

## در شرایط تحریمی با صنعتگر مدارا کنید



محمدرضا نجفی‌منش  
رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور

تیراژ تولید در صنعت خودرو وابسته به سیاست‌های دولت و برنامه‌هایی است که مدیران خودروساز برای خود تدوین می‌کنند. شرایط امروز کشور می‌طلبد سیاست‌ها و برنامه‌هایی متفاوت با گذشته داشته باشیم. در موقعیت تحریمی فعلی برای برون‌رفت از این وضعیت چند پیشنهاد ارائه می‌شود: نخست اینکه قیمت‌گذاری خودرو حذف شود زیرا به نفع دلان و واسطه‌ها است در حالی که خودروساز، قطعه‌ساز و مصرف‌کننده هر ۳ متضرر می‌شوند. دوم، برای هر خودروساز حداقل ۱۰ هزار میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شود تا بتواند مطالبه‌های موقه خود را به قطعه‌سازان بپردازد و هم هزینه‌های روزمره خود را تامین کند.

سوم اینکه چون خرید قطعه‌سازان نقدی یا با پیش‌پرداخت انجام می‌شود، هزینه پرداختی به قطعه‌سازان هم باید به شکل پیش‌پرداخت باشد یا حداقل یک ماه پس از تحویل کالا انجام شود. راهکاری دیگری که باید در این فضا اتخاذ کرد این است که با توجه به افزایش عوامل تولید مانند هزینه مواد اولیه، دستمزد، هزینه سربار و... قیمت‌ها باید تعدیل شوند یا نرخ قطعات نیز به همان نسبت افزایش پیدا کند. ممکن است در این راستا عنوان شود قدرت خرید مردم پایین است و درآمد‌ها خیلی بالا نرفته است برای این مسئله پیشنهاد می‌شود دولت وام کم‌بهره و با اقساط طولانی به منظور خرید خودرو در نظر بگیرد.

همچنین، روند تهیه و تامین مواد اولیه داخلی و خارجی برای صنعتگر تسهیل شود که درحال حاضر دارای فرآیند طولانی است. پیشنهاد می‌شود برای واحدهای تولیدی مواد اولیه وارداتی از ظرفیت استان‌ها یا تشکلهای استفاده شود تا کار تسهیل شده و روند سرعت بیشتری داشته باشد.

اگر این مواد با ارز جدید تامین شود صنعتگران حوزه قطعه و رشکست شده و تولید به نوعی تعطیل می‌شود. از این رو، در این باره نیاز است تجدیدنظر شود. برخی صنعتگران نیز برای خودروهای جدید قالب‌سازی را انجام داده‌اند و سرمایه‌گذاری جدید انجام شده که با تعلیق همکاری‌ها خسارت‌هایی به آنها وارد شده است. به این ترتیب، حجم سرمایه‌ها کم شده که باید فکری برای این امر شود.

در نهایت، ضروری است دولت به مجموعه‌های خود گوشزد کند تا از فشارهای خود کم کنند زیرا درحال حاضر در شرایط معمولی قرار نداریم. به طور نمونه، وضعیت عملکرد بیمه، مالیات و... فشارهایی را به واحدهای صنعتی می‌آورد در حالی که امروز صنعت ما در شرایط بحرانی و تحریمی قرار دارند. از این رو، انتظار داریم با ما مدارا کنند. در وضعیت جنگی قرار داریم که باید آرایش جنگی داشته باشیم و از نظر داخلی به یکدیگر کمک کرده تا بتوانیم از این گردنه به سلامت عبور کنیم.

## واردات لاستیک سواری با ارز ثانویه صرفه اقتصادی ندارد

دبیر انجمن واردکنندگان لاستیک گفت: در لاستیک‌های سواری رینگ ۱۶ به بالا تولید داخلی نداریم و وارد می‌کنیم. ۳۵ درصد لاستیک سواری از طریق واردات تامین می‌شود و دلیل اینکه هنوز کسی متوجه کمبود آن نشده، کم شدن تولید خودروسازی‌ها است.

سید محمد میرعابدینی، دبیر انجمن واردکنندگان لاستیک به ایلنا گفت: لاستیک‌های باری اختصاص دلار ۴۲۰۰ تومانی را دارد و به همین دلیل دولت می‌خواهد در تمام مراحل واردات آن صرف تا صد حضور داشته باشد. از ما خواسته‌اند زمانی که بار لاستیک از گمرک ترخیص شد باید اطلاعات آن را به دولت بدهیم. ما اطلاعات را به انجمن می‌دهیم و انجمن به وزارت صنعت، معدن و تجارت انتقال می‌دهد.

وی افزود: زمانی که واردات انجام شد باید اعلام کنند به عنوان مثال، ۲۵۰۰ حلقه لاستیک در کدام انبار و در کجا ذخیره شده است. یک سامانه تجارت داخلی داریم که در آن سامانه هم باید ثبت شود. از طرف دیگر، از آنجا که در سازمان حمل‌ونقل و جاده‌ای هم به مشکل برخورد بود و لاستیک با کمبود روبه‌رو شده بود مقرر شد تنها سازمان حمل‌ونقل و جاده‌ای حواله‌ها را صادر کند و کامیون‌ها از آنها خرید کنند.

میرعابدینی در ادامه تصریح کرد: در این شرایط و از آنجا که کل استان‌ها به لاستیک نیاز دارند، وزارت صنعت، معدن و تجارت جدولی را تهیه و در آن سهم هر استان را مشخص کرد و واردکنندگان ملزم شدند لاستیک را بر مبنای درصد اعلام‌شده به نمایندگان خود در هر استان بدهند.



مشکل در بحث ارز، این است که دلار حواله با اسکناس بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ تومان تفاوت نرخ دارد. به طور مثال، اگر ارزش اسکناس یک دلاری ۱۵ هزار و ۴۰۰ تومان باشد حواله آن، ۱۵ هزار تومان می‌شود. از این رو، به نفع شرکت پتروشیمی است که ارز صادراتی خود را به اسکناس تبدیل کند که ۳۰۰ تا ۴۰۰ تومان اضافه‌تر از بازار دریافت کند

## در گفت‌وگو با نایب‌رئیس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرویی مطرح شد:

# صنایع صادراتی ارز معامله‌شده را پس می‌گیرند

از صنعت نیز اعمال شود.

نابند فراموش کنیم وقتی قیمت‌ها در صنعت خودرو کنترل است قطعه‌ساز و خودروساز کوچک‌تر و ضعیف‌تر شده در حالی که حاشیه سود دلان و واسطه‌ها افزایش یافته و تعدادشان بیشتر می‌شود.

● برای تفاوت قیمتی به‌وجود آمده شنیده می‌شود قطعه‌ساز ناگزیر به افزایش ۸۰ درصد نرخ محصولات خود است. اما خودروساز این امر را نپذیرفته است. این موضوع چقدر صحت دارد؟

اگر محصولات با دلار آزاد هم ساخته شود عددی که قطعه‌ساز اعلام می‌کند مبنای قیمت‌گذاری خواهد بود. آنالیز از سوی خودروساز انجام می‌شود.

افزایش رقم ۸۰ درصدی قیمت‌ها برای تمام قطعات یکسان نیست زیرا برخی محصولات از مواد اولیه داخلی استفاده می‌کنند.

البته نرخ مواد اولیه داخلی هم افزایش یافته و قیمت‌ها نسبت به گذشته تغییر می‌کند.

نحوه قیمت‌گذاری قطعات از سوی خودروسازان بدین گونه است که هر چند ماه یک بار اسناد و مدارک در اختیار قسمت اقتصادی خودروسازان قرار می‌گیرد و درباره هزینه‌های تمام‌شده گفت‌وگو می‌شود. اسناد و مدارک خرید به خودروسازان ارائه می‌دهد و آنها نیز به طور اتفاقی چند مورد را بررسی کرده و با تایید نرخ‌ها، میانگین گرفته و با محاسبه عددی تعیین می‌شود.

در طول دو ماه گذشته نرخ ارز و مواد اولیه به طور تقریبی دو برابر شده است اما این‌گونه نیست که با حرف و سخن خودروساز بپذیرد بلکه از من صنعتگر مدرک خرید مواد اولیه مورد نیازم را، آن هم از بورس می‌خواهد. اگر از بیرون بخرم این تفاوت نرخ را قبول نمی‌کند.

### ● سخن آخر

خرید ارز سهمیه‌ای دارای چندین مرحله است که گاهی اتفاق می‌افتد قطعه‌ساز تا پایان کار رفته اما امضای پایانی انجام نشده و کارها نیمه‌کاره رها شده است یا در حالی که هزینه ریالی ارز مورد نظر از منابع اعلام شده برای گرفتن ارز صادراتی (دریافت ارز نیما از منابع صادراتی) پرداخته شده، در نهایت شرکت مورد نظر عنوان می‌کند به دلایل مشکلاتی که در سامانه پیش آمده نمی‌تواند ارز مورد نظر را بفرشد. در نتیجه، صنعتگر باید ریال واریز شده را دوباره پس بگیرد. با این وضعیت چگونه می‌توان تولید داشت؟ نرخ مواد اولیه فولاد، روی و... آزاد است. آیا باید فقط قیمت خودرو کنترل شود؟

با ثبت سفارش ارز و واریز مبلغ به ریال تا مرحله نهایی یک ماه پول نزد آنها می‌ماند در شرایطی که دینتگی در حال تعطیلی هستند و از انجمن وضعیت، سرمایه در جای دیگر نگهداری می‌شود در حالی که ارزش سرمایه در حال کاهش یافتن است.

هفته گذشته انجمن حدود ۴۰ نامه از قطعه‌سازان مختلف کوچک از سراسر کشور دریافت کرد که اعلام کردند به دلیل مشکلات ارزی و مواد اولیه و نقدینگی در حال تعطیلی هستند و از انجمن کمک خواستند. بنابراین، برای استمرار تولید و فعالیت‌ها دولت باید هرچه زودتر به راه چاره‌ای برای صنعت خودرو و قطعه کشور بیندیشد.

خرید ارز سهمیه‌ای دارای چندین مرحله است که گاهی اتفاق می‌افتد قطعه‌ساز تا پایان کار رفته اما امضای پایانی انجام نشده و کارها نیمه‌کاره رها شده است یا در حالی که هزینه ریالی ارز مورد نظر از منابع اعلام شده برای گرفتن ارز صادراتی (دریافت ارز نیما از منابع صادراتی) پرداخته شده، در نهایت شرکت مورد نظر عنوان می‌کند به دلایل مشکلاتی که در سامانه پیش آمده نمی‌تواند ارز مورد نظر را بفرشد. در نتیجه، صنعتگر باید ریال واریز شده را دوباره پس بگیرد

نرخ داشته‌اند. این افزایش از سوی شرکت‌هایی است که صادرات داشته‌اند و موظف به فروش ارز خود به سایر صنعتگران برای واردات کالاهای ضروری بوده‌اند.

همچنین، دولت به این شرکت‌ها اجازه داده که آنها درصدی از پول خود را به شکل اسکناس وارد کشور کنند در حالی که برای من واردکننده این اسکناس کارسان نیست. برای کسانی مفید است که ارز را برای مسافرت می‌خرند یا می‌خرند تا به عنوان سرمایه نگه دارند.

مشکل دیگر در بحث ارز، این است که دلار حواله با اسکناس بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ تومان تفاوت نرخ دارد. به طور مثال، اگر ارزش اسکناس یک دلاری ۱۵ هزار و ۴۰۰ تومان باشد حواله آن ۱۵ هزار تومان می‌شود. از این رو، به نفع شرکت پتروشیمی است که ارز صادراتی خود را به اسکناس تبدیل کند که ۳۰۰ تا ۴۰۰ تومان اضافه‌تر از بازار دریافت کند.

در نتیجه، با این وضعیت صنعتگر نمی‌تواند از صنایع صادراتی ارزی دریافت کنند. هرگاه برای دریافت ارز مراجعه می‌کنیم به آینده محول می‌شود. از ۱۵ مرداد هر چه گذشته، شرایط بدتر و سخت‌تر شده و حدود یک هفته است که هیچ‌کس نتوانسته از سامانه «نیما» به راحتی ارز مورد نیاز خود را خریداری کند مگر با هزاران ترفند که بسیار گران‌تر از ارزی است که اعلام می‌کنند. در نتیجه، همچنان با کمبود نقدینگی از یک سو و نخریدن محصولات مورد نیاز از سوی دیگر روبه‌رو خواهیم بود.

● برخی از صنعتگران از خرید مواد اولیه داخلی نیز گلایه‌مند هستند که نرخ آنها چند برابر شده است.

پایه قیمتی خرید مواد اولیه خودروسازان مانند مس، روی، آلومینیوم، چدن، آهن، فولاد و... بورس است در حالی که به لحاظ توان مالی شرکت‌ها نمی‌توانند از بورس خرید کنند. در نتیجه، ناگزیر باید از بازار محصولات را خریداری کنند که نرخ آنها به‌شدت افزایش یافته است. تا اینجا قطعه‌سازان با تمام این مشکلات و کمبودها و تحریم‌های آمریکایی و داخلی فعالیت خود را ادامه داده‌اند اما روزگار سختی دارند. هر روز محصولات گران‌تر از روز پیش می‌شود.

از سوی دیگر، همچنان اصرار بر کنترل نرخ خودروها است. صنعتگر مخالفی با حضور تعزیرات، شورای رقابت، شورای حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده ندارد و به دنبال این است که دلال در این بستر سود نبرد. اما وقتی نرخ محصولات اولیه برای ساخت محصول نهایی آزاد است چرا باید نرخ محصولات دیگر کنترل شود؟

بسیاری از رسانه‌ها و مدیران و مسئولان دولتی، مخالف افزایش نرخ خودروها هستند؛ ایرادی ندارد اما باید در نرخ ارز، مواد اولیه و... نیز تجدیدنظر شود و کنترل و نظارت روی قیمت‌های این بخش

خرید قبل از ۱۵ مرداد شامل ارز دولتی ۴۲۰۰ تومان بودند، از این تاریخ به بعد شامل ارز «نیما»یی و قیمت‌های روز خواهند شد.

البته گمرک درباره ترخیص تمام این محصولات بر اساس مصوبه‌های قبلی، افراد را به بانک ارجاع می‌دهد و بانک نیز پیرو فرم‌های گمرک از ما تعهد حق پرداخت مابه‌التفاوت را می‌گیرد که اگر در آینده من واردکننده شامل این قانون (پرداخت مابه‌التفاوت) شدم این مبلغ را به طور حتم بپردازم. به این ترتیب، بین ۷۰ تا ۸۰ درصد قطعات خرید پیش از ۱۵ مرداد شامل قانون پرداخت مابه‌التفاوت دولتی و مرجع نیستند و بین ۲۰ تا ۳۰ درصد باید این مبلغ را بپردازند.

● زمانی انجمن از عملکرد گمرک گلایه‌هایی داشت. با توجه به این توضیح‌ها، مشکلات تا حدودی رفع شده است؟

بله. با پیگیری مدیران و مسئولان، گمرک در حال همکاری است. تاکید مقامات بود که با توجه به وضعیت تحریمی به‌ویژه اینکه صنعت خودرو در این بحث هدف نخست تحریم‌ها است روند کارها آسان شود.

بنابراین، گمرک همکاری لازم را با صنعتگر دارد به طوری که اگر واردکننده هیچ مدرک و سندی برای شامل بودن یا نبودن پرداخت مابه‌التفاوت ارزی در اختیار نداشته باشد، گمرک تعهد می‌گیرد که در مدت‌زمانی اسناد تحویل داده می‌شود و در ادامه تا حد زیادی محصولات مجوز ترخیص دریافت می‌کنند.

به این ترتیب، با درایت مسئولان و مدیران دولتی و مدیریت خود گمرک اجازه داده نشد تا خط تولید قطعه‌سازی و در نهایت خودروسازی متوقف شود. در نتیجه، نهایت همکاری می‌شود تا فعالیت‌ها ادامه پیدا کنند اگرچه تولید در حال سپری کردن روزهای سخت است.

● گفتید تولید وضعیت سختی دارد. با وجود ترخیص مواد اولیه، مشکل چیست؟

یکی از مسائلی که باعث دغدغه صنعتگران شده، ارز به‌ویژه ارز «نیما»یی است. از ۱۵ مرداد پرداخت ارز ۴۲۰۰ تومان منتفی شده و ارز نیمایی در دسترس‌های خاص خود دارد. قطعه‌ساز ثبت سفارش می‌کند و برای دریافت ارز به بانک مرکزی می‌رسد و در نهایت به بانک عامل اطلاع داده می‌شود که این صنعتگر مشمول گرفتن برای مثال، یک میلیون یورو برای واردات است. اما در ادامه، این صنعتگر است که موظف است یوروی مورد نیاز خود را از بازار تهیه کند. مثل دلار ۴۲۰۰ تومانی نیست که بانک تخصیص ارز داده و پرداخت شود.

از این رو، باید به دنبال صادرکنندگانی مانند پتروشیمی‌ها باشیم تا ارز مورد نیاز خود را دریافت کنیم. شرایط به گونه‌ای است که دو طرف باید با مذاکره ارز را ردوبدل کنند. در دو هفته گذشته شاهد بودیم که ارزهای یورو و دلار چقدر افزایش