

ارائه تسهیلات به خودروسازان چه کمکی گرد؟

جهش تولید خودرو با زور تسهیلات بانکی» از نگاه کارشناسان نوعی «دوپینگ کارخانه‌ای» است که در نهایت، نه تولید رونق می‌گیرد و نه بازار مصرف از عواید احتمالی آن نفع می‌برد. بدهی انباشته و زیان تولید در خودروسازی‌ها که ریشه در سیاست غلط حاکم بر این صنعت دارد، باعث انحراف تسهیلات از مسیر تولید می‌شود.

به گزارش سایت خبری پرسون، در شرایطی تسهیلات مصوب بانک مرکزی جایگزین تامین نقدینگی خودروسازان از مسیر آزادسازی قیمت‌ها شده که به گفته بسیاری از فعالان زنجیره صنعت خودرو، تسهیلات مذکور با توجه به انباشت بدهی خودروساز به قطعه سازان و همچنین زیان تولید، قادر به جهش ۵۰ درصدی تولید نخواهد بود. آنچه مشخص است برخی از مقامات دولتی و قضایی برای ممانعت از افزایش قیمت‌ها در بازار، با آزادسازی بخشی از محصولات خودروسازان مخالفت کردند که نتیجه آن نیز تعلیق پروژه آزادسازی بخشی از محصولات خودروسازان بود. تداوم قیمت‌گذاری دستوری خودرو و همچنین لغو افزایش قیمت فصلی خودرو، مسیر خودروسازی را بار دیگر تغییر داد به‌طوری‌که بسیاری از کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که تولید بار دیگر مسیر نزولی در کمیت و کیفیت خواهد داشت.

هر چند این مسیر از آبان اتفاق افتاده و تیراژ در کاهشی شده اما مصوبه شورای رقابت مبنی بر آزادسازی قیمت محصولات خودرویی نقطه قوتی بود که زنجیره خودروسازی کشور می‌توانست با تکیه بر آن لاقط به ثبات تولید برسد. با این شرایط سیاست‌گذار خودرو و شورای رقابت به بهانه ثبات قیمتی در بازار رضایت به آزادسازی ندادند. حال این سوال مطرح بود که با توجه به کاهش ماهانه تولید خودرو و همچنین تعلیق مصوبه شورای رقابت، سیاست‌گذار خودرو چگونه قادر به تحقق بیانات رهبری مبنی بر افزایش تولید خودرو است؟ مقام رهبری چندی پیش در اظهاراتی بر جهش تولید خودرو تاکید کردند که همین امر مسوولان صنعتی را به تکاپو برای تحقق افزایش تولید انداخت. اما در کنار زبان انباشته ۴۳ هزار میلیاردی، زبان تولید ۵/۱۶ هزار میلیاردی و مطالبات ۳۵ هزار میلیاردی به قطعه سازان، و همچنین لغو آزادسازی که می‌توانست نقدینگی لازم را به خودروسازی تزریق کند، تحقق رشد تولید چگونه میسر خواهد شد؟

در این زمینه بسیاری از کارشناسان معتقدند که با توجه به موانع ذکر شده در مسیر رشد تولید، دولت تنها به یک معجزه نیاز دارد تا جهش ۵۰ درصدی تولید را محقق کند. آنچه مشخص است سیاست‌گذار خودرو با بستن تمامی راه‌های تامین نقدینگی تنها گزینه‌ای که پیش رو داشت، توسل به تسهیلات بانکی بود که آن هم با مقاومت رئیس کل بانک مرکزی که خودروسازی را فشل خوانده بود کمی سخت و ناممکن به نظر می‌رسید. در نهایت تسهیلات ۵ هزار میلیاردی در کنار انتشار گواهی اوراق مولد (گام) به مبلغ ۱۰ هزار میلیارد برای خودروسازی کشور مصوب شد. آنچه مشخص است خودروسازان سال‌هاست که با توجه به مشکلات نقدینگی، بدهی به زنجیره قطعه‌سازی و همچنین زیان تولید همواره به دنبال تسهیلات ارزان قیمت از سیستم بانکی بوده‌اند. این امر گذشته از آنکه به تخصیص بهینه اعتبارات لطمه‌زده و اغلب موجب افزایش معوقات بانکی می‌شود، به چالشی در ترازنامه این شرکت‌ها نیز تبدیل شده است. با این حال سیاست‌گذار خودرو این مسیر را بر آزادسازی قیمت که عنوان می‌شود تبعات اجتماعی در بردارد ترجیح داده است.

بر این اساس اگر چه اوراق گام مسیر طولانی برای همراهی و کمک به زنجیره خودروسازی کشور پیش رو دارد، اما تسهیلات ۵ هزار میلیاردی آیا می‌تواند منجر به رشد تولید شود یا این تسهیلات حکم مسکنی را دارد که در کوتاه مدت درد خودروسازی را دوا خواهد کرد؟ آنچه مشخص است به گفته برخی از کارشناسان، خودروسازان به‌طور ماهانه ۵ هزار میلیارد فروش دارند که این نقدینگی چندان نتوانسته هزینه‌های این شرکت‌ها را پوشش دهد. حالا نیز عنوان می‌شود که تسهیلات ۵ هزار میلیاردی نه تنها در شرایط کنونی که خودروسازان به دلیل مشکلات نقدینگی با افت ماهانه تولید روبه‌رو هستند، دردی از این شرکت‌ها دوا نمی‌کند بلکه آنها قادر خواهند بود که با این تسهیلات تنها بخشی از بدهی قطعه سازان را صاف کنند. به این ترتیب این‌طور می‌توان نتیجه گرفت که تسهیلات دریافتی تنها قرار است خرج روزمرگی خودروسازان یا پرداخت بدهی‌های جاری آنها شود و طرح و ایده‌های پشت آن قرار ندارد.

در هر حال این تسهیلات باز هم مسکن موقتی است برای درد نقدینگی خودروسازان که سال‌هاست زبان انباشته را همراه خود دارند و به واسطه قیمت‌گذاری دستوری هر خودرویی را با زیان به بازار عرضه می‌کنند. آنچه مشخص است در خودروسازی‌های دنیا اخذ وام و تسهیلات به منظور طرح‌های توسعه‌ای و عرضه خودروی جدید انجام می‌شود اما در ایران، هر زمانی که خودروسازان در لبه پرتگاه قرار گرفتند دولت با تسهیلات به کمک این صنعت می‌شتابد. در شرایط کنونی نیز تصور اینکه تسهیلات ۵ هزار میلیاردی و اوراق گام قرار است منجر به جهش ۵۰ درصدی شود، فکری باطل است چرا که هدف دولت از پرداخت این تسهیلات فقط جلوگیری از افت تولید تلقی می‌شود.

الگوی جهانی تسهیلات‌دهی

تسهیلات‌دهی به زنجیره خودروسازی تنها محدود به شرکت‌های خودروساز کشورمان نیست و این روش تامین مالی در عرصه جهانی نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد و خودروسازان بین‌المللی نیز از این مسیر به تامین نقدینگی مورد نیاز خود می‌پردازند. با این حال اما دلایلی که خودروسازان داخلی را به سمت دریافت تسهیلات از سیستم بانکی کشور سوق می‌دهد با آنچه در عرصه جهانی اتفاق می‌افتد، متفاوت است.

شرکت‌های خودروساز بین‌المللی از مسیر دریافت تسهیلات به دنبال این هستند که برنامه‌های توسعه‌ای خود را پیش ببرند و به تعبیر دیگر خون تازه‌ای

به رگ‌های تولید خود تزریق کنند. مدیران ارشد این شرکت‌ها تسهیلات دریافتی را صرف احداث خطوط تولید جدید، گسترش سبد محصولاتی خود و همچنین بخش تحقیق و توسعه می‌کنند. این در حالی است که خودروسازان داخلی زمانی این امکان را پیدا می‌کنند تا نقدینگی را در قالب تسهیلات بانکی دریافت کنند که حیات آنها در معرض خطر قرار می‌گیرد و بیم آن می‌رود که عن‌قرب چرخ تولید آنها متوقف شود.

در این شرایط شرکت‌های خودروساز داخلی تسهیلات دریافتی را نه تنها صرف احداث خطوط تولید جدید یا گسترش بخش تحقیق و توسعه خود نمی‌کنند، بلکه نقدینگی دریافتی در قالب تسهیلات را به پرداخت بدهی‌های گذشته، دیون بانکی سررسید شده و در پاره‌ای موارد پرداخت حقوق و دستمزد عقب‌افتاده کارکنان خود اختصاص می‌دهد. البته در ارتباط با دریافت تسهیلات از سوی شرکت‌های خودروساز بین‌المللی ذکر این نکته نیز لازم است که به‌رغم آنکه آنها تسهیلات دریافتی را به بخش تحقیق و توسعه و گسترش سبد محصولاتی خود اختصاص می‌دهند. با این حال سیاست‌گذار کلان در آن کشورها این تسهیلات را به راحتی در اختیار خودروسازان قرار نمی‌دهد. سیاست‌گذاران هر کشور پیش از تزریق نقدینگی به خودروسازان تعهدات متعددی را از مدیران ارشد آن شرکت‌ها دریافت می‌کنند. نمونه‌ای از نحوه پرداخت تسهیلات به شرکت‌های خودروساز را می‌توان در دوران رکود اقتصادی سال ۲۰۰۸ در ایالات متحده آمریکا مشاهده کرد.

در آن سال دو خودروساز بزرگ آمریکا یعنی جنرال‌موتورز و کرایسلر با خطر ورشکستگی مواجه بودند و بیم آن می‌رفت تا مدیران ارشد دو خودروساز یادشده مجبور به اعلام ورشکستگی و تعطیلی شرکت‌های تحت مدیریت خود شود؛ اما سیاست‌گذار کلان اقتصاد با تزریق ۱۷ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار به دو خودروساز یادشده نه تنها سایه ورشکستگی را از بالای سر این شرکت‌ها کنار زد، بلکه سبب شد تا آنها به سمت توسعه همه جانبه نیز حرکت کنند. اما همان‌طور که گفته شد پرداخت این تسهیلات به‌طور مشروط انجام شد و پیش از آن از مدیران ارشد هر دو خودروساز تعهداتی درباره نحوه هزینه‌کرد تسهیلات دریافتی اخذ شد.

اما این شروط برای پرداخت تسهیلات چه بود؟ در زمان تصویب پرداخت این تسهیلات به دو خودروساز یادشده، نمایندگان مجلس شرط پرداخت این کمک مالی را تفکیک هزینه‌ها و سازماندهی مالی مجدد شرکت‌های خودروساز اعلام کردند. در ادامه مدیران ارشد جنرال‌موتورز و کرایسلر موظف بودند ابتدا گزارش مفصلی از اصلاح مالی خود را در اختیار وزارت دارایی ایالات متحده قرار دهند. همچنین باراک اوباما، رئیس‌جمهور وقت آمریکا، یک هیات ویژه را مامور کرد تا بر اصلاح و سازماندهی مجدد ساختار مالی شرکت‌های خودروسازی نظارت کند. آن‌طور که گفته شد وزیر دارایی ایالات متحده آمریکا و مشاور اقتصادی کاخ سفید نیز به دستور رئیس‌جمهور، باید با این هیات همراهی می‌کردند.

مُسکن تسهیلات چه مدت اثر دارد؟

تسهیلات دهی به شرکت‌های خودروساز کشورمان در حقیقت اقدامی است برای ادامه حیات خودروساز. همان‌طور که عنوان شد به تازگی نیز دریافت ۱۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات (در قالب ۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات بانکی و ۱۰ هزار میلیارد تومان اوراق گواهی اعتبار مولد «گام») برای تامین نقدینگی خودروسازان نهایی شده است. اما سوال اینجاست که این تسهیلات تا چه زمانی می‌تواند کمک کند تا چرخ‌های شرکت‌های خودروساز از حرکت باز نماند؟

در این ارتباط حسن کریمی سنجری کارشناس خودرو می‌گوید با توجه به زیان انباشته‌ای که شرکت‌های خودروساز در صورت‌های مالی خود تا پایان آذر سال جاری ثبت کرده‌اند به نظر نمی‌رسد میزان تسهیلات دریافتی مدت زمان زیادی بتواند به حرکت چرخ‌های خودروسازان کمک کند. این کارشناس خودرو ادامه داد در بهترین شرایط تاثیر تزریق این نقدینگی جدید بتواند طی سه ماه ابتدایی سال آینده تاثیر خود را روی زنجیره خودروسازی حفظ کند. کریمی سنجری می‌گوید از آنجا که تسهیلات درمانی در واقع دادن مسکن به زنجیره خودروسازی است تا زمان پایان اثر آن سیاست‌گذار کلان فرصت دارد تصمیم بگیرد که آیا قصد دارد تغییری در سیاست قیمت‌گذاری دستوری دهد یا همچنان به تسهیلات درمانی در زنجیره خودروسازی ادامه می‌دهد.

سعید مدنی مدیر عامل پیشین خودروسازی سایپا نیز می‌گوید با توجه به میزان زیان انباشته ۴۳ هزار میلیارد تومانی شرکت‌های خودروساز و همچنین گردش مالی سالانه آنها که حدود ۸۰ تا ۹۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود، تزریق ۱۵ هزار میلیارد تومان در بهترین شرایط ۲ تا ۳ ماه به ادامه حیات شرکت‌های خودروساز کمک می‌کند.

در شرایطی که کریمی سنجری و مدنی معتقدند تسهیلات پرداختی جدید حدود ۲ تا ۳ ماه می‌تواند تا حدودی وضعیت تولید شرکت‌های خودروساز را بهبود ببخشد اما مازیار بیگلر دبیر انجمن قطعه سازان نظر دیگری دارد.

بیگلر می‌گوید: تسهیلات بانکی ۵ هزار میلیارد تومانی (سهم ایران خودرو و سایپا هر یک ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است) با توجه به تولید و فروش ماهانه خودروسازان در بهترین شرایط نزدیک به یک ماه می‌تواند به شرکت‌های خودروساز و همچنین زنجیره تامین آنها کمک کند.

دبیر انجمن خودروسازان در ارتباط با انتشار اوراق گام برای زنجیره خودروسازی می‌گوید ابتدا باید به این نکته توجه کرد که این اوراق بیش از آنکه هدفش تامین مالی زنجیره تامین خودروسازان باشد، به دنبال این است تا از انتشار اسکناس و چاپ پول جلوگیری کند. این فعال قطعه‌ساز ادامه می‌دهد دو چالش در مسیر استفاده از این اوراق پیش پای فعالان زنجیره خودروسازی قرار دارد. چالش اول این است که برای استفاده از این تسهیلات قطعه سازان نیاز به اخذ کد سجام دارند و چالش بعدی نیز قبول این اوراق از سوی شرکت‌هایی است که در تامین نهاده‌های تولید مورد نیاز قطعه سازان فعال هستند. بیگلر می‌گوید در حال حاضر قطعه‌سازان با شرکت‌های تامین‌کننده نهاده‌های تولید مورد نیازشان مانند شرکت‌های فولادی و پتروشیمی‌ها در حال رایزنی هستند که آیا اوراق گام را از قطعه سازان قبول می‌کنند یا خیر؟

دبیر انجمن قطعه سازان تاکید می‌کند بنابراین در شرایط حاضر تنها روی همان ۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات بانکی می‌توان حساب کرد و آن نیز در بهترین حالت حدود یک ماه می‌تواند چرخ‌های زنجیره خودروسازی را به حرکت در آورد.

