



تحلیلی بر ساختار مالکیت دو بنگاه خودروسازی ایران خودرو و سایپا و الزامات اصلاح آن



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شماره مسلسل: ۱۹۰۰۵
کد موضوعی: ۳۱۰



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

تاریخ انتشار:
۱۴۰۲/۳/۲۷

عنوان گزارش:
تحلیلی بر ساختار مالکیت دو بنگاه خودروسازی
ایران خودرو و سایپا و الزامات اصلاح آن

نام دفاتر:
مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)
مطالعات اقتصادی (گروه کسب و کار و تنظیم گری بخشی)

مدیران مطالعه:
سعید شجاعی، میلاد بیگی

تهیه و تدوین کنندگان:
میلاد بیگی، رسول سلیمانی، حسین کارآزما (اندیشکده سیاستگذاری امیرکبیر)، صادق رحیمی نژاد،
سعید شجاعی

همکار:
برزین جعفرتاش امیری

ناظران علمی:
حبیب‌اله ظفریان، موسی شهبازی غیائی، محمدحسن معادی رودسری

اظهار نظر کنندگان:
محمد کاظمی، محمدامین صلواتیان

گرافیک و صفحه آرایی:
نفیسه حاجی صفری

ویراستار ادبی:
سیده مرضیه موسوی راد



- واژه‌های کلیدی:
۱. حاکمیت شرکتی
 ۲. صنعت خودروسازی
 ۳. واگذاری سهام
 ۴. سهام‌داری چرخه‌ای



فهرست مطالب

۷	چکیده
۸	خلاصه مدیریتی
۹	مقدمه
۱۰	۱. بررسی وضعیت سهامداری شرکت ایران خودرو
۳۴	۲. بررسی وضعیت سهامداری شرکت سایپا
۳۴	۳. تحلیلی بر ساختار سهامداری شرکت های ایران خودرو و سایپا
۴۶	جمع بندی و ارائه پیشنهاد
۵۰	منابع و مآخذ

فهرست جداول

۱۰	جدول ۱. رویدادهای مهم مالکیتی شرکت ایران خودرو
۱۱	جدول ۲. لیست سهامداران شرکت ایران خودرو در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸
۱۲	جدول ۳. لیست سهامداران شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا
۱۲	جدول ۴. لیست سهامداران شرکت سرمایه گذاری صندوق بازنشستگی کشوری
۱۳	جدول ۵. لیست سهامداران شرکت سرمایه گذاری ملی ایران
۱۳	جدول ۶. اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه گذاری ملی ایران در تاریخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۰
۱۷	جدول ۷. اعضای هیئت مدیره شرکت ویسمن موتور در تاریخ ۱۳۹۳/۰۷/۲۰
۱۹	جدول ۸. لیست سهامداران شرکت سرمایه گذاری مانا نوین در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱
۲۰	جدول ۹. لیست سهامداران شرکت کیا مهستان در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱
۲۱	جدول ۱۰. لیست سهامداران شرکت پویا همگام در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱
۲۲	جدول ۱۱. لیست سهامداران گروه سرمایه گذاری بهمن در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸
۲۲	جدول ۱۲. لیست اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه گذاری بهمن در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸
۲۴	جدول ۱۳. لیست سهامداران شرکت سرمایه گذاری سمند
۲۴	جدول ۱۴. لیست اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه گذاری سمند
۲۶	جدول ۱۵. سهامداران شرکت نگار نصر سهم در تاریخ ۱۳۹۹/۰۶/۳۱
۲۶	جدول ۱۶. اعضای هیئت مدیره شرکت نگار نصر سهم در تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۳۱
۲۷	جدول ۱۷. سهامداران شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو
۲۸	جدول ۱۸. اعضای هیئت مدیره شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵
۲۸	جدول ۱۹. میزان سهام ایران خودرو در برخی از شرکت های زیر مجموعه خود
۲۹	جدول ۲۰. سهامداران شرکت سپهر کیش ایرانیان در تاریخ ۱۳۹۸/۰۶/۳۱
۳۰	جدول ۲۱. اعضای هیئت مدیره شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو در تاریخ ۱۳۹۹/۰۹/۰۴
۳۰	جدول ۲۲. لیست شرکت های سهام دار بانک پارسیان که زیر مجموعه ایران خودرو هستند
۳۲	جدول ۲۳. سهامداران شرکت های خودرو سازی از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۹۸ (درصد)
۳۴	جدول ۲۴. رویدادهای مهم مالکیتی شرکت سایپا
۳۵	جدول ۲۵. سهامداران بالای یک درصد شرکت سایپا
۳۵	جدول ۲۶. لیست سهامداران شرکت سرمایه گذاری و توسعه صنعتی نیوان ابتکار

جدول ۲۷. سهام‌داران شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵.....	۳۶
جدول ۲۸. اعضای هیئت مدیره شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵.....	۳۶
جدول ۲۹. سهام‌داران شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان.....	۳۷
جدول ۳۰. اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا.....	۳۸
جدول ۳۱. سهام‌داران شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان.....	۳۸
جدول ۳۲. شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا.....	۴۰
جدول ۳۳. اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری رنا.....	۴۰
جدول ۳۴. سهام‌داران شرکت سایپا از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۸.....	۴۱
جدول ۳۵. خلاصه آثار و پیامدهای ساختار مالکیتی دو بنگاه خودروسازی.....	۴۷

فهرست نمودار

شکل ۱. لیست سهام‌داران شرکت تدبیر سرمایه آزاد.....	۱۴
شکل ۲. نامه رئیس شورای رقابت به مدیرعامل بورس اوراق بهادار پیرامون خرید سهام ایران خودرو توسط شرکت تدبیر سرمایه آزاد.....	۱۵
شکل ۳. نامه مسئول دفتر وقت ریاست جمهوری پیرامون شکایت انجمن سازندگان قطعات مجموعه‌های خودرو از شرکت کروژ.....	۱۶
شکل ۴. آگهی مزایده سهام شرکت بهمن موتور.....	۱۸
شکل ۵. اعلام برنده مزایده سهام شرکت بهمن موتور.....	۱۸
شکل ۶. ارتباط شرکت مانا نوین و بهمن موتور.....	۱۹
شکل ۷. ارتباط شرکت کیا مهستان و بهمن موتور.....	۲۰
شکل ۸. ارتباط شرکت پویا همگام و بهمن موتور.....	۲۱
شکل ۹. اشاره به ارتباط شرکت آرسام پلاست راز و هلدینگ راز کو.....	۲۳
شکل ۱۰. رابطه شرکت‌های قطعه‌سازی و ایران خودرو.....	۲۳
شکل ۱۱. رابطه شرکت سرمایه‌گذاری سمند و ایران خودرو.....	۲۵
شکل ۱۲. تاریخچه فعالیت شرکت نگار نصر سهم.....	۲۵
شکل ۱۳. رابطه شرکت نگار نصر سهم و ایران خودرو.....	۲۶
شکل ۱۴. تعداد کارکنان شرکت نگار نصر سهم در صورت‌های مالی منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱.....	۳۱
شکل ۱۵. ارتباط شرکت سپهر ایرانیان کیش و ایران خودرو.....	۲۹
شکل ۱۶. جمع‌بندی سهام گروه‌های مختلف از ایران خودرو.....	۳۱
شکل ۱۷. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت ایران خودرو.....	۳۳
شکل ۱۸. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت ایران خودرو.....	۳۳
شکل ۱۹. تعداد کارکنان شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان.....	۳۶
شکل ۲۰. رابطه شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان و شرکت سایپا.....	۳۷
شکل ۲۱. رابطه شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان و شرکت سایپا.....	۳۹
شکل ۲۲. تعداد کارکنان شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان.....	۳۹
شکل ۲۳. جمع‌بندی سهام گروه‌های مختلف از سایپا.....	۴۱
شکل ۲۴. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت سایپا.....	۴۲
شکل ۲۴. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت سایپا.....	۴۳



تحلیلی بر ساختار مالکیت دو بنگاه خودروسازی ایران خودرو و سایپا و الزامات اصلاح آن

چکیده



با اجرای قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی پس از سال ۱۳۸۷، سهام دولت در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا واگذار شد و سهام دولت در ظاهر به ۵/۷۱ درصد در شرکت ایران خودرو و ۱۷/۳۱ درصد در شرکت سایپا کاهش یافت، اما در واقع با واگذاری سهام این دو شرکت به شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل دولت (۲۱/۱۲ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۵/۶ درصد از سهام سایپا) و همچنین ایجاد یک نظام سهام‌داری چرخه‌ای در شرکت‌های خودروسازی (۲۵/۲۴ درصد از سهام ایران خودرو و ۳۹/۶۶ درصد از سهام سایپا)، عملاً مدیریت ایران خودرو و سایپا در اختیار دولت باقی ماند. علاوه بر این، پس از خصوصی‌سازی سهام دولت، یک قطعه‌ساز با خرید بیش از ۲۰ درصد از سهام ایران خودرو وارد هیئت مدیره این شرکت شد که پس از آن مناقشات فراوانی بر سر نحوه تأمین قطعات از شرکت‌های قطعه‌سازی ایجاد شد. در شرایط فعلی اگرچه خصوصی‌سازی، می‌تواند به عنوان یکی از مهم‌ترین عواملی که موجب افزایش کارایی و برون‌رفت از چالش‌های موجود مطرح باشد، اما بدون در نظر گرفتن شرایط کشور و الزامات واگذاری در دو سطح فرابخش و بخش، مطمئناً به نتیجه مدنظر نخواهد رسید.



خلاصه مدیریتی



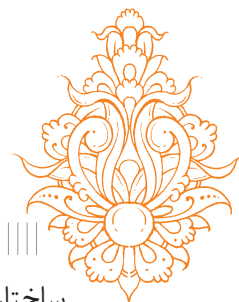
در ایران پس از تصویب قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی در سال ۱۳۸۷، فرایند واگذاری شرکت‌های دولتی از جمله ایران خودرو و سایپا سرعت گرفت. علی‌رغم آنکه در این قانون تلاش شده بود که تصدی‌گری دولت کاهش پیدا کند و با واگذاری شرکت‌های دولتی به بخش خصوصی، بهره‌وری آنها افزایش یابد، اما در عمل در برخی شرکت‌های دولتی از جمله ایران خودرو و سایپا، اتفاق به گونه دیگری رقم خورد. دولت برخلاف آنکه در ظاهر ۵/۷۱ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷/۳۱ درصد از سهام سایپا را در اختیار دارد، اما با واگذاری سهام این دو شرکت به شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل خود و همچنین ایجاد یک نظام سهام‌داری چرخه‌ای در شرکت‌های خودروسازی، عملاً مدیریت ایران خودرو و سایپا را در اختیار خود نگه داشت. شرکت‌های وابسته به دولت در ایران خودرو و سایپا سهام قابل توجه دارند، به‌طوری که ۲۱/۱۲ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۵/۶ درصد از سهام سایپا متعلق به این دسته است.

همچنین در نظام سهام‌داری چرخه‌ای پیش گفته نیز، شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو و سایپا به صورت مستقیم و غیرمستقیم سهام شرکت ایران خودرو و سایپا را خریداری کرده و یک چرخه بسته مالکیتی ایجاد کرده‌اند. حجم این بخش از سهام در ایران خودرو ۲۵/۲۴ درصد و در سایپا ۳۹/۶۶ درصد است. سهام چرخه‌ای به دلیل ایجاد یک حلقه بسته، عملاً تحت مدیریت سهام‌داری (سهام‌دارانی) قرار می‌گیرد که دارای بیشترین سهم از شرکت اصلی هستند.

با توجه به موارد فوق به دلیل آنکه سایر سهام این دو شرکت (به جز سهام چرخه‌ای) عمدتاً تحت مدیریت دولت قرار دارد، سهام چرخه‌ای در شرکت‌های خودروسازی نیز توسط دولت اداره می‌شود. وجود سهام چرخه‌ای که موجب خرید سهام شرکت ایران خودرو و سایپا توسط زیرمجموعه‌های آن از منابع داخلی این دو شرکت شده است، علاوه بر مسئله امتداد احاطه کامل دولت بر آنها، موجب ایجاد کمبود سرمایه در این شرکت‌ها طی سال‌های دهه ۱۳۹۰ شد.

مسئله دیگری که پس از واگذاری سهام دولت در انتهای دهه ۱۳۸۰ ایجاد شد، ورود قطعه‌سازان به سهام‌داری ایران خودرو است. سهام‌داری یک قطعه‌ساز در شرایط انحصار تولید و عرضه خودرو در ایران، با توجه به مشکلاتی که در خرید و تأمین قطعات طی سال‌های گذشته حادث شده زمینه گمانه‌زنی‌ها و مناقشات فراوان میان قطعه‌سازان را ایجاد کرده است.

در حال حاضر اگرچه اصلاح رابطه سیاستگذار با شرکت‌های خودروسازی از طریق واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی، می‌تواند به عنوان یکی از مهم‌ترین عواملی که موجب افزایش کارایی و برون‌رفت از چالش‌های موجود مطرح باشد، اما بدون در نظر گرفتن شرایط کشور و به تبع آن الزامات واگذاری در دو سطح فرابخش و بخش، مطمئناً به نتیجه مدنظر نخواهد رسید. در سطح فرابخش، سیر تاریخی ناموفق خصوصی‌سازی شرکت‌های بزرگ در کشور و عدم انطباق کامل منطق خصوصی‌سازی با اقتصاد در شرایط تحریم گویای این مطلب است که در صورت اهتمام بر واگذاری در شرایط فعلی باید ملاحظات حداکثری در سطح بخش در قالب الزامات برون‌بنگایی، درون‌بنگایی و دوره گذار مدنظر قرار گیرد. در خصوص واگذاری سهام این دو خودروسازی بزرگ کشور، رعایت الزامات برون‌بنگایی با تأکید بر تدقیق چشم‌انداز و تدوین سیاست‌های توسعه صنعت خودروسازی و تقویت ویژگی‌های بازار از طریق اصلاح نظام قیمتگذاری و تعرفه‌ای از جمله الزامات مدنظر است. همچنین رعایت الزامات درون‌بنگایی شامل تعیین تکلیف سهام چرخه‌ای و برقراری سازوکارهای حفظ حقوق سهام‌داران خرد به منظور جلوگیری از شکست واگذاری ضروری است. با توجه به زمانبر بودن رعایت تمامی الزامات مطرح شده در حد فاصل زمان گذار از حالت فعلی به حالت واگذاری به منظور تسریع در بهبود کارایی بنگاه نیاز است در راستای پیاده‌سازی تمرین‌هایی برای خصوصی‌سازی از راهکارهایی مانند واگذاری یک بنگاه استفاده شود.



مقدمه

ساختار سهام‌داری و حاکمیت شرکتی تا حد بالایی می‌تواند نشان‌دهنده وضعیت بنگاه از منظر کارآمدی باشد. این مسئله در شرکت‌های دولتی اهمیت خاصی دارد، زیرا مالکان واقعی بنگاه در عمل نظارت چندانی بر مدیران بنگاه ندارند.

با تصویب قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی در سال ۱۳۸۷ و الزام دولت به کاهش سهام خود در شرکت‌های خودروسازی، دولت در سال ۱۳۸۹ سهام خود در شرکت ایران خودرو و در سال ۱۳۹۳ سهام خود در شرکت سایپا را به کمتر از ۲۰ درصد رساند. با آنکه دولت سهام خود در شرکت ایران خودرو را به ۵/۷۱ درصد و در سایپا به ۱۷/۳۱ درصد کاهش داده، اما به دلیل وجود پدیده سهام‌داری چرخه‌ای، دولت توانسته تسلط خود بر مالکیت و مدیریت دو بنگاه خودروسازی را حفظ کند. به طور دقیق‌تر شرکت‌های خودروسازی، شرکت‌هایی ایجاد کرده‌اند که اقدام به خرید سهام شرکت مادر می‌کنند. از این رو شرکت‌های زیرمجموعه قادر به تعیین هیئت مدیره شرکت مادر هستند، این در حالی است که هیئت مدیره شرکت زیرمجموعه قبلاً توسط شرکت مادر تعیین شده است.

در حال حاضر شرکت ایران خودرو به واسطه شرکت‌های زیرمجموعه خود ۲۵/۲۴ درصد سهام خود را در اختیار داشته و شرکت سایپا نیز به همین شیوه، ۳۹/۶۶ درصد سهام خودش را در اختیار دارد. در این شرایط سهم دولت در این دو شرکت جنبه کنترلی^۱ پیدا کرده و از این رو مواردی از جمله تعیین مدیران عامل و اعضای هیئت مدیره این شرکت‌ها تا سیاست‌های آن توسط دولت تعیین می‌شود و پس از واگذاری‌های مذکور، شرکت با مسائل جدیدی ناشی از تغییرات ایجاد شده در ساختار مالکیتی آن مواجه شد. از تبعات این نوع مدیریت می‌توان به تحمیل سرمایه‌گذاری‌های غیراقتصادی، تحمیل نیروی انسانی، بی‌ثباتی در سیاست‌ها و استراتژی‌ها، عدم استقلال و بی‌ثباتی مدیریتی و نظام قیمتگذاری دستوری محصولات اشاره کرد.

بنابر آنچه بیان شد پیش از هرگونه اقدام اصلاحی یا سیاستگذاری جدید، باید درک دقیقی از ساختار مالکیتی بنگاه و تأثیر آن بر عملکرد آن صنعت داشت. به خصوص در مورد صنعت خودروسازی ایران با توجه به پیچیدگی و درهم‌تنیدگی ساختار مالکیتی آن، اهمیت این بررسی را دو چندان می‌کند. از این طریق این امکان فراهم می‌شود که ضمن رسیدن به درک بهتر از مشکلات و موانع پیش‌روی این صنعت، زمینه برای اندیشیدن درباره ایده‌هایی برای اصلاح این ساختار نیز فراهم شود.

در این گزارش با بررسی و تحلیل ساختار سهام‌داری شرکت‌های ایران خودرو و سایپا؛ وضعیت هر یک از سهام‌داران این دو شرکت طی سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۹ مورد بررسی قرار می‌گیرد تا از طریق تحلیل آسیب‌شناسانه از وضعیت موجود بتوان راهکارهایی برای برون‌رفت از چالش‌های فعلی ارائه کرد. لذا گزارش حاضر در قالب ۵ بخش به شرح ذیل تبیین شد؛ در بخش اول و دوم، ساختار مالکیتی شرکت‌های ایران خودرو و سایپا با تأکید بر نوع سهام‌داران عمده شرح داده شد. آثار و پیامدهای ساختار مالکیتی این دو بنگاه بر عملکرد این صنعت در بخش سوم مورد بحث و بررسی قرار گرفت. در بخش چهارم، الزامات واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی به عنوان یکی از مهم‌ترین راهکارهای برون‌رفت از چالش‌های فعلی ارائه و در انتها نیز به جمع‌بندی موارد مذکور پرداخته شد.

۱. سهام کنترلی: حداقل میزان سهام مورد نیاز برای آن که دارنده آن قادر به تعیین اکثریت اعضای هیئت مدیره شرکت باشد.



۱. بررسی وضعیت سهام‌داری شرکت ایران خودرو

همان‌طور که در جدول ۱ ملاحظه می‌شود، ایران خودرو در سال ۱۳۷۱ در بورس اوراق بهادار تهران پذیرفته و از سال ۱۳۷۷ واگذاری سهام دولت در این شرکت آغاز شد.

جدول ۱. رویدادهای مهم مالکیتی شرکت ایران خودرو

گروه خودرویی ایران خودرو		
رویدادهای مالکیتی مهم	زمان	ردیف
شرکت ایران خودرو (سهامی عام) بنام شرکت سهامی خاص کارخانجات صنعتی ایران ناسیونال در اداره ثبت شرکت‌ها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسید.	۱۳۴۱	۱
مشمول بند «الف» قانون حفاظت و توسعه منابع ایران ^۱ شناخته شد؛	۱۳۵۸	۲
هیئت مدیره منتخب سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اداره امور آن را برعهده گرفت؛	۱۳۶۰	۳
شرکت در بورس اوراق بهادار تهران در گروه صنعت خودرو و ساخت قطعات با نماد خودرو درج شد؛	۱۳۷۱	۴
بیش از ۱۶٫۶ درصد از سهام شرکت متعلق به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از طریق سازمان بورس اوراق بهادار تهران به عموم عرضه شده که در نتیجه با توجه به تعلق بیش از ۵۰ درصد سهام شرکت به بخش غیر دولتی، شرکت از شمول شرکت‌های دولتی خارج شد.	۱۳۷۷ ۱۳۷۹	۵
واگذاری بخشی از سهام شرکت ایران خودرو؛ سهم دولت در شرکت از ۳۹ به ۱۸٫۱۷ درصد کاهش یافت؛	۱۳۸۹	۶
واگذاری بخشی از سهام شرکت ایران خودرو؛ سهم دولت در شرکت از ۱۸٫۱۷ به ۱۵٫۱۷ درصد کاهش یافت؛	۱۳۹۲	۷
واگذاری بخشی از سهام شرکت ایران خودرو؛ سهم دولت در شرکت از ۱۵٫۱۷ درصد به ۱۴٫۰۴ درصد کاهش یافت؛	۱۳۹۳	۸

در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸ لیست سهام‌داران بالای یک درصد ایران خودرو به شرح جدول ۲، است:

۱. قانون حفاظت و توسعه صنایع ایران در ۱۰ تیرماه سال ۱۳۵۸ به تصویب شورای انقلاب اسلامی ایران رسید. به موجب این قانون تعدادی از صنایع ملی شدند و دولت تعدادی از صنایع و معادن بزرگ ایران را به تملک خود درآورد.

جدول ۲. لیست سهام‌داران شرکت ایران خودرو در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸

نوع سهام‌داران	سهام‌دار/دارنده	درصد سهام
دولت	سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۵,۷۱
شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانک	شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران - سهامی عام -	۵,۰۱
	شرکت سرمایه‌گذاری آتیه صبا - س. خاص -	۴,۹۸
	بانک صادرات ایران	۳,۳۶
	بانک تجارت	۳,۰۶
	شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری - سهامی خاص	۳,۰۳
	شرکت گروه مالی ملت	۱,۶۸
شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو	شرکت بازرگانی سپهر ایرانیان کیش - س. خاص - بخش ۱	۱۰,۲۶
	شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۱۰,۵۹
	شرکت سرمایه‌گذاری سمند - سهامی خاص -	۳,۱۸
	شرکت گروه مالی بانک پارسیان	۱,۲۱
	شرکت تدبیر سرمایه آزاد - سهامی خاص -	۱۵,۰۰
قطعه‌سازان	شرکت سرمایه‌گذاری توسعه راهبردی راز - سهامی خاص	۲,۲۸
	شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین - سهامی عام	۱,۴۲
سهام‌داران خرد زیر ۱ درصد	سایر اشخاص حقیقی و حقوقی	۲۹,۲۳
	جمع	۱۰۰

مأخذ: سایت شرکت مدیریت فناوری بورس تهران.

۲-۱. بخش دوم - مالکیت شرکت‌های عمومی وابسته به دولت

۱. صندوق بازنشستگی کشوری

این صندوق زیر نظر وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و توسط سازمان بازنشستگی کشوری اداره می‌شود. این صندوق ۴/۹۸ درصد از سهام شرکت ایران خودرو را در اختیار داشت و در حد فاصل شهریور تا آذرماه سال ۱۴۰۰ کل سهام خود از ایران خودرو را به شرکت سرمایه‌گذاری آتیه صبا واگذار کرد.

۲. آتیه صبا

همان‌طور که اشاره شد شرکت آتیه صبا در پاییز سال ۱۴۰۰ سهام مستقیم صندوق بازنشستگی کشوری از ایران خودرو را در اختیار گرفت و با این کار سهام‌دار ۴/۹۸ درصد از سهام ایران خودرو شد. در جدول ۳، سهام‌داران شرکت آتیه صبا ذکر شده‌اند.

برای آنکه بتوان تأثیر وضعیت فعلی سهام‌داری ایران خودرو، بر مدیریت این بنگاه را تحلیل کرد، ضروری است اطلاعات مالکیتی و مدیریتی شرکت‌های فوق مورد بررسی قرار گیرد. از این‌رو می‌توان سهام‌داران ایران خودرو را به ۵ دسته تقسیم کرد که در ادامه به تفکیک بررسی می‌شود.

۱-۱. بخش اول - مالکیت دولت

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۳۶۰ و تحت عنوان «طرح‌های مهم انقلاب» اداره ایران خودرو را به دست گرفت و سهام‌دار کل شرکت شد. هم‌اکنون حدود ۵/۷۱ درصد از سهام ایران خودرو در اختیار این سازمان توسعه‌ای است.



جدول ۳. لیست سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری آتیه صبا

درصد سهام	سهام‌دار
۹۹,۹۹۹۹	صندوق بازنشتی‌گذاری کشور
۰,۰۰۰۰۰۲	شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی ملی
۰,۰۰۰۰۰۲	شرکت طراحی مهندسی بهور
۰,۰۰۰۰۰۲	شرکت عمران و ساختمان تراز پیریز
۰,۰۰۰۰۰۲	شرکت آراد راه امیرکبیر
۱۰۰	جمع

مأخذ: همان.

شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشتی‌گذاری کشور است، براساس مصوبه ۱۳۸۳/۱۱/۱۱ «آیین‌نامه بیمه اجتماعی روستاییان و عشایر» وابسته به وزارت رفاه و تأمین اجتماعی است. یا رئیس شرکت بیمه مرکزی جمهوری اسلامی که ۱/۹۱ درصد از سهام شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشتی‌گذاری کشور را دارد، براساس ماده (۱۹) قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران، براساس پیشنهاد وزیر اقتصاد و تصویب هیئت وزیران و معاونان آن نیز به پیشنهاد رئیس کل بیمه مرکزی و موافقت وزیر اقتصاد و دارایی منصوب می‌شود.

مطابق جدول فوق با تقریب می‌توان گفت که تمام سهام این شرکت متعلق به صندوق بازنشتی‌گذاری کشور است.

۳. شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشتی‌گذاری کشور

این شرکت که سهام‌دار ۳/۰۳ درصد از ایران خودرو است، سهامی عام بوده، ولی همان‌طور که در جدول ۴، مشاهده می‌شود عمده سهام آن در اختیار صندوق بازنشتی‌گذاری کشور و سایر شرکت‌های عمومی دولتی است. برای مثال مؤسسه صندوق بیمه تأمین اجتماعی روستاییان و عشایر که مالک ۱/۷۸ درصد از سهام

جدول ۴. لیست سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشتی‌گذاری کشور

درصد سهام	سهام‌دار
۵۰,۸۱	صندوق بازنشتی‌گذاری کشور
۱,۹۱	شرکت بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران
۱,۷۸	مؤسسه صندوق بیمه اجتماعی روستاییان و عشایر
۱,۴۷	شرکت گروه مدیریت ارزش صندوق ب.کشوری
۴۴,۰۳	سایر سهام‌داران خرد زیر ۱ درصد
۱۰۰	جمع

مأخذ: سایت شرکت مدیریت فناوری بورس تهران.

۴. شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران

شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران صاحب ۵/۰۱ درصد از سهام ایران خودرو است. سهام‌داران این شرکت به شرح جدول ۵، است

جدول ۵. لیست سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران

درصد سهام	سهام‌دار
۴۱٫۹۳	بانک تجارت
۳۳٫۶۳	مؤسسه صندوق بازنشستگی، وظیفه و از کار افتادگی و پس‌انداز کارکنان بانک‌ها
۵٫۱۱	بانک صادرات ایران
۲٫۵۵	شرکت گروه مالی ملت
۱٫۳۵	شرکت مدیریت سرمایه‌گذاری ملی ایران
۱۵٫۴۳	سهام‌داران خرد زیر ۱ درصد
۱۰۰	جمع

مأخذ: همان

برای آنکه بتوان به تحلیل دقیق‌تری در مورد شرکت سرمایه‌گذاری ملی دست یافت، می‌توان اعضای هیئت مدیره این شرکت را بررسی کرد که در جدول ۶، ارائه شده است.

جدول ۶. اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران در تاریخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۰

سمت	اعضای هیئت مدیره
رئیس هیئت مدیره	همیاری کوثر
نایب رئیس هیئت مدیره	مؤسسه صندوق بازنشستگی، وظیفه و از کار افتادگی و پس‌انداز کارکنان بانک‌ها
عضو هیئت مدیره	بانک تجارت
عضو هیئت مدیره	سرمایه‌گذاری تدبیر ایرانیان
عضو هیئت مدیره	سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کارکنان بانک‌ها

مأخذ: همان.

کارکنان بانک‌ها، مؤسسه صندوق بازنشستگی، وظیفه و از کار افتادگی و پس‌انداز کارکنان بانک‌ها و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران هستند، عملاً این شرکت توسط بخش عمومی وابسته به دولت اداره می‌شود.

۳-۱. بخش سوم - مالکیت شرکت‌های قطعه‌سازی و شرکت‌های وابسته به آنها

شرکت‌های قطعه‌سازی و شرکت‌های وابسته به آنها جمعاً ۱۸/۷ درصد سهام شرکت ایران خودرو را در اختیار دارند که در ادامه به بررسی این شرکت‌ها پرداخته شد:

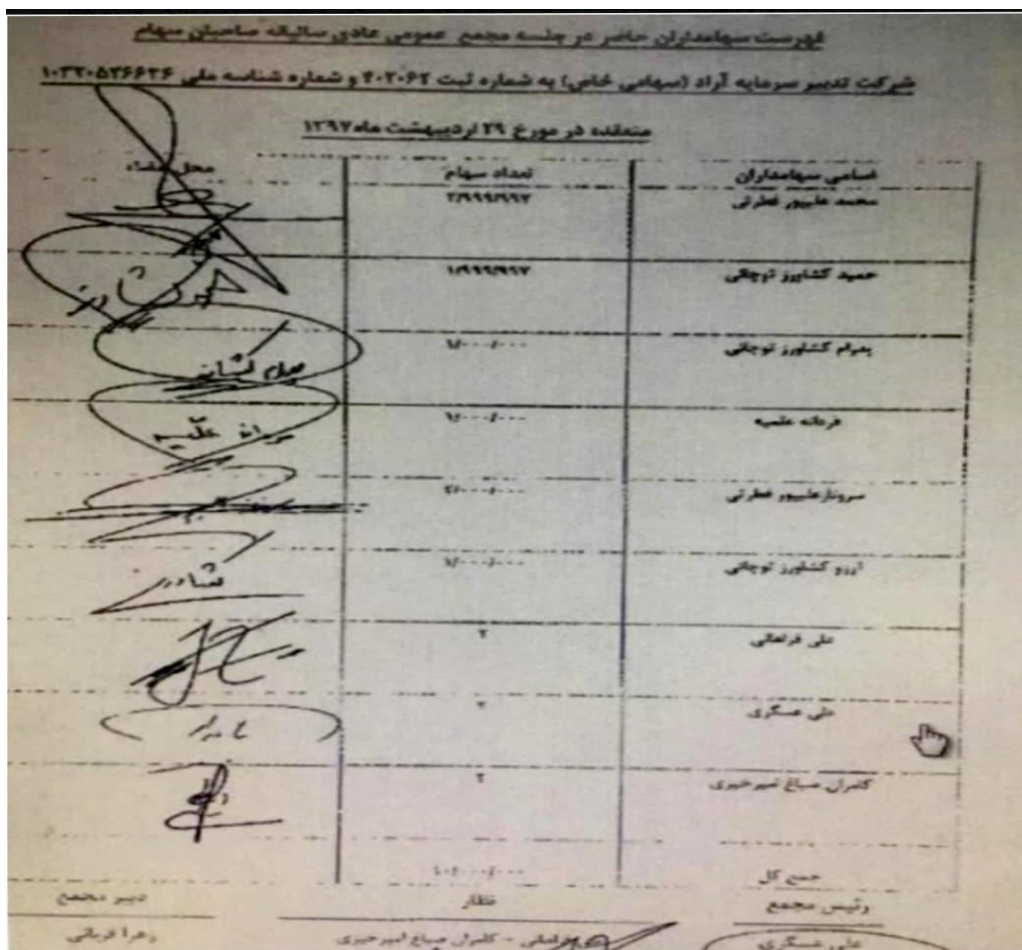
مؤسسه صندوق بازنشستگی، وظیفه و از کار افتادگی و پس‌انداز کارکنان بانک‌ها از ادغام صندوق بازنشستگی اختصاصی کلیه بانک‌های دولتی به جز کارکنان بانک مرکزی به وجود آمد و در حال حاضر تحت پوشش وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار دارد. همچنین بانک‌های تجارت، صادرات و ملت سه سهام‌دار دیگر از سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری ملی هستند به صورتی که این چهار شرکت مجموعاً در حدود ۸۳ درصد از سهام را در اختیار دارند. علاوه بر آن با توجه به اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری ملی که سه عضو آن به نمایندگی از شرکت‌های سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی

۱. شرکت تدبیر سرمایه آراد

تأسیس شد.^۱ اعضای هیئت مدیره این شرکت در بدو تأسیس با اعضای هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت صنایع تولیدی کروز کاملاً مشترک بودند.^۲ براساس صورتجلسه مجمع عمومی سالیانه شرکت تدبیر سرمایه آراد، سهام‌داران این شرکت به شرح ذیل است:

شرکت تدبیر سرمایه آراد در تاریخ ۱۳۹۰/۰۲/۰۷ توسط حمید کشاورز، محمد علیپور، سروناز علیپور، فردانه علمیه و پدارم کشاورز

شکل ۱. لیست سهام‌داران شرکت تدبیر سرمایه آراد



اسامی سهامداران	تعداد سهام	محل امضاء
محمد علیپور فطرتی	۲۸۹۹۹۹۷	
حمید کشاورز توچانی	۱۸۹۹۹۹۷	
پدارم کشاورز توچانی	۱۸۰۰۰۰۰	
فردانه علمیه	۱۸۰۰۰۰۰	
سروناز علیپور فطرتی	۱۸۰۰۰۰۰	
آرزو کشاورز توچانی	۱۸۰۰۰۰۰	
علی فراهانی	۲	
علی عسگری	۲	
کمران صباغ شیرخوری	۲	
جمع کل	۱۰۰۰۰۰۰۰	

مأخذ: صورتجلسه مجمع عمومی شرکت تدبیر سرمایه آراد در تاریخ ۱۳۹۷/۰۲/۲۹.

همان طور که مشاهده می‌شود، صاحبان شرکت کروز (محمد و سروناز علیپور، حمید و پدارم کشاورز و فردانه علمیه) و علی عسگری از سهام‌داران شرکت تدبیر سرمایه آراد هستند.

این شرکت از سال ۱۳۹۰ در صدد خرید بخشی از سهام ایران خودرو برآمد. در همان سال بحث‌های فراوانی پیرامون واگذاری سهام ایران خودرو به شرکت تدبیر سرمایه آراد شکل گرفت. عمده این مباحث به دلیل آن بود که شرکت تدبیر سرمایه آراد به صاحبین شرکت کروز تعلق داشت و همان طور که ذکر شد، دارای اعضای هیئت مدیره یکسان بودند.

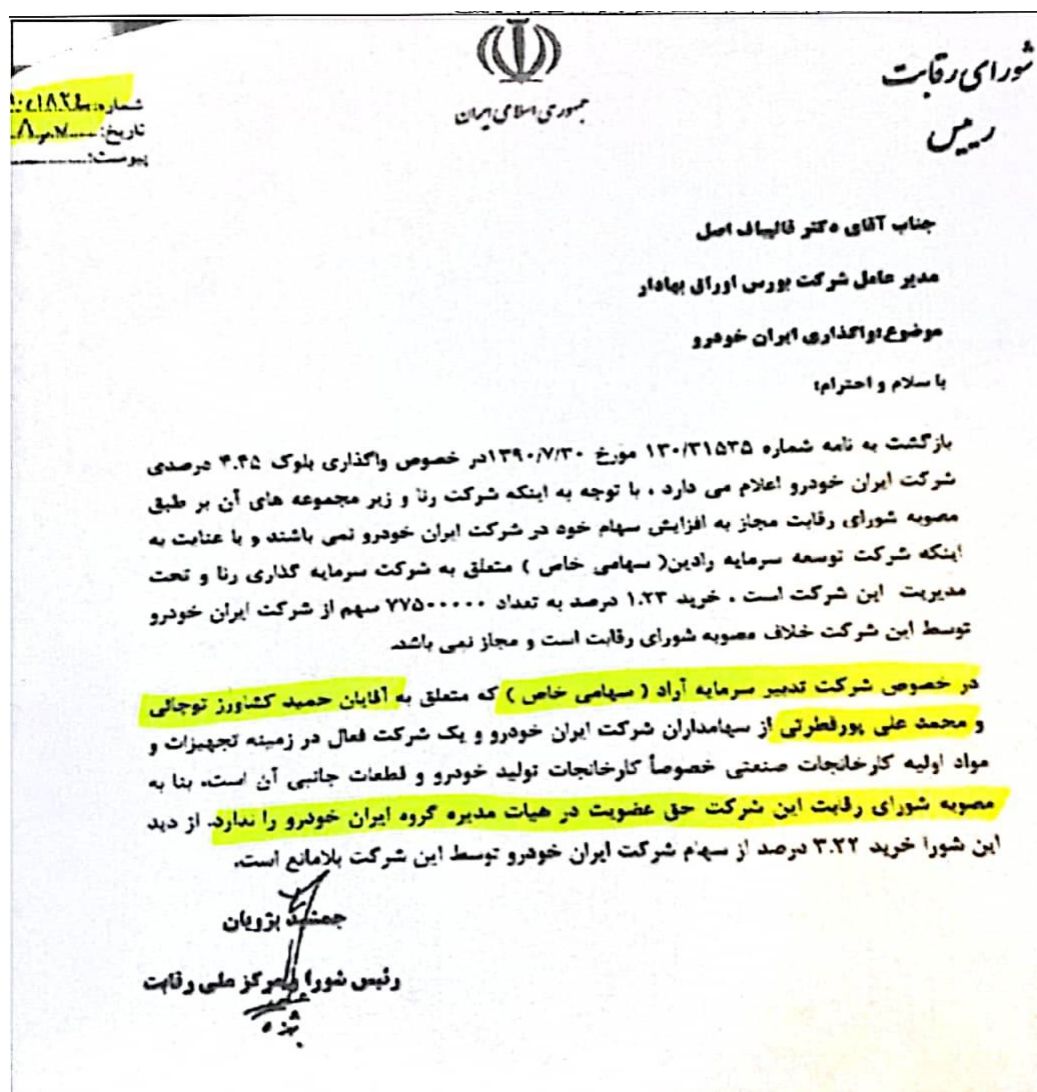
۱. منتشر شده در روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران به شماره ۱۹۲۷۷ و شماره ثبت شرکت ۴۰۲۰۶۲.

۲. براساس آگهی منتشر شده در تاریخ ۱۳۸۹/۰۲/۱۹ در روزنامه رسمی به شماره ۱۸۹۸۶ و شرکت صنایع تولیدی کروز، با شماره ثبت ۶۲۸۴۴، محمد علیپور فطرتی به سمت رئیس هیئت مدیره، حمید کشاورز به سمت عضو هیئت مدیره و مدیر عامل، فردانه علمیه به سمت نایب رئیس هیئت مدیره و سروناز علیپور به سمت عضو هیئت مدیره تعیین می‌شوند.

داشتن عضو در هیئت مدیره شرکت های فوق الذکر نمی باشند. سازمان بورس اوراق بهادار تهران مکلف است موضوع را بررسی و موارد خلاف را گزارش و دستور اصلاح به سهام داران صادر نمایند». پس از آن نیز رئیس شورای رقابت در نامه ای در تاریخ ۱۳۹۰/۰۸/۰۷ به مدیر عامل شرکت بورس، شرکت تدبیر سرمایه آزاد را فاقد حق حضور در هیئت مدیره ایران خودرو دانست.

نگرانی هایی در مورد ایجاد انحصار در تأمین قطعات ایران خودرو از شرکت کروز وجود داشت. سرانجام شورای رقابت در جلسه شصت و سوم این شورا در تاریخ ۱۳۹۰/۰۱/۲۸ تصویب کرد: «به منظور جلوگیری از ایجاد تمرکز عمودی در بازار خودرو و در اجرای مواد (۴۶) و (۴۷) مورد ۶ بند «ط» از ماده (۴۵) قانون مقرر می شود که بنگاه هایی که رابطه عمودی با شرکت های خودروساز دارند از قبیل قطعه سازان و تشکلهای آنها مجاز به

شکل ۲. نامه رئیس شورای رقابت به مدیر عامل بورس اوراق بهادار
پیرامون خرید سهام ایران خودرو توسط شرکت تدبیر سرمایه آزاد

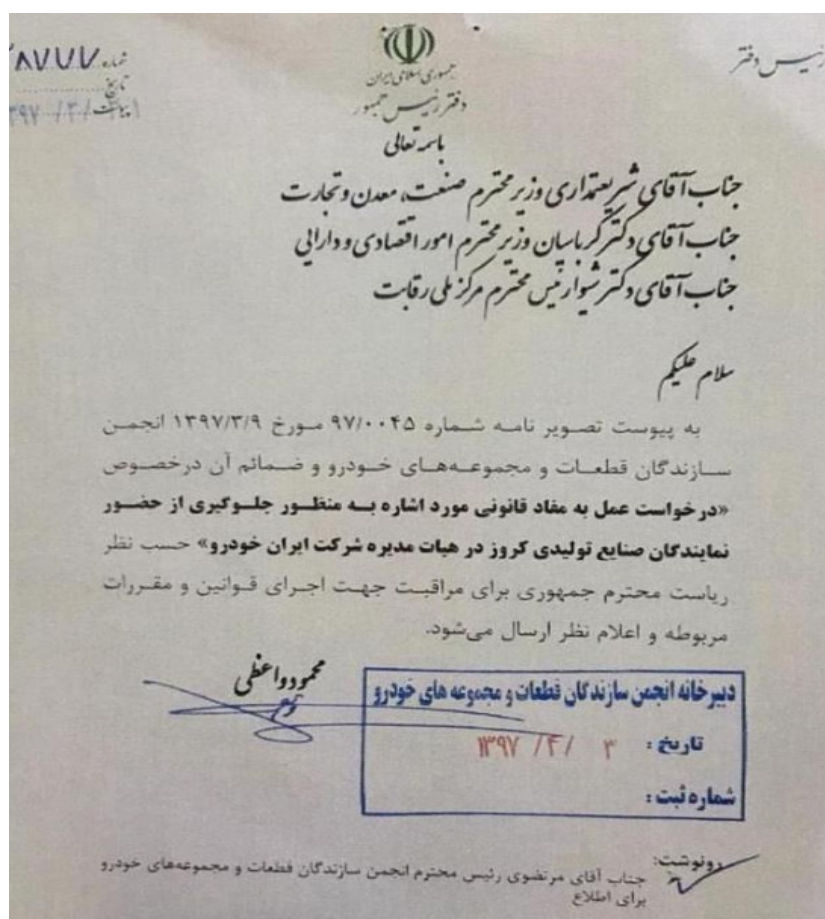


با وجود این در سال ۱۳۹۰، شرکت تدبیر سرمایه آزاد، ۷/۲۷ درصد از سهام ایران خودرو را خریداری کرد. در پایان سال ۱۳۹۰ و در مجمع عمومی شرکت ایران خودرو به تاریخ ۱۳۹۰/۱۲/۲۳، شرکت پیشگامان بازرگانی گلپار برای اولین بار دارای یک صندلی مدیریتی شد و آقای سید حسین امیری را به عنوان نماینده خود برای حضور در هیئت مدیره معرفی کرد.

مدیره و مدیرعامل شرکت پیشگامان بازرگانی گلیار) را به ریاست هیئت مدیره، علی‌فرهانی را نایب رئیس هیئت مدیره و پرهام علیا را به مدیرعاملی شرکت تدبیر سرمایه آزاد منصوب کرد. پس از آن شرکت تدبیر سرمایه آزاد، سهام خود در شرکت ایران خودرو را به ۱۵/۲۳ درصد افزایش داد. مسئله سهام‌داری و حضور شرکت کروز در هیئت مدیره ایران خودرو، پس از سال ۱۳۹۲ نیز میان قطعه‌سازان محل چالش بود و حتی در سال ۱۳۹۷ نیز انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با ارسال نامه‌ای به دفتر ریاست جمهوری خواستار ممانعت از حضور نماینده شرکت صنایع تولیدی کروز در هیئت مدیره ایران خودرو شدند.

شرکت پیشگامان بازرگانی گلیار، یک ماه قبل از حضور در هیئت مدیره ایران خودرو و در تاریخ ۱۳۹۰/۱۱/۲۵ به صورت مسئولیت محدود در اداره ثبت شرکت‌ها به ثبت رسید و تأسیس شد. اعضای هیئت مدیره این شرکت را آقای علی عسگری (عضو هیئت مدیره و مدیرعامل) که از سهام‌داران شرکت تدبیر سرمایه آزاد است و خانم خدیجه عسگری (رئیس هیئت مدیره) تشکیل می‌دادند. در سال ۱۳۹۲، شرکت تدبیر سرمایه آزاد، با آنکه در تاریخ ۱۳۹۲/۰۲/۰۸، اعضای هیئت مدیره قبلی خود را به مدت دو سال ابقا کرده بود، مجدداً در تاریخ ۱۳۹۲/۰۳/۲۵ اعضای هیئت مدیره خود را تغییر داد و آقای علی عسگری (عضو هیئت

شکل ۳. نامه مسئول دفتر وقت ریاست جمهوری پیرامون شکایت انجمن سازندگان قطعات مجموعه‌های خودرو از شرکت کروز



مأخذ: خبرگزاری دانشجو.

علاوه بر آن در همان سال شورای رقابت در جلسه سیصد و پنجاهم خود مورخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۶ تصویب کرد که «براساس کلیه مستندات موجود از جمله گزارش سازمان بازرسی کل کشور، سازمان بورس اوراق بهادار و اداره ثبت شرکت‌ها، شرکت صنایع کروز به صورت غیرمستقیم از طریق شرکت‌های وابسته به خود در هیئت مدیره شرکت ایران خودرو حضور داشته و مفاد بند «۳» تصمیم شماره ۶۳ شورای رقابت مورخ ۱۳۹۰/۰۱/۲۸ را نقض کرده است.

به ثبت رسید و تأسیس شد. اعضای هیئت مدیره این شرکت از بدو تأسیس تاکنون آقایان حمیدرضا صمدی، احمدرضا صمدی و ارسلان صمدی بوده اند. در حال حاضر، این شرکت در حوزه‌های مختلف سرمایه‌گذاری از قبیل خودروسازی، قطعات خودرو، نفت، گاز و پتروشیمی، آب معدنی، مسئولیت‌های اجتماعی و ... مشغول به فعالیت می‌باشند.^۲ این شرکت در تاریخ ۱۳۹۵/۰۳/۲۴ به همراه شرکت پیشرو صنعت ویسمن و شرکت توسعه صنایع وینارت به عضویت هیئت مدیره شرکت ویسمن موتور درآمدند. شرکت ویسمن موتور در تاریخ ۱۳۹۳/۰۷/۲۰ تأسیس شد و شرکت‌های زیر به‌عنوان اعضای هیئت مدیره آن تعیین شدند:^۳

همچنین به سازمان بورس و اوراق بهادار و سایر مسئولین مربوطه اعلام شود که از پذیرش مصوبه اخیر مجمع عمومی سالیانه شرکت ایران خودرو (مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۸) اجتناب و از قبول شرکت معرفی شده از طرف شرکت کروژ (به‌طور مستقیم یا غیر مستقیم) در هیئت مدیره شرکت ایران خودرو خودداری نماید^۱، اما شرکت تدبیر سرمایه‌آراد، این رأی شورای رقابت را به هیئت تجدید نظر شورای رقابت ارجاع داد و این هیئت نیز رأی به نقض تصمیم شورای رقابت داد.

۲. شرکت سرمایه‌گذاری توسعه راهبردی راز

این شرکت در تاریخ ۱۳۹۰/۰۷/۱۷ در اداره ثبت شرکت‌ها

جدول ۱.۷. اعضای هیئت مدیره شرکت ویسمن موتور در تاریخ ۱۳۹۳/۰۷/۲۰

عضو هیئت مدیره	سمت
شرکت تدبیر سرمایه‌آراد	رئیس هیئت مدیره
شرکت توسعه صنایع وینارت	نایب رئیس هیئت مدیره
شرکت پیشرو صنعت ویسمن	مدیرعامل و عضو هیئت مدیره

مأخذ: آگهی تأسیس شرکت ویسمن موتور در روزنامه رسمی.

می‌کند. شرکت توسعه صنایع وینارت نیز به‌صورت مشابه در تاریخ ۱۳۹۰/۰۲/۰۵ تأسیس شده و آقایان محمد علیپور به سمت رئیس هیئت مدیره، حمید کشاورز به سمت نایب رئیس هیئت مدیره و بهروز حبیبی به نمایندگی از شرکت صنایع تولیدی کروژ به عضویت هیئت مدیره این شرکت درآمدند. شرکت ویسمن موتور در سال ۱۳۹۵ به میزان ۶۲/۲ درصد از سهام گروه بهمن را از طریق سهام سه شرکت سرمایه‌گذاری اندیشه فردا، توسعه انرژی هور و فن‌پردازان، در اختیار گرفت.

برای دقیق‌تر شدن وضعیت شرکت ویسمن موتور لازم است که شرکت‌های پیشرو صنعت ویسمن و صنایع وینارت نیز بررسی شوند. در تاریخ ۱۳۹۰/۰۲/۰۵ شرکتی تحت عنوان صنایع خودروسازان کروژ تأسیس می‌شود. در تاریخ مذکور آقایان حمید کشاورز به سمت رئیس هیئت مدیره، محمد علیپور به سمت نایب رئیس هیئت مدیره و آقای محمد فروغیه به نمایندگی از شرکت صنایع تولیدی کروژ به‌عنوان عضو هیئت مدیره به مدت دو سال تعیین می‌شوند. سپس در مجمع عمومی سالیانه این شرکت در تاریخ ۹۲/۰۳/۲۳، نام این شرکت به پیشرو صنعت ویسمن تغییر

1. <https://www.nicc.gov.ir/council/decisions-council/904-350-16-1397.html>.

2. <https://www.riseco.co/%da%af%d8%b1%d9%88%d9%87-%d8%af%d8%b1-%db%8c%da%a9-%d9%86%da%af%d8%a7%d9%87/>.

3. <http://www.rrk.ir/News/ShowNews.aspx?Code=1660170>.

شکل ۴. آگهی مزایده سهام شرکت بهمن موتور

تاریخ: ۱۳۹۵/۰۳/۱۸
شماره: ۲۰۰/۷۳۱
پیوست: ۵

بسته

گروه
(با مسئولیت محدود)

جناب آقای علی بیگ زاده
ریاست محترم اداره نظارت بر ناشران بورسی

با سلام

احتراماً، آگهی مزایده فروش سهام سه شرکت سرمایه گذاری
اندیشه فردا، سرمایه گذاری توسعه انرژی هور و شرکت فن پردازان که دارنده
۶۲،۲٪ سهام شرکت گروه بهمن می باشند به پیوست ایفاد می گردد.

رضا عاصم نخجوانی
مدیر عامل
گروه بهمن
(سهامی عام)

دفتر مرکزی: ایران - تهران، بلوار آفریقا (چردن)، بلوار صبا، پلاک ۳۹ ساختمان بهمن
تلفن: ۲۲۰۱۸۵۷۰ و ۲۲۰۱۸۵۷۰۷۴ صندوق پستی: ۱۴۳۳۵-۸۲۵ کدپستی: ۱۹۱۷۷-۷۲۸۴۴
info@bahmangroup.com www.bahmangroup.com

مأخذ: سایت کدال.

شکل ۵. اعلام برنده مزایده سهام شرکت بهمن موتور

تاریخ: ۱۳۹۵/۰۳/۱۸
شماره: ۲۰۰/۷۳۱
پیوست: ۵

بسته

گروه
(با مسئولیت محدود)

جناب آقای علی بیگ زاده
ریاست محترم اداره نظارت بر ناشران بورسی

با سلام

احتراماً پیرو آگهی مزایده فروش سهام سه شرکت سرمایه گذاری اندیشه
فردا، توسعه انرژی هور و فن پردازان که دارنده ۶۲،۲٪ سهام گروه بهمن بوده
و در تاریخ ۹۵/۳/۱۸ منتشر گردید، اعلام می دارد که مالکیت سهام سه
شرکت مذکور به شرکت ویسمن موتور منتقل و نامه دریافتی از موسسه اعتباری
کوثر در خصوص انتقال مذکور نیز به پیوست ایفاد می گردد. خواهشمند است
اقدامات لازم نسبت به بازگشایی نماد معاملاتی گروه بهمن، میذول فرمایید.

باتشکر
محمد حیدری
معاون اقتصادی و برنامه ریزی

دفتر مرکزی: ایران - تهران، بلوار آفریقا (چردن)، بلوار صبا، پلاک ۳۹ ساختمان بهمن
تلفن: ۲۲۰۱۸۵۷۰ و ۲۲۰۱۸۵۷۰۷۴ صندوق پستی: ۱۴۳۳۵-۸۲۵ کدپستی: ۱۹۱۷۷-۷۲۸۴۴
info@bahmangroup.com www.bahmangroup.com

مأخذ: همان.

۳. شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین

این شرکت در سال ۱۳۸۳ تأسیس شد و در حال حاضر سهام دار ۱/۴۲ درصد از سهام ایران خودرو است. همان‌طور که در جدول ۸، مشاهده می‌شود، شرکت مانا نوین وابسته به گروه بهمن است و سهام‌داران آن در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱ به شرح زیر است.

جدول ۸. لیست سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱

درصد سهام	سهام‌داران
۹۹,۹۷۸	شرکت سرمایه‌گذاری کیامهستان
۰,۱	شرکت سرمایه‌گذاری پویا همگام
۰,۱	شرکت مدیریت حفاری آریادانا
۰,۰۱	شرکت بهمن سرویس
۰,۰۱	شرکت بازرگانی سروش بهمن

مأخذ: همان.

در شکل ۶، به‌صراحت اشاره شده است که شرکت مانا نوین واحد تجاری نهایی گروه و شرکت بهمن موتور است.

شکل ۶. ارتباط شرکت مانا نوین و بهمن موتور

شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین (سهامی عام)
گزارش مالی میان دوره‌ای
یادداشت‌های توضیحی صورت‌های مالی
دوره مالی شش ماهه منتهی به ۳۱ خرداد ماه ۱۳۹۹

۱- تاریخچه فعالیت شرکت

۱-۱- کلیات:

شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین به شناسه ملی ۱۰۱۰۲۸۰۳۲۰۵ و کد اقتصادی ۴۱۱۱۳۷۶۴۸۸۴۸ در تاریخ ۱۳۸۳/۱۱/۰۳ به صورت شرکت سهامی عام تأسیس شده و طی شماره ۲۳۹۵۳۲ در اداره ثبت شرکتها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسیده است. مرکز اصلی شرکت در تهران - ایران خودرو - خیابان خاکی - بزرگراه امیر سرلشگر شهید حسین لشگری - پلاک ۲۷۹ طبقه همکف واقع می‌باشد. در حال حاضر، شرکت مانا نوین جزء واحدهای تجاری فرعی شرکت کیامهستان است و واحد تجاری نهایی گروه، شرکت گروه بهمن می‌باشد.

مأخذ: یادداشت‌های توضیحی صورت‌های مالی شرکت مانا نوین منتهی به تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱.

۴. شرکت کیامهستان

شرکت کیامهستان در سال ۱۳۸۵ تأسیس شده است. این شرکت همان‌طور که در شکل زیر مشاهده می‌شود جزو واحدهای فرعی گروه بهمن می‌باشد. این شرکت طی سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ حدود یک درصد از سهام ایران خودرو را تملک کرده است.

شکل ۱.۷. ارتباط شرکت کیامهستان و بهمن موتور

شرکت سرمایه گذاری کیا مهستان (سهامی عام) گزارش مالی میان دوره ای یادداشت‌های توضیحی صورتهای مالی دوره مالی شش ماهه منتهی به ۳۱ خرداد ماه ۱۳۹۹

۱- تاریخچه فعالیت شرکت

۱-۱- کلیات:

شرکت کیا مهستان به شناسه ملی ۱۰۱۰۳۱۳۸۷۶۸ و کد اقتصادی ۴۱۱۱۴۴۷۷۳۳۷۳ در تاریخ ۱۳۸۵/۲/۱۷ به صورت شرکت سهامی عام تاسیس شده و طی شماره ۲۶۹۴۹۱ در اداره ثبت شرکتها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسیده است. مرکز اصلی شرکت در تهران - ایران خودرو - خیابان خاکی - بزرگراه امیر سرلشگر شهید حسین لشگری - پلاک ۲۷۹ طبقه همکف واقع می باشد. در حال حاضر شرکت کیامهستان جزء واحدهای تجاری فرعی شرکت گروه بهمن می باشد، با توجه به موافقت اصولی مدیریت نظارت بر نهادهای مالی سازمان بورس اوراق بهادار مبنی بر ثبت شرکت به عنوان نهاد مالی، شرکت در تاریخ ۱۶ بهمن ۱۳۹۶ در سازمان بورس، اوراق بهادار، ثبت شده است.

مأخذ: یادداشت‌های توضیحی صورتهای مالی شرکت کیامهستان منتهی به تاریخ ۱۳/۳/۱۳۹۹.

سهامداران این شرکت در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱ به شرح جدول ۹ است.

جدول ۹. لیست سهامداران شرکت کیامهستان در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱

درصد سهام	سهامداران
۹۹,۹۹۹۶	شرکت گروه بهمن
۰,۰۰۰۱	شرکت سرمایه‌گذاری پویا همگام
۰,۰۰۰۱	شرکت مدیریت حفاری آریادانا
۰,۰۰۰۱	شرکت سرمایه‌گذاری مانا نوین
۰,۰۰۰۱	شرکت سروش بهمن

مأخذ: همان.

۵. شرکت پویا همگام

این شرکت نیز در سال ۱۳۸۳ تأسیس شد و واحد تجاری اصلی گروه بهمن است. این شرکت در سال ۱۳۹۸، مالک ۰/۷۶ درصد از سهام ایران خودرو بوده است.

شکل ۸. ارتباط شرکت پویا همگام و بهمن موتور

شرکت سرمایه گذاری پویا همگام (سهامی عام) گزارش مالی میان دوره ای یادداشت های توضیحی صورتهای مالی دوره مالی شش ماهه منتهی به ۳۱ خرداد ماه ۱۳۹۹

۱- تاریخچه فعالیت شرکت

۱-۱- کلیات:

شرکت سرمایه گذاری پویا همگام به شناسه ملی ۱۰۱۰۲۶۹۹۸۷۴ و کد اقتصادی ۴۱۱۱۴۵۶۳۵۱۹۹ در تاریخ ۱۳۸۳/۰۶/۰۲ به صورت شرکت سهامی عام تاسیس شده و طی شماره ۲۲۸۸۵۹ در اداره ثبت شرکتها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسیده است. مرکز اصلی شرکت در تهران - ایران خودرو - خیابان خاکی - بزرگراه امیر سرلشگر شهید حسین لشگری - پلاک ۲۷۹ طبقه همکف واقع می باشد. واحد تجاری اصلی و نهایی شرکت پویا همگام، شرکت گروه بهمن می باشد با توجه به موافقت اصولی مدیریت نظارت بر نهادهای مالی سازمان بورس اوراق بهادار مبنی بر ثبت شرکت به عنوان نهاد مالی شرکت در تاریخ ۱۶ بهمن ۱۳۹۶ در سازمان بورس اوراق بهادار ثبت شده است.

مأخذ: یادداشت های توضیحی صورتهای مالی شرکت سرمایه گذاری پویا همگام منتهی به تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱.

سهام داران این شرکت در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱ به شرح جدول ۱۰ است:

جدول ۱۰. لیست سهام داران شرکت پویا همگام در تاریخ ۱۳۹۹/۰۳/۳۱

درصد سهم	سهام داران
۹۹,۹۹۹۶	شرکت گروه بهمن
۰,۰۰۰۰۱	شرکت سرمایه گذاری کیامهستان
۰,۰۰۰۰۱	شرکت مدیریت حفاری آریادانا
۰,۰۰۰۰۱	شرکت سرمایه گذاری مانا نوین
۰,۰۰۰۰۱	شرکت سروش بهمن

مأخذ: همان.

شایان ذکر است که سه شرکت کیامهستان، مانا نوین و پویا همگام دارای آدرس ثبتی مشترک نیز می باشند.

۶. شرکت سرمایه گذاری بهمن:

این شرکت در سال ۱۳۸۱ به صورت سهامی عام تاسیس شده است. بیش از ۵۰ درصد از سهام این شرکت در اختیار گروه بهمن و شرکت های زیرمجموعه آن (سرمایه گذاری کیامهستان، مانا نوین، پویا همگام) قرار دارد.



جدول ۱۱. لیست سهام‌داران گروه سرمایه‌گذاری بهمن در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸

ردیف	نام سهام‌دار	درصد
۱	گروه بهمن	۲۵,۴۲
۲	سرمایه‌گذاری سامان مجد	۱۶,۲۵
۳	بیمه ملت	۹,۹۹
۴	گروه انرژی مهستان	۴,۹۱
۵	سرمایه‌گذاری کیا مهستان	۲,۶۲
۶	بانک سپه	۴,۱۳
۷	بازرگانی تدارکات کارآمد پویا ابریشم	۲,۱۱
۸	بهمن دیزل	۳,۱۲
۹	سرمایه‌گذاری مانا نوین	۱,۳
۱۰	صندوق سرمایه‌گذاری لوتوس پارسیان	۸,۰۸
۱۱	صندوق سرمایه‌گذاری ۱. بازارگردانی بهمن گستر	۲,۸۴
۱۲	بیمه معلم	۱,۰۹
۱۳	صندوق سرمایه‌گذاری اعتماد آفرین پارسیان	۸,۰۸
۱۴	سایر سهام‌داران	۱۰,۰۶
	جمع	۱۰۰

مأخذ: سایت شرکت مدیریت فناوری بورس تهران.

همچنین اعضای هیئت مدیره این شرکت در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸ به صورت جدول ۱۲ است.

جدول ۱۲. لیست اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری بهمن در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸

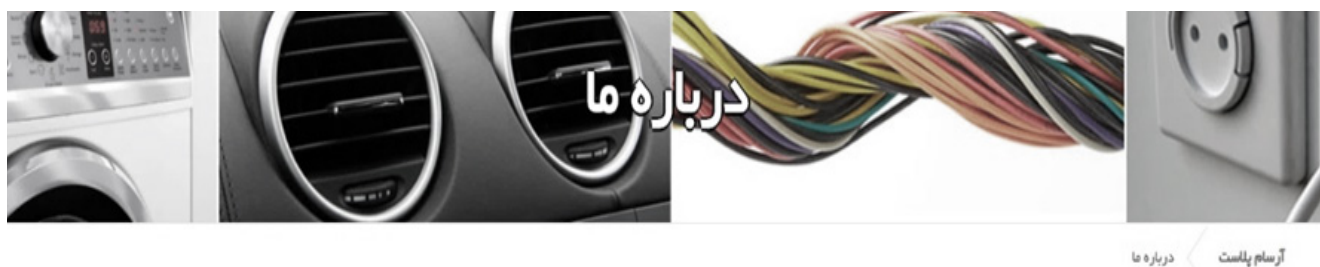
نام عضو	نام نماینده
شرکت گروه بهمن	کیوان قاصدی دیزجی
شرکت سرمایه‌گذاری کیامهستان	طهمورث محمدی
شرکت سامان مجد	محسن رستمی
شرکت سرمایه‌گذاری پویاهمگام	محمد رضا رستمی
شرکت انرژی مهستان	میثم ساریان

مأخذ: همان.

۷. شرکت آرسام پلاست راز

این شرکت در سال ۱۳۹۳ توسط شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه راهبردی راز (رایزکو) تأسیس شد. این شرکت از سال ۱۳۹۵ تا پایان سال ۱۳۹۸ مالک بیش از یک درصد از سهام ایران خودرو بوده است.

شکل ۹. اشاره به ارتباط شرکت آرسام پلاست راز و هلدینگ راز کو



شرکت پلیمرهای مهندسی پیشرفته آرسام پلاست راز، در سال ۱۳۹۳ توسط هلدینگ «رازکو» تأسیس شد. این مجموعه در زمینی به مساحت ۵۰۰۰ متر مربع در شهرک صنعتی صفادشت-تهران واقع شده است.

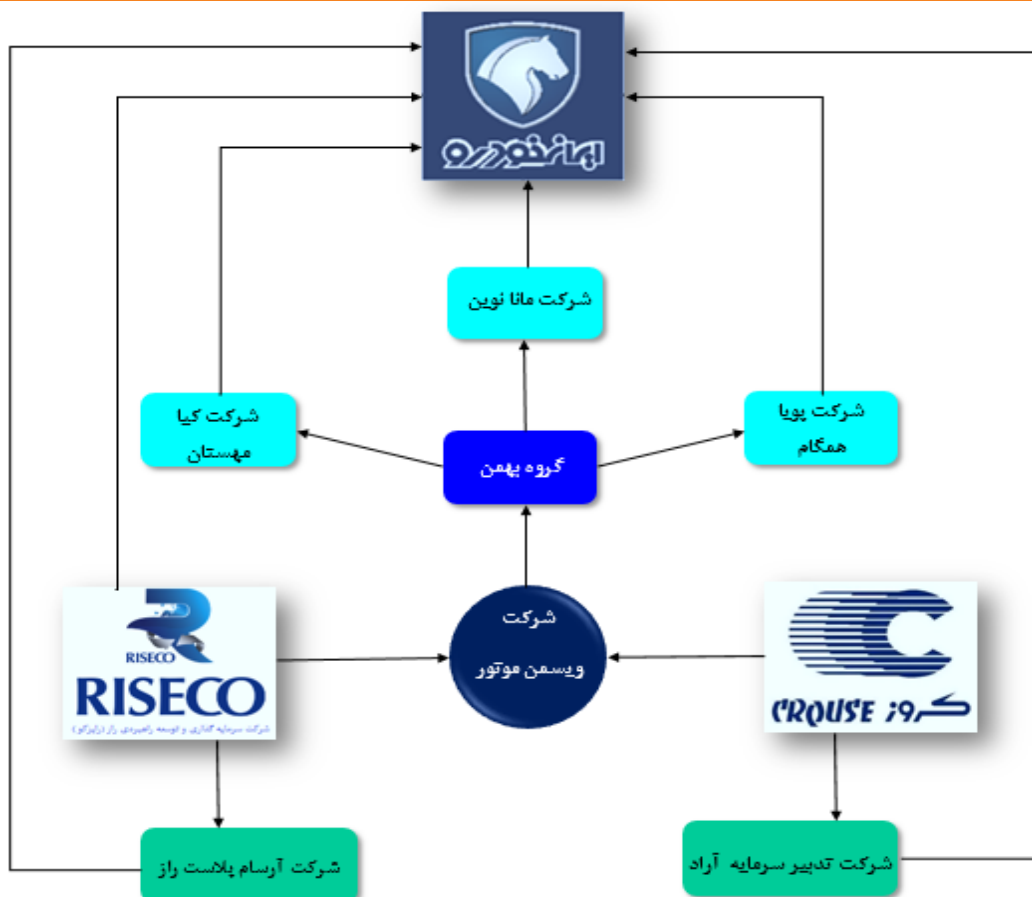
مأخذ: سایت شرکت آرسام پلاست راز (<https://arsamplast.com>).

جمع‌بندی بخش سوم

کروز و هلدینگ راز کو هستند. شایان ذکر است که مجموع سهام این شرکت‌ها در ایران خودرو در دوره‌ای در انتهای سال ۱۳۹۸ به بیش از ۲۴/۵ نیز رسیده بود. نقشه خلاصه شده اتصال سهام‌داری این شرکت‌ها به ایران خودرو مطابق شکل ۱۰ است.

همان‌طور که بررسی شد، شرکت‌های خصوصی که پس از اجرای قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم قانون اساسی اقدام به خرید سهام بیش از یک درصدی از ایران خودرو کردند همگی متعلق به دو شرکت قطعه‌سازی

شکل ۱۰. رابطه شرکت‌های قطعه‌سازی و ایران خودرو



مأخذ: یافته‌های تحقیق.



دارند و در ادامه به بررسی و تدقیق وضعیت سهام‌داری این شرکت‌ها و آثاری که برای مدیریت خودروسازی‌ها ایجاد کرده پرداخته می‌شود.

۱. سرمایه‌گذاری سمند

شرکت سرمایه‌گذاری سمند در سال ۱۳۸۳ تأسیس شده است. سهام‌داران این شرکت در تاریخ ۱۴۰۱/۰۶/۳۱ به شرح زیر است.

۴-۱. بخش چهارم- مالکیت شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو

یکی از پدیده‌هایی که همزمان با واگذاری سهام دولت در شرکت‌های خودروسازی پس از اجرای قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم قانون اساسی در شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا رخ داد، فروش سهام این خودروسازان به شرکت‌های زیرمجموعه آنها بود. شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو جمعاً ۲۵/۲۴ درصد سهام این شرکت را در اختیار

جدول ۱۳. لیست سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری سمند

نام سهام‌دار	درصد سهم
گروه صنعتی ایران خودرو	۶۹,۹۹
شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۳۰

مأخذ: یادداشت‌های توضیحی صورت‌های مالی شرکت سرمایه‌گذاری سمند منتهی به تاریخ ۱۳۹۹/۰۶/۳۱.

همچنین اعضای هیئت مدیره آن در تاریخ مذکور (۱۴۰۱/۰۶/۳۱) در جدول ۱۴ مشاهده می‌شود.

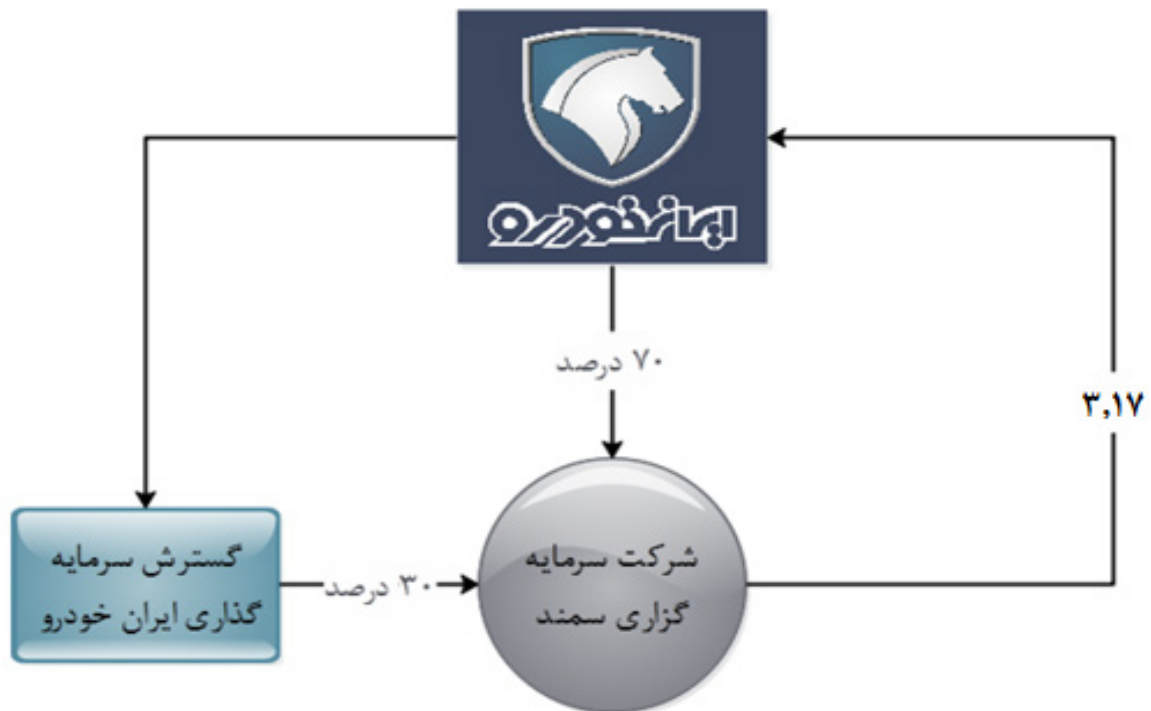
جدول ۱۴. لیست اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری سمند

اعضای هیئت مدیره	نام نماینده	سمت
گروه صنعتی ایران خودرو	عباس حاجی فتحعلی‌ها	رئیس هیئت مدیره
شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	حسن صدری	نایب رئیس هیئت مدیره
طراحی مهندسی و تأمین قطعات ایران خودرو	علی شیخی	عضو هیئت مدیره و مدیر عامل

مأخذ: همان.

همان‌طور که مشاهده می‌شود شرکت سرمایه‌گذاری سمند از شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو بوده که هم به صورت مستقیم و هم از طریق شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، تمام سهام آن را در اختیار دارد. در چنین شرایطی، شرکت سرمایه‌گذاری سمند اقدام به خرید سهام شرکت مادر خود (شرکت ایران خودرو) کرده است و یک حلقه بسته مالکیتی ایجاد کرده که شماتیک آن در شکل ۱۱ قابل مشاهده است.

شکل ۱۱. رابطه شرکت سرمایه گذاری سمند و ایران خودرو



مأخذ: همان.

۲. نگار نصر سهم

شرکت نگار نصر سهم در تاریخ ۱۳۹۰/۰۳/۰۳ تأسیس شد و در همان سال، این شرکت ۴/۶۷ درصد از سهام شرکت ایران خودرو را خریداری کرد. این شرکت به مرور سهام خود را تا سال ۱۳۹۸، تا ۵/۸ افزایش داد و در اسفندماه سال ۱۳۹۸ تمامی سهام خود از شرکت ایران خودرو را به شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو واگذار کرد.

شکل ۱۲. تاریخچه فعالیت شرکت نگار نصر سهم

شرکت نگار نصر سهم (سهامی خاص)

گزارش مالی میان دوره ای

یادداشت های توضیحی صورت های مالی

دوره مالی شش ماهه منتهی به ۳۱ شهریور ماه ۱۳۹۹

۱- تاریخچه و فعالیت

۱-۱- تاریخچه

شرکت نگار نصر سهم (سهامی خاص) تأسیس شده طی شماره ثبت ۴۰۴۲۶۸ و شناسه ملی ۱۰۳۲۰۵۵۴۷۶۹ مورخ ۱۳۹۰/۰۳/۰۳ در اداره ثبت شرکتها و مالکیت صنعتی تهران بنام شرکت نگار نصر سهم (سهامی خاص) جزء واحدهای تجاری فرعی شرکت ایران خودرو می باشد. مرکز اصلی شرکت در تهران- کیلومتر ۱۴ اتوبان تهران کرج- شهرک آزادشهر- خیابان سروآزاد- کوچه سوم غربی- شهرک پیکانشهر- روبروی آمفی تئاتر- جنب مدرسه نورهدایت- کد پستی ۱۴۹۶۷۱۴۳۹۱، می باشد.

مأخذ: یادداشت های توضیحی صورت های مالی شرکت نگار نصر سهم منتهی به تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۳۱.

از بدو تأسیس این شرکت تاکنون، سهام‌داران آن شرکت‌های زیر بوده است:

جدول ۱۵. سهام‌داران شرکت نگار نصر سهم در تاریخ ۱۳۹۹/۰۶/۳۱

درصد سهام	سهام‌داران شرکت نگار نصر سهم
۴۷	شرکت تام ایران خودرو
۲۶,۵	شرکت ایساکو
۲۶,۵	شرکت ایسیکو

مأخذ: همان.

همچنین در تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۳۱ اعضای هیئت مدیره این شرکت به شرح جدول ۱۶ است.

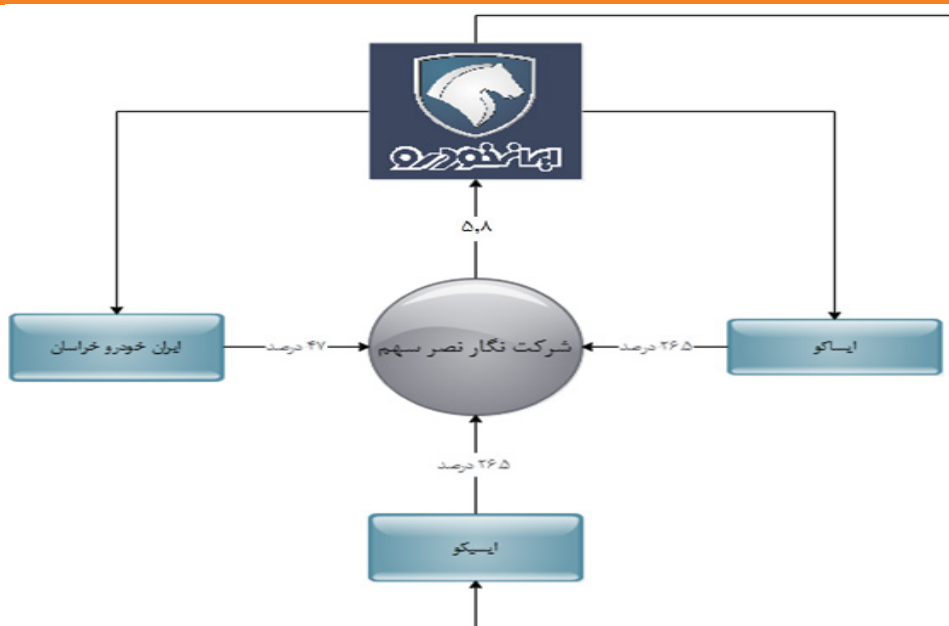
جدول ۱۶. اعضای هیئت مدیره شرکت نگار نصر سهم در تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۳۱

سمت	اعضای هیئت مدیره
رئیس هیئت مدیره	شرکت تام ایران خودرو
عضو هیئت مدیره و مدیر عامل	شرکت ایساکو
نایب رئیس هیئت مدیره	شرکت ایسیکو

مأخذ: همان.

براساس جداول فوق، تمامی سهام شرکت نگار نصر سهم، به صورت مستقیم و غیر مستقیم در اختیار شرکت ایران خودرو است و مشابه شرکت سرمایه‌گذاری سمند، این شرکت نیز به صورت چرخه‌ای سهام شرکت مادر خود را خرید کرده که در شکل ۱۳ نمایش داده شده است.

شکل ۱۳. رابطه شرکت نگار نصر سهم و ایران خودرو



مأخذ: همان.

نکته قابل توجه دیگر آن است که شرکت نگار نصر سهم از سال تأسیس تاکنون فاقد نیروی انسانی بوده و امور آن صرفاً از طریق پرسنل حق الزحمه‌ای انجام می‌گیرد و عملاً هدف از تأسیس این شرکت سهام‌داری شرکت‌های مختلف بوده است.

شکل ۱۴. تعداد کارکنان شرکت نگار نصر سهم در صورت‌های مالی منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱

۳-۱- تعداد کارکنان

شرکت در سال مالی مورد گزارش فاقد نیروی انسانی بوده و امور آن از طریق پرسنل حق الزحمه‌ای و پرسنل مرتبط با سهامداران عضو هیأت مدیره بوده است.

مأخذ: همان.

۳. گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو

شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، در انتهای سال ۱۳۹۸ با خرید سهامی که شرکت نگار نصر سهم از ایران خودرو در اختیار داشت و حدود نیمی از سهام شرکت سرمایه‌گذاری سمند از ایران خودرو، سهام‌دار حدود ۱۰/۱۹ درصد از سهام شرکت ایران خودرو شد. سهام‌داران این شرکت سهامی عام در جدول ۱۷ قابل مشاهده است.

جدول ۱۷. سهام‌داران شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو

درصد سهام		سهام‌داران شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو
۱۳۹۸/۱۲/۲۹	۱۴۰۰/۰۱/۲۹	
۴۵,۶	۴۵,۱۵	شرکت ایران خودرو
۰	۲,۲۸	گروه مالی پارسیان
۱۰,۳۱	۲,۳۴	شرکت سرمایه‌گذاری سمند
۸,۴۶	۰	بانک پارسیان
۲,۲۵	۰	صندوق با درآمد ثابت کوثر یکم
۳۳,۳۸	۵۰,۲۳	سایر سهام‌داران

مأخذ: سایت مدیریت فناوری بورس تهران.

(ایران خودرو) قرار دارد.

برای فهم آنکه شرکت گسترش سرمایه‌گذاری تا چه میزان به‌وسیله شرکت ایران خودرو کنترل می‌شود می‌توان نگاهی به اعضای هیئت مدیره این شرکت انداخت و بررسی کرد که شرکت‌های عضو هیئت مدیره، چه وضعیتی نسبت به ایران خودرو دارند؟

شایان ذکر است که سهام‌داران شرکت گسترش سرمایه ایران خودرو پس از خرید سهام شرکت ایران خودرو، در سال ۱۳۹۹ تغییر کرد و مجموع سهام شرکت ایران خودرو و سرمایه‌گذاری سمند در این شرکت از ۵۰ درصد پایین‌تر آمد. از این‌رو از طریق سهام‌داران بالای یک درصد نمی‌توان به‌سادگی قضاوت کرد که این شرکت چه میزان تحت تأثیر شرکت مادر



جدول ۱۸. اعضای هیئت مدیره شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵

اعضای هیئت مدیره در تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۲۹	نام نماینده	سمت
تام ایران خودرو	عباس ملکی طهرانی	رئیس هیئت مدیره
تهیه و توزیع لوازم یدکی ایران خودرو	ناصر مالکی	نایب رئیس هیئت مدیره
مهندسی خدمات صنعتی ایران خودرو	غلامحسین یگنجه	مدیرعامل و عضو هیئت مدیره
ایران خودرو خراسان	حمید مرادی	عضو هیئت مدیره
تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو	مهدی محمد رضائی	عضو هیئت مدیره

مأخذ: همان.

هیئت مدیره گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو را تشکیل می دهند. فهرست سهام داران این چهار شرکت به صورت جدول ۱۹ است:

همان طور که در جدول ۱۸ مشخص است، چهار شرکت تام ایران خودرو، مهندسی خدمات صنعتی ایران خودرو، ایران خودرو خراسان و تهیه و توزیع قطعات و لوازم یدکی ایران خودرو، ۴ عضو

جدول ۱۹. میزان سهام ایران خودرو در برخی از شرکت های زیر مجموعه خود

نام شرکت	نام سهام دار	میزان سهم (درصد)
تام ایران خودرو	ایران خودرو	۱۰۰
ایران خودرو خراسان	ایران خودرو	۱۰۰
مهندسی خدمات صنعتی ایران خودرو	ایران خودرو	۱۰۰
تهیه و توزیع و لوازم یدکی ایران خودرو	ایران خودرو	۱۰۰

مأخذ: یادداشت های توضیحی صورت های مالی شرکت های تام ایران خودرو، ایران خودرو خراسان، مهندسی خدمات صنعتی ایران خودرو، شرکت تهیه و توزیع لوازم یدکی ایران خودرو دوره ۶ ماهه منتهی به تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۳۱.

تولیدی کرو ز سه عضو هیئت مدیره این شرکت را تشکیل داده اند و به نظر می رسد که تصمیم بر این بوده است که یکی از شرکت های مرتبط با ایران خودرو با همکاری دو شرکت بزرگ قطعه سازی (عظام و کرو ز) سهام شرکت ایران خودرو را خریداری کند، اما در ادامه سهام داران آن دچار تغییر می شوند و شرکت عظام سهام خود را به یکی دیگر از زیر مجموعه های ایران خودرو می فروشد. تا پایان شهریور ماه سال ۱۳۹۸ و براساس آمار رسمی اعلام شده از سوی ایران خودرو به هیئت تحقیق و تفحص خودرو مجلس دهم، سهام داران شرکت سپهر کیش ایرانیان به شرح زیر است:

براساس جداول فوق، با توجه به آنکه سهام هر ۴ شرکت تام ایران خودرو، تهیه و توزیع و لوازم یدکی، ایران خودرو خراسان و مهندسی خدمات صنعتی ۱۰۰ درصد در اختیار ایران خودرو است، عملاً شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو به وسیله شرکت مادر خود (شرکت ایران خودرو) اداره می شود.

۴. سپهر کیش ایرانیان

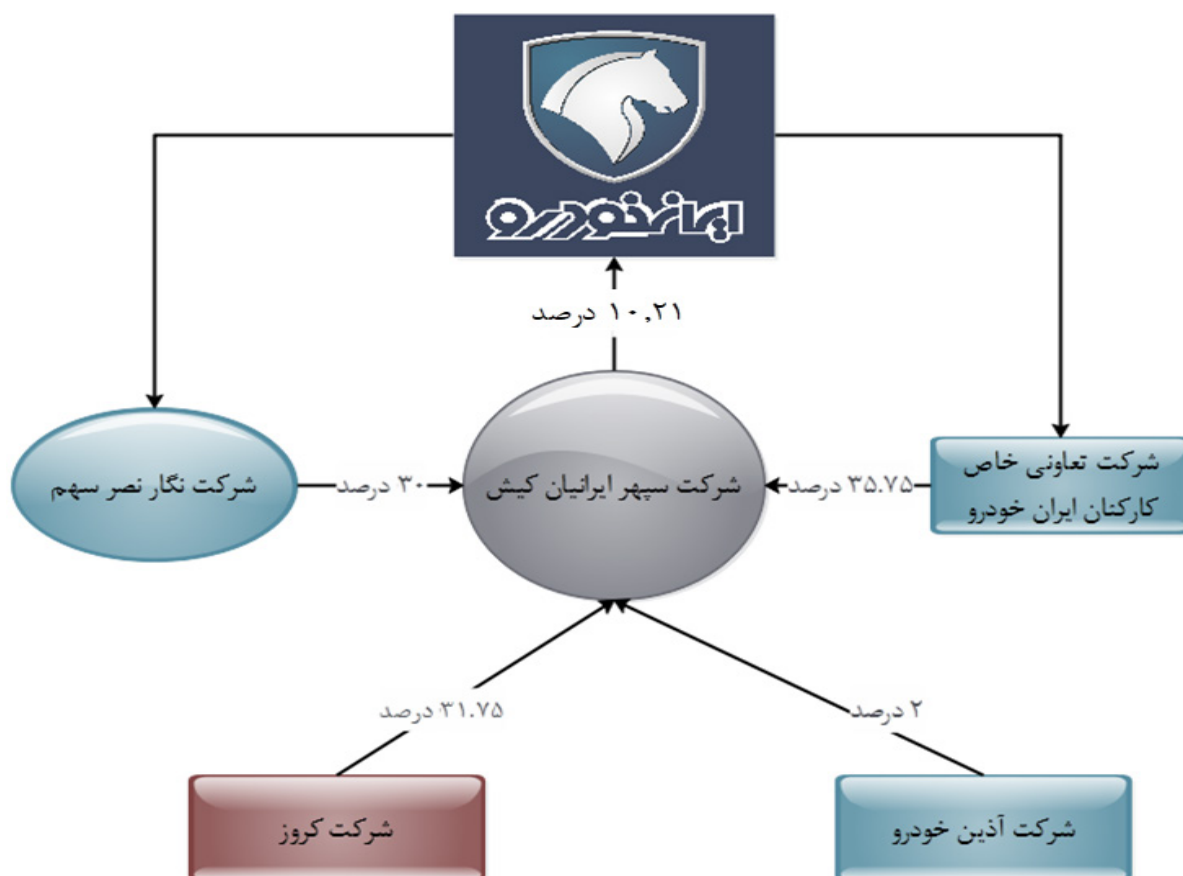
این شرکت در سال ۱۳۸۹ اقدام به خرید ۱۲ درصد از سهام شرکت ایران خودرو می کند. در سال مذکور سه شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو، سرمایه گذاری عظام و صنایع

جدول ۲۰. سهام‌داران شرکت سپهر کیش ایرانیان در تاریخ ۱۳۹۸/۰۶/۳۱

درصد سهام	سهام‌داران شرکت سپهر کیش ایرانیان
۳۵,۷۵	شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو
۳۱,۷۵	شرکت کروز
۳۰	شرکت نگار نصر سهم
۲	شرکت آذین خودرو

مأخذ: داده‌های هیئت تحقیق و تفحص مجلس دهم از شرکت‌های خودروسازی.

شکل ۱۵. ارتباط شرکت سپهر ایرانیان کیش و ایران خودرو



مأخذ: همان.

تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو، کارکنان مجموعه ایران خودرو هستند، اما برای بررسی دقیق‌تر نیاز است که اعضای هیئت مدیره آن نیز بررسی شود. اعضای هیئت مدیره این شرکت براساس آخرین تغییرات آن در تاریخ ۱۳۹۹/۰۹/۰۴ مطابق جدول ۲۱، است.

برای آنکه بتوان تحلیل کرد که شرکت سپهر ایرانیان کیش توسط چه مجموعه‌ای اداره می‌شود؟ لازم است سهام‌داران آن بررسی شود. همان‌طور که قبلاً اشاره شد، شرکت نگار نصر سهم به صورت مستقیم و غیرمستقیم به ایران خودرو تعلق دارد. سهام‌دار شرکت



جدول ۲۱. اعضای هیئت مدیره شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو در تاریخ ۱۳۹۹/۰۹/۰۴

اعضای هیئت مدیره	سمت
محمد گلچین راد	رئیس هیئت مدیره
شهاب‌الدین شمس	نایب رئیس هیئت مدیره
جواد موحدنژاد	عضو هیئت مدیره
محمدصادق محمدیاری	عضو هیئت مدیره
علی حاج کاظم لواسانی	عضو هیئت مدیره و مدیر عامل

مأخذ: سایت شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو (<http://tavonikhas.ir>).

صورت می‌پذیرد.

۵. گروه مالی پارسیان

این شرکت از سال ۱۳۹۵ تاکنون سهام‌دار ایران خودرو بوده است، اما تاکنون سهام این شرکت از ۲ درصد بالاتر نرفته است. از طرفی ۹۹/۹۹ درصد سهام گروه مالی پارسیان در اختیار بانک پارسیان است و از طرف دیگر حدود ۲۶/۵۲ درصد از سهام بانک پارسیان را شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو در تصاحب دارند. شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو و میزان سهام آنها در بانک پارسیان در جدول ۲۲، قابل مشاهده است.

مسئله جالب توجه در مورد اعضای هیئت مدیره تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو آن است که مدیرعامل و عضو هیئت مدیره قبلی این شرکت، آقای باقری، همزمان رئیس حوزه ریاست شرکت ایران خودرو نیز بود. علاوه بر آن آقای محمد گلچین راد، رئیس هیئت مدیره شرکت تعاونی خاص کارکنان، معاون توسعه منابع انسانی ایران خودرو و همچنین آقای شهاب‌الدین شمس نایب رئیس هیئت مدیره شرکت تعاونی خاص، به صورت همزمان معاون اقتصادی شرکت ایران خودرو نیز بود. از این رو عملاً با اینکه ایران خودرو سهام‌دار شرکت تعاونی خاص کارکنان نیست، اما اداره آن توسط ایران خودرو

جدول ۲۲. لیست شرکت‌های سهام‌دار بانک پارسیان که زیرمجموعه ایران خودرو هستند

سهام‌دار	درصد سهم
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۷,۱۸
شرکت سرمایه‌گذاری سمند	۵,۸۳
شرکت نگار نصر سهم	۳,۴۴
شرکت خدمات بیمه ایران خودرو	۲,۶۸
شرکت طراحی مهندسی خودرو قشم	۲,۰۵
شرکت تام ایران خودرو	۱,۱۶
شرکت تهیه و توزیع قطعات و لوازم یدکی ایران	۱,۰۷
شرکت تولیدی نیرو محرکه	۱,۰۷
شرکت تولید محور خودرو	۱,۰۳
شرکت طراحی و تولید موتور ایران خودرو	۱,۰۱
جمع	۲۶,۵۲

مأخذ: سایت شرکت مدیریت فناوری بورس تهران.

هیئت مدیره ایران خودرو را تشکیل می دهند.

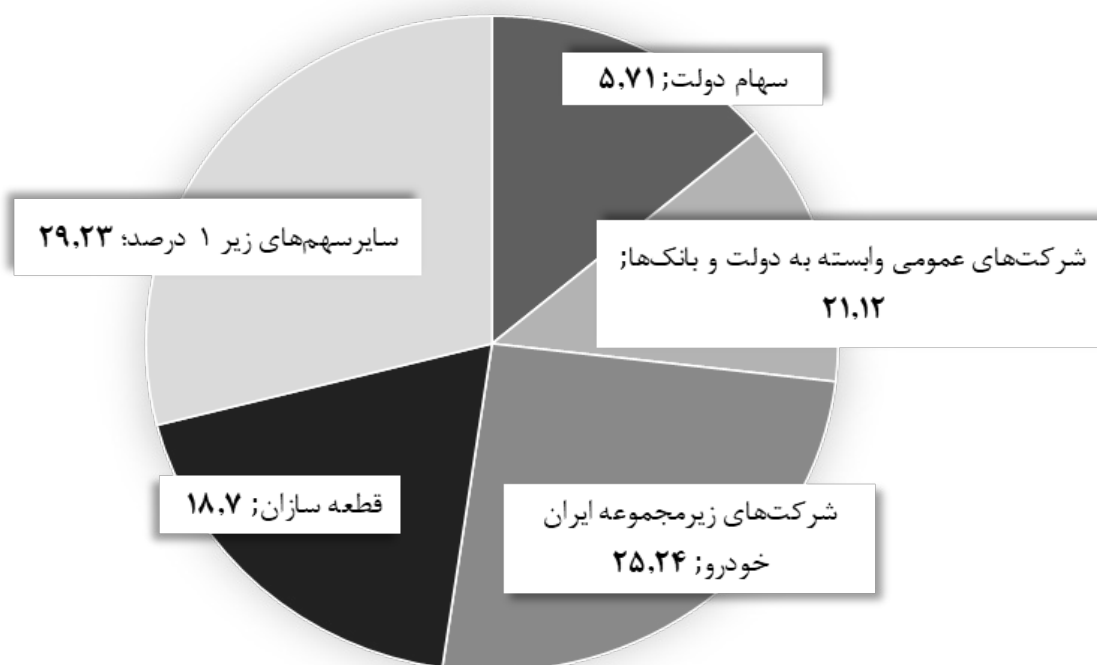
۱-۶. جمع بندی وضعیت فعلی سهامداری ایران خودرو

با توجه به توضیحاتی که در مورد سهامداران شرکت ایران خودرو ارائه شد، می توان سهامداران این شرکت را به صورت شکل ۱۶ نمایش داد.

۱-۵. بخش پنجم - سهامداران خرد زیر یک درصد

این بخش از سهامداران که شامل چندین هزار نفر می شوند، عموماً مردم عادی هستند که به صورت روزانه سهام این شرکت را خرید و فروش می کنند. این بخش از سهام ۲۹/۲۳ درصد سهام ایران خودرو را تشکیل می دهد، اما به دلیل تعدد مالکان، این بخش از سهام امکان اجماع ندارد و عملاً سایر سهامداران که در بخش های قبل ذکر شد،

شکل ۱۶. جمع بندی سهام گروه های مختلف از ایران خودرو



مأخذ: داده های حاصل از سایت سازمان مدیریت فناوری بورس تهران.

رایز کو و شرکت های وابسته به آن دو هستند مجموعاً ۱۸/۷ درصد از سهام ایران خودرو را در اختیار دارند.

۱-۷. روند تغییرات سهامداران ایران خودرو

وضعیت سهامداران شرکت ایران خودرو از سال ۱۳۸۷ همزمان با تصویب قانون اجرای سیاست های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی تا پایان سال ۱۳۹۸ به صورت جدول ۲۳ است:

همان گونه که در شکل فوق مشاهده می شود در مجموع، ۵۲/۰۷ درصد سهام شرکت ایران خودرو در اختیار بخش عمومی و شرکت های زیر مجموعه این شرکت است. به طوری که ۲۶/۸۳ درصد از سهام شرکت ایران خودرو به دولت و شرکت های عمومی غیردولتی و بانک ها اختصاص دارد. علاوه بر آن ۲۵/۲۴ درصد از سهام شرکت ایران خودرو نیز متعلق به شرکت های زیر مجموعه آن است. همچنین قطعه سازان که شامل شرکت کرو و هلدینگ



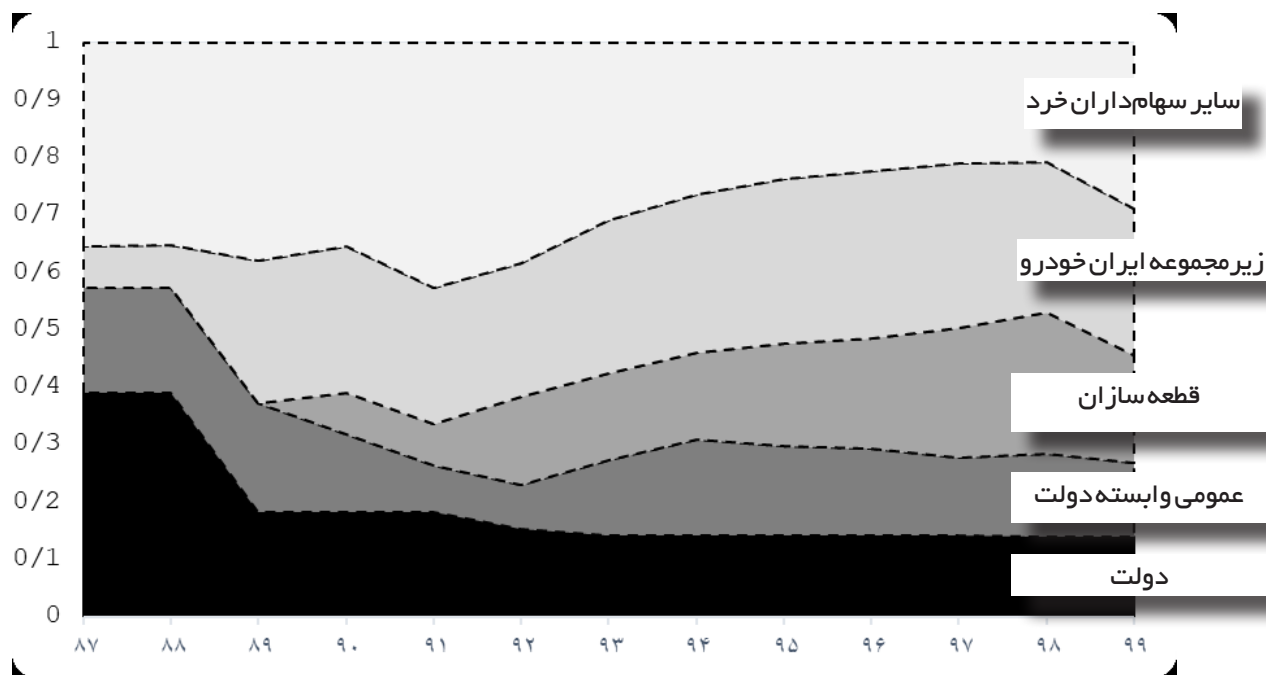
جدول ۲۳. سهام‌داران شرکت‌های خودروسازی از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۹۸ (درصد)

سال	جمع‌بندی	۸۷	۸۸	۸۹	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸
سهام دولت	۳۹,۰۰	۳۹,۰۰	۳۹,۰۰	۱۸,۱۷	۱۸,۱۷	۱۸,۱۷	۱۵,۱۷	۱۴,۰۴	۱۴,۰۴	۱۴,۰۴	۱۴,۰۴	۱۴,۰۴	۱۳,۸۴
شرکت‌های وابسته دولت	۱۸,۳۳	۱۸,۳۳	۱۸,۳۳	۱۹,۰۰	۱۳,۶۶	۸,۰۶	۷,۸۶	۱۳,۱۰	۱۶,۷۱	۱۵,۷۱	۱۵,۲۰	۱۳,۶۶	۱۴,۵۶
زیرمجموعه خودروسازان	۷,۲۶	۷,۳۸	۲۴,۷۹	۲۵,۴۶	۲۳,۸۰	۲۳,۳۷	۲۶,۶۴	۲۷,۵۶	۲۸,۶۸	۲۹,۲۵	۲۸,۵۹	۲۶,۴۰	۲۴,۴۹
قطعه‌سازان	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۷,۲۷	۷,۲۷	۱۵,۲۳	۱۵,۲۳	۱۵,۲۳	۱۷,۷۷	۱۹,۱۷	۲۲,۶۸	۲۴,۴۹
سایر سهام‌داران خرد	۳۵,۴۱	۳۵,۲۷	۳۸,۰۴	۳۵,۴۴	۴۲,۷۰	۳۸,۳۷	۳۰,۹۹	۲۶,۴۶	۲۳,۸۰	۲۲,۳۴	۲۱,۰۳	۲۰,۷۱	۲۰,۷۱
شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو													
سرمایه‌گذاری سمند	۷,۲۶	۷,۳۸	۷,۲۴	۷,۷۹	۶,۱۳	۵,۷۰	۱۰,۲۸	۱۱,۱۵	۱۰,۲۴	۱۰,۲۴	۹,۲۸	۳,۲۰	۳,۲۰
سپهر کیش ایرانیان	۰,۰۰	۰,۰۰	۱۲,۰۰	۱۲,۰۰	۱۲,۰۰	۱۲,۰۰	۱۰,۶۳	۱۰,۶۳	۱۰,۶۳	۱۰,۶۳	۱۰,۶۳	۱۰,۶۰	۱۰,۶۰
نگار نصرسهم	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۴,۶۷	۴,۶۷	۴,۶۷	۴,۶۷	۴,۶۷	۴,۶۷	۴,۹۰	۵,۶۱	۵,۸۴	۰,۰۰
سلیم	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۱۱	۰,۹۷	۰,۷۸	۰,۷۸	۰,۲۶	۰,۲۶
تعاونی اعتبار کارکنان	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۰۶	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
ترنیان سهم	۰,۰۰	۰,۰۰	۵,۵۵	۱,۰۰	۱,۰۰	۱,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱۰,۹۲
گروه مالی بانک پارسیان	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۹۴	۱,۹۹	۲,۰۶	۱,۴۲
مجموع	۷,۲۶	۷,۳۸	۲۴,۷۹	۲۵,۴۶	۲۳,۸۰	۲۳,۳۷	۲۶,۶۴	۲۷,۵۶	۲۸,۶۸	۲۹,۲۵	۲۸,۵۹	۲۶,۴۰	۲۴,۴۹
شرکت‌های عمومی وابسته به دولت													
سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری	۳,۶۱	۳,۶۱	۳,۹۸	۵,۶۱	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۴,۰۱	۳,۰۳	۳,۰۴	۳,۰۴	۳,۰۴	۳,۰۴
صندوق بازنشستگی	۵,۹۶	۵,۹۸	۶,۰۴	۴,۴۱	۴,۲۱	۳,۳۶	۴,۹۹	۴,۹۹	۴,۹۹	۴,۹۹	۴,۹۹	۴,۹۹	۴,۹۹
سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی	۸,۷۶	۸,۷۶	۸,۹۸	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
صبا تأمین	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۶۳	۱,۴۷	۱,۴۹	۱,۷۳	۰,۹۴	۰,۰۰	۰,۰۰
سرمایه‌گذاری ملی	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۳,۶۴	۳,۶۵	۳,۶۵	۳,۶۵	۳,۷۲	۴,۱۸	۴,۳۳	۴,۳۳	۴,۳۳	۵,۰۱
سرمایه‌گذاری صنعت و معدن	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۲,۰۶	۱,۲۲	۱,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
سازمان خصوصی سازی	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۳۱	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
صبا انرژی	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۶۹
توسعه بازار سرمایه	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۲,۰۹	۱,۳۰	۱,۰۲	۱,۱۱	۰,۳۶	۰,۸۳
مجموع	۱۸,۳۳	۱۸,۳۳	۱۹,۰۰	۱۳,۶۶	۸,۰۶	۷,۸۶	۱۳,۱۰	۱۶,۷۱	۱۵,۷۱	۱۵,۲۰	۱۳,۶۶	۱۴,۵۶	۱۴,۵۶
شرکت‌های قطعه‌سازی و وابسته به آنها													
تدبیر سرمایه آزاد	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
مانا نوین	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
حمیدرضا صمدی	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
آرسام پلاست راز	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
سرمایه‌گذاری بهمن	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۹۷
کیا مهستان	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۹۲	۱,۰۰
پویا همگام	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۷۶
توسعه راهبردی راز	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
مجموع	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۷,۲۷	۷,۲۷	۱۵,۲۳	۱۵,۲۳	۱۵,۲۳	۱۷,۷۷	۱۹,۱۷	۲۲,۶۸	۲۴,۴۹	۲۴,۴۹

مأخذ: گزارش فعالیت هیئت مدیره شرکت ایران خودرو از سال ۱۳۸۸ تا سال ۱۳۹۸.

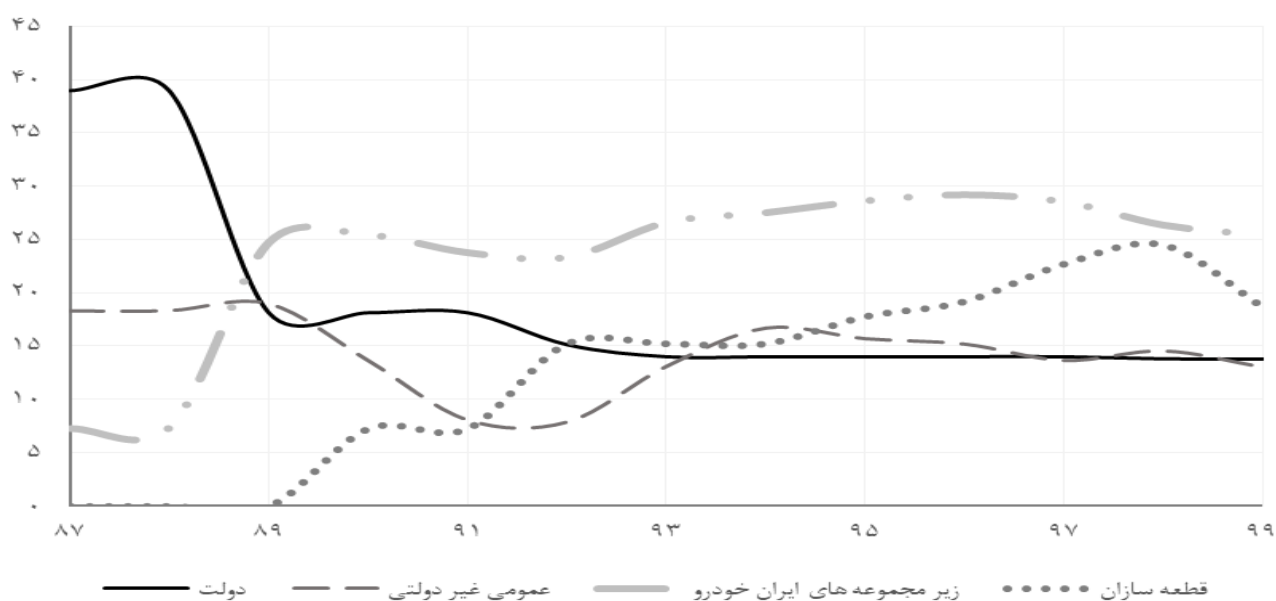
با توجه به جدول فوق، روند تغییرات سهام ایران خودرو بر اساس بخش‌های دولت، عمومی غیردولتی، شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو و قطعه‌سازان به شرح شکل ۱۷ است.

شکل ۱۷. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت ایران خودرو



مأخذ: همان.

شکل ۱۸. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت ایران خودرو



مأخذ: همان.



با توجه به نمودارهای فوق سهام گروه‌های مختلف روندهای متفاوتی را طی کرده است. سهام دولت از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۹ به بیش از نصف خود کاهش پیدا کرده است و پس از آن تا سال ۱۳۹۹ کاهش اندکی را تجربه کرده است. همزمان با کاهش سهام دولت در ایران خودرو در بازه زمانی سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۸۹، سهام شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو در این شرکت افزایش یافته و پس از سال ۱۳۸۹ تغییرات نوسانی کمی را به خود دیده است. از سال ۱۳۹۰ و همزمان با کاهش سهام شرکت‌های عمومی

غیردولتی در ایران خودرو، سهام شرکت‌های وابسته به شرکت کروزر در ایران خودرو افزایش می‌یابد و همزمان با تغییر دولت در سال ۱۳۹۲، سهام این شرکت‌ها به رشد حدود دو برابری همراه شده و پس از آن با اضافه شدن هلدینگ رایز کو، سهام آنها تا سال ۱۳۹۸ به طور مستمر افزایش پیدا می‌کند، به نحوی که در پایان سال ۱۳۹۸، این گروه از قطعه‌سازان در حدود ۲۵ درصد از سهام ایران خودرو را به خود اختصاص دادند، اما از ابتدای سال ۱۳۹۹ تاکنون و با افزایش قیمت سهام ایران خودرو، سهام این گروه با حدود ۶ درصد کاهش روبرو شده و به ۱۸/۷ رسیده است.

۲. بررسی وضعیت سهامداری شرکت سایپا

شرکت سایپا در سال ۱۳۷۴ در بورس اوراق بهادار تهران پذیرفته و در سال ۱۳۷۸، ۵۱ درصد از سهام دولت در شرکت سایپا واگذار شد.

جدول ۲۴. رویدادهای مهم مالکیتی شرکت سایپا

گروه خودرویی سایپا		
ردیف	زمان	رویدادهای مالکیتی مهم
۱	۱۳۴۵	به صورت شرکت سهامی خاص به نام شرکت سهامی تولید اتومبیل سیتروئن ایران تأسیس شد. در اداره ثبت شرکت‌ها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسیده است.
۲	۱۳۵۵	به شرکت سهامی عام تبدیل شد.
۳	۱۳۵۸	به استناد تبصره «۲» قانون حفاظت و توسعه منابع ایران مشمول بند «الف» قانون مزبور شد.
۴	۱۳۶۰	تحت سرپرستی سازمان گسترش و نوسازی منابع ایران قرار گرفت.
۵	۱۳۷۴	شرکت سایپا در بورس اوراق بهادار تهران در گروه وسائط نقلیه با نماد خسایا پذیرفته شده است.
۶	۱۳۷۸	به موجب تبصره «۳۵» قانون بودجه کشور، ۵۱ درصد سهام شرکت در بورس اوراق بهادار تهران واگذار شد.
۷	۱۳۸۱	واگذاری بخشی از سهام شرکت سایپا؛ سهم سازمان گسترش و نوسازی منابع ایران ۴۰,۰۲ درصد است.
۸	۱۳۸۷	واگذاری بخشی از سهام شرکت سایپا؛ سهم سازمان گسترش و نوسازی منابع ایران ۳۷,۷۹ درصد است.

سهامداران بالای یک درصد این شرکت در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵ به شرح جدول ۲۵ است.

جدول ۲۵. سهام‌داران بالای یک درصد این شرکت سایپا

نوع سهامداران	سهامدار/دارنده	درصد سهام
دولت	سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۱۷,۳۱
شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانک	مؤسسه صندوق حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد	۱۵,۶۰
شرکت‌های زیرمجموعه سایپا	شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا - سهامی عام	۱۶,۸۱
	شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان - سهامی خاص	۹,۷۳
	شرکت سرمایه‌گذاری سایپا - سهامی عام	۸,۸۷
	شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان - سهامی خاص	۲,۹۸
	شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی نیوان ابتکار	۱,۲۷
سهام‌داران خرد زیر ۱ درصد	سایر اشخاص حقیقی و حقوقی	۲۷,۴۳
	جمع	۱۰۰

۱۵/۶ درصد از سهام شرکت سایپا است در تاریخ ۱۳۹۱/۰۷/۲۲ به استناد قانون «ساختار رفاه و تأمین اجتماعی» و تصویب هیئت وزیران شماره ت ۴۵۳۵۲ مورخ ۱۳۹۲/۰۷/۲۲ به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی منتقل شد.

۲-۳. بخش سوم - شرکت‌های زیرمجموعه سایپا

شرکت‌های زیرمجموعه سایپا جمعاً ۳۹/۶۶ درصد سهام این شرکت را در اختیار دارند که در ادامه به بررسی هریک از این شرکت‌ها پرداخته شده است:

۱. شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی نیوان ابتکار.
براساس جدول ۲۶، تمام سهام شرکت نیوان ابتکار به شرکت مادر خود یعنی سایپا تعلق دارد.

به منظور بررسی دقیق‌تر سهام‌داران این شرکت، می‌توان آنها را به چهار بخش تقسیم کرد:

۲-۱. بخش اول - دولت

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۳۶۰ و تحت عنوان «طرح‌های مهم انقلاب» اداره سایپا را به دست گرفت و سهام دار کل شرکت شد. هم‌اکنون حدود ۱۷/۳۱ درصد سهام سایپا در اختیار این سازمان است.

۲-۲. بخش دوم - شرکت‌های عمومی وابسته به دولت

مؤسسه صندوق حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد که سهام‌دار

جدول ۲۶. لیست سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی نیوان ابتکار

نام سهام‌داران	درصد سهام
شرکت ایرانی اتومبیل سایپا	۱۰۰

مأخذ: یادداشت‌های مالی صورت‌های مالی دوره ۶ ماهه منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱.

۲-۳. شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا

شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا پیش از انقلاب و تحت نام دیروپ ایران شروع به فعالیت کرد، در سال ۱۳۶۷ نام آن به صنایع رنگ و رزین طیف سایپا تغییر کرد و در نهایت در سال ۱۳۸۳ به منظور ایجاد یک شرکت تخصصی در زمینه مدیریت بازار سرمایه به شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا تغییر نام داد.
سهام‌داران این شرکت در ۱۴۰۱/۱۰/۱۵ به صورت زیر است:



جدول ۲۷. سهام‌داران شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵

نام سهام‌داران	درصد سهم
شرکت سایپا	۶۶,۴۱
شرکت رویال صدف کیش	۱,۹

مأخذ: سایت مدیریت فناوری بورس تهران.

همان‌طور که مشاهده می‌شود، عمده سهام‌داران شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا (۶۶/۴۱ درصد) در اختیار شرکت مادر یعنی سایپا قرار دارد. همچنین اعضای هیئت مدیره این شرکت در تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۲۹ که در جدول ۲۸ آمده است همگی جزو شرکت‌های زیرمجموعه سایپا هستند.

جدول ۲۸. اعضای هیئت مدیره شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵

عضو هیئت مدیره	نماینده	سمت
بازرگانی سایپا یدک	رضا حسینی	رئیس هیئت مدیره
قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا	سیدعلی فتاحی	مدیرعامل و عضو هیئت مدیره
سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی نیوان ابتکار	حمید شهیاز	نایب رئیس هیئت مدیره
شرکت سایپا	مجید حسینی	عضو هیئت مدیره
مرکز تحقیقات و نوآوری منابع خودرو سایپا	یوسف ندیلی	عضو هیئت مدیره

مأخذ: گزارش تفسیری هیئت مدیره دوره مالی منتهی به تاریخ ۱۳۹۹/۰۹/۳۰.

خرید ۳,۸۹۹,۵۶۷,۵۶۲ سهم از شرکت سایپا را بر اساس توافقنامه فی‌مابین شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا به‌عنوان نماینده این شرکت با شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی و گروه بهمن کرد.^۱ علاوه بر این، همان‌طور که در تصویر زیر که برگرفته از یادداشت‌های صورت‌های مالی این شرکت است، شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان، فاقد کارمند تمام‌وقت است.

با توجه به موارد ذکر شده عملاً مدیریت شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا، متعلق به شرکت سایپا است.

۳. شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان

شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان، در تاریخ ۱۳۸۹/۰۳/۱۸ تأسیس شده است. این شرکت بلافاصله پس از تأسیس اقدام به

شکل ۱۹. تعداد کارکنان شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان

۱-۳- تعداد کارکنان

در سال مورد گزارش در شرکت پرسنل دائم وجود نداشته و امور شرکت توسط کارکنان شرکت گروه سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا انجام شده است.

مأخذ: همان.

۱. برگرفته از یادداشت‌های توضیحی صورت‌های مالی شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان منتهی به تاریخ ۱۳۹۸/۱۲/۲۹.

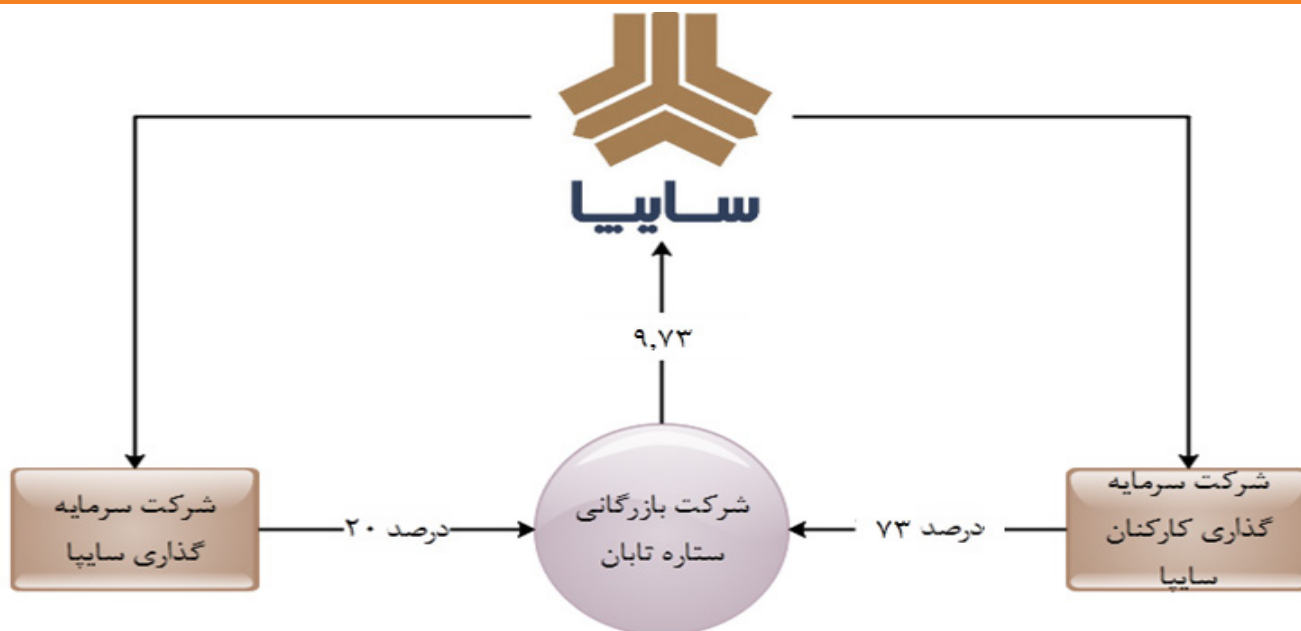
به منظور شناخت دقیق مالکیت شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان، لازم است سهام داران این شرکت مورد بررسی قرار گیرد. لیست سهام داران این شرکت در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵ به صورت جدول ۲۹ است:

جدول ۲۹. سهام داران شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان

نام سهام داران	درصد سهام
شرکت سرمایه گذاری کارکنان سایپا	۷۳
شرکت سرمایه گذاری سایپا	۲۰
شرکت صنایع تولیدی کروزر	۴
شرکت سردساز خودرو	۱
شرکت صنایع تولیدی اندیشه ایمنی خودرو	۱
شرکت آذین خودرو	۱

مأخذ: همان.

شکل ۲۰. رابطه شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان و شرکت سایپا



مأخذ: همان.

شده است، تحت تملک و مدیریت شرکت سایپا است. از این رو به منظور تدقیق مالکیت شرکت فوق لازم است که وضعیت مالکیت و مدیریت شرکت سرمایه گذاری کارکنان سایپا بررسی شود.

در میان سهام داران شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان، شرکت سرمایه گذاری سایپا و سرمایه گذاری کارکنان سایپا ۹۳ درصد از سهام این شرکت را در اختیار دارند. شرکت سرمایه گذاری سایپا همان طور که در بخش قبلی به آن اشاره



عمده سهام شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا، متعلق به کارکنان این شرکت می‌باشد، اما این شرکت توسط سایپا اداره می‌شود. برای اطلاع از این امر لازم است که نگاهی به اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا انداخته شود.

جدول ۱۳۰. اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا

نام عضو هیئت مدیره	سمت
امیر چراغعلی	مدیرعامل و عضو هیئت مدیره
حمیدرضا رستگار	رئیس هیئت مدیره
حسین نصیری	نایب رئیس هیئت مدیره
امیرحسین تابع جماعت به نمایندگی از شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا	عضو غیر موظف هیئت مدیره
احمد بذلی به نمایندگی از شرکت انرژی گستر سایپا ارون	عضو موظف هیئت مدیره و قائم مقام مدیرعامل

مأخذ: برگرفته از سایت شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا (<https://semico.ir>).

سایپا تعلق دارد. با توجه به آنچه گفته شد، مدیریت شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا تماماً توسط شرکت سایپا اداره می‌شود.

۴. شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان

شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان در تاریخ ۱۳۸۸/۱۲/۲۶ تحت عنوان شرکت توسعه خدمات خودرو تابان تأسیس شده است. سرمایه‌گذاری این شرکت در شرکت سایپا شامل ۱,۱۶۸,۸۶۲,۰۸۹ سهم می‌باشد و براساس توافقنامه فیما بین با شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا درخصوص خرید سهام شرکت سایپا طی یک فقره قرارداد با شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی ایجاد شده است.

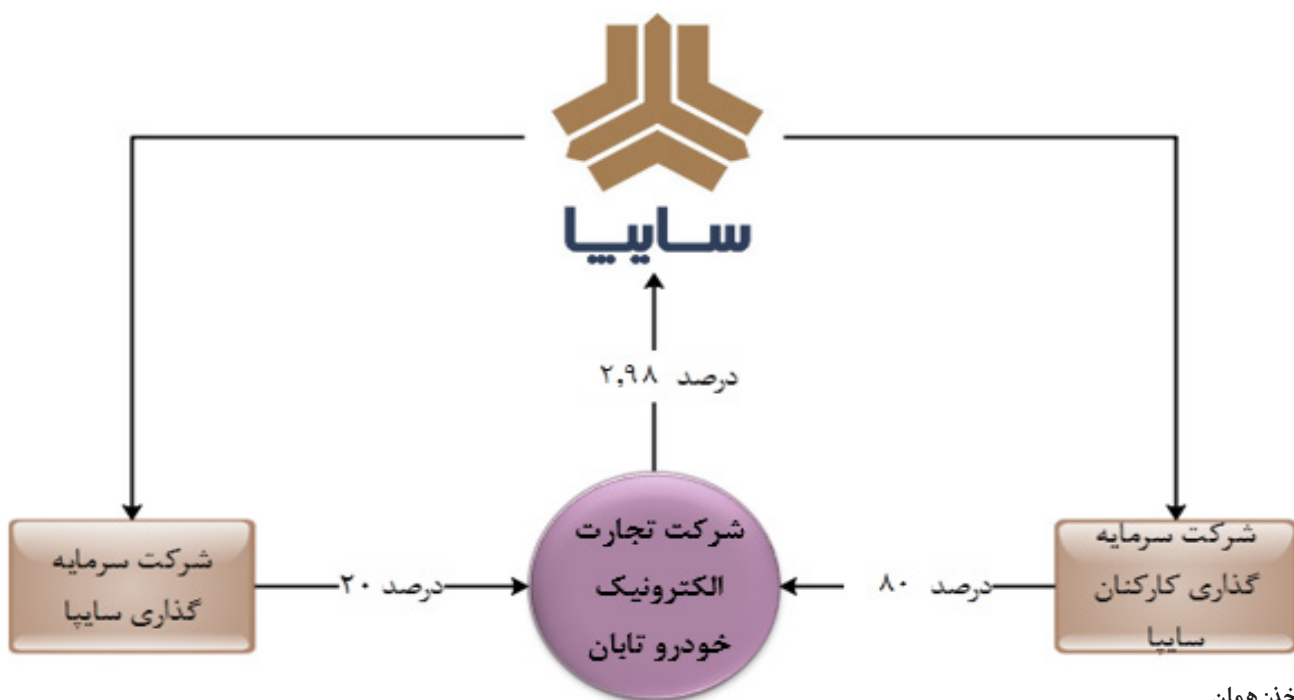
نکته قابل توجه در مورد جدول ۱۳۰ این است که از ۵ عضو هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا، آقای امیر چراغعلی مدیرعامل این شرکت، طی سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ معاون اداری و توسعه منابع انسانی گروه خودروسازی سایپا بوده است. آقای حمیدرضا رستگار، رئیس هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا، در حال حاضر عضو موظف هیئت مدیره و قائم مقام مدیرعامل در امور اجرایی شرکت سایپا است و آقای حسین نصیری نایب رئیس هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا، مدیر توسعه مدیریت و مشاور مدیرعامل شرکت سایپا است. عضو دیگر هیئت مدیره گروه سرمایه‌گذاری سایپا است که پیشتر سهام‌داری آن بررسی شده بود. عضو دیگر نیز که شرکت انرژی گستر سایپا ارون است، ۱۰۰ درصد سهامش به شرکت سرمایه‌گذاری

جدول ۳۱. سهام‌داران شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان

سهام‌داران شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان	درصد سهام
شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا	۸۰
شرکت سرمایه‌گذاری سایپا	۲۰

مأخذ: یادداشت‌های توضیحی صورت‌های مالی شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان منتهی به تاریخ ۱۴۰۰/۱۲/۲۹.

شکل ۲۱. رابطه شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان و شرکت سایپا



مأخذ: همان

خودرو تابان نیز به صورت غیر مستقیم به شرکت سایپا کاملاً وابسته است.

شایان ذکر است که شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان، فاقد کارمند دائمی است و همان طور که در تصویر زیر مشخص است، فعالیت این شرکت در سال ۱۳۹۸ تنها نگهداری سهام شرکت سایپا بوده است.

همان طور که از تصویر و جدول فوق مشخص است، سهام شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان، به دو شرکت سرمایه گذاری کارکنان سایپا و سرمایه گذاری سایپا تعلق دارد و بنابر آنچه در قسمت قبل به آن اشاره شد، هر دو شرکت سرمایه گذاری کارکنان سایپا و سرمایه گذاری سایپا توسط شرکت سایپا اداره می شود، از این رو شرکت تجارت الکترونیک

شکل ۲۲. تعداد کارکنان شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان

شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان (سهامی خاص)
یادداشت های توضیحی صورتهای مالی
دوره دو ماهه منتهی به ۲۹ اسفند ۱۳۹۸

فعالیت شرکت در سال مورد گزارش نگهداری سهام شرکت سایپا بوده و بدلیل در وثیقه بودن سهام مذکور عملیات خرید و فروش انجام نشده است و همچنین شرکت در سال مورد گزارش با توجه به روند روبه رشد قیمت سهام شرکتهای بورسی اقدام به خرید و فروش سهام نموده است .

۳-۱- تعداد کارکنان

در سال مورد گزارش در شرکت پرسنل دائم وجود نداشته و امور شرکت توسط کارکنان شرکت گروه سرمایه گذاری کارکنان سایپا انجام شده است .

مأخذ: همان



۵. شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا

این شرکت سهامی عام است و سهام‌داران شرکت سرمایه‌گذاری رنا در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵ به شرح جدول ۳۲ است:

جدول ۳۲. شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا

نام سهام‌داران	درصد سهم
شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا	۳۸,۳۱۰
شرکت گروه سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا	۱۵,۹
شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری	۸,۰۸
شرکت سرمایه‌گذاری آتیه صبا	۷,۲۹
شرکت سایپا	۲,۱۵
صندوق سرمایه‌گذاری ارزش کاروان آینده	۱,۱۴

مأخذ: سایت شرکت مدیریت فناوری بورس تهران.

با ملاحظه جدول فوق، بیش از ۵۰ درصد سهام این شرکت از طریق شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا و شرکت گروه سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا به صورت غیرمستقیم به شرکت سایپا تعلق دارد. اعضای هیئت مدیره این شرکت در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵ به شرح جدول ۳۳، انتخاب شدند.

جدول ۳۳. اعضای هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری رنا

اعضای هیئت مدیره	نام نماینده
شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا	محمد هاشم سمتی
شرکت گروه سرمایه کارکنان گذاری سایپا	فاقد نماینده
شرکت تجارت الکترونیک خودرو تابان	سمیرا راکخواه
شرکت رویال صدف کیش	محمود محمدزاده چاپشلو
شرکت ارزش آفرینان تجارت صبا	فاقد نماینده

مأخذ: همان.

نیز متعلق به گروه سرمایه‌گذاری سایپا است.^۱ از این رو ۴ عضو هیئت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری رنا، توسط شرکت سایپا اداره می‌شود.

علاوه بر ۳ شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا، گروه سرمایه کارکنان گذاری سایپا و تجارت الکترونیک خودرو تابان که بررسی شدند، ۱۰۰ درصد سهام شرکت رویال صدف کیش

۱. یادداشت‌های توضیحی صورت‌های مالی شرکت رویال صدف کیش منتهی به تاریخ ۱۳۹۹/۰۶/۳۱.

دولت تعیین و منصوب می‌شوند.

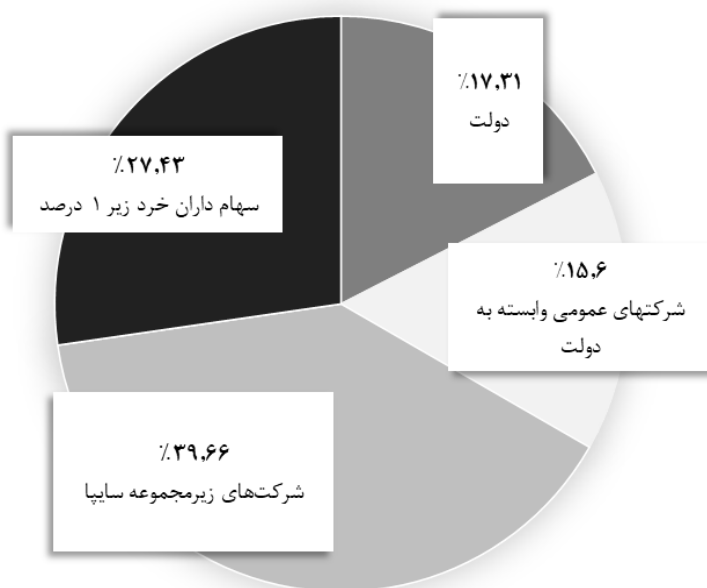
۲-۵. جمع‌بندی وضعیت فعلی سهام‌داری شرکت سایپا

با توجه به موارد گفته شده سهام‌داران شرکت سایپا را می‌توان به صورت شکل ۲۳، دسته‌بندی کرد:

۲-۴. بخش چهارم: سهام زیر یک درصد

مشابه آنچه در بخش مربوط به شرکت ایران خودرو ذکر شد این بخش از سهام شناور بوده و در اختیار هزاران نفر قرار دارد و عملاً امکان اجماع و تصمیم‌گیری از طریق این بخش از سهام وجود ندارد. از این رو عملاً تمامی اعضای هیئت مدیره شرکت سایپا متأثر از

شکل ۲۳. جمع‌بندی سهام‌گروه‌های مختلف از سایپا



مأخذ: داده‌های حاصل از سایت شرکت مدیریت فناوری بورس تهران.

سهام شرکت سایپا به دولت و شرکتهای عمومی وابسته به دولت اختصاص دارد. علاوه بر آن بیش از ۳۹ درصد از سهام شرکت سایپا، متعلق به شرکتهای زیرمجموعه آن است.

همان‌گونه که در شکل فوق مشاهده می‌شود در مجموع، حدود ۷۳ درصد سهام شرکت سایپا در اختیار بخش عمومی و شرکتهای زیرمجموعه این شرکت است. به‌طوری که حدود ۳۳ درصد از

جدول ۳۴. سهام‌داران شرکت سایپا از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۸

سال	۸۸	۸۹	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸
جمع بندی											
سهام دولت	۳۷,۷۹	۳۷,۲۰	۳۶,۷۹	۳۶,۷۹	۳۵,۷۶	۱۷,۳۰	۱۷,۳۱	۱۷,۳۱	۱۷,۳۰	۱۷,۳۰	۱۷,۳۰
شرکتهای وابسته به دولت	۳۳,۸۷	۶,۲۲	۴,۹۵	۲,۹۰	۹,۵۴	۲۲,۳۱	۲۳,۵۳	۲۲,۳۲	۲۰,۸۰	۲۰,۹۰	۱۶,۷۰
شرکتهای زیرمجموعه	۱۲,۷۳	۳۶,۱۰	۳۶,۲۵	۳۶,۲۵	۳۹,۳۰	۴۳,۹۳	۳۹,۹۸	۴۰,۲۲	۴۱,۶۰	۴۱,۵۵	۴۰,۳۰
قطعه‌سازان	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
سایر	۱۵,۶۱	۲۰,۴۸	۲۲,۰۱	۲۴,۰۶	۱۵,۴۰	۱۶,۴۶	۱۹,۱۸	۲۰,۱۵	۱۹,۳۰	۲۰,۲۵	۲۵,۷۰
شرکتهای زیرمجموعه سایپا											
سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا	۸,۸۹	۱۷,۵۸	۱۷,۷۳	۱۷,۷۳	۱۵,۰۵	۱۷,۷۳	۹,۷۲	۱۵,۳۹	۱۶,۳۰	۱۷,۴۰	۱۷,۳۰
پیشگامان بازرگانی ستاره تابان	۰,۰۰	۱۱,۹۳	۱۱,۹۳	۱۱,۹۳	۱۰,۰۰	۱۱,۹۳	۱۰,۶۰	۱۰,۶۰	۱۰,۲۰	۱۰,۲۰	۹,۹۰
توسعه سرمایه رادین	۰,۰۰	۶,۵۹	۶,۵۹	۶,۵۹	۶,۶۰	۶,۵۹	۶,۶۳	۱,۱۰	۱,۱۰	۰,۰۰	۰,۰۰

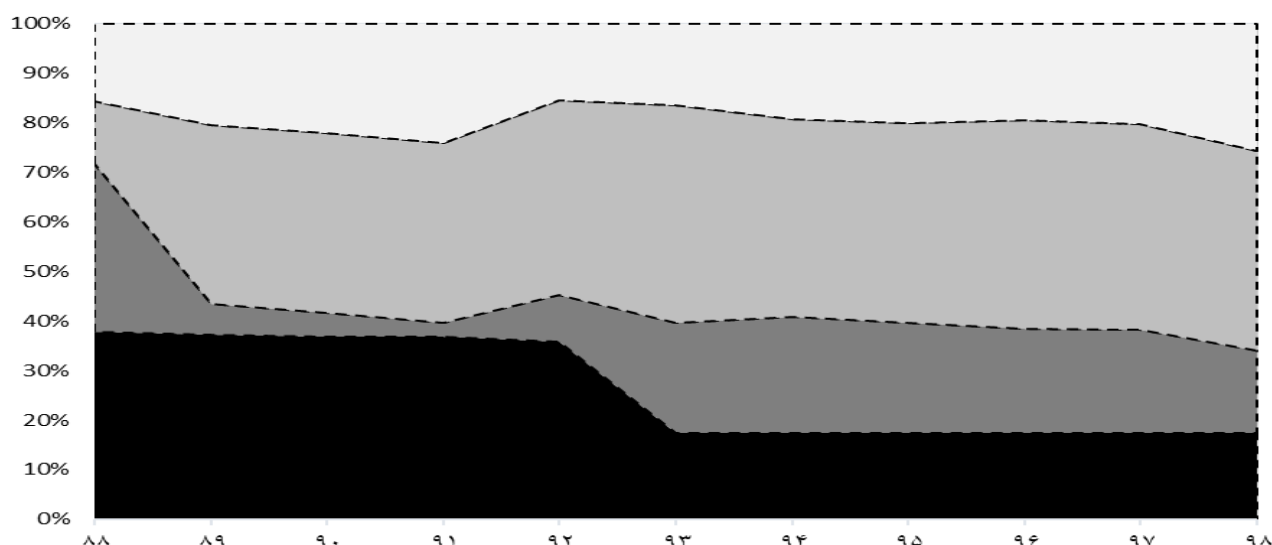


سال	جمع بندی	۸۸	۸۹	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸
سرمایه‌گذاری سایپا	۳,۸۴	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۳,۶۶	۳,۶۶	۹,۶۵	۹,۶۵	۹,۶۰	۹,۶۵	۸,۸۰
تجارت الکترونیک خودرو تابان	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۲,۸۵	۳,۰۶	۲,۳۶	۲,۳۶	۳,۰۰	۳,۰۰	۳,۰۰
سرمایه‌گذاری نیوان ابتکار	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۱۴	۰,۹۶	۱,۰۲	۱,۱۲	۱,۴۰	۱,۳۰	۱,۳۰
مجموع	۱۲,۷۳	۳۶,۱۰	۳۶,۲۵	۳۶,۲۵	۳۶,۲۵	۳۹,۳۰	۴۳,۹۳	۳۹,۹۸	۴۰,۲۲	۴۱,۶۰	۴۱,۵۵	۴۰,۳۰
شرکت‌ها و سازمان‌های عمومی وابسته به دولت												
صندوق حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱۷,۵۰	۱۷,۶۰	۱۶,۲۷	۱۵,۷۰	۱۵,۷۰	۱۵,۷۰
سازمان خصوصی‌سازی	۱,۲۵	۱,۲۵	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۷۰	۱,۰۰
سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی	۱۶,۸۷	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
صبا تأمین	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۴,۷۳	۰,۰۰	۴,۰۱	۴,۱۹	۲,۲۰	۱,۷۰	۰,۰۰
سرمایه‌گذاری ملی	۱,۱۷	۱,۹۰	۱,۹۱	۰,۰۰	۱,۹۱	۱,۹۱	۱,۹۱	۱,۹۲	۱,۸۶	۱,۹۰	۱,۸۰	۰,۰۰
سازمان خصوصی‌سازی (سهام عدالت)	۱,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
تابعه بهمن	۱۳,۵۸	۳,۰۷	۳,۰۴	۳,۰۰	۲,۹۰	۲,۹۰	۲,۹۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰
مجموع	۳۳,۸۷	۶,۲۲	۴,۹۵	۲,۹۰	۹,۵۴	۲۲,۳۱	۲۳,۵۳	۲۲,۳۲	۲۰,۸۰	۲۰,۹۰	۱۶,۷۰	۰,۰۰
شرکت‌های قطعه‌سازی												
شرکت شاسی‌ساز ایران	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۱,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰

مأخذ: داده‌های حاصل از گزارش فعالیت هیئت مدیره شرکت سایپا طی سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۸.

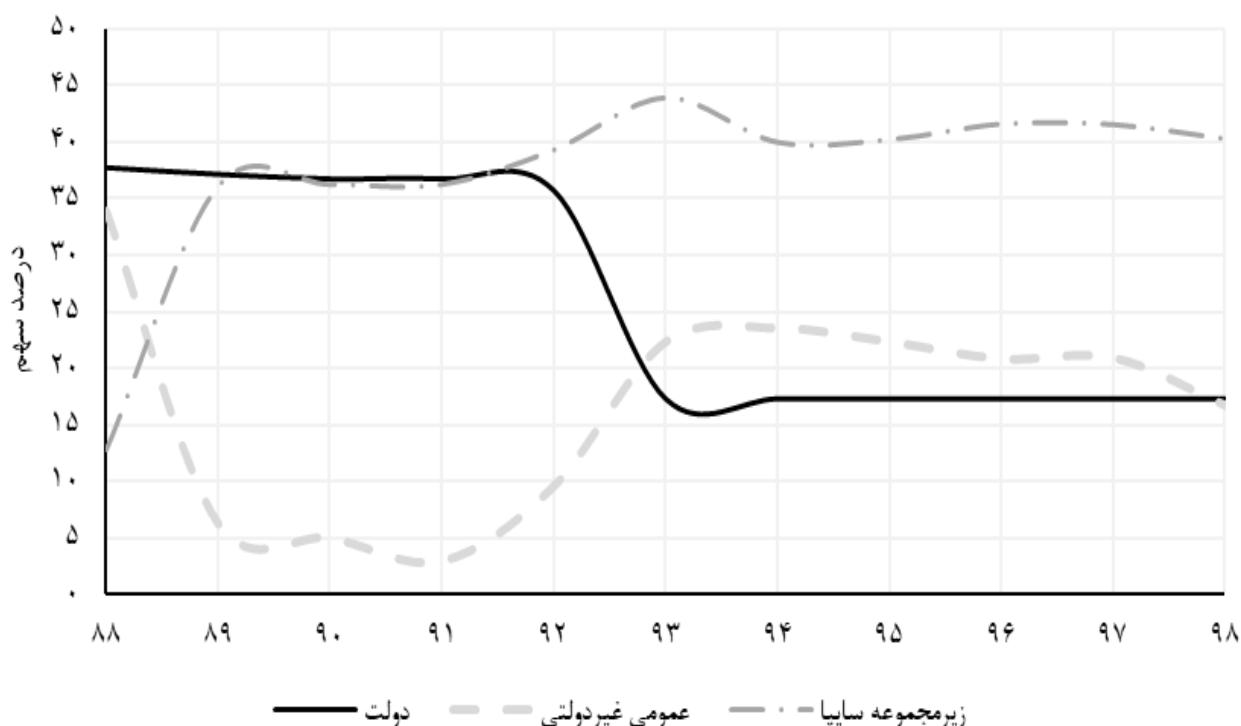
با توجه به جدول فوق، روند تغییرات سهام سایپا بر اساس بخش‌های دولت، شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و شرکت‌های زیرمجموعه سایپا به صورت ذیل می‌شود:

شکل ۲۴. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت سایپا



مأخذ: همان.

شکل ۲۵. روند تغییرات سهام گروه‌های مختلف در شرکت سایپا



مأخذ: همان.

۱۳۸۹، سهام شرکت‌های زیرمجموعه سایپا در این شرکت افزایش می‌یابد، به‌طوری که تا پایان سال ۱۳۸۹، شرکت‌های زیرمجموعه سایپا، مجموعاً سهام‌دار ۳۶ درصد از سهام سایپا می‌شوند و پس از آن تا سال ۱۳۹۸ تغییرات اندکی را تجربه کرده است.

مقارن با کاهش سهام دولت در بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳، میزان سهام شرکت‌های عمومی وابسته به دولت در سایپا مجدداً افزایش می‌یابد به‌طوری که از ۲/۹ درصد در سال ۱۳۹۱ به بیش از ۲۲ درصد در سال ۱۳۹۳ می‌رسد.

با توجه به نمودارهای فوق، سهام گروه‌های مختلف در شرکت سایپا روندهای قابل توجهی را طی کرده است. سهام دولت از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۹۲ بدون تغییر بوده و پس از آن طی سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ سهام دولت در شرکت سایپا به بیش از نصف خود کاهش پیدا کرده است و پس از آن تا سال ۱۳۹۹ تقریباً ثابت بوده است.

علاوه بر آن همزمان با کاهش سهام شرکت‌های عمومی وابسته به دولت در سایپا در بازه زمانی سال ۱۳۸۸ تا سال ۱۳۸۹ و قرار گرفتن سهم این گروه به پایین‌تر از ۵ درصد در سال

۳. تحلیلی بر ساختار سهام‌داری شرکت‌های ایران خودرو و سایپا

شرکت توسط بخش خصوصی برای ارتقای بهره‌وری آنها) رهنمون نساخت، بلکه مسائل و چالش‌های جدیدی را برای این شرکت‌ها ایجاد کرد که در ادامه به بخشی از آنها پرداخته می‌شود:

وضعیتی که در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا پس از واگذاری‌های سال ۱۳۸۷ رخ داد، نه تنها این شرکت‌ها را به اهداف پیش‌بینی شده در سیاست‌های کلی اصل چهارم قانون اساسی (خروج دولت از مدیریت این بنگاه‌ها و اداره



دستگاه‌های دولتی و شرکت‌های خودروسازی، در درازمدت می‌تواند موجب شکل‌گیری روابط ناسالم شده و توانمندی انتظام دولت را به شدت کاهش دهد.

■ بی‌ثباتی مدیریتی در صنعت خودروسازی

تأثیرپذیری از تحولات سیاسی که منجر به تغییرات مدیریتی در صنعت خودروسازی می‌شود، از دیگر مشکلات صنعت خودروسازی است. از زمان تشکیل وزارت صنایع و معادن ایران در سال ۱۳۷۹، وزیران با میانگین ۲/۷ سال در این سمت باقی ماندند. همچنین میانگین مدیریت رؤسای سازمان گسترش و نوسازی به‌عنوان اصلی‌ترین متولی دو بنگاه خودروسازی حدود ۲ سال است. به تبع این تحولات سریع مدیریتی، شرکت‌های خودروسازی هم با تحولات مدیریتی مداوم دست به گریبان هستند.

همان‌طور که در جدول ۳۵ مشاهده می‌شود، از ابتدای انقلاب تاکنون، ایران خودرو ۱۲ و سایپا ۱۳ مدیر داشته است^۲ که میانگین حضور هر مدیر کمتر از ۴ سال می‌شود. زمانی که برای برنامه‌ریزی و ایجاد تحول در یک بنگاه خودروسازی، مناسب نیست.

۲. سهام‌داری چرخه‌ای

همان‌طور که اشاره شد شرکت‌های تابعه و وابسته ایران خودرو و سایپا، بخش قابل توجهی از سهام شرکت‌های مادر را در اختیار دارند. بنابر آنچه بیان شد، شرکت‌های تابعه و وابسته ایران خودرو ۲۵/۲۴ درصد سهام ایران خودرو و شرکت‌های تابعه و وابسته سایپا بیش از ۳۹/۶ درصد سهام سایپا را در حال حاضر در اختیار دارند.

۱. ارتباط نزدیک بخش عمومی و خودروسازان؛ زمینه‌ساز ظهور روابط حامی‌پروری

روابط بیش از اندازه نزدیک بخش عمومی و خودروسازان از مهم‌ترین نتایج ساختار مالکیتی فعلی صنعت خودرو است. این نزدیکی از یک طرف به خودروسازان قدرت لابی‌گری بالایی داده و از طرف دیگر به همان اندازه خودروسازان را در برابر مداخلات دولتی آسیب‌پذیر کرده است. به عبارت دیگر، از نگاه توسعه‌ای، هم خودروسازان و هم دولت از ساختار مالکیتی فعلی به شدت متضرر می‌شوند. در ادامه به بعضی از مهم‌ترین آثار منفی نزدیکی بیش از اندازه دولت و صنعت خودروسازی پرداخته می‌شود.

■ کاهش استقلال بنگاه

استخدام‌های سفارشی، مکان‌یابی سفارشی سایت‌های تولیدی، فروش سفارشی خودرو (بازیان)، مکلف شدن به تقسیم کامل سود بین سهام‌داران بدون توجه به لزوم سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و حتی انتخاب سفارشی همکار خارجی از جمله معضلات دو خودروساز بزرگ کشور است که ریشه در نفوذهای سیاسی دارد.

■ درب‌های گردان در صنعت خودروسازی

از آثار دیگر، روابطی است که در طول زمان بین خودروسازان و مدیران دولتی ایجاد شده است. فرایندی که به آن، پدیده درب‌های گردان می‌گویند. این شرایط می‌تواند به توسعه روابط ناسالم بین بنگاه اقتصادی و دولت منجر شده و در نهایت تسخیر سیاست را در پی داشته باشد. رفت و آمد مداوم مدیران بین

۱. جابجایی نیروی انسانی از بخش عمومی (نهادهای مقررات‌گذار و ناظر حاکمیتی) به بخش خصوصی و بالعکس را پدیده «درب‌گردان» می‌گویند. این پدیده با اثرگذاری بر انگیزه نهادهای دولتی، کارایی و کارآمدی مقررات و نظارت را تحت تأثیر قرار می‌دهد.
۲. اسامی مدیران سایپا و ایران خودرو از ابتدای انقلاب تاکنون به شرح ذیل است:

مدیران سایپا	تاریخ مدیریت	مدیران ایران خودرو	تاریخ مدیریت
تورج منصوری	۱۳۶۰-۱۳۶۷	مخلص	-
منوچهر غروی	۱۳۶۷-۱۳۷۳	علی صفری	۱۳۶۱-۱۳۶۲
بهرام شریعت	۱۳۷۳-۱۳۸۰	داوود میرخانی	۱۳۶۲-۱۳۶۸
سیف‌الله ابراهیمی	۱۳۸۰	علی صفری	۱۳۶۸-۱۳۷۰
احمدقلعه‌بانی	۱۳۸۰-۱۳۸۶	تهران نژاد	۱۳۷۰-۱۳۷۳
بخزپاش	۱۳۸۶-۱۳۸۸	منوچهر غروی	۱۳۷۳-۱۳۸۱
نعمت‌الله پوستان‌دوز	۱۳۸۸-۱۳۹۱	منوچهر منطقی	۱۳۸۱-۱۳۸۸
سعید مدنی	۱۳۹۱-۱۳۹۴	جواد نجم‌الدین	۱۳۸۸-۱۳۹۲
جمالی	۱۳۹۴-۱۳۹۶	هاشم یکه‌زارع	۱۳۹۲-۱۳۹۸
چهرودی	۱۳۹۶-۱۳۹۷	فرشاد مقیمی	۱۳۹۸-۱۴۰۰
سروش	۱۳۹۷	مهدی خطیبی	۱۴۰۰-۱۴۰۱
سلیمتی	۱۳۹۷-۱۴۰۰	علیمردان عظیمی	۱۴۰۱-تاکنون
محمدعلی تیموری	۱۴۰۰-تاکنون		

سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم تحت مالکیت دولت بوده‌اند، پیش از واگذاری سهام، این شرکت‌های زیرمجموعه، دارای ماهیت دولتی و تحت اختیار دولت بودند. این مسئله موجب شده در اثر خرید سهام شرکت مادر توسط این شرکت‌های زیرمجموعه و ایجاد سهامداری چرخه‌ای، عملاً مدیریت دولتی در شرکت بلوکه شود و سهامی که این شرکت‌های زیرمجموعه از شرکت مادر دارند در اختیار دولت قرار گیرد.

مسئله مذکور باعث شده است که اعمال نظر دولت در بنگاه‌ها و دخالت در آنها بی‌واسطه و به سرعت امکانپذیر شود. که در اثر آن، اولاً شرکت‌های خودروسازی و مدیران آن کاملاً براساس منافع دولت تصمیم‌گیری می‌کنند و الزاماً منافع شرکت و سهام‌داران مردمی آن را تأمین نکنند.

ثانیاً با تغییر کلی و جزئی در دولت‌ها (تغییر رئیس‌جمهور، وزیر و...) و حتی تغییر در سایر قوا و نهادهایی که امکان چانه زنی و اعمال قدرت بر دولت دارند، صنعت خودرو دستخوش تحولات و بی‌ثباتی شود. از این رو به صورت ساختاری امکان سرمایه‌گذاری بلندمدت به‌ویژه در حوزه‌های با فناوری بالا – که به دلیل بازدهی دیر هنگام و طولانی نیازمند امنیت سرمایه‌گذاری بالایی است – در این خودروسازی‌ها کاهش یافته است. ثالثاً آنجا که دولت در ظاهر سهام خود را واگذار کرده، عملاً مسئولیت‌پذیری کمتری نسبت به زمانی که به صورت رسمی سهام‌دار ایران خودرو و سایپا بود از خود نشان می‌دهد.

■ خروج سرمایه شرکت‌های خودروسازی

خرید سهام شرکت ایران خودرو و سایپا توسط زیرمجموعه‌های آن عملاً منابع داخلی این دو بنگاه را صرف خرید سهام دولت در این دو شرکت کرده و باعث کمبود سرمایه در گردش شرکت ایران خودرو و سایپا شده است. سرمایه‌ای که می‌توانست صرف ارتقای ماشین‌آلات یا تحقیق و توسعه شود، برای خرید سهام خود بنگاه هزینه شده است! البته در بسیاری از کشورها، باز خرید سهام توسط خود شرکت تحت عنوان سهام خزانه^۲ تا اندازه مشخصی مجاز و قانونی است. ولی موضوع اصلی اینجاست که سهام خزانه حق رأی ندارد، اما سهام خریداری شده توسط شرکت‌های تابعه و وابسته دارای حق رأی است.

یعنی به جز قفل شدن بخش بزرگی از سرمایه شرکت به صورت سهام، از منظر حاکمیت شرکتی هم مسئله سهامداری شرکت‌های تابعه مشکل‌آفرین است.

از مضرات اصلی خرید سهام چرخه‌ای (خرید سهام شرکت مادر توسط شرکت‌های زیرمجموعه) ایجاد یک حلقه بسته مدیریتی در شرکت است، به طوری که در این حالت مدیران شرکت‌های زیرمجموعه داخل حلقه، مدیران شرکت مادر و مدیران شرکت مادر نیز مدیران شرکت‌های زیرمجموعه داخل حلقه را منصوب می‌کنند. وجود چرخه‌های بسته مالکیتی در شرکت‌های خودروسازی از طریق خرید سهام شرکت اصلی توسط شرکت‌های زیرمجموعه، موجب شده این بخش از سهام عملاً در اختیار دولت قرار گیرد و دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود ۵/۷۱ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷/۳۱ درصد از سهام سایپا را در اختیار دارد، اما در واقع از طریق سهام چرخه‌ای و سهام شرکت‌های عمومی غیردولتی، صاحب اختیار بیش از ۵۰ درصد از سهام این دو خودروساز شده و مدیریت آن را در دست بگیرد. موضوعی که در قوانین اکثر کشورهای دنیا یا غیرقانونی اعلام شده یا محدود به درصد محدودی آن هم بدون حق رأی شده است. برای مثال در قانون شرکتی ۲۰۱۳ هند این ممنوعیت این گونه تصریح شده است:

«هیچ شرکتی، نه خودش و نه از طریق نمایندگان خود اجازه داشتن هیچ سهمی از سهام شرکت مادر را ندارد و شرکت مادر هم اجازه اختصاص یا انتقال سهامش به شرکت‌های تابعه را ندارد و هر گونه سهامداری به این شکل باید باطل گردد».

البته طبق ماده (۲۸) دستورالعمل حاکمیت شرکتی شرکت‌های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار تهران و فرابورس ایران، مصوب سال ۱۳۹۷^۱ مالکیت سهام شرکت اصلی توسط شرکت‌های فرعی ممنوع اعلام شده است:

«شرکت نمی‌تواند تملک سهام شرکت اصلی خود را داشته باشد. شرکت‌هایی که سهام شرکت اصلی خود را در تملک دارند، باید ظرف مدت یک سال از تاریخ تصویب این دستورالعمل، سهام خود را واگذار کنند. این مدت با موافقت سازمان برای یک دوره قابل تمدید است».

در ادامه به بعضی از مهم‌ترین آثار منفی سهامداری چرخه‌ای پرداخته می‌شود:

■ تداوم احاطه کامل دولت بر شرکت‌های ایران خودرو و سایپا

از آنجا که مالکیت و مدیریت کلان شرکت‌های زیرمجموعه در سهام چرخه‌ای در اختیار شرکت مادرشان یعنی ایران خودرو و سایپا بوده و این دو شرکت نیز قبل از اجرای قانون اجرای

۱. <https://codal.ir/Reports/Attachment.aspx?LetterSerial=U6EQCUiBsyw4B4WsBOi1pQ%3d%3d>

۲. بند «ب» تبصره «۵» ماده (۲۸) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور: شرکت‌های پذیرفته شده در بورس و بازارهای خارج از بورس براساس میزان سهام شناور خود در هر یک از بازارهای مذکور و براساس مقرراتی که با پیشنهاد سازمان بورس و اوراق بهادار به تصویب شورای عالی بورس و اوراق بهادار می‌رسد، می‌توانند تا سقف ده درصد (۱۰٪) از سهام خود را خریداری و تحت عنوان سهام خزانه در شرکت نگهداری کنند. مادامی که این سهام در اختیار شرکت است فاقد حق رأی می‌باشد.



■ امکان تبانی و ایجاد انحصار در زنجیره تأمین

از آنجا که به دلیل وجود انحصار در تولید خودرو در ایران، قطعه‌سازان داخلی ناچار به همکاری با شرکت‌های ایران خودرو و سایپا هستند، سهام‌داری یکی از قطعه‌سازان در ایران خودرو می‌تواند به صورت بالقوه موجب اخلاص در تأمین قطعات و ایجاد انحصار در زنجیره تأمین از طریق تبانی در سفارش قطعات به شرکت سهام‌دار شود. این مسئله تاکنون نیز مناقشات زیادی میان قطعه‌سازان ایجاد کرده است که شکل ۳ گزارش نیز به آن اشاره دارد.

مسئله باز خرید سهام توسط خود شرکت‌های خودروسازی در دهه ۱۳۹۰ آغازی بر هزینه‌های مالی هنگفت، افزایش قیمت تمام شده و زیان انباشته این دو بنگاه شده است. براساس یافته‌های هیئت تحقیق و تفحص مجلس دهم از ایران خودرو، معادل ارزی حدود ۴۰۰ میلیون دلار در زمان خرید سهام ایران خودرو، و در شرکت سایپا معادل ۱/۷ میلیارد دلار توسط شرکت‌های زیرمجموعه برای خرید سهام شرکت سایپا به دولت پرداخت شده است،^۱ که این رقم طی این سال‌ها می‌توانست صرف تولید شود تا بدهی‌های سنگین خودروسازان پیش نیاید.

جمع‌بندی و ارائه پیشنهاد



دوران بحرانی فعلی بسیاری از مشکلات مالی این دو بنگاه را حل کند.

نزدیکی دولت و دو بنگاه خودروسازی و پدیده سهام‌داری چرخه‌ای، نه دو موضوع جدا از هم که دو پدیده مرتبط بوده و هرگونه راه‌حلی باید هر دو پدیده را با هم در نظر بگیرد. از این رو بازطراحی ساختاری داخلی به معنای تعیین تکلیف شرکت‌های تابعه و وابسته غیر مرتبط با عملیات تولید و یا غیرضروری، باید پیش‌نیاز هرگونه برنامه اصلاح ساختار مالکیتی قرار گیرد. نکته مهم در طراحی الگوی اصلاح ساختار مالکیتی این است که اولاً روابط بخش عمومی و بنگاه را به گونه‌ای تنظیم کند که روابط حامی‌پروری به حداقل برسد، ثانیاً با توجه به شرایط و بستر این صنعت، الگوی پیشنهادی برای اصلاح ساختار مالکیتی دو بنگاه خودروسازی کشور، امکان‌پذیر باشد.

واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی با در نظر گرفتن الزامات آن در راستای اصلاح رابطه سیاستگذار با شرکت‌های خودروسازی از مهم‌ترین عوامل برون‌رفت چالش‌های موجود این صنعت است. در این خصوص مطابق جدول ۳۵، رعایت الزامات برون‌بنگاهی شامل تدوین سیاست‌های توسعه صنعت خودروسازی و برقراری سازوکارهای حفظ حقوق سهام‌داران خرد به منظور جلوگیری از شکست واگذاری ضروری است. همچنین به منظور افزایش کارایی در زمان‌گذار از شرایط فعلی به حالت خصوصی نیاز است از راهکارهایی مانند واگذاری یک بنگاه و اجاره بنگاه استفاده کرد.

با توجه به مسائل بیان شده در پژوهش انجام گرفته، تسلط دولت بر دو بنگاه اصلی خودروسازی و وجود سهام‌داری چرخه‌ای، دو ویژگی بارز ساختار مالکیتی فعلی خودروسازان است. با اینکه سهم مجموعه‌های دولتی در ایران خودرو ۵/۷۱ درصد و در سایپا ۱۷/۳۱ درصد است، ولی خود سهام‌داری ایران خودرو و سایپا و نیز سهام‌داری شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و بانک‌ها باعث شده تا دولت به بزرگترین سهام‌دار این دو شرکت مبدل شود. در مجموع، حدود ۷۲/۵۷ درصد سهام شرکت سایپا و حدود ۵۲/۰۷ سهام ایران خودرو در اختیار بخش عمومی و شرکت‌های زیرمجموعه این شرکت است.

دخالل بیش از اندازه دولت و بنگاه‌های خودروسازی از مهم‌ترین پیامدهای منفی ساختار مالکیتی فعلی است. براساس شواهد موجود این موضوع به وضوح در اتخاذ تصمیمات، اهداف، چشم‌انداز، راهکارهای اجرایی و انتصاب مدیران نمایان است، به طوری که خودروسازان را در برابر مداخلات دولتی آسیب‌پذیر کرده است. مسئله مذکور باعث شده است که اعمال نظر دولت در بنگاه‌ها و دخالت در آنها بی‌واسطه و به سرعت امکان‌پذیر شود و با تغییر کلی و جزیی در دولت‌ها (تغییر رئیس‌جمهور، وزیر و...) و حتی تغییر در سایر قوا و نهادهایی که امکان چانه‌زنی و اعمال قدرت بر دولت دارند، صنعت خودرو دستخوش تحولات و بی‌ثباتی شود. همچنین سهام‌داری چرخه‌ای از دیگر مهم‌ترین پیامدهای منفی ساختار مالکیتی فعلی است که باعث قفل شدن بخش عظیمی از سرمایه دو بنگاه خودروسازی به شکل سهام خودشان شده است. سرمایه عظیمی که می‌تواند به خصوص در

۱. گزارش کامل هیئت تحقیق و تفحص مجلس دهم از شرکت‌های خودروسازی.

جدول ۳۵. خلاصه آثار و پیامدهای ساختار مالکیتی دو بنگاه خودروسازی

کاهش استقلال بنگاه: یکی از دلایل اصلی اثرپذیری از دولت و نفوذهای سیاسی مدیران خودروسازی، نزدیکی این صنعت به دولت و فقدان استقلال مدیران آن است.	تسلط بیش از اندازه دولت بر دو بنگاه خودروسازی
ظهور پدیده درب‌های گردان: رفت و آمد مدیران دولتی به شرکت‌های خودروسازی، موجب ایجاد تعارض منافع و ظهور پدیده درب‌های گردان در این صنعت شده است.	
بی‌ثباتی مدیریتی: مدیران خودروسازی از تغییرات سیاسی در امان نبوده و معمولاً با تغییر دولت، مدیران خودروسازی نیز تغییر می‌کند.	
قفل شدن سرمایه شرکت: حجم زیادی از نقدینگی شرکت ایران خودرو و سایپا، از طریق شرکت‌های تابعه و وابسته صرف خرید سهام خودشان شده است.	سهام‌داری چرخه‌ای
ایجاد حلقه بسته مدیریتی: با وجود شرکت‌های تابعه و وابسته متعدد و داشتن کرسی در هیئت مدیره شرکت اصلی، نوعی حلقه بسته مدیریتی ایجاد شده که می‌تواند زمینه‌ساز روابط ناسالم باشد.	
تداوم احاطه کامل دولت بر شرکت‌های ایران خودرو و سایپا: علی‌رغم تأکید قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم بر الزام دولت به کاهش سهام خود در شرکت‌های خودروسازی، به خاطر وجود پدیده سهام‌داری چرخه‌ای و سهام‌داری شرکت‌های عمومی، دولت توانسته تسلط خود بر مالکیت و مدیریت دو بنگاه خودروسازی را حفظ کند.	

کنونی که دولت اقدام به اجرای فرایندهای واگذاری شرکت‌های خودروسازی کرده است، مشخص نیست که این اقدام در واکنش به چه مسئله‌ای صورت گرفته و اهدافی که از این کار دنبال می‌کند چیست؟ در فقدان چنین اهدافی و پیش از وجود یک استراتژی مورد وفاق در بین گروه‌های کارشناسی و سیاسی، ادامه فرایند واگذاری تنها منجر به افزایش سطح آشفتگی در صنعت خودرو و سیاستگذاری این بخش می‌شود. زیرا در صورت عدم وجود این وفاق به دلیل تعدد و تداخل نهادهایی که امکان تصمیم‌گیری در حوزه صنعت خودرو دارند، خصوصی‌سازی در فرایند خود به محل نزاع گروه‌ها و نهادهای مختلف با تفکرات متفاوت تبدیل خواهد شد و این فرایند عملاً از آنچه در ابتدا برنامه‌ریزی شده بود فاصله خواهد گرفت و در نهایت نه تنها به بهبود وضعیت خودروسازان منجر نخواهد شد، که محیط نهادی آنها را بیش از پیش با مانع روبرو خواهد کرد.

مسئله مهم دیگر آن است که پیش از هر نوع واگذاری باید اکوسیستم صنعت برای حرکت بخش خصوصی به سمت اهداف مدنظر هموار شده باشد و متناسب با آن سیاست‌های صنعتی طراحی شود.

۴-۱. الزامات واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی

نکته قابل توجه در زمینه واگذاری شرکت‌های دولتی این است که خصوصی‌سازی به‌خودی خود یک هدف نیست، بلکه ابزاری است برای دستیابی به اهدافی از پیش تعیین شده و حتی دارای یک فرم اجرایی یکسان و از پیش مشخص نیست، بلکه براساس چالش‌ها و مسائلی که هر شرکت با آن روبروست و اهدافی که سیاستگذاران دنبال می‌کنند، قالب‌های متفاوتی از واگذاری قابلیت اجرا دارد. به‌منظور جلوگیری از شکست واگذاری و عدم تکرار تجربیاتی مانند واگذاری شرکت‌های هیپکو، ماشین‌سازی تبریز و ... نیاز است الزام‌هایی برای این مهم در نظر گرفته شود که در ادامه به آن پرداخته می‌شود.

■ تدقیق چشم‌انداز و تدوین سیاست‌های توسعه صنعت خودروسازی

خصوصی‌سازی صنعت خودرو باید در واکنش به یک مسئله مشخص و با مجموعه‌ای از اهداف روشن انجام شود تا بتوان این سیاست (خصوصی‌سازی) را ارزیابی کرد و در صورت لزوم اجرای آن، شکل اجرای متناسب با آن را نیز طراحی کرد. در شرایط



شوند و اختیارات و مسئولیت‌های هر کدام بازتعریف شود.

■ تقویت ابزارهای سیاستگذاری و نظارتی دولت

مسئله بسیار مهم دیگر آن است که صنایع خودروسازی در ایران به دلیل گردش مالی بسیار زیاد (حدود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان در سال) و تعداد بالای نیروی کار آن (در دو شرکت ایران خودرو و سایپا مجموعاً بیش از ۹۹ هزار نیروی کار مشغول به فعالیت هستند) در صورت واگذاری به بخش خصوصی، باید سیاستگذار بخش خودرو از ابزارهای سیاستگذاری مناسب بهره‌مند باشد تا بتواند نقش هدایتگری خود را برای دستیابی به اهداف مورد نظر اعمال کند. از این رو ضروری است که پیش از هرگونه اقدام به واگذاری، ابزارهای سیاستگذاری و نظارتی دولت تا حد قابل قبولی ایجاد و به نقطه کارایی رسیده باشد.

■ اصلاح نظام قیمتگذاری

قیمتگذاری اشتباه در سال‌های اخیر یکی از عوامل اصلی ایجاد بیش از ۱۲۰ هزار میلیارد تومان^۱ زیان انباشته در دو گروه ایران خودرو و سایپا بوده است. در صورتی که تعیین قیمت دستوری همراه با زیان بنگاه خصوصی شود، سبب بروز چالش‌های اساسی در سطح جامعه و شکست واگذاری می‌شود. در این وضعیت بنگاه با کاهش تولید یا با استفاده از ابزارهایی مانند نیروی کار می‌تواند به نهاد قیمتگذار فشار وارد کند. این موضوع نارضایتی مصرف‌کننده را نیز در پی خواهد داشت و ممکن است سبب بروز چالش‌های اساسی در سطح جامعه شده و موجب شکست واگذاری شود.

نکته قابل توجه دیگر آن است که وضعیت قیمتگذاری محصولات شرکت‌های خودروسازی پس از یکسال از شروع دولت هنوز در حاله‌ای از ابهام قرار دارد. علاوه بر آن به اذعان وزارت صنعت، معدن و تجارت بخشی از محصولات شرکت‌های ایران خودرو و سایپا با قیمتی کمتر از هزینه تمام‌شده آنها به فروش می‌رسد که این مسئله موجب می‌شود که اولاً در شرایط فعلی به دلیل زیان‌دهی ناشی از قیمتگذاری اشتباه، این شرکت‌ها، مشتریان بسیار محدودی داشته باشند و احتمالاً صرفاً قطعه‌سازان تمایل به خرید سهام شرکت را خواهند داشت تا از این طریق شبکه تولید قطعات خود را گسترش دهند، ثانیاً هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا در این شرایط از ارزش پایین‌تری برخوردار خواهند بود و با قیمت پایین‌تری از آنچه باید، فروخته خواهند شد.

پیش‌نیاز این مسئله ایجاد چشم‌انداز و راهبرد بلندمدت با ثبات در بین گروه‌های مختلف سیاسی و کارشناسی است تا ضمن کاهش سطح تعارضات میان آنها بتوان به طراحی سیاست‌های صنعتی متناسب با آن پرداخت. شایان ذکر است که برای تحلیل رفتار صنعت خودروسازی پس از واگذاری، نیاز است سیاست‌های حاکم بر این صنعت و نظام انگیزشی متناظر با آن را مورد بررسی قرار داد.

در شرایط فعلی که سیاست تعرفه واردات خودرو و قطعات آن، استاندارد، قیمتگذاری و اسقاط، عمده ابزارهای سیاستی برای مهندسی انگیزه‌های اقتصادی طی ۳ دهه گذشته در ایران را تشکیل داده‌اند، بر خلاف آنچه تصور می‌شود، مجموعه این سیاست‌ها در کنار یکدیگر تشویق‌کننده خودروسازان برای حرکت به سمت کاهش تولید خودروهای ارزان قیمت‌تر و افزایش تولید خودروهای گران قیمت، عدم سرمایه‌گذاری برای تغییر پلتفرم‌های قدیمی و طراحی پلتفرم‌های جدید، عدم تغییرات جدی در مدل خودروها، داخلی‌سازی پایین و کاهش کیفیت مواد و قطعات بوده است. از این رو واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی در چنین اکوسیستمی و با در نظر داشتن این نکته که بخش خصوصی تحت تأثیر منافع سهام‌داران خود مدیریت می‌شود، ممکن است منجر به بهبود وضعیت مالی و سوددهی بیشتر آنها شود، اما نه تنها اهداف مدنظر حاکمیت از جمله توسعه نشان داخلی، طراحی و تولید خودروهای به روز با استفاده از زنجیره ارزش داخلی را برآورده نخواهد کرد، بلکه به شکل فزاینده‌ای از آن اهداف دور خواهد شد.

■ باز معماری نهادی بر مبنای سیاست‌های صنعتی بخش خودرو

بر اساس قوانین و آیین‌نامه‌های مرتبط با صنعت خودرو بیش از ۲۰ نهاد حاکمیتی در حوزه خودرو توان تصمیم‌گیری دارند که این مسئله موجب شده است که امکان راهبری واحد برای این صنعت وجود نداشته باشد. نهادهای موازی در تصمیم‌گیری برای این صنعت انسجام سیاستی را از آن سلب کرده است. نکته مهم در بررسی نظام تصمیم‌گیری خودرو این است که در این معماری، نهادهایی با ساختار منافع متضاد با یکدیگر شکل گرفته که امکان راهبری صنعت خودرو در یک جهت را سخت و یا غیرممکن می‌کند. از این رو نیاز است به منظور امکان هدایتگری برای دولت در صنعت خودرو، پیش از ورود به فرایند واگذاری و اعطای نقش ناظر و هدایتگر به دولت، سازمان‌های تصمیم‌گیر در صنعت خودرو با هدف پیگیری سیاست‌های صنعتی بخش خودرو، باز معماری

۱. صورت‌های مالی حسابرسی شده گروه سایپا و ایران خودرو، سال ۱۴۰۰.

برای واگذاری مطلوب سهام شرکت‌های خودروسازی وجود نداشته باشد، می‌توان مدیریت این بنگاه‌ها را در قالب قراردادی مدون و مشخص که کلیه انتظارات خود را در آن مشخص کرده باشد به بخش خصوصی واگذار و صرفاً بر نحوه اجرای قرارداد نظارت کرد.

ب) قرارگیری دولت در جایگاه نظارتی در حاکمیت شرکتی بنگاه‌ها

حق رأی دولت در شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا از جمله «حقوق غیر مالی» ناشی از مالکیت سهام است. در دوره گذار پیشنهاد بر تمرین خصوصی‌سازی به صورتی است که حقوق غیرمالی دولت از جایگاه تصمیم‌سازی (داشتن اکثریت کرسی‌های هیئت مدیره با حق رأی) به جایگاه نظارتی انتقال یابد. در این صورت برای مثال ۲ کرسی از ۳ کرسی، دولت در هیئت مدیره شرکت‌های خودروساز بدون حق رأی در جلسات هیئت مدیره شرکت کند تا به صورت تدریجی ضمن محک و تمرین بخش خصوصی در مدیریت شرکت‌ها، شرایط واگذاری مهیا شود.

ج) واگذاری سهام یک بنگاه در صورت اصرار دولت بر واگذاری

با توجه موارد مطرح شده در خصوص تهدیدهای موجود در مسیر واگذاری به منظور افزایش احتمال موفقیت و کاهش حساسیت‌ها و در صورت اصرار دولت بر اجرای سریع واگذاری، می‌توان در شروع و قبل از برآورده شدن تمام الزام‌های واگذاری، فقط سهام یک بنگاه را واگذار کرد.

با توجه به موارد فوق ضروری است که پیش از شروع فرایند واگذاری، دولت ضمن تدقیق چشم‌انداز و تصویر مطلوب خود از صنعت خودروسازی در ایران، سیاست‌های توسعه این صنعت را تدوین و رویه‌های متناظر با آن را جاری کرده باشد و پس از آن به واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی اقدام کند.

■ تقویت رقابت پذیری منطقه‌ای

توانایی کشور در ایجاد محیطی برای خلق مزیت نسبی توسط خودروسازها از عوامل مؤثر بر رشد مستمر این صنعت است و دولت در ایجاد چنین محیطی نقش محوری دارد. ایجاد بسترهای لازم با هدف افزایش قابلیت صادرات محصولات خودرویی به کشورهای منطقه در این زمینه ضروری است و باید از انگاره افزایش تعداد خودروسازان داخلی و ایجاد رقابت داخلی به سمت ایجاد رقابت منطقه‌ای حرکت شود. با وجود این بستر، شرکت‌های خودروساز برای ورود به بازارهای مختلف از جمله کشورهای همسایه برنامه‌های متناسب را برای سودآوری محصولات خود طراحی خواهند کرد.

■ برقراری سازوکارهای حفظ حقوق سهام‌داران

۲۹/۲۳ درصد از سهام ایران خودرو و ۲۷/۴۳ درصد از سهام سایپا در اختیار سهام‌داران خرد قرار دارد، این سهام‌داران حتی نقشی حداقلی نیز در تعیین هیئت مدیره و نظارت بر عملکرد مدیرعامل ندارند. در نتیجه ممکن است در اثر برخی از تصمیمات مدیرعامل یا هیئت مدیره حقوق این سهام‌داران تضییع شود. پیاده‌سازی قواعد حاکمیت شرکتی قبل از واگذاری بنگاه می‌تواند به حفظ حقوق سهام‌داران خرد کمک کند.

■ لزوم استفاده از راهکارهای زمان گذار

به منظور ایجاد بهبود در فرایند واگذاری شرکت‌های خودروسازی می‌توان از راهکارهایی در حد فاصل زمان گذار از حالت فعلی به حالت واگذاری کامل استفاده کرد و به نوعی پیش از انجام واگذاری آن را تمرین کرد، که در ادامه به برخی از آنها اشاره می‌شود:

الف) تفکیک مدیریت از مالکیت

در صورتی که بر حسب ارزیابی‌های صورت گرفته شرایط لازم



منابع و مآخذ



۱. سایت کدال، گزارشات توضیحی و صورت‌های مالی شرکت‌های مدنظر.
۲. سایت مدیریت فناوری بورس تهران.
۳. سایت شرکت تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو.
۴. داده‌های هیئت تحقیق و تفحص مجلس دهم از شرکت‌های خودروسازی.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc@majles.ir