

شرط وزیر صمت برای واگذاری سهام خودروسازان

به گزارش صدای تجارت، دیروز (شنبه)، سیدرضا فاطمی‌امین (وزیر صنعت، معدن و تجارت) میزبان انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازی و نیرومحرکه در محل این سازمان (وزارت صنعت، معدن و تجارت) شد.

وی ضمن تاکید بر اینکه اهلیت داشتن خریداران به‌عنوان شرط اصلی و ابتدایی در واگذاری دو سهام ایران‌خودرو و سایپا مطرح است، خاطرنشان کرد: موضوع دیگری که در این مورد توجه قرار گرفته، تمهیداتی است که برای دوران گذار در تغییر سهامداران شرکت‌های خودروساز اندیشیده خواهد شد. برای صنعت خودرو برنامه‌ای دو ساله در نظر گرفته شد که از مهرماه سال ۱۴۰۰ آغاز شده و اطمینان داریم که با همراهی و همکاری وزارت صمت، خودروسازان، قطعه‌سازان و دیگر بخش‌های مرتبط این صنعت، به جایگاه قابل‌قبولی در این حوزه خواهیم رسید.

مدیریت شرایط بحرانی صنعت خودرو طی ماه‌های اخیر

وزیر صنعت، معدن و تجارت بر ضرورت آگاهی‌بخشی پیرامون اتفاقاتی مثبت در کنار اصلاح ایرادها و کاستی‌های صنعت خودرو کشور، تاکید کرد و گفت: طی چند ماه اخیر شرایط بحرانی صنعت خودرو به‌ویژه در بخش خودروهایی ناقص موجود در پارکینگ‌ها و همچنین معوقات خودروسازان، مدیریت شد و به شرایط بسیار بهتری رسید. ضمن اینکه تیراژ تولید نیز در دو خودروساز بزرگ کشور به هدفگذاری صورت گرفته بسیار نزدیک شده است؛ همین موضوع می‌تواند نقاط امیدبخشی برای اجرای برنامه دو ساله وزارت صنعت، معدن و تجارت در صنعت خودرو باشد.

فاطمی‌امین یادآور شد: چندی پیش در تشریح برنامه‌های وزارت صمت برای صنعت خودرو، بر افزایش تیراژ تولید تاکید و اعلام شد که قیمت تمام شده خودرو با نرخ ثابت را نیز کاهش خواهیم داد؛ به این معنا که قیمت تمام‌شده تولید خودرو در کشور ۱۵ درصد کمتر از افزایش نرخ تورم خواهد بود اما برداشت درستی از این صحبت انجام نشد و گاهی مورد بازخواست قرار می‌گیریم که کاهش ۱۵ درصدی قیمت خودرو چه شد؟!

تلاش قطعه‌سازان بعضاً نادیده گرفته شد

در این دیدار، اعضای هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور نیز نظرات و پیشنهادهای خود در رابطه با وضعیت فعلی صنعت خودرو به ویژه الزامات و پیشنیازهای واگذاری سهام خودروسازان و تحقق برنامه تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۱ را مطرح کردند.

از جمله موضوعهای مطرح شده توسط قطعه‌سازان کشور، شرایط نامناسب صنعت خودرو در اذهان عمومی و رسانه‌ها بود؛ به شکلی که اقدامات سازنده در صنعت خودرو انجام می‌شود اما در فضای عمومی و رسانه‌های کشور بدان توجه لازم نشده و تنها به ضعف و ناتوانی‌ها اشاره می‌شود؛ این درحالیست که قطعه‌سازانی داریم که در شرایط سخت تحریم و کرونا، برای فعال نگه داشتن واحد تولیدی و ادامه اشتغال کارگران خود، حتی خانه‌هایشان را فروختند.

در ادامه فعالان صنعت قطعه‌سازی کشور نگرانی‌های خود در بحث واگذاری سهام خودروسازان را نیز مطرح و ابراز امیدواری کردند؛ اهلیت، توانائی و تعهد خریداران سهام خودروسازان با دقت و حساسیت کافی مورد بررسی قرار گیرد.

به شرط رفع چالشها و موانع، ظرفیت تولید خودرو کشور بالغ بر ۲ میلیون دستگاه خواهد بود

در گزارشی که از وضعیت صنعت خودرو نیز ارائه شد، ضمن یادآوری آمار تولید خودروسازان کشور در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۶، اعلام شد: توان و ظرفیت واقعی زنجیره تأمین خودرو ایران، مشروط بر رفع موانع و چالشها، برای تولید دو میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال است.

۱۱۰ هزار میلیارد تومان زیان‌انباشته دو خودروساز بزرگ تا پایان سال ۱۴۰۰

زیان انباشته دو خودروساز کشور در پایان سال ۱۴۰۰ حدود ۱۱۰ هزار میلیارد تومان اعلام شد. این میزان زیان سبب از دست رفتن بخش عمده‌ای از نقدینگی شده و ابرچالش بدهی معوق به قطعه‌سازان را به وجود آورده است. عامل اصلی این اتفاق، قیمت‌گذاری دستوری و غیرکارشناسانه خودرو طی سال‌های گذشته است.

همچنین براساس این گزارش، مطالبات تعیین تکلیف نشده زنجیره تأمین داخلی از خودروسازان ۴۵ هزار میلیارد تومان است که از این رقم، حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان، مطالبات معوق تعیین تکلیف نشده است.

در ادامه انجمن صنایع همگن قطعه سازی کشور، راهکارهایی برای ارتقا کیفی خودروهای ساخت داخل پیشنهاد کرد که انتخاب قطعه‌سازان تراز اول در هر خودرو، عدم ایجاد منابع موازی برای تامین قطعات، تامین مواد اولیه با کیفیت مرغوب و کافی داخلی با قیمت مناسب، عقد قرارداد متناسب با قیمت کارشناسی و منطقی و آنالیز قیمت عادلانه، پرداخت به موقع مطالبات قطعه‌سازان و حمایت برای سرمایه‌گذاری در تجهیزات، ماشین‌آلات، دانش فنی و فن‌آوری تولید قطعات هم‌تراز با استانداردهای روز دنیا از جمله راهکارهای پیشنهادی بود.

همچنین الزامات و پیش‌نیازهای تحقق برنامه تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۱ مورد بررسی قرار گرفت و بیان شد: تامین سرمایه در گردش مورد نیاز، یکی از شروط اصلی برای اجرای این برنامه است. علاوه بر افزایش نقدینگی، اصلاح قیمت خودرو و قطعات مطابق با سطح کیفی مورد انتظار و جلوگیری از زیان تولیدکنندگان، یکپارچگی سیاست‌گذاری در صنعت خودرو بین ارکان مختلف دولت، مجلس و سایر سازمان‌های حاکمیتی همچون بانک مرکزی و همچنین تدوین و اعلام برنامه تفصیلی تولید و فروش به تفکیک تولید هفتگی و ماهانه از جمله مواردی است که اگر در نظر گرفته نشوند، نمی‌توان به تحقق برنامه در نظر گرفته شده، امیدوار بود.

۹ مسیر پیش‌بینی شده برای تامین نقدینگی مورد نیاز برای تحقق برنامه ۱.۶ میلیون دستگاهی خودرو

در ادامه اعضای هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی ضمن ارائه راه‌هایی برای تامین نقدینگی مورد نیاز نیز، اعلام کردند: به اعتقاد این انجمن، نقدینگی مورد نیاز برای تحقق برنامه افزایش تولید خودرو در مجموع از ۹ مسیر قابل تامین است.

براین اساس، صندوق‌های تامین سرمایه، خرید اعتباری مواد اولیه، تسهیلات بانکی، واگذاری سهام و اموال مازاد خودروسازان، تامین مالی زنجیره ای، پیش‌فروش وصول از محل فروش فوری، افزایش سرمایه، بهره‌وری و ترخیص گمرک از مسیر آبی مواردی هستند که می‌توانند در مجموع سرمایه در گردش صنعت خودرو برای تحقق هدف‌گذاری تولید در

سال جاری را تامین کنند.

در پایان شایان ذکر است که اشاره به عدم جدیت لازم در اجرای طرح‌های ساخت داخل، هشدار نسبت به کم توجهی در رابطه با سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در این زمینه، اعمال تعرفه واردات حتی بر روی ماشین آلات مورد نیاز خطوط تولید، عدم رسیدگی به قراردادهای موجود قطعه سازان با خودروسازی‌های کشور و... از جمله موارد دیگری بود که توسط اعضای هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور مورد تاکید قرار گرفت و از وزیر صنعت، معدن و تجارت خواسته شد تا اقدام‌های لازم برای رسیدگی به آنها در دستور کار وزارت صمت قرار گیرد.