



گزارش وضعیت قطعه سازان خودرو کشور

وضعیت فعلی صنعت قطعه سازی خودرو در قیاس با پایان سال ۱۳۹۶

۱- شاغلین مستقیم زنجیره تامین خودرو سازی در رده های ۱، ۲ و ۳ (Tier 1,2,3) از کل ۵۵۰ هزار نفر در سه موج بیکاری، حدود ۲۸۰ هزار نفر تعدیل یا تعلیق شده اند. (جمعاً ۱۳۰ هزار نفر تعدیل شده اند و ۱۵۰ هزار نفر تعلیق گردیده اند). شایان ذکر است بخشی از نیروهای تعلیق شده با تزریق ۴۰۰۰ میلیارد تومان تسهیلات پایان سال ۹۷، بطور موقت بکار بازگشتند که متأسفانه از ابتدای امسال دوباره به مرور شاهد تعلیق مجدد ایشان بوده ایم.

۲- از حدود ۱۲۰۰ قطعه ساز رسمی فعال در رده های ۱، ۲ و ۳ تقریباً ۴۰۰ واحد تعطیل و نیمه تعطیل شده اند.

۳- اصلاح قیمت های فروش قطعات علیرغم افزایش های چند باره قیمت های مواد اولیه و نهادهای تولید به موقع صورت نمی پذیرد، فلذا در سال ۹۸ قطعه سازان با زیان قابل توجهی روبرو هستند.

۴- کسری نقدینگی قطعه سازان، ناشی از افزایش قیمت نهادهای تولید، به منظور تحقق برنامه سال ۹۸ اعلامی وزارت صمت، معادل ۱۵۰۰۰ میلیارد تومان می باشد که محلی برای تامین آن مشخص نیست.

۵- کل مطالبات زنجیره تامین داخلی از خودرو سازان به بیش از ۲۲/۰۰۰ میلیارد تومان بالغ گردیده که مطالبات معوق به بیش از ۹۰۰۰ میلیارد تومان رسیده است. شایان ذکر است هنوز بسیاری از تعدیل قیمت های قطعات سال ۹۸ محاسبه نشده و در حسابهای فیما بین عمل نشده است.



دارایی های امروز مادی و معنوی صنعت خودرو

۱- ارزش روز دارایی های قطعه سازان کشور در رده های ۱ و ۲ و ۳ بیش از ۲۵۰ هزار میلیارد تومان

۲- ارزش روز دارایی های خودرو سازان کشور بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان

۳- جمع دارایی های صنعت خودرو حدود ۳۵۰ هزار میلیارد تومان

۴- کل اشتغال مستقیم صنعت خودرو حدود ۷۰۰ هزار نفر شامل ۵۵۰ هزار نفر اشتغال قطعه سازان و ۱۵۰ هزار نفر اشتغال خودرو سازان (سرمایه انسانی مستقیم صنعت خودرو)

* تعداد ۱۶۰،۰۰۰ خودرو ناقص در پارکینگ خودروسازان به ارزش بیش از ۱۲،۰۰۰ میلیارد تومان دارایی جمعی قطعه سازان، خودرو سازان و مردم، راکد و بلوکه مانده است.



گوشه ای از تبعات عدم تصمیم گیری فوری و موثر سیاست گذاران صنعت خودرو کشور

۱- با ادامه روند فعلی، برنامه تولید سال ۹۸ محقق نمی شود و حدود ۱۶۰،۰۰۰ خودرو ناقص موجود کف کارخانجات با وقفه طولانی تجاری می گردد و تعهدات تحویل خودرو به مردم بیشتر معوق می شود و علاوه بر الزام پرداخت خسارت تاخیر، حق الناس ادا نمی گردد.

۲- تعداد زیادی از مدیران شرکت های قطعه سازی دچار ورشکستگی، پیگرد قانونی، بدهی های زیاد و زندان و محکومیت و ... می گردند و عملکرد جمع زیادی از کارآفرینان کشور عملاً متوقف می گردد و بجای توسعه، شاهد اضمحلال واحدها خواهیم بود. طبق پیش بینی سال ۹۷ که در گزارشات قبلی ارائه شده بود متأسفانه امروز خودروسازان جمعاً ۳۰ هزار میلیارد تومان و قطعه سازان حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دارند.

۳- توان فکری و قدرت مدیریت خلاق از مدیران صنعتی قطعه سازی کشور بدلیل دست و پنجه نرم کردن با مشکلات روزمره سلب می گردد و این دارایی معنوی عملاً بی فایده مانده و هدر می رود.

۴- سرمایه گذاری لازم برای اشتغال جدید صنعتی (مولد) برای ۲۸۰ هزار نفر کارگر بیکار فعلی زنجیره تامین خودرو با احتساب بیش از ۵۰۰ میلیون تومان هر شغل، **معادل ۱۵۰ هزار میلیارد تومان** خواهد بود. در صورت ادامه این روند حجم سرمایه گذاری مورد نیاز هر روز بیشتر خواهد شد.

۵- در صورت بیکاری ۵۵۰ هزار نفر کارکنان قطعه سازان تا زمان ایجاد شغل جدید **سالانه حدود ۱۰،۰۰۰ میلیارد تومان بیمه بیکاری** بایستی به ایشان پرداخت گردد و علاوه بر این، حدود ۴،۰۰۰ میلیارد تومان هم از درآمد سازمان تامین اجتماعی بابت عدم وصول بیمه حقوق کارکنان کسر می گردد و جمعاً **تراز سازمان تامین اجتماعی در سال ۱۴،۰۰۰ میلیارد تومان منفی خواهد شد** و حدود ۱،۰۰۰ میلیارد تومان مالیات از حقوق از کف خزانه دولت می رود و مالیات بر ارزش افزوده و درآمد هم بدلیل تعطیلی کارخانجات وصول نخواهد شد.



برآورد خسارات تحمیل شده به صنعت خودرو ناشی از خروج امریکا از معاهده برجام و تحریم صنعت خودرو

پایان توافق هسته ای و شروع زمان بازگشت تحریم ها بعد از دوره های ۹۰ و ۱۸۰ روزه : موج اول بیکاری قطعه سازان



الف - خسارات مادی

- الف-۱) ضرر و زیان عملکردی حدودی ۴۵،۰۰۰ میلیارد تومان مربوط به شرکت های خودرو ساز و قطعه سازان
 - الف-۲) خسارات وارده به قطعه سازان بخش خصوصی و خودرو سازان و خسارات عدم النفع خودرو سازان و زنجیره تامین به میزان برآوردی حدودی ۳۰،۰۰۰ میلیارد تومان
 - الف-۳) معطل ماندن ۶۰٪ ظرفیت بالقوه صنعت خودرو کشور و تحمیل هزینه های خواب سرمایه به میزان برآوردی حدودی ۴۳،۰۰۰ میلیارد تومان
 - الف-۴) هزینه خواب و انباشت خودروهای ناقص به تعداد ۱۶۰ هزار دستگاه و ارزش حدودی ۱۲،۰۰۰ میلیارد تومان به میزان حدودی ۲۰۰۰ میلیارد تومان
- * جمع خسارات مادی صنعت خودرو در چهار فصل فوق حدود ۱۲۰،۰۰۰ میلیارد تومان برآورد می گردد.

ب- خسارات معنوی

- ب-۱) بیکاری حدود ۲۸۰ هزار نفر شاغلین مستقیم زنجیره تامین خودرو
- ب-۲) بیکاری حدود ۴۰۰ هزار نفری شاغلین غیر مستقیم صنعت خودرو



❑ مشکلات حاد زنجیره تامین خودرو سازی کشور

راه حل :

مشکل :

۱- بحران نقدینگی بدلیل مطالبات قطعه سازان از خودرو سازان و افزایش چشمگیر قیمت مواد اولیه و نهاده های تولید

- ✓ تامین منابع مالی کافی برای صنعت خودرو با توجه به نیاز روز به نحوی که مدت زمان پرداخت به قطعه سازان به یکماه کاهش یافته و پوشش افزایش قیمت ها را بدهد. برآورد کسری نیاز سرمایه در گردش قطعه سازان دست کم ۱۵،۰۰۰ میلیارد تومان می باشد.
- ✓ اعطای تسهیلات حداکثر با سود مصوب بانک مرکزی (۱۸٪) بدون انجام غیر قانونی بلوکه ، از سوی بانکهای عامل که بهره واقعی بین ۲۳ تا ۲۵٪ میگردد. متأسفانه بهره مذکور در بهاء تمام شده لحاظ نمی شود.
- ✓ انجماد اصل بدهی خودرو سازان و قطعه سازان به سیستم بانکی به مدت یکسال و صرفاً پرداخت بهره تسهیلات راس موعد، تا احیاء مجدد این صنعت
- ✓ انتقال مطالبات سازمان های دولتی طلبکار از قطعه سازان به خودرو سازان بصورت مستقیم و اعمال در حساب های فیما بین و تعیین تکلیف کلان بدهی تجمیعی خودرو سازان به دولت
- ✓ اصلاح شیوه پرداخت ارزش افزوده بگونه ای که صرفاً خودرو ساز از مشتری وصول نموده به ادارات دارایی بپردازد و قطعه سازان درگیر این فرآیند نشوند.



❑ مشکلات حاد زنجیره تامین خودرو سازی کشور

مشکل :

راه حل :

۲- حل مشکل قیمت فروش قطعات خودرو

✓ اصلاح قیمت های فعلی و شناور شدن قیمت قطعات خودرو در قراردادها و اصلاح قیمت قطعات توسط خودرو سازان با توجه به تغییر قیمت نهاده های تولید در بازه تغییر ۱۰٪ $\pm$ نسبت به زمان عقد قرارداد ، بدون تاخیر

۳- دشواری تامین مواد اولیه داخلی و خارجی

✓ کاهش قیمت مواد اولیه تولید داخل مثل محصولات فلزی و پتروشیمی و ... و عرضه کافی به بازار داخلی
✓ تسهیل و تسریع ثبت سفارش و خرید مایحتاج قطعه سازان بصورت بدون انتقال ارز (از طریق صرافی ها و ...) با توجه به تحریم صنعت خودرو و قفل شدن سیستم بانکی در مبادلات مالی بین المللی با آنان
✓ تصمیم به عرضه محصولات فلزی در بورس که مشکلی به مشکلات قبلی اضافه نموده و تامین را دشوار می نماید.



❑ مشکلات حاد زنجیره تامین خودرو سازی کشور

مشکل :

۴- تسویه خرید های اعتباری و مدت دار ارزی (open account)

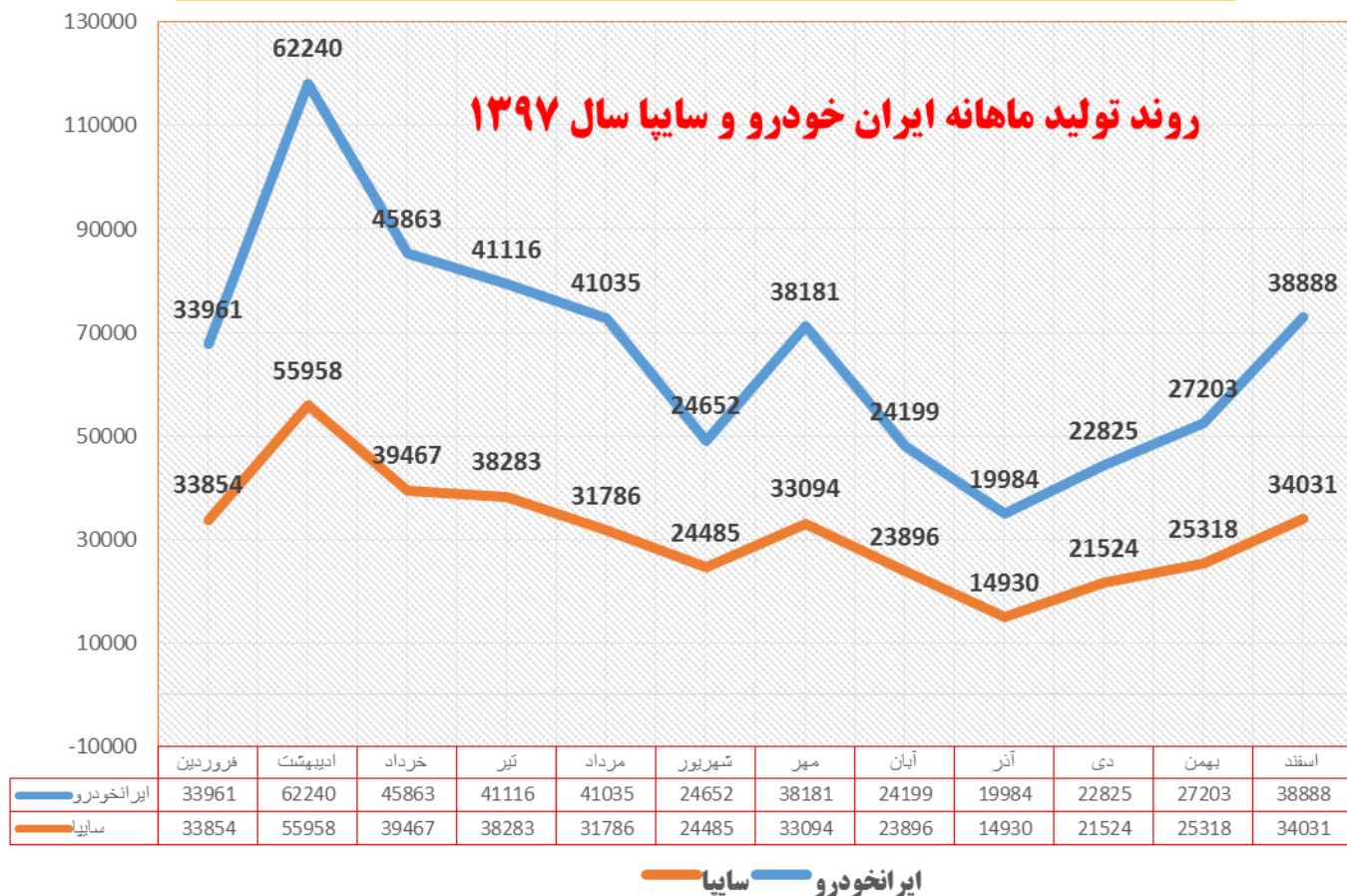
راه حل :

✓ محاسبه نرخ تسویه ارز بر اساس قیمت آنالیز فروش به خودرو سازان در زمان گشایش اعتبار و ترخیص مواد و ملزومات و تسویه بدهی خارجی بر این اساس

علاوه بر چهار مشکل عمده و حاد فوق، افت تیراژ تولید باعث افزایش هزینه های سربار و ضرر و زیان کلان قطعه سازی کشور گردیده است که با سیاست چند سوری در زنجیره تامین، مشکل بغرنج تر هم شده است.



تولید خودروسازان نسبت به بازه زمانی مشابه نسبت به سال گذشته ۳۸/۲ درصد کاهش داشته است.



تولید انواع خودرو (دستگاه)						نوع محصول
تجمعی تا پایان اسفند ماه			اسفند ماه			
درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	
-۳۸.۲٪	۸۹۱,۷۸۶	۱,۴۴۲,۵۹۸	-۳۸.۰٪	۷۷,۱۶۴	۱۲۴,۴۹۹	سواری
۳۹.۱٪	۱,۲۹۵	۹۳۱	-۹۶.۴٪	۵	۱۳۸	ون
-۳۰.۱٪	۵۰,۷۰۷	۷۲,۵۱۸	-۵۶٪	۴,۷۵۰	۵,۰۳۴	وانت
۱۹.۹٪	۱,۶۵۶	۱,۳۸۱	-۷۶.۶٪	۴۳	۱۸۴	مینی بوس و میدل باس
-۶۸.۱٪	۵۶۹	۱,۷۸۲	-۹۲.۱٪	۱۲	۱۵۲	اتوبوس
-۴۰.۱٪	۹,۹۱۰	۱۶,۵۴۶	-۸۵.۰٪	۲۴۸	۱,۶۴۹	کامیونت ، کامیون و کشنده
-۳۷.۸٪	۹۵۵,۹۲۳	۱,۵۳۵,۷۵۶	-۳۷.۵٪	۸۲,۲۲۲	۱۳۱,۶۵۶	جمع کل انواع خودرو (دستگاه)



پیشنهادهای جهت حل مشکلات قطعه سازان کشور

اقدامات جهت حل مشکلات به شرح ذیل پیشنهاد می گردد:

الف) مشکلات قابل حل با سیاست گذاری وزارت صمت و همکاری خودروسازان

الف-۱) اصلاح فوری و شناور شدن قیمت قطعات از سوی خودرو سازان بر اساس نرخ واقعی نهاده های تولید به صورتی که در صورت تغییر ۱۰٪ نرخ نهاده های تولید بلافاصله قیمت ها اصلاح گردند.

الف-۲) تسهیل اعتبار اسنادی داخلی (L/C) برای کل زنجیره تامین خودرو
الف-۳) استفاده از تمام ظرفیت اعتباری زنجیره تامین در بانکها بصورتی که چک های خودرو ساز از سوی کلیه رده های ۱ و ۲ و ۳ زنجیره تامین در بانک ها قابل خرید دین باشد. این امر به تصمیم خودروسازان بستگی دارد چون بانک ها با مشتریان خودشان در این خصوص مشکلی ندارند.

الف-۴) تسهیل تامین مواد اولیه داخلی شامل محصولات پتروشیمی، فلزی و ... به قیمت مناسب خارج از بورس بگونه ای که قطعه سازان و خودرو سازان امکان خرید مستقیم از تولید کننده ها را داشته باشند. متأسفانه در حال حاضر شاهد بورسی شدن محصولات فلزی هم هستیم که مشکلات را دو چندان می نماید. بخصوص اگر رویه L/C داخلی تسهیل گردد و خریداران به راحتی با گشایش اعتبار اسنادی یا به روش های جاری به انتخاب خودشان می توانند مواد مورد نیاز خود را تامین نمایند.

الف-۵) جلوگیری از ایجاد منابع تامین جدید (سورس های موازی) بدلیل عدم امکان عمل به تعهد خودروسازان در قبال تامین کنندگان قبلی و در نتیجه کاهش مضاعف تیراژ کاهش یافته فعلی برای هر قطعه ساز و فرورفتن همه سورس های قدیمی و جدید در باتلاق مطالبات معوق از خودرو ساز



پیشنهادهای جهت حل مشکلات قطعه سازان کشور

ب) مشکلات قابل حل در خارج از مجموعه تحت کنترل وزارت صمت

ب-۱) انجماد اصل بدهی بانکی خودروسازان و قطعه سازان به نظام بانکی و پرداخت صرفاً بهره بانکی مربوطه جهت جلوگیری از معوق شدن اقساط بانکی و گرفتاری هر باره از بابت اخذ استعلام ها و واریز کل مبلغ تسهیلات، تهیه فاکتور و ... و اخذ مجدد تسهیلات (اصطلاحاً نو و کهنه کردن تسهیلات)

ب-۲) تسهیل ثبت سفارش و تخصیص ارز، بخصوص ایجاد گزینه بدون انتقال ارز و امکان تسویه بدهی از هر طریق ممکن (از جمله صرافی ها) جهت خرید مواد اولیه، ملزومات و مایحتاج قطعه سازان

ب-۳) انتقال بدهی های دولتی قطعه سازان به خودرو سازان و تجمیع و انجماد یکساله بدهی های دولتی صنعت خودرو به تامین اجتماعی، دارایی و ... و یا تقسیط بلند مدت با اقساط قابل پرداخت و بخشودگی جرایم

ب-۴) اصلاح قانون ارزش افزوده در خصوص زنجیره تامین خودرو بگونه ای که کل مالیات ارزش افزوده توسط خودرو ساز و در زمان تسویه حساب با مشتری به دارایی پرداخت شود و قطعه سازان و زنجیره تامین از گردونه محاسبه و پرداخت مالیات ارزش افزوده با توجه به عدم وصول به موقع مطالبات خارج شوند.

ب-۵) تسویه حساب های باز ارزی (OPEN ACCOUNT) با طرف های خارجی قطعه سازان به نرخ گشایش اعتبار

ب-۶) تامین کسری نقدینگی قطعه سازان به مبلغ ۱۵,۰۰۰ میلیارد تومان به صورت:

ب-۶-۱) تسویه بدهی معوق خودروسازان به زنجیره تامین داخلی به میزان ۹۰۰۰ میلیارد تومان با ارائه تسهیلات مناسب به خودرو سازان یا روش های دیگر مثل فروش اموال مازاد

ب-۶-۲) کاهش مدت زمان پرداخت خودرو ساز به زنجیره تامین از ۴ ماه به ۱ ماه و یا اعطای تسهیلات کافی بدون در نظر گرفتن سقف اعتباری فعلی و با بهره مناسب به میزان ۶۰۰۰ میلیارد تومان و احتساب هزینه های مالی مربوطه در قیمت تمام شده.

* ضمناً اعطای تسهیلات ارزی مصوب هیئت دولت معادل ۸۴۴ میلیون یورو و بازپرداخت ریالی یا ارزی به انتخاب واحد تولیدی می تواند راهکار فوری و موثری باشد که متأسفانه دچار تاخیر قابل توجهی شده است.



عدم توجه به حل فوری مشکلات قطعه سازان کشور ، افزایش بیکاری و موج ورشکستگی قطعه سازان را به دنبال خواهد داشت که در نهایت به تعطیلی صنعت خودرو و فاجعه اقتصادی ملی منجر خواهد شد.



اسامی هیئت مدیره و بازرسان انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور

محمد رضا نجفی منش ، سعید صبوری ، رضا رضایی ، نادر عبدالحسینی سخا ، حمید رضا صمدی ، نادر فرخ ،
امید رضایی (استان تهران)

آرش محبی نژاد ، مهدی مطلب زاده ، مصطفی هنری ، سیامک مقتدری ، طرلان افشار (استان البرز)

حسین بحرینیان ، محمد مهدی شکورزاده (استان خراسان رضوی)

احمد رضا رعنائی ، فرشید شاه محمدی (استان مرکزی)

ساسان قربانی ، حسن زارع نژاد (استان قزوین)

ابراهیم احمدی (استان اصفهان)

رضا پاشایی ، محمد ملکی (استان آذربایجان شرقی)

بابک کریمخان (استان کرمانشاه)

محمود نجفی سهی (استان سمنان)

محمد آقاجانی (استان قم)

محمد علی ذکریایی (استان مازندران)

