

روزگار معدن



نتیجه معکوس قیمت گذاری دستوری

حدود ۴۳ سال است که قیمت گذاری دستوری را پیگیری می‌کنیم اما به نتیجه نرسیدیم چرا باید برای رب گوجه فرنگی و کنسرو ماهی قیمت گذاری دستوری کنیم. برخی مسئولین در اتاق‌های در بسته می‌نشینند و دستوراتی صادر می‌کنند که با واقعیت سازگار نیست.



صنعتکاران موتور اقتصاد کشور

صنعتکاران موتور حرکت اقتصاد کشور هستند، سهم فعالین این حوزه در پیشرفت کشور بسیار پررنگ است. وجود دست‌های پرتوان و نگاه عاشقانه به خدمت برای افزایش تولید و استفاده از ظرفیت‌های دانش بنیان بسیار اهمیت دارد.

روزگار معدن چالش‌های پیش روی معدن را بررسی کرد:



بهار تولید در ذوب آهن اصفهان

ذوب آهن اصفهان موفق شد در سالی که به تدبیر مقام معظم رهبری با عنوان مهار تورم، رشد تولید نامگذاری شده است، بهار تولید را در سه ماهه اول سال رقم بزند. تلاشگران این مجتمع عظیم صنعتی در تولید آگلومره، کک خشک، چدن مذاب، فولاد خام، محصولات نوردی و شمش کالایی فراتر از برنامه و همچنین فراتر از میزان تولید در مدت مشابه سال گذشته عمل کردند. بر اساس این گزارش در سه ماه اول سال جاری میزان تولید آگلومره ۸۹۴ هزار و ۳۵۰ تن، ۷ درصد بیشتر از برنامه، تولید کک خشک ۳۲۶ هزار و ۸۰۸ تن، ۴ درصد بیشتر از برنامه، تولید چدن مذاب ۸۰۹ هزار و ۳۴۱ تن، ۱۲ درصد بیشتر از برنامه، تولید فولاد خام ۷۴۹ هزار و ۷۰۷ تن، ۱۲ درصد بیشتر از برنامه، تولید محصولات نوردی ۴۶۶ هزار و ۶۳ تن، ۳۰ درصد بیشتر از برنامه، تولید شمش کالایی ۲۰۴ هزار و ۳۴۲ تن، ۲۱ درصد بیشتر از برنامه بوده است. این تولید فراتر از برنامه، نوید بخش دستیابی ذوب آهن اصفهان به تولید فراتر از ۳ میلیون تن در سال جاری است. همچنین میزان تولید شرکت در بهار سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته نیز بیشتر بود. بر این اساس تولید آگلومره ۵ درصد، کک خشک ۷ درصد، چدن مذاب ۹ درصد، فولاد خام ۱۲ درصد و محصولات نوردی ۱۴ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش یافت.

طرح: مهدی کاویانی / روزگار معدن

یادداشت‌ها

سیر از معدن و معدنکاری



نقش مالیات و تعرفه در توسعه صنعتی



تیرهای روز

جغرافیای واردات ماشین‌آلات معدنی

حلقه مفقوده معدن چیست؟

در سال‌های اخیر تمامی وزرای حاضر در وزارت صنعت، معدن و تجارت که متولی اصلی بخش معدن می‌شود، شعارهای بسیاری را مبنی بر توسعه بخش معدن دادند، این در حالی است که هنوز حلقه مفقوده اصلی شناسایی نشده و تلاش‌ها تا به اینجای کار به صورتی بوده است که توانسته برخی از سرمایه‌ها را از بخش معدن راهی بخش‌های دیگر کند. در واقع پاشنه آشیل توسعه بخش معدن در تمامی حوزه‌ها نیازمند سیاستگذاری درست و تصمیمات کارشناسی و تأمین نقدینگی است. بخش معدن ایران با قرارگیری بر روی کمربند متالورژی باعث شده تا ذخایر بسیاری در اختیار باشد که بهره‌برداری از آنها می‌تواند وابستگی به درآمدهای نفتی را کاهش دهد.

روزگار معدن

روزنامه روزگار معدن نماینده فعال در استان‌ها می‌پذیرد

تلفن تماس: ۰۲۱-۸۲۱۹۰

داخلی ۱۵۶ و ۲۲۷

راه‌های پیشنهادی برای بهبود صادرات مواد معدنی

- اصلاح قوانین و مقررات
- تحلیل بازار
- ارتقای فناوری و بهبود روش‌های استخراج
- توسعه صادرات به سمت بازارهای جدید
- ایجاد شرایط مالی و اعتباری مناسب
- برگزاری نمایشگاه‌ها و همایش
- توسعه صنایع فرآوری
- تحقیق و توسعه
- افزایش تولید
- ایجاد بسترهای ارتباطی بهینه



یادداشت



نقش مالیات و تعرفه در توسعه صنعتی

امیرحسین کاکایی

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

این روزها مدام صحبت از گران بودن خودرو در کشور می‌شود و اینکه مثلا نرخ خودروهای چینی در جایی مانند دومی، نصف نرخ این خودروها در ایران است. البته تحقیق جدیدی هم دیدم که نشان می‌داد برخی از همین خودروها در کشور ایران مانند ترکیه از کشور ما گران‌تر است. اما واقعا چرا نرخ خودرو گران است؟ اصلا یک سوال مهم: آیا کالای تولیدی وجود دارد که با ارزش رسمی ۲۸۵۰۰ تومانی کشور، قابل رقابت با مشابه خارجی باشد؟ حتی برنج و مرغ ایرانی قابل رقابت نیستند، چه برسد به لوازم خانگی و خودرو. حتی بسیاری از مواد پتروشیمیایی با بالا و پایین شدن نرخ خوراک، اقتصادی و غیراقتصادی می‌شوند.

واقعیت این است که هر دولتی مجموعه سیاست‌هایی برای مدیریت کشورش به‌کار می‌گیرد که باید با هم همخوانی داشته باشند، برآیند این سیاست‌هاست که پیشرفت یا پسرفت کشورها را در رقابت جهانی و مسیر داخلی تعیین می‌کند. به‌نظر من، چند اصل در اقتصاد توسعه بدیهی به‌نظر می‌رسد. نخستین آن، نیاز به ثبات نرخ ارز پول ملی است که منتج از سیاست‌های پولی کشور است. در کشوری که سیاست‌های پولی، به تورم بالا منجر شود، هیچ برنامه توسعه‌ای بلندمدتی امکان بروز و ظهور پیدا نمی‌کند و کشور به‌شدت به سمت دلالی پیش می‌رود. در ک این موضوع بسیار ساده است. در تورم بالا، هیچ سرمایه‌گذاری بلندمدتی، اقتصادی نخواهد بود و کسانی برنده هستند که به‌سریع بتوانند بین بازارهای گوناگون سویچ کنند که آنها را دلال یا سفته‌باز می‌نامند و صال‌البته از نظر من اینان با بازرگانان متفاوت هستند. یک مثال می‌زنم. واردات خودرو را در نظر بگیرید. یک بازرگان متعهد وقتی خودرویی را وارد کشور می‌کند، خود را متعهد می‌داند تا سال‌ها سرویس درست به خریداران بدهد و برند خود را حفظ کند یا توسعه دهد، اما دلال فقط دنبال این است که از خریدوفروش سود آنی ببرد. منافاه همان‌طور که مشاهده می‌کنید در ایران دلالان خودرو سودهای خیلی بیشتری از بازرگانان ارزشمند کشور برده و می‌برند.

الزام بعدی برای توسعه کشور، بحث ثبات سیاست‌ها و شفافیت بازار است. نتیجه عدم‌ثبات سیاست‌ها، عدم‌شفافیت و بروز فساد و ناکارآمدی است. در چنین شرایطی، سرمایه‌گذاری بلندمدت بسیار خطرناک است. شفافیت بازارها که جز با بازارهای روان و آزاد تحت پایش دولت امکان‌پذیر نیست هم عاملی برای رقابت و سرمایه‌گذاری‌های اصولی خواهد بود. به‌عنوان مثال در کشوری که چند نرخ ارز حاکم است، شفافیت نرخ ارزی وجود ندارد و قطعاً فساد به‌طور گسترده در اقتصاد نفوذ پیدا خواهد کرد. به‌عنوان مثال، شما یک خودرو را ۱۰ هزار دلار می‌خرید. این خودرو برای شما در عمل چند ریال تمام شده است؟ با دلار ۲۸ هزار و ۵۰۰، ۲۸۵ میلیون است و با دلار ۵۰ هزار، ۵۰۰ میلیون تومان. حال اگر شما این خودرو را ۶۰ میلیون تومان فروختید، در واقعیت چقدر سود کرده‌اید؟ ۳۱۵ یا ۴۱۰۰ که فرقی بیش از ۲۰۰ درصد است. در چنین شرایطی، مالیات عادلانه چقدر است؟ برگردیم به اصول. مالیات یکی از اصولی‌ترین روش‌های کسب درآمد دولت‌هاست. البته مالیات را باید در کنار تعرفه‌های واردات و صادرات ببینیم. برای اینکه موضوع را ساده‌تر درک کنید، همین کشور خودمان را نگاه کنید. وقتی نرخ تورم ۶۰ درصد است و شما پول‌تان را در بانک می‌گذارید و بعد از یک سال ۲۳ درصد سود می‌گیرید، یعنی عملاً ۳۷ درصد ضرر کرده‌اید. اصولاً در چنین کشوری اگر سود سالانه کمتر از ۶۰ درصد باشد، عملاً شما ضرر کرده‌اید.

تا اینجا پیچیده صحبت کردم؛ با این حال فکر می‌کنم متوجه شدید که وقتی برخی قیمت‌ها را با قیمت‌های جهانی مقایسه می‌کنند، یک قیاس مع‌الفارق است. دولت‌ها موظفند مراقب مسیر تولید خود باشند. به همین دلیل باید حساب‌کتاب کرده و نظام مالیات و تعرفه را به‌گونه‌ای تنظیم کنند که تولید از نیافتد. اگر ثبات مالی و پولی و سیاستی در کنار شفافیت بازارها، درست رعایت شوند، به‌تدریج می‌توانیم تعرفه‌ها را پایین بیاوریم یا مالیات‌ها را بالا ببریم تا رفا افزایش یابد، اما اگر آن عوامل فراهم نشود و برعکس، مالیات‌ها را بالا ببریم یا تعرفه‌های واردات را پایین، قطعاً صنایع زمین خواهند خورد. به هر حال هر کشور باید دو تصمیم مهم برای اقتصاد و صنعتش بگیرد: اول اینکه از کجا درآمد واقعی برای کشور ایجاد شود و دوم اینکه اشتغال را چگونه حفظ کند. قطعاً سیاست‌گذاران، به‌ویژه وزیر جدید صمت به این پیچیدگی‌ها توجه خواهند کرد و راه‌حل‌های خوبی برای نجات صنعت خودرو از این دور باطل که در آن افتاده، ارائه خواهند داد.

مدیر حمل‌ونقل و انبارهای شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر مطرح کرد: کاهش هزینه‌های حمل با بهبود زیرساخت‌های ریلی

تن مواد خام و محصول برای افق ۱۴۰۴، باید مجموعاً حدود دو هزار و ۲۲ کیلومتر به صورت خط جدید و یک هزار و ۲۵۵ کیلومتر به صورت خط دوم در شبکه ریلی احداث شود. با این حال با توجه به سهم حدود ۷۰ درصدی بخش معادن و فلزات از کل حمل‌ونقل ریلی کشور، سرعت سیر فعلی بسیار پایین است. وی افزود: در زنجیره فولاد منطقه گل‌گهر، با توجه به اینکه حمل ماده اولیه از محل معادن تا واحدهای فولادسازی فرآیندی با حجم بسیار بالاست، حمل‌ونقل و لجستیک از اهمیت بالایی برخوردار است. مدیر حمل‌ونقل و انبارهای شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر عنوان کرد: این موضوع برای شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر نیز که بخشی از محصول خود را صادر می‌کند، حائز اهمیت است؛ از آنجایی که ظرفیت حمل‌جاده‌ای محدود بوده

و چین به ترتیب با سهم ۲۴ درصد و ۷ درصد بیشترین سهم از واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی را به خود اختصاص داده‌اند. نکته قابل‌توجه در خصوص واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی در سال ۱۴۰۱، اضافه‌شدن کشورهای آلمان، مالزی و هنگ‌کنگ به مبادی وارداتی این کالاها و صفرشدن واردات از هند در مقایسه با سال ۱۴۰۰ است. در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، تنها واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی از کشورهای امارات‌متحده‌عربی و ترکیه با افزایش هم‌راه بوده که در واقع این دو کشور توانستند طی مدت مذکور سهم خود از بازار ایران در این گروه از کالاها را افزایش دهند (به ترتیب حدود ۲۵ واحد‌درصد و ۵ واحد‌درصد). شایان ذکر است سهم چین از واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی طی بازه موردبررسی حدود ۲۰ میلیارد‌دلار کاهش یافته‌است. در سال ۲۰۲۲ کل ارزش واردات ماشین‌آلات معدنی و راهسازی تحت تعرفه ۸۴۲۹ توسط کشورهای جهان بالغ بر ۶۳ میلیارد‌دلار بوده که نسبت به سال قبل از آن، حدود ۱۴ درصد رشد داشته‌است. پنج کشور مهم واردکننده تعرفه‌مزبور در سال ۲۰۲۲ شامل کشورهای: آمریکا، کانادا، استرالیا، اندونزی و بلژیک هستند. در میان محصولات وارداتی از کشورهای و بازارهای نوظهور؛ کشورهای اندونزی، روسیه، ویتنام، مکزیک و آفریقای جنوبی بالاترین واردات را در سال ۲۰۲۲ داشته‌اند. در بین کشورهای همسایه نیز ترکیه با واردات ۸۹۴ میلیون دلار، عربستان‌سعودی با واردات ۷۲۸ میلیون دلار و امارات‌متحده‌عربی با رقم ۴۸۸ میلیون دلار جزو اقتصادهای منتخب قرار دارند که به‌ویژه ترکیه

مدیر حمل‌ونقل و انبارهای شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر با بیان اینکه یکی از زیرساخت‌های اصلی صنعت فولاد، سیستم حمل‌ونقل و لجستیک است، گفت: برخورداری از سیستم حمل‌ونقل با ظرفیت مناسب حمل بار، امری کاملاً ضروری به نظر می‌رسد. به گزارش خبرنگار روزگار معدن علی چنگیزی با تأکید بر اینکه در میان سیستم‌های مختلف حمل‌ونقلی، جابه‌جایی از طریق خطوط ریلی در صنایع فلزی و معدنی با توجه به قیمت مناسب‌تر اهمیت ویژه‌ای دارد، بیان کرد: در پایان سال ۱۴۰۰، طول کل خطوط اصلی راه‌آهن کشور ۱۴ هزار و ۲۶۸ کیلومتر بوده است. به نظر می‌رسد که برای حمل‌ونقل ریلی در صنعت فولاد با ظرفیت ۹۵ میلیون

جغرافیای واردات ماشین‌آلات معدنی



رقم به‌متراب بالاتری (حدود ۵/۴ برابر) در واردات این تعرفه در مقایسه با کشور ایران دارد. **تهدید هدف‌گذاری رشد معدن** هدف‌گذاری بخش معدن رسیدن به چشم‌انداز ۷۰۰ میلیونی تولید در افق ۱۴۰۴ است. بررسی‌ها اما نشان می‌دهد که تولید بخش معدن، به دلیل ناوگان فرسوده، با کاهش روبه‌روست و از همین‌رو دستیابی به چشم‌انداز هدف‌گذاری‌شده در صورت به‌روز نشدن ماشین‌آلات محقق نخواهد شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که بیش از ۶۰ درصد رکود بخش معدن و تولید به دلیل فرسودگی ماشین‌آلات معدنی است؛ چراکه تعداد ماشین‌آلات فرسوده بین ۱۵ هزار تا ۱۸ هزار دستگاه است که این ماشین‌آلات با عمر بالای ۲۰ سال، سد راه توسعه بخش معدن و سودآوری این بخش شده‌اند. از طرف دیگر، استهلاک بالای کار در معدن، باعث شده‌است هزینه تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات برای فعالان این بخش بالا باشد و علاوه‌بر کاهش راندمان تولید، سودآوری نیز در این بخش کاهش یابد. براساس سیاست‌های وزارت صمت، واردات سالانه بین ۲ هزار تا ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه برنامهریزی شده‌است. مطابق مصوبه سال ۹۹ که واردات ماشین‌آلات در آن سال تقریباً ممنوع بود، فقط ۱۲۴ فقره مجوز در این سال صادر شد که این موضوع به افزایش قیمت ماشین‌آلات معدنی و همچنین گرانی نرخ خدمات آنها در کشور انجامید، به‌طوری‌که اوایل سال گذشته به‌طور متوسط ماشین‌آلات موجود با قیمتی ۷۰ درصد بالاتر از نرخ دبی رسیده بودند. در سال ۱۴۰۰ تعداد ۸۷۰ مجوز برای واردات صادر

و چین به ترتیب با سهم ۲۴ درصد و ۷ درصد بیشترین سهم از واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی را به خود اختصاص داده‌اند. نکته قابل‌توجه در خصوص واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی در سال ۱۴۰۱، اضافه‌شدن کشورهای آلمان، مالزی و هنگ‌کنگ به مبادی وارداتی این کالاها و صفرشدن واردات از هند در مقایسه با سال ۱۴۰۰ است. در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، تنها واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی از کشورهای امارات‌متحده‌عربی و ترکیه با افزایش هم‌راه بوده که در واقع این دو کشور توانستند طی مدت مذکور سهم خود از بازار ایران در این گروه از کالاها را افزایش دهند (به ترتیب حدود ۲۵ واحد‌درصد و ۵ واحد‌درصد). شایان ذکر است سهم چین از واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی طی بازه موردبررسی حدود ۲۰ میلیارد‌دلار کاهش یافته‌است. در سال ۲۰۲۲ کل ارزش واردات ماشین‌آلات معدنی و راهسازی تحت تعرفه ۸۴۲۹ توسط کشورهای جهان بالغ بر ۶۳ میلیارد‌دلار بوده که نسبت به سال قبل از آن، حدود ۱۴ درصد رشد داشته‌است. پنج کشور مهم واردکننده تعرفه‌مزبور در سال ۲۰۲۲ شامل کشورهای: آمریکا، کانادا، استرالیا، اندونزی و بلژیک هستند. در میان محصولات وارداتی از کشورهای و بازارهای نوظهور؛ کشورهای اندونزی، روسیه، ویتنام، مکزیک و آفریقای جنوبی بالاترین واردات را در سال ۲۰۲۲ داشته‌اند. در بین کشورهای همسایه نیز ترکیه با واردات ۸۹۴ میلیون دلار، عربستان‌سعودی با واردات ۷۲۸ میلیون دلار و امارات‌متحده‌عربی با رقم ۴۸۸ میلیون دلار جزو اقتصادهای منتخب قرار دارند که به‌ویژه ترکیه

مدیر حمل‌ونقل و انبارهای شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر با بیان اینکه یکی از زیرساخت‌های اصلی صنعت فولاد، سیستم حمل‌ونقل و لجستیک است، گفت: برخورداری از سیستم حمل‌ونقل با ظرفیت مناسب حمل بار، امری کاملاً ضروری به نظر می‌رسد. به گزارش خبرنگار روزگار معدن علی چنگیزی با تأکید بر اینکه در میان سیستم‌های مختلف حمل‌ونقلی، جابه‌جایی از طریق خطوط ریلی در صنایع فلزی و معدنی با توجه به قیمت مناسب‌تر اهمیت ویژه‌ای دارد، بیان کرد: در پایان سال ۱۴۰۰، طول کل خطوط اصلی راه‌آهن کشور ۱۴ هزار و ۲۶۸ کیلومتر بوده است. به نظر می‌رسد که برای حمل‌ونقل ریلی در صنعت فولاد با ظرفیت ۹۵ میلیون

گروه گزارش

در ایران به‌رغم افزایش تعداد و ارزش واردات ماشین‌آلات معدنی در سال ۱۴۰۱ همچنان رقم واردات در این حوزه در مقایسه با بسیاری از کشورهای جهان یا حتی اقتصادهای همسایه که از نظر وجود پتانسیل معادن و تنوع مواد معدنی در این بخش در موقعیت بسیار پایین‌تری نسبت به ایران قرار دارند، کمتر است. از همین‌رو کارشناسان تأکید دارند در کنار حمایت منطقی از تولیدات داخلی، فرصت واردات ماشین‌آلات برای تولیدکنندگان مواد معدنی نیز در این بخش فراهم شود و از این طریق از توقف سرمایه‌گذاری و رکود این بخش، جلوگیری و تولید پایدار و مستمر آن محقق شود. بررسی‌ها همچنین نشان می‌دهد مبادی وارداتی ماشین‌آلات معدنی نسبت به سال گذشته متنوع‌تر شده‌اند و علاوه‌بر کشورهای امارات‌متحده عربی، ترکیه و چین، کشورهای آلمان، مالزی و هنگ‌کنگ نیز به مبادی وارداتی این کالاها اضافه‌شده و واردات از هند به صفر رسیده است.

معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق تهران در گزارشی با عنوان «واردات ماشین‌آلات معدنی» به وضعیت واردات گروه ماشین‌آلات معدنی و راهسازی طی دو سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ از حیث ارزش، تعداد دستگاه، عمده مبادی وارداتی و همچنین واردات جهان و اقتصادهای درحال توسعه منتخب پرداخته است. این گزارش نشان می‌دهد از لحاظ تعداد نیز در مجموع ۱۴۵۹ دستگاه از انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی وارد کشور شده که نسبت به سال گذشته با افزایش حدود ۲۴ درصدی همراه بوده‌است.

واردات انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی

در سال ۱۴۰۱ در مجموع حدود ۱۶۶ میلیون دلار ماشین‌آلات معدنی و راهسازی تحت تعرفه ۸۴۲۹ وارد کشور شده که حدود ۱۵ درصد بیشتر از سال قبل بوده‌است. حدود ۸۷ درصد از ارزش کل واردات در سال ۱۴۰۱ مربوط به ۵ ردیف تعرفه نخست وارداتی این اقلام از لحاظ ارزشی یعنی انواع بیل‌مکانیکی مستعمل و نو، ماشین‌آلات گودبرداری و سایر لوادرهاست. همچنین حدود ۸۲ میلیون دلار (حدود ۴۹ درصد از کل ارزش واردات ماشین‌آلات معدنی و راهسازی) واردات انواع بیل مکانیکی مستعمل طی مدت‌مزبور انجام‌شده که تقریباً دو‌برابر رقم متناظر در سال ۱۴۰۰ است. از لحاظ تعداد نیز در مجموع ۱۴۵۹ دستگاه از انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی وارد کشور شده که نسبت به سال گذشته با افزایش حدود ۲۴ درصدی همراه بوده‌است. از کل دستگاه‌های واردشده مربوط به انواع ماشین‌آلات معدنی و راهسازی در سال ۱۴۰۱، حدود ۵۱ درصد از آن

صدور ۳,۳ میلیارد دلاری تولیدات معدن و صنایع معدنی

دنیای معدن: صادرات محصولات بخش معدن و صنایع معدنی طی سه ماهه نخست ۱۴۰۲ به ۳,۳ میلیارد دلار رسید. به گزارش روزگار معدن از روابط عمومی ایمیدرو، فعالان بخش معدن و صنایع معدنی از ابتدای فروردین تا پایان خرداد، ۱۵ میلیون و ۸۱۲ هزار تن انواع محصولات بخش معدن و صنایع معدنی به ارزش ۳ میلیارد و ۳۲۰ میلیون دلار صادر کردند. این رقم در مدت مشابه سال گذشته، ۱۳ میلیون و ۷۱۷ هزار تن به ارزش ۳ میلیارد و ۲۷۵ میلیون دلار بود. از میزان صادرات صورت گرفته در ۳ ماهه امسال، یک میلیارد و ۶۵۶ میلیون و ۱۶۰ هزار دلار در بخش «فولاد و محصولات فولادی»، ۲۶۲,۸۷ میلیون دلار «گندله»، ۲۰۴,۲ میلیون دلار «سایر معادن و صنایع معدنی»، ۲۰۱,۷۵ میلیون دلار «مس و صنایع پایین دستی»،

صنایع سیمان نیروگاه خودتأمین احداث کنند

علی‌اکبر محرابیان در نشست مشترک با اعضای انجمن سیمان کشور افزود: صنعت سیمان ایران در جهان در مقام ششم صنایع بزرگ قرار دارد و اکثریت واحدهای سیمانی از رشد تولید خوبی برخوردارند. وی با تأکید بر ضرورت حفظ زنجیره تولید صنایع سیمان، به امکان استفاده نامحدود از برق توسط صنایع از ساعت ۲۴ تا هشت صبح اشاره و تأکید کرد: اعضای انجمن و مدیرعامل مدیریت شبکه برق کشور با یکدیگر نسبت به طراحی یک مدل مشترک اقدام کنند تا علاوه بر اجرای طرح مدیریت مصرف برق تابستان، صنعت سیمان ۱۰ درصد انرژی بیشتر در دوره مدیریت مصرف تابستان جاری نسبت به سال قبل تحویل بگیرد. وزیر نیرو گفت: به‌این‌ترتیب حفظ تولید ۵,۵ تا ۶ میلیون تن سیمان در ماه، در فصل گرم محقق می‌شود. **رشد ۱۳ درصدی تحویل برق به صنایع سیمانی** در ادامه، مدیرعامل شرکت مدیریت شبکه برق ایران هدف

مدیر حمل‌ونقل و انبارهای شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر مطرح کرد: کاهش هزینه‌های حمل با بهبود زیرساخت‌های ریلی

