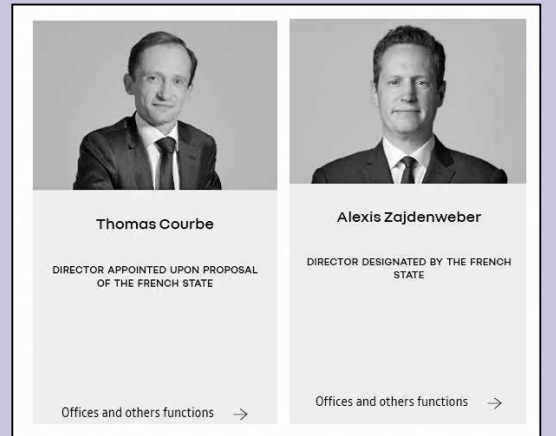




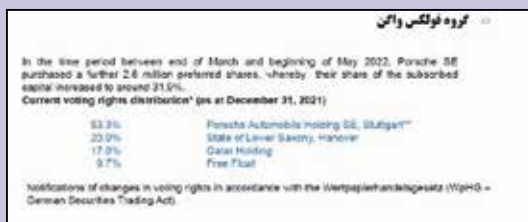
«ایران اقتصادی» از جولان انحصارگرایی کروزر در صنعت خودرو گزارش می‌دهد

ممنوعیت جهانی حضور قطعه‌سازان در مدیریت خودروسازان



نمایندگان کنونی دولت فرانسه در هیأت‌مدیره گروه رنو

حضور دولت محلی ساکسونی (شرق آلمان) در شرکت فولکس واگن



حال در شرایطی که اکثر کشورها چنین استراتژی را دنبال می‌کنند، چرا در ایران، قطعه‌سازان در حال پیشروی به صنعت خودرو هستند و می‌خواهند صاحب سهام مدیریتی شوند؟

همپالگی کروزر و شورای رقابت

یکی از مجموعه‌هایی که به دنبال کرسی در شرکت‌های خودروساز است، شرکت کروزر است. این شرکت از راه‌های مختلف به دنبال سهم‌خواهی از شرکت‌های ایران خودرو و سایپا است و توانسته سهم بالایی هم از تأمین قطعات دو خودروساز کشور داشته باشد. طی چند وقت اخیر، گروه بهمن با شرکت‌های زیرمجموعه‌ای که دارد، در حال خرید سهام خرد و تودلی ایران خودرو است. شرکت کروزر، زیرمجموعه بهمن موتور به تازگی اقدام به خرید سهام ایران خودرو بانک صادرات کرده است. بلوک ۳۰۶ درصدی سهام خودروساز دولتی متعلق به بانک صادرات، با ارزش ۳۲۰۰ میلیارد تومان به گروه خصوصی بهمن واگذار شد. در حال حاضر این مجموعه دو کرسی در ایران خودرو برای خود دست و پا کرده و با خرید سهام یاد شده و خرید سهام‌هایی که دنبالش است، بزودی می‌تواند به سومین کرسی برسد. کرسی که می‌تواند مدیریت ایران خودرو را تعیین کند و این همان اتفاقی است که کشورهای سازنده خودرو از وقوع آن جلوگیری می‌کنند.

اقدام اخیر شرکت کروزر با مخالفت نهادهای مختلفی به غیر از شورای رقابت که کار آن مبارزه با انحصار است، مواجه شده، این در حالی است که در هیچ جای جهان چنین امری مرسوم و محال در شرایطی که اکثر کشورها چنین استراتژی را دنبال می‌کنند، چرا در ایران، قطعه‌سازان در حال پیشروی به صنعت خودرو هستند و می‌خواهند صاحب سهام مدیریتی شوند؟

بازار خودرو

تجربه اکثر کشورها نشان می‌دهد که پای قطعه‌سازان نباید در شرکت‌های خودروسازی باز شود، چرا که چنین اتفاقی باعث می‌شود صنعت قطعه‌سازی درجا بزند و همچنین رانت به سمت یکسری از قطعه‌سازان برود؛ باید پذیرفت اگر قطعه‌سازان، سهامدار اصلی شرکت‌های خودروسازی شوند، تنها برای گروهی خاص نفع ایجاد می‌کند و قطعه‌سازانی که ارتباط ندارند و یا قطعات مشابه (شرکت‌های قطعه‌ساز که سهامدار اصلی خودروسازی می‌شوند) تولید می‌کنند، جایی برای عرضه محصولات خود ندارند.

تمرکز بر ارائه محصولات قدیمی

از طرفی وقتی قرار است قطعه‌ساز برای شرکت خودروساز تصمیم بگیرد، به طور قطع به سمت طراحی و تولید محصولات جدید نمی‌رود و تمام توان خود را می‌گذارد تا محصولات قدیمی را زنده نگه دارد. نکته دیگر که نمونه آن را هم کم در کشورمان ندیدیم، تئانی قطعه‌سازان برای عدم ارائه قطعه به خودروساز است؛ آنها با انحصاری که ایجاد می‌کنند، می‌توانند فضای صنعت خودرو را به هر سمتی که تمایل دارند، سوق دهند. همین اتفاق‌ها و رویکردها سبب شده که خودروسازان جهانی، اجازه ندهند قطعه‌سازان صاحب کرسی، مدیریت شوند چرا که نگران هستند برند آنها به جهت منافع گروهی و تعارض با منافع مردمی، لطمه ببیند.

نیست چرا که حضور قطعه‌سازان در مدیریت خودروسازان، ممنوع است اما جای تعجب دارد که چرا شورای رقابت با چنین انحصاری مخالفت نکرده و در جلسات شورای نظارت رأی را به نفع کروزر صادر کرده است. دولت سیزدهم از ابتدای فعالیت خود و به‌خصوص ۱۱ اسفند ۱۴۰۰ طی دستور ۸ بندی تأکید کرد که واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا سریعاً به بخش غیردولتی تعیین تکلیف شود. در دولت روحانی و حتی دولت‌های گذشته اشتباهات جبران‌ناپذیری در واگذاری‌ها رخ داد و نمونه آن را مدت‌ها در هیکو، آذرب و... دیدیم. لذا اگر قرار است واگذاری صورت گیرد، به طور قطع باید به دور از انحصارگرایی باشد، در غیر این صورت سرنوشت ایران خودرو مانند سایر مجموعه‌های صنعتی واگذار شده خواهد بود. برای آنکه بتوان راه حل درست در واگذاری خودروسازان را یافت، لازم است که از خودروسازان جهانی الگوبرداری کنیم.

حساسیت تعارض منافع در اقتصاد سرمایه‌داری

اگر به ساختار مالکیتی خودروسازان بزرگ تولیدکنندگان مقرر شد تمهیدات لازم برای قرعه‌کشی متمرکز خودرو توسط آن سازمان فراهم و تمامی خودروسازان هرگونه عرضه خودرو را با هماهنگی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و صرفاً از طریق سامانه متمرکز قرعه‌کشی انجام دهند تا ضمن ایجاد شفافیت مورد نظر، امکان عرضه عادلانه‌تر برای همه خودروسازان تولیدی فراهم شود. سیاستگذاری و عرضه محصولات شرکت‌های صنایع خودروسازی در سامانه یکپارچه تخصیص خودرو در راستای ارتقای رضایت مصرف‌کنندگان

حساسیت فراوانی در خصوص تعارض منافع وجود دارد. دوم اینکه در اغلب خودروسازان جهانی، دولت‌ها نقشی مستقیم در خودروسازی ایفا می‌کنند به عنوان مثال دولت فرانسه همچنان دو صندلی مدیریتی در هیأت‌مدیره گروه رنو دارد، یا در گروه فولکس واگن، دولت محلی ساکسونی (شرق آلمان) صاحب ۲۰ درصد از سهام این گروه خودروسازی است و نمایندگان خود در هیأت‌مدیره را دارد. علاوه بر مثال‌هایی از خودروسازی فرانسه و آلمان به صنعت خودرو چین هم که با شتاب فزاینده‌ای رو به رشد است، می‌توان اشاره کرد که ۶ خودروساز اول تا ششم آن کاملاً دولتی هستند. بنابراین وجود دولت به منظور حصول اطمینان از اثربخش بودن سیاستگذاری صنعتی منافاتی با روش مرسوم در صنعت خودرو دنیا ندارد اما واگذاری با تعارض منافع درست در واگذاری خودرو دنیا درست نیست و از آن اجتناب می‌شود.

سومین موضوع در این بخش ساختار مالکیتی خودروسازان جهانی است. این ساختار نشان می‌دهد که عمدتاً سه گروه کارکنان شرکت‌های خودروساز، سهامداران مالک سهام شناور با عرضه بورس و سازمان‌ها و مؤسسات مالی نظیر بانک‌ها، جزو سهامداران شرکت‌های خودروساز محسوب می‌شوند.

تکرار مصائب خصوصی سازی شتاب‌زده
نکته مهم این است که صنعت خودروسازی به عنوان یکی از مهمترین صنایع در ایجاد ثروت و اشتغال همواره مورد توجه مؤسسات مالی سرمایه‌گذاری

و دولت‌ها است، بنابراین طبیعی است که بانک‌ها و... در آن سهامدار باشند اما تعارض منافع قطعه‌ساز سبب زیان‌ده شدن آن و به‌هم خوردن ترکیب سهامداران کنونی شده است. بنابراین با توجه به سه نکته یادشده بسیاری از انگاره‌های ذهنی در خصوص نحوه واگذاری صنعت خودرو که در فضای رسانه‌ای و صحبت‌های مسئولان دولتی در حوزه واگذاری شنیده می‌شود، نادرست است و تطابقی با آنچه در صنعت خودرو دنیا می‌گذرد، ندارد. لذا الگوبرداری از نحوه واگذاری‌ها در خودروسازی‌های جهانی لزوم اصلاحات ساختاری در خودروسازان داخلی و سپردن آن به مؤسسات مالی و یا کنسرسیوم‌های مبتنی بر آن با امکان ایجاد توازن در منافع و یا کارکنان نمونه‌هایی از این روش محسوب می‌شوند. به عبارت دیگر می‌توان گفت خصوصی سازی درست براساس نقشه راه مشخص، راه نجات است و از همین رو خصوصی سازی شتاب‌زده و بدون نقشه راه منجر به نابودی این صنعت دیرینه و پراهیمت در کشور خواهد شد. به نظر می‌رسد کلید بسیاری از مسائل در وزارت اقتصاد است؛ نگاهی به ترکیب سهامداران کنونی ایران خودرو نشان می‌دهد که

قربب به ۵۵ درصد آن همچنان در دست دولت است و داشتن نقشه‌راه مناسب برای این واگذاری می‌تواند ضامن نجات این صنعت باشد. حال آنکه به نظر می‌آید به جای «خصوصی سازی»، سیاست «خلاص‌سازی» و خلاص شدن از مصایب صنعت خودرو در دستور کار دولت قرار گرفته است غافل از اینکه اگر مسائل این صنعت در چنین واگذاری‌های غیرعلمی بیشتر شود، علاوه بر نابودی تولید و زنجیره تأمین‌کنندگان داخلی، به‌هم خوردن امنیت اجتماعی ناشی از بیکارشدن صدها هزار نفر کارگر و کارمندان این مجموعه‌ها به مشکلات کنونی بازار خودرو افزوده می‌شود. پس نه‌تنها خلاص شدن از مصایب این صنعت در کار نخواهد بود بلکه چنین واگذاری‌هایی مصایب جدیدی را هم به مشکلات دولت خواهد افزود.

بنابراین ضروری است تا واگذاری سهام بانک‌ها که اکنون در حال انجام است (صادرات و تجارت) که رویه‌ای خلاف خصوصی سازی واقعی این صنعت و زمینه‌ساز شدیدتر شدن تعارض منافع است، متوقف شود و در واگذاری به مقوله تعارض منافع و عدم واگذاری خودروساز به قطعه‌ساز توجه جدی شود تا شاهد فروپاشی صنعت خودرو در کشور نباشیم.

سهامدار	(درصد)
سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و سایر سهامداران دولتی و شبه‌دولتی	۳۰
شرکت‌های تابعه وابسته به ایران خودرو	۲۵
گروه شرکت کروزر و سایر شرکا	۲۵
سایر سهامداران حقوقی و حقیقی	۲۰



دولت سیزدهم از ابتدای فعالیت خود و به‌خصوص ۱۱ اسفند ۱۴۰۰ طی دستور ۸ بندی تأکید کرد که واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا سریعاً به بخش غیردولتی تعیین تکلیف شود. در دولت روحانی و حتی دولت‌های گذشته اشتباهات جبران‌ناپذیری در واگذاری‌ها رخ داد و نمونه آن را مدت‌ها در هیکو، آذرب و... دیدیم

سومین موضوع در این بخش ساختار مالکیتی خودروسازان جهانی است. این ساختار نشان می‌دهد که عمدتاً سه گروه کارکنان شرکت‌های خودروساز، سهامداران مالک سهام شناور با عرضه بورس و سازمان‌ها و مؤسسات مالی نظیر بانک‌ها، جزو سهامداران شرکت‌های خودروساز محسوب می‌شوند.

تکرار مصائب خصوصی سازی شتاب‌زده
نکته مهم این است که صنعت خودروسازی به عنوان یکی از مهمترین صنایع در ایجاد ثروت و اشتغال همواره مورد توجه مؤسسات مالی سرمایه‌گذاری

عرضه قطره چکانی خودرو یا عرضه خودرو در بازارهای غیرشفاف توسط خودروسازان. ۵- شفافیت در اعلام فهرست ذخیره در سامانه به منظور اجتناب از سوءاستفاده‌های احتمالی از این فهرست. ۶- افزایش تنوع و حق انتخاب برای مصرف‌کنندگان در هر دوره عرضه. به دنبال ایجاد سامانه یکپارچه تخصیص خودرو، اجرای سه نوبت فرایند قرعه‌کشی در این بستر متمرکز و توازن عرضه و تقاضا در پایان سال ۱۴۰۱، با گذار از «قرعه‌کشی»، فرایند تجربه شده جهانی در عرصه فروش خودرو است، از ابتدای سال ۱۴۰۲ با دو نوبت فراخوان شرکت‌های خودروسازی شکل گرفت. هم‌اکنون پس از ایجاد شفافیت، افزایش

و تنظیم بازار، توانست مزایای زیر را به دنبال داشته باشد: ۱- تخصیص عادلانه خودرو ۲- بالا رفتن امکان دسترسی مصرف‌کنندگان به گونه‌ای که در آخرین عرضه یکی از خودروسازان داخلی، ۱۱/۵ میلیون نفر به ازای عرضه ۵۰ هزار خودرو ثبت نام کردند، درحالی که با عرضه یکپارچه خودرو، میزان ثبت‌نام کنندگان محصولات آن خودروساز به سه میلیون و ۶۰۰ هزار خودرو به ازای عرضه یکصد هزار تایی کاهش یافت و به عبارت دیگر، احتمال دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو برای یک محصول پرطرفدار خودروساز داخلی، به میزان هشت برابر افزایش یافت. ۳- شفافیت و ایجاد رویه‌ای واحد در عرضه برای همه خودروسازان. ۴- رفع شائبه مهندسی عرضه با

گزارش



پایان تولید خودروهای فاقد استانداردهای ۸۵ گانه

وزارت صمت به عنوان متولی نظارت بر کیفیت خودرو است و باید به مردم و سازمان استاندارد پاسخگو باشد، در سازمان ملی استاندارد سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده وجود دارد. معاون سازمان ملی استاندارد با بیان اینکه سازمان ملی استاندارد وظیفه نظارت بر وزارت صمت را بر عهده دارد، گفت: بر این اساس تولیدکننده مسئول کیفیت خودرو است و خودروسازان موظف هستند کیفیت را در خودرو تولیدی رعایت کنند. محمد رضا درگاهی معاون ارزیابی انطباق کالا و نظارت بر اجرای استاندارد سازمان ملی استاندارد افزود: در حال بازنگری در استانداردهای ۸۵ گانه خودرویی هستیم و ممکن است بعد از بازنگری این استانداردها افزایش یا کاهش یابد.

چک سفید امضا ندادیم

این مقام مسئول سازمان ملی استاندارد اظهار داشت: استانداردهای ۸۵ گانه که ۹ مورد آن در دولت قبیل تعلیق شده بود، در دولت سیزدهم رفع تعلیق شد، همچنین تا شهریور ۱۴۰۳ هر خودرویی که نتواند استاندارد ۸۵ گانه را رعایت کند از گردونه تولید خارج می‌شود. علاوه بر این خودروسازان مجبور شده‌اند سه سال خدمات پس از فروش ارائه کنند.

وی گفت: هر لحظه احساس کنیم وزارت صمت و خودروساز به وظیفه ذاتی خود عمل نکرده‌اند، تأیید خودروسازان را ابطال یا تعلیق می‌کنیم، چراکه ما چک سفید امضا به آنها ندادیم.

تولید قدیمی با اسم جدید

بر اساس این گزارش، عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت گفت: ۸۰ میلیون خودرو در سال ۲۰۲۲ تولید شده که بالای ۶۰ درصد آنها ۸۵ درصد استاندارد اروپا را نداشته‌اند، ولی ما استانداردهای غیرضروری مثل نمایش فشار باد لاستیک را ضروری می‌کنیم، محمدحسن شجاعی فرد عضو هیأت علمی دانشگاه بیان داشت: در دنیا خودرو اقتصادی بیشتترین مشتری را دارد. قیمت ۸۰ درصد خودروهای ما زیر ۶ هزار دلار هستند و بالای آن مشتری ندارد. وقتی این استانداردهای ۸۵ گانه را کامل رعایت کنیم یک و نیم میلیارد به قیمت خودرو افزوده می‌شود. شجاعی فرد گفت: در حال حاضر خودرویی با بیستر ۴۰ سال پیش تولید و فقط اسم آن عوض می‌شود. وزن کم، قیمت کم و کیفیت بالا سه مؤلفه خودرو با کیفیت در جهان است، اما وقتی اسم و پلتفرم خودرو قدیمی عوض می‌شود، فقط به ورزش اضافه می‌شود؛ ما باید طراحی و تولید خودرو جدید داشته باشیم نه اینکه فقط اسم خودرو را عوض کنیم.

یادداشت

منوچهر منطقی

معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت، معدن و تجارت

عرضه قطره چکانی خودرو، عدم ایجاد رویه واحد برای خودروسازان و تخصیص خودرو به صورت گزینشی برای گروه خاصی از مشتریان در بخش خصوصی، عدم امکان نظارت بر فرایند فروش خودروسازان بر مبنای مجوزهای صادره، نبود اجرای دقیق موازین تعیین شده در کمیته خودرو برای واگذاری (نظیر کنترل اطلاعات هویتی) و به‌صورت کلی، عدم اجرای

