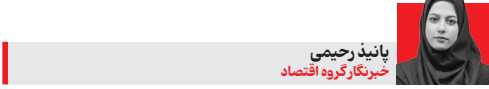


فره‌یختگان

خودرو



پایند رحیمی

خبرنگار گروه اقتصاد

در روزهای اخیر خبری منتشر شده مبنی بر اینکه ایران قصد دارد ایران خودرو را به شرکت کروز واگذار کند. از یک سو برخی معتقدند کروز که خود سهامدار بخشی از ایران خودرو و نیز از تأمین‌کنندگان بزرگ قطعه در این خودروسازی بوده، به عنوان بخش خصوصی در خصوص‌سازی ایران خودرو، اولویت دارد. اما در سمت دیگر برخی مدعی هستند چون کروز با ویژگی‌های خاصی در بازار ایران فعالیت می‌کند، واگذاری سکان مدیریت ایران خودرو به این گروه می‌تواند مشکلاتی را نیز ایجاد کند. این موضوع در حالی مطرح شده که گفته می‌شود دولت با این پیشنهاد موافق است، اما شورای رقابت مخالف این واگذاری است. تجربه جهانی نیز نشان می‌دهد اگر دولت بتواند بازار خودرو را برای جلوگیری از انحصار مدیریت کند، واگذاری خودروسازی به قطعه‌سازان در جهان نیز معمول است. در سووی دیگر، علی‌اکبر رنجبرزاده، عضو کمیسیون صنایع و معادن اخیرا در گفت‌وگویی اظهار داشت یک جلسه با رئیس‌جمهور داشته‌یم که رئیس‌جمهور گفت ما نظر داریم ایران خودرو را به کروز واگذار کنیم. شورای رقابت نظری غیر از نظر رئیس‌جمهور داشت که این موضوع در حال طی کردن مسیر خود است. حال ابهامات زیادی در مورد واگذاری ایران‌خودرو به کروز وجود دارد؛ ازجمله اینکه چرا کمیسیون تحقیق و تفحص مجلس با ورود کروز به جمع سهامداران کروز مخالف بود؟ ادعای کمیسیون تحقیق و تفحص مجلس درخصوص ایجاد انحصار در تأمین قطعه از سووی کفتر واقعیت دارد؟ همچنین دادگاه کروز درخصوص قاچاق سازمان‌یافته قطعه هنوز تعیین‌ تکلیف نشده است.

کلاف پیچیده مالکیت ایران خودرو

گامی به وضعیت اطلاعات مالکیتی و مدیریتی گروه ایران خودرو نشان می‌دهد سهامداران گروه ایران خودرو را باید در ۵ بخش اصلی دسته‌بندی کرد: ۱- مالکیت مستقیم دولت، ۲- مالکیت شرکت‌های وابسته به دولت وابسته به بانک‌ها، ۳- مالکیت تودرتو یا ماترسی شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو، ۴- مالکیت قطعه‌سازان و ۵- مالکیت سهامداران زیر یک درصد.

سهام دولت ۴۶ یا ۵ درصد

سهم دولت از مالکیت و سهامداری گروه ایران خودرو در ظاهر حدود ۵٫۷ درصد است که سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به نمایندگی از دولت این سهام را در اختیار دارد. اما اگر سهام شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانک‌ها و اقمار ایران خودرو را به آن اضافه کنیم، سهام دولت افزایش خواهد یافت، به‌طوری‌که در حال حاضر حدود ۱۷٫۷ درصد از سهام ایران خودرو در اختیار شرکت‌های وابسته به دولت (نهادهای شبه دولتی و بانک‌هاست.

این شرکت‌ها شامل شرکت سرمایه‌گذاری آتیه‌پا (زیرمجموعه صندوق بازنشستگی کشوری) با سهم نزدیک به ۵ درصد، شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران (زیرمجموعه بانک‌های شبه‌دولتی) با سهم ۵ درصد، شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان (زیرمجموعه بانک تجارت) با سهم بیش از ۳ درصد، سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری با سهم بیش از ۳ درصد و شرکت گروه مالی ملت نیز با سهم نزدیک به ۱٫۷ درصد است. در مجموع بخش عمده سهامداری در شرکت‌های وابسته به صندوق‌های بازنشستگی در اختیار بخش عمومی و دولت قرار دارد. با این حساب سهم واقعی دولت در ایران خودرو به ۵٫۷ درصد، بلکه به بیش از ۲۳٫۴ درصد می‌رسد. البته به این ۲۳٫۴ درصدی باید بخشی از سهام شرکت‌های اقماری و سهام ماترسی را نیز اضافه کرد.

سهام هزارتوی شرکت‌های اقماری

یکی از پدیده‌هایی که هم‌زمان با واگذاری سهام دولت در شرکت‌های خودروسازی پس از اجرای قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا رخ داد، فروش سهام این خودروسازان به شرکت‌های زیرمجموعه آن‌ها بود. شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو جمعا ۲۴٫۲ درصد سهام این شرکت را در اختیار دارند. این بخش بسیار پیچیده از سهامداری ایران خودرو مربوط به مدیریت‌های ماترسی، تودرتو و پیچیده خودروساز بر سهام خودش است. در گزارش تحقیق و تفحص سال ۱۳۹۲ از عملکرد صنایع خودروسازی کشور آمده است: «بررسی اجمالی صورت‌های مالی اساسی دو شرکت بزرگ خودروسازی ایران خودرو و سایپا حاکی از خروج این شرکت‌ها از مسیر ایفای وظایف اصلی خود (تولید خودرو) و ایجاد انبوهی از شرکت‌های اقماری (به ترتیب در حدود ۹۰ و ۱۵۰ شرکت) و بعضا صوری در داخل و خارج از کشور با مدیریت‌های ماترسی، تودرتو، پیچیده و فاقد کارآمدی لازم یا غیرفعال است که محل جذب منابع انسانی و انجام معاملات خاص شده‌اند و بعضا با تهیه و تنظیم صورت‌های مالی غیرشفاف و غیرقابل اتکا، حقوق صاحبان سرمایه را در معرض سفته‌بازی، دلالتی و تهدید قرار داده‌اند و در نهایت خسارات ناشی از این‌گونه عملکردها در قالب هزینه سرپای و هزینه مالی و امثالهم با افزایش قیمت محصولات بر دوش مصرف‌کننده نهایی قرار گرفته است.»

سهام قطعه‌سازان

قطعه‌سازان از طریق شرکت تدبیر سرمایه آزاد (زیر مجموعه گروه کروز) ۱۵ درصد از سهام ایران خودرو را در اختیار دارند. دومین شرکتی که از سهامداران بزرگ ایران خودرو بوده، شرکت سپهر کیش ایرانیان است که ۱۰٫۳ درصد از سهام ایران خودرو را در دست داشته و سهامداران این شرکت نیز زیرمجموعه‌های گروه ایران خودرو + گروه کروز هستند. گروه بهمن به‌طور مستقیم ۳٫۶ درصد از سهام ایران خودرو و به‌واسطه شرکت سرمایه‌گذاری مانانوین (زیر مجموعه شرکت کیا مهستان) حدود ۱٫۴ درصد از سهام ایران خودرو را در دست دارد. هلدینگ رایزکو نیز از دیگر قطعه‌سازان خصوصی است که از طریق شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه راهبردی راز حدود ۱٫۴ درصد از سهام ایران خودرو را در دست دارد. در مجموع به بخش خصوصی که شامل کروز + گروه بهمن + گروه رایزکو حدود ۳۰ درصد از سهام ایران خودرو را در اختیار دارند.

مدیر مسئول:

■ محمدامین ایمانجانی

■ قائم‌مقام مدیرمسئول:

■ مسعود فروغی

■ سردبیر:

■ محمد زمزم‌زاده

■ تلفن و فکس:

■ ۰۲۱)۶۲۹۹۴۹۵

■ کدپستی:

■ ۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶

■ چاپ:

■ چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

■ نشانی:

■ خیابان حافظ، پلین‌ترلزه‌مهری

■ روی‌روی ساختمان‌پورس

■ ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

۱۶

نمایندگان مجلس می‌گویند ایده دولت واگذاری ایران خودرو به یک قطعه‌ساز مشهور است که عملکرد اقتصادی قابل تأملی داشته است

ایران خودرو؛ از چاله به چاه

به‌صورت روزانه سهام این شرکت را خرید و فروش می‌کنند. این بخش از سهام گرچه نزدیک به ۲۸ درصد از سهام ایران خودرو را تشکیل می‌دهد اما به دلیل تعدد مالکان، این بخش از سهام امکان اجماع نادر و عملاً سایر سهامداران که در بخش‌های قبل ذکر شد هیئت‌مدیره ایران خودرو را تشکیل می‌دهند.

هیئت تحقیق و تفحص مجلس مخالف واگذاری به کروز

شرکت کروز که یکی از بزرگ‌ترین تأمین‌کنندگان قطعات خودروسازی در ایران است، به‌طور خاص در تأمین قطعات ایران خودرو و سایپا نقش مهمی دارد. اما این همه ماجرا نیست. در گذشته این شرکت به‌ویژه از طریق خرید سهام و مشارکت با شرکت‌های بزرگ دیگر مانند نظام سپهر کیش، به‌طور مستقیم یا غیر مستقیم در مدیریت ایران خودرو وارد شد. به‌عنوان مثال، در سال ۱۳۸۹، شرکت سپهر کیش ایرانیان ۱۲ درصد از سهام ایران خودرو را خریداری کرد و در آن زمان شرکت کروز به عنوان عضو هیئت‌مدیره شرکت مذکور در این خرید نقش داشتند. در ادامه تغییراتی در سهامداری ایجاد شد و کروز بخشی از سهام خود را به شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو فروخت. این روابط پیچیده مالکیتی به‌شکل‌گیری سهامت‌های مدیریتی تودرتو و دشواری‌های شفافیت در عملکرد خودروسازان منجر شد. این وضعیت نه‌تنها به مشکلات مدیریتی و کاهش کارایی در ایران خودرو منجر شد بلکه باعث شد که هزینه‌های اضافی و مشکلات کیفی برای مصرف‌کنندگان ایجاد شود. در واقع، معاملات اینچنینی به دلیل عدم شفافیت و پیچیدگی مدیریتی به ایجاد انحصار و ناتوانی در بهبود تولید و کیفیت قطعات انجامید.

تیر ۱۳۹۲ متن کامل گزارش تحقیق و تفحص مجلس از صنایع خودروسازی در رسانه‌ها منتشر شد. در این گزارش آمده است: «شرکت صنایع تولیدی کروز با نقض ردیف ۶ از بند ط ماده ۴۵ و مواد ۴۷ و ۴۸ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و مصوبه شصت‌وسومین جلسه شورای رقابت از طریق شرکت‌های تدبیر سر مایه آزاد و سپهر ایرانیان کیش در مجموع مالک ۲۶٫۹ درصد از سهام شرکت ایران خودرو و یک عضو در هیئت‌مدیر شرکت است.

اما بند «ط» ماده ۴۵ می‌گوید. در این بند آمده است: «سوءاستفاده از وضعیت اقتصادی مسلط سوءاستفاده از وضعیت اقتصادی مسلط به یکی از روش‌های زیر است:
۱- تعیین، حفظ و یا تغییر قیمت یک کالا یا خدمت به‌صورتی غیرمتعارف،
۲- تحمیل شرایط قراردادی غیرمنصفانه،
۳- تحدید مقدار عرضه یا تقاضا به‌منظور افزایش یا کاهش قیمت بازار،
۴- ایجاد مانع به‌منظور مشکل کردن ورود رقیب جدید یا حذف بنگاه‌ها یا شرکت‌های رقیب در یک فعالیت خاص،
۵- مشروط‌کردن قراردادها به پذیرش شرایطی که از نظر مابحتی با عرف تجاری، ارتباطی با موضوع چنین قراردادهایی نداشته باشد و
۶- تسلط سرسرمایه و سهام شرکت‌ها به‌صورتی که منجر به اخلال در رقابت شود.
همچنین در ماده ۴۶ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل وچهارم (۴۴) قانون اساسی آمده است: «هیچ‌یک از مدیران، مشاوران یا سایر کارکنان شرکت با بنگاه مجاز نیستند با هدف ایجاد محدودیت یا اخلال در رقابت در یک و یا چند بازار، به‌طور هم‌زمان تصدی ستمی در شرکت یا بنگاهی مرتبط و یا دارای فعالیت مشابه باشند.» و در نهایت، در ماده ۴۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل وچهارم (۴۴) قانون اساسی نیز آمده است: «هیچ شخص حقیقی یا حقوقی نباید سرمایه یا سهام شرکت‌ها یا بنگاه‌های دیگر را به نحوی تملک کند که موجب اخلال در رقابت در یک و یا چند بازار گردد.»

ماجرای کروگان‌گیری خط تولید ایران خودرو!

تیرماه ۹۳ بود که در نتیجه گزارش متن گزارش تحقیق و تفحص از عملکرد صنایع خودروسازی اعلام شد که شرکت‌های کروز، نظام و صنایع سندان ایرانیان بیش از ۳۰ درصد از سهام و سیستم‌های خودروهای ایران خودرو را تأمین می‌کنند و عمدتاً تنها تأمین‌کنندگان این قطعات هستند (حدود ۲۲۰۰ قطعه به‌صورت انحصاری) طبق گزارش نماینده سازمان بازرسی کل کشور در شرکت سایکو و اطلاعات دریافتی از ایران خودرو، عدم تأمین قطعات توسط شرکت کروز از تاریخ ۱۷ دی ۱۳۹۲ تا ۱۹ آبان ۱۳۹۲ باعث توقف ۲۶ روزه خط تولید و کاهش تولید ۱۸۹۸۵ دستگاه خودرو شده بود.
تأمین قطعات به‌صورت انحصاری باعث شده که در صورت وجود مشکل در قطعه، به دلیل جلوگیری از توقف خط تولید، شرکت مجبور به استفاده از این قطعات معیوب شود. این امر منجر به ایجاد صف‌های طولانی برای تعویض قطعات معیوب در شبکه خدمات پس از فروش می‌شود، حتی برخی از این قطعات در دوره کارانتی هم تعویض می‌شوند.

هنوز تکلیف دادگاه کروز مشخص نشده است

درحالی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس از درخواست رئیس‌جمهور برای واگذاری خودروسازان به شرکت قطعه‌سازی کروز خیر داده که پرونده اتهام قاچاق سازمان‌یافته این شرکت در دادگاه هنوز تعیین تکلیف نشده و باز است. بر اساس آنچه مرکز رسانه قوه قضائیه در تاریخ ۲ بهمن سال ۱۴۰۰ از دادگاه رسیدگی به پرونده شرکت کروز در شش‌به ۴ دادگاه ویژه مفاسد اقتصادی به ریاست قاضی صلواتی گزارش داده، اتهام متهم ردیف اول و دوم این شرکت قطعه‌سازی، مشارکت عمده در نظام اقتصادی کشور از طریق سردستگی و رهبری گروه مجرمانه در زمینه قاچاق حرفه‌ای و سازمان‌یافته قطعات خودرو به میزان حدود ۳۴ هزار میلیارد تومان در فاصله سال‌های دی‌ماه ۱۳۹۲ تا اوایل سال ۱۳۹۹ از مجرای مشارکت در پرداخت رشوه به کارکنان گمرک بوده است.
مشارکت در اخلال در توزیع مایحتاج عمومی از طریق گرفتاری و شلی قطعات خودرو به عنوان نیازمندی‌های عمومی و تحصیل مال از طریق نامشروع به میزان ۲۲۰ میلیون دلار از شرکت‌های خودروسازی سایپا و ایران خودرو در حد فاصل سال‌های ۹۵ تا ۹۸ از دیگر اتهامات کروز عنوان شده است.

شه‌ریورماه ۱۴۰۳ قاضی صلواتی گفت پرونده کروز دارای ۲۱۸ صفحه کثیرخواست است که از دادسرای ناحیه ۳۲ قضائی صادر شده و پرونده ۶۶ جلد و ۱۸ منمهم دارد که ۷ نفر از دهمتان کارمندان گمرک فرودگاه امام خمینی(ره) هستند. وی گفت در حال حاضر هیئت سه‌نفره کارشناسی شامل یک کارشناس رسمی در رشته امور گمرکی، یک کارشناس رسمی در رشته اقتصاد و بازرگانی، یک کارشناس در رشته حسابداری و حسابداری برای بررسی پرونده تشکیل شده است. دادگاه از تاریخ ۱۹ شهریورماه ۱۴۰۳ مهلت دو‌ماهه تعیین کرده‌تا هیئت کارشناسی با مراجعه به سازمان اطلاعات سپاه، گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت صنعت، معدن و تجارت و شرکت کروز در صورت‌های مالی، دفاتر قانونی، سیستم‌های نرم افزاری، ارزش فاکتورهای درج

شده، گزارشی آماده و به دادگاه ارائه دهند.

آخرین وضعیت اتهامات کروز مشخص نیست اما ۱۵ آبان ۱۴۰۳ اصغر جهانگیر، سخنگوی قوه قضائیه در نشست خبری با خبرنگاران در مورد آخرین وضعیت پرونده کروز گفت: «برای این پرونده توسط رئیس دادگاه هیئت کارشناسی تعیین شد و به این هیئت کارشناسی دو ماه فرصت داده شد تا نسبت به کارشناسی محوله اقدام کند. کارشناسی از تاریخ ۲۰ شهریورماه آغاز شده و مهلت دو ماه آن هنوز به پایان نرسیده است، با توجه به اینکه اوراق پرونده زیاد است و دارای ۶۶ جلد است لذا چنانچه هیئت کارشناسی موفق نشود که کارشناسی خود را ارائه دهد و تقاضای مهلت و تمدید کند، دادگاه با توجه به حجم پرونده تصمیم مقتضی را خواهد گرفت. با توجه به اینکه هنوز مهلت کارشناسی مقتضی نشده است اطلاع جدیدی در مورد اقدامات بعدی وجود ندارد.»

موفقیت بدون تعیین تکلیف صنعت ممکن نیست

مرتیضی شجاعی، کارشناس خودروسازی در گفت‌وگو با «فرهیختگان» گفت: «این موضوع در بازارهای جهانی و در بسیاری از کشورها، حتی در اروپا، یک موضوع جدید نیست، با این حال صنعت خودرو در ایران به دلیل شرایط خاص خود، با صنایع خودروسازی در دیگر کشورها تفاوت‌هایی دارد. این تفاوت به‌ویژه به دلیل شرایط خاص موجود در صنعت خودروی ایران است. این شرایط باعث می‌شود واگذاری سهام خودروسازان به معنی خروج دولت از صنعت نباشد و الزامات و پیش‌نیازهایی وجود دارد که برای موفقیت این فرایند باید رعایت شود. در حال حاضر، شرایط برای انجام این فرایند فراهم نیست، اما این به معنای آن نیست که خصوص‌سازی غیر ممکن است، بلکه باید اقدامات دیگری هم‌زمان با آن صورت گرفت تا این فرایند به درستی پیش برود. یکی از نکاتی که نیاز به تصمیم‌گیری در سطوح دولتی و حاکمیتی دارد، تعیین تکلیف بازار خودرو است. آیا این بازار باید به‌صورت شبه‌انحصاری باقی بماند یا به سمت رقابت کامل حرکت کند؟»

خصوصی‌سازی مستلزم بلوغ صنعت است

وی افزود: «اگر خودروسازان داخلی، مانند ایران خودرو و سایپا، به‌طور کامل خصوصی‌سازی شوند، حتی اگر سهام آن‌ها به قطعه‌سازان یا بخش‌های دیگر واگذار شود، فروش این شرکت‌ها باید به‌طور کامل آزاد باشد. در چنین حالتی، ارتباطات موجود میان این خودروسازان با بانک‌ها و نهادهای مختلف باید به شکلی تنظیم شود که به‌بلوغ واقعی صنعت خودرو در ایران کمک کند. به غیر این صورت، حتی با خصوصی‌سازی، خودروسازان همچنان به دلیل تضمین فروش محصولات خود، انگیزه کافی برای ایجاد تغییرات اساسی و توسعه نخواهند داشت. بازار خودرو در ایران به‌خاطر ویژگی‌های خاص خود، ازجمله شبه‌انحصاری بودن، به نوعی تضمین شده است. واردات خودرو با تیراز کم هیچ‌گاه تهدیدی جدی برای خودروسازان داخلی محسوب نمی‌شود و این نکته باید به‌خوبی مورد توجه قرار گیرد. اگر این موضوع رعایت شود، وضعیت بازار تغییر نخواهد کرد و نگرانی بابت از دست دادن بازار ایران وجود نخواهد داشت.»

شبکه خودرو از یک فضای اختصاصی به صنعت تبدیل شود

شجاعی در پایان یادآورد شد: «یکی دیگر از نکات مهم، شبکه سهامداری در صنعت خودروسازی است. این شبکه باید از فضای خاص و اختصاصی به‌یک فضای صنعتی تبدیل شود. در گذشته به دلیل نوع واگذاری‌های دولتی، بیشتر هدف تأمین منابع مالی بود و در این فرایند، بخش‌های شبه‌دولتی و شبه‌خصوصی بیشتر درگیر می‌شدند. این وضعیت باعث شکل‌گیری شبکه‌ای ارتباطی در صنعت خودرو شد که اغلب تضمین فروش و تأمین منابع مالی را در اولویت قرار می‌داد. برای رسیدن به توسعه پایدار، باید وظایف تنظیم‌گری به‌درستی انجام شود. تنها در این صورت است که می‌توان امیدوار بود فرایند خصوصی‌سازی، با هر کیفیتی که انجام شود، صنعت خودرو را به‌بلوغ و توسعه مطلوب هدایت کند. این تغییرات نیازمند تصمیم‌گیری‌های درست و اقدامات هماهنگ است تا صنعت خودرو بتواند در مسیر توسعه و رقابت جهانی قرار گیرد.»

دخالت سیاسی در خودروسازی باید تمام شود

امیرحسسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «فرهیختگان» در باره

واگذاری ایران خودرو به کروز نظر موافق دارد. وی می‌گوید یکی از مشکلات ما در کشور این است که مسئولان مختلف در زمینه‌های مختلف بدون داشتن مسئولیت، درباره مسائل مختلف اظهار نظر می‌کنند و اخبار را منتشر می‌سازند. این اخبار می‌توانند تبعات زیادی داشته باشند و باعث برداشت‌های نادرست و اشتباه از سوی مردم شوند. برای مثال، هیچ‌گاه رئیس‌جمهور دستوری مبنی بر واگذاری شرکت‌ها به افراد خاص نمی‌دهد. البته ممکن است دستوراتی برای واگذاری‌ها صادر شود، اما این دستورات ربطی به فرد خاصی نخواهد داشت. در مورد واگذاری ایران خودرو، طبق اطلاعات موجود، این واگذاری به فرد خاصی مرتبط با دستور رئیس‌جمهور نیست. درواقع، در این مورد یک چهارچوب قانونی طی شده و هیچ‌کدام از دستورات رئیس‌جمهور به معنای واگذاری یک شرکت به فرد خاصی نیست. وی افزود: «مسئله اصلی این است که در ایران، طبق قوانین تجارت، مدیرعامل باید بر اساس شرایط قانونی تعیین شود، نه بر اساس دستورهای اجرایی که ممکن است از سوی دولت صادر شود. البته در جمیع سهامداران ممکن است شرکتی مثل کروز سهام غالب را به دست آورد و بتواند نقش مدیریتی خود را ایفا کند. درواقع، مشکل اصلی این است که دولت به عنوان سهامدار، از جایگاه سیاسی و قانونی خود استفاده می‌کند و مدیرعامل بررس می‌کند، درحالی‌که طبق قوانین تجارت، این امر باید بر اساس سازوکارهای بورس و سهامداری تعیین شود. این دخالت‌ها باعث می‌شود شرکت‌هایی مانند ایران‌خودرو و سایپا در شرایط زیان‌دهی باقی بمانند و نتوانند به روند سودآوری برسند. اکنون در ایران خودرو، سهامداری مانند کروز توانایی دارد تا سهام بیشتری را به دست آورد و مدیریت شرکت را انجام دهد. رئیس‌جمهور می‌خواهد این وضعیت اصلاح شود و حقوق مردم به‌درستی رعایت گردد.»

اگر دولت فضای رقابتی ایجاد نکند، شرایط بدتر خواهد شد

او اداسه داد: «درمورد اتهامات به کروز، باید بگویم اتهام و مجرم بودن دو موضوع جداگانه هستند. کروز هیچ‌گاه به‌طور رسمی مجرم شناخته نشده و مراجع قضایی باید تکلیف این اتهام‌ها را روشن کنند. درواقع، مشکل این است که در کشور ما به راحتی افراد را متهم می‌کنیم، اما هیچ‌گاه نتایج تحقیقات را منتشر نمی‌کنیم. این روند باید تغییر کند. مسئله این است که در کشور، مسئولان و نمایندگان مجلس باید طبق قانون و بر اساس مستندات صحبت کنند و اتهامات بی اساس مطرح نکنند. اگر اتهامی وارد نشده، باید نتایج آن روشن شود. در کشور ما هیچ‌گاه جلوی خرید سهام توسط افراد یا گروه‌ها گرفته نشده است. حتی اگر گفته شود که کروز مانع از خرید سهام دیگران شده، باید ببندبریم که چنین چیزی وجود ندارد. اگر به هر دلیلی بخش خصوصی نتواند شرکت‌ها را خریداری کند، باید ببندبریم که به دلیل مشکلات اقتصادی یا مدیریتی، خریدار مناسبی وجود نخواهد داشت. این موضوع به شرایط بازار و تصمیمات مدیریتی بستگی دارد.»

این کارشناس تصریح کرد: «اینکه آیا کروز یا هر گروه صنعتی دیگر قادر به خرید ایران خودرو و سایپا خواهد بود، به شرایط موجود بستگی دارد. اگر خریدار نباشد، چه باید کرد؟ این مسئله فرایندی تاریخی و واقعی است که باید را پذیرفت. حالا س‌ؤال مهم این است که نگران شویم که آیا این خرید منجر به انحصار خواهد شد یا نه. این موضوع به دولت و مجلس برمی‌گردد. از چند سال پیش گفته‌ام باید دولت به‌طور قانونی از خرید سهام جلوگیری کند یا مدیریت دستی اعمال کند. در غیر این صورت، اگر چنین نظارتی وجود نداشته باشد، مشکلاتی مانند انحصار ایجاد می‌شود. در شرایط فعلی وظیفه دولت این است که فضایی رقابتی ایجاد کند، نه اینکه خود به تصدی‌گری بپردازد. در این زمینه، حتی زمانی که بهتر این افراد وارد یک صنعت می‌شوند، ممکن است دولت با سوء‌مدیریت آن صنعت را نابود کند. برای مثال، در مواردی مانند نیشکر هفت‌تی، فرایندهای واگذاری به اشتباه انجام شد و مشکلات زیادی ایجاد شد. در خصوص ایران خودرو و سایپا باید گفت واگذاری این شرکت‌ها به بخش خصوصی، طبق روندهای قانونی باید انجام شود. اگر دولت نتواند این فرایند را به‌درستی مدیریت کند، این موضوع به یک معضل تبدیل خواهد شد. درواقع، همان‌طور که رئیس‌جمهور در گذشته دستوراتی برای واگذاری داده‌اند، باید دید که چرا این دستورها عملی نمی‌شوند. در نهایت، باید به این نکته توجه کنیم که طبق قانون، هر تصمیمی که گرفته می‌شود باید در چهارچوب مشخص و قانونی باشد.»

سهامداران عمده گروه ایران خودرو تا دی‌ماه ۱۴۰۳		
سهامدار اصلی	سهامدار عمده	درصد مالکیت سهام
شرکت تدبیر سرمایه آزاد	گروه کروز	۱۵
شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	سهامدار تودرتوی ایران خودرو	۱۰٫۸۷
شرکت سپهرکیش ایرانیان	زیرمجموعه‌های ایران خودرو + گروه کروز	۱۰٫۳۱
سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	دولت	۵٫۷۱
شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران	بانک‌های شبه‌دولتی	۵٫۰۱
شرکت سرمایه‌گذاری آتیه صبا	صندوق بازنشستگی کشوری (غیر مستقیم دولت)	۴٫۹۸
شرکت گروه بهمن	گروه بهمن	۳٫۶۵
شرکت سرمایه‌گذاری – سمند	سهامدار تودرتوی ایران خودرو	۳٫۰۸
شرکت ص صندوق بازنشستگی کشوری	صندوق بازنشستگی کشوری (غیر مستقیم دولت)	۳٫۰۳
شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان	زیر مجموعه بانک تجارت	۳٫۰۲
شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه راهبردی راز	هلدینگ رایزکو	۲٫۲۸
شرکت سرمایه‌گذاری توسعه معین ملت	زیر مجموعه بانک ملت	۱٫۶۸
شرکت سرمایه‌گذاری مانانوین	گروه بهمن – از طریق شرکت کیا مهستان	۱٫۴۳
شرکت گروه مالی پارسیان	زیر مجموعه بانک پارسیان	۱٫۱۸
شخص حقیقی	شخص حقیقی	۱٫۱
سهامداران خرد	سهامداران خرد	۲۷٫۶۷
مجموع	مجموع	۱۰۰

سودآوری تولیدکننده حفظ و تولید آن به شکل فعلی باقی مانده یا افزایش یابد.

طبق اعلام مدیرعامل محترم گروه صنعتی ایران خودرو، اولویت نخست در مدیریت عواید ناشی از اصلاح قیمت محصولات، پرداخت مطالبات شبکه تأمین و بهبود شرایط تولید قطعه برای تریق به خط تولید بوده است و همین موضوع نیز در دستورکار قرار داشته و نسبت به آن اقدام شده است. همان‌گونه که اشاره شد، میزان اثربخشی بهبود پرداخت به قطعه‌سازان در شرایطی می‌تواند در تیراز تولید نمود داشته‌باشد که هزینه‌های تولید در شبکه تأمین نیز ثابت مانده و دستخوش تورم و تغییرات نرخ ارز نباشد؛ این در حالی است که بهبود پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، تحت تاثیر افزایش نرخ ارز و هزینه‌های تأمین مواد اولیه در زنجیره تأمین بوده است؛ لذا تأکید می‌شود، افزایش نرخ ارز و به تبع آن افزایش بهای نهادهای تولید، سبب از بین رفتن اثر اصلاح قیمت محصولات خواهد شد.

متین کاگوی – مدیر ارتباطات

^[1] نمایندگان مجلس می‌گویند ایده دولت واگذاری ایران خودرو به یک قطعه‌ساز مشهور است که عملکرد اقتصادی قابل تأملی داشته است