



نگذارید نخبه از دانشگاه مایوس شود

رهبر معظم انقلاب اسلامی با تاکید بر اینکه نخبه یکی از مهم‌ترین ثروت‌های انسانی کشور است و جوانان نخبه، هر کجا که باشند، امید خلق می‌کنند، خطاب به دستگاه‌های مسئول گفتند: نگذارید نخبه از دانشگاه مایوس بشود، جمعی از نخبگان و استعداد‌های برتر علمی با حضور در حسینیه امام خمینی(ره) با حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی دیدار کردند. ایشان افزودند: برای همین هم هست که کسانی که با پیشرفت کشور موافق نیستند، با حضور شماها در آن جایی که باید حاضر باشید موافق نیستند.



افزایش هزینه حمل در الگوی زنجیره تجاری بررسی شد

کش و قوس هزینه‌ها در تولید

چهارم
مر تضری وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی شد

خبر روز
استیضاح وزیر صمت اعلام وصول شد

نایب رئیس مجلس شورای اسلامی از اعلام وصول استیضاح وزیر صنعت، معدن و تجارت خبر داد. به گزارش خانه ملت، در جلسه علنی روز چهارشنبه مجلس شورای اسلامی، علی نیکزاد ثمرین، نایب رئیس مجلس شورای اسلامی که ریاست صحن را بر عهده داشت، گفت: با توجه به اینکه استیضاح فاطمی امین در تاریخ ۱۰ مهرماه به کمیسیون مربوطه ارجاع شد و اکنون مهلت قانونی آن به پایان رسیده است، بدین وسیله استیضاح آقای سیدرضا فاطمی امین وزیر صنعت و معدن و تجارت اعلام وصول می‌شود. وی افزود: مطابق با ماده ۲۲۳ آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی، وزیر محترم حداکثر به مدت ۱۰ روز فرصت دارد در صحن علنی مجلس حاضر شده و توضیحات لازم را ارائه دهد. علیرضا سلیمی همچنین در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا، اظهار کرد: جلسه بررسی استیضاح وزیر صنعت، معدن و تجارت هفته دوم آبان و پس از سرکشی نمایندگان به حوزه‌های انتخابیه برگزار می‌شود. به گفته نمایندگان مجلس در ۴ حوزه نسبت به عملکرد فاطمی امین انتقاد وارد کرده است این حوزه‌ها عبارتند از خودرو، فولاد، معادن و تنظیم بازار. همچنین برخی معتقدند عملکرد وزارت صمت در بخش معدن بسیار ضعیف است این در حالیست که اگر شیوه مدیریت معادن اصلاح شود بدون تردید با تکیه به همین معادن می‌توان کشور را اداره کرد.

نوبت دوم فراخوان عمومی مناقصه یک مرحله‌ای شرکت آلومینای ایران

شرکت آلومینای ایران در نظر دارد مناقصه زیر را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه

ردیف	موضوع مناقصه	نوع مناقصه	شماره مناقصه در سامانه الکترونیکی دولت
۱	راهبری نیروی انسانی پیمانی شاغل در معادن شرکت آلومینای ایران در استان خراسان شمالی	عمومی یک مرحله‌ای با ارزیابی کیفی (فشرده)	۲۰۰۱۰۱۴۹۱۰۰۰۴۹

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سامانه ستاد: از مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۲۸ لغایت مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۰۵ می‌باشد. مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۱۹ می‌باشد. زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۰ صبح روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۱ می‌باشد. اطلاعات تماس مناقصه‌گذار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه

پاکت‌های الف: استان خراسان شمالی - شهرستان جاجرم - مجتمع تولید آلومینا، به شماره: تلفن‌های ۳۲۶۰۴۴۶۷ و ۳۲۶۰۴۴۶۷ فکس ۳۲۷۷۲۴۸۷-۵۸. پست الکترونیک: Info@IranAlumina.ir آدرس اینترنتی: WWW.IranAlumina.ir اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱ دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸ - ۰۲۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۷/۲۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۷/۲۸ واحد ارتباطات و روابط عمومی شرکت آلومینای ایران

کنفرانس بین المللی بررسی صنعت فولاد و مواد اولیه Steel Supply Chain in Focus

۱۵ الی ۱۶ آذر ۱۴۰۱ مرکز همایش های بین المللی جزیره کیش Kish Free Zone Conference Center Iran December 6-7, 2022

ستاد برگزاری: شرکت رستاک پادویژن ۷-۸۸۳۴۶۴۵۵-۰۲۱

www.rastak-expo.com
www.planexevent.com
info@planexevent.com

Sponsors: IRITEC ایرتک IRAN INTERNATIONAL ENGINEERING COMPANY

خدمتی نوین در عرصه دندانپزشکی ویژه سازمان های دولتی و خصوصی

تا ۹۰٪ پوشش دندانپزشکی در ۴۵۰ مرکز طرف قرارداد در سراسر کشور

www.bonyansalamat.com (خط ۳۰) ۰۲۱-۴۳۳۱۶

نماینده انحصاری ساجد سونیس در کشور جمهوری اسلامی ایران

انتظار کاهش ۶۵ هزار میلیارد تومانی فروش معدنی

صنایع بزرگ حوزه معدن و صنایع معدنی در انتظار کاهش ۶۵ هزار میلیارد تومانی تولید و فروش ناشی از قطعی برق در فصل تابستان هستند. به گزارش سایت معدن ۲۴، بیشترین افت تولید مربوط به فولاد مبارکه با ارزش تقریبی ۱۵ هزار میلیارد تومان بوده و فولاد خوزستان با ۶۵۰۰ و فولاد کاوه جنوب با ۵۷۰۰ میلیارد تومان در رتبه‌های بعدی قرار دارند. برپایه این گزارش، کمبود تولید ۶۵ هزار میلیارد تومانی سال ۱۴۰۱،

در سال گذشته نیز با درصد کمتری وجود داشته است و باتوجه به تجربه قبلی، شرکت‌ها در بودجه‌ریزی امسال، عمده این هزینه را در قالب فروش سال ۱۴۰۱ در نظر نگرفته‌اند. همچنین موجودی انبارهای کشور در محصولات زنجیره فولاد (شامل شمش فولاد و میلگرد) در وضعیت مناسبی بوده و باوجود افت تولید، شرایط تداوم فروش برای شرکت‌های بزرگ و ثبات بازار داخلی منصور است.

هرچند احتمال دارد باتوجه به وضعیت هوا (تاخیر در گرمای تابستان) تغییراتی در برنامه ابلاغی وزارت نیرو به‌نفع صنعت انجام گرفته است. پیش از این هم، اعلام شده بود با جابه‌جایی زمانی مصرف، تلاش می‌شود که در ایام تابستان، برق صنایع قطع نشود. صنایع هم می‌توانند با جابه‌جایی تعطیلات و تعمیرات خود به شبکه برق کمک کنند و مانع از بروز محدودیت در شبکه شوند.

فعالان معدنی با تاکید بر ضرورت جذب سرمایه عنوان کردند

تشکیل کارگروه معدنکاری فراسرزمینی



عکس: ماهنامه

ما هنوز در زمینه کار اکتشافی و حتی بهره‌برداری از معادن، ضعف‌های فراوانی داریم و نیازمند آن هستیم که سرمایه‌گذار خارجی جذب کنیم

جای ما کجاست؟

و ساده‌تر از کشور خودمان باشد؛ به‌عنوان مثال در آن کشورها بخش ماشین‌آلات این همه بند و تبصره قانونی وجود نداشته باشد که دست و پای معدنکاران را ببندد و آنها را مجبور کند با ماشین‌های مستهلک و از رده خارج‌شده کار کنند.

فراز سرمایه به کشور همسایه

وی درباره امکان فرار سرمایه بخش معدن از کشور گفت: به‌نظر می‌آید برای جلوگیری از این اتفاق، دولت باید ورود و چارچوب‌هایی را تعریف کند. شاید یکی از پیش‌شرط‌ها این باشد که درصدی از مواد اولیه موردنیاز کشور از این محل تامین شود.

به‌عنوان مثال باتوجه به ظرفیت‌های سنگ‌آهن کشور پیش‌بینی می‌شود بین ۱۰ تا ۱۵ سال ذخیره سنگ‌آهن داشته باشیم، بنابراین برای توسعه فولاد، به‌طورقطع کمبود سنگ‌آهن خواهیم داشت و باید به فکر واردات سنگ‌آهن باشیم، پس اگر دولت از معدنکاری بخش خصوصی در کشورهای دیگر حمایت کند، می‌تواند در ازای آن، معدنکاران را ملزم کند بخشی از تولیدات خود را به کشور منتقل کنند.

به‌گفته این فعال معدنی سرمایه‌گذار برای برقراری ارتباط با کشور مقصد، مباحث حقوقی و تضمین‌های بین‌المللی نیازمند حمایت دولتی است تا ترغیب شود و پا در این مسیر بگذارد.

نیاز به سرمایه خارجی

ترشیزیان سخنان خود را با اشاره به شرایط معدن کشور ادامه داد و گفت: ما هنوز در زمینه کار اکتشافی، حتی بهره‌برداری از معادن ضعف‌های فراوانی داریم و نیازمند آن هستیم که سرمایه‌گذار خارجی جذب کنیم اما از طرف دیگر، معدنکاری در کشورهای دیگر هم باید تشویق شود.

وی در توضیح این مطلب گفت: باید شرایط کشور

حبیب‌الله ترشیزیان، رئیس نظام‌مهندسی معدن خراسان‌رضوی از موافقان فعالیت معدنکاری فراسرزمینی است. او درباره پیش‌نیازهای ورود به این عرصه گفت: بستگی دارد بخواهیم در کدام سرزمین فعالیت کنیم و کار فنی و علمی انجام دهیم. اگر منظور کشورهای توسعه‌یافته است، که از اساس جایی برای کار وجود ندارد و ما باید نزد آنها آموزش ببینیم. اگر منظورمان کشورهای توسعه‌نیافته‌تر از خودمان - مثل افغانستان - است، زمینه فعالیت زیادی وجود دارد.

چون این کشور شرایط بسیار ویژه و ظرفیت بسیار بالایی در بحث معدن دارد. علاوه بر این به‌خاطر جنگ‌هایی که حدود نیم قرن گذشته در این کشور رخ داده، کار جدی روی موضوع معدن انجام نگرفته است. البته روس‌ها و امریکایی‌ها اکتشافاتی انجام داده‌اند، اما در زمینه بهره‌برداری معادن این کشور بکر است، بنابراین ورود به حوزه سرمایه‌گذاری در افغانستان یکی از ظرفیت‌های خوب برای ما ایرانی‌ها است.

جایی برای مهندسان

وی در پاسخ به این سوال که باتوجه به مشکلاتی که در زمینه معدنکاری درون‌سرزمینی داریم، از اساس مجالی برای فعالیت در آن سوی مرزها وجود دارد یا خیر، گفت: منظور من استفاده از ظرفیت‌های مهندسی کشورمان است، زیرا ظرفیت عظیمی از نیروی انسانی متخصص و باتalگیزه داریم که می‌توانند در فرصت‌های شغلی فراسرزمینی، به‌ویژه در زمینه اکتشاف فعال شوند و ما می‌توانیم از این ظرفیت استفاده کنیم.

ترشیزیان ادامه داد: در مرحله بعد اگر نیروهای توانمند ما معدنی را شناسایی کردند، آن‌وقت باید ظرفیت بخش خصوصی را پای کار بیاوریم تا با سرمایه خودشان در کشورهای دیگر معدنکاری را آغاز کنند. از اتفاق شاید شرایط معدنکاری در آن کشورها راحت‌تر

اما کورش شعبانی، رئیس کمیته هماتیت خانه معدن ایران، مخالف فعالیت فرای مرزهای کشور بود و در گفت‌وگو با ماهنامه، میدعان این طرح را مخاطب قرار داد و گفت: برداردن و دوستان عزیز؛ معدنکاری خودمان آنقدر با مشکلات ریز و درشت و متعدد روبه‌رو است و آنقدر نیاز به کار دارد که هر ایده، تفکر و سرمایه‌ای جذب آن شود، باز هم کم است.

وی ادامه داد: از نظر من به‌عنوان فعال حوزه معدن بسیاری از کارهایی که در این زمینه انجام می‌شود، جنبه نمایشی پیدا کرده است.

ظرفیت معدنی این سرزمین بسیار بسیار بالا است. عمق اکتشافات ما هنوز به‌طورمتوسط به ۲۰ متر هم نرسیده است.

در این لحظه ما در ۵ تا ۷ درصد این سرزمین عملیات اکتشافی انجام داده‌ایم. در همین زمان هزاران میلیارد تومان سرمایه سرگردان در دست مردم داریم که تنها تورم ایجاد می‌کند و کجا بهتر از بخش معدن برای قرار گرفتن این سرمایه‌ها پیدا می‌شود؟

را منطقی موردتحلیل قرار دهیم. ایران بیش از ۲۰ سال است که تحت شدیدترین تحریم‌هایی قرار گرفته که تا به‌حال بر کشوری اعمال شده است. در این شرایط نه اجازه دسترسی به فناوری‌های جدید داریم و نه ماشین‌آلات به‌روز وارد می‌شود، بودجه و درآمدهای کشور هم با مشکلات زیادی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، پس به‌تنهایی نمی‌توانیم کار بزرگی انجام دهیم. به‌همین دلیل باید از سرمایه‌گذاری مثل چین دعوت کنیم که باید تا با خود فناوری و سرمایه بیاورد و حوزه معدن کشورمان را تقویت خاکی است - که در صنایع هایتک هم مورداستفاده قرار می‌گیرد - اما در عین حال بیشترین سرمایه‌گذاری در بخش معدنکاری فراسرزمینی را هم انجام می‌دهد.

غنیتمی برای پیشرفت

ترشیزیان درباره الزاماتی که در دیگر کشورها وجود دارد از کشور چین مثال زد و گفت: این کشور دارای بزرگ‌ترین ذخایر معدنی به‌ویژه در زمینه عناصر نادر خاکی است - که در صنایع هایتک هم مورداستفاده قرار می‌گیرد - اما در عین حال بیشترین سرمایه‌گذاری در بخش معدنکاری فراسرزمینی را هم انجام می‌دهد.

قوانین هوشمند

رئیس نظام‌مهندسی معدن خراسان‌رضوی گفت: این فرآیند مثبت و در راستای رشد صنایع معدنی است. به‌شرط آنکه برایش قوانین هوشمندانه و دقیقی وضع شود و آن قانون اجرا شود، در غیر این صورت و پا در این مسیر بگذارد.

اگر در خارج از کشور بتوان آن را تولید کرد و نیاز



صنایع را از این طریق تامین کنیم، بسیار به‌نفع کشور خواهد بود و این الزاماتی است که به‌طورحتم باید در معدنکاری فراسرزمینی موردتوجه قرار گیرد.

غنیتمی برای پیشرفت

ترشیزیان درباره الزاماتی که در دیگر کشورها وجود دارد از کشور چین مثال زد و گفت: این کشور دارای بزرگ‌ترین ذخایر معدنی به‌ویژه در زمینه عناصر نادر خاکی است - که در صنایع هایتک هم مورداستفاده قرار می‌گیرد - اما در عین حال بیشترین سرمایه‌گذاری در بخش معدنکاری فراسرزمینی را هم انجام می‌دهد.

وی افزود: به‌تازگی گزارشی دیدم که چین بیشتر سهام معدن بزرگ لیتیوم کشور زیمبابوه - که ذخایر غنی لیتیوم دارد - را خریده است. سفیر ما در زیمبابوه هم در نامه‌ای به وزارت صنعت، معدن و تجارت خواسته بود بخش خصوصی کشور برای سرمایه‌گذاری در معدن لیتیوم ترغیب شوند چون فلزی استراتژیک است و در کمتر جایی از نقاط دنیا پیدا شده است.

کشوری که بازار این قبیل مواد استراتژیک را در دست داشته باشد، در معادلات بین‌المللی حرفی برای گفتن خواهد داشت.

ترشیزیان سخنان خود را با ذکر این نکته پایان داد: هرچند رقابت با کشورهای بزرگ این حوزه مثل چین و امریکا بسیار سخت است، اما بهتر است به این سمت‌وسو حرکت کنیم و اگر این ظرفیت در کشورهایی که رابطه سیاسی خوبی با ما دارند، وجود داشته باشد، باید این فرصت را در راستای پیشرفت کشور غنیمت بدانیم.



حیف است و جای کار بسیار زیاد است. باید زمینه را برای سرمایه‌گذاری خارجی در کشور خودمان مهیا کنیم. اگر به‌خاطر تحریم شرکت‌ها نمی‌آیند؛ اشخاص و افراد که می‌آیند. شاید ماشین‌آلات هایتک به ما ندهند، اما بقیه دستگاه‌های موردنیاز که تحریم نیستند. ما مشکلات داخلی بسیار زیاد و پیچیده‌ای داریم و بنابراین همه‌چیز را به گردن تحریم نیندازیم.

سخن پایانی

سخن مشترک موافق و مخالف فعالیت فراسرزمینی، توجه به اکتشاف بیشتر در این سرزمین و تسهیل فعالیت معدنکاران داخلی و سرمایه‌گذاری در معادن خاص فراسرزمینی است که انتظار می‌رود متولی بخش معدن باتوجه به دغدغه معدنکاران، فعالیت درون‌سرزمینی و فراسرزمینی را هم‌زمان مدنظر قرار دهند.

معدنکاری فراسرزمینی از شعار تا واقعیت



مرتضی قلی اصانلو - استاد دانشکده مهندسی معدن دانشگاه امیرکبیر

از میان ۲۰۰۰ کانی موجود در دنیا، برای برداشت حدود ۱۰۰ نوع از آنها معدنکاری انجام می‌شود و براساس اطلاعات - کم و بیش متغیر- موجود، کشور ما از ۶۴ تا ۸۱ نوع کانی برخوردار است.

اگر بپذیریم که در حالت خوشبینانه - ذخیره ۸۱ نوع از این ۱۰۰ نوع فلز و کانی موردنیاز در صنعت کشور قابل تامین است، بخش زیادی از مواد معدنی موردنیاز صنعت کشور قابل بهره‌برداری خواهد بود.

اما درباره معدنکاری فراسرزمین مطالعات و مقدماتی نیاز است.

ابتدا باید در داخل کشور، مطالعات زمین‌شناسی تا عمق ۱۰۰۰ متر انجام دهیم و اطمینان حاصل کنیم از نظر زمین‌شناسی چه فلز و کانی‌هایی تا این عمق وجود دارند و دیگر اینکه آیا منابع موجود، ظرفیت تبدیل شدن به معدن را دارد یا خیر؟

وقتی این مطالعات انجام شد و توانستیم ظرفیت‌های کشور را از نظر وجود کانی و فلز مشخص کنیم و با اطمینان بالا بدانیم که ذخیره موردنظر وجود دارد یا خیر، آن وقت می‌توان وارد مرحله برنامه‌ریزی برای آینده صنعت کشور شد.

در مرحله برنامه‌ریزی باید مشخص شود که در چشم‌انداز ۲۰ سال آینده قرار است چه محصولات صنعتی تولید شود تا برطبق آن بدانیم چه فلز یا کانی‌هایی نیاز داریم و آیا براساس مطالعاتی که انجام شده است، ذخیره آنها در کشور موجود است یا خیر؟

گاهی اوقات ذخیره در کشور موجود است، اما هزینه استخراج و تولید آن مقرون به‌صرفه نیست و در کشور دیگری می‌توان با سرمایه‌گذاری کمتر و هزینه عملیاتی پایین‌تر آن را تولید کرد.

در این صورت، دولت می‌تواند وارد سرمایه‌گذاری فراسرزمینی شود یا به بخش خصوصی اجازه فعالیت در این زمینه را بدهد.

اگر محصولات صنعتی که می‌خواهیم تولید کنیم، مشخص باشند شاید در بعضی موارد نیاز به سرمایه‌گذاری فراسرزمینی داشته باشیم. ضمن آنکه این محصولات صنعتی باید قابل رقابت با محصولات صنعتی سایر کشورها در عرصه بین‌المللی باشند.

گام نهایی این است که ببینیم چشم‌انداز ثبات سیاسی و اقتصادی در کشور مقصد سرمایه‌گذاری، برای دوره‌ای بین ۱۵ تا ۲۰ سال آینده چگونه است؟

وقتی هیچ‌یک از این مقدمات بالا محقق نشده است، صحبت از معدنکاری فراسرزمینی بیشتر جنبه شعاری دارد. در حال حاضر مسئله این است که کشور ما چقدر به این کار نیاز دارد و چطور می‌توانیم از آن را در شرایط فعلی تامین کنیم؟

هم‌اکنون ایران برای دسترسی به معادن لیتیوم، سنگ‌آهن، مس و مانند آن در افغانستان سرگرم فعالیت است. اما سنگ‌آهن و مس را در ایران داریم و به‌تازگی هم با اعلام شد، ذخیره مس بزرگ دیگری در سیستان و بلوچستان پیدا شده است.

در این حال چرا باید برای برداشت این محصول به افغانستان برویم؟ مگر اینکه بگوییم آنجا شرایط آسان‌تر و مقررات ساده‌تر است که با این همه ناسامانی که در افغانستان وجود دارد؛ بعید به‌نظر می‌رسد. در نهایت لازم به‌ذکر است که به‌اعتقاد من به‌جای صرف انرژی روی این موضوعات، باید شرایط سیاسی و اقتصادی را به‌گونه‌ای فراهم کرد که سرمایه‌گذار خارجی جذب کشورمان شود؛ زیرا در این شرایط فقط سرمایه نیست که جذب کشور می‌شود، فناوری و نیروی متخصص و ماهر به‌همراه خواهد آمد و مهم‌تر اینکه این سرمایه‌گذاران می‌توانند علاوه بر تولید محصولات صنعتی مرتبط با آن فلز و کانی، حتی در زمینه بازار بایسی و فروش آن محصولات معدنی و صنعتی هم تاثیر گذار باشند. به‌رحال باید از این بن‌بست بیرون بیاییم. ما جزئی از جامعه جهانی هستیم و باید شرایط اقتصادی، سیاسی و امنیتی را به‌گونه‌ای مهیا کنیم که سرمایه‌گذاران خارجی هم مشتاق شوند که در بخش معدنی ایران فعالیت کنند و امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری‌شان را به این حوزه بیاورند تا امکاناتی فراهم شود که بخش معدن به شکوفایی برسد و کشور استفاده مطلوبی از منابع خود داشته باشد. در پایان یادآوری مجدد این نکته ضروری است که شاید در مواردی، معدنکاری فراسرزمینی ضروری باشد، اما این موضوع مشروط به آن است که ثبات اقتصادی و سیاسی کشور مقصد برای دوره‌ای ۱۵ تا ۲۰ ساله مناسب باشد و علاوه بر آن، انگیزه‌های لازم برای بخش خصوصی داخل کشور و سرمایه‌گذاران خارجی - برای فعالیت در بخش معدن - فراهم شود.

صنعت معدن تجارت

<div>مشهور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه‌های www.smtnews.ir/about.html</div>	
<div><div> صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صنعت»</div></div>	
<div><div> مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر</div></div>	
<div><div> سر‌دبیر:عاطفه خسروی</div></div>	
<div><div> تلفن: ۸۲۱۹۰ - ۸۲۱۹۰ - ۸۸۷۲۲۴۰ - ۸۸۷۲۲۴۰ پیامک: ۰۲۱۹۰۸۲۱۹۰</div></div>	
<div><div> سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۲۳ - ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmail.com</div></div>	
<div><div> امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۲۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹</div></div>	
<div><div> توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۲۵</div></div>	
<div><div> تهران، خیابان قائم مقام‌فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۲۳۸۱۱</div></div>	
<div><div> روابط عمومی: pr@smtnews.ir</div></div>	
<div><div> امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir</div></div>	
<div><div> چاپخانه: هنر سرزمین سبز</div></div>	
<div><div> info@smtnews.ir</div></div>	
<div><div> www.smtnews.ir</div></div>	
<div><div> telegram.me/smtnews</div></div>	
<div><div> instagram.com/smtnewspaper</div></div>	
<div><div> tozi.smtnews@gmail.com</div></div>	
<div><div> روزنامه صنعت ۱ بار تبه ۱</div></div>	
<div><div> در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱</div></div>	
<div><div> در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲</div></div>	
<div><div> عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی</div></div>	
<div><div> عضو انجمن مدیران رسانه</div></div>	
<div><div> عضو تعاونی مطبوعات</div></div>	

افزایش هزینه حمل در الگوی زنجیره تجاری بررسی شد

کش و قوس هزینه‌ها در تولید

فاطمه امیراحمدی: هزینه تولید از مولفه‌های نرخ ارز، قیمت مواد اولیه، حقوق و دستمزد، حامل‌های انرژی، هزینه‌های سربار و حمل‌ونقل تشکیل‌شده که بهای تمام‌شده یک محصول را نشان می‌دهد. حمل‌ونقل شامل دو بخش جابه‌جایی در شرکت و واحد صنعتی (هزینه حمل‌ونقل) و جابه‌جایی از استانی به استان دیگر یا کشوری به کشور دیگر (هزینه لجستیک) است. با شیوع کرونا، تولید دچار افت شد اما پس از فروکش کردن این پاندمی، تولید و تجارت به وضعیت تقریبا عادی برگشت که دوباره موجب رونق بازار حمل‌ونقل شد. اما این بار حمل‌ونقل با افزایش قیمت‌ها همراه بود و طبق مصوبه دولت، هزینه حمل‌ونقل بین ۲۰ تا ۴۵ درصد افزایش یافت که بی‌تأثیر در بهای تمام‌شده تولید نخواهد بود. **صنعت** در این گزارش به تأثیر افزایش قیمت حمل در قیمت تمام‌شده تولیدات صنعتی پرداخته است.

امیر حسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه صنعت؛ لجستیک یک مفهوم عام و در عین حال ساده و مجموعه عملیات‌هایی است که اگر بخواهیم آن را به زبان ساده بیان کنیم؛ یعنی حمل‌ونقل و انبارداری. البته جزئیات زیادی دارد که احتمالا متخصصان از من به‌دلیل این همه ساده‌سازی ایراد خواهند گرفت. حمل‌ونقل ابداه گوناگونی دارد: حمل‌ونقل مسافری بار، درون‌شهری و برون‌شهری و بین‌کشوری و از نوع خودرویی، ریلی، هوایی و دریایی. طبق اخباری که شنیده‌ام، در یکی دو سال گذشته هزینه حمل‌ونقل از چین تا اروپا و به‌تبع آن در کشورهایمانند ایران، حدود ۳ برابر شده است. البته کار به اینجا نمی‌ختم شود. در حال حاضر نوبت‌دهی برای انبارها و کانتینرها دچار مشکل شده و زمان حمل‌ونقل هم خود معضل دیگری است که هم بهره‌وری تولید را پایین آورده و هم هزینه‌ها را بالا برده است. به‌مانند که ما سهم به‌دلیل تحریم‌ها، باید برای آوردن هر کالایی به ایران، دنیا را با ناوگان ارواح دور بزیم که خودبه‌خود هم هزینه و هم زمان را از دست می‌دهیم. به‌مانند که به‌دلیل تحریم‌ها کیفیت راهم از دست می‌دهیم که شرح آن در این مقال نمی‌گنجد.

چالش حمل‌ونقل داخلی

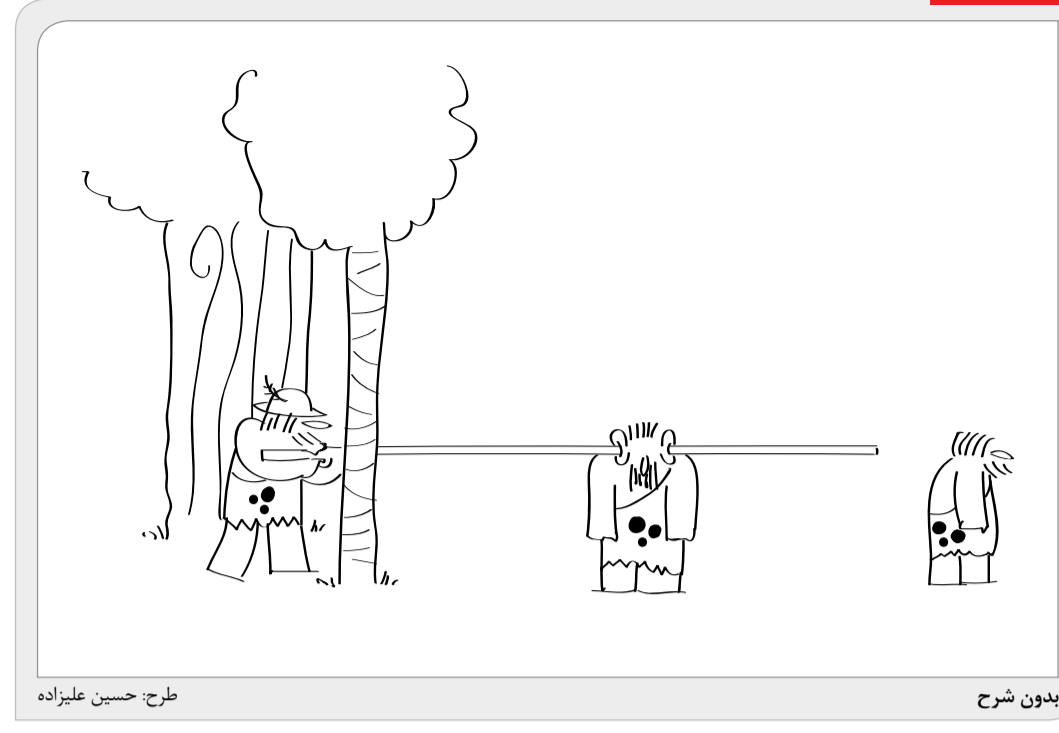
از حمل‌ونقل بین‌المللی که بگذریم چون خیلی دست ما نیست، حمل‌ونقل داخل کشور روزه‌بزر بودتر می‌شود. ابتدا از حمل‌ونقل داخل شهرها بگویم. وقتی نظام حمل‌ونقل مسافری داخل شهرها روبه‌رو می‌شود، پیامدها در کوتاه‌مدت و بلندمدت خواهد داشت. نخست اینکه

امیرحسین صیرفی، عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی لوازم بدکی کشور: «به‌گزارش فارس در تفاهم معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، قیمت بلیت قطار، نرخ حمل‌ونقل مسافر، نرخ کرایه حمل بار و تعرفه‌های بندری ۲۵ تا ۴۵ درصد افزایش یافت.»

این روزها، اهبردهای صدو کنترل (نه مدیریت) زنجیره تجاری کشور در صدر اولویت‌های سیاست‌گذاری‌های کلان ساختار بازرگانی داخلی و خارجی پیگیری می‌شود و این خبری است که می‌توان تأی آن را در الگوی زنجیره تجاری قطعات یدکی خودرو و ماشین‌آلات کشور نیز تحلیل و بررسی کرد.

به‌گفته رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان «اگر بهای تمام‌شده کالا پرداخت نشود، کالا حمل نمی‌شود. وقتی مغیره‌های قیمت یک کالا تغییر می‌کند، بهای تمام‌شده آن نیز تغییر می‌کند؛ بنابراین حمل‌کننده بار یا مسافر باید بتواند هزینه‌ها را تامین کند.» این بدان معنی است که تعرفه قیمتی هزینه‌های حمل‌ونقل خیلی پایین بوده و در حقیقت این افزایش ناگهانی برای برهیزز از ورشکستگی فعالان این صنعت و کم‌شدن فشار بر آنها گرفته شده است.

تأثیر مستقیم و واضح این افزایش نرخ این است که سطح درآمدها را در صنعت لجستیک کشور افزایش می‌دهد. فعالان لجستیک کالا و مسافر اعم از ریلی، هوایی، دریایی و جاده‌ای کشور، همگی از این افزایش



طرح: حسین علیزاده

بدون شرح



عکس: مصطفی

هزینه‌های لجستیک، ما را غرق خواهد کرد؟

سال‌هاست پرونده خودروهای فرسوده سنگین روی زمین مانده و با وجود رشد جمعیت، تعداد و کیفیت حمل‌ونقل باری افزایش قابل‌توجهی نداشته است. نتیجه آن هم یک نظام حمل‌ونقل ناکارآمد است که هزینه‌هایش به‌طور خزنده بالا می‌رود و همه ارکان کشور را دستخوش مشکلات کرده است. دلیل اصلی گرانی بسیار از محصولات کشاورزی، هزینه بالای حمل‌ونقل و لجستیک به‌طور عام است. در چنین کشوری، هزینه‌های زندگی و در نتیجه هزینه‌های کارگری و کارمندی بالا می‌رود.

نسبت آتاری

حالا می‌خواهم تحلیل کوتاهی از تأثیر افزایش هزینه‌های لجستیک روی قیمت تمام‌شده کالاهای مهمی مانند خودرو داشته باشم. واقعیت این است که هزینه‌های لجستیک در صنعت خودرو فعلا حساب‌پذیر نبوده و اعداد و ارقام درستی از آن موجود نیست اما برآوردهای جهانی می‌گویند که این هزینه‌ها حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد هزینه تمام‌شده تولید است و برآوردهای فعالان صنعت خودرو، این عدد را حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد نشان می‌دهد.

از سویی نمی‌دانیم دقیقا قرار است قیمت‌های حمل‌ونقل و انبارداری چقدر افزایش پیدا کند، چراکه دولت دستوراتی صادر می‌کند و مثلا می‌گوید کرایه تاکسی ۲۵ درصد افزایش می‌یابد اما این عدد مانند بسیاری از اعداد و دستورات دیگر، تقریبایی پشتوانه است وقتی که خود دولت تورم دستمزد را ۴۰ درصد بالا می‌برد.

اگر بخواهیم حدودی موضوع را بررسی کنیم، هر ۱۰ درصد افزایش هزینه لجستیک به‌طور مستقیم بین یک

تا ۳ درصد قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد. پس اگر نرخ حمل‌ونقل ۴۰ درصد افزایش یابد که تقریبا نرخ تورم پیش‌رو است، نرخ هر کالای تولید

داخل حدود ۴ تا ۱۲ درصد بالا می‌رود. این را بگذارید کنار اثر حدود ۲۴ تا ۱۰۰ درصدی افزایش نرخ پایه تعرفه‌ها و ۳ تا ۶ درصدی افزایش دستمزدها و… یعنی ما امسال حداقل با تورم ۳۱ تا ۱۱۸ درصدی در قیمت تمام‌شده خودروهای تولیدی با ۸۰ تا ۲۰ درصد داخلی‌سازی روبه‌رو خواهیم شد. تمام این موارد غیر از تأثیر گرفتن تورم‌های جهانی و البته قیمت‌مواد اولیه در سطح بین‌المللی است. توجه کنید، امسال در سطح بین‌المللی هم با تورم کم‌سابقه‌ای روبه‌رو هستیم که حداقل بالای ۵ درصد در هزینه‌های عمومی است. این اعداد غیر از افزایش قیمت‌های ناشی از جنگ روسیه و اوکراین است. به‌هر حال، آنچه مسلم است امسال با یک تورم جدید روبه‌رو هستیم که حدود آن را نمی‌توان دقیق پیش‌بینی کرد. البته در این میان، یک موضوع را می‌توانم با دقت بالا بگویم و آن این است که حمل‌ونقل عمومی و لجستیک در ایران رها شده و قطعا امسال در باتلاق ناکارایی آن بیش از پیش فرومی‌رویم؛ به‌ویژه درباره شهرهایی مانند تهران، به‌شدت نگران هستم. آیا این شهر، تحمل این نحوه مدیریت حمل‌ونقل شهری را دارد؟ واقعا چرا مسئولان وضعیت موجود را نمی‌بینند و به‌جای انجام کارهای اساسی، دنبال زدن صنعت خودرو هستند؟



مدیران اجرایی این صنعت طی سالیان متمادی گذشته

است.

اگر قوانین برای اجرا

سال‌های طولانی بر زمین می‌مانند و به یک‌باره اولویت اجرا پیدا می‌کنند باید آسیب‌شناسی شوند. اگر اصالت کالا به‌وسیله گمرک صلاح عمل قرار نمی‌گیرد که خود منجر به ورود کالای تقلبی می‌شود و حتی اگر قاچاقچیان آن‌قدر سازماندهی دارند که کالایشان به هر تیبیی وارد بازار می‌شده، تقصیر به گردن فعالان صنفی و بازار نیست و این‌ها شاید معلول سیاست‌های نادرست گذشته بوده است.

حالا که تصمیم به اصلاح چنین ساختار معیوبی گرفته‌شده را باید به فال نیک گرفت اما نباید با شتابزدگی و به‌دنبال مقصر گشتن آن را در معرض تهدید و احتمالا شکست قرار داد. این روزها مدام این ضرب‌المثل در ذهنم تداعی می‌شود که «گته کرد در بلخ آهنگری، به شوشتر زدند گردن مسگری»

سخن پایانی

بنابر این گزارش، امسال افزایش قیمت‌ها در حمل‌ونقل بر سایر بخش‌ها از تولید تا بازار تأثیر مستقیم خواهد گذاشت و خود منجر به چالش‌های جدیدی در حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری خواهد شد.

سایه هزینه حمل‌ونقل بر خودروسازی



رضا آریازاد

کارشناس صنعت خودرو

دنیای امروز با تسهیل روش‌های جابه‌جایی کالا، تقریبا به نیاز درخواست‌کنندگان در تمام نقاط جهان، از دورافتاده‌ترین تا صعب‌العبورترین مکان‌های جغرافیایی، پاسخ مناسب داده و در انواع گوناگون حمل‌ونقل‌های هوایی، دریایی و زمینی با استفاده از ماشین‌آلات و تجهیزات حمل‌کننده و شبکه‌های گسترده هوایی، ریلی و جاده‌ای، پوشش گسترده و متنوعی از جابه‌جایی‌های کالاها را میسر کرده است.

امروزه شرکت‌ها با در نظر گرفتن امکان جابه‌جایی کالا و با لحاظ سرعت انتقال، ایمنی، صرفه و صلاح، تناس و… قادر به انتخاب یکی از روش‌های حمل‌ونقل اعم از زمینی، دریایی و هوایی هستند. البته موضوع هزینه حمل و تأثیر آن در بهای تمام‌شده کالای خریداری‌شده، همواره مورد توجه است. تأثیر افزایش هزینه حمل‌ونقل بر بهای تمام‌شده به‌گونه‌ای است که شرکت‌های متقاضی کالا در سراسر جهان را بر آن می‌دارد تا در نحوه حمل و فراتر از آن در انتخاب مبدا کالا، تحقیق و بررسی بیشتری کنند. به‌عنوان مثال، سال گذشته موج افزایش نجومی نرخ حمل‌ونقل کالا در اروپا که به ۸۰ درصد نیز رسید، موجب تغییر در برنامه شرکت‌های متقاضی کالا شد تا آنجا که حتی برخی شرکت‌های خریدار کالا با توجه به افزایش هزینه حمل از درخواست خرید صرف‌نظر کردند. این‌گونه تصمیمات بیشتر مشمول کالاهایی می‌شد که فاصله جغرافیایی کشورهای مبدا یا مقصد دارای بعد مسافت بالا بود و هزینه حمل بیشتر از ارقام پیش‌بینی‌شده درمی‌آمد.

به نقل از خبرگزاری بلومبرگ و با استناد به مدارک و فاکتورهای حمل، این افزایش در یک نمونه عینی موجب هزینه دو برابری و متعاقبا افزایش چشمگیر بهای تمام‌شده اسباب‌بازی‌های وارداتی از کشور چین به مقصد هلند شده و تداوم واردات از این کشور را تحت‌الشعاع قرار داده است. این امر بر سایر صنایع (صنایع غذایی و…) نیز تأثیرگذار بوده است.

در ایران نیز افزایش دستمزدها، هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ارائه خدمات به‌واسطه تورم، افزایش قیمت لوازم یدکی و استهلاک صنایع حمل‌ونقل، هزینه‌های انتقال کانتینر، هزینه‌های سوخت و عوارض جاده‌ای و سایر متغیرها، موجب افزایش تعرفه‌های حمل‌ونقل کالا تا ۳۵ درصد شد. این تصمیم بنابر هر دلیل موجهی که انجام‌شده باشد، اثرات مستقیم خود را در افزایش بهای تمام‌شده کالاهای صنعتی و به‌ویژه صنایع قطعه‌سازی و خودروسازی کشور بر جا خواهد گذاشت.

افزایش هزینه‌های سرسام‌آور حمل‌ونقل دریایی جهان در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ میلادی موجب افزایش بهای تمام‌شده خودروهای سی‌کی‌دی وارداتی چینی و گران‌تر شدن آن در داخل کشور شد که حکایت از تأثیر مستقیم هزینه‌های حمل‌ونقل بر بهای تمام‌شده دارد. در این میان، بزرگ‌ترین چالش پیش‌روی صنعت خودرو کشور، قیمت‌گذاری تکلیفی و رانت ایجادشده طی سال‌های گذشته است. این موضوع بیش از هر هزینه دیگری بر این صنعت پیشران سایه افکنده و هزینه‌های ماضعی را بر خودروسازی تحمیل کرده است. از این‌رو، نیازمند مدیریت هماهنگ در بررسی و مطالعه چالش‌های صنعت خودرو و قطعه هستیم تا تصمیمات اتخاذشده بتواند چالش‌های کلان، ساختاری و ظرفیت داخل را در سیاست‌گذاری، اجرا و نظارت بر اجرای درست موردنظر قرار دهد.

به هر ترتیب، صنعت خودرو کشور با ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم بیش از ۱.۵ میلیون نفری، تأثیرگذاری بالا در زنجیره ارزش و همچنین به حرکت درآورنده اقتصاد و گردش مالی بیش از ۶۰۰ صنعت وابسته، دارای جایگاه ویژه‌ای است.

به علاوه اینکه این صنعت به‌عنوان دومین صنعت بزرگ کشور پس از صنعت نفت و گاز باید بیش از پیش به‌عنوان منافع ارزش‌آفرین ملی در کانون توجه سیاست‌گذاری و حمایت و مدیریت قوی قرار گیرد. تنها در سایه این سیاست‌گذاری است که صنعت خودرو می‌تواند به هدف‌گذاری سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ که دستنیایی به رتبه نخست منطقه، رتبه پنجم آسیا و رتبه یازدهم جهان با رقابت‌پذیری مبتنی بر توسعه فناوری، دست یابد.

اگر بخشی

از وام بلوکه شد، چه کنیم؟

با وجود اینکه بانک مرکزی مجددا بر ممنوعیت بلوکه کردن بخشی از وام در شبکه بانکی تأکید کرده است، برخی بانک‌ها این کار را انجام داده و می‌دهند که به گفته مسئولان بانکی، اگر درصدی از مبلغ وام‌گرفته در سال‌های قبل بلوکه شده باشد، می‌توان شکایت کرد و مبلغ بلوکه شده را پس گرفت؛ در غیر اینصورت با بانک متخلف برخورد می‌شود.

به گزارش ایسنا، بر اساس جدیدترین بخشنامه بانک مرکزی، بلوکه کردن بخشی از وام ممنوع است. البته پیش از این نیز، این موضوع در شبکه بانکی ممنوع بوده است.

علیرغم این ممنوعیت، مشاهدات میدانی از برخی بانک‌ها و گزارش وام گیرندگان حاکی از آن است که برخی بانک‌ها همچنان با عناوین دیگر چون «ضمانت رباتی» بخشی از وام یا سپرده متقاضیان را بلوکه می‌کنند و پیش از این هم مبلغی از وام متقاضیان نزد بانک بلوکه شده است.

در این بین برای مشتریانی که قبلا وام گرفته و بخشی از مبلغ وام شان نزد بانک بلوکه مانده، سؤال ایجاد شده که بر اساس بخشنامه بانک مرکزی می‌توانند مبلغ بلوکه شده را از بانک مربوطه پس بگیرند یا خیر؟

در واکنش به این موضوع، بانک مرکزی اعلام کرد که اگر بانکی اعطای تسهیلات به فرد را مشروط به بلوکه کردن بخشی از مبلغ تسهیلات کند، از سال‌های گذشته ممنوع بوده و همچنان هم ممنوع است. بدین معنا که این بخشنامه مربوط به زمان فعلی نیست و پیش از این هم قابلیت اجرا داشته و این اقدام ممنوع بوده است.

همچنین طبق توضیحات علیرضا قیطاسی – دبیر شورای هماهنگی بانک‌های دولتی و نیمه‌دولتی – به ایسنا، مواردی که در سال‌های قبل بوده و برخی بانک‌ها بخشی از مبلغ وام پرداختی را مسدود کرده‌اند، نیز مشمول ممنوعیت است و مشتریان در این زمینه می‌توانند به واحد رسیدگی به شکایات بانک مراجعه و مبلغ بلوکه شده را دریافت کنند، زیرا این موضوع در شبکه بانکی ممنوع است.

قیطاسی تأکید کرد که اگر این مبلغ بلوکه شده از وام پس داده نشود و بخشی از مبلغ وام مسدود شده باشد، حتماً با بانک مربوطه برخورد می‌شود.