به گزارش تجارت نیوز، به نقل از روابط عمومی انجمن قطعه سازان تهران(تپما): عمده قطعه سازان خودرو کشور حدود 3 تا 4 ماه است که هیچ گونه ارز تالار دومی را دریافت نکرده‌اند که این خود باعث تغییر در فرایند تولید آنها شده است و روند تولید را با مشکل مواجه کرده است که دود این مسئله به شکل مستقیم در چشمان خودرو‌سازان فرو می‌رود.

از سوی دیگر موردی که برای اولین بار برای قطعه سازان رخ داده است مسئله خرید دین است. به نحوی که درگذشته بانک ها چک های یک ساله قطعه سازان را که ازخودروساز دریافت می‌کردند با کم کردن مبلغی در حدود 10% به شکل نقد یا در بازه‌ای یک ماهه به شکل نقد تسویه می‌کردند که این امرخود موجب تسهیل فرایند تولید وادامه چرخه بود که امروز به دلیل مشکلات نقدینگی و تورم بانک ها نیزاین کار را نمی‌کنند.

مشکل دیگری که گریبان گیر خط تولید قطعه سازان و به تبع آن خودرو‌سازان شده است مشکل تامین مواد اولیه استبه طوری که در گذشته که حجم تورم کمتر بود کارخانه‌های تولید فولاد و پتروشیمی با قبول وعده چک‌های 6 ماهه مواد اولیه مورد نیاز خود را دریافت و وارد چرخه تولید می‌کردند اما امروزبه دلیل وجود تورم افسار گسیخته کارخانه‌های مواد‌اولیه تنها با دریافت پول نقد محصولات خود را در اختیار قطعه سازان قرار می‌دهند.

عدم بر‌گزاری جلسات تعدیل قیمت موجب شده تا مطالبات قطعه‌سازان با تورم 68% همخوانی نداشته باشد و بار سنگینی تورم این بار بیشتر ازگذشته بردوش قطعه سازان باشد.نکته جالب توجه به تاخیر انداختن جلسات از طرف خودروسازان است چرا که با گذشت هر هفته بر حجم تورم کشور افزوده می‌شود و هر لحظه درنگ موجب بالاتر رفتن مبلغ پرداختی خودروسازان به طرف مقابل می‌شود.

این در حالی است که قطعه‌سازان از تمایل هر چه بیشترخود نسبت به نقدشوندگی مطالبات خود صحبت می‌کنند به این دلیل که با تاخیر در تسویه و تغییر بازار از حالت اعتباری به نقد این گروه به شکل مداوم در منگنه مشکلات متعدد از قبیل پرداخت حقوق کارمندان و کارگران، پرداخت بیمه و مهم تر از همه خرید مواد‌ اولیه برای بقا و ادامه حیات خود قرار دارند.

وجود مشکلاتی که در بالا ذکر شد موجب ایجاد چرخه تولید خودرو‌های ناقص شده است چرا که با عدم قرار گرفتن ارز تالار دوم در اختیار قطعه سازان و خودرو سازان و در‌نتیجه عدم واردات قطعات وارداتی که گاهی کلیدی نیز هستند خودرو‌های تولید شده آماده عرضه به بازار نمی‌شوند و تقاضای مشتریانی که اکثرا پیش پرداختی در حدود یک سوم کل مبلغ خودرو را داشتند و موعد تحویل‌های یکساله دارند احتمالا با تاخیر مواجه خواهد شد.

با توجه به مشکلات جاری در 3ماهه اول امسال می‌توان گفت که وعده وزارت صمت مبنی بر تولید یک میلیون و 800 هزار دستگاه خودرو در سال 1402 به احتمال بسیار قوی با مشکل مواجه خواهد شد ؛چراکه مطابق این وعده باید تا پایان اردیبهشت ماه تنها حدود 250 تا 300 هزار دستگاه خودرو توسط این دو خودرو ساز تولید می‌شد که با توجه به گزارش های منتشر شده تاکنون تنها 135 هزار دستگاه تولید شده و این به معنای کاهش تولید 55 % نسبت به وعده تولید یک میلیون و 800 هزار دستگاه است.

اما این پایان کار نیست، با توجه به قطع برق واحد های صنعتی در تابستان سال های گذشته و نمودار مصرف برق امسال هم درکشور شاهد قطعی برق خواهیم بود که این به معنای عقب افتادگی بیشتر از وعده وزارت صمت برای تولید خودرو در سال 1402 هست.

سخن آخر: اگر بخواهیم به دنبال معضل اصلی صنعت خودرو کشور باشیم طبق معمول با عبارت کلیدی خصوصی سازی مواجه می‌شویم.

وضعیت کنونی بازار به ما اثبات می‌کند که ادامه دادن با روش فعلی تنها منجر به بدتر شدن وضعیت می‌شود با یک نگاه مختصر به صنعت خودرو می‌توان دریافت که ضرر و زیان انباشته خودرو سازان دامن دیگر تولید کنندگان و صنایع وابسته را درگیر زیان کرده است.

زیان های انباشته در کنار ممنوعیت واردات را می‌ توان علت اصلی افزایشی بودن قیمت خودرو در کشور دانست به این دلیل که زیان انباشته موجب کاهش تولید و بر هم زدن نظام عرضه وتقاضا می‌شود که مجموعه این دلایل موجب افزایش قیمت دراز مدت خودرو در کشور است.