارد را تصاحب می کند و مدیریت آن را به دست می گیرد، تلاش خواهد کرد که انحصار آن گروه در شبکه زنجیره تأمین کشور را بگستراند.

به عبارت دیگر طبیعی است که این گروه قطعه ساز تلاش خواهد کرد تا سهم بیشتری در زنجیره تأمین محصولات ایران خودرو را از آن خود کند. نگاهی به لیست سازندگان قطعات گروه بهمن نشان می دهد که قریب به اتفاق قطعات محصولات بهمن از دایره قطعه سازی مجموعه کرور انتخاب شده اند و معنی آن این است که در صورت واگذاری ایران خودرو قسمت زیادی از قطعه سازان داخلی حذف خواهند شد و اثرات مخرب این تعارض منافع می تواند منجر به نابودی شبکه تأمین قطعه سازان داخلی شود بیعی که بارها در نامه های انجمن قطعه سازان کشور به آن اشاره شد. این مجموعه اکنون سهم بالای در تأمین قطعات خودروسازی سایپا و ایران خودرو دارد و همین امر نگرانی های زیادی را در جامعه قطعه سازان کشور ایجاد کرده است. اما تعارض منافع که سبب مختل شدن جدی رویه رقابتی در صنعت خودرو می شود می تواند آسیب های دیگری را نیز به همراه داشته باشد.



عکس: عصر ایران

گسترش انحصارگرایی بهمن

شرکت کرور با خرید سهام ایران خودرو، سهامدار اصلی این شرکت می شود که موجب ایجاد انحصار برای این قطعه ساز خواهد شد

«ایران اقتصادی» از انحصار شرکت کرور با تصاحب کرسی مدیریتی ایران خودرو گزارش می دهد

عقب نشینی شورای رقابت به نفع کرور



وقتی یک گروه قطعه سازی سهام بزرگترین خودروساز کشور که سهم ۵۰ درصدی در بازار دارد را تصاحب می کند و مدیریت آن را به دست می گیرد، تلاش خواهد کرد که انحصار آن گروه در شبکه زنجیره تأمین کشور را بگستراند

(مدیرعامل گروه بهمن)، احمد قلعه بانی (رئیس اسبق گروه خودروسازی سایپا)... هر کدام خود و یا افراد نزدیک به آنها در قطعه سازی کشور تأثیرگذار شدند. پس بیره نیست اگر بگوییم که تعارض منافع در یک معماری نادرست و غیرعلمی اولین گام در انحطاط صنعت خودروی کشور تلقی می شود.

همه مالباختگان تعارض منافع

اما تعارض منافع چیست و چگونه کار خودروسازی کشور را یکسره خواهد کرد؟ ممکن است این سؤال پیش آید که حضور یک قطعه ساز در هیأت مدیره یک خودروساز چگونه می تواند از طریق تعارض منافع، به سایرین زیان برساند و رقابت را مختل سازد.

مسأله از اینجا شکل می گیرد که منفعت سهامدار قطعه ساز در تعارض با منافع سایر ذی نفعان این صنعت قرار می گیرد زیرا قطعه ساز اصلاً نفع اصلی اش را از فروش قطعه و مجموعه ها به قیمت بالاتر به خودروساز می برد حال آنکه نفع خودروساز در پایین تر خریدن قطعات و مجموعه های خودرویی است تا خودرویی رقابت پذیر به دست مشتری بدهد. اینجاست که تعارض منافع می تواند به بهای خوشبخت شدن قطعه ساز، خودروساز را از پای درآورد. فرایندی که در طی دهه نود شدت بیشتری گرفت و عملاً هر چه که به زیان خودروسازان اضافه می شد همزمان به بالا رفتن تعداد ویلاهای قطعه سازان در بورلی هیلز و سواحل اسپانیا و... منجر می شد. در اینجا بد نیست به همه مالباختگان خصوصی سازی براساس تعارض منافع قطعه ساز با خودروساز، نگاهی کنیم. **گروه اول:** سایر سهامداران خودروساز فرض کنید در یک خودروساز بزرگ کشور، یک قطعه ساز دو یا سه صندلی از پنج صندلی هیأت مدیره را تصاحب کند (اتفاق عجیبی که به رغم ناباوری در مجمع سال گذشته شرکت ایران خودرو رقم خورد و دولت با در دست داشتن اختیار بیش از ۵۰ درصد سهام سه صندلی به دست آورد و یک قطعه ساز با ۲۱ درصد سهم، دو صندلی را گرفت!).

نداشت چرا که خودروسازان جهانی از اوایل دهه نود میلادی به تدریج به سمت خرید مستقیم خودروساز از سازندگان تراز اول (tier) که ساختار مهندسی قوی داشتند و امکان مشارکت در توسعه محصول را داشتند حرکت کردند (وجود دپارتمان خرید خودروساز و ساختار تکنوستر در توسعه محصول).

اما در خودروسازی داخل کشور این جریان برعکس بود، یعنی همه هزینه های توسعه محصول از جیب خودروساز دولتی پرداخت می شد و قطعه ساز با سرمایه خودروساز و حتی با قالب هایی که تملک آن در دست خودروساز بود عملاً به عنوان یک تأمین کننده، وارد یک معامله شیرین و بدون ریسک می شد که ضرب هر قالب، همانند ضرب سکه بود. بر این اساس در دهه هفتاد و هشتاد، کارتل های بزرگ قطعه سازی در داخل کشور شکل گرفتند و بخش قابل توجهی از مالکان قطعه ساز کوچک کشور، صاحب قصرهای در آمریکا و اروپا شدند. این معماری که خودروساز دولتی را به نفع بخش خصوصی خود ساخته و دوره می می دوشید، زمینه ساز وضعیتی شد که هرروز خودروساز غرق تر می شد و در جامعه مورد آماج افکار عمومی قرار می گرفت، اما ریشه اصلی نقصان های کیفی در طمع قطعه ساز رانت محور بود که از دور خارج شدن محصولات قدیمی را تاب نمی آورد. چون می خواست تا حد ممکن از قالب های یک محصول قدیمی نظیر پیکان یا پراید بهره ببرد: اگر منافع خودروساز ایجاب می کرد که محصول قدیمی متوقف شود، منافع قطعه ساز در تداوم محصول قدیمی بود اما این تعارض منافع مادامی که مدیران تأمین در ایران خودرو و سایپا به نام های ساپکو و سازه گستر، محلی را برای ایجاد نسلی نو در قطعه سازی کشور یا آنچه که امروز زنجیره تأمین و با صنعت قطعه سازی کشور نامیده می شود، بنا نهادند. شکل گیری این قطعه سازان عمدتاً رانت محور بود (یعنی براساس قراردادهای خرید خودروسازان و با پیش پرداخت های دست و دل بازانه متولد شدند). شکل گیری این معماری یعنی ایجاد یک شرکت واسطه و دلال بین خودروساز و قطعه ساز را می توان اولین گام به سمت انحطاط صنعت خودروی کشور تلقی کرد. البته این شرکت های واسطه، عنوان پرطمطراق مدیریت زنجیره تأمین را داشتند که نام مهندسی را هم بدک می کشیدند اما عملاً دلالانی بودند که قطعه را از قطعه ساز می خریدند و به خودروساز می فروختند (و گاها قیمت قطعه در این میان به دو برابر می رسید!).

اطلاعاتی برای کرور است. ضمن اینکه شورای رقابت این مسأله را مصداق اقدام ضد رقابتی دانسته بود. شورای رقابت براساس قانون اجرای سیاست های اصل ۴۴ دستور واگذاری سهام ایران خودرو توسط کرور را تا حدی که دیگر در هیأت مدیره، عضویت نداشته باشد، صادر کرد.

تعارضات ساختاری: ریشه تباهی

بسیاری از کارشناسان که صنعت خودروی کشور را خوب می شناسند، معتقدند رأی را به هیأت مدیره بهمن صادر کرد و این مجموعه که در حال سهم خواهی بیشتر از خودروسازان است را از هرگونه انحصار مبرا کرد. البته گویا شکایت ایران خودرو محفوظ است و در صورتی که این گروه صنعتی بخواهد، می تواند شکایاتی علیه گروه بهمن تنظیم کند اما با توجه به اینکه دو عضو هیأت مدیره ایران خودرو از گروه بهمن هستند، شکایت علیه گروه بهمن به جایی نخواهد رسید. از همین رو گروه بهمن که در حال تلاش برای گرفتن سومین صندلی خود در ایران خودرو است، موضوع را تمام شده فرض کرده و در محافل خصوصی از گرفتن ایران خودرو صحبت می کند. این در حالی است که سایر قطعه سازان و بخصوص قطعه سازان کوچک از فضای موجود آمده نگران هستند و پیش بینی می کنند که در آینده در زنجیره تأمین ایران خودرو سهمی نخواهند داشت چرا که کرور (تأمین کننده قطعه گروه بهمن) رفتار انحصارگرایانه خواهد داشت. در این میان ضرورت دارد که نهادهای نظارتی بر اتفاقاتی که در ایران خودرو در حال رخ دادن است، نظارت مستمری داشته باشند و اجازه ندهند که یک شرکت، سرمایه ملی کشور را از آن خود کند. ۱۷ بهمن ماه سال گذشته پس از برگزاری مجمع عمومی فوق العاده گروه صنعتی ایران خودرو، جمشید ایمانی و مرتضی شفیع بی نمایندگی از شرکت های تدبیر سرمایه آزاد و پویا نمایان رستا که همان کرور است، دو عضو حقیقی هیأت مدیره ایران خودرو شدند. از آنجا که دو کرسی ایران خودرو در اختیار شرکت کرور قرار گرفته، موج نقدها به سمت ایران خودرو رفت که ایجاد چنین فضای رانت اطلاعاتی برای شرکت کرور ایجاد خواهد کرد و این امر به ضرر سایر تولیدکنندگان قطعه خودرو است. اواخر سال ۱۴۰۱ و در پی شکایت ایران خودرو از عضویت شرکت های وابسته به شرکت قطعه ساز کرور در هیأت مدیره ایران خودرو، شورای رقابت اعلام کرد که سهامداری ایران خودرو توسط وابستگان شرکت کرور موجب ایجاد اختلال در رقابت شده، چراکه این اتفاق به معنای دسترسی شرکت کرور به همه اطلاعات شرکت بالادستی است و در حقیقت ایجاد رانت

بازار خودرو

هفته گذشته و بعد از ۶ ماه هیأت تجدیدنظر شورای رقابت جلسه ای را برگزار کرد که طی آن مشخص کند که آیا رفتار گروه بهمن در گرفتن دو صندلی ایران خودرو، رفتاری انحصارگرایانه است یا خیر. در اقدامی غیرقابل باور و در سکوت رسانه ای هیأت تجدیدنظر شورای رقابت رأی را به نفع گروه بهمن صادر کرد و این مجموعه که در حال سهم خواهی بیشتر از خودروسازان است را از هرگونه انحصار مبرا کرد. البته گویا شکایت ایران خودرو محفوظ است و در صورتی که این گروه صنعتی بخواهد، می تواند شکایاتی علیه گروه بهمن تنظیم کند اما با توجه به اینکه دو عضو هیأت مدیره ایران خودرو از گروه بهمن هستند، شکایت علیه گروه بهمن به جایی نخواهد رسید. از همین رو گروه بهمن که در حال تلاش برای گرفتن سومین صندلی خود در ایران خودرو است، موضوع را تمام شده فرض کرده و در محافل خصوصی از گرفتن ایران خودرو صحبت می کند. این در حالی است که سایر قطعه سازان و بخصوص قطعه سازان کوچک از فضای موجود آمده نگران هستند و پیش بینی می کنند که در آینده در زنجیره تأمین ایران خودرو سهمی نخواهند داشت چرا که کرور (تأمین کننده قطعه گروه بهمن) رفتار انحصارگرایانه خواهد داشت. در این میان ضرورت دارد که نهادهای نظارتی بر اتفاقاتی که در ایران خودرو در حال رخ دادن است، نظارت مستمری داشته باشند و اجازه ندهند که یک شرکت، سرمایه ملی کشور را از آن خود کند. ۱۷ بهمن ماه سال گذشته پس از برگزاری مجمع عمومی فوق العاده گروه صنعتی ایران خودرو، جمشید ایمانی و مرتضی شفیع بی نمایندگی از شرکت های تدبیر سرمایه آزاد و پویا نمایان رستا که همان کرور است، دو عضو حقیقی هیأت مدیره ایران خودرو شدند. از آنجا که دو کرسی ایران خودرو در اختیار شرکت کرور قرار گرفته، موج نقدها به سمت ایران خودرو رفت که ایجاد چنین فضای رانت اطلاعاتی برای شرکت کرور ایجاد خواهد کرد و این امر به ضرر سایر تولیدکنندگان قطعه خودرو است. اواخر سال ۱۴۰۱ و در پی شکایت ایران خودرو از عضویت شرکت های وابسته به شرکت قطعه ساز کرور در هیأت مدیره ایران خودرو، شورای رقابت اعلام کرد که سهامداری ایران خودرو توسط وابستگان شرکت کرور موجب ایجاد اختلال در رقابت شده، چراکه این اتفاق به معنای دسترسی شرکت کرور به همه اطلاعات شرکت بالادستی است و در حقیقت ایجاد رانت



باز هم تعارض منافع!

برش

به نظر می رسد، رهایی صنعت خودروی کشور از بلای تعارض منافع ممکن نیست اما این بار هیولی «تعارض منافع» در شکلی عیان تر از پیش وارد صنعت خودروی کشور شده است. در دوره رئیسی اتفاقات خوبی در صنعت خودروی کشور اتفاق افتاد و تیراز تولید خودروی کشور بعد از ۴ سال به شفافیت نسبی مناسبی در عرضه خودرو شکل گرفت و بازار خودرو آرام شد؛ اما به نظر می رسد مافیای صنعت خودروی کشور آرام ننشسته است و می خواهد کار را که سال ها مترصد انجامش بوده را یکسره کند و بالاخره قطعه سازی بتواند خودروسازی کشور را به گروگان بگیرد تا تعارض منافع در صنعت خودروی کشور به عریان ترین وجه ممکن ظهور کند!