

چهارشنبه‌ادی ۱۴۰۰-شماره ۱۲۲۲

اخبار

طلب ۱۲ هزار میلیارد تومانی پیمانکاران راهسازی از وزارت راه

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیر بنهای حمل و نقل از نیاز ۲۱۵ هزار میلیارد تومانی برای تکمیل پروژه های راهسازی خبر داد و گفت: پیمانکاران ۱۲ هزار میلیارد تومان از وزارت راه طلب دارند.به گزارش اقتصادسراسر، خیرالله خادمی با بیان اینکه بخش پیمانکاری با مشاور بازاری اجرایی زیرساختهای حمل و نقل ایران هستند، اظهار کرد: طی یک سال اخیر ۹ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان اعتبار مصوب ابلاغی داشتیم که با احتساب سایر منابع به ۲۴ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است. از این رقم ۱۰ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان تسامل اسناد خزانه و پول نقد تخصیص یافته است. وی با بیان اینکه ۹۵۰ قرارداد پیمانکاری و ۸۵۰ قرارداد مهندسی مشاور در شرکت ساخت داریم، افزود: مبلغ کل قراردادهای پیمانکاری و مشاور ۴۳ هزار میلیارد تومان است که اگر آن را به روز کنیم به حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومان افزایش می یابد.مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنهای حمل و نقل با بیان اینکه برای اجرای این قراردادها حدود ۸۰هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز است، ادامه داد: در حال حاضر پیمانکاران ۱۲ هزار میلیارد تومان از وزارت راه طلب دارند.خادمی با اشاره به اینکه تا پایان دولت سیزدهم حدود ۶ هزار و ۲۰۰ کیلومتر انواع راه و خطوط ریلی به بهره برداری خواهد رسید، یادآور شد: در حال حاضر ۷ هزار کیلومتر راه اصلی سه هزار و ۲۰۰ کیلومتر راه آهن و ۱۰۵۰ کیلومتر آزادراه در دست ساخت است که برای اتمام این پروژه ها ۲۱۵ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز است. وی از در دست ساخت بودن ۲۲۱ کیلومتر تونل و ۸۸ کیلومتر پل با دهانه بیش از ۱۰ متر در پروژه های راه سازی خبر داد و گفت: براساس برنامه چهار سال آینده ۵۱۵ کیلومتر آزادراه و بزرگراه به بهره برداری می رسد. پیشرفت فیزیکی این پروژه ها اکنون ۴۶ درصد است. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنهای حمل و نقل همچنین بیان کرد: برای اجرای پروژه های اولویت دار حوزه حمل و نقل جاده‌ای و ریلی حدود ۹۰ هزار میلیارد تومان نیاز داریم.

•••••

دبیر انجمن شرکت های راهسازی:

مشکل ایران اشتغال است نه مسکن

دبیر انجمن شرکت های راهسازی ایران با بیان اینکه مشکل ایران مسکن نیست، گفت: مشکل کنونی کشور اشتغال است که دولت باید برای آن برنامه ریزی کند. به گزارش اقتصادسراسر، علی آزاد در مراسم گرامیداشت هفته حمل و نقل در شرکت ساخت و توسعه زیربنهای حمل و نقل کشور، اظهار کرد: مسکن مشکل مردم ایران نیست مشکل ما اشتغال است.وی ادامه داد: دولت باید به بحث اشتغال بخصوص در مناطق محروم ازجمله استانهای ایلام، بوشر و سواحل مکران توجه کند.دبیر انجمن شرتهای راهسازی ایران با یادآوری اینکه شصت سال قبل در منطقه مکران راه ساخته ایم، افزود: باید کاری کنیم وحدت ملی در کشور شکل بگیرد و با ایجاد اشتغال جمعیت را از تهران و شهرها به روستاها بر گردانیم. آزاد با بیان اینکه در حال حاضر شهر های کشور نصف جمعیت خود را از دست داده و مردم آنها مهاجرت کرده اند، تاکید کرد: در هر کجا زیرساختهای اشتغال فراهم شده و اشتغالزایی صورت گرفته مشکل مسکن خود به خود حل شده است.وی گفت: باید فکری برای اشتغال مردم بکنیم جوانان کشور بیکارند باید امکانات رشد و تعالی برای ایجاد اشتغال جوانان را در کشور فراهم کنیم.

•••••

نخستین پرواز مسافری از فرودگاه

بین المللی آبادان به مقصد کویت انجام شد
معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد اروند گفت: نخستین پرواز مسافری و سیزدهمین پرواز کارگو (حمل بار هوایی) از فرودگاه بین المللی آیت اله هجی آبادان روز سه شنبه سه مقصد کویت و برعکس انجام شد. به گزارش اقتصادسراسر، قدرتاله طمیمیان با اشاره به اینکه در ماه های گذشته با حمایت از سرمایه گذار بخش خصوصی ابتدا پروازهای کارگو در دستور کار قرار گرفت، افزود: در ماه های گذشته تلاش بسیاری صورت گرفت تا برگ سبز برای منطقه آزاد اروند رقم بخورد و سرانجام این مهم به ثمر رسید و چندین پرواز به صورت باری کارگو انجام شد.وی با تاکید بر ظرفیت بالای فرودگاه آبادان برای برقراری پروازهای متعدد، ادامه داد:با توجه به سه ظرفیت بالای این فرودگاه بین المللی، باعث تاسف بود که تاکنون پروازهای خارجی آنگونه که باید از این فرودگاه انجام نگرفته بود، از این رو تلاش شد تا بسا گرفتن تاییدیه پروازهای مسافری از ایرلاین بین المللی کشور، و هواییابی جمهوری اسلامی (ایران ایر)، پرواز آبادان به کویت و برعکس به خطوط هوایی آبادان افزوده شود. وی تلاش مسئولان فرودگاه آبادان و ایران ایر را در دریافت کارت سبز برای تحقق این پرواز قابل ملاحظه دانست و افزود: برای هرچه بهتر شدن تعامل با ایرلاین مذکور، تلاش شد روزهایی که پرواز مسافری برقرار است کارگو را علاوه بر روزهای دیگر با آن ادغام کنیم. طمیمیان بیان کرد: شرکت فرودگاه های کشور، سازمان منطقه آزاد اروند، سپاه و ناجا از جمله دستگاه های بودند که در ماه های گذشته تلاش بسیاری برای برقراری این پرواز کردند. منطقه آزاد اروند با مساحت ۳۷ هزار و ۴۰۰ هکتار در شمال غربی خلیج فارس شامل شهرهای آبادان، خرمشهر و مینوشهر (جزیره مینو) است که در محل تلاقی رودخانه اروند و کارون واقع است. این منطقه در همجاری با کشورهای عراق و کویت با داشتن ظرفیت های مناسب نظیر حمل و نقل جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی از اهمیت ویژه ای برخوردار است. روزانه بین چهار تا هفت پرواز در فرود گاه بین المللی جمی آبادان به نقاط مختلف کشور انجام می شود.



وام نهضت ملی مسکن نیازی به خرید اوراق ندارد

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی گفت: نرخ سود تسهیلات اعطایی در طرح نهضت ملی مسکن بر اساس توان پرداختی اقساار مختلف طراحی شده و مابه التفاوت آن با نرخ سود ۱۸ درصد مصوبه شورای پول و اعتبار به عنوان پارانه از محل صندوق ملی مسکن پرداخت می شود. به گزارش اقتصادسراسر، محمود محمودزاده معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی در گفت وگو با ملت، با تکذیب اقساط ۷ میلیون تومانی تسهیلات نهضت ملی مسکن، گفت: نرخ سود تسهیلات اعطایی در مصوبه شورای پول و اعتبار در شرایط فعلی، ۱۸ درصد بوده که بخشی از سود آن برای ادک های پایین و اقساار کم درآمد جامعه در طرح نهضت ملی مسکن از محل صندوق ملی مسکن تامین می شود. وی با بیان اینکه تسهیلات طرح نهضت ملی مسکن بر اساس توان پرداخت اقسااط خانوادها طراحی می شود افزود: سود ۱۸ درصد تنها برای گروه های غیر هدف در مسکن های حمایتی است و سایر افراد از محل صندوق ملی مسکن پارانه سود بانکی دریافت می کنند.معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی اضافه کرد: صندوق ملی مسکن طبق قانون جهش تولید مسکن، به منظور کاهش اقساط پرداختی مردم به میزان استطاعت آنها تشکیل شده است.

«اقتصاد سرآمد» برسی می کند: اختلاف نظر راه و شهرسازی و سازمان مالیاتی درباره مالیات بر خانه های خالی

تعلل دوساله اجرای قانون مالیات خانه های خالی



گروه راه و ساختمان - اختلاف

وزارت راه و شهرسازی و سازمان امور مالیاتی در خصوص دریافت مالیات از خانه های خالی اجرای این قانون را با موانع فراوانی دچار کرده است. تنها یک روز تا پایان مهلت وزارت راه و شهرسازی برای ارسال لیست خانه های خالی به سازمان مالیاتی مانده است اما به گفته رئیس سازمان امور مالیاتی هنوز این لیست ارسال نشده و قرار است در پایان آذر این لیست به صورت کامل در اختیار این سازمان قرار گیرد. بر اساس قانون دریافت مالیات از خانه های خالی، واحدهای مسکونی در شهرهای با جمعیت بالای ۱۰۰ هزار نفر اگر ۱۲۰ روز در سال خالی باشد، مشمول پرداخت مالیات می شود که بر اساس آن در سال اول، دو و سوم به ترتیب ۱۲، ۱۶ و ۱۸ برابر مالیات متعلقه پرداخت کند.

به گزارش اقتصادسراسر، جمع آوری این اطلاعات بر عهده وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت و از مرداد سال گذشته در چندین نوبت با تمدید مهلت ثبت نام مواجه شد. معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار واحد مسکونی خالی شناسایی شده است که از این میزان حدود یک میلیون واحد مربوط به اشخاص حقوقی است. وی همچنین از معرفی یک میلیون و ۳۰۰ هزار واحد مسکونی به سازمان امور مالیاتی خبر داد اما سازمان امور مالیاتی با رد این اعداد اعلام کرده است که هنوز برای دریافت لیست منتظر وزارت راه و شهرسازی است.

سازمان مالیاتی اعتقاد دارد در دریافت مالیات خانه های خالی بر اساس سیستم ۵۵۵۵۵ و طبق سند دولتی صورت گیرد به این شکل که راه اندازی سیستم میان وزارت راه و شهرسازی و سازمان امور مالیاتی با محوریت وزارت ارتباطات و فناوری تکمیل شود. اما معاون وی و حقوقی سازمان امور مالیاتی درباره گفته های معاون وزیر راه و شهرسازی برای اخذ مالیات از خانه های خالی گفته است، « ۱،۳ میلیون واحد مسکونی خالی که معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرده، اطلاعات

بر گفته وی، سامانه املاک و اسکان نخستین

آن ها به سازمان امور مالیاتی اعلام شده، در سیستم سازمان امور مالیاتی وجود ندارد، زیرا به موجب ماده ۵۴ مکرر قانون مالیات های مستقیم قبل از اصلاحیه سال ۱۳۹۹ باید یک واحد مسکونی حداقل یک سال خالی مانده باشد و از سال دوم به میزان ۵۰ درصد اجاره بها مشمول مالیات شود و مدت زمان خالی بودن خانه مسود نظر باید به سازمان امور مالیاتی با اطلاعات مربوطه اعلام شود.

فرآیند ثبت اطلاعات سکونی و مالکیتی بدون اطلاع رسانی

مجتبی یوسفی عضو کمیسیون عمران مجلس در خصوص مشکلات سامانه املاک و اسکان می گوید: فرآیند ثبت اطلاعات سکونی و مالکیتی بدون اطلاع رسانی و آگام سازی کافی آغاز به کار کرد و به همین دلیل مورد استقبال مردم قرار نگرفت. همچنین دولت قبل اهتمام جدی برای به نتیجه رساندن این طرح نداشت.

قانون بعد از دو سال اجرا می شود

به گفته وی، سامانه املاک و اسکان نخستین

سامانه وزارت راه و شهرسازی در یافت کنیم که براساس آیین نامه مصوب دولت باید تا پایان آذر یعنی کمتر از ۱۰ روز دیگر اطلاعات قطعی در اختیار ما قرار گیرد. او درباره مالیات خانه های لوکس نیز اظهار می کند: در حال تکمیل بانک های اطلاعاتی هستیم و سامانه های لازم را ایجاد کرده ایم و مکاتبات لازم نیز با دستگاه های مختلف از جمله شهرداری ها برای دریافت اطلاعات انجام شده است و سعی می کنیم تا پایان بهمن قانون مالیات بر خانه های لوکس را اجرا کنیم.

تعلل دو ساله در اجرای قانون باعث شده تا یکی از قوانین مهم در جهت ساماندهی بازار مسکن هیچ تأثیری در این بازار نداشته باشد. اخذ مالیات از خانه های خالی، با دریافت مالیات از معاملات مکرر مسکن سال هاست در بیشتر کشورهای دنیا ابزاری برای کنترل قیمت و سوداگری در بازار مسکن است. با اینکه در کشور ما هم بعد از سال ها این ابزار مهم مالیاتی برای ساماندهی بازار مسکن مورد توجه قانونگذاران قرار گرفت، اما تعلل دولت در اجرای قانون نشان می دهد اخذ مالیات از خانه های لوکس و خانه های خالی تقریباً برابر صفر است.

بر اساس بند «ب» تبصره ۱۶ لایحه بودجه ۱۴۰۱ مورد توجه قانونگذاران قرار گرفت، اما تعلل اعم از مسکونی و غیر آن که بیش از ۳ سال از تاریخ احداث آن ها نگذشته باشد مشمول مالیات ۲۰ درصدی خواهند شد. مأخذ محاسبه این پایه مالیاتی، میانگین قیمت های روز منطقه میانی تعیین ارزش املاک که در ماده ۶۴ قانون مالیات های مستقیم آمده، در نظر گرفته شده است. برنامه مالیاتی و افزایش ساخت و عرضه مسکن این محل برای خود پیش بینی کرده، ۷۰۰ میلیارد تومان است.

پایان بهمن ماه قانون مالیات بر خانه های

لوکس را اجرا می کنیم

یوسفی درباره اجرای قانون مالیات بر خانه های خالی می گوید: باید اطلاعات ایسن خانه ها را از

برگزیده

طرح ریلی اسلام آباد-تهران استانبول افتتاح شد

سوت قطار باری اگو پس از ۱۰ سال توقف به صدا درآمد



طرح ریلی اسلام آباد-تهران-استانبول موسوم به قطار کانتینرپر اگو (۵۵۵) طی مراسمی با حضور وزیران امور خارجه و راه آهن پاکستان و سفیر جمهوری اسلامی ایران در «اسلام آباد» با حرکت نخستین قطار باری از سرگرفته شد. به گزارش اقتصادسراسر، سوت حرکت قطار باری اگو موسوم به طرح ریلی تهران- استانبول-اسلام آباد با حضور مقامات ارشد ایران، پاکستان و ترکیه پس از ۱۰ سال توقف به صدا درآمد. در این مراسم که مقام های ارشد راه آهن پاکستان، وزارت بازرگانی، سفیران ایران و ترکیه، تاجیکستان، قزاقستان و پیشتر به سیاست پاکستان برای تسریع در روند بازرسازی و نوسازی خطوط ریلی در ایالت بلوچستان افزود: از سرگیری قطار اگو گام بلندی در مسیر تقویت ارتباط منطقه ای و پیشتر به سیاست پاکستان برای پیوستگی اقتصادی و تجاری و همسایگان و سایر کشورهای منطقه ای می باشد. ستانور «اعظم خان سواتی» گفت: تقویت توسعه همکاری های ریلی اگو می تواند به ثبات و صلح منطقه کمک موثری کند. «عبدالزاق دادو» مشاور نخست پاکستان در امور بازرگانی نیز در مراسم افتتاح قطار اگو اظهار داشت: قطار اگو به عنوان یکی از موثرترین وسایط نقلیه می تواند در گسترش صادرات، واردات و مبادلات تجاری بین کشورهای عضو کمک موثری کند. طول خط راه آهن اسلام آباد- تهران- استانبول ۶۵۰۰ کیلومتر است که ۲۵۷۰ کیلومتر آن در ایران، ۲ هزار کیلومتر آن در ترکیه و حدود ۱۹۰۰ کیلومتر در خاک پاکستان است که زمان حرکت در این مسیر کمتر از نصف حمل و نقل دریایی است و نسبت به مسیر جاده ای امن تر و به صرفه نیز خواهد بود. قطار باری کانتینری از پاکستان به مقصد استانبول به زاهدان می رسد، پس از ورود به این شهر خط ریلی زاهدان- کرمان کار خود را بطور رسمی شروع می کند. در مراسم امروز وزیر امور خارجه پاکستان نیز با ابراز خرسندی از از سرگیری قطار کانتینرپر اگو، گفت: این تحول مهم مرحله جدید در برنامه پیشبرد سیاست ارتباطات منطقه ای و تجارت میان همسایگان و سایر کشورها است. «شاه محمود قریشی» تاکید کرد: پیوستگی تجارت منطقه ای نیازمند ششید به طرح های مهمی مانند خط ریلی اسلام آباد-تهران-استانبول دارد.

گزارش

ایهام در میزان سهم دولت از شرکت های خودروساز

شرکت های زیر مجموعه صوری برای خرید سهام ایران خودرو و سایپا تأسیس شده است تا ساختار خودروسازی به دلیل وابستگی به شرکت مادر و سهام داری تودرتو و غیر شفاف، دولتی باقی بماند. به گزارش اقتصادسراسر از فارس، در هفته های گذشته موضوع واگذاری دو غول خودروسازی کشور، مجدداً پرتنگ شده است، چالشی دیرینه و پر حاشیه که گویا بعد از هر دوره انتخابات با شعارهای صنعتی دولت ها، نقل محافل می شود. البته مرور تحولات صنعت خودرو در دهه اخیر نشان می دهد، با وجود وعده های مکرر، تغییر محسوسی در نحوه مدیریت ایران خودرو و سایپا و نیز خروجی شرکت های خودروساز در خیابان های کشور رخ نداده است.

اوایل آذر بود که درخواست وزیر اقتصاد برای واگذاری چهار درصد از سهام ایران خودرو و سایپا طبق جزو دوم بند الف تبصره ۲ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۰ رسانه ای شد.

فارغ از جنجال ها بر سر نیت این درخواست و نگرانی ها از واگذاری به بهانه جبران کسری بودجه، اظهارات رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز بر نگرانی ها از پی تبعات تصمیم گیری عجولانه و غیر کارشناسی در این خصوص دامن زد.

در همین زمینه، اکبری تالارپشتی، نماینده مردم در مجلس، اخیراً با تأکید بر اینکه سهم دولت در ایران خودرو، تنها ۶ درصد است ولی مدیرعامل ایران خودرو را وزیر صمت تعیین می کند، خواستار اصلاح ساختار دو خودروسازی بزرگ کشور شد.

این در حالی است که بر اساس گزارش منتشر شده در سایت کدال در خصوص وضعیت سرمایه ی شرکت ایران خودرو در انتهای سال گذشته، سهم سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران وابسته به وزارت صمت از این شرکت، ۱۳،۸۸ درصد است.

فارغ از اختلاف فاحش دو منبع درباره سهم مستقیم دولت از ایران خودرو (۶ درصدی و قریب به ۱۴ درصد)، بررسی ها نشان می دهد، سهام داری پیچیده و غیر مستقیم، موجب تصاحب بیش از ۵۰ درصد سهام ایران خودرو توسط سازمان گسترش، شبکه بانکی، صندوق بازنشستگی کشوری و شرکت های زیر مجموعه ایران خودرو شده است، موضوعی که اگر توجهی به آن به عنوان پیش نیاز واگذاری باقی مانده سهام و صندلی های مدیریتی نشود، چه بسا جامعه ای شدید در پی خصوصی سازی روی کاغذ یا صراحتاً انتقال رانت در صنعت خودرو رقم بزند.

گواه ادعای سهام داران قابل توجه دولت از ایران خودرو نیز نامه اخیر وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی خطاب به وزیر اقتصاد و صمت، مبنی بر تصاحب ۸ درصد از سهام شرکت ایران خودرو از طریق دو شرکت زیرمجموعه صندوق بازنشستگی کشوری است، نامه ای که مالکیت بیش از ۴ هزار میلیارد تومان از سهام ایران خودرو توسط صندوق بازنشستگی کشوری را تأیید می کند.

کارشناسان اما در این خصوص، اهمیت شفافیت گزارش های مالی، اشراف به چگونگی توزیع سهام خودروسازان و بهبود سیاست گذاری دولت در جهت ارسال سیگنال به خریداران دارای اهلیت را گوشزد می کنند.

در همین زمینه، مرتضی شجاعی، کارشناس حوزه خودرو در گفت وگویی درباره ملاحظات فروش باقیی سهام دولت در ایران خودرو و سایپا گفته است: ورود به مسئله خصوصی سازی صنعت خودرو از نقطه تصمیم گیری حداکثری دولت در ازای مالکیت حداقلی از ایران خودرو و سایپا خطاست، بهتر است، دولت ابتدا شرکت های زیر مجموعه خودروسازان و سرمایه گذاران شبهه دولتی را وادار به عقب نشینی و واگذاری سهام خودروسازی کند تا اولین پیام به بخش خصوصی توأمند در جهت حمایت واقعی از تولید مخابره شود.

وی افزود: اگر در وضعیت کنونی، بخش خصوصی انگیزه ای برای تملک با داره این دو شرکت بزرگ خودروسازی ایران داشته باشند، تنها به دنبال انتقال انحصار و رانت از مدیران دولتی به خودشان خواهند بود. مادامی که ساختار شرکت های خودروساز ایران درگیر تعارض منافع شدید ناشی از سهام داری پیچیده و گردش ی دولت، بخش خصوصی و بخش خصوصی باشد، سرمایه گذار به ایران خودرو و سایپا به چشم یک نگاه اقتصادی نگاه نخواهد کرد.

در اینباره ابوالفضل خلخالی، کارشناس صنعت خودرو در گفت وگو با خبرگزاری فارس، درباره الزامات خصوصی سازی صنعت خودرو، به کارشناسان و ابتدایی در فرآیند خصوصی سازی به و ویژه برای دو شرکت ایران خودرو و سایپا، واگذاری شرکت های زیرمجموعه و وابسته این دو شرکت به بخش خصوصی واقعی و دارای اهلیت است. وی ادامه داد: در ابتدا به جای واگذاری شرکت های مادر، باید شرکت های زیرمجموعه ایران خودرو و سایپا شناسایی و با شفاف شدن وضعیت هویتی و مالکیتی آن ها، به بخش خصوصی دارای اهلیت واگذار شوند، بعد از واگذاری زیرمجموعه های شرکت های خودروسازی و در نتیجه کوچک شدن آن ها، می توان خصوصی سازی شرکت های ایران خودرو و سایپا را در دستور کار قرار داد.

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به نداشتن صرفه اقتصادی تولید بعضی از قطعات خودرو توسط شرکت های زیرمجموعه ایران خودرو و سایپا، افزود: به طور مثال، بعضی از این شرکت های زیرمجموعه در زمینه قالب سازی فعالیت دارند، قالب سازی برای خودروسازان بسیار پرهزینه بوده و صرفه اقتصادی ندارد. باید تولید آن توسط قطعه ساز بخش خصوصی انجام و شرکت های خودروسازی محصولات آن را خریداری کنند. این اسناد دانشگاه علم و صنعت اضافه کرد: شرکت های خودروساز برای اینکه در تأمین قطعات دچار مشکل نشوند، اقدام به تأسیس شرکت هایی برای تأمین قطعات خود کرده اند. این مسئله باید در فضای کسب و کار اصلاح شود، در دنیا جهت تکمیل زنجیره تأمین، شرکت های قطعه ساز کاملاً خصوصی با شرکت های خودروساز قرارداد می بندند و برای اینکه در اجرای تعهدات تضمین کافی وجود داشته باشد، اقدام به خرید بخشی از سهام شرکت خودروساز می کنند.

خلخالی با اشاره به عدم شفافیت ساختار شرکت های زیرمجموعه خودروسازان، ادامه داد: در مواردی شرکت های زیرمجموعه صوری برای خرید سهام ایران خودرو و سایپا تأسیس شده تا ساختار خودروسازی به دلیل وابستگی به شرکت مادر و سهام داری تو در تو و غیر شفاف در نهایت دولتی باقی نماند، بعضی از این شرکت ها نیز با اهداف اقتصادی و سرمایه گذاری غیر مرتبط با حوزه خودرو تأسیس شده اند. این ساختار پیچیده و سهام داری تو در تو، مانع از انجام خصوصی سازی به نحوه درست خواهد شد و باید شفافیت لازم در مالکیت و فعالیت آن ها انجام شود.

وی با اشاره به زیان انباشته شرکت های ایران خودرو و سایپا، گفت: زیان انباشته خودروسازان، شفاف نیست و باید با حسابرسی های دقیق، میزان واقعی آن مشخص شود. ممکن است قسمتی از زیان های انباشته این دو شرکت صوری باشد تا از زیان ده نشان دادن ایران خودرو و سایپا، واگذاری آن ها با قیمتی پایین تر از ارزش حقیقی خود انجام نشود؛ اتفاقی که در خصوصی سازی های دیگر صنایع نیز رخ داد. بنابراین، ضروری است، صحت سنجی جهت شفاف شدن میزان و دلایل زیان انباشته ایران خودرو و سایپا انجام شود.

