



دیرخانه کمیسیون های مشورتی - تخصصی

دیرخانه کمیسیون های مشورتی - تخصصی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تبریز

صور تجلسه کمیسیون صنایع و انرژی

رئیس کمیسیون: یونس اکبرپور پایدار	تاریخ جلسه : ۱۴۰۴/۰۷/۰۹	محل نشست : اتاق بازرگانی تبریز	ساعت شروع : ۱۵:۰۰	ساعت اختتام : ۱۷:۰۰
--------------------------------------	----------------------------	-----------------------------------	-------------------	---------------------

اعضای جلسه : مطابق لیست پیوستی

دستور جلسه :

- افزایش تعامل و هم افزایی قطعه سازان خودروی استان با شرکت ساپکو (شرکت طراحی، مهندسی و تأمین قطعات ایران خودرو)

صورت مذاکرات :

یونس اکبرپور پایدار، رئیس کمیسیون صنایع و انرژی اتاق بازرگانی تبریز، ضمن خوش آمدگویی به مهمانان و هیئت حاضر از شرکت ساپکو در این جلسه، به ارائه رزومه ای از شرکت تراکتورسازی تبریز و همچنین تاریخچه تشکیل انجمن قطعه سازان و ماشین سازان استان پرداخت. وی اظهار داشت: اعضای انجمن قطعه سازان و ماشین سازان استان بیشترین تعاملات خود را با شرکت های ساپکو، سایپا، ایدم، چرخشگر و تراکتورسازی تبریز دارند.

در ادامه، طاهر روحی، معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری آذربایجان شرقی، ضمن قدردانی از حضور مدیرعامل شرکت ساپکو در این نشست، به ظرفیت های بالای شرکت تراکتورسازی تبریز اشاره کرد و گفت: وجود بخش های ریخته گری، ماشین سازی و موتورسازان در مجموعه تراکتورسازی، نقش مهمی در افزایش تعاملات و بهبود فضای کسب و کار میان فعالان حوزه خودرو و قطعه سازی ایفا کرده است.

وی افزود: استان آذربایجان شرقی از نظر تولید موتورهای سنگین، رتبه نخست کشور را به خود اختصاص داده است. روحی با اشاره به سابقه تشکیل انجمن قطعه سازان، بیان کرد: آغاز فعالیت این انجمن به سال ۱۳۷۰ بازمی گردد و امروزه با بهره گیری از ماشین آلات به روز و استفاده از دانش و فناوری های نوین، میزان تلورانس خطا به حداقل رسیده و کیفیت محصولات قطعه سازی به شکل محسوسی ارتقا یافته است.

در بخش دیگری از جلسه، بهراد فرشاد، رئیس انجمن قطعه سازان و ماشین سازان استان، ضمن معرفی این انجمن اظهار داشت: در گذشته ۸ کارخانه موتورسازی در قاره آسیا فعال بودند که ۴ کارخانه آن شامل موتورسازان تبریز، ایدم، هاکسیران دیزل و درمن دیزل در تبریز مستقر بودند، اما در حال حاضر تنها دو کارخانه موتورسازان تبریز و ایدم به فعالیت خود ادامه می دهند. وی افزود: سهم بازار قطعه سازی استان از دو خودرو ساز بزرگ کشور، از نظر تعداد، کاهش یافته و این روند نزولی در شأن صنعت خودرو سازی و قطعه سازی آذربایجان شرقی نیست.



دیرخانه کیسون های شورتی - تخصصی

فرشاد، مشکلات موجود در صنعت خودروسازی و قطعه سازی را ناشی از عوامل متعددی دانست و گفت: تغییرات سریع مدیریتی در شرکت های خودروساز، قیمت گذاری دستوری خودرو، نبود ثبات در استراتژی زنجیره تأمین، کمبود سرمایه در گردش قطعه سازان، قراردادهای یک طرفه و صدور بخشنامه های خلق الساعه، از مهم ترین چالش هایی هستند که منجر به افزایش فشار متقابل میان قطعه سازان و خودروسازان و در نهایت بی اعتمادی بین طرفین شده است.

وی در پایان تأکید کرد: مهم ترین مشکل مشترک قطعه سازان، موضوع مطالبات معوق است. تأخیر در پرداخت این مطالبات، انگیزه تولید را از قطعه سازان سلب می کند؛ چرا که حاشیه سود صنعت قطعه سازی بین ۵ تا ۱۰ درصد است، در حالی که با نرخ تورم ۴۰ تا ۵۰ درصدی و نرخ سود بانکی ۲۳ درصد، عملاً توجه اقتصادی برای ادامه تولید وجود ندارد.

بهراد فرشاد در ادامه این نشست با اشاره به روند تأمین قطعات در سال های گذشته اظهار کرد: در گذشته، زمانی که یک شرکت خریدار با قطعه ساز دچار مشکل می شد، کارفرما برای جلوگیری از اختلال در تأمین، از همان ابتدای کار از منابع (Source) متعدد و با تیراژ بالا استفاده می کرد؛ اما متأسفانه در شرایط فعلی، زنجیره تأمین روز به روز لاغرتر شده و این موضوع ریسک تولید را افزایش داده است.

وی افزود: اخیراً جلسهای با یکی از مدیران ایران خودرو در خصوص مطالبات معوق برگزار شد که در آن عنوان شد خودروساز از نظر زیان انباشته در شرایط بحرانی قرار دارد و این نگرانی میان خودروساز و قطعه ساز مطرح شد. متأسفانه دیدگاه مطرح شده این بود که قطعه ساز باید شرایط خودروساز را درک کرده و همراهی بیشتری داشته باشد.

فرشاد با ابراز نارضایتی از شرایط موجود تصریح کرد: رویکردی در صنعت حاکم شده که بر اساس آن، هر تصمیم و رویه ای که خودروساز اتخاذ می کند، قطعه ساز ملزم به تبعیت از آن است؛ در حالی که این نگاه یک طرفه، زنجیره تأمین را با چالش های جدی مواجه می کند.

وی راهکار اساسی حل مشکلات میان قطعه سازان و خودروسازان را اصلاح ساختار قراردادها دانست و گفت: باید قراردادهای فی مابین از حالت یک طرفه و صرفاً در راستای منافع خودروسازان خارج شده و به سمت همکاری گروهی و مدل «برد-برد» حرکت کند. همچنین مدت زمان قراردادها به ۶۰ روز کاهش یافته و نظام پرداخت شفاف و مشخصی در متن قراردادها تعریف شود.

در ادامه این جلسه، رضا پاشایی، رئیس انجمن نیروی محرکه استان، اظهار کرد: ۵۰ درصد قطعات مورد استفاده در شرکت های خودروسازی تبریز وابسته به ۹ شرکت بزرگ است؛ این در حالی است که حدود ۳۰ درصد از این شرکت ها متکی به ۸۰ شرکت میانی و واسطه بوده و ۲۰ درصد باقی مانده نیز به حدود ۳۰۰ شرکت کوچک و تأمین کننده وابسته است که همگی در استان آذربایجان شرقی فعالیت می کنند. بر این اساس، با توجه به ظرفیت بالای قطعه سازان استان، سهم آذربایجان شرقی در تأمین قطعات کشور باید بیش از وضعیت فعلی باشد.

وی با انتقاد از شرایط قراردادهای موجود، بیان کرد: قراردادهای فعلی میان قطعه سازان و کارفرمایان، برد - برد نیست و لازم است زمان پرداخت خرید قطعات به صورت شفاف و مشخص در قراردادها قید شود؛ چرا که فرآیند پرداخت ها همواره طولانی و نامشخص است. همچنین پیشنهاد می شود برای تسریع در پرداخت ها، استفاده از LC داخلی در قراردادها لحاظ شود.

پاشایی در پایان با اشاره به بروکراسی موجود در شرکت سایکو گفت: بروکراسی اداری سایکو بسیار بالاست و در صورت بروز مشکل، رسیدگی و پاسخگویی از سوی مسئولان این شرکت بین یک تا دو ماه زمان می برد که این موضوع موجب ابهام و اختلال در روند تولید می شود.

در ادامه نشست، محسن اسماعیل زاده، مدیرعامل شرکت کابل ورن، با اشاره به فعالیت های این شرکت اظهار کرد: شرکت کابل ورن تولید کننده اچ بک و سی سی یو برقی بوده و تأمین کننده کنترل پنل شرکت سایکو است. وی با انتقاد از ضعف مدیریتی نمایندگی سایکو،



دیرخانہ کمیسیون های مشورتی - تخصصی

عنوان کرد: فرآیند انجام تست محصولات توسط کارشناسان ساپکو مستقر در استان بسیار زمان بر است و عملاً به نتیجه مطلوب نمی‌رسد؛ در نتیجه امکان برنامه‌ریزی و انجام سرمایه‌گذاری‌های جدید برای ما فراهم نمی‌شود.
وی در پایان پیشنهاد داد: با تقویت و فعال‌سازی هرچه بهتر دفتر نمایندگی ساپکو در تبریز، بسیاری از مشکلات ارتباطی، فنی و معاملاتی میان قطعه‌سازان و ساپکو برطرف خواهد شد.

طاهر روحی، معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری آذربایجان شرقی، به مشکل عدم تخصیص تسهیلات به قطعه‌سازان اشاره کرد و گفت: متأسفانه سیاست‌های انقباضی و پیچیده بانک‌ها موجب شده است قطعه‌سازان نتوانند از تسهیلات بانکی استفاده کنند و بدون دریافت این تسهیلات، نوسازی تجهیزات و تداوم فعالیت زنجیره تأمین با مشکل مواجه می‌شود.

وی تأکید کرد: برای ارتقای کیفیت تولید، ضروری است شرکت ساپکو قطعه‌سازان توانمند را شناسایی و حمایت کند تا محصولات باکیفیت‌تری به بازار عرضه شود. تحقق این امر نیازمند تعامل مؤثر ساپکو با وزارت صنعت، معدن و تجارت است. همچنین با در نظر گرفتن LC داخلی، می‌توان شرایط استفاده از فناوری‌های نوین و به‌روزرسانی خطوط تولید قطعه‌سازان را فراهم کرد.

امیرحسین جلالی، عضو هیئت‌رئیس انجمن همگن کشوری خودرو و نیرو محرکه، در این نشست گزارشی اجمالی از وضعیت صنعت خودرو در کشور ارائه داد و اظهار کرد: در حال حاضر صنعت خودرو کشور عملاً با دو خودرو ساز بزرگ، ایران خودرو و سایپا، فعالیت می‌کند. ایران خودرو در سال گذشته حدود ۲۵۰ همت و سایپا حدود ۱۷۰ همت فروش داشته‌اند.

وی افزود: هزینه‌های مالی (هزینه صرف تولید) هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا حدود ۲۳ همت بوده است. همچنین سرمایه ایران خودرو ۲۵۶ همت و سرمایه سایپا ۱۶۲ همت برآورد می‌شود. زیان انباشته ایران خودرو تا پایان سال ۱۴۰۳ به ۱۲۰ همت و زیان انباشته سایپا تا پایان سال گذشته به ۱۳۸ همت رسیده است.

جلالی ادامه داد: جمع بدهی‌های جاری ایران خودرو حدود ۲۹۶ همت و بدهی‌های جاری سایپا نیز حدود ۲۷۰ همت است. وی در بخش دیگری از سخنان خود به تضعیف جایگاه وزارت صنعت، معدن و تجارت اشاره کرد و مشکلات ناشی از سهمیه‌بندی ارز برای صادرکنندگان کالا و قطعات را از چالش‌های جدی فعالان این حوزه دانست.

او تأکید کرد: با توجه به اینکه ساپکو شرکتی شبه‌دولتی محسوب می‌شود، انتظار می‌رود از تمامی ظرفیت‌های خود برای حمایت از قطعه‌سازان و پیگیری مطالبات آنان در بخش‌های دولتی استفاده کند.

در ادامه، طاهر روحی، معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری آذربایجان شرقی، با تأکید بر نارضایتی گسترده فعالان اقتصادی اظهار کرد: نزدیک به ۹۰ درصد بخش خصوصی استان از مشکلات ارزی و سهمیه‌بندی ارز نارضی هستند و معتقدند دولت باید استفاده از ارز حاصل از صادرات تولیدکنندگان را برای تأمین مواد اولیه، فراهم کند.

وی افزود: ۹۴ درصد گردش مالی استان آذربایجان شرقی توسط بخش خصوصی انجام می‌شود و بر همین اساس درخواست داریم اختیار سهمیه‌بندی و تخصیص ارز واحدهای استان به مدیران استانی و استانداری تفویض شود تا با اختیار استاندار، مدیریت ارزی به شکل مؤثرتری انجام گیرد.

یونس اکبریور پایداری، رئیس کمیسیون صنایع و انرژی اتاق بازرگانی تبریز، در این جلسه اظهار کرد: تقریباً تمامی صنایع استان به صنعت قطعه‌سازی وابسته هستند و قطعه‌سازی صنعتی راهبردی است که بسیاری از صنایع کشور برای ادامه فعالیت و حیات خود به آن اتکا دارند؛ چرا که بخش قابل توجهی از ماشین‌آلات و تجهیزات صنایع مختلف توسط قطعه‌سازان تأمین می‌شود.

وی از مدیرعامل شرکت ساپکو درخواست کرد: حمایت از تیم‌های مهندسی قطعه‌سازان استان در دستور کار قرار گیرد و شرایط لازم برای تسهیل تعاملات فنی و تجاری میان قطعه‌سازان و ساپکو فراهم شود.



دیرخانه کمیسیون های مشورتی - تخصصی

در ادامه جلسه، اکثر قطعه سازان حاضر در جلسه با ابراز نارضایتی، به عدم حمایت مالی و مشکلات جدی در دریافت تسهیلات بانکی از سوی بانک های استان اشاره کردند.

در واکنش به این مطالبات، طاهر روحی، معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری اعلام کرد: در اسرع وقت جلسه ای با حضور اعضای انجمن قطعه سازان و مدیران بانک های استان در دفتر معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری برگزار خواهد شد تا موضوع تأمین تسهیلات ریالی و رسیدگی به مشکلات مالی قطعه سازان مورد بررسی قرار گیرد.

در ادامه، حامد شهسواری، مدیر فروش صنایع صبح پارلار آسیا، با اشاره به فعالیت این شرکت در حوزه تولید قطعات الکترونیکی گفت: شرکت صبح پارلار آسیا تأمین کننده قطعات شرکت ساپکو است، اما ایجاد منابع تأمین (Source) جدید و تغییر قیمت ها باعث بروز بحران در معاملات شده است.

وی افزود: ساپکو در برخی موارد درک دقیقی از آنالیز قیمت قطعات جدید ندارد و لازم است پیش از معرفی قطعات جدید، شناخت مناسبی از شرایط بازار و قیمت های به روز ایجاد شود تا همکاری ها دچار اختلال نشود.

در بخش پایانی جلسه، مهدی اشتری، مدیرعامل شرکت ساپکو، با اشاره به رویکرد این شرکت اظهار کرد: تمام تلاش ساپکو بر کاهش بروکراسی اداری متمرکز است و خوشبختانه مدت زمان وصول مطالبات قطعه سازان به حداکثر ۹۰ روز کاهش یافته است. وی افزود: بازنگری و اصلاح قراردادهای در دستور کار قرار دارد و هدف ما تنظیم قراردادهایی است که منافع و ریسک ها به صورت عادلانه میان طرفین تقسیم شود.

اشتری همچنین با اشاره به موضوع LC داخلی گفت: برای شرکت های قطعه سازی که حجم مصرف مواد اولیه و تیراژ تولید بالایی دارند، LC داخلی پیش بینی شده و این موضوع در دستور کار ساپکو قرار گرفته است.

وی تصریح کرد: به دنبال افزایش ظرفیت های جدید در ساپکو هستیم و قصد داریم با مشارکت قطعه سازان کشور، تیم های تخصصی جدیدی ایجاد کنیم.

مدیرعامل ساپکو در مورد رویکرد این شرکت و هدف گذاری های تولید در سال جدید، گزارشی ارائه داد. وی در پایان سخنان خود تأکید کرد: با توجه به رویکرد اعلام شده ساپکو در سال جدید، در صورتی که قطعه سازان استان آذربایجان شرقی آمادگی و امکان تعامل و همکاری داشته باشند، ساپکو آماده همکاری و همراهی با آنان خواهد بود.

در ادامه جلسه، مهرداد معلمان، رئیس حوزه تأمین قطعات شرکت ساپکو، با اشاره به مشکلات موجود در حوزه تأمین ارز اظهار کرد: لازم است توجه ویژه ای به توسعه و تقویت تولیدات داخلی داشته باشیم تا وابستگی به منابع خارجی کاهش یابد.

وی افزود: وضعیت پرداخت ها در شرکت ساپکو و ایران خودرو نسبت به گذشته رو به بهبود است و در حال حاضر از ابزارهای متنوع پرداختی استفاده می شود تا در صورت امکان، مطالبات قطعه سازان به موقع پرداخت شود.

معلمان همچنین به موضوع تسهیلات ریالی و ارزی بانک ها برای قطعه سازان اشاره کرد و گفت: در اکثر بانک ها جهت کمک به برنامه تولید قطعه سازان با آورده ۴۰ درصدی از سوی قطعه سازان، ۶۰ درصد باقی مانده از طریق تسهیلات بانکی تأمین مالی می شود. علاوه بر این، تفاهم نامه هایی با بانک ها منعقد شده است که می تواند شرایط مناسبی را برای تأمین مالی و حمایت از قطعه سازان فراهم کند.

مصوبات جلسه :

متن مصوبه

ردیف



دیرخانه کمیسیون های مشورتی - تخصصی

۱	تشکیل جلسه در محل معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری با حضور قطعه سازان و مسئولین بانک های استان جهت استفاده از تسهیلات ریالی و ال سی داخلی برای قطعه سازان استان.
۲	شرکت سایکو، دفاتر تخصصی خود را در استان آذربایجان شرقی تقویت کند تا رسیدگی به پرونده قطعه سازان با سهولت صورت پذیرد و بروکراسی ها را حداقل امکان کاهش دهد و قراردادهای خود با قطعه سازان را با شرایط برد برد در نظر بگیرد و سود و زیان هر دو طرف به یک میزان در نظر گرفته شود.
۳	شرکت سایکو در جهت استفاده از تسهیلات ال سی داخلی برای قطعه سازان استان و همچنین دادن مواد اولیه و سفارش با تیراژ بالا اقدام کند.

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تبریز

TABRIZ CHAMBER OF COMMERCE, INDUSTRIES, MINES & AGRICULTURE