

شماره: ۱۳۱۱۱/۳/۱۱۰/۰۲۱۵۵۰

تاریخ: ۱۴۰۲/۰۷/۲۲

دسترسی: خلی محرمانه

ارجحیت:

پیوست:

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ



دبیرخانه محرمانه مجلس شورای اسلامی

شماره ثبت: ۲۱۳۱۱۸

تاریخ: ۱۴۰۲/۰۷/۲۵

محضر مبارک رهبر فرزانه انقلاب اسلامی حضرت آیت الله العظمی امام خامنه‌ای عزیز مدظله العالی

موضوع: وضعیت نگران کننده واگذاری صنعت خودروی کشور

با اهداء سلام و تحیات الهی؛ با احترام به استحضار عالی می‌رساند:

با عنایت به روند واگذاری شرکت ایران خودرو به عنوان بزرگترین خودروساز داخلی و اختصاص غیرقانونی دو صندلی مدیریتی این خودروساز به نمایندگان شرکت کرؤز در مجمع عمومی فوق‌العاده بهمن ماه سال گذشته و به دنبال آن فروش عجولانه و تأمل برانگیز و خلاف ضوابط بلوک ۳/۳۶ درصدی سهام شرکت ایران خودرو توسط بانک صادرات به گروه بهمن در مرداد ماه سال جاری با وجود حکم آشکار شورای رقابت در خصوص ضد رقابتی بودن این رویه (پیوست-۱)، با کمال تأسف در صورتیکه این روند ضد قانونی و ضد رقابتی تجدید نظر نشود، شاهد از بین رفتن صنعت عظیم خودروسازی و آسیب دیدن شبکه قطعه‌سازان و زیان دیدن مردم و سهامداران و مهمتر آسیب بیشتر به اقتصاد کشور خواهیم بود. در این خصوص موارد ذیل تقدیم حضور می‌گردد:

اساساً موضوعی که موجب گردیده مصدع اوقات شریف حضرت‌عالی گردم، پدید آمدن وضعیت خطیر در صنعت خودروی کشور می‌باشد در این رابطه مکاتبات متعددی از جمله نامه‌های (پیوست-۲، ۳ و ۴). متأسفانه گروهی با سوابق تولید خودروی مونتاژی (برون‌زا و تهی از دانش) با محوریت وابستگی و اتکا به بیگانه، دارای پرونده مفتوح قاچاق، رشوه، جعل اسناد و ... در قوه قضائیه، با لطایف‌الحیل قدم به قدم در آستانه‌ی تصرف عمده‌ی صنعت خودروی کشور می‌باشند که سرانجام آن تداوم وضعیت روبه‌تزايد اسفبار کنونی است.

واضح است واگذاری به نا اهل تمامیت‌خواهی که مبنای عملش سوداگری به هر قیمتی است، موجب تضعیف و نهایتاً مقابله با پیشرفت خصوصی‌سازی دانش بنیان می‌شود و همچنین مخالفت با واگذاری به نا اهل، مخالفت با خصوصی‌سازی نیست بلکه به نوعی حفاظت از خصوصی‌سازی در مقابل آفات و عوارض واگذاری‌های نامناسب است. در صنعت خودرو، وضعیت مدیریت تاکنون نتیجه مطلوبی نداشته هر چند مشکل اصلی جای دیگری است که در ادامه به محضر شریف‌تان تقدیم می‌گردد و این شرایط دامن‌گیر کلیه‌ی تولیدکنندگان خودروی کشور اعم از دولتی

و خصوصی است. به همین خاطر، بخش خصوصی خودرو نیز دچار وابستگی، عقب‌ماندگی، نداشتن توان رقابت برای صادرات محصول و همچنین فروش خودرو با کیفیت پایین‌تر و قیمت بالاتر از قیمت‌های جهانی هستند. با عنایت به فرمایشات جناب‌عالی که فرموده‌اید: «کلید پیشرفت هر کشوری، علم و فناوری است» و «آنچه مورد غفلت قرار گرفته، این است که صنایع بزرگ ما دانش بنیان شود» تاکنون این حقیقت، به نحو مطلوب در کشور ما تحقق نیافته و آنچنان که شایسته است مورد توجه دولت و مجلس قرار نگرفته است. عموم کشورهایی که حرکت از یک اقتصاد عقب‌مانده را به سمت پیشرفت طی نموده و تبدیل به یکی از اقتصادهای پیشرفته دنیا شده‌اند "این حقیقت که کلید پیشرفت هر کشوری علم و فناوری است" را دریافته و تبدیل به برنامه‌های ملی (مانند برنامه‌های پنجساله) نموده‌اند. محور سیاست‌ها و اهداف این برنامه‌ها، تحقق «صنعت و کشاورزی مبتنی بر فناوری و دانش بومی» است.

راه‌کار تحقق برنامه‌های پیشرفت نیز عمدتاً «ایجاد تحول فناورانه در صنایع ارجح (از صنایع بزرگ) به منظور پیشرانش اقتصاد و تحریک رشد اقتصادی کشور» (و به نحوه مشابه در حوزه کشاورزی) می‌باشد. نکته قابل توجه این است که با وجود تفاوت در انتخاب صنایع ارجح در کشورهای مختلف، اما صنعت خودرو به خاطر ویژگی‌های فوق‌العاده آن (اقتصادی شدن تولید ده‌ها فناوری در کشور و تقویت تحول فناورانه در کل صنعت، ایجاد اشتغال گسترده و بکارگیری نخبگان فنی و ...) در برنامه‌های همه این کشورها، به عنوان صنعت ارجح (پیشران) انتخاب شده است.

دشمن ما به خوبی می‌داند اگر جمهوری اسلامی که ابرقدرتی مذهبی، فرهنگی و سیاسی است با توجه به سرمایه‌ی عظیم انسانی و منابع فوق‌العاده غنی خدادادی، به اقتصاد پیشرفته و پایدار برسد، ماهیت و بلکه موجودیت او را در معرض نابودی قرار می‌دهد. همچنین دشمن به خوبی می‌داند که راه‌کار این پیشرفت، تولید فناوری داخلی و دانش بنیان نمودن صنایع ارجح و نهایتاً کل صنعت و کشاورزی کشور می‌باشد، لذا کاملاً هوشمندانه و در یک جبهه‌ی گسترده از شرکت‌های خارجی و عوامل داخلی آگاه و ناآگاه خود، با دانش بنیان شدن صنایع بزرگ از جمله صنعت خودرو، مقابله می‌نماید.

لزوم وابستگی به تکنولوژی (و سرمایه) خارجی برای پیشرفت کشور، تفکری است که در میان برخی از دولتمردان و اقتصاددین کشور رواج دارد و دشمن نیز این تفکر را هدایت و حمایت می‌نماید. متأسفانه صنعت خودرو خصوصاً بعد از سال ۱۳۸۰ تاکنون، چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی (سازمان گسترش) عمدتاً در اختیار این تفکر بوده، فلذا مونتاژکاری وابسته به فناوری بیگانه از خودروسازی دانش‌بنیان پیشی گرفته و حتی در خودروهای با نشان تجاری بومی، بسیاری از قطعات اصلی، وارداتی و یا متکی به فناوری بیگانه می‌باشند که این امر باعث شده صنعت پیشران تبدیل به صنعت مونتاژکار وابسته، عقب‌مانده از فناوری‌های روز و ... و به نوعی سرباز اقتصادی کشور گردد.

در حال حاضر، دشمنان جمهوری اسلامی ایران و عوامل نفوذی‌اش، تا حد زیادی در تبلیغات و عملیات روانی موفق بوده‌اند و دولت را به نوعی قانع نموده‌اند که خود را از دست صنعت خودرو خلاص نموده و متقابلاً، آن را به بازوان و عوامل اصلی عقب‌ماندگی و زیان‌دهی صنعت خودرو بسپارد. در صورتیکه این دو خودروساز اصلی کشور (ایران خودرو و سایپا) دارای ظرفیتی عظیم برای ایفای نقش در اقتصاد کشور می‌باشد و ارزش مادی سرمایه‌های آن صدها هزار میلیارد تومان است که در عمل با ثمن بخش در حال واگذاری به عواملی است (شرکت کروز و ...) که اولین مقصرین در ایجاد وضعیت اسفبار و بدهی کلان این کشور و سازمان می‌باشند. با توجه به وقوفی که بر این فرآیند است بنظر می‌رسد که صنعت خودرو در مسیری که توسط دشمن طراحی شده حرکت می‌کند و هدف اصلی، جلوگیری از تحقق صنعت خودروی دانش بنیان (و ایجاد زنجیره‌ی ارزش خودروسازی در کشور) برای تعالی اقتصادی کشور می‌باشد؛ به عبارتی سپردن صنعت خودرو به مونتاژکاران و واردات‌چی‌های حرفه‌ای، حرکت در جهت همین هدف است و عواقب ذیل را به دنبال دارد:

- ۱- گروهی که اعتقاد، باور و عملکردشان، مونتاژکاری و تداوم حرکت در ریل وابستگی می‌باشد، مدیریت صنعت خودرو را به دست می‌گیرد و مسئله‌ی اصلی یعنی تحقق صنعت خودروی دانش بنیان محو می‌شود (حتی اگر همراه با شعارهای ظاهری و ادعاهای جعلی دانش بنیانی باشد).
- ۲- تضعیف بخش خصوصی؛ زیرا واگذاری ایران خودرو به شرکت‌هایی مانند کروز با فرهنگ انحصارگری افراطی، به نوعی اختصاصی‌سازی بوده و موجب وارد آمدن خسارات جدی بر زنجیره تامین شده و در عمل تضعیف بخش خصوصی است.
- ۳- قوه قضائیه به خاطر اشتغال چند هزار نفر در شرکت کروز، پرورنده قاچاق، رشوه، جعل و ... این شرکت را مسکوت گذاشته است و عملاً با تخلفات ایشان برخورد نمی‌کند، بدیهی است که واگذاری ایران خودرو به ده‌ها هزار نفر کارمند و کارگر، به نوعی، صدور مجوز تداوم تخلفات و گسترش فساد است.
- ۴- قدرت اعمال نفوذ در نهادهای تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر و مفاسد مترتب بر آن، چندین برابر حال حاضر می‌شود.
- ۵- علت اصلی ناپایداری تولید و زیان‌ده شدن ایران خودرو و سایپا در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۷، به دلیل مونتاژی بودن خودروهای تولیدی و گران‌فروشی مضاعف قطعات وارداتی تحت عنوان ساخت داخل توسط شرکت‌های به اصطلاح قطعه‌ساز مثل کروز و عدم توان مقابله با تحریم بود که خسارات غیرقابل جبرانی بر اقتصاد کشور وارد نمود. خصوصاً در سال ۱۳۹۷، که تحریم صنعت خودرو توسط شرکت‌های فرانسوی، کره‌ای، ژاپنی و ... به عنوان قطعه‌ای از جدول ایجاد بحران و طرح براندازی جمهوری اسلامی، طراحی شده بود این وضعیت ایجاد گردید. پر واضح است واگذاری صنعت خودرو به این گروه (با تفکر مونتاژکاری) و عدم تعهد به منافع ملی و سوداگری خسارت بار، پیشروی در باتلاقی است که دشمن در آینده‌ای کاملاً قابل پیش‌بینی، بخواهد مجدداً از تحریم صنعت خودرو به عنوان قطعه‌ای از جدول ایجاد

بحران استفاده کند. در این صورت، ایجاد چالش‌های شدید در صنعت خودرو متصور بوده که عواقب امنیتی آن کمتر از عواقب سوء اقتصادی‌اش نخواهد بود.

۶- تولید خودرو با طراحی و نشان تجاری خارجی، در عمل، ترویج عدم توانمندی کشور و آسیب‌زدن به باورهای فرهنگی و اجتماعی است. مونتاژکاری علاوه بر عواقب سوء اقتصادی، نتایج نامطلوب فرهنگی اجتماعی هم دارد.

۷- دولت با واگذاری صنعت خودرو به اینگونه شرکت‌ها و مجموعه‌ها، از دست صنعت خودرو خلاص نمی‌شود و تمامی عواقب سوء اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و امنیتی آن گریبانگیر کشور و دولت خواهد بود. لذا ضروری است دولت انقلابی با هوشیاری و دقت عمل، مسئله اصلی یعنی تغییر مسیر صنعت خودرو از مونتاژکاری به خودروسازی و دانش بنیان نمودن صنعت خودرو را در دستور کار خود قرار دهد و صنعت خودرو را در چارچوب طرح تحول اقتصادی، به عنوان یکی از صنایع ارجح در اولویت تحول فناورانه قرار داده و از باتلاقی که برای این صنعت کلیدی طراحی شده است رها نماید.

بدین منظور لازم است به کمک سایر قوا و نهادهای اطلاعاتی، دست گروه‌های دارای سوء سابقه و سوء تفکر را کوتاه نموده و با انجام تغییرات لازم در سازمان گسترش، ایران خودرو و سایپا، مدیرانی با اعتقاد و باور به خودروسازی بر مبنای فناوری بومی را جایگزین نماید.

نکته‌ی مهم دیگر این است که بر اساس آمارهای بین‌المللی در صنعت خودرو با زنجیره‌ی ارزش بومی (از طراحی تا خدمات پس از فروش)، برای ایجاد ظرفیت تولید ۱۰۰ خودرو، ۳ تا ۴ شغل در خودروساز اصلی، حدود ۵ برابر آن در مجموعه‌های همکار و زنجیره‌ی تامین و نهایتاً در مجموع بیش از ۲۰۰ شغل در کشور ایجاد می‌شود.

تقویت و حمایت واقعی از بخش خصوصی کشور، تغییر مسیر از مونتاژکاری است که در آن، با فناوری خارجی و تامین قطعات تا ۷۰ درصد یا بیشتر از خارج کشور، فرصت‌های شغلی و امکان فعالیت صدها شرکت خصوصی، از بین می‌رود.

هر مجموعه توانمندی که صنعت خودروی کشور را به دست بگیرد و اعتقاد به خودروسازی با ایجاد زنجیره ارزش بومی داشته باشد، حدود ۵ برابر خود در زنجیره‌ی تامین و حدود ۵۰ برابر بطور غیرمستقیم در کشور فرصت شغلی ایجاد می‌نماید که همگی می‌توانند در بخش خصوصی باشند.

با عنایت به مراتب فوق پیشنهاد می‌گردد در صورت صلاحدید مقرر فرمایید بررسی‌های لازم توسط ریاست محترم جمهوری اسلامی در خصوص پیشنهادهای زیر برای اقدام اثربخش برای نجات صنعت خودروسازی کشور صورت پذیرد.



جمهوری اسلامی ایران

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

شماره: ۱۳۱۱۱/۳/۱۱۰/

تاریخ: ۱۴۰۲/۰۷/

دسترسی: خیلی محرمانه

ارجحیت:

پیوست:

- ۱- فرآیند واگذاری به کروز، بهمن و شرکت‌های مشابه، متوقف و خرید سهام اخیر در بورس، ابطال شود. با اعمال قانون و انجام انتخابات مجدد، صندلی‌های کروز در هیئت مدیره ایران خودرو حذف شوند.
 - ۲- نهادهای اطلاعاتی با پشتیبانی قوه قضائیه، پرونده شرکت کروز را فعال نموده و به طور کلی تمامی ابعاد فساد سازمان یافته در صنعت خودرو را کشف و برخورد قضایی قاطع با این جریان به عمل آید و کلیه سهام این گروه، به دلیل گران فروشی قطعات به این خودرو و سایپا، قاچاق گسترده قطعات و ... صادره و مسترد گردد. این سالم‌سازی و مقابله با فساد، برای تغییر مسیر صنعت خودرو به وضعیت مطلوب ضروری است و در این راستا لازم است گروهی که با لطایف‌الحیل صنعت خودروی کشور را به گروگان گرفته‌اند، خلع ید شود.
 - ۳- با توجه به وجود شرکت‌های دانش‌بنیان توانمند و دارای سلامت و متعهد به منافع ملی در تولید خودرو (برقی و غیر آن) و ظرفیت‌های مناسبی که این شرکت‌ها در ایجاد پیشرفت در این عرصه داشته و توانمند در ایجاد تحول در دو صنعت خودروساز (ایران خودرو و سایپا) می‌باشند و در بهره‌گیری از آنها در مذاکرات بین وزیر محترم صمت، فرمانده محترم هوافضای سپاه و اینجانب اتفاق نظر است، فرایند خصوصی‌سازی بر مبنای استفاده از اینگونه مجموعه‌های دانش‌بنیان و دارای سلامت که برای پیشرفت اقتصاد دانش‌بنیان دارای دغدغه می‌باشند سامان یابد.
- ماموریت این مجموعه‌ها ایجاد تحول فناورانه دانش‌بنیان متکی به توانمندی‌های کشور در صنعت خودروی کشور با بکارگیری حداکثری بخش خصوصی در قالب شرکت‌های فناور دانش‌بنیان و تولیدی همکار باشد. در این صورت با لطف و عنایات الهی، بخش خصوصی به نحو واقعی تقویت می‌شود؛ خودرو به میزان کافی و با کیفیت مطلوب تولید شده و بازار خودرو به سامان می‌رسد؛ امکان صادرات و ایفای نقش مثبت صنعت خودرو در موازنه ارزی ایجاد و اشتغال فراوان ایجاد می‌گردد، سهم درآمد ملی از این صنعت جهش می‌کند، صنعت خودرو از وضعیت سرکوب‌باورها به توانمندی‌های داخلی، خارج شده و جایگاه واقعی خود را به عنوان پیشران اقتصاد کشور می‌یابد و نهایتاً آثار مطلوب فرهنگی و اجتماعی صنعت خودروسازی، نمایان می‌گردد. ان شاءالله
- منوط به اوامر مطاع حضرت عالی است.

ومن الله التوفیق و علیه التکلان
سر لشکر پاسدار مصطفی ایزدی

رونوشت:

۱) رئیس محترم مجلس شورای اسلامی جناب آقای دکتر محمد باقر قالیباف برای استحضار و بذل عنایت شایسته.

پیوست ۱

بسمه تعالی

شورای رقابت

رییس

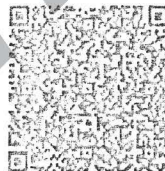
شماره: ۱۴۰۱/۱۲/۲۲
تاریخ: ۱۴۰۱/۱۲/۲۲
دارد
پیوست:

جناب آقای سید رضا فاطمی آدین
وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت

با سلام و احترام!

با عنایت به بررسی نامه شرکت ایران خودرو با موضوع عضویت شرکت های وابسته به قطعه سازان در هیأت مدیره شرکت ایران خودرو؛ پس از طرح موضوع در پانصد و پنجاه و سومین جلسه شورای رقابت مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۱۳ تصمیم شورای رقابت، به شرح پیوست ابلاغ می گردد.

سید محمدرضا سید نورانی
رییس شورا و موزر ملی رقابت



وزارت صنعت، معدن و تجارت
اداره دبیرخانه مرکزی
شماره ثبت: ۱۱۴۶۴۴۱
تاریخ:

۱۴۰۱/۱۲/۲۲

شهرک قدس - فاز ۴ - خیابان ایوانک - خیابان زرافشان شمالی - ساختمان شماره ۷۵ - کد پستی: ۱۴۶۷۸۷۳۳۱۳

تلفن: ۸۸۳۶۹۵۴۷ - ۸۸۰۸۸۴۳۲ - فکس: ۸۸۰۸۳۹۶۷

آدرس وب سایت: www.nicc.gov.ir پست الکترونیکی: info@nicc.ir



جمهوری ایران

شورای رقابت

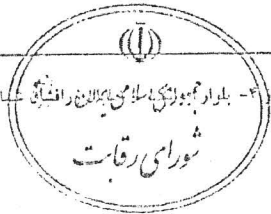
جلسه ۵۵۳ شورای رقابت مورخ ۱۳/۱۱/۱۴۰۱

موضوع: بررسی نامه شرکت ایران خودرو با موضوع عضویت شرکت های وابسته به قلم سازان در هیات مدیره شرکت ایران خودرو

تصمیم شورای رقابت

در خصوص شکایت شرکت ایران خودرو از شرکت کروژ با موضوع عضویت شرکت های قلم سازی در هیات مدیره شرکت ایران خودرو (ملی نامه ای شماره ۱۴۰۱/۱۱/۲۵ به تاریخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۵ و شماره ۱۴۰۱/۳۹۷/م ۱۴۰۱ به تاریخ ۱۳/۱۱/۱۴۰۱) و همچنین پرونده شماره ۱۳۸۹۲۵۴ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۶

نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی شورای رقابت با توجه به محتویات پرونده و تدقیق مدارک و مستندات، استناد به ایراد شکلی مذکور نسبت به اعتبار درخواست می دارد و با توجه به اینکه تصمیم شماره ۱۴۰۱/۲۹/۱۱/۱۳۹۷ هیات تجدید نظر شورای رقابت نسبت به حضور شرکت سپرکیش ایرانیان بوده است لیکن پرونده نسبت به حضور وزیر مجموعه از شرکت کروژ (دو شرکت تدیس سرمایه آزاد (سهامی خاص) و پویانان رستا) در هیات مدیره ایران خودرو است که از حیث وجود وحدت موضوع نیز متنی می باشد و لذا ایراد اعتبار امر مختومه وارد نمی باشد، اما در خصوص هیات پرونده با توجه به دو شرکت تدیس سرمایه آزاد (سهامی خاص) و پویانان رستا، در جلسه رسیدگی نیز نمایندگان شرکت کروژ با نمایان داشته که این دو شرکت وابسته به شرکت کروژ هستند و با توجه به وضعیت سهامداری دو شرکت مذکور و شرکت کروژ که دارای سهامداران مشترک و وابسته وابسته به شرکت کروژ و حقوق بگیر تحت مدیریت شرکت کروژی باشند از نظر این شورا وجود سهامداری مشترک بین شرکت کروژ و شرکت تدیس سرمایه آزاد (سهامی خاص) و پویانان رستا در شرکت ایران خودرو محرز می باشد. با توجه به آثاری که اینگونه سهامداری در ایجاد اختلال در رقابت واردین محکم حضور حضور غیر متعارف قلم ساز در هیات مدیره شرکت ایران خودرو به معنای دسترسی به تمام اطلاعات شرکت بالادستی (خودروساز) است و در واقع رانت اطلاعات برای شرکت قلم سازی کروژ و زیرمجموعه ایشان را همی می سازد و این در حالی است که برای برخی قطعات که شرکت کروژ تا این کنه آنهاست، رقیب یار قبایی





جمهوری اسلامی ایران

شورای رقابت

دیگری نیز وجود دارد که از این راست اطلاعاتی بی بهره خواهند بود؛ لذا این امر می تواند قدرت چانه زنی سایر رقابای قلمرو مذکور را کاهش دهد و از سوی دیگر، این قلمرو با افزایش قدرت چانه زنی خود می تواند زمینه افزایش قیمت و به دنبال آن، افزایش بهای تمام شده خود و افزایش قیمت نهایی را در نهایت منجر به افزایش بهای عمومی می شود که یکی از مصدایق اختلال در رقابت موضوع بند ۱ ماده ۱۰ قانون اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی را رقم زند. لذا شورای رقابت با اکثریت آراء کلک سهام شرکت ایران خودرو توسط کمیته شرکت های وابسته با لگن شرکت کروز به صورت مستقیم و یا غیر مستقیم، که منجر به داشتن عضو در هیات مدیره این شرکت شده است را مصدق رویه ضد رقابت موضوع ماده ۲۷ قانون اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی تشخیص داده و به استناد بند ۱ ماده ۱۰ قانون مذکور دستور به واگذاری سهام شرکت ایران خودرو توسط سهامداران غیر ذاتی که دیگر عضو هیات مدیره مذکور نباشند را صادر و اعلام می نماید.

تقسیم صادره حضوری و ظرف مهلت ۲۰ روز از تاریخ ابلاغ قابل اعتراض در هیات تجدید نظر موضوع ماده ۶۴ قانون اجرای سیاست های کلی اصل

۴۴ قانون اساسی می باشد.



(۱)
جمهوری اسلامی ایران
شورای رقابت



شماره ابلاغنامه:	۴۳۷
تاریخ تنظیم:	۱۴۰۱/۱۲/۲۳
شماره پرونده:	مشویت قطعه سازان در هیات مدیره ایران خودرو

مخاطب ابلاغ: وزارت صنعت، معدن و تجارت

نشانی: تهران، خیابان انقلاب، خیابان استاد نجات الهی، خیابان سمیه، نبش کوچه پورموسی، کدپستی: ۱۵۹۹۶۹۱۳۷۹

موضوع ابلاغ: تصمیم جلسه ۵۵۳ مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۱۳ شورای رقابت

نام و نام خانوادگی مأمور ابلاغ:	ابلاغ گیرنده:
تاریخ ابلاغ به حروف:	سمت ابلاغ گیرنده:
امضاء مأمور ابلاغ:	امضاء یا اثر انگشت ابلاغ گیرنده:

- نحوه ابلاغ تصمیم شورا برابر مقررات مربوط به ابلاغ اوراق قضایی مندرج در قانون آیین دادرسی مدنی خواهد بود. (تیمبره ۱ ماده ۱۹) آیین نامه اجرایی نحوه تحقیق و بررسی رسیدگی به شکایات و اجرای آرای شورای رقابت

- تصمیمات شورای رقابت جز در مورد بند ۱۲ ماده (۶۱) این قانون پس از ابلاغ به ذینفع قابل اجراء است و تجدیدنظرخواهی ذینفع به موجب ماده (۶۲) مانع اجراء نخواهد شد. (ماده ۶۵ قانون اجرای سیاستهای کلی اصل (۴۴) قانون اساسی)

نشانی: تهران، شهرک قدس، فاز ۴، خیابان ایوانک، خیابان زرافشان شمالی، ساختمان شماره ۷۵، کدپستی: ۱۴۶۷۸۷۳۳۱۳

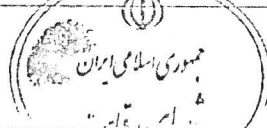
دورنگار: ۸۸۰۸۳۹۶۷

تلفن: ۸۸۰۸۸۴۳۲ - ۸۸۳۶۹۵۴۷

پست الکترونیکی: info@nicc.ir

تارنما: www.nicc.gov.ir

همراه داشتن کارت شناسایی معتبر جهت احراز هویت الزامی است.



ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

حضرت آیت الله سیدابراهیم رئیسی

موضوع: چگونه در شرایط فعلی قادریم ناجی خودروسازی و صنایع وابسته بوده و بحران در این راستا را کنترل و مرتفع نماییم

سلام علیکم؛

با احترام، با ملاحظه گزارش صورت‌های مالی خودروسازی و هزاران میلیارد زیان انباشته که در فرایند ارتباطات ناسالم با شرکت‌های انحصاری قطعه‌ساز با گران‌فروشی و ... هم‌چنان ادامه دارد، از آن‌جا که روند جریان فعلی بدون تردید می‌تواند آستان حوادث نابهنجار، تعطیلی و بیکاری عده‌ی کثیری با خانوارهای وابسته در نتیجه به چالش کشیدن اشتغال در چند صنعت مادر کشور گردد که با فراخوان تحرکات و تلاش مذبح‌خانه مزدوران دشمن زمینه‌ساز بروز نارضایتی عمومی و درگیر نمودن سطوح امنیت داخلی کشور می‌گردد، بدین‌وسیله ماحصل نظریه‌های کارشناسی دلسوزان و مشاوران امین به منظور ملاحظه و اقدام شایسته خدمتتان ایفاد می‌گردد. تدابیر لازم در این خصوص با قید تسریع مورد استدعاست:

اصلاح ساختار سهامداری در شرایط کنونی هر چند با بهره‌گیری از سرمایه‌گذاران متعهد به اهداف نظام مفید است لکن باید اذعان داشت موضوع مهم‌تر، مدیریت این صنعت راهبردی است. در دنیا شرکت‌هایی داریم که با مدیریت دولتی اداره می‌شوند و خوب هم اداره می‌شوند مانند فرانسه ولی همین شرکت‌ها که مالکیت آنها در دست دولت و یا بخش‌های عمومی کشور است مطابق قوانین و در چهارچوب رقابت فی‌مابین فعالیت دارند. تجربه ثابت نموده در ایران چون به طور ادواری در گذشته دولت نتوانسته به خود کنترلی اهتمام ورزد و اجازه دهد مدیران شایسته بر تصدی امور شرکت‌ها مستولی گردند مضافاً دخالت‌های بی‌مورد و بعضاً تیمی، خطاهای فاحش استراتژیک را متوجهی ساختار مالکیت دولتی نموده و نوعاً نشان داده صیانت تشکیلات، از وجود افراد باند باز و غیر دلسوز و متعهد، رعایت نگردیده است.

بنا به مراتب معروضه تا زمانی که دولت کنونی در این راستا تدابیر شایسته و افق همه‌سو نگر نداشته باشد اوضاع بغرنج فعلی، در خصوص خودروسازی و صنایع گسترده‌ی وابسته به آن ادامه خواهد داشت. سال‌هاست در کشور شرکت‌های خصوصی خودروساز داریم که در زمینه تولید خودرو فعالیت دارند. چرا آنها در سود کردن رشد می‌کنند ولی در تولید محصول مناسب و قابل رقابت با جهان، کاری انجام نداده‌اند؟ - بخش خصوصی سال‌ها فرصت داشته تا نشان دهد که مدیریتش چه ثمراتی دارد؟ ولی شاهد بوده‌ایم که

صرفاً به انباشت ثروت از راه غیر مشروع و گران‌فروشی برای خود پرداختند. آن‌ها امروزه از طریق گران‌فروشی حجم عظیمی سرمایه دارند ولی هم‌چنان محصولات مونتاژی را به ایران وارد کرده‌اند و در انتقال تکنولوژی، دانش فنی و خودکفایی گام موثری برنداشته‌اند. دلیل آن پر واضح است که مونتاژ، سود آفرین است و این سود بسیار سهل‌الوصول و سریع صورت می‌پذیرد. اصولاً بخش خصوصی برای نیاز آحاد مردم به خودروی ایمن، ساخت داخل و رضایت مشتری، رعایت استاندارد زیست محیطی برنامه‌های ارائه و اجراء نموده است که حق هم دارند! چون با روش مونتاژ ثروت نجومی به دست آورده و حوصله‌ی تحمل ابهامات کشور را ندارد و این را حق مسلم خود می‌داند. هنگامی که دولت تصویر آینده روشن و برنامه‌ریزی بلند مدت جامع کارشناسی برای همه‌ی خطوط اقتصاد داشته باشد قادر است به استعداد خودروسازی و صنایع وابسته که اشتغال عظیمی آفریده و بعد از نفت دومین صنعت اثرگذار در اقتصاد کلان کشور می‌باشد، جهت داده و با سیاست‌های عالی نظام، راهبری نماید. متأسفانه بخش خصوصی کنونی که با رانت‌خواری ثروتمند گردیده است اصولاً توجهی برای اقدام بر اساس منافع ملی کشور ندارد بلکه حداقل به دنبال سودگری و سودآوری انبوه در این عرصه است و لا غیر، لذا سوال این‌جاست، آیا واگذاری خودروسازی در شرایط کنونی به جز حرکت در مسیر خواست بخش خصوصی و اقدامی مسکن و نه معالجه، هم‌چنین کوتاه مدت و بدون نتیجه دارای آثار سازنده‌ای خواهد بود؟!

برابر اطلاع حاصله علاوه بر شرکت قطعه‌ساز کروز که درصدد بلعیدن صنعت خودروسازی کشور در راستای اهداف خویش است، **شرکت‌های مواد غذایی قصد دارند** در خودروسازی سرمایه‌گذاری نمایند. زرماکارون اعلام نموده حاضر است ۷۵ هزار میلیارد تومان (یک و نیم میلیون یورو) سرمایه‌گذاری کند، شرکت شیرین عسل نیز از علاقه‌مندان ثانویه ورود به بازار خودروسازی اعلام شده. در صورتی که مجوز شروع به کار، صادر شود بخش خصوصی چه اقدامی خواهد نمود؟ به طور مسلم به صورت بسیار سریع بر روال فعلی مبتنی بر مونتاژ، سودهای هنگفت انباشته خواهد شد. راه‌های انباشت سود آن‌ها چه خواهد بود؟ با نگاه اجمالی به این درخواست **ورود شرکت‌های مواد غذایی به بازار خودرو**، آن‌چه مستفاد می‌شود این است که این حجم سرمایه که از تولید و فروش مواد خوراکی که توسط خریداران و مردم برای زرماکارون کارسازی شده، آیا شرط عقل می‌پذیرد که به جای سرمایه‌گذاری در توسعه صنایع غذایی و کشاورزی و حتی سود سرشار حاصله به سراغ خودروسازی آیند؟ مسلماً برای آن‌ها که صرفاً برنامه‌ی تولید ثروت در اولویت است، جاذبه ورود به خودروسازی و سیطره‌ی مونتاژ، سودهای نجومی و بادآورده هدف اول است نه خدمت به آحاد مردم. آن‌ها برای سود بیشتر و نه تولید خودرو داخلی دانش بنیان، مبادرت به:



۱- **تعدیل نیروی انسانی:** آن‌ها به سرعت نیروهای اضافی را حذف خواهند نمود و پرداخت‌ها به نیروی انسانی را محدود خواهند کرد، لذا در زمان حاضر که رسانه‌های بیگانه به دنبال ناراضی تراشی و تهدید امنیت داخلی کشور و ایضاً شورش داخلی علیه نظام هستند، درست مثل هفت تپه و مغان، در حقیقت ما در زمین خواست نفوذی‌ها و بیگانگان بازی را شروع نموده‌ایم. آن‌ها با بازنگری در تولید به سرعت محصولاتی را ارائه می‌نمایند که سود بیشتری دارد و فعالیت‌های تولیدی کمتری نیاز داشته باشد. یعنی اولویت به مونتاژ مدل‌های بازار پسند چینی با حاشیه سود بالا خواهد بود. در این راستا شاهد هستید در گروه بهمن این‌چنین کردند و نتیجه آن ضرر قشرهای مختلف مردم در افزایش بی‌رویه قیمت خودرو بوده است.

۲- **تغییر در سیستم تامین و تولید:** بخش خصوصی و سهامدار جدید، اجازه نمی‌دهد این سیستم تامین و تولید پایدار باشد و به سرعت برای کسب سود بیشتر راساً نسبت به حذف شرکت‌های تامین کننده و سازندگان داخلی اقدام و آنها را به حاشیه خواهند برد. به عبارتی این سوداگران بدون توجه به ملاحظات مرتبط با توسعه توانمندی‌های دانش بنیان کشور و اهتمام برای ایجاد بازار رقابتی برای تعدیل قیمت‌ها درست بر خلاف آن در موقعیت فعلی عمل خواهند نمود. به هر حال مشتری خودروی داخلی، راضی نیست! از گرانی خودرو رنج می‌برد. بخش عمده‌ی گرانی خودرو ناشی از تامین قطعاتی است که به قیمت گزاف خریداری می‌گردد. مگر نباید قیمت قطعات در تیراژ بالا کاهش یافته و منجر به کاهش قیمت محصول نهایی گردد؟ لیکن این اتفاق رخ نمی‌دهد. مافیای موجود در بدنه شرکت، قسمتی از سود قطعات را با سازندگان (داخلی یا خارجی) سهیم شده و همین امر نه تنها منجر به افزایش قیمت شده بلکه به کاهش کیفی قطعات منتهی گردیده است. در حال حاضر این سود نامشروع به صورت پراکنده بین برخی تقسیم می‌شود و پس از این که بخش خصوصی وارد کار شود، با گماردن افراد منتسب به خود، سود ناروا رنگ مشروع به خود گرفته و در درآمد بخش خصوصی متمرکز شده و هم‌چنان سریال گرانی خودرو ادامه دار می‌ماند!!!

۳- **بهای تمام شده محصول:** اگر نیروی انسانی بهینه چیده شود، در انتخاب نوع محصول بازنگری گردد و قطعات با سود مناسب ارائه شود، هم‌چنین سیستم تامین اصلاح شود و تامین با حداقل قیمت قطعات و مجموعه‌ها را مهیا سازد، قطعاً محصول با قیمت تمام شده‌ی مطلوب به دست خواهد آمد. به نظر می‌رسد چنان‌چه واگذاری سهام صورت پذیرد، صرفاً منافع گروهی در این رابطه تامین شده است؛ لذا رویه مدیریتی دولت بایستی مورد تجدید نظر قرار گیرد و پس از تغییر رویه‌ها و به سود رساندن خودروسازان داخلی، واگذاری بخشی از سهام به مبادی دارای صلاحیت از سوی دولت صورت پذیرد. چنان‌چه بدون ملحوظ نظر داشتن این امر، واگذاری صورت گیرد عمق تولید داخل و اشتغال پایدار اندک خواهد شد و بخش خصوصی با ظاهرسازی و دور زدن قوانین، صرفاً به انتفاع سرشار خواهند رسید. در حقیقت کشوری می‌تواند خصوصی سازی کند که تمام شرایط عمومی برای سرمایه‌گذاری در آن‌جا فراهم آید. امروز چنان‌چه بخش خصوصی پولدار وجود دارد و حتی قادر به خرید خودروسازان داخلی است چرا بی‌منت راساً خود اقدام به تاسیس خودروسازی مستقل در کنار سایر رقبا نمی‌نماید و تمایل دارد از این انحصاری بودن بهره‌برداری نماید؟ تصدیق می‌فرمایید تاسیسات و توانمندی و امکانات خودروسازی امروز بیش‌تر از قیمت‌گذاری آزاد هم ارزش واقعی

دارد؟ با عنایت به مراتب فوق واگذاری کامل این دو مجموعه کلیدی که قریب ۹۰٪ صنعت خودروسازی کشور می‌باشد وضعیت زیر حاکم می‌گردد.

• گرفتن این دو خودروسازی، گلوگاه اقتصاد کشور را در اختیار آنان قرار می‌دهد.
• حتماً با قیمت نازل، خرید صورت می‌گیرد. (در حالی که امکان واگذاری مناسب این شرکت‌های عظیم خودروسازی به مبادی صاحب صلاحیت وجود دارد). یقیناً با توجه به وضعیت معروضه در موقعیت کنونی واگذاری این دو مجموعه عظیم خودروساز موجب سود سرشار بخش خصوصی غیرمتعهد، پر کردن خلاء زیان انباشته از محل درآمد مردم و تولید محصولات متکی بر مونتاژ برای این جریان خواهد بود و باز هم چون روند گذشته با کسب سود سرشار غیر مشروع قطعه‌سازان بزرگ با وارانہ جلوه دادن حقیقت اظهار می‌دارند که ما داریم زیان می‌کنیم!!! جالب این جاست از محل زیان؟! (سود) در کشور و خارج از کشور ساختمان‌ها و مجتمع‌های بزرگ خریداری می‌کنند و یا همین زیان (سود) اینک این‌ها قصد تملک خودروسازان داخلی را دارند. این چه زیانی است که می‌شود با آن این همه دارایی تصاحب کرد؟! آیا بخش عمده‌ای از مشکلات فعلی خودروسازها از قطعه‌سازها نیست؟ متأسفانه در سال‌های گذشته تا تاکنون، ابتداء به ساکن دولت و سپس قطعه‌سازهای بزرگ وضع خودرو را به این ایستگاه رسانده‌اند. لازم است این موضوع تعیین و تکلیف شود در غیر این صورت همین سیستم چنانچه مالک خودروسازی کشور شد دیگر امیدی به کارهای پایه‌ای نمی‌رود و شاهد طرح مطالبات از دولت، برای تخصیص ارز برای آن‌ها خواهیم بود تا آن‌ها خودرو با قطعات چینی برای کشور وارد کنند و سود سرشار کنونی را از جیب مردم به صورت مضاعف ببرند!؟

۴- در شرایطی ما قادریم خودروساز دانش بنیان شویم، که بسیاری از مسائل مرتبط را در کشور بازنگری و اصلاح نماییم. زیرا این صنعت نیاز به مدیران قوی و متعهد و نیروی انسانی ماهر در سطح تخصصی دارد تا بتواند محصولات رقابتی تولید نماید. آیا با خروج نخبه‌ها و تحصیل کرده می‌توان چنین انتظار داشت؟ گزارش‌ها حاکی از وجود نخبگان ایرانی جذب شده در بسیاری از کمپانی‌های خودروسازی در اروپا و آمریکا و... دارد. در گزارش مالی آمده ۱۱۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته ایران خودرو تا پایان سال ۱۴۰۱ و قریب به ۱۰ هزار میلیارد در سه ماهه اول سال ۱۴۰۲ اعلامی در بورس است. علاوه بر آن ۱۸۸ هزار میلیارد تومان بدهی به مشتریان و تسهیلات بانک‌ها و قطعه‌سازان دارد. نکته حائز اهمیت این است که این صنعت مادر جز با سوء مدیریت به این وضعیت تاسف بار نرسیده است، تا به ثمن بخش عده‌ای خاص مالک این دارایی عظیم ملی گردند؟! و همانطور که در گزارش اشاره شد عملاً تبعات آن، موجب تهدید امنیت داخلی کشور می‌شود. در چند دولت گذشته همواره شعار واگذاری به بخش خصوصی مطرح بوده. اکنون نیز از زبان سخنگوی محترم دولت و ریاست محترم جمهور تأکیدی بر این تصمیم رسانه‌ای شده است در صورتیکه شایسته است با عنایت به مراتب فوق با روشن‌بینی و حکمت به این مهم پرداخته شود.

با عنایت به مراتب فوق از آن برادر گرامی خواستارم قبل از واگذاری نسبت به آسیب‌شناسی مشکلات خودرو اقدام نموده و آن را با گماردن مدیران متعهد و لایق به سوددهی برساند. اگر دولت با این وضع خودرو را واگذار کند همیشه به صورت بدهکار در مقابل خریدار با توجه به مطالبات مردم باقی خواهد ماند.

به این نکته هم باید توجه شود که مشکلات متمرکز بر ناتوان مدیریت دولتی نیست بلکه مشکل سیاست دولت در انتخاب مدیران و مسئولان کارآمد، لایق و متعهد است. دولت باید نسبت به انتخاب مدیران شایسته همت گمارد مگر کشورهای عربی که این گونه از منابع نفت و گاز بهره می‌برند تمام اختیار را به بخش خصوصی واگذار کرده‌اند؟ آن‌ها بخش خصوصی را در کنار بخش دولتی دارند آیا تجربه مدیریت دولتی در مینا تجربه ناموفقی بوده است؟. اگر دولت همت کند با تیم مدیریتی قوی و مورد اعتماد بر مبنای برنامه‌های ارائه شده، این صنعت را از زیان خارج و به سوددهی برساند. بعد از آن می‌تواند بصورت حساب شده بخشی از خودروسازی سودده را با قیمت مناسب به بخش خصوصی متعهد، واگذار نماید.

در پایان معروض می‌دارد آن چه به عنوان اولویت مهم خودروسازان داخلی بایستی سرلوحه برنامه‌های جاری باشد، خارج کردن محصولات زیان‌ده و جایگزینی محصولات جدید سودده به جای آن‌ها با رویکرد خودروهایی برقی و هیبریدی و حذف تدریجی تولیدات موتور بنزینی برای ممانعت از نابودی سرمایه ملی نفت و تولید گران قیمت بنزین است، سوخت‌های فسیلی تحمیل سالانه هزاران میلیارد تومان هزینه درمانی برای بیماری‌های قلبی عروقی و تنفسی ناشی از آلودگی زیست محیطی داشته و نظام سلامت را درگیر هزینه‌های هنگفتی علاوه بر مرگ و میر نموده است، لذا تولید محصولات برقی و هیبریدی موجب ارتقاء سطح درمان و برنامه‌های توسعه پایدار شده گردد.

در این راستا با مدیریت صحیح و تغییر در سیستم تامین و تولید و با ایجاد رقابت بین قطعه‌سازان می‌توان موجب کاهش قیمت و افزایش کیفیت خودرو تولید داخل دانش بنیان در کشور گردید. استفاده از دارایی‌های بلامصرف، تبدیل دارایی‌های راکد به دارایی ارزش آفرین، بهبود کیفی محصولات تولیدی با بهره‌گیری از قطعات استاندارد با قیمت عادلانه برای ایجاد بسترهای صادراتی می‌تواند منشاء تحول در صنعت خودروسازی کشور گردید.

متأسفانه مجموعه تامین کننده خودروساز که بایستی قطعات را تهیه و به خط تولید برساند و در قالب شناسایی سازندگان با صلاحیت و نظارت بر فرآیند تولید قطعه از صفر تا صد و تحویل به انبار با رعایت الزامات استاندارد نظارت نماید و در صورت کیفی نبودن قطعه با عودت آن پس از تولید و خدمات پس از فروش، مطابق قرارداد جرایم سنگین در برابر تخلف سازنده داشته باشد. به واسطه وجود رانت‌ها، به ابزاری بی‌خاصیت فی‌مابین در عقد قراردادهای تبدیل شده است. در این روند نه تنها بر تولید کیفی نظارتی نیست بلکه به جای خرید قطعه با کیفیت بر اساس بهای تمام شده در فرآیند روابط نا سالم موجود، قطعه را به قیمت بازار آزاد که به مراتب بالاتر از قیمت تمام شده است!! تهیه می‌گردد. نتیجه این که بهای تمام شده

محصول را با توجه به حجم گسترده قطعات تأمیننی بالا می‌رود و در نتیجه عمده زیان سرشار صنایع خودروسازی را رقم زده و موجب زیان انباشته می‌گردد.

اکنون این فرآیند زیان بار با واگذاری تمام عیار صنعت خودروسازی کشور به قطعه سازان غیر متعهدی که صرفاً به انباشت سرمایه از طرق غیر مشروع پرداخته‌اند و بر اساس ابلاغ شماره ۲۲۱۴-۰۱-۱۹-ص تاریخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۲ شورا و مرکز ملی رقابت (پیوست) «تملک سهام توسط کلیه شرکت‌های وابسته به مالکین شرکت کروز به صورت مستقیم و یا غیر مستقیم که منجر به داشتن عضو هیات مدیره این شرکت شده را مصداق رویه ضد رقابتی موضوع ماده ۴۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی تشخیص داده و به استناد بند ۶ ماده ۶۱ قانون مذکور دستور به واگذاری سهام شرکت ایران خودرو توسط سهام‌داران مزبور تا حدی که دیگر عضو هیات مدیره نداشته باشند صادر نموده» تشدید خواهد کرد، فلذا تجدید نظر در آن ضروری است. امید است بر خلاف این روند با توجه به طرح بدیع تقدیمی و گماردن مدیران توانمند، متعهد و متخصص در این عرصه‌ها که آمادگی برای معرفی آن‌ها برای بررسی و انتخاب توسط جناب‌عالی شاهد تحولی ارزشمند بر مبنای تولید خودرو داخلی دانش بنیان باشیم.

ومن الله التوفیق وعلیه التکلان

سرلشکر پاسدار مصطفی ایزدی

گیرندگان:

- ۱- دفتر مقام معظم رهبری برای استحضار معظم‌له.
- ۲- وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت برادر ارجمند جناب آقای دکتر علی‌آبادی برای استحضار و بذل عنایت شایسته.

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

حضرت آیت الله سیدابراهیم رئیسی

موضوع: منع واگذاری شرکت ایران خودرو به گروه کروز

سلام علیکم؛

با احترام، همانگونه که مستحضرید پیش از این در خصوص لزوم منع واگذاری شرکت ایران خودرو به گروه کروز به دلایل ذیل هشدارهایی داده شد:

۱- وجود رای شورای رقابت که طی نامه شماره ص ۱۹-۰۱-۲۲۱۴ مورخه ۱۴۰۱/۱۲/۲۲ ابلاغ گردید و طی آن " تملک سهام توسط کلیه شرکتهای وابسته به مالکین شرکت کروز به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم که منجر به داشتن عضو هیات مدیره این شرکت شده است را مصداق رویه ضد رقابتی موضوع ماده ۴۷ قانون اجرای سیاستهای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی تشخیص داده و به استناد بند ۶ ماده ۶۱ قانون مذکور دستور به واگذاری سهام شرکت ایران خودرو توسط سهامداران مزبور تا حدی که دیگر عضو هیات مدیره نداشته باشند صادر نمود."

۲- فارغ از رویه ضد رقابتی این واگذاری که حتی در کشورهای مدعی اقتصاد آزاد از این میزان تعارض منافع در خصوصی سازی اجتناب می گردد طوریکه نمیتوان در دنیا قطعه سازی را یافت که در خودروساز سهامی با این میزان تعارض منافع تملک نماید. علاوه بر این سپردن بزرگترین بنگاه خودروسازی کشور به شرکتی با این میزان پرونده های باز تخلفات و تعزیرات و گرانفروشی چه در حوزه قطعه و خودرو خطایی راهبردی است. ۳- تلاش این شرکت برای به دست گرفتن گلوگاههای اقتصادی کشور و نبض صنعت خودروسازی کشور با دامنه گسترده اشتغال و اثرات اجتماعی این صنعت و فضا سازیهای رسانه ای پیاپی و هم سو مجموعه ای از رسانه های مرتبط با این شرکت همه نشان از اهدافی فراتر از اهداف اقتصادی در این واگذاری دارد که در خصوص عواقب آن خدمت آن برادر گرامی هشدار داده می شود چرا که تبعات خسارت بار آن در آینده غیر قابل جبران است.

اما با این وجود و علیرغم تمامی هشدارهای قبلی درحالیکه در صبح روز یکشنبه ۱۴۰۲/۰۵/۲۹ جلسه ای در سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در خصوص شیوه خصوصی سازی صنعت خودرو در جریان بود و اکثریت جمع حاضر در جلسه در مورد اثرات ناگوار اینگونه واگذاری شتابزده وبدون برنامه و خطرات سهامداری کروز مطالبی را عنوان نمودند در همان زمان شرکت کروز اقدام به خرید سهم بلوک ۳.۳ درصدی شرکت ایران خودرو از بانک صادرات نمود و در رسانه های وابسته به خود از خرید بلوک بعدی بانک تجارت نیز خبر داد. واقعه ای که باعث می شود عملاً مدیریت ایران خودرو با گرفتن یک صندلی مدیریتی دیگر به دست شرکت کروز بیفتد؟! آیا این میزان از سوء تدبیر در مدیریت بزرگترین خودروساز کشور همانند واگذاری دو صندلی مدیریتی ایران خودرو در سال گذشته، اتفاقی است و یا این قانون گریزی گروه کروز با همدستی



مدیران نالایق در این حوزه رقم می خورند؟ مگر سازمان خصوصی از رای شورای رقابت بی اطلاع است و یا مگر مدیرعامل ایران خودرو از واگذاری و خریدار احتمالی سهام بانک صادرات ناآگاه است؟ حافظ منافع دولت در سهامداری این شرکت چه مرجعی است؟ آیا نیاستی آن وزارتخانه، محوری در رابطه با اینگونه امورات اصلی مدیریتی دخالت اثربخش نماید؟

چگونه می توان پذیرفت که تمام زیان انباشته شرکت ایران خودرو به طور غیرقانونی حساب دولت زده شود و بعد از چند ماه با حضور همان نماینده دولت در هیات مدیره ایران خودرو میزان سود شناسایی شده از این محل ملغی می گردد!؟؟ مگر همان نماینده دولت در هر دو جلسه هیات مدیره حضور نداشت؟ منتفعین و متضررین اصلی این فرایند بازی با سهام چه کسانی هستند.

این میزان سردرگمی و سوء مدیریت در راهبری بزرگترین بنگاه اقتصادی کشور و سپردن مدیریت دو خودروساز اصلی کشور به نالایق ترین افراد تاریخ این بنگاههای اقتصادی مایه نگرانی شدید است و به نظر می رسد عزمی وجود دارد که عامدانه با دامن زدن به زیانهای ساختگی و بدهی های خودروساز به قطعه ساز این بنگاه تاثیرگذار اقتصادی را تقدیم شرکت کروز و عوامل وابسته به آن نماید (متاسفانه انتصاب افرادی که از عوامل اصلی شرایط نابسامان کنونی صنعت خودروی کشور به در شرکت سایکو در ماه جاری نشان از هموار ساختن مسیر برای نفوذ بیشتر شرکت کروز در مدیریت تامین قطعات شرکت ایران خودرو و تداوم انباشتگی بدهی های کاذب ایران خودرو به این شرکت برای نهای نمودن بلعیدن این صنعت راهبردی است).

کلام آخر آنکه شرکت کروز و گروه بهمن به گواه پیشینه تاریک عملکرد خود با علم به تاثیرگذاری و دامنه اجتماعی صنعت خودرو در جنگ اقتصادی در تلاشند تا با تصاحب شرکت ایران خودرو نظام را دچار چالش جدی نمایند هدف ایشان فراتر از مطامع صرفاً اقتصادی است و رصد عملکردشان در دهه های اخیر گواه این ادعا است. بنابراین عدم عنایت ویژه به این موضوع عواقب خطرناکی را در بر خواهد داشت.

گماردن مدیران بی تخصص و بی تعهد چه در سازمان گسترش و چه در خودروسازان زمینه ساز و تسهیلگر این واگذاری است موضوع کلیدی و مهمی که متاسفانه در طی دولت سیزدهم با وجود انتظارات فراوان در خصوص آن غفلت شده، لذا خواهشمندم بر اساس طرح تقدیمی که حاصل چهارسال کار کارشناسی است، برای نجات صنعت خودروسازی کشور و عبور از این فتنه ها هر چه سریعتر در خصوص لغو واگذاری مذکور و تعیین تیم مدیریتی متخصص و متعهد در دو خودروساز اصلی کشور اقدامی عاجل انجام پذیرد.

خداوند به شما خیر دنیا و آخرت عطا فرماید

سر لشکر پاسدار مصطفی ایزدی

رونوشت:

۱- دفتر مقام معظم رهبری برای استحضار به معظم له.

۲- وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت برادر ارجمند جناب آقای دکتر علی آبادی برای استحضار و بذل عنایت شایسته.



جمهوری اسلامی ایران

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شماره: ۱۳۱۱۱/۳/۱۱۰/۰۲۱۲۸۰

تاریخ: ۱۴۰۲/۰۶/۱۳

دستور سی: پیوست ۴-

ارجحیت:

پیوست:

خیلی محرمانه

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

حضرت آیت الله سیدابراهیم رئیسی

موضوع: تجدید نظر در روند کنونی واگذاری شرکت ایران خودرو

سلام علیکم؛

با احترام، پیرو روند شکل گرفته در واگذاری شرکت ایران خودرو به عنوان بزرگترین خودروساز داخلی با واگذاری دو صندلی مدیریتی این خودروساز به نمایندگان شرکت کروز در مجمع عمومی فوق العاده بهمن ماه سال گذشته و به دنبال فروش بلوک ۳/۳۶ درصدی سهام شرکت ایران خودرو توسط بانک صادرات به گروه بهمن در مرداد ماه سال جاری با وجود حکم آشکار شورای رقابت در خصوص ضد رقابتی بودن این رویه (پیوست ۱)، باستحضار می‌رساند در صورتیکه در این رویه ضد قانونی و ضد رقابتی تجدید نظر نشود، شاهد از بین رفتن این صنعت عظیم خودروساز و آسیب دیدن شبکه قطعه سازان و زیان دیدن مردم و سهامداران خواهیم بود. در این خصوص ذکر موارد ذیل ضروری است:

۱- ایجاد ذینفع واحد در شرکت‌های تأثیر گذار

آقایان حمید کشاورز و محمد علیپور ذینفعان اصلی شرکت کروز و شرکت بهمن هستند و با تلاش فراوان در صددند تا مالک و ذینفع اصلی شرکت ایران خودرو نیز بشوند که این موضوع تعارض منافع فی مابین شرکت‌های قطعه ساز و خودروساز همچنین انحصار در صنعت خودرو را به دنبال خواهد داشت. اگر هر قطعه سازی مدیریت ایران خودرو را به دست می‌گرفت می‌شد گفت که تعارض منافع رخ داده است اما زمانیکه کروز این مدیریت را به دست می‌گیرد باید گفت که تعارض منافع مضاعف! رخ داده است. چرا که مالکین کروز، مالکین گروه بهمن نیز هستند و این یعنی آنکه یک خودروساز رقیب شرکت ایران خودرو، یعنی گروه بهمن مالکیت شرکت ایران خودرو را در دست گرفته است که منافع این دو شرکت در تضاد می‌باشد. بنابراین طبیعی است که در تصمیمات هیات مدیره به جای آنکه منافع خودروساز و یا همه سهامداران آن خودروساز مد نظر قرار گیرد تلاش می‌شود تا منافع قطعه ساز یا خودروساز رقیب به طریقی تضمین شود در این حالت سایر سهامداران ایران خودرو و مردم مالباختگان اصلی این نوع واگذاری هستند و داشتن حق رای برای سهامداران که دچار تعارض منافع است به تضییع حقوق سایر سهامداران می‌انجامد.

۲- ایجاد تعارض منافع

عدم مدیریت تعارض منافع مابین شرکت های خودروساز و قطعه ساز در سال های گذشته مهمترین عامل اصلی وضعیت اسفناک (حال حاضر) صنعت خودرو است. متأسفانه ارتباط شرکت های قطعه ساز با شرکت خودروساز به گونه ای تنظیم شده است که منافع برخی از قطعه سازان خاص (کروز) به صورت حداکثری تامین شده و منافع سایر قطعه سازان رعایت نشده و منافع خودروساز ترجیح داده نشده است. شواهد بیانگر آن است که با حضور شرکت کروز به عنوان یکی از ذینفعان ایران خودرو در سال های گذشته، این شرکت به مرور تضعیف و در مقابل شرکت کروز روز به روز تقویت شده است. به عبارتی سرمایه این شرکت اساساً در قبال گران فروشی قطعات حاصل گردیده است. به همین دلیل و به جهت حذف تعارض منافع اساساً شرکتهای قطعه ساز نباید اجازه ورود حداکثری در ساختار سرمایه و هیات مدیره شرکت های خودروساز داشته باشند. لازم به ذکر است که در هیچ کجای دنیا نمی توان خودروسازی را یافت که سهامدار قطعه ساز با داشتن حق رای در هیات مدیره حضور داشته باشد زیرا حتی در اقتصاد سرمایه داری آمریکا نیز در خصوص عدم وجود تعارض منافع در تصمیمات هیات مدیره حساسیت فراوان وجود دارد.

۳- ایجاد انحصار و ضد رقابتی بودن

همانطور که مستحضرید در صورت تصاحب بیشتر از ۳۰ درصد یک حوزه تخصصی در صنعت و تجارت توسط یک ذینفع واحد مساله انحصار و ضد رقابتی بودن در آن حوزه محقق خواهد شد و حضور شرکت کروز در ایران خودرو به عنوان ذینفع اصلی همزمان با حضور ایشان در گروه بهمن و شرکت کروز عملاً مصداق انحصار و ضد رقابتی بودن است.

۴- تجربه واگذاری شرکت بهمن

نقش آفرینی شرکت کروز در صنعت خودرو می تواند در شرکت بهمن انجام شود و ایشان با اداره صحیح شرکت مذکور تمام دستاوردهایی را که در صنعت خودرو به آن اشاره نموده اند را پیگیری نمایند. متأسفانه در حال حاضر شرکت بهمن تنها به مونتاژ محصولات شرکت های چینی می پردازد و برای دستیابی به تمام زنجیره ارزش صنعت خودرو برنامه مشخصی ندارد و با وجود این که خیلی از قطعات را برای خودروسازان دیگر می سازند حتی حاضر به استفاده از این قطعات در خودروهای ساخت شرکت بهمن نشده اند. رویکرد این شرکت در مدتی که شرکت کروز ذینفع اصلی آن بوده تجارت در زمینه صنعت خودرو بوده و طراحی و توسعه محصولات بومی که سهم اصلی را در زنجیره ارزش خودرو دارد و موجبات عدم وابستگی به کشورهای خارجی را ایجاد می کند



در این شرکت به انجام نرسیده است. این موضوع خودرو نشانگر عمق رویکرد ایشان در صنعت خودرو مونتاژی وابسته است. اگر چه شاید این موضوع با توجه به تعداد اندک تولید خودرو در گروه بهمن، دارای اهمیت زیادی نباشد اما اگر ایران خودرو در اختیار این طرز فکر قرار گیرد. طراحی محصولات بومی در این شرکت بی شک جای خود را به محصولات مونتاژی خواهد داد.

۵- رویکرد شرکت کروز در صنعت خودرو

در حال حاضر بسیاری از قطعات خودرو به جای آنکه برای طراحی و ساخت با فناوری روز، به شرکت‌های داخلی سپرده شود، توسط شرکت کروز از شرکت‌های خارجی خریداری می شود و ارزشی که در نتیجه تولید این فناوری‌ها میتواند نصیب کشور گردد، صرف سود چند نگاه وارد کننده قطعه و موجب افزایش قیمت تمام شده و زیان‌دهی خودروساز می شود. همچنین وابستگی ایران خودرو و سایپا در تامین قطعات اساسی و تاثیرگذار در تولید خودرو، به شرکت خارجی و واسطه داخلی، که هر دو، سابقه‌ی به تعطیلی کشاندن خط تولید را به بهانه‌های مختلف دارند، موجب ایجاد ناپایداری ذاتی در خودروسازی شده است. مهمترین زیان این وابستگی، افزایش عقب ماندگی تکنولوژیک صنعت خودرو کشور با دانش فنی روز دنیا است. آنها در نامه ارسالی، به هزاران نیروی شاغل در شرکت کروز اشاره نموده اند، این در حالی است که بنابه دلایلی که تشریح شد، شرکت کروز موجب از بین بردن دهها هزار فرصت شغلی در کشور شده است که بخش بزرگی از آن، اشتغال در حوزه نخبگان در قالب شرکت های دانش بنیان می باشد. در آن نامه به توانمندی کروز در مدیریت تحریم ها و تداوم خرید از شرکت‌های خارجی اشاره شد که هرچند در ظاهر عبارت زیبایی است، اما وقتی در کنار تفکر تولید خودرو مونتاژی و وابستگی روزافزون خودروهای جدید به شرکت های خارجی قرار گیرد، در واقع به نوعی تبدیل به ترفندی موثر جهت مقابله با توانمندی سازی داخلی برای بی اثر نمودن تحریم ها می گردد.

۶- عدم تطابق با سیاست های تحولی وزارت صمت

صنعت خودرو دانش بنیان که به کرات مورد اشاره مقام معظم رهبری است، تنها راه دست یابی به صنعت خودرو پیشرو، پایدار و ارزش آفرین است و طرح تحول صنعت خودر به دنبال تحقق این موضوع است اما در مقابل این طرز فکر رویکرد تجارت بر پایه مونتاژ خودروهای خارجی قرار دارد که یکی از دلایل وضعیت حال حاضر صنعت خودرو نفوذ این طرف فکر در مدیران صنعت خودرو است. بر این اساس لازم است مدیریت این صنعت به مدیرانی سپرده شود که به خودروسازی بر پایه دانش و فناوری بومی باور داشته و سابقه شان نیز موید این نوع طرز فکر باشد که مسیر صنعت خودرو را از تولید مونتاژی وابسته تغییر داده و در مسیر ایجاد زنجیره

ارزش صنعت خودرو در کشور قرار دهند. این تغییر مسیر نیازمند زمان است و فرصت دولت سیزدهم برای این تغییر مسیر کوتاه است لذا باید به سرعت و با قاطعیت تغییر اوضاع فعلی صنعت خودرو را از صنعت مونتاژی با حرکت در مسیر دانش بنیان نمودن آن بر اساس طرح (پیوست ۲) که متکی بر توانمندی‌های ملی و مورد تایید وزیر محترم جدید صمت است سامان یابد.

۷- در نظر گرفتن اهمیت خودروسازی

خودروسازی علاوه بر اینکه تاثیر مستقیم بر سایر صنایع به عنوان پیشران صنعت دارد دارای اهمیت بسیار بالایی بر اقتصاد ملی است. در همه دنیا صنایع بزرگ و مادر با توجه به اهمیت تاثیرات زنجیره ارزش آنها، تحت نظارت دولت ها منتهی با رویکرد مدیریت خصوصی در شرکت ها قرار دارند. لذا راهبرد مناسب برقراری حاکمیت شرکتی در دو شرکت خودروساز با رویکرد عدم تعارض منافع و ضد انحصار است. لذا ذینفعان شرکت کروز با توجه به سوابق و تفکر صنعتی مبتنی بر تولید خودرو مونتاژی وابسته، صلاحیت در اختیار گرفتن این اهرم اقتصادی، سیاسی و اجتماعی عظیم را ندارند. بلکه زیان های انباشته روزافزون و تبعات آن، حکم می کند که مطابق با رای شورای رقابت، قاطعانه و به سرعت، این دو خودروساز از سیطره و مداخله بخش خصوصی که دارای تعارض منافع است رها شوند. قابل ذکر است که بنابر گزارش نمایندگان حقوقی ایران خودرو و سایپا، در حضور مقام قضایی، شرکت کروز مجموعاً بیش از ۲۲۰ میلیون دلار گران فروشی به این دو شرکت در فاصله سالهای ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۸ داشته و این روند ادامه دارد. صرف نظر از این اظهارات، به موازات زیان دهی مداوم ایران خودرو و سایپا، شرکت کروز روز به روز در حال توسعه فوق العاده بوده است که این امر جای تامل و مذاقه دارد.

متأسفانه به نظر می رسد هم اکنون، به جای (خصوصی سازی) سیاست (خلاص سازی) و خلاص شدن از مصایب صنعت خودرو در دستور کار دولت قرار گرفته است. غافل از اینکه اگر مسایل این صنعت در چنین واگذاری های غیرعلمی و خسارت بار بیشتر شود علاوه بر نابودی تولید و زنجیره تامین کنندگان داخلی، به هم خوردن امنیت اجتماعی ناشی از بیکار شدن هزاران نفر از کارگران و کارمندان این مجموعه ها به مشکلات کنونی بازار خودرو به دلیل افت تولید خودروساز اصلی کشور افزوده خواهد شد. پس نه تنها خلاص شدن از مصایب این صنعت در کار نخواهد بود بلکه چنین واگذاری هایی مصایب جدیدی را هم به مشکلات دولت خواهد افزود.

بنابراین باید توجه داشت که تا حال نیز حضور کروز در هیئت مدیره و ایجاد انحصار، ضربات زیادی به تامین کنندگان زده و با ادامه واگذاری باید منتظر ضربات بیشتر و حتی تعطیلی گسترده کارخانجات بود. همچنین



باید دقت نمود که پروژه نفوذ برای تبدیل ذهنیت مدیران و تغییر دیدگاه نسبت به صنعت خودرو از «فرستی عظیم و یکی از محورهای اصلی پیشرفت اقتصادی» به «صنعت سربار و زیان ده» باعث شده تا به هر قیمت بخوبی آن را واگذار کنند؛ وگرنه واگذاری ابر گروه صنعتی ایران خودرو به گروهی با سوابق سوء مانند قاچاق گسترده قطعات، رشوه و ... انجام نمی‌گردید (پرونده تخلفات گسترده ایشان، نزد نهادهای اطلاعاتی موجود است). لذا مجدداً تاکید می‌گردد که بزرگترین هدف دشمن جلوگیری از خودروساز شدن ایران و دانش بنیان شدن صنعت خودرو می‌باشد؛ زیرا دشمن به خوبی از تاثیر شگرف آن بر پیشرفت اقتصادی نظام مقدم جمهوری اسلامی ایران آگاه است. واگذاری ایران خودرو به گروه مونتاژکار واردات چپی، در حقیقت حرکت در مسیر طراحی شده توسط دشمن می‌باشد لذا لازم است هرگونه واگذاری با نقشه راه مشخص بصورت قانونی و منطقی با رعایت مدیریت تعارض منافع مابین شرکت های خودروساز و قطعه ساز انجام شود، همانگونه که در دستور حضرتعالی در نامه ۷۳۲۰۷ - ۱۴۰۱/۵/۳ بر وجود نقشه راه مشخص تصریح گردیده و تا سال ۱۴۰۵ هم تنها در خصوص واگذاری سهام چرخه‌ای (تودلی) تاکید فرموده‌اید. بنابراین این شتاب زدگی در واگذاری به بهانه دستور حضرتعالی نادرست می‌باشد. در ضمن لازم است تا در دوران گذار مدیریت دولت و یا نهادهای عمومی بر صنعت خودرو تا تحقق تغییر مسیر از «مونتاژکاری، وابستگی و عقب ماندگی» به مسیر «خودروسازی دانش بنیان، پیشرو و پیشران داخلی» این مدیریت تداوم یابد؛ زیرا با ایجاد «زنجیره ارزش خودروسازی» در کشور، به مراتب بیشتر موجب تقویت بخش خصوصی در کشور خواهد شد و با برنامه ریزی هوشمندانه در آینده واگذاری با اتخاذ تمهیدات لازم برای اعمال سیاستگذاری نافذ دولت بر این عرصه نیز می‌توان محقق شود. اصولاً با توجه به تجارب خودروسازان موفق دنیا (پیوست ۳) مناسب است بخشی از سهام این ابر صنعت برای اعمال سیاست‌های نظام در اختیار دولت بماند.

در پایان لازم به ذکر است، اکنون که به لطف خدا و تلاشهای حضرتعالی اتفاقات مبارکی در صنعت خودرو کشور شکل گرفته و تیراژ تولید خودروی کشور بعد از ۴ سال به بالای یک میلیون دستگاه رسید و با ابتکار عمل سامانه یکپارچه شفافیت نسبی مناسبی در عرصه خودرو ایجاد و بازار خود آرام شده است به نظر می‌رسد مافیای صنعت خودروی کشور آرام ننشسته است و می‌خواهد کاری را که سال‌ها مترصد انجامش بوده را یکسره کند و بتواند خودروسازی کشور را به گروگان بگیرد تا با توجه به تعارض منافع، بزرگترین خودروساز کشور را از



خیلی محرمانه

پای درآورد. لذا لازم است هشدار نسبت به پیش آمدن وضعیتی بسیار خطرناک و تهدیدی بزرگ در حوزه صنعت و اقتصاد کشور، با عواقب گسترده ی سیاسی، اجتماعی و امنیتی را جدی گرفت و ضمن بازنگری در رویه کنون واگذاری صنعت خودروسازی با بهره گیری از مدیرانی متخصص و متعهد برای دو خودروساز بزرگ کشور (به شرح پیوست ۴) و جلوگیری از دخالت عوامل وابسته به این جریان در انتصاب مدیران این شرکت ها، بر اساس طرح تحول تقدیمی گامی اساسی در تحقق اقتصاد مقاومتی دانش بنیان برداشت. بر این اساس خواهشمند است مقرر فرمایید هرچه سریعتر در خصوص بازپس گیری سکان مدیریت از نمایندگان این شرکت و باطل نمودن سهام واگذار شده بانک صادرات دستور لازم صادر گردد و بر اساس طرح کارشناسی تحول در صنعت خودروسازی کشور که به تایید وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت هم رسیده است با بهره گیری از مدیران متعهد و متخصص و کارآمد حرکتی بر مبنای مصالح کشور بر اساس تدابیر مقام معظم رهبری، پایه اقتصاد مقاومتی سامانه یابد.

ومن الله التوفیق و غلبه التکلان

سر لشکر پاسدار مصطفی آردی

رونوشت:

- ۱- دفتر مقام معظم رهبری برای استحضار معظم له.
- ۲- وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت برای استحضار و بذل عنایت و اقدام شایسته.
- ۳- دبیر محترم شورای راهبری اقتصادی سران قوا برای استحضار و بذل توجه و اقدام لازم.
- ۴- سردار فرمانده محترم کل سپاه پاسداران ا.ا برای استحضار و بذل عنایت و اقدام لازم.
- ۵- دبیر محترم مجمع تشخیص مصلحت نظام برای استحضار و اقدام لازم.
- ۶- ریاست محترم شورای رقابت برای استحضار بذل عنایت و اقدام لازم.