

غول صنعت ایران زیر تیغ جراحی

در حال حاضر با توجه به سهم زیر ۲۰ درصد دولت، دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا خصوصی هستند، بنابراین هیأت تحقیق و تفحص خودرو مخالفت جدی خود را با امر واگذاری سهام دولت در شرایط موجود اعلام می‌دارد؛ برخی از دلایل مخالفت به شرح زیر است:

- اصلاح نشدن ساختار سهام، مدیریت و مالکیت
- تعیین نشدن دقیق وضع دارایی‌های دو گروه خودروسازی
- تعیین نشدن تکلیف شرکت‌های متعدد زیرمجموعه
- بازار انحصاری دو خودروساز بزرگ ایران

۱۴۴۴

با وجود اینکه به ظاهر دولت در خودروسازان سهام غیرکنترلی دارد، اما به دلیل سهامداری شرکت‌های زیرمجموعه و سازوکارهای پیچیده و کالت طراحی شده بین این شرکت‌ها، عملاً دولت در مجامع عمومی این شرکت‌ها بازیگر اصلی است.

۱۴۴۴

مصیبت ساختار تودرتوی مالکیت و تملک سهام شبه‌خزانه توسط شرکت‌های گروه علاوه بر اینکه با قانون تجارت و سیاست‌های اصل ۴۴ مغایر است، به معضل دستوری بودن سیاست‌ها و برنامه‌های خودروسازان تبدیل شده و راه هرگونه بهینه‌سازی و ایجاد شفافیت را با موانع جدی مواجه کرده است.



سهم دولت از سهام ایران خودرو و سایپا

[بازدان مرادی] گزارش نهایی تحقیق و تفحص از شرکت‌های خودروسازی ایران که توسط نماینده‌های مجلس تهیه شده، نشان می‌دهد که صنعت خودروسازی با چالش‌های متعدد همراه است که از فقدان برنامه‌های منسجم تا رانت را شامل می‌شود. گزارش اخیر در حوزه‌های کیفیت، قیمت، محیط زیست، طراحی و تکنولوژی، فروش و خدمات پس از فروش را مورد بررسی قرار داده است.



۶۴
واحد

تعداد شرکت‌های فعال سایپا
تا پایان سال ۹۷
(۱۲ شرکت غیرفعال هم در
اختیار سایپا است.)



۱۰۷
واحد

تعداد شرکت‌های ایران خودرو
تا پایان سال ۹۷ (تعاونی‌های
خاص و اعتبار کارکنان هم
۱۲ شرکت فعال دارد.)

دلایل بنگاهداری پرهزینه خودروسازها

- نبود هم‌راستایی در وظایف و راهبردهای متناسب
- وجود رویکردهای عمدتاً رانتی به شرکت‌ها

نکته:

وضع بنگاهداری شرکت‌های خودروساز باعث شده اطلاعات برخی شرکت‌ها حتی در اختیار خودروسازان هم نباشد.

۳۰ میلیون تومان رانت برای هر دستگاه پراید

یکی از مصائب، رانتی است که از جیب مصرف‌کنندگان نهایی و خودروسازان به دلالت و افرادی که امتیاز ویژه دارند، پرداخت می‌شود. به عنوان مثال در خودرو پراید، رقمی حدود ۳۰ میلیون تومان را شامل می‌شود و برای مردم امکان ثبت نام و خرید مستقیم از طریق سایت خودروسازان وجود ندارد.



چه مشکلاتی باعث عدم توسعه استانداردها در صنعت خودرو ایران شده است؟

- نبود سیاست‌گذاری دقیق توسط یک تنظیم‌گر
- هدایت نشدن فرآیندهای منجر به تولید خودرو برای حفظ و توسعه کیفیت
- فقدان رویکرد تبادل دانش در حوزه استانداردها بر پایه راهبردهای معین (این مورد بر اثر وضع تحریم‌های بین‌المللی و انفعال صنعت خودروسازی در توسعه تکنولوژی‌ها مورد نیاز، تشدید شده است.)
- لابی خودروسازان در به تعویق انداختن اجرای استانداردها
- نبود نظارت دقیق و وجود رانت در آرایه مجوز برای شرکت‌های بازرسی تأیید صلاحیت شده
- نبود تضمین کیفیت محصولات تولیدی تحت نظارت این شرکت‌ها



چالش‌های شفاف‌سازی

تا زمان وجود انحصار یا شکل‌گیری ساختار مجموعه‌سازی لازم است برای بهینه‌شدن قراردادهای تأمین و جلوگیری از ایجاد رانت و فساد، اطلاعات قراردادهای تأمین از سوی خودروسازان شامل نوع قطعه، تیراژ، قیمت و عمق ساخت داخل در مقاطعی در سامانه‌ای تحت نظارت دولت قرارگیرد.

سیاست قیمت‌گذاری

در کوتاه‌مدت سازمان تنظیم‌گر باید بر مبنای تحلیل قیمتی خودرو و شاخص‌های قیمت تولیدکننده، بررسی قیمت محصولات مشابه خارجی بر اساس نرخ ارز و قدرت خرید، سازوکارهای مناسب قیمت‌گذاری رانتهیه کند، سپس در میان‌مدت خودروسازان باید به سمت تمهید مقدمات قیمت‌گذاری بر مبنای هدف حرکت کنند تا خطاهای روش آتالیز، فسادها و رانت‌های ناشی از دلالت کاهش یابد.

تحول ساختاری در مدیریت

مدیریت دولتی-محفلی که ناشی از در اختیار گرفتن سهام حلقوی است، بحران مضاعف مدیریت را ایجاد کرده است. پیشنهاد می‌شود تا زمانی که ساختار مالکیت اصلاح نشده است، سازوکاری توسط دولت با محوریت وزارت صمت برای واگذاری مدیریت به بخش خصوصی حرفه‌ای طراحی و اجرا شود. به این شکل، فرآیند فعلی تعیین مدیران ارشد بنگاه‌ها و سلسله‌های بعدی از لابی پشت‌صحنه خارج شده و با کمک هیأتی متشکل از داوران و خبرگان و با طی فرآیندی سالم و تحت نظارت و نقد، مناقصه ملی برگزار شود.

۳۲۵
دستگاه
خودرو

در سال ۹۷ توسط یک نفر
با یک کارت بانکی مشخص
خریداری شد.

۱۵۸
میلیون
دلار

طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۲ سرمایه‌گذاری‌های خارجی بدون مطالعه بازار در صنعت خودرو ایران انجام شده است.

