گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۴۵۱۲۸۱
دوشنبه ۶ اردیبهشت ۱۴۰۰ ۱۳:۱۲

دبیر انجمن قطعه‌سازان؛

قطعه‌سازان تا خرداد ورق فولادی دارند/ صمت خاطیان را معرفی کند

دبیر انجمن قطعه‌سازان با بیان اینکه قطعه‌سازان خودرو تا خردادماه ورق فولادی دارند، گفت: وزارت صمت باید خاطیان بازار را معرفی و دستورالعمل تامین ورق قطعه‌سازان را اصلاح کند.

به گزارش خبرنگاران صنعت و تجارت گزارش خبر، مازیار بی گلو در گفت‌وگویی در مورد تأمین مواد اولیه اظهار داشت: ۴ ماده اولیه اصلی قطعه‌سازان شامل فولاد، مس، آلومینیوم و محصولات پتروشیمی می‌شود. روال تأمین پتروشیمی، مس و آلومینیوم اگرچه فراز و فرود دارد اما همچون سابق تأمین می‌شود.

دبیر انجمن قطعه‌سازان افزود: از بهمن ماه ۹۹ به دلیل دستورالعمل اعمال شده از سوی وزارت صمت، بزرگ‌ترین معضل قطعه‌سازان روند تأمین فولاد است. این دستورالعمل موجب شده که شرکت‌های قطعه‌ساز نتوانند ورق فولاد را دریافت کنند و حتی شرکت‌های ساپکو و سازه گستر که سالهاست وظیفه خرید ورق فولاد را دارند تا به صورت امانی در اختیار قطعه ساز قرار دهند با معضل مواجه شده و توان تأمین ورق را ندارند.

وی ادامه داد: از نظر فولاد و ذخیره فولاد برای واحدهای قطعه‌سازی در نقطه فوق بحرانی قرار گرفته‌ایم؛ به شکلی که برای خرداد ماه ورقی در اختیار قطعه‌سازان نیست.

بی گلو با بیان اینکه سیستم مچینگ از سال ۹۸ قطع شده است، گفت: این مساله موجب می‌شود قطعه‌سازان ناچار به خرید از بازار آزاد و خارج از بورس شوند که تفاوت قیمت بسیار زیادی دارد به صورتی که حتی در برخی از ضخامت‌ها شاهد تفاوت ۸۰ درصدی قیمت بازار آزاد با بورس هستیم و از سویی دیگر برخی قطعه‌سازان همچون ساپکو و سازه‌گستر نمی‌توانند ورق دریافت کنند و به همین نسبت هم نمی‌توانند ورق در اختیار قطعه‌ساز قرار دهند که در این صورت برخی از قطعه‌سازان به ویژه قطعه‌سازان کوچک از بین خواهند رفت.

وی تصریح کرد: مبنای دستورالعمل وزارت صمت این بود که یک مقدار ورق‌های فولادی در بازار نشتی پیدا کرده است؛ نظر ما حذف دستورالعمل نیست بلکه اصلاح این دستورالعمل است.

بی گلو گفت: در این دستورالعمل مواردی به عنوان مانع پیش‌بینی شده‌اند؛ به عنوان مثال اعلام شده که قطعه‌سازان برای ظرفیت‌سنجی باید در سامانه بهین‌یاب ثبت‌نام کنند این موضوع از یک سو فرایند زمانبری دارد و از سویی دیگر پروانه بهره‌برداری بسیاری از واحدها به ویژه واحدهای بزرگ زیر ظرفیت تولیدشان است زیرا محیط زیست اجازه اصلاح پروانه را نداده است. همچنین بسیاری از قطعه‌سازان دارای مجوز کسب و کارت‌شناسایی هستند و پروانه بهره‌برداری ندارند.

وی ادامه داد: همچنین در این آئین‌نامه اعلام شده که ورق فولادی فقط به واحدهایی اختصاص می‌یابد که دارای تجهیزات پرس‌کاری باشند.

دبیر انجمن قطعه‌سازان افزود: باید دستورالعمل اصلاح شود و قطعه‌سازان به سیستم مچینگ برگردند و شرکت‌هایی همچون ساپکو و سازه‌گستر و مگاموتور به عنوان مرجع دریافت‌کننده ورق باشند و بتوانند ورق را دریافت کنند و در اختیار حدود ۲۵۰ قطعه‌ساز قرار دهند.

بی گلو اظهار داشت: بسیاری از قطعه‌سازان اگر نتوانند تولید کنند درجا باعث کاهش تولید خودرو می‌شود که قطعاً روی قیمت خودرو تأثیر می‌گذارد.

وی افزود: از سویی دیگر اگر قطعه‌سازان به سمت بازار آزاد بروند باز هم موجب افزایش قیمت نهایی خودرو می‌شود. اما مردم دیگر طاقت افزایش قیمت خودرو و قطعه را ندارند.

بی گلو گفت: در شرایط تحریم بیرونی، دستورالعمل وزارت صمت یک تحریم درونی است که نظام تأمین تولید را بهم ریخته است و صدمه آن به بخش خصوصی و مصرف‌کننده می‌خورد.

وی در مورد فلسفه دستورالعمل وزارت صمت، تصریح کرد: وزارت صمت می‌گفت ورق‌هایی که توسط خودروسازان یا قطعه‌سازان درجه یک دریافت شده و به صورت امانی در اختیار قطعه‌سازان قرار گرفته در بازار نشتی داشته است. این موضوع مثل این است که بگوییم چون چند نفر ورود ممنوع رفته‌اند رانندگی را کلاً ممنوع کنیم.

بی گلو افزود: اینکه گفته می‌شود چند شرکت خطا کرده‌اند را ما ندیده‌ایم چراکه اگر خطایی شده بود تا الان حتماً به دادستانی و مراجع قضائی معرفی می‌شدند. به هر حال اگر خطایی هم صورت گرفته حتماً باید با آنها برخورد شود ضمن اینکه نمی‌شود اما به دلیل خطای چند شرکت، تأمین مواد اولیه ۳۰۰ شرکت را مختل کرد.

وی ادامه داد: این روال در ایران در حالی است که در دنیا روال تأمین مواد اولیه این‌طور است که خودروساز ورق را تحویل می‌گیرد و در اختیار زنجیره تأمین یعنی قطعه‌سازان قرار می‌دهند که این ورق در نهایت هم قطعه و هم ضایعات به خودروساز بر می‌گردد.

بی گلو یادآور شد: هر خودرو به طور میانگین حدود ۶۰۰ کیلوگرم فولاد مصرف می‌کند؛ بنابراین تقریباً ۵۰ درصد وزن یک خودرو را فولاد تشکیل می‌دهد.