

## پرداخت مطالبات سرمایه‌ای برای نوسازی صنعت قطعه



مهدی مطلب‌زاده

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن، نیرومحرک و قطعه‌سازی

امروز یکی از راه‌های دستیابی به اهداف صنعت خودرو و قطعه تدوین سیاستی کلان است که این دو صنعت را در مسیر درست و منطقی هدایت کند. اینکه امروز بون وجود برنامه‌های مدون، تنها به دنبال رونق صنعت خودرو و قطعه باشیم از مضمون و خطاهایی بیش نخواهد بود و رسیدن به اهداف تعیین شده را با مشکل روبه‌رو خواهد کرد. بی‌تردید برای داشتن مسیری مشخص، باید

سیاست‌های کلی صنعت خودرو تدوین شده تا راه رسیدن به پویایی در این صنعت هموار شود. البته این اقدامی نیست که دولت بخواهد به تنهایی پیش ببرد از این‌رو بخش خصوصی نیز برای تدوین سند راهبردی صنعت خودرو و قطعه کشور باید ورود کند؛ خصوصی‌سازی واقعی که موردنظر دولت نیز است. آنچه امروز مغل کسب‌وکار صنعت خودرو و قطعه است ضرورت دارد شناسایی و رفع موانع شود همچنین در گام بعدی دولت جدید باید وارد شود. امید است با ادامه برنامه‌های دولت قبل در دولت دوازدهم، شاهد اقدامات و طرح‌های گسترده‌تری در حوزه خودروسازی و قطعه‌سازی کشور باشیم. برای بهبود فعالیت‌ها لازم است گفت‌وگو بین بخش خصوصی و دولتی انجام شود و مشخص شود که صنعت خودرو ایران خصوصی است یا دولتی چراکه وجود این جریان مشکلات زیادی را در پرداخت‌ها برای قطعه‌سازان ایجاد کرده است. به‌طور نمونه زمانی که قطعه‌سازان به زور و اجبار و نیز قوانین متوسل می‌شوند اعلام می‌شود که شرکت‌ها دولتی هستند و هنگامی که خواستار مطالبات از دولت می‌شوند مطرح می‌شود شرکت‌ها خصوصی است. وجود شرکت‌های خصوصی مسائل و مشکلات زیادی را در همکاری قطعه‌سازان با خودروسازان ایجاد کرده است. در شرایطی امروز خودروسازان به دلیل مشکل نقدینگی بخشی از مطالبات قطعه‌سازان را ببلوکه کرده‌اند که سرمایه‌گذاری در صنعت قطعه و لزوم ورود فناوری‌های جدید را با مشکل روبه‌رو کرده است. تا زمانی که مشکل نقدینگی در حوزه قطعه‌سازی وجود دارد نمی‌توان نسبت به نوسازی ماشین‌آلات فرسوده و خرید فناوری جدید در صنعت قطعه اقدام کرد. بنابراین لازم است در این باره چاره‌اندیشی جدی از سوی متصدیان امر انجام شود.

## دیدگاه

## پرداخت ۳۵۰ میلیارد تومان از مطالبات قطعه‌سازان سایپا

دبیر انجمن سازنده قطعات و مجموعه‌های خودرویی گفت: گروه خودروسازی سایپا در راستای اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی برای تخصیص بار توانست از محل انتشار اوراق صکوک، ۳۵۰ میلیارد تومان از مطالبات معوقه قطعه‌سازان را پرداخت کند. مازیار بیگلر در گفت‌وگو با خبر خودرو اظهار کرد: با انتشار نخستین اوراق صکوک به مبلغ ۳۵۰ میلیارد تومان و توزیع این رقم بین سازندگان برای مطالبات معوقه قطعه‌سازان در مجموع ۷۰ درصد از مطالبات ۱۲۰ روز قطعه‌سازان از سوی گروه خودروسازی سایپا پرداخت شد. وی افزود: با تلاش مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا و پیگیری‌های مکرر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی، پنجشنبه هفته گذشته پرداخت این رقم از مطالبات قطعه‌سازان محقق شد. وی تصریح کرد: بنا بر تاکید انجمن مبنی بر آغاز پرداخت مطالبات از واحدهای کوچک، عمده این پرداخت‌ها به شرکت‌های کوچک انجام شد و با اهتمام مدیریت سایپا و همچنین شرکت سازه‌گستر در این جریان سازندگان کوچک در اولویت پرداخت قرار گرفتند. وی با اشاره به اینکه هم‌اکنون درباره رقم دقیق کل مطالبات قطعه‌سازان از شرکت سایپا به دلیل وجود منابع مختلف اختلاف‌نظر وجود دارد، اظهار کرد: کل مطالبات سررسیده شده گروه سایپا حدود ۶۰۰ میلیارد تومان بوده که از این رقم ۳۵۰ میلیارد تومان از مطالبات سازندگان پرداخت و حداکثر ۱۵۰ میلیارد تومان از مطالبات معوقه قطعه‌سازان از گروه سایپا باقی مانده است. وی خاطرنشان کرد: البته ۳۵۰ میلیارد تومان، بخش نخست انتشار اوراق صکوک سایپا بود از این‌رو به منظور تسریع در پرداخت باقی مطالبات قطعه‌سازان، این انجمن و همچنین گروه سایپا از سازمان بورس درخواست دارند که برای انتشار باقی اوراق صکوک نیز همکاری کند تا در چند هفته آینده این مبلغ دریافت و بین سازندگان توزیع شود. دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی تاکید کرد: اگر این جریان به خوبی پیش رود هفته‌های آینده، مطالبات معوقه گروه سایپا به قطعه‌سازان به صفر خواهد رسید. بیگلر افزود: البته قرار بود مبلغ انتشار نخستین اوراق صکوک هفته نخست اسفند دریافت شود که با مشکلات بروکراسی در سازمان بورس برخورد کرد و امروز این ۳۵۰ میلیارد تومان همان مبلغ دریافتی از محل انتشار اوراق صکوک در سال گذشته است که تبدیل به نقدینگی شده است. بیگلر گفت: امیدواریم سازمان بورس و بانک مرکزی نیز همکاری کنند تا بخش دوم اوراق صکوک منتشر و مطالبات معوقه سایر قطعه‌سازان نیز پرداخت شود و سازندگان از شرایط بسیار سخت مالی که در ماه‌های اخیر با آن مواجه بوده، خارج شوند. بی‌تردید تریق نقدینگی به واحدهای قطعه‌سازی فواید زیادی برای کشور داشته و ضمن اینکه موجب اشتغالزایی می‌شود بلکه باعث ارتقای کیفیت، رشد تیراژ و کاهش قیمت خودرو خواهد شد.



## گزارش «گسترش صنعت» از وضعیت پرداخت‌های قطعه‌سازان نشان داد

# تسویه ضمانت‌های بانکی چالش جدید خودروسازان

صنایع از جمله صنعت خودرو و در ادامه آن قطعه کشور می‌پردازند سر جای خود باقی بوده و حتی اضافه شده است. وی افزود: همچنین مواردی وجود دارد که خودروسازان به دلیل بدهی به قطعه‌سازان زیرمجموعه خود اعلام می‌کنند بانک‌ها به آنها تسهیلات بدهند و خودروسازان متعهد به بازپرداخت آن می‌شوند. به این ترتیب به طور غیرمستقیم سقف تسهیلات خودروسازان افزایش می‌یابد.

این کارشناس بانکی ادامه داد: ممکن است خودروساز مبلغی را به زیرمجموعه خود و شرکت زیرمجموعه او نیز به بانک بدهکار باشد و خودروساز به بانک اعلام می‌کند از تسهیلات خود بدهی او را بپردازد، در این موارد بانک نیست که سهم خودروساز را کاهش داده باشد بلکه خودروسازان به دلیل بدهی به شرکت‌های قطعه‌ساز و آنها نیز به بانک، اعلام استفاده از تسهیلات آنها داده شده است. پورمتین تاکید کرد: اینکه بانکی ارائه تسهیلات را متوقف کند استدلال منطقی نیست. برخی تسهیلات با بازپرداخت یکجا بوده که خودروسازان با پرداخت شفاف‌سازی صورت‌های مالی و رعایت ضوابط سیستم گزارش‌دهی ifrs (شفاف‌سازی اینگروه‌های حساب‌ها) ناگزیر به قسط‌بندی اینگونه بدهی‌ها شده که مورد اعتراض آنها واقع شده است.

## سخن آخر

امور اقتصادی، پیچیدگی‌های خود را دارد و در کشوری که فشار تحریمی به‌لحاظ نقدینگی بخش‌های صنعتی اقتصادی آن را به‌شدت با چالش روبه‌رو کرده، این پیچیدگی بیشتر می‌شود. برای جبران آسیب‌های مالی هر یک از بنگاه‌های مالی اقتصادی، ضمانت دیگری را پذیرفته و امروز برای خود مشکلاتی را به‌وجود آورده‌اند. به‌نظر می‌رسد در این بحث باید دولت به‌طور مستقیم وارد شود زیرا گره‌های نیست که شرکت‌های صنعتی از جمله خودروسازی و قطعه‌سازی و نیز نظام بانکداری به‌تنهایی قادر به باز کردن آن باشند.



محمد اسماعیلی‌فر: با تسویه تسهیلات حداقل ۷۰۰ میلیارد تومان از سایپا خارج می‌شود در نتیجه مبلغی که باید به قطعه‌ساز پرداخت شود به بانک‌ها داده خواهد شد

علی‌اصغر پورمتین: آن بخش از پرداخت‌هایی که مربوط به گشایش اعتبار اسنادی است در نتیجه قابل تمدید نیست زیرا قرار تسهیلات پرداخت شود



فاطمه امیراحمدی  
car@sanatnewspaper.com

### تسویه ضمانت‌نامه‌های مختلف

در ادامه طرح این چالش، گسترش صنعت به سران علی‌اصغر پورمتین، کارشناس امور بانکی کشور رفت و وی درباره علت این مسئله گفت: تسهیلاتی که بانک‌ها در اختیار شرکت‌های تولیدی مانند خودروسازان قرار داده قابل تبیین و تمدید است اما آن بخش از پرداخت‌هایی که مربوط به گشایش اعتبار اسنادی بوده یعنی کالا وارد شده و قرار بوده خودروساز وجه آن را بپردازد اما نپرداخته و بانک‌ها به جای آنها پرداخت کرده‌اند، قابل تمدید نیست زیرا قرار نبود تسهیلات پرداخت شود. ضمن اینکه این موضوع برای ضمانت‌نامه‌های ضبط شده نیز صادق است. وی افزود: این بخش هیچ ارتباطی به تغییر روش پرداخت تسهیلات نداشته و خودروساز باید آن را تسویه کند زیرا این تسهیلات ناخواسته و ناآگاهانه و خارج از تعهد بانک بوده و لازم است هرچه زودتر تسویه شود.

این کارشناس بانکی ادامه داد: مورد دیگر مربوط به ضمانت‌نامه‌های ضبط شده و پرداخت شده از سوی بانک است که باید خودروساز از منابع خود به ذی‌نفع ضمانت‌نامه‌ای ارائه می‌کند که در اصل این روند انجام نشده و بانک کار خودروساز را انجام داده بنابراین طبیعی است خودروساز باید آن بدهی را با بانک تسویه کند. پورمتین به مورد دیگری اشاره کرد و گفت: مواردی وجود دارد که گشایش اعتبار شده و خودروساز باید از منابع خود نسبت به پرداخت اقدام می‌کرده که منابع لازم را در اختیار نداشته و بانک از منابع خود نسبت به پرداخت آن اقدام کرده یا به شکل ضمانت‌نامه بوده که بانک ضامن خودروساز شده و با درخواست طرف قرارداد برای دریافت منابع، بانک وجه را تسویه کرده و امروز خودروساز ملزم به تسویه آن است. او تاکید کرد: بدیهی است اینگونه موارد قابل تمدید و قابل تجدید نیست. در نتیجه جدا از این موارد تسهیلاتی که بانک‌ها برای

خود را تسویه کند بر این اساس این شرکت باید اصل و فرع آن را بپردازد. او گفت: انجام این امر منجر به خروج وجه نقد از سیستم تولید می‌شود؛ سیاستی که بیشتر بانک‌ها برای خودروسازان در پیش گرفته‌اند. در صورت تحقق این امر، حداقل ۷۰۰ میلیارد تومان از سایپا خارج شده تا تسهیلات بانکی دریافت شده تسویه شود، در نتیجه مبلغی که باید به قطعه‌ساز پرداخت شود به بانک‌ها داده خواهد شد.

اسماعیلی‌فر درباره تلاش‌ها برای قانع کردن بانک‌ها در همراهی و همکاری با صنعتگران بیان کرد: بانک‌ها رویکردهای خاص خود را دارند اما باید دلیل این امر را از بانک‌ها پرسید که چرا صنعتگران را زیرفشار قرار داده‌اند در حالی که باید از آنها حمایت کنند.

وی به فشار بانک‌ها و ناگزیری صنعتگر برای تسویه تسهیلات اشاره کرد و گفت: از ابتدای سال هر کدام از تسهیلات که زمان پرداخت آن فرا رسیده، سیستم بانکی این شرکت را برای تسویه زیر فشار قرار داده و ما نیز ناگزیر به انجام این کار بوده‌ایم زیرا قراردادهای لازم‌الاجرای با آنها داریم. معاونت مالی و اقتصادی سازه‌گستر ادامه داد: با تحقق این مسئله نقدینگی بزرگی از این گروه خارج شده که به‌طورقطع بر پرداخت‌های سایپا به زنجیره تامین و زیرمجموعه تاثیر مستقیم خواهد گذاشت. همچنین شنیده می‌شود این روند برای قطعه‌سازان نیز در حال اتفاق است. او گفت: امروز مصوبه برای تمدید می‌گیریم اما در عمل اتفاقی نمی‌افتد در حالی که باید در راستای توسعه تولید، نقدینگی از صنعت واحدهای تولیدی تریق شود اما نقدینگی از صنعت به سیستم بانکی منتقل می‌شود. اسماعیلی‌فر تاکید کرد: برای کاهش آسیب به صنعت خودرو و قطعه باید سیاست‌ها موردبازنگری قرار گیرد و در ادامه حمایت از تولید، تسهیلات تمدید شود.

سال ۹۵ تولید خودرو رونق گرفت و قطعه‌سازان با افزایش تیراژ تا حدودی جانی دوباره گرفتند. افزایش تولید و فروش خودرو، در بحث پرداخت مطالبات و معوقات قطعه‌سازان تاثیر داشته و در بخشی، رضایت قطعه‌سازان را تامین کرده اما شنیده‌ها حاکی است مشکلات نقدینگی جدیدی برای این دو صنعت در راه است. امروز بانک‌ها خواهان تسویه گشایش اعتباراتی هستند که از سوی آنها برای صنعتگران پرداخت شده است و این برای زمانی که صنعت هنوز نتوانسته آسیب‌های تحریمی را جبران کند به نظر چالش‌های جدیدی برای فعالان صنعت خودرو و قطعه به شمار می‌رود که باید دید چگونه می‌توان آن را رفع کرد.

### چالش جدید مالی صنعت خودرو و قطعه

محمد اسماعیلی‌فر، معاونت مالی و اقتصادی سازه‌گستر درباره مدیریت روند پرداخت مطالبات معوقه قطعه‌سازان در سال ۹۶ به گسترش صنعت گفت: پرداخت مطالبات بر اساس روال گذشته در حال انجام است اما امسال سایپا خریدی کمتر از پیش‌بینی‌ها از سازندگان خود داشت. از این جهت تعهدات این شرکت به زنجیره تامین خود اضافه نشده و بر اساس ۷ سال گذشته است. وی افزود: امسال، سال توسعه اشتغال و تولید تعریف شده که برای تحقق این شعار باید تمام سازمان‌ها و نهادها برای عملیاتی شدن آن کمک کنند این در حالی است که از ابتدای سال، سایپا در حال مذاکره با سیستم بانکی بوده زیرا بانک‌ها در حال فشار آوردن برای تسویه تسهیلات بانکی خود بوده و حاضر به تمدید آن نیستند.

وی در ادامه توضیح این چالش گفت: این شرکت چندین سال است که از بانک تسهیلات گرفته و زمان سررسید بهره آن را پرداخته و اصل تسهیلات را تمدید کرده تا به سرمایه در گردش و نقدینگی سایپا کمک کند. معاونت مالی و اقتصادی سازه‌گستر اظهار کرد: امروز بانک‌ها به شکل‌های مختلف این شرکت را زیر فشار قرار داده‌اند که باید تسهیلات

## قیمت انواع خودروهای داخلی و وارداتی

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
هیوندای ولستر. ۶ ایریگ ۲۰۱۶	۱۲۴۵۰۷۰/۰۰۰	۱۳۸۰۰۰/۰۰۰
هیوندای النترا ۲۰ نیوفیس کامل ۲۰۱۷	۱۴۷/۲۲۶/۰۰۰	۱۴۲/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای سوناتا ال‌اف هیبرید جی‌ال‌اس پلاس	۱۶۱/۲۵۸/۰۰۰	۱۶۵/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای توسان ۲۰۱۷ - کامل نیوفیس اتوپارک	۱۹۴/۹۵۰/۰۰۰	۱۹۰/۰۰۰/۰۰۰
هیوندای سانتافه دی‌ام. کامل نیوفیس اتوپارک ۲۰۱۷	وارداتی	۲۳۵/۰۰۰/۰۰۰
کیا پیکانتو ۲۰۱۷	.....	۸۴/۰۰۰/۰۰۰
کیا ریو صندوقدار ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰۰/۰۰۰
کیا ریو هاج بک - کامل ۲۰۱۷	۱۰۹/۸۵۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۰۰/۰۰۰
کیا اسپریتج کامل ۲۰۱۷ نیوفیس کیو ال	۱۹۹/۲۴۴/۰۰۰	۲۰۲/۰۰۰/۰۰۰
کیا اپتیمیا جی‌اف کامل ۲۰۱۷ - اتاق جدید جی‌تی‌رادر	وارداتی	۱۹۸/۰۰۰/۰۰۰
کیا سورتانو اتو جدید ۲۰۴ کامل	وارداتی	۲۲۳/۰۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۶ - کامل با هدآپ	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۴۴/۰۰۰/۰۰۰
تویوتا پریوس ۲۰۱۷ کامل	۱۶۲/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۲/۰۰۰/۰۰۰
لکسوس تی ۲۰۰ ان‌ایکس هفت کلید-اف اسپرت ۲۰۱۷	۳۹۸/۰۰۰/۰۰۰	۳۷۰/۰۰۰/۰۰۰
لکسوس ایچ ۲۰۰ سی‌تی هیبریدی-کامل ۲۰۱۶	۲۰۵/۰۰۰/۰۰۰	۲۰۷/۰۰۰/۰۰۰

نام خودرو	قیمت نمایندگی (تومان)	قیمت بازار (تومان)
سمند سورن ای‌ال‌ایکس توربو. کد ۵۸۲۰۲	۳۸/۷۹۳/۰۰۰	۴۱/۴۰۰/۰۰۰
دنا با موتور ای‌اف ۷	۴۲/۶۸۰/۰۰۰	۴۳/۵۰۰/۰۰۰
پژو ۴۰۵ اس‌ال‌ایکس. کد ۲۲۰	۳۱/۳۸۱/۰۰۰	۳۲/۳۰۰/۰۰۰
پژو پارس اتوماتیک-ای‌ال‌ایکس	۴۵/۳۳۰/۰۰۰	۵۲/۵۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۷ جدید	۴۲/۰۵۱/۰۰۰	۴۲/۲۰۰/۰۰۰
پژو ۲۰۶ صندوقدار وی‌ا. کد ۲۷۴۲	۳۸/۸۴۹/۰۰۰	۳۸/۵۰۰/۰۰۰
رنو کیجر ۲۰۱۷	۱۰۹/۹۸۱/۰۰۰	۱۱۵/۵۰۰/۰۰۰
سوزوکی ویتارا اتومات کلاس ۱۰	۱۴۶/۹۸۱/۰۰۰	۱۴۳/۰۰۰/۰۰۰
هاما اس‌ا۱ توربو کامل اتوماتیک	۹۴/۹۸۱/۰۰۰	۹۰/۳۰۰/۰۰۰
سایپا ۱۵۱ اس‌ای	۱۹/۳۱۴/۰۰۰	۱۹/۰۰۰/۰۰۰
تیبیا-هاج بک ای‌ایکس (تنوع رنگ)	۲۷/۷۱۸/۰۰۰	۲۷/۱۰۰/۰۰۰
چانگان سی‌اس ۳۵ (مونتای)-اتوماتیک	۶۵/۹۹۰/۰۰۰	۶۷/۰۰۰/۰۰۰
کیا سراتو ۲۰۰۰-اتوماتیک	۹۱/۰۷۸/۰۰۰	۹۰/۰۶۰/۰۰۰
برلیانس ایچ ۳۲۰-اتوماتیک	۵۱/۸۶۲/۵۰۰	۵۳/۸۰۰/۰۰۰
برلیانس ایچ ۳۳۰-اتوماتیک	۵۴/۳۴۶/۰۰۰	۵۶/۳۰۰/۰۰۰