

«انگیزه» این کلمه به ظاهر ساده اما سرشار از امید و پایداری که آینده را می‌سازد مدت‌هاست که با پیشوند «بی» شنیده می‌شود؛ بار منفی پیدا کرده و شده دلیل اصلی قدم‌هایی که برداشته نمی‌شود و یا به آهستگی و با احتیاط جلو می‌رود. البته این روند چندان تعجب‌برانگیز نیست. دلایلش به خصوص در چند سال اخیر بارها و بارها از سوی اقتصاددانان تذکر داده شد که تاثیرگذارترین اش مداخله دولت و نبود سیاست‌گذاری‌های مشخص و هدفمند بوده است؛ رویه‌ای که مسیر توسعه صنعتی را به بیراهه و در نهایت رکود کشاند، با وجود این تا مدتی قبل و حتی با وجود تحریم‌ها و محدودیت‌هایی که به واسطه آن ایجاد شد، همچنان انگیزه برای خروج از این رکود وجود داشت اما مدتی ست که وقتی پای صحبت بزرگان صنعت و معدن می‌نشینی هیچ‌امیدی در کلمات‌شان دیده نمی‌شود حتی ترس از آینده در حرف‌ها و عمل‌شان به وضوح پیداست زیرا چشم‌انداز مثبتی برای تغییر نمی‌بینند. حسرت‌ها هم یکی یکی سر برآورده‌اند؛ حسرت‌ها در باب دهه ۴۰ که توسعه صنعتی قدم در مسیر روشنی گذاشت تا دو دهه قبل که بار دیگر و به واسطه‌ی شرایط و اشتیاقی سرمایه‌گذار و ثبات نسبی اقتصادی مسیر این توسعه فراهم شده بود. اما فارغ از چالش‌ها و محدودیت‌هایی که به خصوص در سال‌های اخیر بارها و بارها خوانده و شنیده‌ایم و کاهش سرمایه‌گذاری، تحریم، شکاف منفی تولید، محدودیت دسترسی به منابع مالی، چند نرخ بودن ارز، اقتصاد دستوری، محدودیت صادرات و واردات، نبود تکنولوژی به عنوان لازمه رشد بهره‌وری و عرض اندام در بازارهای رقابت جهانی، شوک‌های ارزی و کمبود نیروی انسانی، افت چشمگیر فروش در بازارهای داخلی و خارجی، هزینه‌های مضاعفی که روزه‌روز به بخش صنعت تحمیل می‌شود و تسهیلاتی که تمایل دارند نصیب بنگاه‌های دولتی و نیمه‌دولتی شوند و به روزترین‌شان؛ ناترازی انرژی که سبب شده ترکیباتی همچون اقتصاد پیشرو و توسعه پایدار به حاشیه برود، یک مورد بیش از همه آزاردهنده است آن هم قابی ست که در آن بخش خصوصی لب می‌گزد و می‌گوید «امیدی به رشد سرمایه‌گذاری و احیای رشد اقتصاد نداریم.»

بخش خصوصی محرک اصلی توسعه اقتصادی است و طی این سال‌ها بارها در گفتگوهایمان با فعالان اقتصادی و در نشست‌هایی که با حضور دولت و این بخش برگزار شد، گله‌های‌شان از عملکرد دولت، سیاست‌گذاری‌ها و قوانین دست‌وپاگیری که فرصت توسعه را از صنعت گرفته شدیم. این در حالی است که توانایی بخش خصوصی در حل بسیاری از مسائلی که امروز با آن درگیریم، به واسطه حضورش در میانه میدان، تجربه و ایده غیرقابل تصور است. آن‌ها بارها تاکید کرده‌اند که نقشی دولت تنها باید هدایت‌کننده باشد و انحصار از او گرفته شود و از سوی دیگر در کنار حمایت از بخش خصوصی، خصوصی سازی هدفمند صورت گیرد زیرا تنها در این صورت است که انگیزه ایجاد می‌شود، سرمایه بدون ترس از هدر رفتن، تزریق و راه‌های گریز از شرایط فعلی، با وجود محدودیت‌های حاصل از تحریم، رفته رفته هموار می‌شود. اما باتوجه به شرایط فعلی اگر روند به همین منوال طی شود، چشم‌انداز رشد اقتصادی هشت درصد که هیچ، تکلیف آینده صنعتی ایران هم در هاله‌ای از ابهام قرار می‌گیرد.

بررسی معضلات حمل‌ونقل صنایع معدنی در استان یزد

پای تعرفه غیرمنصفانه شبکه ریلی بر گلوی لجستیک صنایع معدنی

صفحه ۷



بحران انرژی نیازمند سیاست‌گذاری هوشمند و سرمایه‌گذاری در انرژی‌های پاک

ناترازی انرژی؛ سایه‌ای سنگین

بر صنعت و اقتصاد استان یزد

کالا ندارند. یکی از موقعیت‌های بسیار خوب ما سواحل مکران

است که در صورت احداث زیرساخت‌های مناسب در این منطقه و اتصال کریدورهای ترانزیت کشور به بنادر سواحل مکران می‌توان به توسعه‌ای چشمگیر امیدوار بود. رای تحقق این امر نیز قدم اول را باید دولت بردارد.

راهکاری برای کاهش تنش میان رانندگان بومی و غیربومی

این فعال اقتصادی درباره درگیری بین راننده‌های بومی و غیربومی در توزیع محموله نیز گفت؛ درخصوص توزیع بار بین راننده‌های بومی و غیربومی باید کار فرهنگی صورت گیرد. باید نهادهایی در قالب تعاونی‌ها و اتحادیه‌ها به این موضوع ورود پیدا کنند. شرکت‌های تعاونی را تصور کنید که سهام‌داران آن کامیون‌دارهای بومی هر منطقه هستند و ترانزیت کالا در این مناطق را این شرکت‌ها برعهده بگیرند. در این موقعیت رانندگان و کامیون‌دارهای بومی می‌توانند نسبت به توزیع بار اطمینان خاطر داشته باشند و سود خود را از طریق شرکت‌های تعاونی دریافت کنند، فارغ از اینکه محموله‌ها را کامیون‌دارهای بومی متقبل شوند یا غیربومی.

حیدرزاده گفت: موضوع اصلی درآمد حاصل از ترانزیت است و باید برنامه‌هایی اجرا شود که این درآمد به‌صورت منصفانه بین بومی‌ها و غیربومی‌ها تقسیم شود. یعنی عملاً کامیون‌دارهای بومی سود خود را طریق شرکت‌های تعاونی و اتحادیه‌ها دریافت کنند. در این صورت تنش‌ها هم کاهش پیدا خواهد کرد اما همانطور که گفته شد پیش‌نیاز این اقدام فرهنگ‌سازی بین فعالان حوزه حمل‌ونقل است.

وقتی نهاد نظارتی شریک تخلف می‌شود

یزد: دومین استان معدنی کشور با پتانسیل‌هایی که هر کدام‌شان برای توسعه یک منطقه کافی‌ست، یکی از اصلی‌ترین چالش‌هایش در این حوزه به ساختار پُر از فرازونشیب حمل‌ونقل مواد معدنی برمی‌گردد. از عدم وجود تعرفه ثابت و درآمدهای حاصل از ترانزیت گرفته تا ترافیک شبکه راه‌آهن و

عدم تناسب عرضه و تقاضا.

محمدرضا فیصل عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل استان یزد هم مشکل اصلی ساختار حمل‌ونقل معدنی استان یزد و کشور را عدم وجود نرخ ثابت دانست و گفت: باوجود اعلام نرخنامه از سوی نهادهای بالادستی، به بهانه‌های مختلف ثبات تعرفه رعایت نمی‌شود و همین امر سبب شده خسارات زیادی به صاحبان کالا وارد شود.



فیصل افزود: باید توجه داشت که نرخ حمل‌ونقل جزو قیمت تمام شده کالا است و تغییر آن عمل‌زبان متولیان درگیر را در پی دارد. بسیار اتفاق افتاده است که کالایی با قیمت تمام شده و معین خریداری شده و آماده ارسال است اما با تغییر نرخ حمل‌ونقل عملاً درصد سودی که فروشنده انتظار دارد کاهش می‌یابد. ادامه این روند باعث شده توان فعالان اقتصادی معدنی برای ادامه کاهش یزد نیز صرفه اقتصادی مودنظر برآورده نمی‌شود. جالب اینکه سازمان حمل‌ونقل به‌عنوان نهاد دولتی و نظارتی بر نرخ حمل‌ونقل، هم در تغییر کرایه‌ها دخیل است زیرا این سازمان سهم ۹ درصدی از کرایه حمل‌ونقل دارد و به همین دلیل با افزایش نرخ کرایه‌ها و تعرفه حمل‌ونقل همراهی می‌کند.

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل طاهربار کویر معتقد است امکان جابجایی ریلی به صورت عمده به دو دلیل جغرافیایی و زمانی وجود ندارد: «خط ریلی در تمامی نقاط کشیده نشده است و عدم پوشش همه‌جانبه خطوط ریلی باعث شده محموله از دو طریق ریلی و جاده‌ای به مقصد برسد که به معنی افزایش هزینه است. اگر خطوط ریلی همه مقاصد را پوشش می‌داد و محموله با لوکوموتیو به مقصد می‌رسید، این امکان وجود داشت که به حمل‌ونقل ریلی تکیه کرد اما در حال حاضر این امکان وجود ندارد. برای مثال محموله معدنی که از یزد توسط

خطوط ریلی ارسال می‌شود فقط به شهرهای اندکی می‌رسد و پس از آن برای رسیدن محموله به مقصد اصلی باید از طریق جاده و به وسیله کامیون اقدام شود. امری که به معنی دوباره‌کاری و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل است.»

از ترافیک شبکه راه‌آهن تا عدم تناسب عرضه و تقاضا

او افزود: مشکل بعدی کندی ارسال بار توسط خطوط ریلی است زیرا ترافیک شبکه راه‌آهن بالااست. ممکن است محموله‌ای که باید از معدن چادرملو به بندرعباس فرستاده شود به جای ۲۴ ساعت در ۲۴ روز به مقصد برسد. ازطرفی در

بندرعباس بسیاری از کارخانه‌ها و انبار صادرکننده‌ها با مقصد ریل فاصله دارد و هزینه تخلیه بار و جابجایی مجدد هزینه اضافه ایجاد می‌کند. همین مشکل برای کارخانه‌های معدنی هم وجود دارد به‌گونه‌ای که فاصله بین مکان تحویل بار در معادن و ایستگاه راه‌آهن را باید از طریق جابجایی جاده‌ای پر کنند.

محمدرضا فیصل یکی دیگر از مشکلات جابجایی جاده‌ای عدم تناسب عرضه و تقاضا دانست و گفت: عدم تناسب میان عرضه و تقاضا باعث شده درگیری‌های زیادی بین کامیون‌دارها برای دریافت بار ایجاد شود زیرا به اندازه کامیون‌های حاضر برای بارگیری محموله وجود ندارد.

او معتقد است مشکل بعدی عدم رعایت استانداردهای لازم در جاده‌ها است: «بسیاری از معادن فاصله بین محوره‌های اصلی و معدن را جاده‌کشی می‌کنند و اینگونه به جای اینکه جاده‌هایی استاندارد و دو بانده ساخته شود جاده‌های تک‌باندۀ احداث می‌شود که هر چند ماه از بین رانندگان قربانی می‌گیرد. دولت در این خصوص هزینه نمی‌کند و معادن هم صرفاً در حد حداقل نیازها هزینه و جاده احداث می‌کنند.»

عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل استان یزد درباره مشکلات بومی‌گرایی در توزیع بار نیز معتقد است که این مشکل یکی از معضلات اساسی حمل‌ونقل در کل کشور است اما به سبب حضور معادن بزرگ در یزد نم‌را بیشتری پیدا کرده است. مشکل اینجاست که رانندگان بومی با انحصار جاده‌ها و محموله معادن اجازه بارگیری به رانندگان خارج از استان نمی‌دهند.

فیصل معتقد است بومی‌گرایی تبدیل به یک گره کور شده است زیرا پیش از این رانندگان یزدی به رانندگان خارج از استان اجازه فعالیت نمی‌دادند اما درحال حاضر شهرستان‌های استان یزد هم باهمدیگر درگیر شدند: «برای مثال رانندگان شهرستان باقو به رانندگان یزدی اجازه فعالیت نمی‌دهند یا بهباد به شهرستان‌های دیگر. این انحصار باعث



بندر خشک باید به بنادر و کریدورهای دیگر دسترسی داشته باشد و در صورت حل شدن مسئله دسترسی، بندرخشک پیشگامان یزد یکی از طلایه‌داران ترانزیت و تبدیل به هاب منطقه‌ای خواهد شد. متاسفانه راه‌های ارتباطی با کشورهای دیگر قطع است و این موضوع برای فعالیت بندر خشک محدودیت ایجاد می‌کند

نرخ حمل‌ونقل جزو قیمت تمام شده کالا است و تغییر آن عمل‌زبان متولیان درگیر را در پی دارد. بسیار اتفاق افتاده که کالایی با قیمت تمام شده و معین خریداری شده و آماده ارسال است اما با تغییر نرخ حمل‌ونقل عملاً درصد سودی که فروشنده انتظار دارد کاهش می‌یابد

شده نرخ‌های جابجایی هم افزایش یابد چون رقیبی وجود ندارد. برای مثال مسیر جاگزت تا چادرملو باوجود فاصله کمی که دارد چندین برابر کرایه تعریف شده کشور است. به گفته او تاکنون چندین بار برای حل این موضوع با نهادهای بالادستی دولتی گفتگو شده اما هیچ قدمی برای رفع آن برداشته نشده است که هیچ مسئول استانی از این اقدام حمایت هم می‌کنند.

این فعال صنعت حمل‌ونقل گفت: وضعیت کرایه‌ها به‌گونه‌ای است که نرخ‌ها در استان‌های مختلف متفاوت است و برای مثال محموله ارسالی از یزد به تهران به جای اینکه براساس تعرفه تعریف شده تن بر کیلومتر محاسبه شود براساس قیمتی جابجا می‌شود که رانندگان منحصرنکننده تعیین کرده‌اند. درواقع هیچ فرمول ثابت علمی و منطقی وجود ندارد.

قیمت جابجایی با هر هیچ سختی با ترفه‌ها ندارد

محمدرضا فیصل افزود: دولت صرفاً به صورت اسمی نرخ تن برکیلومتر را تعیین کرده است درحالی که قیمت‌های جابجایی هیچ سختی با تعرفه ندارد و نرخ‌ها براساس توافق بین سازمان حمل‌ونقل و اتحادیه‌های رانندگان تعریف می‌شود. برای مثال براساس سیستم تن تن بر کیلومتر که از سوی دولت تعیین شده است کرایه حمل بار از قم به بندرعباس نسبت به یزد به بندرعباس باید بیشتر باشد اما اینگونه نیست و کرایه ارسال بار از یزد به بندرعباس بیشتر است زیرا براساس مکانیزم درنظر گرفته شده محاسبه نمی‌شود و براساس قیمت اعلامی راننده‌های منحصرنکننده محموله جابجا می‌شود.

به گفته او شرایط به گونه‌ای پیش رفته که نرخ‌ی که دولت براساس تورم هرسال اعلام می‌کند نادیده گرفته می‌شود و کرایه‌ها براساس نرخ اعلامی انجمن صنفی اعمال می‌شود و همین امر باعث شده نرخ ترانزیت جاده‌ای کالا در ۵ سال اخیر نزدیک به ۵ برابر معبود کند: «جالب اینجاست که سازمان حمل‌ونقل به دلیل سهم ۹ درصدی که در نرخ کرایه بار دارد با انجمن‌ها همراهی می‌کند یعنی عملاً نهاد نظارتی و رفیق قافله، به شریک درز تبدیل شده است.»

فیصل معتقد است راه‌حل این بحران در ورود سطوح بالای دولت است زیرا در سطوح پایین نهادهای دولتی در حال همکاری در انجمن‌های راندگی است و این ورود و دخالت باید هرچه سریع‌تر صورت گیرد: «مثالی رزم که بفرنج شدن شرایط ملموس‌تر شود؛ چندین فعال اقتصادی که خریدار محصولات معدنی چادرملو بودند به دلیل عدم توافق با راننده‌های منطقه به سر کرایه بار محموله خریداری شده را یا پس دادند یا در همان معدن به فعال دیگری که توان توافق با راننده‌ها را داشتند واگذار کردند، شرایط در این حد اسفناک است. عملاً نرخ کرایه را راننده‌ها تعیین می‌کنند اگر کسی با این نرخ مخالف باشد محموله در انبار حبس می‌شود و اصلاً جابجا نمی‌شود.»

فرصتِ بندر خشک برای شرکت‌های معدنی

معدنی انجام دهد، گفت: متاسفانه بسیاری از شرکت‌های معدنی نسبت به خدماتی که بندرخشک ارائه می‌دهند اطلاع ندارند، که در صورت شناخت کافی از این خدمات می‌توان به جذب بیشتر شرکت‌های معدنی برای همکاری با این بندر امیدوار بود.

ظهوری درباره ظرفیت‌های بندرخشک پیشگامان اظهار کرد: گمرک ایران در زمینی با مساحت ۱۱ هکتار در بندرخشک مستقر شده و دو خط ریلی نیز برای این بخش درنظر گرفته شده است. همچنین برنامه‌های مدونی برای زیرساخت‌های آی‌تی، زیرساخت‌های تخلیه و بارگیری و اطفاء حریق تعریف شده است.

مدیرعامل بندر خشک پیشگامان با بیان اینکه سوله‌ای به مساحت ۴ هزار متر به‌عنوان انبار مسقف در بندر خشک پیشگامان برای مراقب از محموله‌های بازگاتان تا زمان ترخیص درنظر گرفته شده است، گفت: سیلوی دیگری به گنجایش ۵۰ هزار تن برای ذخیره نهاده‌های دامی تعبیه شده است که تحت آجاره شرکت پشتیبانی امور دام است و پس از واردات نهاده‌های دامی در این سوله انبار شده و از بندر به مرغ‌داری‌ها و دامداری‌ها توزیع می‌شود. فروش این اقلام در سامانه بازارگاه وزارت جهاد کشاورزی انجام می‌شود. همچنین سردخانه‌ای به گنجایش ۲۰ هزار تن نیز برای توزیع محصولات کشاورزی و دامی در بندرخشک تعبیه شده که عملاً سردخانه استراتژیک مرکز ایران است.

ظهوری درباره مکانیزم حمل‌ونقل بندرخشک پیشگامان گفت: شرکت حمل‌ونقل توانمند و هوشمند نیز در بندرخشک پیشگامان برای ترانزیت اقلام ورودی به این بندر تأسیس شده است که هم‌اکنون در حال فعالیت است. این شرکت دارای ۲۵۰ دستگاه تریلی است و مسئولیت حمل محموله‌ها در بندرخشک را برعهده دارد. توزیع و دریافت محموله توسط این شرکت توسط ایلکیشن صورت می‌گیرد و هیچ الزامی برای فعالیت در استان یزد ندارد و قادر است تمامی کشور را برای توزیع بار پوشش دهد.

ترفه بالای حمل‌ونقل ریلی

امیرحسین حیدرزاده عضو هیات مدیره خانه معدن استان یزد و عضو کمیسیون معادن اتاق بازرگانی استان یزد اولین چالش در حوزه حمل‌ونقل صنایع معدنی را کمبود و فقدان ظرفیت‌های لجستیکی عنوان می‌کند.

حیدرزاده با بیان اینکه یکی از کمبودهای لجستیک صنایع معدنی، محدود بودن ظرفیت‌های جاده‌ای است، گفت: این درحالی است که از استان یزد جاده‌های ترانزیتی مهمی عبور می‌کند. در این خصوص استان باید از طریق جذب ردیف بودجه‌های مربوطه نسبت به توسعه ظرفیت‌های جاده‌ای اقدام کند. این امر می‌تواند در تعمیر و افزایش جاده‌های کشور و همچنین تولید باراندا‌های مناسب برای محموله‌های معدنی با هدف کاهش ریسک و خطرات جاده‌ای و پایین آوردن هزینه حمل‌ونقل نمود پیدا کند.



بخش حمل‌ونقل ریلی بستر مناسب برای ورود بخش خصوصی در قالب شرکت‌های حمل‌ونقل را فراهم کند. شرکت‌های خصوصی آمادگی توسعه بخش‌های مختلف ترانزیت ریلی از بارانداز گرفته تا توسعه خط ریلی را دارند، امری که نتیجه آن کاهش قیمت تمام شده ترانزیت کالا از استان یزد و رونق ترانزیت خواهد بود. باید توجه داشت که در صورت کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، تقاضا برای بخش ریلی افزایش خواهد یافت و تقاضای حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای به تناسب خواهد رسید.

به گفته این عضو خانه معدن استان یزد عوارض ریلی در کشورهای توسعه‌یافته نزدیک به ۵درصد است درصورتیکه این عوارض در کشور ما به ۴۵درصد می‌رسد که تفاوت و فاصله زیادی با عوارض جاده‌ای دارد: «این درحالی است که یکی از وظایف دولت کاهش عوارض ترانزیت برای جذب تقاضا است اما به دلیل عدم وجود زیرساخت‌های مناسب، نه قدمی برای توسعه خطوط ریلی برداشته می‌شود و نه عزیی برای کاهش عوارض ریلی باهدف جذب بیشتر مشتری دیده می‌شود. جالب آنکه در سند چشم‌انداز کشور رشد اقتصادی ۱۴ درصدی پیش‌بینی شده است اما سوال اینجاست که با وضعیت امروز شبکه خطوط ریلی و جاده‌ای و ترانزیت کشور، چگونه می‌توان به رشد ۱۴ درصدی امیدوار بود؟»

حیدرزاده افزود: به‌هرحال باید زیرساخت‌ها آماده شود و قیمت‌ها بسیار کمتر از نرخ حال حاضر اعمال شود که بتوان به رونق حمل‌ونقل و توسعه خطوط ریلی امیدوار بود. البته این امر در مدت زمان کوتاه یکی دو ساله به نتیجه نخواهد رسید اما دولت باید این اراده را داشته باشد که خود را برای

بررسی معضلات حمل‌ونقل صنایع معدنی در استان یزد

پای‌تعارفه غیرمنصفانه شبکه ریلی بر گلو ی لجستیک صنایع معدنی

یزد باعث «دوباره‌کاری و افزایش هزینه ترانزیت» می‌شود زیرا محموله از طریق

خطوط ریلی به مقصد نهایی نمی‌رسد و باید در دو مرحله ریلی و جاده‌ای جابجا شود. البته وجود یک بندرخشک در استان یزد ظرفیت بزرگی است که درصورت اتصال به کریدورهای صادراتی می‌تواند نوید انقلاب در حوزه حمل‌ونقل کشور را بدهد اما به گفته مدیرعامل این بندر، «محدودیت‌های تحریمی و عدم شناخت صنایع معدنی با ظرفیت‌های بندرخشک» باعث شده همکاری بین این بندر و شرکت‌های معدنی آنگونه که باید پیش نرود.

یکی از فعالان معدنی معتقد است نرخ ۴۵ درصدی ترانزیت ریلی که توسط دولت دریافت می‌شود عملاً مانعی برای استفاده صنایع معدنی از بخش ریلی کشور است آن هم درحالی‌که این شبکه تمامی کشور را پوشش نمی‌دهد

یکی از کمبودهای لجستیک صنایع معدنی، محدود بودن ظرفیت‌های جاده‌ای است، این درحالی است که از استان یزد جاده‌های ترانزیتی مهمی عبور می‌کند. در این خصوص استان باید از طریق جذب ردیف بودجه‌های مربوطه نسبت به توسعه ظرفیت‌های جاده‌ای اقدام کند. این امر می‌تواند در تعمیر و افزایش جاده‌های کشور و همچنین تولید باراندا‌های مناسب برای محموله‌های معدنی با هدف کاهش ریسک و خطرات جاده‌ای و پایین آوردن هزینه حمل‌ونقل نمود پیدا کند.

عوارض ریلی در کشورهای توسعه‌یافته نزدیک به ۵درصد است در صورتیکه این عوارض در کشور ما به ۴۵درصد می‌رسد که تفاوت و فاصله زیادی با عوارض جاده‌ای دارد: «این درحالی است که یکی از وظایف دولت کاهش عوارض ترانزیت برای جذب تقاضا است اما به دلیل عدم وجود زیرساخت‌های مناسب، نه قدمی برای توسعه خطوط ریلی برداشته می‌شود و نه عزیی برای کاهش عوارض ریلی باهدف جذب بیشتر مشتری دیده می‌شود. جالب آنکه در سند چشم‌انداز کشور رشد اقتصادی ۱۴ درصدی پیش‌بینی شده است اما سوال اینجاست که با وضعیت امروز شبکه خطوط ریلی و جاده‌ای و ترانزیت کشور، چگونه می‌توان به رشد ۱۴ درصدی امیدوار بود؟»

حیدرزاده افزود: به‌هرحال باید زیرساخت‌ها آماده شود و

قیمت‌ها بسیار کمتر از نرخ حال حاضر اعمال شود که بتوان

به رونق حمل‌ونقل و توسعه خطوط ریلی امیدوار بود. البته

این امر در مدت زمان کوتاه یکی دو ساله به نتیجه نخواهد

رسید اما دولت باید این اراده را داشته باشد که خود را برای



بحران انرژی نیازمند سیاست‌گذاری هوشمند و سرمایه‌گذاری در انرژی‌های پاک

ناترازی انرژی؛

سایه‌ای سنگین بر صنعت و اقتصاد استان یزد

شادی شفیعی: بحران ناترازی انرژی تنها یک مشکل زیرساختی نیست؛ بلکه نتیجه سیاست‌گذاری‌های ناهماهنگ و کوتاه‌مدت است. درحالی‌که کشورهای پیشرفته با رشد اقتصادی خود، زیرساخت‌های انرژی را به‌روزرسانی می‌کنند، در ایران، رشد صنایع و مصرف انرژی همگام با ضعف سرمایه‌گذاری و عدم توسعه زیرساخت‌ها پیش رفته است. این امر نمایانگر غفلت در سیاست‌گذاری بلندمدت و بهره‌وری انرژی است. ناترازی انرژی، به‌ویژه در حوزه صنایع بزرگ، منجر به افت تولید، افزایش هزینه‌ها و در نهایت تورم شده است. افزایش هزینه تولید و ناتوانی در استفاده از ظرفیت کامل، نه‌تنها رقابت‌پذیری صنایع را کاهش داده، بلکه فشار مضاعفی بر مصرف‌کنندگان وارد کرده است. این وضعیت، اقتصاد ایران را در وضعیتی شکننده قرار داده که هر بحران جدید، آن را به سمت بی‌ثباتی بیشتر سوق می‌دهد. ناترازی انرژی در ایران به بحرانی چندبعدی تبدیل شده است که ناشی از سوءمدیریت، تحریم‌های بین‌المللی و نبود سرمایه‌گذاری کافی در حوزه انرژی است.

وضعیت انرژی در یزد؛ از رشد مصرف تا محدودیت تأمین

استان یزد که به‌عنوان قلب تپنده صنایع معدنی و فولادی ایران شناخته می‌شود، در نیمه دوم سال ۱۴۰۲ با چالش‌های جدی در تأمین برق و گاز مواجه شده است. مصرف برق در صنایع انرژی‌بر این استان، نسبت به سال ۱۴۰۰ حدود ۱۷ درصد افزایش یافته، این در حالی است که تولید برق به دلیل فرسودگی نیروگاه‌ها، کمبود سرمایه‌گذاری و افزایش مصرف خانگی در فصل زمستان نتوانسته است هم‌پای تقاضا رشد کند. از سوی دیگر، تولید گاز طبیعی در سال ۱۴۰۲ تنها ۷۲ میلیارد مترمکعب افزایش یافت که برای پاسخگویی به نیازهای صنعتی استان کافی نبوده است. این وضعیت باعث اولویت‌بندی مصرف گاز به نفع بخش خانگی و تجاری در فصول سرد شد که در نهایت به افت فشار گاز برای صنایع در استان یزد انجامید. در سال‌های اخیر، یزد به یکی از مهم‌ترین مراکز تولید فولاد و مواد معدنی در ایران تبدیل شده است. با رشد این صنایع، مصرف انرژی در این استان به شدت افزایش یافته است. نیروگاه‌های برق و تأسیسات گاز نتوانسته‌اند هم‌زمان با این رشد، پاسخگوی نیازهای روزافزون صنایع باشند. این عدم تطابق بین تولید و مصرف انرژی، نه‌تنها باعث اختلال در روند تولید، بلکه موجب افزایش هزینه‌های تولید و در نهایت کاهش سودآوری کارخانه‌ها شده است.

■ **مصرف برق در صنایع انرژی‌بر استان یزد، نسبت به سال ۱۴۰۰، حدود ۱۷ درصد افزایش یافته است. این در حالی است که تولید برق به دلیل فرسودگی نیروگاه‌ها، کمبود سرمایه‌گذاری و افزایش مصرف خانگی در فصل زمستان نتوانسته هم‌پای تقاضا رشد کند**

■ **کارخانه‌های فولادی یزد در نیمه دوم سال ۱۴۰۲ مجبور به کاهش ظرفیت تولید شدند. تولید فولاد میانی کشور در این دوره بیش از ۱.۱ میلیون تن کاهش یافته که معادل ۴۵۰ میلیون دلار ارزش دارد. این امر نه‌تنها بر عرضه داخلی فولاد تأثیر گذاشته؛ بلکه صادرات این محصول نیز تحت‌تأثیر بحران انرژی قرار گرفته‌اند. این صنایع، به‌ویژه انرژی دارند. هرگونه اختلال در تأمین انرژی، موجب توقف تولید، کاهش کیفیت محصولات و افزایش هزینه‌های عملیاتی می‌شود. در این میان، صنایع کوچک و متوسط نیز از ناترازی انرژی آسیب می‌بینند، زیرا قادر به تأمین انرژی موردنیاز خود به طور مستقل نیستند و وابسته به شبکه سراسری هستند.**

تأثیر ناترازی انرژی بر صنایع راهبردی

کمبود برق و گاز به‌شدت بر بهره‌وری تجهیزات معدنی تأثیر گذاشته و فعالیت استخراج مواد اولیه مانند سنگ آهن را مختل کرده است. این مسئله، زنجیره تأمین مواد خام برای صنایع فولادی را تحت‌تأثیر قرار داده و هزینه‌های تولید را افزایش داده است. کارخانه‌های فولادی استان یزد در نیمه دوم سال ۱۴۰۲ مجبور به کاهش ظرفیت تولید شدند. بر اساس آمارها، تولید فولاد میانی کشور در این دوره بیش از ۱.۱ میلیون تن کاهش یافته که معادل ۴۵۰ میلیون دلار ارزش دارد. این امر نه‌تنها بر عرضه داخلی فولاد تأثیر گذاشته؛ بلکه صادرات این محصول استراتژیک را نیز محدود کرده است. علاوه بر فولاد، صنایع بزرگ دیگر نظیر مس، سیمان و پتروشیمی نیز تحت‌تأثیر بحران انرژی قرار گرفته‌اند. این صنایع، به‌ویژه در فصل‌های سرد و گرم، نیاز به تأمین مستمر و بدون وقفه انرژی دارند.

هرگونه اختلال در تأمین انرژی، موجب توقف تولید، کاهش کیفیت محصولات و افزایش هزینه‌های عملیاتی می‌شود. در این میان، صنایع کوچک و متوسط نیز از ناترازی انرژی آسیب می‌بینند، زیرا قادر به تأمین انرژی موردنیاز خود به طور مستقل نیستند و وابسته به شبکه سراسری هستند.

پیامدهای اقتصادی و اجتماعی ناترازی انرژی در استان یزد

بحران ناترازی انرژی در استان یزد به یکی از اصلی‌ترین چالش‌های اقتصادی و اجتماعی این منطقه تبدیل شده است. این بحران علاوه بر فشار به اقتصاد استان، بر معیشت بسیاری از شهروندان نیز تأثیر منفی گذاشته است. کاهش تولید و بهره‌وری در صنایع کلیدی، مانند معدن و فولاد، منجر به افت درآمد ملی و رکود اقتصادی در استان شده است. کاهش تولید در این صنایع بزرگ باعث مختل شدن زنجیره ارزش و مواجه‌شدن صنایع وابسته با چالش‌های جدی شده است.

کاهش راندمان و توقف تولید در صنعت فولاد

در صنعت فولاد، برای تولید هر تن فولاد نیاز به مصرف بالا از گاز طبیعی، برق و سایر منابع انرژی است. کاهش عرضه انرژی یا نوسانات در تأمین آن، تولید را مختل کرده و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد. این بحران در فصول سرد و گرم سال، به‌ویژه در صنایع سنگین، مشکلاتی چون کاهش راندمان و توقف تولید را به دنبال دارد.

محمدرضا زارع‌زاده، مدیر واحد تأسیسات و انرژی شرکت فولاد آلیاژی ایران، در گفتگو با دوهفته‌نامه صنعت یزد با تأکید بر تأثیرات جدی بحران ناترازی انرژی بر صنایع انرژی‌بر مانند

فولاد می‌گوید: «عدم تأمین پایدار انرژی می‌تواند تولید را متوقف کند، هزینه‌ها را افزایش دهد و در نهایت رقابت‌پذیری این صنعت را در بازارهای داخلی و بین‌المللی کاهش دهد». محمدرضا زارع‌زاده در پاسخ به این سؤال که چه عواملی باعث ایجاد این ناترازی انرژی شده؟ می‌گوید: مهم‌ترین عوامل این بحران، کمبود زیرساخت‌های انرژی، عدم سرمایه‌گذاری کافی در بخش تأمین انرژی، و افزایش مصرف بی‌رویه است و اولین قدم برای حل این بحران، توجه به بهینه‌سازی مصرف انرژی در صنایع است. مدیر واحد تأسیسات و انرژی شرکت فولاد آلیاژی ایران بر این باور است که صنایع فولادی باید با استفاده از تکنولوژی‌های نوین به سمت کاهش مصرف انرژی و استفاده بهینه از منابع موجود حرکت کنند. سرمایه‌گذاری در پروژه‌های انرژی تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی و بادی نیز می‌تواند در کاهش وابستگی به انرژی‌های فسیلی کمک کند.

زارع‌زاده در ادامه بر این موضوع تأکید می‌کند که بحران ناترازی انرژی بر قیمت تمام‌شده محصول فولاد منتقل می‌شود و می‌تواند، این افزایش هزینه‌ها مستقیماً به قیمت فولاد منتقل می‌شود و می‌گوید: برای مقابله با این چالش، صنعت فولاد باید به سمت بهینه‌سازی فرایندهای تولید و کاهش مصرف انرژی حرکت کند. همچنین، واردات تجهیزات مدرن و به‌روز و همچنین ارتقای تکنولوژی‌های تولید می‌تواند به کاهش هزینه‌های انرژی و افزایش بهره‌وری کمک کند.

پیامدهای اقتصادی ناترازی انرژی در استان

از پیامدهای اقتصادی بحران ناترازی انرژی می‌توان به افزایش نرخ بیکاری در استان اشاره کرد. با کاهش ظرفیت تولید کارخانه‌ها، بسیاری از کارگران در این صنایع به مرخصی اجباری فرستاده شده‌اند یا با کاهش ساعت کاری مواجه شده‌اند. این وضعیت نه‌تنها بر درآمد خانوارها تأثیر گذاشته، بلکه منجر به افزایش فشارهای اجتماعی و اقتصادی نیز شده است. این بحران، در نهایت می‌تواند به خروج نیروی کار ماهر از استان و مهاجرت به سایر نقاط کشور منجر شود. پیامدهای اقتصادی و اجتماعی ناترازی انرژی در استان یزد، فراتر از یک

بحران موقت است و اثرات بلندمدت آن بر اقتصاد و جامعه استان قابل چشم‌پوشی نیست. برخی از صنعتگران معتقد هستند که برای مقابله با این چالش‌ها، باید اقداماتی در راستای افزایش بهره‌وری انرژی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، و ایجاد حمایت‌های دولتی از صنایع انجام شود و تنها از طریق برنامه‌ریزی دقیق و همکاری بخش‌های مختلف، می‌توان تأثیرات منفی این بحران را کاهش داده و زمینه را برای بازگشت به مسیر توسعه فراهم کرد.

افزایش هزینه‌ها

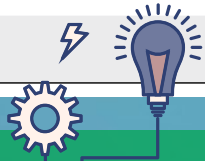
به دلیل کمبود برق و گاز، بسیاری از صنایع مجبور به استفاده از منابع جایگزین مانند خرید انرژی از تولیدکنندگان خصوصی یا استفاده از سوخت‌های گران‌تر شده‌اند. این امر به طور قابل توجهی هزینه‌های تولید را افزایش داده و حاشیه سود را کاهش داده است. افزایش هزینه‌ها، به‌ویژه در صنایعی که حاشیه سود پایینی دارند، فشار مضاعفی بر کسب‌وکارها وارد کرده و آن‌ها را در معرض خطر تعطیلی قرار داده است. علاوه بر این، افزایش قیمت نهایی محصولات باعث کاهش توان رقابت در بازارهای داخلی و بین‌المللی شده است.

عدم توجه به فناوری‌های تجدیدپذیر

شاید بتوان یکی از مهم‌ترین دلایل ناترازی در بخش انرژی را در ضعف استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های پیشرفته دانست. این مسئله نه‌تنها فرصت بهره‌وری انرژی را از ایران گرفته، بلکه ظرفیت بالقوه جغرافیایی کشور در بهره‌گیری از منابع بادی و خورشیدی نادیده گرفته شده است. در مقایسه با کشورهای پیشرفته که از فناوری‌های هوشمند برای مدیریت انرژی بهره می‌برند، ایران همچنان وابسته به سیستم‌های سنتی و ناکارآمد است. سیاست‌های حمایتی دولت به‌جای تمرکز بر کاهش مصرف و بهره‌وری، بیشتر به افزایش تولید و یارانه‌های مستقیم معطوف بوده است. این سیاست‌ها نه‌تنها بحران را حل نکرده، بلکه بار مالی بیشتری بر دولت تحمیل کرده است.

راهکارها و پیشنهادها برای عبور از بحران ناترازی انرژی

بحران ناترازی انرژی در کشور و همچنین در استان یزد، صنایع و معیشت مردم را به چالشی جدی کشانده و ضرورت حرکت به‌سوی راهکارهای جایگزین را آشکار کرده است. کارشناسان بر این باورند که برای عبور از بحران ناترازی انرژی در کشور،



■ **با کاهش ظرفیت تولید کارخانه‌ها، بسیاری از کارگران در این صنایع به مرخصی اجباری فرستاده شده‌اند یا با کاهش ساعت کاری مواجه شده‌اند**

■ **به دلیل کمبود برق و گاز، بسیاری از صنایع مجبور به استفاده از منابع جایگزین مانند خرید انرژی از تولیدکنندگان خصوصی یا سوخت‌های گران‌تر شده‌اند. این امر به طور قابل توجهی هزینه‌های تولید را افزایش داده و حاشیه سود را کاهش داده است**

■ **شاید بتوان یکی از مهم‌ترین دلایل ناترازی در بخش انرژی را در ضعف استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های پیشرفته دانست. این مسئله نه‌تنها فرصت بهره‌وری انرژی را از ایران گرفته، بلکه ظرفیت بالقوه جغرافیایی کشور در بهره‌گیری از منابع بادی و خورشیدی نادیده گرفته شده است**

■ **شاید بتوان یکی از مهم‌ترین دلایل ناترازی در بخش انرژی را در ضعف استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های پیشرفته دانست. این مسئله نه‌تنها فرصت بهره‌وری انرژی را از ایران گرفته، بلکه ظرفیت بالقوه جغرافیایی کشور در بهره‌گیری از منابع بادی و خورشیدی نادیده گرفته شده است**

■ **بحران انرژی در ایران نمادی از مدیریت ناکارآمد، بی‌توجهی به توسعه پایدار و ضعف در هماهنگی دستگاه‌های اجرایی است. درحالی‌که کشور از منابع غنی گازی برخوردار است، ناترازی تولید و مصرف، ناشی از نبود سیاست‌های منسجم و نگاه کوتاه‌مدت به بحران است. راه‌حل‌های مؤثر مطرح شود، با اجرای این راهکارها و اصلاحات ساختاری در سیاست‌گذاری و مدیریت انرژی، می‌توان به سمت آینده‌ای پایداری و مقاوم‌تر حرکت کرد.**

نیازمند راه‌حل‌های میان‌مدت و بلندمدت هستیم. کاهش مصرف انرژی، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و بهینه‌سازی این بحران را کاهش دهد. یکی از مهم‌ترین راهکارها، افزایش بهره‌وری در مصرف انرژی است. به‌کارگیری فناوری‌های نوین در تجهیزات و فرایندهای تولید می‌تواند تا حد زیادی مصرف انرژی را کاهش دهد. همچنین، اجرای برنامه‌های آموزشی برای کارکنان صنایع به‌منظور استفاده بهینه از منابع انرژی و کاهش هدررفت انرژی از دیگر اقدامات ضروری است.

مدیریت مصرف انرژی

کیوان جعفری طهرانی، تحلیل‌گر ارشد بازار فولاد، معتقد است که مدیریت مصرف انرژی در بخش‌های خانگی و تجاری، از طریق سیاست‌های آگاهی‌بخشی و برنامه‌های تشویقی، می‌تواند منابع بیشتری را برای تأمین نیازهای صنایع آزاد کند. همچنین، احداث نیروگاه‌های کوچک در نزدیکی کارخانه‌ها می‌تواند نیاز فوری صنایع به انرژی را کاهش دهد و وابستگی به شبکه ملی را کم کند. به این ترتیب، صنایع می‌توانند بدون وقفه و با هزینه کمتر، انرژی موردنیاز خود را تأمین کنند.

سرمایه‌گذاری در انرژی‌های تجدیدپذیر و افزایش بهره‌وری

استان یزد با ظرفیت بالای خود در بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر، به‌خصوص انرژی خورشیدی، می‌تواند به یک الگوی پایدار در تأمین انرژی تبدیل شود. استفاده از این منابع نه‌تنها می‌تواند نیاز انرژی استان را تأمین کند، بلکه به حفظ محیط‌زیست نیز کمک خواهد کرد. اما هزینه‌های بالای اولیه و نیاز به جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، از جمله چالش‌های اصلی در این زمینه است. کیوان جعفری طهرانی با اشاره به ویژگی‌های اقلیمی استان یزد، به‌ویژه تابش شدید آفتاب در بیشتر فصول سال، بر این موضوع تأکید دارد که استفاده از انرژی خورشیدی می‌تواند گزینه‌ای بسیار مناسب باشد و احداث مزارع خورشیدی در نقاط مختلف استان، علاوه بر کاهش وابستگی به شبکه برق سراسری، می‌تواند به اشتغال‌رایی در این استان نیز کمک کند. این تحلیل‌گر بازار فولاد در ادامه به اهمیت افزایش بهره‌وری انرژی اشاره می‌کند و می‌گوید: با ارتقای فناوری‌های تولید و مصرف انرژی، می‌توان هزینه‌ها را کاهش داد و رقابت‌پذیری صنایع را حفظ کرد. وی معتقد است که دولت باید سیاست‌های حمایتی از جمله اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری انرژی و تخصیص یارانه به صنایع کلیدی را اجرا کند. اما بر این موضوع نیز تأکید می‌کند که این سیاست‌ها باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که ضمن حمایت از صنایع، مشوق‌هایی برای کاهش مصرف انرژی و بهبود بهره‌وری فراهم کنند و اینکه اجرای موفق این برنامه‌ها نیازمند همکاری گسترده دولت، بخش خصوصی، و جامعه محلی است تا بتوان تعادل میان تأمین انرژی، توسعه اقتصادی، و حفظ رفاه اجتماعی را برقرار کرد.

ناترازی انرژی؛ بحرانی چندوجهی

بحران ناترازی انرژی در ایران نشان‌دهنده ضعف در مدیریت منابع، سیاست‌گذاری‌ها و توسعه پایدار است و درحال حاضر به بحرانی چندوجهی تبدیل شده است. این بحران تهدیدی جدی برای صنایع استان یزد و اقتصاد کشور به شمار می‌رود و عبور از این بحران نیازمند راهکارهای فوری و استراتژیک است. مدیریت مصرف، افزایش بهره‌وری، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و استفاده از منابع تجدیدپذیر، می‌تواند به عنوان راه‌حل‌های مؤثر مطرح شود. با اجرای این راهکارها و اصلاحات ساختاری در سیاست‌گذاری و مدیریت انرژی، می‌توان به سمت آینده‌ای پایداری و مقاوم‌تر حرکت کرد.

ناترازی انرژی نیازمند اصلاحات ساختاری در مدیریت

بحران انرژی در ایران نمادی از مدیریت ناکارآمد، بی‌توجهی به توسعه پایدار، و ضعف در هماهنگی دستگاه‌های اجرایی است. درحالی‌که کشور از منابع غنی گازی برخوردار است، ناترازی تولید و مصرف، ناشی از نبود سیاست‌های منسجم و نگاه کوتاه‌مدت به بحران است. راه‌حل‌های ارائه‌شده، هرچند عملی هستند، اما نیازمند اراده سیاسی، هماهنگی میان دستگاهی و تغییر رویکرد از مدیریت روزمره به برنامه‌ریزی بلندمدت است. تنها با اصلاحات ساختاری در مدیریت انرژی، بهره‌گیری از فرصت‌های بین‌المللی، و تمرکز بر انرژی‌های تجدیدپذیر می‌توان از این بحران عبور کرد و آینده‌ای پایداتر برای کشور رقم زد.



پروژه‌ای برای کاهش ناترازی

دومین نیروگاه خورشیدی ۱۰مگاواتی چادرملو در مجاورت مجتمع صنعتی چادرملو و نیروگاه خورشیدی شهید فخری‌زاده در اردکان یزد افتتاح شد که نقش مهمی در رفع ناترازی انرژی دارد.

شرکت معدنی و صنعتی چادرملو علاوه بر حرکت به سمت تکمیل زنجیره تولید، گام‌های خوبی در ایجاد زیرساخت‌های توسعه از جمله تامین انرژی پایدار و تجدیدپذیر برداشته است.

این شرکت هم‌اکنون دارای یک‌واحد نیروگاه سیکل ترکیبی ۵۰۰مگاواتی، سه‌واحد نیروگاه ۱۰مگاواتی خورشیدی فعال و یک‌واحد نیروگاه سیکل ترکیبی ۵۴۶مگاواتی در حال ساخت است که دو واحد گازی آن به ظرفیت ۳۶۶مگاوات در مهرماه سال جاری بهره‌برداری و به شبکه سراسری برق متصل شد. چادرملو همچنین درحال حاضر احداث ۱۰۰مگاوات نیروگاه خورشیدی دیگر را در خضرباد یزد در دستور کار خود دارد.

۷ میلیون یورو صرفه جویی ارزی

کارخانه تولید کلاف‌سازی سرمد ایرکوه از جمله پروژه‌هایی است که اجرای آن صرفه جویی ارزی ۷ میلیون یورویی به همراه دارد. پروژه کلاف‌سازی فولاد سرمد ایرکوه با ظرفیت تولید ۴۵۰ هزارتن در سال و با توجه به ارزش افزوده بالای محصول کلاف فولادی تاثیرات قابل‌توجهی بر عملکرد ارزش افزایی و سودآوری این شرکت خواهد داشت.

حقوق دولتی معادن در بودجه ۱۴۰۴ ثابت ماند

دبیر کل انجمن سنگ آهن ایران از ثابت ماندن رقم حقوق دولتی معادن در بودجه سال ۱۴۰۴ در مقایسه با سال گذشته خبر داد. سعید عسگرزاده با اشاره به اینکه عدد حقوق دولتی از موارد مهمی است که می‌تواند معادن را تحت تاثیر قرار دهد و موجب تعطیلی آنها شود، گفت: میزان وصولی‌ها کمتر از مقدار تعیین شده است و بیشترین میزان وصولی ۴۰٫۸ همت است که با اعداد تعیین شده فاصله دارد.

او با بیان اینکه در سال‌های قبل اعداد و ارقام حقوق دولتی واقعی بودند و هیچ اتفاق و تغییری برای توسعه بخش معدن نیفتاده است، گفت: وقتی در سنگ آهن تغییری صورت گرفته است اضافه کردن عدد بی معنی است و تنها راه افزایش این عدد دست بردن در اعداد پایه یعنی نرخ کلوخه‌ی ماده معدنی سرمعدن است.

عسگرزاده گفت: عدد حقوق دولتی از حاصل ضرب سه عدد به دست می‌آید، عامل اول میزان استخراج که براساس آیین نامه اجایی قانون معادن بر اساس عددی محاسبه می‌شود که در پروانه بهره برداری درج شده است، مورد دوم درصدی براساس ویژگی‌ها و مشخصات خود معدن تعیین می‌شود و عامل سوم قیمت کلوخه سرمعدن است. به گفته او، در این روش دو مشکل اساسی وجود دارد: نخست در محاسبه قیمت پایه محصولات، از سمت‌های استانی یا از معادن و تشکل‌های معدنی استعلام و مشورتی گرفته نمی‌شود یا قیمت‌های اعلام شده از طرف آنها را قبول نمی‌کنند.

دبیر کل انجمن سنگ آهن ایران ادامه داد: در حال حاضر خود وزارت صمت هم با شیوه پیشنهادی خود نمی‌تواند اعداد بودجه را محقق کند، زیرا این شیوه پیشنهادی بوده و از توان بخش معدن خارج است، از طرف دیگر وزارتخانه برای تحقق این عدد، نرخ کلوخه را به طرز عجیبی بالا می‌برد که ۴۰ تا ۵۰ درصد بیش از اعداد واقعی اکنون است.

وی افزود: بخشنامه و فرمول پیشنهادی تخلف آشکار وزارت صمت است و نمی‌توان آن را اصلاح یا حتی در دیوان عدالت ابطال کرد و وزارت خانه خودش باید این مشکل راحل کند و بخشنامه را پس بگیرد.

تشدید روند نزولی صادرات زنجیره فولاد در ۹ ماهه امسال

انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران آمار صادرات ۹ ماهه سال ۱۴۰۳ زنجیره فولاد کشور را منتشر کرد که بر این اساس ارزش صادرات آهن و فولاد کشور، ۱۴ درصد معادل تقریبی ۸۰۰ میلیون دلار کاهش داشته است.

انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران آمار صادرات ۹ ماهه سال ۱۴۰۳ زنجیره فولاد کشور را منتشر کرد که بر این اساس ارزش صادرات آهن و فولاد کشور، ۱۴ درصد معادل تقریبی ۸۰۰ میلیون دلار کاهش داشته است.

از نکات مهم این گزارش این است که شمش و اسلب به عنوان محصولات اصلی صادراتی فولاد ایران، بیشترین کاهش حجم صادرات به ترتیب با ۴۶ و ۱۶ درصد افت داشته‌اند.

در میان محصولات فولادی، مقاطع طولیل افزایش صادرات داشته‌اند و ورق‌های فولادی کاهش صادرات. البته کارت‌های بازگانی اجاره‌ای همچنان بازبزرگ اصلی صادرات مقاطع طولیل محسوب می‌شوند! حجم صادرات مواد اولیه زنجیره فولاد شامل کنسانتره و گندله روند افزایشی خود را حفظ کرده است.

صادرات آهن اسفنجی (و پریکت) رشد ۹ درصدی در حجم و افزایش ۷ درصدی در ارزش را در ثبت رسانده است.

کوتاه از نرخ بیکاری و مشارکت اقتصادی در پاییز ۱۴۰۳

نرخ بیکاری در پاییز۱۴۰۳ با کاهش ۳/۰٪ واحد درصدی به ۷/۲ درصد رسید. اما این کاهش به‌دلیل کاهش نرخ مشارکت اقتصادی و خروج افراد از بازار کار رخ داده است و نشان‌دهنده افزایش فرصت‌های شغلی در کشور نیست. کاهش نرخ مشارکت اقتصادی، جمعیت شاغلان و نسبت اشتغال در سومین فصل سال جاری نشان می‌دهد که برخی افراد به‌دلیل ناامیدی از یافتن شغل به جمعیت غیرفعال پیوسته‌اند. بنابراین، کاهش نرخ بیکاری بهبود واقعی در وضعیت بازار کار را نشان نمی‌دهد.



استراتژی توسعه در ایران

سیمرا بامشادفر



ایران چرا نتوانست به توسعه‌ای که حشش بود دست

یابد؟ این سوال سال‌هاست که در پس‌ذهن بسیاری از ما جا خوش کرده است و در برهه‌هایی از زمان پربزگ‌تر می‌شود.

اصلی‌ترین مزیت کتاب استراتژی توسعه در ایران، آشنایی با فرضیه‌ها و نظریه‌های متعدد صاحب‌نظران و نویسندگانی است که درباره عقب‌ماندگی ایران مطرح شده، موضوعی که در ذهن بسیاری از ما سوالات و ابهامات بسیاری را به جا گذاشته است.

مجتبی لشکرلوپکی نویسنده این کتاب در دانشگاه بهشتی مدیریت استراتژیک خوانده و این مسئله دغدغه شخصی خودش هم بوده است. در این کتاب سعی شده سه اصل رعایت شود: خلاصه‌گویی و گزیده‌گویی، جامعیت نگری و توجه به دیدگاه‌های مختلف و ساده‌نویسی و مدنظر قراردادن اصل ارتباط با مخاطب. نویسنده در پاسخ به سوال «عقب‌ماندگی، چرا؟» دانش ۱۸ ساله‌ی خود را به‌کارگرفته و مدل رستا (روایت سه لایه‌ی توسعه‌نیافتگی ایران) را در پاسخ به این سوال توضیح می‌دهد. همین‌طور در پاسخ به سوال «توسعه‌یافتگی، چگونه؟» چهار استراتژی تیلوری، اینفوری، نتوکراسی، نسل آتی و مشق شب را مطرح می‌کند.

صادق زیبا کلام، سریع القلم، داوری اردکانی، کاظم اردلانی، عظیمی، رضاقلی، کانونزبان، فراستخواه، محمد فاضلی و زنائی، ده صاحب نظری هستند که دیدگاه‌شان در این کتاب بررسی می‌شود.

صاحب‌نظران دلایل عقب‌ماندگی ایران را چه می‌دانند؟

صادق زیبا کلام: «دو عنصر تاریخ و جغرافیا سبب عقب‌ماندگی ما شده است. از طرفی تاریخی پراز تخریب و غارت را تجربه کرده‌ایم و درعین‌حال از اواخر دوران عباسی چرخ علم گم‌شده گشته است. که این قضایا سبب ضعف گسترش علوم و همیشطور تضعیف تکامل صنعتی و تضعیف توان تولیدی و تجاری ایران شده است. از طرفی دیگر ما در یک اقلیم کم آب و خشک زندگی می‌کردیم که از قضا دارای یک پراکندگی و عدم اتصال نیز بوده است. این پراکندگی و کم‌آبی سبب شکل‌گیری زندگی عشیره‌ای و ایلاتی شده است که تجارت‌های محدود و دامنه ارتباطی منطقه‌ای داشت‌اند. این زندگی قبیله‌ای باعث می‌شده است که حکومت مرکزی در ایران هیچگاه حکومتی فراگیر نباشد.»

در یک اقلیم کم آب و خشک زندگی می‌کردیم که از قضا دارای یک پراکندگی و عدم اتصال نیز بوده است. این پراکندگی و کم‌آبی سبب شکل‌گیری زندگی عشیره‌ای و ایلاتی شده است که تجارت‌های محدود و دامنه ارتباطی منطقه‌ای داشت‌اند. این زندگی قبیله‌ای باعث می‌شده است که حکومت مرکزی در ایران هیچگاه حکومتی فراگیر نباشد.»

محمود سریع القلم: «ایرانیان خصلت‌های اخلاقی و رفتاری ضد توسعه دارند. از جمله این خصلت‌ها می‌توان به: قاعده‌ناپذیری، بی‌نظمی فکری و علمی، کم‌حوصلگی، عدم اعتماد و... اشاره کرد. این مجموعه خضائل سبب ضعف در ساختارسازی، عدم شکل‌گیری انرژی متمرکز، دشواری اجماع خنجکانی و دشواری اقدام بنیادین و بلند مدت و در نهایت سبب دست‌نیافتن ما به توسعه می‌شود.»

محسن زنائی: «تنها جوامعی توسعه می‌یابند که رویا دارند، رویا یعنی آفق مشترک، درد مشترک، امید مشترک، انگیزه مشترک و انرژی مشترک. هر جامعه‌ای به تعداد محدودی یا حداقل یک «روای جمعی منبابخش» نیاز دارد که همه روای‌های جمعی دیگرش را جهت بدهد. تنها روایای جمعی‌ای معنا بخش است که «وحدت آفرین»

طاغچه

باشد و همه انرژی‌ها را به یک سو متمرکز کند. این رویای ملی است. اما ما ایرانیان اکنون چه رویای ملی و وجودت بخشی داریم؟ فقدان توانایی گفتگو، بی‌کودکی، بی‌روایی و ضعف عقلانیت جمعی، تبعاتی دارد. لذا ما در تاریخ پس ما جا خوش کرده است و در برهه‌هایی از زمان پربزگ‌تر بوده‌ایم.»

رضا داوری اردکانی: «آرزوی توسعه وجود دارد ولی اراده توسعه نه، در عین حال ما عقل توسعه هم نداریم. از نشانه‌های وجود عقل توسعه پرسش داشتن و اما و چرا گفتن و نقص‌ها را دیدن و نقد کردن است. توسعه در اولویت حکومت‌ها نیست، شاید توسعه را دوست داشته باشند ولی اولویت اول‌شان نیست. جهان توسعه نیافته مسئله ندارد و نمی‌خواهد مسئله داشته باشد. پرسش هم ندارد چون فکر می‌کند همه چیز را می‌داند. درعین‌حال گرت‌برداری ناموفق هم به وفور دیده می‌شود، مجموعه ششونی را به‌صورت جدا جدا از غرب تقلید کرده‌ایم. این بی‌ارتباطی و از هم جدایی باعث می‌شود که هیچ کدام‌شان کارکردی که باید را هم نداشته باشند.»

محمد فاضلی: ما دو بخش توسعه داریم. یکی سخت و دیگری نرم. دانشگاه و فروگاه و جاده ساختن بخش سخت‌افزاری ما جراتست. به عبارتی "سخت و سهل" است. البته که همین بخش هم نیاز به سرمایه دارد. اما وقتی دانشگاه ساخته شد نیاز به یک روش آموزشی، توسعه علمی، انگیزه دادن به هیئت علمی و دانشجو، تضمین استقلال

دانشگاه و... است. این بخش "نرم سخت" توسعه است. در زمانی که پول نفت زیادی داشتیم ما بخش سخت سهل را توسعه داده‌ایم. به همین علت ساختار ما از دهه‌های قبل بهتر است. اما احساس می‌کنیم که کاری پیش نمی‌رود و ظرفیت حل مسئله زیاد نشده است. ما به جای سفت توسعه رسیده‌ایم، مرحله‌ای که باید کار نرم سخت کرد، اندیشه‌های نو و مهارت‌های جدید می‌خواهیم. دیگر کلنگ‌اندیشی و بین محوری جواب نمی‌دهد، سازوکار جواب می‌دهد. ما جامعه توزیعی نابرابر خلق کرده‌ایم. ما در ساختن جامعه تولیدی شکست خورده ایم و در سامان دادن توزیع هم خوب عمل نکردیم. اگر ما همین دست فرمان پیش برویم گذار "توزیع ثروت" به "توزیع فقر" و سپس "توسعه خشونت" رایج‌تر تجربه خواهیم کرد.

حسین عظیمی آرمائی: ما به طور مداوم بر آدم‌های خوب تاکید کردیم ولی فراموش کردیم که آدم‌های خوب نیاز به نهاده‌های خوب دارند و مهم‌ترین نهادی که مانع کار در ایران است نهاد دولت است. ما شیفته بخش مادی و فیزیکی دستاوردهای تمدن غرب هستیم ولی از دستاوردهای بخش نامشهود و غیرمادی آن بیزاریم. ما به میوه‌ی توسعه عشق می‌ورزیم ولی نسبت به ریشه نفرت داریم و نسبت به آن بی‌اعتنایی می‌کنیم. توسعه مثل یک درخت است نمی‌توان آن را به مثابه یک گیاه فرارند مکانیکی، ولو با حداکثر دقت، دانست. یعنی نمی‌شود ساقه، برگ و میوه‌هایی درست شبیه درخت مطلوب یافت و آنها را به هم چسباند و انتظار داشت که درختی واقعی داشته باشد. ما هنوز بذری که ایجاد کننده درخت توسعه است را نیافته‌ایم. از طرفی نباید به دنبال برنامه جامع توسعه رفت. حتی یک مورد برنامه‌ریزی جامع موفق در جهان وجود ندارد. برای طراحی یک برنامه پنج ساله توسعه، بیست سال وقت نیاز است. برنامه توسعه باید براساس هسته‌های خط دهنده باشند. یعنی چند بخش محدود را دربرگیرند که ممکن است در مجموع ۲۰ درصد کل بودجه را به خود اختصاص دهند ولی تحول ایجاد می‌کنند.

آنچه گذشت

محمدرضا علمدار یزدی **سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری یزد** با تاکید بر اینکه در شرایط حاضر سیاست ما حمایت از سرمایه‌گذاری در زمینه نیروگاه خورشیدی و انرژی پاک است و شرایط کشور نیز ایجاب می‌کند به این موضوع توجه ویژه‌ای شود، گفت: باتوجه‌به وجود پست‌های خالی برق، از این بخش حمایت می‌کنیم و از سرمایه‌گذاران می‌خواهیم این موضوع را موردتوجه قرار دهند.

در این مدت، تعداد شاغلان کشور ۲۰۷ هزار نفر کاهش یافته و به ۲۴٫۹۸ میلیون نفر رسیده است.

در بررسی بخش‌های اقتصادی، سهم اشتغال در خدمات و صنعت افزایش یافته و به‌ترتیب به ۵۲٫۷ و ۲۳٫۵ درصد رسیده است.

رئیس خانه صمت استان یزد معتقد است که باوجود ظرفیت قابل قبول انرژی خورشیدی و ضرورت توسعه آن در کشور تاکید کرد که دولت می‌تواند با استفاده از منابع ارزی موجود نزد چین، تجهیزات و امکانات سخت‌افزاری را وارد کرده و با تسهیل‌گری مناسب، این تجهیزات را در اختیار سرمایه‌گذاران قرار دهد. این رویکرد می‌تواند تحولی اساسی در حوزه انرژی خورشیدی ایجاد کند و کشور را در این زمینه به چشم بزرگی برساند. سید علی اکبر کلانتر با اشاره بر چالش‌های عمده حوزه انرژی، نقدینگی و بازگشت ارز، خاطرنشان کرد: مسائل قابل حل در سطح استان با همکاری استاندار و مدیران پیگیری می‌شود، اما مشکلاتی که در این سطح قابل حل نیستند، باید در جلسات ستاد اقتصاد مقاومتی، شورای گفت‌وگو و کارگروه تسهیل دس‌ته‌بندی و جمع‌بندی شوند.

جمع‌بندی شوند.

به اعتقاد **رئیس کمیسیون معدن اتاق بازرگانی یزد** در کارگروه تخصصی شورای گفتگو با محوریت چالش‌های صنعت و معدن، در بخش معدن مشکل اصلی انرژی است. حمیدرضا شرافت ادامه می‌دهد: صنعت فولاد در حال حاضر با ۴۰ درصد ظرفیت کار می‌کند. طی چهل سال گذشته در استان یزد در زمینه اکتشاف کاری انجام داده نشده و معدن بزرگ استان مشکل خوراک دارند. نهاده‌های دولتی اگر در زمینه اکتشاف کمک نکنند، معدن بزرگ هم در آینده نزدیک تعطیل خواهند شد. معادن انفال است و به مردم همان منطقه تعلق دارد؛ اما مواد معدنی به‌صورت خام از استان خارج می‌شود و سود و بهره‌ای به مردم یزد نمی‌رسد.

سخت و دیگری نرم. دانشگاه و فروگاه و جاده ساختن بخش سخت‌افزاری ما جراتست. به عبارتی "سخت و سهل" است. البته که همین بخش هم نیاز به سرمایه دارد. اما وقتی دانشگاه ساخته شد نیاز به یک روش آموزشی، توسعه علمی، انگیزه دادن به هیئت علمی و دانشجو، تضمین استقلال

علیرضا رضایی **معاون شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد** در کارگروه تخصصی شورای گفتگو با محوریت چالش‌های صنعت و معدن گفت: کمبود آب و نیروی کار ماهر، تأمین انرژی، زیرساخت و حمل‌ونقل و کمبود ارز، همه از مشکلاتی است که صنایع با آن درگیر هستند، اما از زاویه دیگر باید به موضوع نگاه کنیم؛ مثلاً در خوشه نایلون و نایلکس زاین دستگاه‌هایی دارد که ظرفیت تولید ۴ برابر است و ۱۲ برابر کمتر انرژی مصرف می‌کند ما نیز باید به سمت افزایش بهره‌وری برویم. مطالعه شهرک‌های فناوری در استان انجام و ۴ رسته مصوب شده است. ایجاد شهرک‌های فناوری تخصصی باعث رشد تکنولوژی و دانش و فناوری شده و بسیاری از این مشکلات را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد.

علیرضا رضایی **معاون شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد** در کارگروه تخصصی شورای گفتگو با محوریت چالش‌های صنعت و معدن گفت: کمبود آب و نیروی کار ماهر، تأمین انرژی، زیرساخت و حمل‌ونقل و کمبود ارز، همه از مشکلاتی است که صنایع با آن درگیر هستند، اما از زاویه دیگر باید به موضوع نگاه کنیم؛ مثلاً در خوشه نایلون و نایلکس زاین دستگاه‌هایی دارد که ظرفیت تولید ۴ برابر است و ۱۲ برابر کمتر انرژی مصرف می‌کند ما نیز باید به سمت افزایش بهره‌وری برویم. مطالعه شهرک‌های فناوری در استان انجام و ۴ رسته مصوب شده است. ایجاد شهرک‌های فناوری تخصصی باعث رشد تکنولوژی و دانش و فناوری شده و بسیاری از این مشکلات را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد.

سخت و دیگری نرم. دانشگاه و فروگاه و جاده ساختن بخش سخت‌افزاری ما جراتست. به عبارتی "سخت و سهل" است. البته که همین بخش هم نیاز به سرمایه دارد. اما وقتی دانشگاه ساخته شد نیاز به یک روش آموزشی، توسعه علمی، انگیزه دادن به هیئت علمی و دانشجو، تضمین استقلال

معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی اظهار کرد: با توجه به تسهیل‌گری که در حوزه‌های واردات و صادرات داریم، اعلام کردیم می‌توانیم علاوه‌بر اینکه به واحدهای تولیدی اجازه تأسیس انبار اختصاصی بدهیم، با ترخیص نسبه برای واحدهایی که دچار مشکل کمبود نقدینگی هستند تا ۴۰ درصد محموله‌های وارداتی‌شان را ترخیص کنیم و مابقی را پس از ۶ ماه که کالا را تولید کردند از گمرک ترخیص کنند. فرود عسگری افزود: اخذ ضمانت‌نامه‌ها بانی را برای فعالان اقتصادی درنظر گرفتیم و فعالان برگزیده اقتصادی می‌توانند تک‌نام کنند. به گفته معاون وزیر اقتصاد، یکی از مزیت‌های این موضوع این است که فعالان برگزیده اقتصادی هر زمانی که کالایشان را به گمرک اظهار می‌کنند، به مدت یک‌سال حقوق ورودی گمرک را با تودیع ضمانت‌نامه بانکی ترخیص کنند.

استاندار یزد در نشست کارگروه ارتقا بهره‌وری استان گفت:

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

محمدرضا بابایی همچنین در نشست دیگری به اجرای قانون تامین مالی تولید و زیرساخت و پرداخت تسهیلات تبصره ۱۸ در استان اشاره کرد و گفت: تولید کنندگان می‌توانند با استفاده از فرصت‌های این قانون در کنار تامین مالی در بانک‌ها باعث رونق تولید و اقتصاد استان شوند.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

محمدرضا بابایی همچنین در نشست دیگری به اجرای قانون تامین مالی تولید و زیرساخت و پرداخت تسهیلات تبصره ۱۸ در استان اشاره کرد و گفت: تولید کنندگان می‌توانند با استفاده از فرصت‌های این قانون در کنار تامین مالی در بانک‌ها باعث رونق تولید و اقتصاد استان شوند.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

کاظم صادقیان **مدیرکل صمت استان یزد** گفت: رویکرد اصلی استان یزد که در سند یزد پایدار مورد تأکید قرار گرفته جلوگیری از خام‌فروشی است. او با اشاره به اینکه ۳ هزار ۴۵۶ پروانه تأسیس با اشتغال ۱۱۱ هزار نفر در استان یزد صادر شده است خاطرنشان کرد: نتیجه این پروانه‌های تأسیس، تولید ۵۰ درصد کاشی و سرامیک کشور و همچنین قطب نساجی، معدن و فولاد کشور است. در زمینه جواز تأسیس نیز تاکنون ۵ هزار و ۲۰۰ جواز معتبر صادر شده و روپکرها به سمت صنایع برق و الکترونیک، نساجی و صنایع پاک سوق پیدا کرده است و مهمترین هدفی که در سند یزد پایدار پیگیری می‌کنیم در سطح استان جلوگیری از خام فروشی است.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

به گفته **رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی یزد**، هم ثابت بودن و هم افزایش ناگهانی و بی‌رویه قیمت ارز، هر دو آثار مخربی بر اقتصاد و تولید دارد. اگر قیمت ارز ثابت باشد به دلیل شرایط تورمی کشور و افزایش برخی عوامل تأثیرپذیر در تولید، قیمت کالاهای تولید داخل بیش از کالاهای تولید خارج خواهد بود و این امر و در ادامه کاهش رقابت‌پذیری، به تولید و صادرات لطمه وارد می‌کند. مجتبی دستمالچیان با تاکید بر لزوم متناسب بودن نرخ ارز با میزان تورم در داخل افزود: افزایش بیش از حد قیمت ارز نیز موجب می‌شود تولیدکنندگان نتوانند دستگاه‌ها و قطعات خط تولید و مواد اولیه را باقیمت مناسب وارد کنند که این امر نیز آسیب‌زا است.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

مدیرعامل فولاد ارفع از رویکرد جدید فولاد ارفع برای ایجاد نیروگاه‌های خورشیدی و هدف‌گذاری ایجاد ۵۰ مگاوات برق خورشیدی در این مجموعه خبر داد. امین صفری افزود: این شرکت در حال برنامه‌ریزی برای احداث یک نیروگاه خورشیدی به ظرفیت ۴۰ مگاوات نیروی برق علاوه‌بر پروژه ۱۰ مگاواتی فعلی است که پیش‌بینی می‌شود نیروگاه نخست خورشیدی ارفع در زمان پیک مصرف برق کشور و در تابستان ۱۴۰۴ وارد مدار شود.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

محمد شهواریان، **فعال اقتصادی و عضو شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی در کارگروه این شورا** گفت: در حال حاضر در یک جنگ اقتصادی هستیم و معدل سه و چهار برابر جواب نمی‌دهد، بانک‌ها باید ۶ برابر معدل تسهیلات بدهند. قانون کارم بانک‌ها در سامانه توافقی نیز معضل دیگری است که باید پیگیری شود چرا صنعت باید مشکلات سایر بخش‌ها را حل کند؟! از سوی دیگر در شرایطی هستیم که رقابت مواد اولیه در بورس معنا ندارد؛ وقتی شرکت می‌تواند در بورس باشد که حق انتخاب داشته باشد؛ ولی ما درحال حاضر حق انتخابی نداریم پس بودن در بورس معنا ندارد. من حداقل، سقف رقابت را بردارند و براساس سهمیه و کف قیمت خریدوفروش صورت گیرد.

طی یک سال اخیر در حال اجرای طرح مهان، بزرگترین طرح دانش‌بنیان کشور در زمینه مصرف هوشمند انرژی هستیم و اجرای این طرح در کلیه صنایع از جمله کشت‌های گلخانه‌ای، تولید کاشی و سرامیک و... ادامه خواهد یافت.

AmirHosein Heidarzade

Member of the Board of Directors of Yazd Mining House

One of the shortcomings of the logistics of the mining industry is the limited road capacity, while important transit roads pass through Yazd province. In this regard, the province should develop road capacities by attracting the relevant budgets. This can be manifested in the repair and increase of the country's roads, as well as the production of suitable docks for mineral cargoes with the aim of reducing the risk and road hazards and lowering the cost of transportation.

Keivan Jafari Tehrani

Senior analyst of the steel market

Managing energy consumption in the domestic and commercial sectors, through awareness policies and incentive programs, can free up more resources to meet the needs of industries. Also, the construction of small power plants near the factories can reduce the urgent need of energy for industries and reduce dependence on the national network. In this way, industries can provide the energy they need without interruption and at a lower cost.

MohamadReza Zarezade

Manager of Facilities and Energy Unit of Iran Alloy Steel Company

The crisis of energy imbalance has an effect on the finished price of steel. When the price of energy increases, it is directly transferred to the price of steel. To face this challenge, the steel industry must move towards optimizing production processes and reducing energy consumption. modern and up-to-date importing equipment and upgrading production technologies can also help reduce energy costs and increase productivity.

Reza Davari Ardakani

There is a desire to develop, but not the will to develop. At the same time, we do not have the development mind. Development is not the priority of governments, maybe they like development, but it is not their first priority. The underdeveloped world does not have problems and does not want to have problems. At the same time, unsuccessful harvesting is also seen in abundance; We have imitated the Shaouni collection separately from the West. This disconnection and separation causes none of them to have the function they should.

Mojtaba Dastmalchian

Head of Yazd Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture

Both the stability and the sudden and excessive increase in the price of the currency, both have destructive effects on these sectors. If the currency price is stable, due to the country's inflationary conditions and the increase of some influencing factors in production, the price of domestically produced goods will be higher than foreign produced goods, and this will harm production and exports. An excessive increase in the price of the currency also makes it impossible for manufacturers to import devices and parts of the production line and raw materials at a reasonable price. The possibility of domestic consumers benefiting from domestic production also decreases and export and import also suffer.

MohammadReza Feisal

Taherbar Kavir Transport Company

The transportation rate is part of the cost price of the goods and its change actually results in the loss of the trustees involved.

It has often happened that a product is purchased at a fixed price and is ready to be shipped, but with the change in the shipping rate, the percentage of profit that the seller expects is actually reduced. The continuation of this trend has reduced the ability of mining economic activists to continue because the desired economic benefit is not met. It is interesting that the Transport Organization, as a government institution that monitors transport rates, is also involved in changing fares because this organization has a share of 9% of the transportation fare, and for this reason, it accompanies the increase in fares and transportation tariffs.

Naser Zohoori

CEO of Bandarakhshak Peshgaman Cooperative Company

The railway development of Pishgaman Bandarakhshak and the connection to the main line of the country's railway network are planned in such a way that economic operators have the possibility of sending cargo from this port to export or domestic destinations. The railway development of Pishgaman Bandarakhshak and the connection to the main line of the country's railway network are planned in such a way that economic operators have the possibility of sending cargo from this port to export or domestic destinations. In this regard, more than 18 kilometers of railways have been laid, and 10 kilometers of railway lines have been built inside the dry port with the aim of different uses and connection between the parts of the port.