فصلنامه پیام آوران

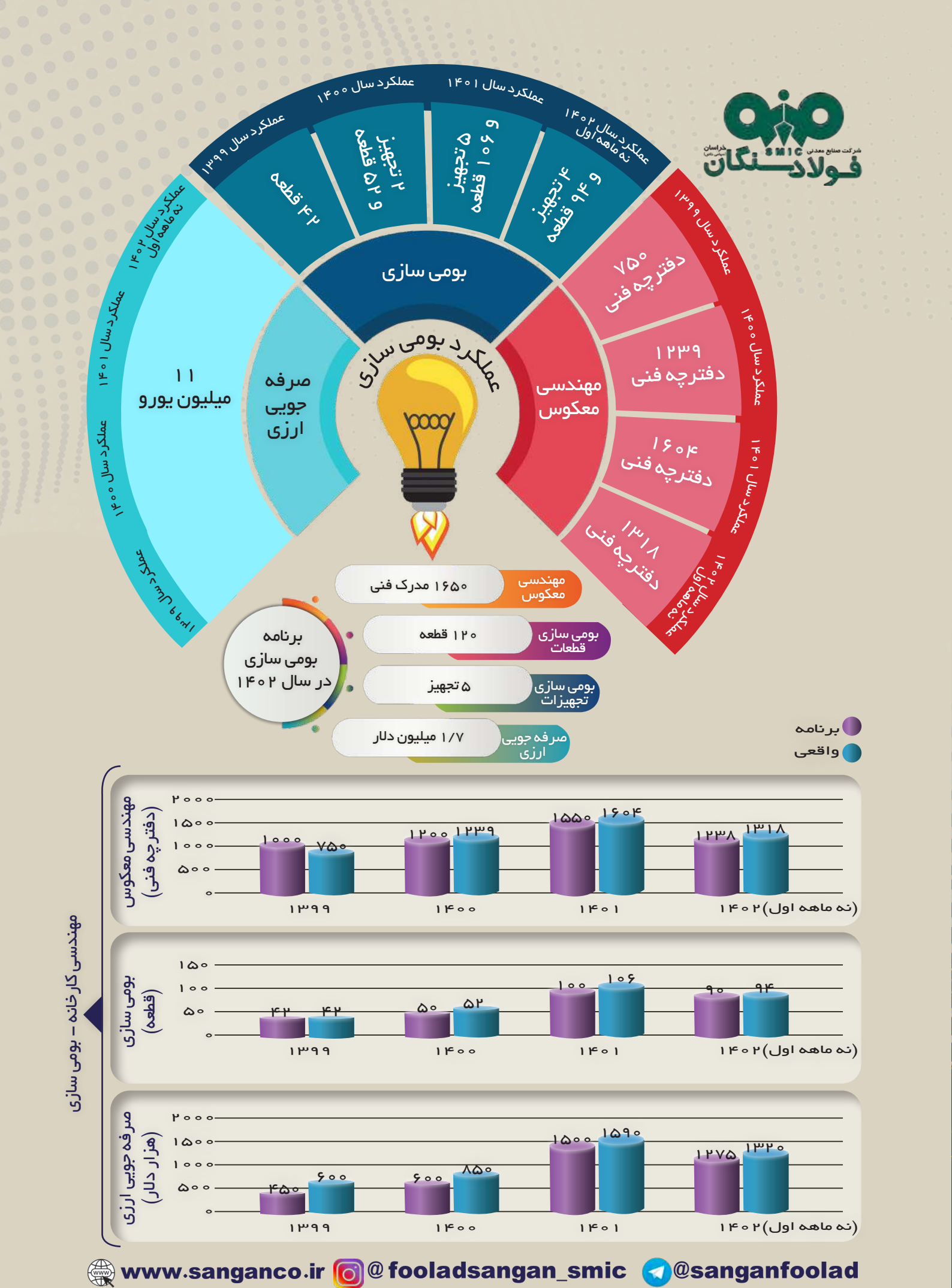
معدن‌نامه

MADANNAME

شماره ۱۷ | پاییز ۱۴۰۲ | ۸۶ صفحه | قیمت ۱۰۰،۰۰۰ تومان



انقلاب لجستیک ۲


شرکت صنایع معدنی خراسان (سهامی خاص)
SMIC
فولادسنگان
عملکرد بومی سازی
بومی سازی
عملکرد سال ۱۴۰۱
عملکرد سال ۱۴۰۰
عملکرد سال ۱۳۹۹
عملکرد سال ۱۴۰۲ نه ماهه اول
۴ تجهیز و ۹۴ قطعه
۵ تجهیز و ۱۰۶ قطعه
۲ تجهیز و ۵۲ قطعه
۴۲ قطعه
مهندسی معکوس
۷۵۰ دفترچه فنی
۱۲۳۹ دفترچه فنی
۱۶۰۴ دفترچه فنی
۱۳۱۸ دفترچه فنی
صرفه جویی ارزی
۱۱ میلیون یورو
برنامه بومی سازی در سال ۱۴۰۲
مهندسی معکوس
۱۶۵۰ مدرک فنی
بومی سازی قطعات
۱۲۰ قطعه
بومی سازی تجهیزات
۵ تجهیز
صرفه جویی ارزی
۱/۷ میلیون دلار
برنامه
واقعی
مهندسی کارخانه - بومی سازی
مهندسی معکوس (دفترچه فنی)
۱۰۰۰ ۷۵۰ ۱۲۰۰ ۱۲۳۹ ۱۵۵۰ ۱۶۰۴ ۱۲۳۸ ۱۳۱۸
۱۳۹۹ ۱۴۰۰ ۱۴۰۱ (نه ماهه اول) ۱۴۰۲
بومی سازی (قطعه)
۴۲ ۴۲ ۵۰ ۵۲ ۱۰۰ ۱۰۶ ۹۰ ۹۴
۱۳۹۹ ۱۴۰۰ ۱۴۰۱ (نه ماهه اول) ۱۴۰۲
صرفه جویی ارزی (هزار دلار)
۴۵۰ ۶۰۰ ۶۰۰ ۸۵۰ ۱۵۰۰ ۱۵۹۰ ۱۲۷۵ ۱۳۲۰
۱۳۹۹ ۱۴۰۰ ۱۴۰۱ (نه ماهه اول) ۱۴۰۲
www.sanganco.ir
@fooladsangan_smic
@sanganfoolad



۱۴۰۲

سومین کنفرانس بین المللی فولاد سازی و ریخته گری مداوم

3rd International Conference on Steelmaking & Continuous Casting (ICSC2024)

ICSC 2024

۳ و ۴ بهمن ماه ۱۴۰۲
هرمزگان، بندرعباس،
شرکت فولاد هرمزگان

محورهای کنفرانس

- فرآیندهای کوره قوس الکتریکی
- فرایندهای متالورژی ثانویه
- ریخته گری و انجماد محصولات ریخته گری مداوم
- بازیافت حرارت
- افزایش بهره وری و بهینه سازی فرآیندهای فولادسازی و ریخته گری مداوم
- شبیه سازی و کنترل فرآیندها
- انقلاب صنعتی چهارم
- تکنولوژی های نوظهور در فولاد سازی و ریخته گری مداوم
- محیط زیست و پایداری

وبسایت: www.hosco.ir

ایمیل: icsc@hosco.ir

شماره دبیرخانه: ۰۷۶-۳۱۰۱۶۰۰۲

آدرس دبیرخانه: بندرعباس، پارک علم و فناوری هرمزگان، طبقه ۶

کسب اطلاعات بیشتر
۰۹۳۷۷۳۱۷۳۹۷

Khouzestan
شرکت فولاد اکسین خوزستان
Oxin Steel Co.

مهار تورم، رشد تولید

آیا می دانید؟؟

در هشت ماه سال ۱۴۰۲ شرکت فولاداکسین خوزستان

با رشد ۱۰۰ درصد سودآوری

نسبت به سال گذشته

همراه بوده است



بلوغ فولاد اکسین در تولید؛

شکستن رکوردها یکی پس از دیگری

ثبت رکورد ۲۷ روز تولید

بدون توقف در فولاد اکسین



oxinsteel | www.oxinsteel.ir



SIMIDCO

شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد

(سهامی خاص)

تولید کننده کنسانتره و گندله
به ظرفیت هر کدام ۵ / ۲ میلیون تن در سال

- تولید کننده برتر کنسانتره در منطقه معدنی سنگان
- واحد نمونه صنعتی استان خراسان رضوی به مدت چهار سال متوالی ۱۴۰۲-۱۳۹۹

ماموریت (فلسفه وجودی):

نقش آفرینی در توسعه صنعت کشور از طریق تولید با کیفیت و تأمین پایدار مواد اولیه در راستای تکمیل زنجیره ارزش صنعت فولاد

چشم انداز:

تبدیل شدن به بزرگ ترین مجموعه تولیدی شمال شرق کشور با تولید پایدار در زنجیره فولاد از سنگ تا شمش

ارزش ها:

- حفظ کرامت انسانی
- رعایت ارزش های اسلامی و تقویت وجدان کاری
- ارزش افزایی برای مشتریان و سایر ذینفعان
- مسئولیت پذیری اجتماعی و پایبندی به قوانین و مقررات
- کارگروهی، خلاقیت، نوآوری و بهبود مستمر

مضامین استراتژیک:

- تعالی و توسعه تولید و سودآوری
- پایبندی به حقوق ذینفعان
- سرآمدی در مسئولیت پذیری اجتماعی

www.simidco.com info@simidco.com simidco



هشتمین نمایشگاه بین المللی معدن صنایع معدنی ماشین آلات راه سازی و تجهیزات وابسته کرمان

۱۹ تا ۲۲ خرداد ۱۴۰۳

ساعت ۱۵/۳۰ تا ۲۱/۳۰

KIMEX

8

Kerman

9-12 JUNE 2024

Kerman International Exhibition Of Mine Mining,Mining Industries Mineral Processing and Related Equipment

جمهوری اسلامی ایران
وزارت صنعت، معدن و تجارت
سازمان صنعت، معدن و تجارت استان کرمان

شرکت برگزاری نمایشگاههای بین المللی جنوب شرق
South East International Exhibition Co.

شرکت ملی صنایع مس ایران

مراسم افتتاحیه

۱۹ خرداد ماه ۱۴۰۳

نمایشگاه بین المللی جنوب شرق کرمان



مجری: شرکت نمایشگاهی توسعه تجارت اَرَتَ

دارنده گرید طلایی در برگزاری نمایشگاه از سازمان صمت استان کرمان

جهت ثبت نام و رزرو غرفه با شماره
۰۲۱۹۱۳۰۵۹۱۰ و
۰۳۴۹۱۰۱۵۹۱۰ تماس
حاصل فرمایید

ARATTAEXPO.IR

ARATTA
شرکت نمایشگاهی توسعه تجارت اَرَتَ

صمت | معدن | تجارت
معدن نامه
پرداز نفت
تجارت شرق
صنعت نگهبو
معدن و فولاد MINING & STEEL
روزنامه معدن
کاغذ تجارت
تجارت معدن فولاد

گل گهر

رویش باورها در دل کویر



شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
GOLGOHAR MINING & INDUSTRIAL COMPANY
روابط عمومی و امور بین الملل

www.geg.ir

پایگاه خبری معدن‌نامه برگزار می‌کند

اولین همایش ملی معدن، صنایع معدنی و ورزش

به زودی



محورهای همایش:

- نقش شرکت‌های معدنی و صنایع معدنی در توسعه ورزش
- ورزش کارگری و کارکنان در معدن و صنایع معدنی
- ضرورت ترویج فرهنگ ورزش سلامت محور و سبک زندگی فعال در حوزه معدن و صنایع معدنی
- پیشگیری از آسیب‌ها و تمرینات اصلاحی کارکنان معدن و صنایع معدنی
- قوانین و مقررات اسناد بالادستی در توسعه ورزش در حوزه معدن و صنایع معدنی کشور
- ورزش حرفه‌ای، باشگاهی و مسئولیت اجتماعی در حوزه معدن و صنایع معدنی کشور
- مدیریت رسانه و بازاریابی ورزشی در حوزه معدن و صنایع معدنی

اهداف همایش:

- کمک به افزایش سهم مشارکت حوزه معدن و صنایع معدنی در توسعه ورزش
- بررسی و معرفی ظرفیت‌ها و خدمات حوزه معدن و صنایع معدنی در توسعه ورزش
- تشویق و ترغیب حوزه معدن و صنایع معدنی در حمایت از توسعه ورزش
- ایجاد زمینه سطح بهره‌وری در کار و تولید مجموعه‌های معدنی و صنایع معدنی و کمک به تحقق شعار «معدن به جای نفت»
- کمک به ارتقا سبک زندگی فعال و اوقات فراغت ورزشی کارکنان معدن و صنایع معدنی
- کمک به ارتقا سطح سلامت نیروی کار و پیشگیری از آسیب‌ها بین کارکنان معدن و صنایع معدنی
- تحکیم ارتباط و پیوند میان حوزه معدن و صنایع معدنی با ورزش
- معرفی شرکت‌های برتر در حوزه سلامت و ورزش در بخش معدن و صنایع معدنی

حامیان همایش

پایگاه خبری معدن‌نامه

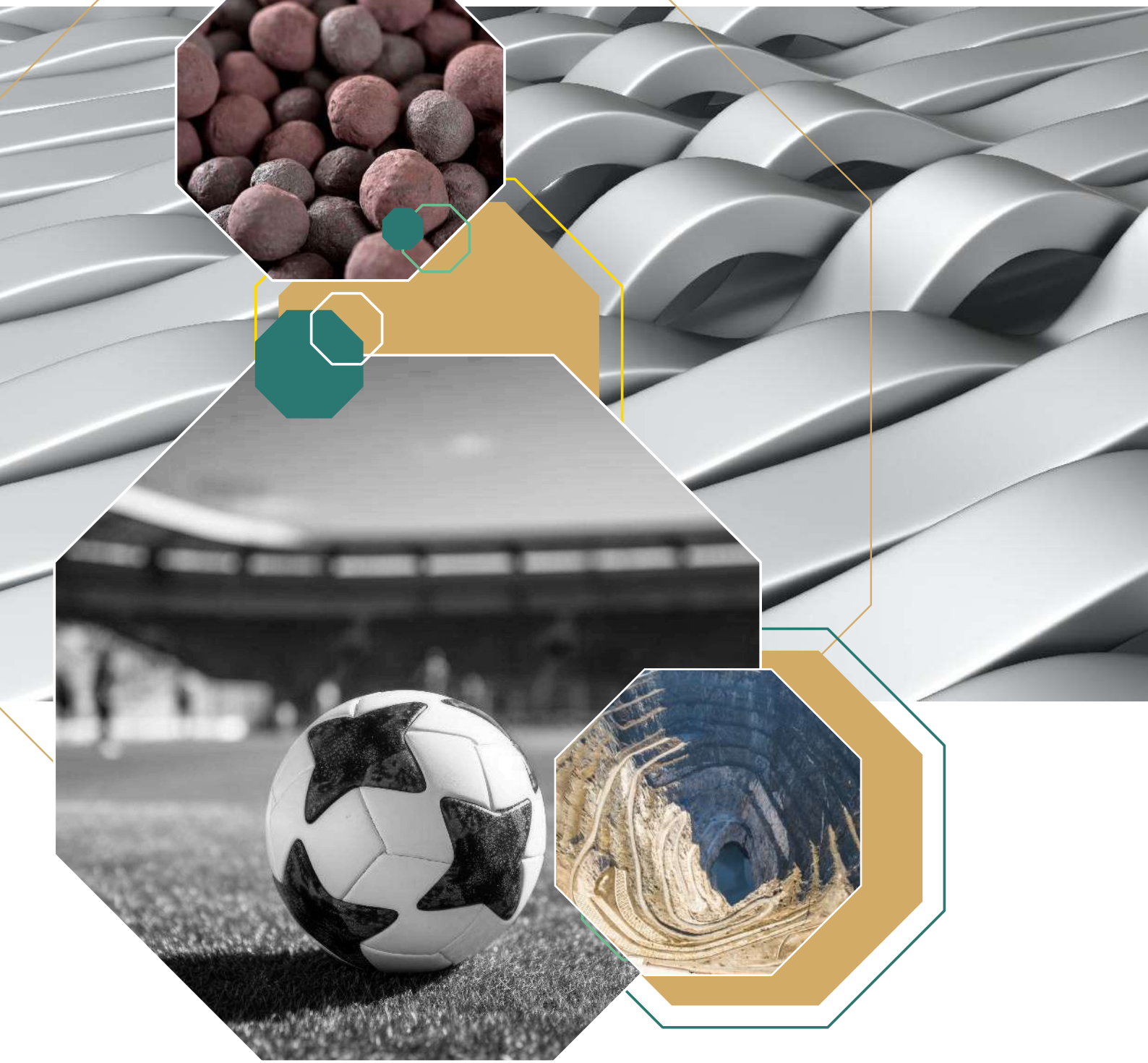
مکان: هتل المپیک تهران

جهت کسب اطلاعات بیشتر و شرکت در همایش با شماره‌های زیر تماس حاصل فرمایید.

021 86 07 43 60
021 86 07 40 53
021 86 07 42 81

0930 130 23 39
0938 834 43 20
0937 486 40 56

COOPERATION
DEVELOPMENT GROUP OF
Industry, Mine, Sport
گروه توسعه همکاری‌های صنعت معدن ورزش



شرکت مادر تخصصی (هلدینگ)
توسعه معادن و صنایع معدنی خاورمیانه (سهامی عام)

MIDDLE EAST MINES & MINERAL INDUSTRIES DEVELOPMENT HOLDING Co.

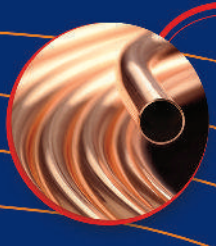
زنجیره کامل تولید از معدن تا محصول نهایی

MIDHCO





شمش منیزیم
۶ هزار تن
در سال



لوله مسی
۱۲ هزار تن
در سال



کاند مس (فانک بیولیچینگ)
۵۰ هزار تن
در سال



معادن سنگ مس
و کارخانه تغلیظ مس (کنسانتره مس)

www.midhco.com

به نام خدا

شمـاره ۱۷ | پاییـــز ۱۴۰۲

MADANNAME.IR

صاحب امتیاز:
مهدیس ابراهیمی

مدیر مسئول:
محمدرضا ابراهیمی

سردبیر:
شیوا نیک وظیفه

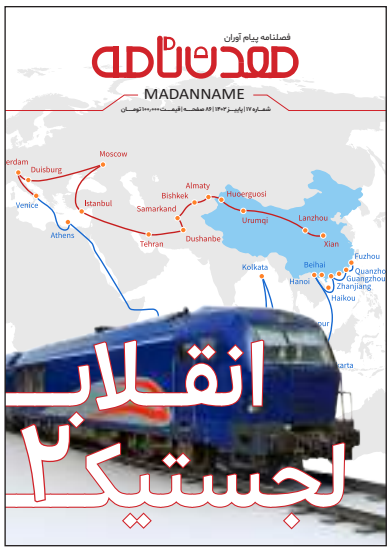
همکاران تحریریه:
مهدیس ابراهیمی
چکامه جواهری آریا
شایورد ابراهیمی
فرشته کوهستانیان
آیلین سیروس

مدیر هنری و صفحه آرا:
کیوان ایزدی

لیتوگرافی و چاپ:
چاپ مهدوی - کرمان

آدرس و شماره تماس نشریه:

تهران، خیابان کریمخان، خیابان
خردمند جنوبی، پلاک ۷۰، طبقه ۲، واحد ۴
۰۲۱ - ۸۶۰۷۴۳۶۰ (۵خط)



در ایـن شمـاره می‌خوانیـد:

کی بود کی بود... من نبودم! ۱۰
اتخـاذ درک صحیـح از مفهـوم کریدور ۱۱
ضعف زیرساخت حمل ریلی و جاده‌ای مانع تولید ۱۲
باید قدرت نه گفتن به تصمیم‌هایی که موجب هدر رفت منابع می‌شود را داشته باشیم/
حمل‌ونقل کشور نیازمند تحول است ۱۳
اندر خم یک کوچـه مانده‌ایم ۱۴
نگاه رئیس جمهور به بحث حمل و نقل ریلی ۱۵
هیچ بخشی مانع واردات لکوموتیو نیست ۱۸
رقبا به دنبال حذف مزیت اقتصادی ما هستند ۱۹
توسعه حمل‌ونقل ریلی الزامی‌در مسیر توسعه پایدار ۲۰
دولت ملزم به اعتباردهی و حمایت از بخش ریلی ۲۳
انتقال فناوری ساخت لکوموتیو مشکلات حمل‌ونقل ریلی حوزه معدن را تا حدودی برطرف می‌کند..... ۲۴
حمـل‌ونقـل ریلی شاهرگ بدنه اقتصاد ملی..... ۲۶
تشریح کریدورهای رقیب ترانزیتی کشور ۲۷
مغایرت بند پ ماده ۵۹ برنامه هفتم توسعـه با قـانون..... ۳۰
بررسی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور در راستای تحقق افق ۱۴۰۴ ..... ۳۲
به توسعه ریلی کشور به‌عنوان طرح ملی نگاه کنیم..... ۳۳
حمل‌ونقل ریلی بهترین، مطمئن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین روش حمل در کشور ۳۴
سرمایه‌گذاری در احداث اسکله مکانیزه مواد معدنی در غرب بندر شهید رجایی
و حمل‌ونقل ریلی مرتبط ۳۵
راه‌آهن مشکلات ریشه‌ای دارد/همواره در این بخش اهداف درست و
سیاست‌گذاری‌های غلط داشته‌ایم ۳۷
ارجحیت حمل و نقل ریلی به جاده‌ایی در حوزه معدن و صنایع معدنی ۳۸
حمل‌ونقل ریلی موضوع مغفول مانده در توسعه پایدار صنعت فولاد ۴۰
حمل‌ونقل ریلی برای جابجایی بار معدنی برای کشور ضرورت دارد..... ۴۱
ارتقای نقش ریل در لجستیک معدنی کشور با تحقق لایحه برنامه هفتم توسعه..... ۴۳
وضعیت حمل‌ونقل مواد معدنی ایران از طریق سیستم ریلی ۴۴
سهم حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالای داخلی ۱۲ درصد ارزیابی می‌شود در حالی که
متوسط قیمت جهانی آن ۶ درصد برآورد شده است ۴۶
ارتباط دوسویه حمل‌ونقل و رشد اقتصادی ۴۷
یک کمـربنـد یک جاده ۴۸
نقش دولت در حمل‌ونقل سیاست‌گذاری است..... ۵۰
راه‌آهن نقش رگلاتوری خود را حفظ نماید ۵۱
احیای دوباره راه ابریشم با تقویت روابط منطقه‌ای ایران ۵۲
حدود ۷۵ درصد از سهم راه‌آهن متعلق به حوزه معادن و فولاد است/
بخش ریلی اساساً سهم و وزنی در حوزه لجستیک کشور ندارد..... ۵۳
راه‌آهن یا شرکت بهره‌بردار باشد یا یک‌نهاد تنظیم‌گر/ رسوب محموله از مسائل زیرساختی راه‌آهن ۵۴
آنچه در اجلاس راه ابریشم گذشت..... ۵۶
نیاز کشور به واردات سالانه ۴۰ دستگاه لکوموتیو/ هزینه حمل را برای بخش ریلی بالا برده‌ایم ۵۸
فولاد هرمزگان پرچم‌دار تولید در جنوب کشور..... ۶۰
حضور پررنگ و موثر شرکت فولاد خوزستان در تامین نیاز بازار..... ۶۳
فولاد سنگان؛ یکی از بزرگ‌ترین تأمین‌کنندگان مواد اولیه زنجیره فولاد کشور..... ۶۵
رشد ۱۰۰ درصدی سودآوری شرکت فولاد اکسین خوزستان نسبت به سال گذشته ۶۷
نقش‌آفرینی بالای شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در زنجیره ارزش ۶۹
کارنامه درخشان فولاد خراسان ۷۱
ورود و حضور هرچه بیشتر در همکاری‌های بین‌المللی ۷۳
نقش پررنگ شرکت ملی صنایع مس ایران در اقتصاد کشور..... ۷۵
چادرملو در ردیف برترین‌های بازار سرمایه ۷۸
شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد (سیمیدکو) شرکتی فعال در صنعت فولاد کشور ۸۰
مروری بر اخبار ورزشی حوزه معدن و صنایع معدنی..... ۸۳



Director responsible

یادداشت مدیرمسئول

محمـــدرضـا ابـــراهیـمـــی

کـــی بـــود کـــی بـــود... مـــن نبـــودم!

سالهاست طی برنامه‌های توسعه متوالی سخن از دستیابی به هدفگذاری‌های متعدد، جهت رشد و توسعه کشور تدوین می‌گردد و همواره میزان پیشرفت آن مورد بررسی قرار میگیرد اما مسئولیت فراهم سازی ملزومات مورد نیاز دستیابی به آن، از ارگانی به ارگان دیگر ارجاع داده می‌شود. این موضوع نتیجه‌ی لیست کردن ده‌ها سازمان برای هر موضوعی است که راه را برای رفع تکلیف باز کرده است. اینکه تامین زیرساخت بالاخص موضوع حمل و نقل سبب انتفاع تک تک فعالین بخش دولتی، خصوصی و مردم کشور است بر هیچ کس پوشیده نیست، حمل و نقل از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه ی تولید- مصرف محسوب می‌گردد و در فرآیند رشد اقتصادی نقش مهم و تأثیرگذار دارد، سرمایه‌گذاری در این بخش موجب افزایش تحرک نیروی کار و سرمایه شده و آثار جانبی مثبتی بر دیگر بخش‌های اقتصاد بر جای می‌گذارد اما برای اقدام به آن هر ارگانی فعالیت را منوط به ارگانی دیگر می‌کند و در نهایت هیچ سازمانی زیر بار این مسئولیت برای پاسخگویی نرفته است. شاید بهتر باشد شفاف‌سازی درستی از این موضوع شود تا بدانیم عدم حرکت زیرساخت‌ها توأمان با تولید و نیاز کشور مربوط به کدام سازمان است. هرچند که بنا بود وزارت صمت همراه وزارت راه‌سازی برای این موضوع باشد و تولیدکنندگان حوزه معدن و صنایع معدنی برای حل این چالش در حد توان مجموعه‌شان ورود کرده‌اند اما این چالش نیازمند همت در ابعاد بزرگ‌تر است. دولت باید از تصدی‌گری و امور اجرایی صنعت حمل‌ونقل خروج کرده و نقش سیاست‌گذار را به‌درستی ایفا نماید و درعین‌حال مسیر را برای ورود بخش خصوصی در این حوزه تسهیل نماید ورود بخش خصوصی به هر بخشی نیازمند انگیزه است اما ما شاهد سخت کردن شرایط برای بخش خصوصی در هر موضوعی هستیم.

حمل‌ونقل نیازمند توجه خاص است تا از مناسب‌ترین و به‌صرفه‌ترین سیستم از لحاظ اقتصادی و زمانی بهره گیرد و رفاه و آسایش بیشتری را در اختیار استفاده‌کنندگان قرار بدهد تا در کنار بهره‌گیری از مسیرهای مناسب قابلیت‌های مناسبی برای بهره‌وری از تجارت و ترانزیت به وجود بیاورد.

تداوم بی‌توجهی به حوزه حمل‌ونقل ریلی و ترانزیت کالا آن‌هم در شرایطی که کشورهای همسایه با صرف هزینه‌های کلان و مدیریت منظم و یکپارچه به دنبال ربودن سهم ترانزیت کالا ایران در منطقه هستند، صحیح نیست. سیاست‌های یکپارچگی حمل‌ونقل باید در احکام و سیاست برنامه‌ها لحاظ شود، چراکه تدوین این سیاست‌ها در بحث ایمنی و حتی محیط‌زیست نیز تأثیرگذار است.

madanname.ir



یـادداشـت سر دبـیـر

Editorial Secretary

شیـوا نیـک وظیفـــه

اتخـاذ درک صحیـح از مفهـوم کـریـدور

توسعه زیرساخت تابعی از نرخ توسعه و رشد کشور است و فاکتور توسعه‌ی حمل‌ونقل با توجه به شرایط جغرافیایی ایران، نقش پررنگی در ارتقاء شرایط زیرساختی کشور دارد و عدم توجه به مزیت ترانزیتی در کشور به‌مثابه نادیده گرفتن این نعمت خدادادی است؛ در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم و مثبتی میان گسترش حمل‌ونقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی بیشتر وجود دارد، به‌عبارت‌دیگر همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی، میزان ارزش‌افزوده بخش حمل‌ونقل نیز افزایش می‌یابد و به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی بسته به توسعه بخش حمل‌ونقل نیز افزایش می‌یابد و فعالیت‌های حمل‌ونقل ازجمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی برای رشد و اقتصادی تحول به‌حساب می‌آید اگر امروزه در جهان از خدمات حمل‌ونقل تحت عنوان صنعت یاد می‌شود نشانه گستردگی و اهمیت این خدمات به‌عنوان حلقه اتصال صنایع با یکدیگر و عامل ارتباط میان بازارهای مصرف و بازارهای تولید است بر همین اساس است که همبستگی و پیوند میان نظام حمل‌ونقل و فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی جوامع آن‌چنان حساس و پیچیده است که کارشناسان اقتصادی صنعت حمل‌ونقل را به‌عنوان نیروی محرکه توسعه می‌دانند و کارآمدی و توانمندی آن را زمینه‌ساز توسعه پایدار می‌دانند، متأسفانه در ایران به میزانی که سیاست‌ها در راستای بهره‌برداری از منابع زیرزمینی بوده است، هیچ‌گاه در جهت بهره‌مندی از این مزیت پایدار به کار گرفته نشده است و در صورت غنیمت شناختن آن تهدیدپذیری ایران از تحریم‌ها کمتر می‌شود. این فرصت‌ها علاوه بر مزایای اقتصادی، امنیت و بقا کشور را می‌تواند بالقوه تأمین کند. به‌عنوان نمونه می‌توان به معافیت بندر چابهار از تحریم‌های آمریکا اشاره کرد که پس از مذاکرات افغانستان و هند با مقامات آمریکایی و نقشی که این بندر در توسعه اقتصادی افغانستان داشت از تحریم‌ها معاف شد به همین خاطر باید ظرفیت‌های ایران برای بهره‌مندی حداکثری از مزایای نقش‌آفرینی فعال در کریدورها شناسایی شود.

در فضای توسعه کریدورهای اقتصادی، بیشتر کشورها ازجمله ایران باهدف ایفای نقش در زنجیره ارزش جهانی و ایجاد درهم تنیدگی اقتصادی و سایر منافع برای اتصال به شبکه کریدورهـای پرمنفعـت اقدام می‌نمایند. پرواضح است که باید بین تعریف مفهوم «کریدور اقتصادی» و کریدور به‌مثابه مسیرهای ترانزیتی یک یا چندوجهی، به لحاظ مفهومی‌و عملکردی تفاوت قائل شد. الزاماً حضور یا عدم حضور کشورها در مسیرهای ترانزیتی به معنای ارتقای جایگاه یا تنزل جایگاه ژئواستراتژیک یک کشور نیست. زمانی مسیرهای ترانزیتی ارزشمند خواهند شد که وضعیت زنجیره ارزش و تولید در سطح منطقه و بین‌المللی باشند. از آغاز به کار دولت سیزدهم با توجه به اهمیت موضوع و ضرورت ارتقای جایگاه ژئوپلیتیک کشورمان، مسئله توسعه ترانزیت چندوجهی مدنظر وزارتخانه ذی‌ربط و دولت قرار داشته و اقدامات در راستای تقویت یا ایجاد کریدور اقتصادی هدف کشورمان به‌منظور ایفای نقش منطقه‌ای و بین‌المللی در کنار بسترسازی داخلی در دستور کار قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد ایران برای داشتن زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیکی از شمال تا جنوب و از شرق تا غرب به دانش فنی و مهندسی و احداث پـروژه‌هـای زیرساختی، فرصت‌های برجسته و بی‌بدیل برای جـذب سرمایـه‌گذاری در طـرح‌های تکمیل و توسعه زیرساخت‌ها، تعریف پروژه‌های مشترک یا چندجانبه نیاز دارد. باید در نظر داشت که با توجه به بلوک‌بندی‌های بین‌المللی و تحولات در روابط قدرت‌های بزرگ، هیچ‌یک از کشورها خود را محدود به یک مسیر ترانزیتی نمی‌نمایند؛ پس در تعریف کریدور اقتصادی باید جذابیت‌های اقتصادی نهفته باشد که ایران را به نقطه‌ای لازم العبور تبدیل نماید که مسئله اصلی در آن اتخاذ درک صحیح از مفهوم کریدور است؛ عمدتاً کریدور به مسیر حمل‌ونقلی اطلاق می‌شود اما در حقیقت کریدور یک مفهوم است که با ماهیتی پویا و چندبعدی ارتباطات شبکه‌ای بین نقاط اتصال مشخص را فراهم می‌آورد. این ارتباطات اقتصادی، فرهنگی، تجاری و دیجیتالی است و صرفاً به زیـرساخـت‌های حمل‌ونقلی محـدود نمی‌شود. به نظر می‌رسد ایران می‌بایست با بازنگری ذهنیت، مواضع و درک واقع‌بینانه از شرایط ژئوپلیتیک منطقه بر اساس منافع ملی در دیپلماسی حمل‌ونقلی خود تحول ایجاد کند تا بتواند حتی‌المقدور بیشترین و پایدارترین منفعت را از مزیت‌های طبیعی و نسبی کشور تأمین کند.

madanname.ir



یادداشتی از دکتر امرایی، مدیرعامل فولاد سنگان؛

ضعف زیرساخت حمل ریلی و جاده‌ای مانع تولید

صنعت فولاد را باید یکی از صنایع کلیدی و تأثیرگذار در اقتصاد کشورها دانست. بررسی شاخص‌های مؤثر بر تولید ناخالص داخلی کشورها حاکی از اثرگذاری مستقیم این صنعت بر رشد و توسعه اقتصادی است. از آنجا که پویایی این صنعت در گرو رشد و توسعه زیرساخت‌ها است؛ در یک رابطه دوسویه، هم از فرآیند توسعه تأثیر می‌پذیرد و هم بر آن اثر می‌گذارد. یکی از معضلات صنعت کشور که باعث تحمیل هزینه‌های بسیار به صنعت و اقتصاد گردیده است ضعف زیرساخت‌ها در حوزه حمل و نقل و انرژی است که موجب اتلاف هر چه بیشتر سرمایه و زمان گردیده است. فاصله جغرافیایی میان معدن و صنایع بالاسری با صنایع میانی از یک سو و ضعف سیستم حمل و نقل از سوی دیگر منجر به افزایش هزینه‌ها گردیده است. از طرفی جانمایی و احداث کارخانه‌های میانی در اقلیم نامناسب، مشکلات محیط‌زیستی ایجاد نموده است. در منطقه سنگان نیز از کمبودهای جدی ضعف در زیرساخت‌های حمل ریلی و جاده‌ای است، به طوری که اگر زیرساخت‌های لازم برای ارسال محصول در حد قابل قبولی باشد، ضمن اینکه ارسال گندله تولیدی با سرعت بیشتری امکان‌پذیر می‌شود در روندی سلسه‌وار به تولید بیشتر این معدن تأثیرگذار است.

اگر این مشکلات گریبان‌گیر فولاد سنگان نباشد، با توانمندی‌های نیروی انسانی و قابلیت‌های فنی، توانایی عبور از ظرفیت ۵ میلیون تن گندله را داریم.

فولاد سنگان اقدام به خرید و استقرار ماشین‌آلات حمل و نقلی و تجهیز ناوگان حمل و نقل نیز کرده است که استقرار و بهره‌برداری از این تجهیزات با سرمایه‌گذاری ۱۰۵ میلیون دلاری در دستور کار شرکت قرار گرفته است و این ناوگان خریداری و بخشی از آن در سایت مستقر شده اند. با خرید این تجهیزات حمل و نقل معدنی بخشی از چالشهای ناشی از کمبود تجهیزات حل خواهد شد که تأثیر مهمی‌بر رشد تولید شرکت خواهد داشت. برای تحقق اهداف سند چشم انداز نیازمند افزایش حمل و نقل ریلی تا ۱۰۵ میلیون تن و حمل جاده‌ای و دریایی هر کدام تا ۵۰ میلیون تن در سال هستیم در حالی که در سال ۱۴۰۰ ظرفیت حمل مواد معدنی از طریق خطوط ریلی حدود ۴۵ میلیون تن بوده است و برای سال ۱۴۰۴ باید به بیش از ۷۹ میلیون تن در بخش معدنی برسد. دستیابی به چنین هدفی نیازمند تلاش دوچندان و برنامه‌ریزی دقیق می‌باشد.

در حال حاضر فولاد سنگان خواف محصولات با کیفیت بالا تولید می‌کند که در نتیجه با اخذ مجوز صادرات، به زودی در بازارهای خارجی نیز محصولات معدنی عرضه خواهد شد. این موضوع سبب می‌شود نگاه ما به نحوه مراودات با شرکتها جدی تر باشد. استفاده از دستاوردهای انقلاب صنعتی نسل سوم و چهارم در استخراج معادن و تجهیز ناوگان حمل و نقل موادمعدنی، لازمه رشد استخراج، اشتغال‌زایی، ایجاد ارزش‌افزوده و جلوگیری از خام‌فروشی با فرآوری موادمعدنی است.

madanname.ir



قالیباف رئیس مجلس شورای اسلامی مطرح کرد:

باید قدرت نه گفتن به تصمیم‌هایی که موجب هدر رفت منابع می‌شود را داشته باشیم/ حمل‌ونقل کشور نیازمند تحول است

به گفته رئیس مجلس شورای اسلامی باید به اصلاح شبکه حمل‌ونقل و نوسازی این ناوگان به‌عنوان موضوعی ملی و برجسته نگاه کنیم.

دکتر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی عنوان کرد: سالیان سال است که در نشست‌ها و جلسات متعدد در بخش دولتی و خصوصی، مشکلاتی مطرح و راهکارهایی در مواجه به آن ارائه می‌گردد و همین موضوعات هر سال تکرار می‌گردد این بدین معناست که این مشکلات همچنان پابرجا است.

وی افزود: در این خصوص باید چاره‌اندیشی شود چرا که موضوع ملی و مدیریتی است. این بحث‌ها در محافل مختلفی مطرح شده اما گامی‌به سمت آن برداشته نشده است، بلکه پسرفت هم کرده‌ایم، هیچ ربطی هم به بحث‌های سیاسی ندارد و موضوعات مدیریتی و ملی است.

رئیس مجلس شورای اسلامی ادامه داد: بخش خصوصی و دولتی باید به یک زبان مشترک برسد. اگر کاری زمین مانده است از دو حال خارج نیست یا اراده آن وجود ندارد و یا فهم آن وجود ندارد. همه ما می‌دانیم که استهلاکمان بیشتر از سرمایه‌گذاری‌مان است. هم بخش خصوصی و هم بخش دولتی می‌داند که در سال چندین میلیارد دلار از کشور خارج می‌شود. این موضوع یا به علت ندانم‌کاری دولت به معنی عام آن است یا اشکال در بخش خصوصی است و غیر از این دو حالت نمی‌تواند باشد.

رئیس قوه مقننه تصریح کرد: برای رسیدن به رشد ۸ درصدی باید بر اساس سیاست‌ها پیش برویم و تورم را تک‌رقمی‌کنیم. به دوستانمان هم در دولت و هم به شورای نگهبان در بررسی برنامه هفتم این نکته را اشاره کردم که رشد ۸ درصدی حتماً یک سقف سرمایه‌گذاری دارد که باید سرمایه‌گذاری کنیم تا به مباحث پوچ گرفتار نشویم.

قالیباف در ادامه مشخصاً در خصوص بحث حمل‌ونقل خاطرنشان کرد: ترانزیت قبل از اینکه جنبه اقتصادی داشته باشد، جنبه امنیت ملی و قدرت بازدارندگی دارد و فرصت‌های بزرگ برای کشور تولید می‌کند. گاهی اوقات سیاست‌گذاری ما غلط است. هم‌اکنون از هرکسی بپرسید ریل مهم است یا جاده، همه می‌گویند ریل اما اگر نگاهی به دهه‌های گذشته بیاندازیم بین ریل و جاده، سرمایه را به جاده سوق داده‌ایم. حالا هم که در ریل سرمایه‌گذاری کردیم، امروز حدود ۱۴ هزار کیلومتر ریلی داریم که قطار روی آن حرکت می‌کند اما در جاهایی گره ترافیکی داریم و در برخی از مسیرها نیز هرچند روز یک‌بار شاید یک قطار حرکت کند. بررسی‌ها نشان می‌دهد از این ۱۴ هزار کیلومتر حدود ۴ هزار کیلومتر آن هیچ تأثیری در حوزه بهره‌وری در کشور ندارد و احداث آن ضرورتی نداشته است. سرمایه را جایی بردیم که برگشت سرمایه ندارد. اگر این ۴ هزار کیلومتر را درست هزینه کرده بودیم، آیا امروز در کریدور شمال تا جنوب می‌ماندیم؟ امروز در برنامه هفتم متمرکز شدیم ۳ هزار و ۲۰۰ کیلومتر در حوزه کریدور شمال‌جنوب و شرق‌غرب سرمایه‌گذاری کنیم. ما قبلاً سرمایه‌گذاری کردیم، ولی خط‌آهن را اشتباه می‌بردیم و در همه شهرها این‌قدر قطار می‌ایستند که سرعت قطار باری ما از سرعت حرکت دوچرخه هم کمتر است.

ما امکانات و سرمایه داریم اما درست استفاده نکردن از آن‌ها مشکل اساسی ماست. با کاغذبازی، جلسات تکراری و فرصت گذاری بی‌دلیل آن را از دست می‌دهیم.

رئیس قوه مقننه تأکید کرد: ما امکانات و سرمایه داریم اما درست استفاده نکردن از آن‌ها مشکل اساسی ماست. با کاغذبازی، جلسات تکراری و فرصت گذاری بی‌دلیل آن را از دست می‌دهیم. امروز نیازمند تصمیمات شجاعانه هستیم، باید قدرت نه گفتن به تصمیم‌هایی که موجب هدررفت منابع می‌شود را داشته باشیم. با کنار هم بودن و تنظیم یک برنامه جامع می‌توان موجب رشد اقتصاد شد ولی به شرطی که بخش خصوصی و دولتی به یک فهم مشترک برسند و برای آن تلاش کنند.

madanname.ir



دهقانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح کرد:

اندر خم یک کوچه مانده‌ایم

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، وزارت صمت را یکی از عوامل مخل وضعیت حمل‌ونقل ریلی کشور می‌داند چراکه درگیر روزمرگی و حل مشکلات حوزه به‌صورت درمان موقت است.
الله‌وردی دهقانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با بیان این‌که هنوز در حوزه حمل‌ونقل ریلی اندر خم یک کوچه هستیم، گفت: اگر به دنبال تغییر و اصلاح این وضعیت هستیم باید زیرساخت‌ها را برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و سرمایه‌گذاری درست ایجاد کنیم.
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی بیان کرد: وضعیت حمل‌ونقل ریلی ما قابل گفتن نیست و ما واقعاً حرفی در این زمینه نداریم، حمل‌ونقل در دنیا بر پایه ریل است و کشورها به سمت استفاده از قطارهای سریع‌السیر رفته‌اند اما ما هنوز در این حوزه اندر خم یک کوچه هستیم.
دهقانی افزود: متأسفانه وزارتخانه دو سال است که دچار روزمرگی است و برنامه، هدف و خلاقیتی ندارد، این یعنی این‌که ما نمی‌خواهیم تلاش کنیم چگونه مشکلات این صنعت را حل کنیم، وضعیت را بهبود ببخشیم و بازآفرینی و نوسازی کنیم؛ بنابراین این مشکلات بوده و هست و با این دست‌فرمانی که به جلو می‌رویم باز هم وجود خواهد داشت.
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: اگر به دنبال تغییر و اصلاح این وضعیت هستیم باید زیرساخت‌ها را برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و سرمایه‌گذاری درست ایجاد کنیم و منابع مادی و توان علمی کشور را به خدمت بگیریم.



madanname.ir

نگاه رئیس جمهور به بحث حمل و نقل ریلی



چندی پیش ابراهیم رئیسی رئیس جمهور ایران در آیین آغاز رسمی عملیات اجرایی پروژه راه آهن مشهد بیرجند زاهدان این پروژه را یکی از مهم ترین مسیرهای ریلی کشور دانست که در رأس مسیرهای اصلی راه آهن کشور قرار می‌گیرد. به گفته رئیس جمهور با تامین اعتبارات مورد نیاز و تعیین کار بین پیمانکاران، پیش بینی می‌شود از زمان تعیین شده برای بهره‌برداری این خط آهن، این پروژه زودتر به بهره‌برداری برسد و راه‌اندازی راه آهن زاهدان - بیرجند - مشهد، گره گشای مسائل مهمی در جابه جایی مسافر و بار کشور و همچنین اتصال شمال به جنوب کشور خواهد بود؛ ضمن اینکه او دستور آغاز رسمی عملیات احداث خط آهن نهبندان بیرجند قاین یونسی را به عنوان بخشی از کریدور شمال_جنوب که از چابهار تا سرخس امتداد دارد، صادر کرد. همچنین وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه بخش دیگری از کریدور شمال جنوب با راه آهن مشهد - بیرجند - زاهدان تکمیل می‌شود، اعلام کرده بود این پروژه در ۲۳ قطعه با اعتباری بالغ بر ۱.۷ میلیارد یورو اجرا خواهد شد و در مجموع دارای ۳۹ ایستگاه است.

لازم به ذکر است پهنه شرقی ایران شامل استان‌های خراسان شمالی، رضوی، جنوبی، سیستان و بلوچستان، کرمان و شرق استان هرمزگان از دیرباز در مقایسه با پهنه غربی ایران از تراکم جمعیتی کمتر و رونق کمتر در فعالیتهای اقتصادی و صنعتی و تجاری برخوردار بوده و همواره در مطالعات آمایشی (حتی مطالعات آمایشی قبل از انقلاب)، موضوع لزوم تامین زیر ساخت‌ها به منظور کمک به رونق فعالیتهای اقتصادی

بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، موضوع محرومیت‌زدایی در توسعه شرق ایران مد نظر مسئولان کشور بوده و از این منظر نیز به مسئله توسعه زیرساخت‌های اصلی در این منطقه توجه شده است.

و استقرار بیشتر جمعیت در پهنه شرقی ایران مد نظر سیاست گذاران کشور بوده است. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی نیز، موضوع محرومیت زدایی در توسعه شرق ایران مد نظر مسئولان کشور بوده و از این منظر نیز به مسئله توسعه زیرساخت‌های اصلی در این منطقه توجه شده است. آغاز جنگ تحمیلی و تهدید بنادری مانند خرمشهر و بندر امام خمینی، لزوم توجه بیشتر به سواحل جنوب شرقی کشور به منظور تامین بخشی از نیازهای واردات و صادرات کشور را به امری اجتناب ناپذیر تبدیل کرد و از همان زمان با تشکیل هیات سه نفره چابهار و عملیاتی نمودن اسکله‌های چابهار هر چند با ظرفیتی محدود، توسعه بندر چابهار به عنوان یکی از اولویتهای بخش حمل و نقل کشور تبدیل شد.

نهایتا، با گذشت بیش از ۳۰ سال از آغاز اجرای طرحهای توسعه ای در چابهار شامل بنادر شهید کلانتری و شهید بهشتی، ظرفیت تخلیه و بارگیری در این بندر به بیش از هشت میلیون تن در سال رسید، اما مشکل اصلی که به نوعی مانع اصلی استفاده از ظرفیت این بندر در نظر گرفته



می‌شود، موضوع ضعف اتصالات جاده ای و ریلی چابهار است.

به همین منظور علاوه بر موضوع به‌سازی راهها و ارتقاء ظرفیت آنها، موضوع ایجاد خط راه آهن به منظور فراهم کردن اتصال ریلی بندر چابهار به شبکه ریلی کشور، به یکی از اولویت‌های بخش حمل و نقل کشور تبدیل شد. از سوی دیگر، تغییر در آرایش سیاسی و اقتصادی منطقه از جمله جنگ‌های مختلف در افغانستان و استقلال کشورهای آسیای میانه از شوروی سابق در دهه ۱۹۹۰، موضوع ارائه خدمات ترانزیتی به کشورهای مزبور با استفاده از ظرفیت بندر چابهار را که در قالب کریدور ترانزیتی شرق کشور معروف شد، به موضوع کلان و سیاستی تبدیل کرد.

کلیه موارد فوق باعث شد که احداث راه آهن چابهار زاهدان که عملا اتصال چابهار را به شبکه ریلی کشور فراهم می‌کند، به صورت ویژه در کانون توجه مراجع مختلف داخلی و حتی بین‌المللی خصوصا هندی‌ها که به دنبال ایجاد مسیری مطمئن برای رسیدن به افغانستان و آسیای میانه با دور زدن پاکستان بوده اند، قرار گیرد و تامین مالی آن نیز علی رغم محدودیتهای مختلف پیش روی کشور، انجام شده و با استفاده از ظرفیت‌های فنی و مهندسی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) اجرای آن با سرعتی بیش از سایر پروژه‌های ریلی کشور، عملی گردد. امروزه، ضمن فراهم شدن امکان بهره برداری از قطعه زاهدان - خاش در این مسیر ریلی راهبردی، سایر قطعات آن نیز (خاش - ایرانشهر - چابهار)، با پیشرفت فیزیکی بیش از ۶۰ درصد زیرسازی در دست اجرا است. در ادامه، مسیر راه آهن چابهار زاهدان و به منظور تامین اتصالات مناسب با کشورهای همسایه، موضوع احداث راه آهن زاهدانزابل نهبندان بیرجند مشهد نیز مطالعه و در قالب طرحی مجزا تعریف و اجرایی شد، که از جمله مهمترین اهداف و مزایای آن به موارد زیر می‌توان اشاره کرد:

تکمیل کارکرد بندر چابهار و راه آهن چابهار زاهدان از طریق اتصال کریدور مزبور به مبادی مرزی نظیر میلک (با مناطق جنوب غربی افغانستان)، شمتیغ (با مناطق شمال غربی افغانستان) و سرخس (در مرز ایران و ترکمنستان و دروازه ورود ایران به آسیای میانه) و تضمین افزایش بار جذب شده به کریدور مزبور و افزایش درآمد زایی مسیر مذکور و اقتصادی‌تر کردن سرمایه‌گذاری انجام شده در زیرساخت‌های ذکر شده به واسطه ایجاد مسیر مستقیم از چابهار به مبادی مرزی نامبرده و با فاصله کمتر در مقایسه با مسیر بندرعباس به مرزهای مذکور در پرتو جذب بار حداکثری و صرفه مقیاس در ارائه خدمات حمل و نقل و ترانزیتی با قیمتهای رقابتی.

فراهم ساختن امکان واردات بسیاری از اقلام مورد نیاز استان‌های شرقی کشور از طریق بندر چابهار و انتقال آن به مراکز استانهای خراسان رضوی، خراسان جنوبی و سیستان و بلوچستان از طریق راه آهن چابهار - زاهدان - بیرجند - مشهد و کاستن اتکای اقتصاد ایران به بندر عباس (بندر شهید رجایی) و بندر امام خمینی و تبدیل بندر چابهار به یکی از مبادی اصلی ورود و خروج کالا به کشور و ایفای نقش آن به عنوان یک بندر اقیانوسی در خارج از محدوده خلیج فارس و تنگه هرمز و تبدیل آن به مرکز خدمات لجستیکی در جنوب شرق ایران.

ایجاد زیرساخت ریلی مناسب به منظور تسهیل صادرات استان‌های خراسان رضوی، خراسان جنوبی و سیستان و بلوچستان از طریق بندر چابهار خصوصا برای بارهای ریل پسند نظیر محصولات معدنی و تاثیر این امر (استفاده از راه آهن) در کاهش هزینه حمل و نهایتا کاهش قیمت تمام شده محصولات صادراتی ایران برای عرضه در بازارهای هدف صادراتی.

شایان ذکر است که برای تکمیل این هدف و تحقق بهینه آن، ضرورت ایجاد برخی خطوط آنتنی به منظور اتصال ریلی مراکز واقع در پیرامون خط ریلی اصلی می‌تواند بسیار راهگشا و موثر باشد و ضروری است که نسبت به این امر نیز در سطوح مختلف ملی و استانی توجه لازم صورت گیرد.

تقویت هم پیوندی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی میان استان‌های شرقی ایران (خصوصا سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی) با اقتصاد ملی و بین‌المللی و بدین ترتیب گسترش سایر فعالیت‌ها و بخش‌های



madanname.ir



اقتصادی، تولیدی و خدماتی نظیر انبارداری، بسته‌بندی، خدمات بانکی، گردشگری و هتلداری، بازاریابی، صنایع تبدیلی، صنایع دستی، فناوری اطلاعات و ارتباطات و... که مسلما با بهبود فضای سرمایه‌گذاری در استانهای شرقی ایران، در ایجاد اشتغال پایدار و درآمد زایی در استانهای مزبور و ارتقاء سطح رفاه و زندگی ساکنین مناطق مذکور تاثیرگذار خواهد بود.

کمک به بین‌المللی شدن بندر چابهار به عنوان یکی از بنادر مطرح در زنجیره تامین جهانی از طریق همکاری با سایر کشورها نظیر هند، عمان، امارات و حتی عربستان سعودی با ایجاد کریدورهای تجاری و ترانزیتی و جذب خطوط لاینر از شرکت‌های بزرگ کشتیرانی جهانی و یا سرمایه‌گذاری پورت اپراتورها برای سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی و تجهیزاتی در بندر شهید بهشتی چابهار.

جذب بیشتر بارهای ترانزیتی آسیای میانه (شامل پنج کشور محصور در خشکی ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان و تاجیکستان) اعم از صادرات کشورهای مزبور و واردات آنها در قالب کریدور سرخس_چابهار خصوصا در مسیر هند_آسیای میانه و نیز مسیر امارات_آسیای میانه یا عمان_آسیای میانه و تقویت هم پیوندی اقتصادی میان ایران با کشورهای مزبور که البته قبلا نیز در قالب مواردی مانند توافقنامه عشق آباد (میان ایران، عمان، ترکمنستان، ازبکستان و قطر در سال ۲۰۱۱ منعقده شده) تعریف شده‌اند.

امکان ارائه خدمات بیشتر ترانزیتی به روسیه با توجه به اتصال ریلی کشورهای آسیای میانه به راه آهن سراسری روسیه و نیز با توجه به تلاش روسیه برای ایجاد مسیرهای جدید تجاری برای واردات و صادرات خود خصوصا بعد از آغاز جنگ اوکراین و ایجاد محدودیت برای واردات و صادرات مسکو از طریق مسیر سنتی کشتیرانی در دریای سیاه. این امر هم اکنون نیز از طریق مسیر ریلی روسیه_قزاقستان_ترکمنستان_ایران و عمدتا از طریق مسیر ریلی اینچه برون به بندر

کریدور ترانزیتی شرق ایران علاوه بر مزایای داخلی و منطقه‌ای، مصداق بارزی از دیپلماسی اقتصادی در منطقه غرب آسیا، آسیای میانه و جنوب آسیا محسوب می‌شود که می‌توان با برنامه‌ریزی و بازاریابی مناسب و استفاده کارآمد از ظرفیت‌های آن در جذب بار به آن، این مسیر را به یکی از گذر گاه‌های ترانزیتی مهم در جهان تبدیل کرد.



عباس صورت می‌گیرد. اما، در آینده و با اتصال ریلی چابهار به شبکه راه آهن امکان انتقال بخشی از بار مزبور به بندر چابهار نیز علاوه بر بندرعباس میسر خواهد شد که با توجه به تمایل طرف هندی به چابهار و نیز حجم مراودات میان روسیه و هند، ظرفیت مناسبی را برای ایران جهت ارائه خدمات ترانزیتی در کریدور تجاری هند - روسیه فراهم خواهد کرد.

کمک به توسعه مناطق غربی افغانستان با استفاده کشور مزبور از زیرساخت‌های ریلی و بندری ایران به منظور رسیدن کابل به آبهای آزاد و تقویت همکاری‌های متقابل میان ایران و افغانستان و تاثیر آن بر کاهش زمینه‌های احتمالی اختلاف زا میان دو کشور. با در نظر گرفتن پتانسیل‌های معدنی کشور افغانستان و مزیت راه آهن برای حمل مواد معدنی، مسیر مزبور می‌تواند نقش مهمی‌برای صادرات افغانها داشته باشد.

کریدور ترانزیتی شرق ایران علاوه بر مزایای داخلی و منطقه‌ای، مصداق بارزی از دیپلماسی اقتصادی در منطقه غرب آسیا، آسیای میانه و جنوب آسیا محسوب می‌شود که می‌توان با برنامه‌ریزی و بازاریابی مناسب و استفاده کارآمد از ظرفیت‌های آن در جذب بار به آن، این مسیر را به یکی از گذر گاه‌های ترانزیتی مهم در جهان تبدیل کرد.

تعلل در انجام این امر و بی دقتی و بی توجهی به تحولات پویای اقتصادی، سیاسی و بین‌المللی جهان امروز، می‌تواند منجر به ایجاد، تقویت و تثبیت مسیرهایی شود که هر یک از آنها می‌توانند رقیبی برای مسیرهای ایران محسوب شده و علاوه بر خسران اقتصادی، از منظر سیاسی نیز موجب به حاشیه رانده شدن ایران در عرصه اقتصاد و تجارت جهانی گردند.

مسلما و یقینا مسیر ترانزیتی چابهار با رویکرد لجستیکی و حمل و نقل ترکیبی از چنان اهمیتی برخوردار است که توجه بسیاری از کشورها اعم از کشورهای همسو و منتفع و حتی کشورهای رقیب را به خود جلب کرده و هر یک در خصوص آن اظهار نظرهای متفاوت و خط مشی‌های گوناگونی را وضع و اتخاذ نموده‌اند.



علی جدی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح کرد:

هیچ بخشی مانع واردات لکوموتیو نیست

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی معتقد است یکی از چالش‌های حوزه حمل و نقل ریلی تعداد لکوموتیوهاست که پاسخگوی نیاز داخل نبوده و مسئولین درصدد رفع آن هستند و در این میان همکاری با بخش خصوصی هم مسیر درستی را طی کرده کما اینکه شاهد بهبود تولید در این حوزه به‌واسطه ورود بخش خصوصی هستیم. به گفته وی هیچ بخشی مانع واردات لکوموتیو نیست و مسئله خاصی در این زمینه وجود ندارد.

از مهم‌ترین مباحثی که در حوزه حمل و نقل ریلی با آن درگیر هستیم تعداد لکوموتیو بوده که به میزان نیاز نداشته‌ایم و زیرساخت‌هایی هم که باید در بعضی بخش‌ها انجام می‌شده محقق نشده و در نتیجه تولید داخل پاسخگو نبوده است.

علی جدی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با تاکید بر این موضوع عنوان کرد: وقتی مپنا به تعداد مورد نیاز امکان تولید ندارد و تحویل به موقعی با توجه به نیاز کشور ندارد، برای رفع نیاز کشور باید به واردات روی آوریم.

وی تشریح کرد: از مهم‌ترین مباحثی که در حوزه حمل و نقل ریلی با آن درگیر هستیم تعداد لکوموتیو بوده که به میزان نیاز نداشته‌ایم و زیرساخت‌هایی هم که باید در بعضی بخش‌ها انجام می‌شده محقق نشده و در نتیجه تولید داخل پاسخگو نبوده است. بخشی از تولید داخل را شرکت مپنا شروع و تأمین کرده اما باز به تعداد نیاز نبوده است. اخیراً اطلاع دارم شهرداری تهران برای مترو و وزارت راه هم برای راه‌آهن دنبال یک قراردادی برای واردات تعدادی لکوموتیو هستند.

جدی افزود: هیچ بخشی مانع واردات لکوموتیو نیست و مسئله خاصی در این زمینه نداریم قطعاً برای رفع نیاز کشور باید واردات انجام دهیم.

وی در خصوص نقش بخش خصوصی در توسعه حمل‌ونقل ریلی نیز گفت: در بحث حمل‌ونقل عمومی‌باید بخش خصوصی را فعال کنیم که نقطه قوت دولت است. دولت باید بیشتر به دنبال این قضیه باشد که برای بخش خصوصی جذابیت ایجاد کند و آن‌ها بتوانند وارد شوند و خدمات ارائه دهند. در حوزه ریلی، بخش خصوصی بسیار فعال است و از زمانی که این بخش فعال شده حمل‌ونقل ریلی ما کیفیت بهتری پیدا کرده است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: این‌که بگوییم راه‌آهن برای بخش خصوصی فعال در این حوزه، محدودیت ایجاد کرده قطعاً منطقی نیست و این موضوع مخالف سیاست‌های کلی نظام، رهبری و ریاست جمهوری است، باید ببینیم این موضوع چقدر واقعیت دارد که محدودیت ایجاد کرده یا مشوق بوده است.

این نماینده مجلس در پایان گفت: دولت باید مشوق فعالیت بخش خصوصی در حمل‌ونقل ریلی و حتی برای خرید لکوموتیو و واگن باشد. باید به سمتی برویم که از ظرفیت بخش خصوصی در این زمینه استفاده کنیم.

madanname.ir



شاکری، عضو کمیسیون عمران مجلس مطرح کرد:

رقبا به دنبال حذف مزیت اقتصادی ما هستند

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، حمل‌ونقل ریلی را به‌عنوان یک محور اساسی در برنامه هفتم توسعه می‌داند که به‌شدت هم موردتوجه است.
وی معتقد است مطابق با این برنامه برای ۷ سال آینده قطعات باقی‌مانده از کریدورهای شمال، جنوب و شرق، غرب تکمیل خواهد شد تا هرچه زودتر یک خط اقتصادی و ریلی قوی برای ارتباط کشورهای شمال ایران به دریای آزاد جنوب ایران ایجاد شود و همچنین کشورهایی که می‌خواهند از شرق و غرب کالا و مسافر را از مسیر ایران که نزدیک‌ترین مسیر در منطقه می‌شود انتقال بدهند فراهم شود.
شاکری، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی بیان کرد: رقبای ما به‌شدت در تلاش و در حال ایجاد طرح‌های ثانویه‌ای هستند که شاید بتوانند مسیرهای دیگری را جایگزین کنند که این موضوع یک مقداری هم با خباثت آمریکا همراه است با این هدف که بتواند مزیت اقتصادی کشور ما را کم کند، البته این طرح تابه‌حال موفق نبوده، اما تلاش‌های مذبوحانه‌ای از سوی آن‌ها همچنان صورت می‌گیرد.
اقبال شاکری در خصوص اهمیت صنعت حمل‌ونقل ریلی بر میزان توسعه اقتصادی کشور بیان کرد: حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یک محور اساسی در برنامه هفتم توسعه دیده شده و به‌شدت هم موردتوجه است. به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده‌ایم که برای پنج تا هفت سال آینده قطعات باقی‌مانده از کریدورهای شمال، جنوب و شرق، غرب تکمیل شود تا هرچه زودتر بتوانیم یک خط اقتصادی و ریلی قوی را برای ارتباط کشورهای شمال ایران به دریای آزاد جنوب ایران و همچنین کشورهایی که می‌خواهند از شرق و غرب کالاهایشان و مسافرانشان را از مسیر ایران که نزدیک‌ترین مسیر در منطقه می‌شود انتقال بدهند را فراهم کنیم.
وی ادامه داد: برنامه ما این است که هر چه زودتر بتوانیم خطوط ریلی اصلی کشور و همین‌طور کریدور شمال، جنوب و شرقی و غربی را که قطعاتی از آن‌ها انجام شده و قطعاتی باقی‌مانده را طی برنامه ۵ ساله به سرانجام برسانیم و به‌خصوص برای حمل کالا استفاده کنیم. ضمن این‌که با کمبودهایی هم در این بخش مواجهیم، اتصالات مرزی برقرار شده و باید قطعات میانی را هرچه زودتر تکمیل کنیم.
عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: در حال حاضر استقبال بسیار زیادی از طرف کشورهای مختلف حتی کشورهایی که گاهی مواقع با رقبای ما همکاری می‌کردند ایجاد شده و تمایلشان به سمت ایران بیشتر شده، باید از این موقعیت استفاده کنیم و از ظرفیت ترانزیتی کشورمان حداکثر بهره‌برداری را داشته باشیم.
شاکری در پاسخ به سؤالی در خصوص وضعیت فعلی راه‌آهن و میزان مشارکت بخش خصوصی در حوزه ریلی گفت: در کلیه برنامه‌های عملیاتی حمل‌ونقل قطعاً باید بخش خصوصی وارد شود و حداکثر استفاده را از ظرفیت این بخش داشته باشیم، در بخش حاکمیتی هم دولت باید خودش را نشان بدهد، چه در بخش هوایی، چه زمینی و ریلی بخش حاکمیتی دست دولت است و این دو باید از هم تفکیک شوند.
این نماینده مجلس درباره اختصاص بودجه ناکافی به شرکت راه‌آهن نیز گفت: در این رابطه علاوه بر بودجه‌های سنواتی بحث‌هایی مانند تهاتر نفت را هم پیش‌بینی کرده‌ایم.

برنامه ما این است که هر چه زودتر بتوانیم خطوط ریلی اصلی کشور و همین‌طور کریدور شمال، جنوب و شرقی و غربی را که قطعاتی از آن‌ها انجام شده و قطعاتی باقی‌مانده را طی برنامه ۵ ساله به سرانجام برسانیم.



نتایج توسعه صنعت فولاد بدون توجه به اصول توسعه پایدار؛

توسعه حمل‌ونقل ریلی الزامی در مسیر توسعه پایدار

با توجه به اهمیت استراتژیک صنعت فولاد وابسته به وجود ذخایر غنی معدنی و انرژی در کشور و جایگاهی که برای آن تعریف شده است، ملزم به حرکت در مسیر توسعه پایدار هستیم تا از تمام ظرفیت‌های موجود به اقتصادی‌ترین شکل ممکن استفاده نماییم. بر همین اساس نیز در افق ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری و واحدهای صنعتی مختلفی در کشور برای تحقق این هدف احداث شده‌اند که تداوم تولید آن به‌واسطه تأمین مواد اولیه و انرژی و فراهم کردن بازار مصرف داخل و خارجی و توسعه زیرساخت‌هایی همچون حمل‌ونقل ریلی، حاصل خواهد شد و مستلزم حرکت در مسیر توسعه پایدار و همچنین توجه درست به جنبه‌های محیط‌زیستی و همچنین اجتماعی است. چنانچه تمام الزامات یادشده فراهم گردد می‌توان به تداوم تولید و توسعه این صنعت در شرایط پایدار امید داشت.

اهداف سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ در صنعت فولاد کشور

دستیابی به تولید ۵۵ میلیون تن فولاد خام و کسب رتبه هفتم دنیا در این بخش در شرایطی برای کشور یک دستاورد محسوب می‌شود که صادرات حداکثری محصولات فولادی، بومی‌سازی تکنولوژی‌های روز دنیا، تکمیل زنجیره ارزش فولاد، حذف خام فروشی مواد اولیه و توسعه فعالیت‌های اکتشافی در راستای توسعه ذخایر معدنی را با برنامه‌ریزی همسو با این هدف پیگیری نماید. تولید ۵۵ میلیون تنی فولاد در شرایطی که بازار هدف آن تعیین نشده باشد به‌جز زیان برای کشور نتیجه‌ای نخواهد داشت.

در افق ۱۴۰۴، تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری شده اما ظرفیت مصرف این حجم از فولاد در کشور ما وجود ندارد.

توسعه همه‌جانبه؛ یک ضرورت

صنعت فولاد کشور در سال‌های اخیر روند رو به رشدی را به‌ویژه در بخش بالادستی و میانی زنجیره از آن خود کرده است که برای تحقق تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در افق ۱۴۰۴ و تداوم آن طی سال‌های آینده، با کمبودهایی روبه‌رو هستیم که سبب شده توسعه پایدار صنعت فولاد کشور با اما و اگرهایی مواجه باشد. نیل به این هدف نیازمند سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی در صنایع بالادستی این زنجیره شامل اکتشاف و استخراج سنگ‌آهن و همچنین توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی، آب، برق، گاز و تأمین سایر تجهیزات معدنی است. در همین حال جانمایی نادرست و احداث واحدهای فولادی در مناطق خشک و مرکزی کشور و چالش تأمین آب موردنیاز این صنایع را ایجاد کرده است که از دیگر مواردی است که توسعه پایدار این صنعت را با چالشی جدی مواجه می‌کند و طرح انتقال آب و توسعه حمل ریلی می‌توان بخشی از آن را پوشش داد. در افق ۱۴۰۴، تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری شده اما ظرفیت مصرف این حجم از فولاد در کشور ما وجود ندارد؛ بنابراین یکی از الزامات تولید واحدهای این صنعت با تمام ظرفیت، صادرات و فروش محصولات به

madanname.ir



شرح	وضعیت آتی تا ۱۴۰۴
سنگ آهن	۵۰،۰۰۰
کنسانتره آهن	۱،۴۰۰
گندله آهن	۱،۴۰۰
آهن اسفنجی	۲،۴۰۰
شمش فولادی	۴۰۰
مقاطع فولادی	۱،۰۴۰۰

بازارهای جهانی است. هرچند فروش این محصولات در بازارهای جهانی باید همگام با تأمین نیاز داخلی باشد. حضور در بازارهای جهانی به‌عنوان پیش‌شرطی در مسیر توسعه صنایع شناخته می‌شود. صنعت فولاد نیز از این قاعده مستثنا نیست. توجه به این نکته ضروری به نظر می‌رسد که صادرات و فروش خارجی یک محصول در بازار بین‌المللی از اهمیت ویژه‌ای در مسیر تداوم تولید و توسعه آن برخوردار است. بازار داخلی ما از منظر سرانه مصرف فولاد اشباع است؛ بنابراین هر رشد تولیدی نیاز به تمهیدات صادراتی دارد.

توسعه اکتشافات

تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در افق ۱۴۰۴ به حدود ۱۶۰ میلیون تن سنگ‌آهن وابسته است. این در حالی است که اکنون سالانه نزدیک به ۱۱۰ میلیون تن از این محصول در کشور استخراج می‌شود. به عبارتی حدود ۵۰ میلیون تن کسری سنگ‌آهن برای دستیابی به این هدف وجود دارد که تأمین این کسری نیازمند جذب سرمایه و اکتشافات جدید است که در نمودار زیر مشهود است.

در کنسانتره سنگ‌آهن، گندله، شمش و مقاطع با واحدهای فعال و طرح‌های قابل تحقق و دارای اولویت، امکان دستیابی به هدف به‌راحتی هست. در خصوص آهن اسفنجی نیز علاوه بر واحدهای فعال و طرح‌های قابل تحقق و دارای اولویت با در نظر گرفتن اجرایی شدن طرح‌های محتمل با چالش مواجه نیستیم به عبارتی پیش‌بینی افزایش میزان تولید در تمامی حلقه‌های زنجیره در افق ۱۴۰۴ میسر می‌شود اما در استخراج سنگ‌آهن باهدف افق

حضور در بازارهای جهانی به‌عنوان پیش‌شرطی در مسیر توسعه صنایع شناخته می‌شود؛ صنعت فولاد نیز از این قاعده مستثنا نیست.

۱۴۰۴ فاصله زیاد است و دراین‌بین خلأ طرح‌های قابل تحقق و محتمل کاملاً ملموس است که نیاز به سرمایه‌گذاری در بخش اکتشافات را نشان می‌دهد.

با نگاهی به موازنه زنجیره ارزش فولاد از سنگ‌آهن تا فولاد خام در افق ۱۴۰۴ کاملاً مشخص است که چه در اکثریت حلقه‌ها واحدهای فعال و طرح‌های در دست اجرا به هدف نزدیک است اما حلقه ابتدایی که در صورت نبود، تولید دیگر حلقه‌ها را مختل می‌کند از هدف فاصله دارد.

کمبودها در زمینه حمل‌ونقل نیز مانعی دیگر در مسیر توسعه پایدار در صنعت فولاد است. هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم حمل‌ونقل جاده‌ای در صنعت فولاد بسیار زیاد است و اثر خود را به‌تمامی حلقه‌های این زنجیره منعکس کرده، حمل‌ونقل جاده‌ای به‌واسطه میزان ظرفیت جابه‌جایی، آلودگی، استهلاک جاده و آمار تلفات جانی باید با برنامه‌ای منسجم جای خود را به حمل‌ونقل ریلی در ابعادی گسترده‌تر دهد. انتظار می‌رود همگام با توسعه فولادسازی، حمل‌ونقل ریلی نیز با رشد بیشتری توسعه یابد. به‌طورکلی برای توسعه این صنعت مادر تخصصی، نیازمند بهره‌مندی از یک برنامه منسجم عملیاتی و واقع‌گرایانه در بلندمدت هستیم.

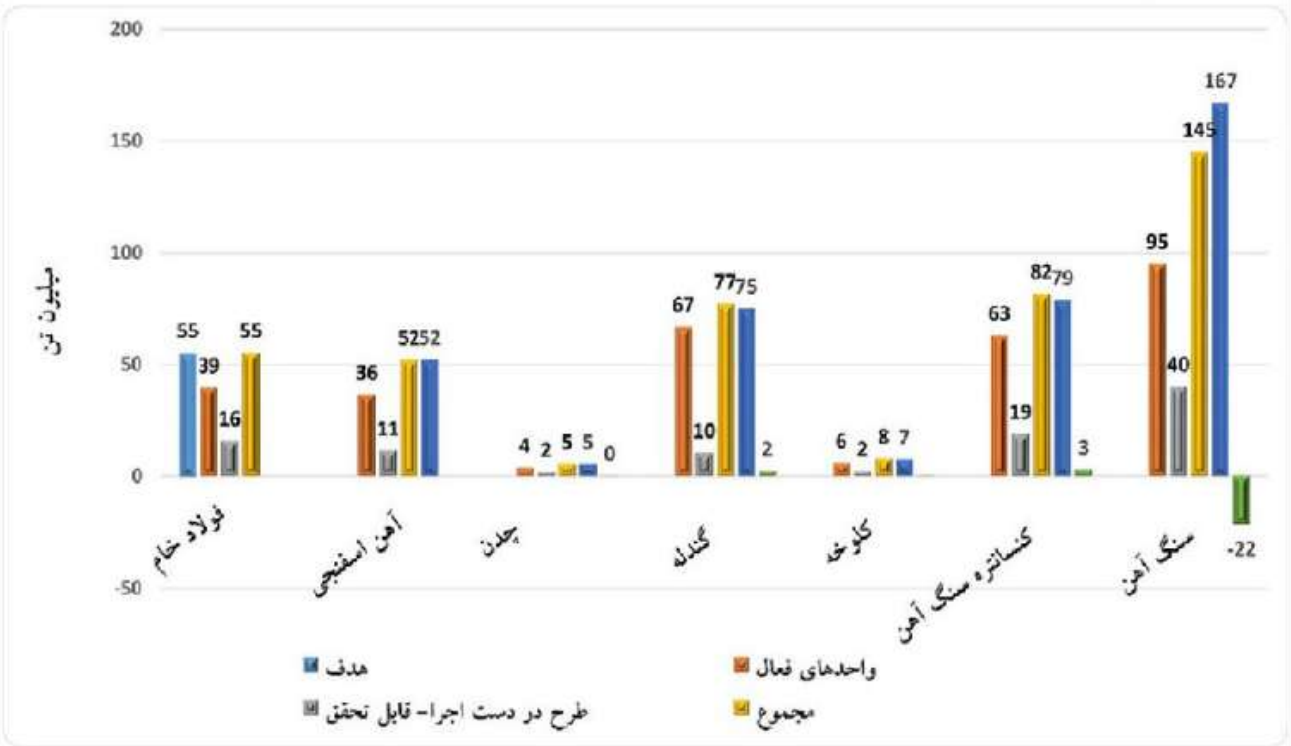
madanname.ir

آثار عدم توجه هم‌سویی توسعه صنعت فولاد و اصول توسعه پایدار

واکاوی شرایط موجود و طرح‌های در دست اجرا و همچنین پایش صورت گرفته از طرح جامع فولاد که اخیراً از سوی شرکت ملی فولاد، ایمیدرو و شرکت فولاد تکنیک انجام یافته است، پیش‌بینی افزایش میزان تولید در تمامی حلقه‌های زنجیره هست و از منظر کارخانه‌های موردنیاز برای تولید در ظرفیت ۵۵ میلیون تن مشکلی وجود ندارد اما امکان تولید واقعی این میزان در کشور با توجه به چالش‌های اساسی میسر نخواهد بود.

این چالش‌ها در بخش زیرساخت نیروگاهی بدین‌صورت است که برای دستیابی به هدف تولید ۵۵ میلیون تنی فولاد در افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ دست‌کم ۷ هزار مگاوات کمبود برق خواهیم داشت، در بخش زیرساخت حمل‌ونقل نیز در طرح جامع فولاد کل خطوط ریلی کشور در سال ۱۴۰۴ به میزان ۲۵ هزار کیلومتر پیش‌بینی شده است و این در حالی است که تا پایان سال ۱۳۹۹ عملکرد کل خطوط ریلی کشور فقط به میزان ۱۳ هزار و ۹۵۴ کیلومتر بوده که نسبت به برنامه با تأخیر بسیار بالایی روبه‌رو است، در بخش تأمین مواد اولیه، ذخیره قطعی سنگ‌آهن در کشور ۳/۳ میلیارد تن است که با عیار متوسط ۴۶ درصد نیاز به استخراج ۱۶۶ میلیون تن سنگ‌آهن سالیانه است و با توجه قرارگیری عمده این ذخایر در عمق تأمین بخشی از مواد اولیه به‌صورت واردات الزامی‌می‌باشد، در بخش تأمین آب نیز باید در نظر داشته باشیم که آب موردنیاز برای تحقق ظرفیت ۵۵ میلیون تن بالغ بر ۳۷۰ میلیون مترمکعب است که با احتساب واحدهای فولادی نزدیک دریا آب موردنیاز ۲۵۵ میلیون مترمکعب در سال است. این رقم حدود ۳/۱ برابر مقدار آب موردنیاز برای ظرفیت موجود است.

برای دستیابی به هدف تولید ۵۵ میلیون تنی فولاد در افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ دست‌کم ۷ هزار مگاوات کمبود برق خواهیم داشت، در بخش زیرساخت حمل‌ونقل نیز در طرح جامع فولاد کل خطوط ریلی کشور در سال ۱۴۰۴ به میزان ۲۵ هزار کیلومتر پیش‌بینی شده است.



madanname.ir



فیروزی پوربادی، عضو کمیسیون عمران مجلس مطرح کرد:

دولت ملزم به اعتباردهی و حمایت از بخش ریلی

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی معتقد است برای رفع چالش‌های بخش حمل‌ونقل باید حداکثر استفاده از پتانسیل بخش خصوصی و دولتی انجام گیرد.

فیروزی پوربادی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: دولت باید تلاش کند وضعیت حمل‌ونقل کشور در همه حوزه‌ها را تقویت کند، چراکه این لازمه پیشرفت کشور است.

رحمت‌الله فیروزی پوربادی بیان کرد: در حوزه حمل‌ونقل دو بخش زیرساخت و ناوگان مطرح است، به دلیل این‌که بخش وسیعی از مردم از حمل‌ونقل ریلی استفاده می‌کنند و همچنین حمل کالا از این طریق انجام می‌شود، تقویت زیرساخت‌ها و خطوط ریلی و تقویت ناوگان کشور یک امر ضروری و لازم است.

فیروزی پوربادی اظهار کرد: برای این‌که خلأ موجود در این بخش را پر کنیم، هم باید از امکانات دولت استفاده کنیم و هم بخش خصوصی را فعال کنیم تا بتوانیم حداکثر استفاده را از حمل‌ونقل ریلی در انتقال بار و جابجایی مسافر داشته باشیم.

در حوزه حمل‌ونقل دو بخش زیرساخت و ناوگان مطرح است، به دلیل این‌که بخش وسیعی از مردم از حمل‌ونقل ریلی استفاده می‌کنند و همچنین حمل کالا از این طریق انجام می‌شود، تقویت زیرساخت‌ها و خطوط ریلی و تقویت ناوگان کشور یک امر ضروری و لازم است.

وی ادامه داد: باید خطوط راه‌آهن را با کشورهای همسایه چه در جنوب و شمال و چه در غرب و شرق تقویت کنیم تا در زمینه صادرات و حمل‌ونقل بار و مسافر بتوانیم از ظرفیت‌هایمان استفاده کنیم.

عضو کمیسیون عمران مجلس در خصوص ارزیابی و عملکرد دولت در حوزه حمل نقل ریلی نیز گفت: نقطه نظرات متفاوتی وجود دارد، اما موضوع مهم این است که دولت چقدر اعتبار به این بخش تخصیص دهد و از آن حمایت کند. دولت باید تلاش کند وضعیت حمل‌ونقل کشور در همه حوزه‌ها را تقویت کند، چراکه این لازمه پیشرفت کشور است.

فیروزی پوربادی گفت: در هر موضوعی نقاط ضعف و قوت وجود دارد، باید هم‌اندیشی، بحث و بررسی کنیم تا مشکلی را حل کنیم که در نهایت به تقویت وضعیت کشور منجر شود.



منیژه غلامرضایی، مدیر زیرساخت ایمیدرو مطرح کرد:

انتقال فناوری ساخت لکوموتیو مشکلات حمل‌ونقل ریلی حوزه معدن را تا حدودی برطرف می‌کند

آینده کشور نیازمند تفاهم و همکاری بین شرکت‌های توسعه‌ای و پیشران است. یکی از عناصر مهم توسعه، حمل‌ونقل است که طبق بند ۲۴ سیاست‌های برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری، اولویت با حمل‌ونقل ریلی اعلام شده بود اما به این موضوع توجه نشده است. همچنین در ماده ۲۵ این سیاست‌ها بر حمل ریلی بار و توسعه ترانزیت توجه ویژه شده است. در سال ۱۴۰۰ در یک نشست مشترک راه‌آهن با ایمیدرو مدیرعامل راه‌آهن بر تحول حمل‌ونقل ریلی کشور تأکید داشت و به گفته وی ایمیدرو و بخش معدن به‌عنوان شرکای تجاری و راهبردی برای جهش اقتصادی کشور نگاه می‌شود که راه‌آهن در نظر داشت در دو بخش کلی تقاضای بار و سرمایه‌گذاری در توسعه خطوط، لکوموتیو و واگن‌های باری با ایمیدرو همکاری داشته باشد.

با توجه به اینکه در برخی موارد، ظرفیت پایین حمل‌ونقل و لجستیک، گلوگاه و محدودکننده تولید در برخی صنایع معدنی است، رئیس هیئت عامل وقت ایمیدرو نیز بر تعاملات بیشتر با راه‌آهن نگاهی مثبت داشت و اعلام آمادگی جهت افزایش ظرفیت حمل‌ونقل ریلی کرد به طوریکه کمک به ارتقای حمل‌ونقل ریلی را تلاش در راستای ارتقای صنایع معدنی کشور دانست. در ادامه این نگرش و تفاهمات این دو بخش گفتگویی با منیژه غلامرضایی، مدیر زیرساخت ایمیدرو داشتیم تا شرحی از فعالیت‌های اخیر ایمیدرو از اقدامات این سازمان در بحث حمل‌ونقل ریلی ارائه گردد.

خوشبختانه از سال گذشته شاهد تسهیل واردات ماشین‌آلات از سال گذشته هستیم به طوریکه در بحث واردات در حال حاضر چالشی نداریم. واردات ۳۰۰ دستگاه لوکوموتیو طی یک برنامه پنج‌ساله توسط شرکت‌های معدن و صنایع معدنی هدف‌گذاری شده است.

منیژه غلامرضایی، مدیر زیرساخت ایمیدرو در این خصوص عنوان کرد: خوشبختانه از سال گذشته شاهد تسهیل واردات ماشین‌آلات از سال گذشته هستیم به طوریکه در بحث واردات در حال حاضر چالشی نداریم. واردات ۳۰۰ دستگاه لوکوموتیو طی یک برنامه پنج‌ساله توسط شرکت‌های معدن و صنایع معدنی هدف‌گذاری شده است.

مدیر زیرساخت ایمیدرو افزود: با توجه به اینکه یکی از مأموریت‌های ایمیدرو برنامه‌ریزی بلندمدت در تأمین نیازهای زیرساختی بخش معدن و صنایع معدنی است سعی بر این است تا در تعامل با وزارتخانه‌های دیگر و با همکاری شرکت‌های خصوصی این حوزه در ایجاد زیرساخت‌ها گام برداشته شود و خوشبختانه ایمیدرو در ایجاد زیرساخت‌ها در سال‌جاری به اهداف تعیین‌شده خود دست یافته است.

madanname.ir

به عقیده مدیر زیرساخت ایمیدرو علیرغم اینکه بهترین گزینه برای کشور در این حوزه حمل‌ونقل ریلی است اما ناوگان ریلی به‌شدت دچار چالش است و بهره‌وری لازم را ندارد.

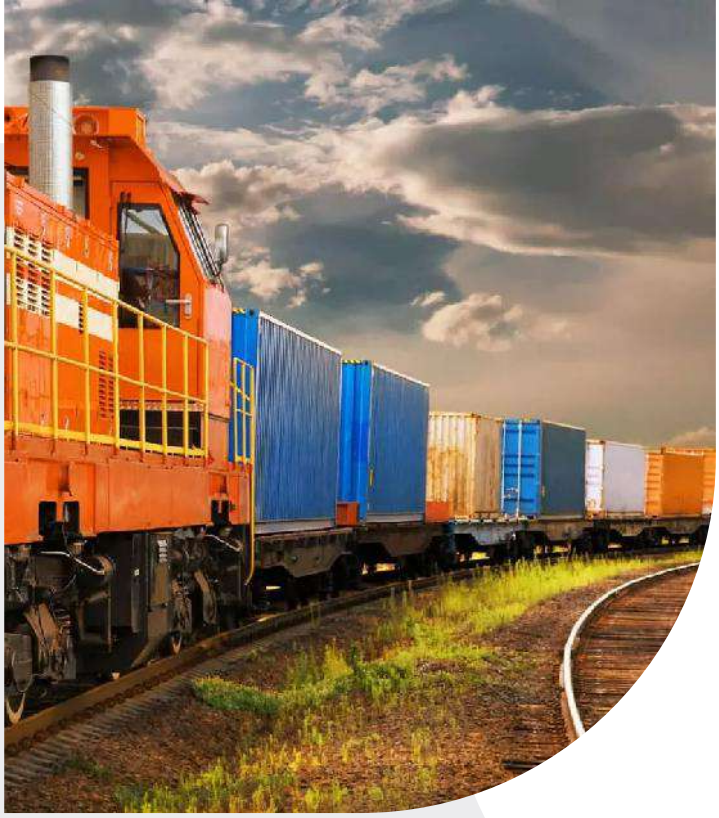
غلامرضایی با اشاره به تأثیر فعالیت ایمیدرو در توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی خاطرنشان کرد: ایمیدرو و وزارت صمت به دنبال تفاهم‌نامه‌ای است که انتظار همکاری از سمت وزارت راه و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی را داریم. مباحث مطرح شده در این تفاهم‌نامه افزایش بهره‌برداری از حمل ریلی است زیرا نسبت به سال‌های گذشته حمل ریلی در بخش ما کاهش یافته است. علیرغم اینکه بهترین گزینه برای ما حمل ریلی است، اما ناوگان ریلی به‌شدت دچار چالش است و بهره‌وری لازم را ندارد. تعدادی شرکت حمل‌ونقلی در شرکت‌های صنعتی و معدنی ایجاد شد که بخش تأمین ناوگان را بر عهده گرفته اما چون بهره‌وری لازم وجود ندارد همین ناوگان نیز برای شرکت‌های ریلی درآمدزایی ایجاد نمی‌کند. اگر این همکاری متقابل بین راه‌آهن و ایمیدرو یا وزارت راه و وزارت صمت صورت نگیرد، قطعاً در آینده دچار چالش‌هایی در بحث حمل ریلی خواهد شد.

با توجه به اینکه یکی از مأموریت‌های ایمیدرو برنامه‌ریزی بلندمدت در تأمین نیازهای زیرساختی بخش معدن و صنایع معدنی است سعی بر این است تا در تعامل با وزارتخانه‌های دیگر و با همکاری شرکت‌های خصوصی این حوزه در ایجاد زیرساخت‌ها گام برداشته شود و خوشبختانه ایمیدرو در ایجاد زیرساخت‌ها در سال جاری به اهداف تعیین‌شده خود دست یافته است.

وی با اشاره به دستاوردهای ایمیدرو در زمینه حمل‌ونقل گفت: در زمینه حمل‌ونقل ریلی، مهم‌ترین دستاورد ایمیدرو، مدیریت در تأمین لکوموتیو موردنیاز بخش معدن است. در این راستا به قراردادهایی که مربوط به سال‌های گذشته بوده اما مجوز واردات آن صادر نشدند، اجازه واردات داده شد که هم‌اکنون فرآیندهای آن در حال پیگیری است. در کنار آن انتقال فناوری ساخت لکوموتیوهایی که قدرت آن‌ها بالاتر از سابقه ساخت داخل است؛ مدنظر است. اگر این لکوموتیوها و دانش فنی وارد شوند، مشکلات حمل‌ونقل ریلی بخش تا حدودی برطرف می‌شود.



madanname.ir



حمل‌ونقل ریلی
شاهرگ بدنه اقتصاد ملی

استفاده حداکثری از ظرفیت‌های تولید فولاد کشور زمینه مناسبی را برای صنایع فعال در این حوزه ایجاد می‌کند تا بتوانند ضمن اشتغال‌زایی و تأمین تقاضای داخلی، در مسیر رشد صادرات و ارزآوری به کشور حرکت کنند؛ اما لازمه دستیابی به این امر تأمین زیرساخت‌های موردنیاز، متناسب با نیاز توسعه صنعت فولاد کشور است.
با توجه به برنامه جامع ۱۴۰۴ توسعه صنعت فولاد کشور، مسئله زیرساخت‌ها چالشی بزرگ برای دستیابی به اهداف تعیین‌شده محسوب می‌شود و به همین دلیل، لازم است تا برنامه‌ریزی مناسبی برای رفع این چالش‌ها صورت پذیرد. شرکت‌های فولادساز برای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های تولیدی ایجادشده به‌منظور دستیابی به برنامه ۵۵ میلیون تن تا سال ۱۴۰۴، با چالش‌هایی اساسی و روزافزون روبه‌رو هستند. مطابق با ارزیابی‌ها در سایر کشورهای معدنی سالانه حدود ۳۰ تا ۵۰ درصد مواد معدنی توسط خطوط ریلی حمل می‌شود، درحالی‌که سهم واقعی حمل مواد معدنی توسط خطوط ریلی در ایران ۵ درصد (۲۰ میلیون تن) تولید مواد معدنی کشور را در برمی‌گیرد.

تأثیر جایگزینی حمل جاده‌ای به ریلی

توجه و سامان‌دهی به حمل‌ونقل ریلی سرعت انتقال دهی تولیدات را افزایش داده و با توجه به محدودیت انبار کارخانه‌های تولید مواد اولیه، از توقفات خط تولید به‌موجب اشباع انبارها جلوگیری می‌کند و انتقال مواد از انبار به محل هدف را تسهیل می‌نماید بعلاوه اینکه کاهش مصرف سوخت، افزایش درآمدهای دولت، هزینه‌های ساخت پایین نسبت به جاده، توجه محیط‌زیست و کاهش آلودگی صوتی و هوا را به دنبال دارد.
طبق برنامه ششم توسعه سهم حمل‌ونقل ریلی به ۳۰ درصد می‌رسد. با سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی کشور به ازای هر تن کیلومتر بار که از جاده به ریل منتقل شود ۳۵ سی سی صرفه‌جویی در مصرف سوخت اتفاق می‌افتد لذا اگر ۵۰ میلیارد تن کیلومتر بار از جاده به ریل منتقل شود ۱٫۷ میلیارد لیتر در مصرف گازوئیل صرفه‌جویی خواهد شد. میزان بهره‌وری ناوگان ریلی کشور ایران ۲۰ درصد است یعنی ۸۰ درصد اتلاف منابع و هدر رفت سرمایه‌های ملی در شبکه ریلی واقع می‌شود ارزش این ۸۰ درصد هزاران میلیارد تومان است.
بهره‌گیری از حمل‌ونقل ریلی در زمینه حفظ محیط‌زیست نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای بسیار مؤثر است، به‌طوری‌که حمل‌ونقل ریلی حمل‌ونقل سبز نام‌گذاری شده است. راه‌آهن ۳ الی ۵ برابر جاده در مقابل سطح زمین ظرفیت حمل‌ونقل دارد. در مورد هزینه ساخت، هزینه‌های جاده‌سازی در هر کیلومتر ۳ برابر در مورد ترافیک بار بیشتر است بعلاوه اینکه خطر تصادف جاده‌ای حدود ۲۴ برابر بیشتر از مسافرت‌های ریلی می‌باشد.

اثر حمل‌ونقل بر توسعه اقتصادی

از زمان باستان یک رابطه مستقیم بین فعالیت‌های حمل‌ونقل و میزان توسعه اقتصادی وجود داشته است. در واقع سیستم‌های حمل‌ونقل یک بخش به‌اصطلاح ایزوله شده را به یک بازار آزاد تبدیل می‌کنند و به‌طورکلی می‌توانند جریان منابع را به‌درستی و با هزینه پایین‌تر تأمین کنند.

کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی

موقعیت استراتژیک، ژئوپلتیک و ژئواکونومیک ایران موردتوجه کشورهای بزرگ جهان بوده و هست. موقعیت مناسب ریلی و جاده‌ای و دسترسی ایران به سواحل طولانی در خلیج‌فارس، دریای «عمان» و سواحل دریای «خزر» و در صورت تکمیل مسیرهای ناتمام سبب می‌شود ایران از عبور و ترانزیت کالا از خطوط ریلی و جاده‌ای خود درآمد سرشاری داشته باشد.

آبادانی کشور و امنیت ملی

توسعه راه‌آهن سبب آبادانی کشور و امنیت ملی می‌شود، به‌طور متوسط در فاصله‌های ۲۰ کیلومتر یا کمتر با احداث ایستگاه باعث آبادانی می‌شود و از طرفی با ایجاد توانائی حمل‌ونقل انبوه سبب امکان جابجایی سریع نیروهای مسلح کشور شده و امنیت منطقه را برقرار می‌سازد.

madanname.ir



دکتر کریمی، کارشناس ترانزیت‌اندیشکده حمل‌ونقل ایران مطرح کرد:

تشریح کریدورهای رقیب ترانزیتی کشور

به گفته کارشناس ترانزیت اندیشکده حمل‌ونقل ایران در حال حاضر کنترل دو جریان در دنیا قدرت یک کشور رو تثبیت می‌کند؛ جریان کالا و جریان اعتبار.

کریمی، کارشناس ترانزیت اندیشکده حمل‌ونقل ایران در خصوص کریدورهای رقیب ترانزیتی عنوان کرد: براساس موقعیت جغرافیایی کشور، کریدورهایی که از ایران عبور می‌کنند، به دودسته تقسیم می‌شوند: یک سری کریدورها شرق را به غرب وصل می‌کنند و یک سری از کریدورها جنوب کشور رو به شمال کشور متصل می‌نمایند که هرکدام از این موارد رقبایی دارند. برخی کشورها به‌واسطه وقایعی که درگذشته رخ‌داده، این کریدورها را تعیین کرده و با ابتکاری به نام خودشان، در تلاش هستند در این بازی قدرت جهانی سهمی‌داشته باشند. در حال حاضر کنترل دو جریان در دنیا قدرت یک کشور رو تثبیت می‌کند: یکی جریان کالاست و دیگری جریان اعتبار؛ به‌طور مثال امریکا بعد از جنگ جهانی دوم با بحث دلار و در ادامه سوئیفت، یک سیطره بر جریان اعتبار دنیا برای خود قرار داد. ایران هم به دنبال این است که تبدیل به یک چهارراه ترانزیتی همچون گذشته بشود تا قدرت جریان کالایی را از آن خود کند که متأسفانه با توجه به غفلت‌هایی که در چند سال اخیر صورت گرفته، ما از فرصت‌هایی که داشتیم استفاده نکردیم، رشدی نداشتیم و مناسبات را ادامه ندادیم که باعث شده نتوانیم به اهدافی که در ذهن داریم دست‌یابیم.

وی افزود: در حال حاضر تقریباً پنج کریدور رقیب داریم که مقابل فعالیت ایران قرار دارد و متأسفانه در حال تبدیل ایران به یک میدانگاه هستند و ما را از جریان کالا دور می‌کنند. ایران کریدور شرق به غرب را دارد که کریدور زمینی آن چین را از طریق خط ریلی ترانس سیبری روسیه به اروپا وصل می‌کند که مسافت ۹۵۰۰ کیلومتری را در بازه زمانی ۱۲ تا ۲۰ به هم می‌رساند و تا قبل از جنگ روسیه و اوکراین، مسیر اول تجار برای حمل کالا به‌صورت زمینی بود.

ایران کریدور شرق به غرب را دارد که کریدور زمینی آن چین را از طریق خط ریلی ترانس سیبری روسیه به اروپا وصل می‌کند که مسافت ۹۵۰۰ کیلومتری را در بازه زمانی ۱۲ تا ۲۰ به هم می‌رساند و تا قبل از جنگ روسیه و اوکراین، مسیر اول تجار برای حمل کالا به‌صورت زمینی بود.



کریدور شمالی شرق-غرب (ترانس سیبری)

بعد از جنگ روسیه و اوکراین در سال ۲۰۲۲، کشورهایی همچون ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی به‌خصوص قزاقستان، توافق‌نامه‌ای مبنی بر فعال‌سازی کریدور میانی (ترانس سیبری) به امضا رساندند به این صورت که چین را از سمت غرب و

از طریق آسیای مرکزی با عبور از دریای خزر، قفقاز و ترکیه به اروپا وصل کند که حالا چندین شاخه دارد. از سال ۲۰۱۳ هم‌زمان بااینکه ابتکار پهنه-راه چین مطرح شد، این هم جزو برنامه مقاماتشان بود که درنهایت در سال ۲۰۱۴ امضا شد و با آغاز جنگ اوکراین و روسیه رونق گرفت که درصد کمی‌از سهم بازار ترانزیت زمینی چین-اروپا (در حدود ۱٫۵ میلیون تن) را از آن خود کرد. به‌طوری‌که تجارت چین با اروپا حدود ۱۳۰ میلیون تن برای سال ۲۰۲۰ برآورد شده، حدوداً ۹۰ درصد این بار از طریق دریایی منتقل می‌شود که ۱۰ درصد قبلاً توسط کریدور شمالی منتقل می‌شده والان درصدد هستند این مقدار را جذب کنند به عبارتی بتوانند آن مقداری که از کریدور شمالی خارج‌شده به سمت خود جذب کنند که این معاهده را امضا کردند و مناسباتی هم انجام‌گرفته، گرجستان با ترکمنستان و همچنین آذربایجان با ترکیه تفاهم‌نامه‌هایی امضا کرده‌اند. ظرفیت پیش‌بینی‌شده، ۱۸ میلیون تن در سال ۲۰۳۴ با زمان ترانزیت ۱۵ روز است. البته با دو دریای پیش روی، یکی دریای خزر و دیگری دریای سیاه که عملیات تخلیه و بارگیری دارد، این زمان بعید به نظر می‌رسد و در بهترین حالت ۲۵ روز برای آن پیش‌بینی می‌شود (فورواردرهای بین‌المللی ۳۵ تا ۵۰ روز را مطرح کردند). البته چالش‌هایی همچون ظرفیت پایین کریدور، محدودیت دریای خزر به‌خصوص کشتی‌های حجیم به دلیل درفت پایین، تخلیه و بارگیری‌های متعدد و تنش‌هایی موجود در قفقاز جنوبی، زمان و هزینه را افزایش می‌دهد و باعث شده که این کریدور فعلاً نتواند به اهدافی که دارد دست یابد. همچنین در سال ۲۰۲۲ هم بیش از یک و نیم میلیون تن نتوانسته حمل نماید که تقریباً زیر پنج درصد از این بازار موجود را کسب کرده است. ترکیه برای این‌که بتواند کریدور میانی را تقویت نماید، یک کریدور به نام کریدور راه لاجورد تعریف کرده که افغانستان را به ترکمنستان سپس از طریق دریای خزر به آذربایجان و ترکیه می‌رساند که درواقع یک شاخه دیگر از کریدور میانی است.



کریدور میانی شرق-غرب (ترانس خزر)

کریمی تشریح کرد: پایین‌تر از این کریدور میانی، مسیر کریدور جنوبی ایران است که کشورهای آسیای مرکزی از طریق ترکمنستان یا افغانستان به ایران وصل می‌شوند و به مرزی که ما مشترکا به‌صورت ریلی با ترکیه داریم (مرز رازی) و سپس اروپا می‌رسند که چند مزیت دارد: ایران یک کشور امن است و تنش‌های خاصی ندارد، امکان حمل ریلی یکسره وجود دارد، ظرفیت زیرساختی آن نیز بالاتر از کریدور میانی (ترانس خزر) است.
کارشناس ترانزیت اندیشکده حمل‌ونقل ایران در ادامه به کریدوری که از سمت شرق کشور رد می‌شود، اشاره کرد و توضیح داد: کریدوری به اسم ترانس افغان، ازبکستان (قلب اقتصادی آسیای مرکزی) را به آب‌های گرم جنوب و بنادر کراچی و گوادر پاکستان از طریق ریل وصل می‌کند. این کریدور، نقطه تلاقی با کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) دارد و چین هم سرمایه‌گذاری ۶۰ میلیارد دلاری در آن انجام داده است. حدوداً ماه پیش بود که اعلام شد با موافقت کشور چین، افغانستان هم به این کریدور اقتصادی پیوسته است. اتفاقات اخیر ازجمله تنش‌های بین پاکستان و افغانستان و همچنین تنش‌های سیاسی و بی‌ثباتی‌هایی که در خود افغانستان هست، تحقق این موضوع را دور از ذهن کرده است. از طرفی هم برای این خط ریلی تکمیل‌کننده کریدور (۷۶۰ کیلومتر)، سرمایه‌گذاری حدود شش میلیارد دلاری نیاز است که از عهده این سه کشور یعنی پاکستان، افغانستان و ازبکستان خارج است.



کریدور جنوبی شرق-غرب (عبور از ایران)

وی افزود: تلاش این سه کشور این است از بانک توسعه آسیایی یا سرمایه‌گذارهای اروپایی کمک بگیرند تا این کریدور رقیب کریدور شمال-جنوب ما را راه‌اندازی نمایند. اتفاقاً در همین اجلاس حمل‌ونقلی اخیر که در تاشکند برگزار شد، تفاهم‌نامه‌ای در خصوص کریدور بلاروس - روسیه - قزاقستان - ازبکستان - افغانستان - پاکستان امضا شد که کریدور ترانس افغان بخشی از آن است.
وی خاطرنشان کرد: برای ترانس افغان

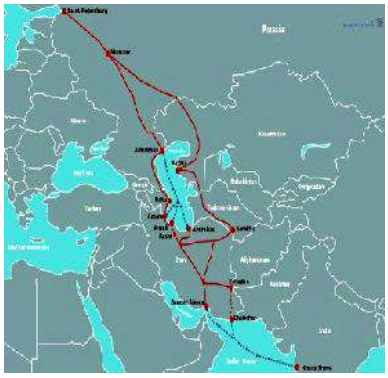
ایران یک کشور امن است و تنش‌های خاصی ندارد، امکان حمل ریلی یکسره وجود دارد، ظرفیت زیرساختی آن نیز بالاتر از کریدور میانی (ترانس خزر) است.

madanname.ir

ظرفیت ۲۰ میلیون تن در سال، در نظر گرفته شده که امیدوار هستند بتوانند زمان ترانزیت که قبلاً از مسیر ایران عبور می‌کرد، ۱۰ الی ۱۵ روز کاهش دهند. موانعی ازجمله یکی یکسان نبودن عرض خط‌های ریلی، چالش‌های سر کار آمدن طالبان و تأمین سرمایه، گریبان گیر آن‌هاست.



کریدور ریلی ترانس افغان



کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC)

کریمی بیان کرد: در جریان کالایی ما به دنبال این هستیم که هم در شمال به جنوب و هم در شرق به غرب تقاطع داشته باشیم (هاب ترانزیتی منطقه بشویم) که در این راه رقبایی پیش رو داریم. کریدوری که جدیداً در اجلاس سران G۷ اعلام شد، با نام کریدور عرب -مد یا IMEC شناخته می‌شود که بنادر هند مثل ناواشیوا را به جبل علی امارات وصل می‌کرد و ازآنجا با یک خط ریلی به عربستان و اردن و حیفای اسرائیل می‌رسد و از آنجا از طریق دریایی به پیرائوس یونان و درنهایت اروپا متصل می‌شوند. مدعی هستند که این کریدور می‌تواند زمان و هزینه انتقال کالا را نسبت به کانال سوئز کاهش دهد. تخلیه و بارگیری‌های موجود، تنش‌های سیاسی منطقه و تکمیل نبودن خط ریلی اتصالی آن‌ها، این تئاتر رسانه‌ای غرب را مورد ظن قرار داده است که طوفان الاقصی نیز استراتژی آن‌ها را به‌هم‌ریخته است.

وی گفت: آخرین کریدور رقیب ما، کریدور راه توسعه عراق (راه ابریشم عراق) است که شبه‌قاره هند و جنوب شرق آسیا را از طریق دریای عمان و خلیج‌فارس به بندر فاو عراق وصل می‌کند و از طریق بزرگراه و خطوط ریلی محوله‌ها را به ترکیه و سپس اروپا می‌رساند. چین هم انگیزه اولیه خود را برای مشارکت در این کریدور نشان داده و سفیر چین در عراق نیز تصریح کرده که حتی حاضر به مشارکت در فاز اجرایی و عملیاتی هستند. با این ظرفیت اگر بندر فاو بتواند سه و نیم میلیون کانتینر در سال را مدیریت کند. در سال ۲۰۲۸ هم‌زمان با آغاز فاز اول بهره‌برداری این کریدور (بندر فاو، بزرگراه و خطوط ریلی) ظرفیت جابه‌جایی ۵ میلیون کانتینر و ۲۲ میلیون تن کالا، در نظر گرفته شده است که با چالش تأمین سرمایه این پروژه‌های عظیم مواجه است. البته آن‌ها با ترکیه و کشورهای عرب حاشیه خلیج‌فارس در حال مذاکره هستند.



کریدور عرب-مد (IMEC)

اخیراً خبری منتشر شد که عربستان با کویت در حال اجرا کردن مقدمات ساخت راه‌آهن هستند که این برای عراقی‌ها فرصت خوبی است تا بتوانند کریدور خود را توسعه دهند. عراق بنا دارد این کریدور را به ترکیه وصل کرده و به اروپا برساند و بیشترین قوت این کریدور، ترانزیت انرژی است که می‌خواهد به‌واسطه جنگ روسیه و اوکراین، جایگزینی برای تأمین منافع انرژی اروپا در منطقه باشند. در این خصوص عراق با قطر طی ماه‌های اخیر، مذاکراتی داشته که بتواند گاز قطر را به اروپا متصل کند.

اخیراً خبری منتشر شد که عربستان با کویت در حال اجرا کردن مقدمات ساخت راه‌آهن هستند که این برای عراقی‌ها فرصت خوبی است تا بتوانند کریدور خود را توسعه دهند.



کریدور راه توسعه عراق



دکتر صالح‌آبادی، دبیر انجمن مس ایران مطرح کرد:

مغایرت بند پ ماده ۵۹ برنامه هفتم توسعه با قانون

پیرو ارسال مصوبه برنامه پنج ساله هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران مصوبه ۱۴۰۲/۹/۱ مجلس شورای اسلامی به شورای محترم نگهبان از آنجاکه بند "پ" ماده "۵۹" آن لایحه مشخصاً با شرع و قانون اساسی کشور مغایرت داشته و واجد ابهام است دکتر صالح‌آبادی به توضیحاتی در خصوص این بند پرداخته است.

دکتر صالح‌آبادی، دبیر انجمن مس ایران مطرح کرد: بند "پ" ماده "۵۹" می‌گوید به‌منظور جلوگیری از تخریب جاده‌های کشور ناشی از اضافه گنجایش (تناژ) حمل تولیدات معدنی، کلیه معادن کشور مکلف‌اند با هماهنگی ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌های استان‌ها در خروجی واحد تولیدی نسبت به صدور بارنامه اقدام نمایند. تخصیص سهمیه سوخت به ناوگان حمل‌ونقل محصولات واحدهای تولیدی معادن شن و نمک مشروط به اخذ برنامه و تأییدیه پیمایش توسط اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌های استان است. سازمان امور مالیاتی کشور مکلف است از بهره‌برداری معادن و فعالیت‌های صنایع معدنی جهت احداث زیرساخت‌ها و راه‌های مواصلاتی مناطقی که معادن در آن حوزه واقع شده و نگهداری رویه آسفالت و ابنیه فنی شبکه راه‌های اصلی و فرعی روستایی و نیز جبران خسارات واردشده یا اضمحلال یا استهلاک راه‌های منشعب از معادن و متأثر از کامیون‌های حامل مواد معدنی، یک و نیم درصد ۱/۵٪ سود خالص را وصول و به‌حساب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نزد خزانه‌دار کل کشور واریز نماید. صد در صد (۱۰۰٪) منابع واریزی به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای برای موارد مذکور پرداخت می‌شود. تبصره معادن مواد رادیواکتیو از شمول این ماده مستثنا است.

در متن این بند از لایحه برنامه هفتم، بهره‌برداران و دبیر انجمن مس ایران تشریح کرد: فعالین صنایع معدنی ملزم شدند

بند "پ" ماده "۵۹" می‌گوید به‌منظور جلوگیری از تخریب جاده‌های کشور ناشی از اضافه گنجایش (تناژ) حمل تولیدات معدنی، کلیه معادن کشور مکلف‌اند با هماهنگی ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌های استان‌ها در خروجی واحد تولیدی نسبت به صدور بارنامه اقدام نمایند.

madanname.ir

که ۱/۵ درصد از سود خود را برای احداث زیرساخت‌ها و راه‌های مواصلاتی کشور در مناطقی که معادن در آن حوزه واقع‌شده است، نگهداری از رویه آسفالت و ابنیه فنی شبکه راه‌های اصلی و فرعی روستایی و نهایتاً جبران خسارت واردشده یا اضمحلال یا استهلاک راه‌های منشعب از معادن و متأثر از کامیون‌های حامل مواد معدنی هزینه کنند. ازآنجاکه معادن کشور در گستره سرزمینی توزیع‌شده است و تمام راه‌های اصلی و فرعی کشور با تقریب بالایی تحت فرایند حمل‌ونقل مواد معدنی هستند اما این بدان معناست که ساخت، نگهداری، تجهیز و یا جبران خسارات مربوط به آن تنها سهم معادن و صنایع معدنی نیست و این دقیقاً مخالف با بند (۹) اصل (۳) قانون اساسی کشور است. بند (۹) اصل (۳) قانون اساسی که به رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه در تمام زمینه‌های مادی و معنوی اشاره دارد و این بند از قانون اساسی دولت را موظف می‌کند که زمینه‌های لازم را برای رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه در تمام زمینه‌های مادی و معنوی اشاره دارد و این بعد از قانون اساسی دولت را موظف می‌کند که زمینه‌های لازم را برای رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه افراد جامعه در تمام زمینه‌ها فراهم کند. در این بند تبعیض ناروا به معنای هرگونه تفاوت در برخورداری افراد از حقوق امکانات، بدون دلیل موجه است. این تفاوت می‌تواند بر اساس عوامل مختلفی مانند نژاد، قومیت، جنسیت، طبقه اجتماعی، موقعیت جغرافیایی و... باشد.

دکتر صالح‌آبادی خاطرنشان کرد: بر اساس آنچه در بند (۹) اصل (۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی اشاره و تبیین شده است اطلاق این هزینه‌ها به قشری خاص از فعالان اقتصادی کشور که در شرایط خاص جغرافیایی داشته و مانند سایر حوزه‌های کسب‌وکار ازجمله کشاورزی، نظامی، صنعت، پتروشیمی احتیاجات زندگی شهری و روستایی، گردشگری و مسافرت حق استفاده از زیرساخت‌های جاده‌ای را داشته و می‌بایست در هزینه‌های عنوان‌شده طی بند (پ) ماده (۵۹) لایحه برنامه هفتم مانند سایرین با آن برخورد شده و از شرایط عادلانه در تخصیص این هزینه‌ها بین کلیه استفاده‌کنندگان از جاده‌ها برخوردار باشند.

وی افزود: متن این بند اشاره شده است این تخریب ناشی از اضافه تناژ حمل تولیدات معدنی است این موضوع خود دارای ابهامات بسیاری است که می‌توان با طرح سؤالات زیر این ابهامات را روشن‌تر کرد: آیا فقط بهره‌برداران معادن از جاده‌ها استفاده می‌کنند؟ آیا فقط اضافه تناژ حمل تولیدات معدنی موجب تخریب جاده‌ها است؟ آیا تأثیر و تشخیص چند کیلو تا چند تن اضافه تناژ هم در متن مصوبه دیده‌شده است؟ چه نهادی این اضافه تناژ را تشخیص می‌دهد؟ اگر معدن یا معادن هیچ‌گونه تخلفی نسبت به حمل اضافه تناژ نداشتند بازهم مستحق پرداخت هستند؟ آیا این بند از مصوبه لایحه مشوق تخلف نیست؟

این سؤالات و چندین سؤال ازاین‌دست ابهاماتی است که در متن این بند و دلایل تنظیم آن وارد است و متأسفانه از حیث تقنین عقلاً و شرعاً ناصحیح است و باید از متن لایحه برنامه حذف گردد.

دبیر انجمن مس ایران تشریح کرد: نکته بعدی آن است که در طبق تبصره (۶) ماده (۱۴) قانون معادن دولت موظف است ۱۵ درصد از وجوه مربوط به حقوق دولتی معادن را برای توسعه استان با اولویت منطقه حوزه معدن هزینه کند. حال وصول مبالغی مازاد بر حقوق دولتی که با همین هدف وصول می‌شود، مصداق ایفای ناروا و تحمیل هزینه‌های سربار بر تولید است. از سمت دیگر خسارتی که نه اصل بروز آن معلوم است و نه مقدار آن و حال و جبری به این خسارت تخصیص داده‌شده و از بهره‌برداران معادن اخذ شود با موازین شرع نیز مغایرت دارد کما اینکه باسیاست‌های کلی قانون‌گذاری هم همان‌طور که اشاره شد مغایر است. علاوه بر این باید اشاره نمود چون متن بند ماده ۵۹ مطلق بهره‌بردار معادن و صنایع معدنی را مکلف به پرداخت‌نموده است لذا پرداخت وجوه و عوارضی که مستقیم یا غیرمستقیم بهره‌بردار از آن ذینفع نیست شرعاً صحیح نمی‌باشد.

وی گفت: بر اساس آنچه گذشت و آنکه در تنظیم این لوایح به‌هیچ‌عنوان نظر مشورتی فعالان و یا تشکل‌های تخصصی اخذ نشده است و نیز تحمیل هزینه ناعادلانه به فعالان مدنی از شورای محترم نگهبان این درخواست وجود دارد تا به جد این بند از لایحه مصوب شده برنامه هفتم را مورد رسیدگی قرار داده و دستور به حذف صادر نمایند.

دبیر انجمن مس ایران در آخر اشاره کرد: از کلیه فعالین معدنی هم این انتظار هست که موضوع را تا حصول نتیجه صحیح و قانونی و حذف این مصوبه ناعادلانه و غیرشرعی و غیرقانونی از برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران پیگیری نمایند. انجمن مس ایران به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تشکل‌های معدنی و صنایع معدنی کشور با تنظیم نامه‌های پیگیری از سوی رئیس محترم انجمن و نیز برگزاری نشست‌های نقد و بررسی و جلسات با نمایندگان محترم مجلس سعی در اصلاح این مصوبه به‌نوبه خود داشته است.

انجمن مس ایران به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تشکل‌های معدنی و صنایع معدنی کشور با تنظیم نامه‌های پیگیری از سوی رئیس محترم انجمن و نیز برگزاری نشست‌های نقد و بررسی و جلسات با نمایندگان محترم مجلس سعی در اصلاح این مصوبه به‌نوبه خود داشته است.

madanname.ir



بررسی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور در راستای تحقق افق ۱۴۰۴

بر طبق آمار شرکت توسعه و ساخت زیربناهای کشور کل خطوط ریلی دردست بهره‌برداری در حدود ۱۳۰۰۰ کیلومتر است. حمل‌ونقل ریلی برای رسیدن به اهداف سند چشم‌انداز (۲۵۰۰۰ کیلومتر) در حوزه حمل‌ونقل بار، باید سهم خود را به ۳۰ درصد ارتقا دهد که با امکانات و تجهیزات موجود غیرممکن است.

در سند چشم‌انداز طول شبکه ریلی کشور ۲۵ هزار کیلومتر برآورد شده است. که در حال حاضر کل خطوط ریلی دردست بهره‌برداری در حدود ۱۳۰۰۰ کیلومتراست؛ بنابراین برای رسیدن به سند چشم انداز احداث ۱۲ هزار کیلومتر از ضروریات لازم است.

احداث ۱۲ هزار کیلومتر در سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴

در سند چشم‌انداز طول شبکه ریلی کشور ۲۵ هزار کیلومتر برآورد شده است. که در حال حاضر کل خطوط ریلی دردست بهره‌برداری در حدود ۱۳۰۰۰ کیلومتراست؛ بنابراین برای رسیدن به سند چشم انداز احداث ۱۲ هزار کیلومتر از ضروریات لازم است.

۱۰۵ میلیون تن سهم مواد معدنی و فولادی در سند چشم‌انداز

پیش‌بینی دولت برای حمل بار از طریق شبکه ریلی در چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ برابر با ۲۰۲ میلیون تن است که از این میزان بار ۱۰۵ میلیون تن برای مواد معدنی و فولادی است که در حال حاضر این عدد معادل ۳۵ میلیون تن می‌باشد.

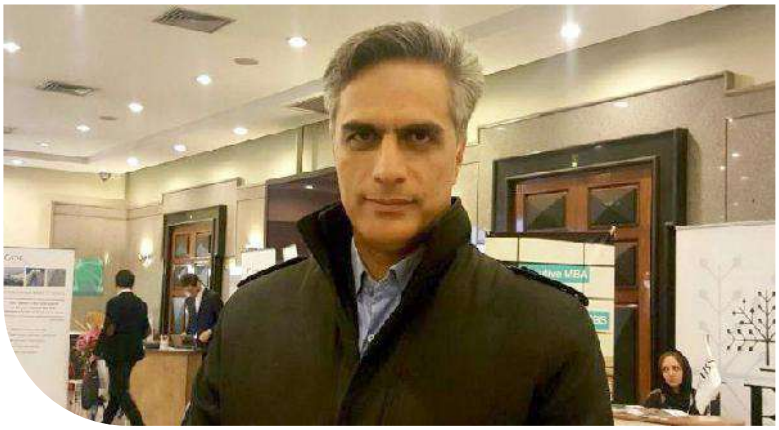
حمل‌ونقل فولاد در چشم‌انداز ۱۴۰۴

برای دستیابی به حمل‌ونقل فولاد در چشم‌انداز ۱۴۰۴ (به میزان ۵۵ میلیون تن) از مجموع ۱۲ هزار کیلومتر خطوط توسعه تا پایان سال ۱۴۰۴، سهم فولاد به میزان ۱۷۹۵ کیلومتر است که علاوه بر این ۱۲۵۵ کیلومتر از خطوط راه‌آهن نیز باید دوخطه بشود تا بتوان به اهداف سند چشم‌انداز در حمل‌ونقل ریلی دست یافت.

پیشرفت فیزیکی نامتناسب با افق ۱۴۰۴

از میزان ۱۷۹۵ کیلومتر خط جدید، در حدود ۷۰۰ کیلومتر آن از پیشرفت فیزیکی بالای ۷۰ درصد برخوردار است و از میزان ۱۲۵۵ کیلومتر خط دوم، در حدود ۹۰۰ کیلومتر آن در دست اجرا است و دارای پیشرفت فیزیکی می‌باشد؛ با این وجود نسبت به سال ۱۳۹۸ خط جدیدی که در مسیر حرکتی حمل‌ونقل مواد معدنی و محصولات فولادی باشد به خطوط ریلی کشور اضافه نگردیده است.

madanname.ir



دکتر گلشن، رئیس هیئت مدیره شرکت فولاد شرق خراسان مطرح کرد:

به توسعه ریلی کشور به‌عنوان طرح ملی نگاه کنیم

انتقال مواد معدنی و هزینه‌ای که به این منظور پرداخت می‌شود، اثر بسیاری روی قیمت تمام‌شده محصول دارد که سیستم حمل‌ونقل ریلی در مقایسه با انواع سیستم‌های حمل‌ونقل، هم از نظر مصرف و هم بالا بودن راندمان ایمنی و حفظ محیط‌زیست و همچنین از نظر حمل انبوه با قیمت مناسب، دارای توجیه فنی و اقتصادی است. دکتر گلشن علاوه بر مزیت‌های داخلی توسعه حمل‌ونقل ریلی، این اقدام را مؤثر در قدرت کشور در منطقه می‌داند.

رئیس هیئت مدیره شرکت تهیه و تولید مواد معدنی شرق فولاد خراسان در این خصوص عنوان کرد: ایران با توجه به مکان جغرافیایی محل اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقاست و مطابق با موقعیت از شمال به قطب شمال و از جنوب به دریا می‌رسد. از طرفی تحولات دنیا را که در نظر می‌گیریم شاهد انتقال سریع قدرت از غرب به شرق هستیم. به طوریکه در سند افق ۲۰۳۰، دو کشور در شرق در حال پیشرفت هستند، اقتصاد چین که در این افق از آمریکا عبور خواهد کرد و هند که در این سند جزو کشورهای پیشرو در دنیا خواهد بود. با توجه به این افق چین درصدد احیای جاده ابریشم است و ایران هم با توجه به موقعیتی که دارد، می‌تواند از این مزیت استفاده نماید. جاده ابریشم به‌عنوان کریدور شرق به غرب در مسیر از چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان می‌گذرد و در این مسیر از ایران عبور کرده و به ترکیه و اروپا می‌رسد.

کریدور جنوب به شمال نیز از هندوستان، به خاطر دسترسی و ارسال کالا به اروپا و مقاصد تجاری از سمت بندر چابهار و بندرعباس به سمت شمال غربی و به ترکیه می‌رود؛ این مزیتی است که باید از آن استفاده نماییم تا در این کریدورها نقطه تأثیرگذاری باشیم.

دکتر گلشن خاطرنشان کرد: این کریدورها می‌تواند منافع و مزایای زیادی برای کشور ایجاد نماید که شامل افزایش درآمد، توسعه اشتغال و امنیت، توسعه فرهنگ داخلی و بسط و توسعه فرهنگ داخلی به خارجی است. این منافع مستلزم توسعه زیرساخت‌هاست که مهم‌ترین این زیرساخت‌ها، حمل ریلی و حمل جاده‌ای است. این اقدام با توسعه خطوط فعلی و ایجاد خطوط جدید و همچنین اضافه کردن کشنده‌ها به جهت افزایش سرعت انتقال بار و افزایش حجم بار امکان‌پذیر خواهد بود.

رئیس هیئت مدیره شرکت تهیه و تولید مواد معدنی شرق فولاد خراسان اشاره کرد: با حذف ایران در این کریدورها برای انتقال کالا از شرق به غرب باید دریا را دور بزنند، لذا برای این منظور از اقیانوس هند و دریای سرخ عبور کرده به سمت دریای مدیترانه و اروپا حرکت کنند و برای انتقالات از جنوب به شمال برای رسیدن به روسیه باید از اقیانوس هند به دریای سرخ، مدیترانه و دریای سیاه بروند تا به روسیه برسند که البته حضور ایران این مسیرها را کوتاه می‌کند و هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد.

وی تأکید کرد: اگر این اقدام را جدی نگیریم تنها متضرر این بازی خواهیم بود؛ چراکه قدرت‌های منطقه همچون کشورهای عربی و حتی کشور آمریکا به‌عنوان کشوری تاثیرگذار به دنبال دور زدن ایران هستند تا کریدور شرق به غرب را از طریق ترکمنستان و آذربایجان به ترکیه ببرند و مسیر ایران را حذف کنند و از طرفی با طرح «عرب مد» هندوستان را از طریق کشورهای عربی از مسیر امارات، عربستان، اردن، سرزمین‌های اشغالی و دریای مدیترانه به شمال ببرند که ایران حذف شود. در این میان بایستی به این موضوع به‌عنوان یک طرح ملی نگاه کنیم و دولت روی زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کند بزرگراه‌ها و حمل جاده‌ای و ریلی را افزایش دهد که به‌مراتب حمل ریلی با توجه به مزیت نسبی به حمل جاده‌ای ارجح است چرا که کم‌هزینه‌ترین و امن‌ترین مسیر برای حمل‌ونقل کالا است؛ همچنین دولت مشوق‌هایی را برای شرکت‌های بزرگ ایجاد کند که امکان سرمایه‌گذاری روی حمل ریلی را برای تمام شرکت‌ها افزایش دهد تا جذب به حضور در بخش زیرساختی شوند.

دکتر گلشن به مزایای داخلی توسعه حمل ریلی اشاره کرد و گفت: در توسعه حمل ریلی مزایای زیادی برای کشور نهفته است به طوریکه قیمت تمام‌شده کالاها را کاهش می‌دهد، سبب کاهش تصادفات و مشکلات جاده‌ای، افزایش کیفیت هوا و کاهش آلودگی، توسعه فرهنگ، کاهش فقر و توسعه اشتغال می‌شود که این‌ها فارغ از مزیت بسیار مهم ارزی و ریالی این اقدام است.

madanname.ir

مهندس رضوی، مدیرعامل شرکت فولاد شرق خراسان مطرح کرد:

حمل‌ونقل ریلی بهترین، مطمئن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین روش حمل در کشور



استفاده حداکثری از ظرفیت‌های تولید فولاد کشور زمینه مناسبی را برای صنایع فعال در این حوزه ایجاد می‌کند تا بتوانند ضمن اشتغال‌زایی و تأمین تقاضای داخلی، در مسیر رشد صادرات و ارزآوری به کشور حرکت کنند اما لازمه دستیابی به این امر تأمین زیرساخت‌های موردنیاز، متناسب با نیاز توسعه صنعت فولاد کشور است. با توجه به برنامه جامع ۱۴۰۴ توسعه صنعت فولاد کشور، مسئله زیرساخت‌ها چالشی بزرگ برای دستیابی به اهداف تعیین‌شده محسوب می‌شود و به همین دلیل، لازم است تا برنامه‌ریزی مناسبی برای رفع این چالش‌ها صورت پذیرد. شرکت‌های فولادساز برای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های تولیدی ایجادشده به‌منظور دستیابی به برنامه ۵۵ میلیون تن تا سال ۱۴۰۴، با چالش‌هایی اساسی و روزافزون روبه‌رو هستند. مطابق با ارزیابی‌ها در سایر کشورهای معدنی سالانه حدود ۳۰ تا ۵۰ درصد مواد معدنی توسط خطوط ریلی حمل می‌شود، درحالی‌که سهم واقعی حمل مواد معدنی توسط خطوط ریلی در ایران ۵ درصد (۲۰ میلیون تن) تولید مواد معدنی کشور را در برمی‌گیرد. در این خصوص رضوی مدیرعامل شرکت تهیه و تولید مواد معدنی شرق فولاد خراسان با معدن‌نامه به گفتگو پرداخته است.

عدم پاسخگویی زیرساخت حمل‌ونقل کشور

رضوی عنوان کرد: تولید سالیانه بیش از ۲۰ میلیون تن ماده معدنی توسط تمامی سرمایه‌گذاران در منطقه سنگان انجام می‌شود و هم‌اکنون سهم کمی‌از آن (کمتر از ۵ میلیون تن سالانه) توسط راه‌آهن سراسری قابل‌انتقال می‌باشد که از عوامل اصلی آن عدم توسعه ایستگاه‌های موجود در منطقه و کمبود دیزل می‌باشد. علاوه بر آن با توجه به عدم ظرفیت و زیرساخت قابل‌قبول در توسعه ریلی منطقه و از سوی دیگر تعرفه‌های سلیقه‌ای سرمایه‌گذاران را با نوسانات شدید حمل‌ونقل جاده ای در فصول مختلف روبرو ساخته است. همچنین با توجه به پیشرفت کند پروژه دو باند کردن جاده سنگان به تربت‌حیدریه، بیش‌ازپیش موانع انتقال محصول به مقصد صورت می‌پذیرد؛ فلذا توسعه ایستگاه‌های سنگان، احداث خط دوم راه‌آهن از سنگان تا تربت‌حیدریه، تسریع بخشی در راه‌اندازی محور دوباند سنگان تربت کمک بسزایی در زیرساخت حمل‌ونقل خواهد داشت.

مدیرعامل شرکت تهیه و تولید مواد معدنی شرق فولاد خراسان، احداث محور دوبانده سنگان - تربت‌حیدریه، احداث خط دوم راه‌آهن سنگان تربت‌حیدریه، ساماندهی متمرکز حمل‌ونقل، توسعه ایستگاه راه‌آهن و تأمین دیزل موردنیاز را از راهکارهای رفع این چالش عنوان کرد.

وی خاطرنشان کرد: مناسب‌ترین شبکه حمل‌ونقل بسته به بعد مسافت مقصد و زیرساخت‌های موردنیاز قابل‌تغییر است ولی بهترین و مطمئن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین از طریق حمل‌ونقل ریلی می‌باشد.

رضوی مطرح کرد: ظهور تکنولوژی و ایجاد شهر هوشمند، می‌تواند انقلابی عظیم در صنایع مختلف ازجمله حمل‌ونقل، نظارت و کنترل از راه دور ایجاد نماید. یکی از مهم‌ترین مزایای استارتاپ‌های حمل‌ونقل جاده‌ای این است که سبب شده قیمت کرایه به سمت شفافیت حرکت کند و دست دلالان از حوزه قیمت‌گذاری کوتاه باشد.

به گفته وی ردیابی و نظارت بر موقعیت محموله با استفاده از حسگرهای اینترنتی، برنامه‌ریزی خودکار و بهینه‌سازی مسیر برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و کاهش زمان تحویل از مزایای هوشمند سازی عملیات لجستیک است.

مدیرعامل شرکت تهیه و تولید مواد معدنی شرق فولاد خراسان خاطرنشان کرد: همکاری و تعامل بخش خصوصی و دولتی هر دو مکمل هم بوده و هرکدام سهم بسزایی در فراهم ساختن توسعه حمل‌ونقل صنایع معدنی دارند که البته فراهم ساختن بستر مناسب و نظارت مستمر دولت با همکاری و واگذاری اجرا زیرساخت به بخش خصوصی زمینه توسعه بخش حمل‌ونقل را فراهم خواهد ساخت. با تعامل بخش خصوصی و دولتی و ایجاد حمل‌ونقل هوشمند و توسعه بخش ریلی مسیر رسیدن به کاهش هزینه‌های لجستیک فراهم خواهد شد.

سرمایه‌گذاری در احداث اسکله مکانیزه مواد معدنی در غرب بندر شهید رجایی و حمل‌ونقل ریلی مرتبط

طبق برنامه تعریف‌شده و هدف‌گذاری‌های در نظر گرفته‌شده برای تولید فولاد کشور، شاهد رشد خوبی در این حوزه بوده‌ایم که برای ادامه مسیر با همین سرعت نیازمند الزاماتی است که در سایه توسعه پایدار قابل‌فهم و درک است. با توجه به اینکه واحدهای تولیدی این حوزه تمامی‌تلاش خود را به کار بسته‌اند تا بتوانند نیاز داخلی را تأمین کنند و از سوی دیگر، به دلیل جذابیت‌هایی که نرخ ارز برای آن‌ها ایجاد کرده، مازاد نیاز داخلی را صادرات داشته باشند، زیرساخت‌های کافی را در اختیار ندارند که البته نیازمند توجه ویژه است و عدم رسیدگی به این موضوع نه‌تنها حوزه فولاد بلکه اقتصاد کشور را با مشکل مواجه خواهد کرد. هر چه باشد، تولیدکنندگان فولادی در سال گذشته هم‌زمان با تلاطم‌های ارزی از یک‌سو و کاهش فروش نفت از سوی دیگر، بار اصلی تأمین ارز کشور را به دوش کشیدند و تلاش کردند تا با ارزآوری، نیازهای ارزی سایر صنایع کشور و معضلاتی همچون هزینه‌های ایجادشده به‌واسطه همه‌گیری ویروس کرونا را تأمین کنند. اگر الزامات رشد صنعت فولاد را مدنظر قرار دهیم مسلماً توانمندی‌ها و مزیت‌های مرتبط به این حوزه، سرمایه‌گذاری هرچه بیشتر برای رفع چالش‌هایش را دارای صرفه اقتصادی بالایی می‌نماید.

وجود معادن غنی و دارای ظرفیت و مرغوبیت قابل‌توجه مزیت خاصی برای کشور ما به شمار می‌رود تا هم به لحاظ کمی و هم به جهت کیفی تولید بیشتری از کلیه فرآورده‌های فولادی حاصل نموده و نه‌تنها به بازار داخلی بلکه به بازارهای خارجی متقاضی عرضه نماییم.

وجود معادن غنی و دارای ظرفیت و مرغوبیت قابل‌توجه مزیت خاصی برای کشور ما به شمار می‌رود تا هم به لحاظ کمی‌و هم به



madanname.ir

جهت کیفـــی تولیـد بیشتـری از کلیـه فرآورده‌های فولادی حاصل نموده و نه‌تنها به بازار داخلی بلکه به بازارهای خارجی متقاضی عرضه نماییم. ایران حدود ۵ درصد ذخایر معدنی فولاد دنیا را در اختیار دارد و این امکان بالقوه کافی است تا در شمار کشورهای قدرتمند در این صنعت ابراز وجود نماییم. فعالیت ۵۰ ساله ایران در صنایع فولاد این امکان را فراهم آورده تا تخصص و دانش لازم در کشور بومی‌شود و از جهت تأمین نیروهای ماهر و نیمه ماهر اعم از تجربی و علمی مشکل غیرقابل حلی برای توسعه صنعت فولاد نداشته باشیم. بر خلاف این عوامل مسلماً زیرساخت‌های کشور نه‌تنها به دلیل وجود صنایع فولاد بلکه لزوماً برای توسعه صنعت نیازمند رشد و ارتقاء است. فولاد کشور نیازمند ملزوماتی است که با سرعت تولیدکنندگان این حوزه پیش نمی‌آیند و از سرعت آن‌ها تولید نیز می‌کاهند. چالش‌هایی در مسیر تولید ۵۵ میلیون تن فولاد وجود دارد که مهم‌ترین آن‌ها اکتشافات، زیرساخت حمل‌ونقل ریلی و تأمین انرژی گاز و برق و تأمین آب است.

سرمایه‌گذاری در احداث اسکله مکانیزه مواد معدنی در غرب بندر شهید رجایی و حمل‌ونقل ریلی مرتبط

این اسکله طی سه فاز و به‌صورت کاملاً مکانیزه ساخته خواهد شد که درمجموع با ظرفیت ۵۰ میلیون تن صادرات و واردات مواد فله معدنی، بر پایه‌ی حمل‌ونقل ریلی خواهد بود. برای این منظور ۶ دستگاه واگن برگردان Tippler و حداقل ۶۰۰ واگن برای آن تهیه می‌شود. برای احداث این اسکله حدود ۵۰۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری صورت خواهد گرفت. مدت‌زمان احداث فاز اول که مهم‌ترین فاز اجرای پروژه به شمار می‌رود و مساحت ۶۷ هکتاری را به خود اختصاص خواهد داد، ۳ سال پیش‌بینی شده است و طبق برنامه‌ریزی فعلی، مطالعات جامع در مرحله‌ی جمع‌بندی و آغاز عملیات اجرایی می‌باشد.

سرمایه‌گذاری لازم جهت ایجاد زیرساخت‌های لازم در صنعت فولاد

طبق مطالعات کارشناسی شده در راستای ایجاد زیرساخت‌های لازم در این صنعت در بحث تکمیل زنجیره ارزش، اکتشافات، تأمین آب، احداث اسکله و بنادر، زیرساخت نیروگاهی و زیرساخت حمل ریلی میزان سرمایه موردنیاز محاسبه شده است.

بر مبنای این مطالعات تکمیل زنجیره ارزش شامل احداث پلنت‌های مختلف در زنجیره ارزش نیازمند ۴,۴۰۱,۰۰۰,۰۰۰ یورو و سرمایه‌گذاری در اکتشافات به مبلغ ۷۲۰ میلیون یورو، تأمین آب به‌واسطه ابر پروژه انتقال آب از دریای عمان و خلیج‌فارس به میزان ۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ یورو، احداث اسکله و بنادر شامل پروژه‌های تجهیز بنادر و ساخت اسکله‌های اختصاصی به میزان ۸۲۰,۰۰۰,۰۰۰ یورو نیازمند سرمایه‌گذاری است.

زیرساخت نیروگاهی نیز بر طبق تفاهم‌نامه احداث ۱۰ هزار مگاوات برق بین وزارت صمت و نیرو ۳,۵۴۰,۰۰۰,۰۰۰ یورو و زیرساخت حمل‌ونقل با عملیاتی شدن ساخت ۳۸۵ کیلومتر از ۱۲۵۵ کیلومتر احداث خط دوم و ۷۶۵ کیلومتر از ۱۷۹۵ کیلومتر احداث خط جدید نیازمند ۲,۵۱۰,۰۰۰,۰۰۰ یورو سرمایه‌گذاری است.



طبق مطالعات کارشناسی شده در راستای ایجاد زیرساخت‌های لازم در این صنعت در بحث تکمیل زنجیره ارزش، اکتشافات، تأمین آب، احداث اسکله و بنادر، زیرساخت نیروگاهی و زیرساخت حمل ریلی میزان سرمایه مورد نیاز محاسبه شده است.

madanname.ir



قربانعلی بیک، مدیر پیشین راه‌آهن کشور مطرح کرد:

راه‌آهن مشکلات ریشه‌ای دارد/همواره در این بخش اهداف درست و سیاست‌گذاری‌های غلط داشته‌ایم

قربانعلی بیک، از مدیران پیشین راه‌آهن معتقد است که بخشی از چالش‌های موجود در حمل‌ونقل ریلی کشور به ابتدای ورود این صنعت به ایران بازمی‌گردد و بعدازآن هم همواره اهداف درستی تعیین‌شده اما سیاست‌گذاری‌ها غلط بوده و باعث شده که وضعیت خوبی در این بخش نداشته باشیم.

عباس قربانعلی بیک، از مدیران پیشین راه‌آهن ایران در خصوص وضعیت راه‌آهن گفت: ریشه‌های موضوع راه‌آهن به مدت‌ها قبل بازمی‌گردد و ضعف‌هایی هم که در این بخش‌داریم به دلیل سیاست‌ها و رویکردهای غلطی بوده که ما در این بخش داشته‌ایم.

قربانعلی بیک بیان کرد: به دلیل این‌که ورود راه‌آهن به ایران بعد از ورود خودرو بوده و در همان ایام هم هواپیما وارد کشور شده، خیلی معجزه صنعت ریلی برای مردمی‌که هواپیما را در هوا و خودرو را در زمین می‌دیدند محسوس نبود. درصورتی‌که ۲۰۰ سال قبل که صنعت ریلی شکل گرفت برای دنیا واقعاً یک معجزه بود. برای نمونه خطوط ریلی شرایط زندگی مردم و اقتصاد انگلیس را متحول کرد اما در ایران این اتفاق نیفتد، به دلیل این‌که در زمان ناصرالدین‌شاه و به پیشنهاد آقای رویترز مسیر ریلی انتخاب شد که غلط بود؛ بنابراین راه‌آهن مشکلات ریشه‌ای دارد که به ابتدای ورودش به ایران باز می‌گردد.

وی افزود: بعد از انقلاب راه‌آهن واقعاً به جد موردتوجه قرار گرفت، به‌ویژه این‌که در بحث هوایی محدودیت‌هایی داشتیم و با مشکل تحریم مواجه بودیم، ازیک‌طرف در بخش مسافری و از طرف دیگر در بخش باری راه‌آهن مزیت بسیار بارزی نسبت به جاده داشت که باعث شد مجموعه راه‌آهن و حمل‌ونقل ریلی موردتوجه قرار بگیرد.

این مدیر سابق راه‌آهن گفت: متأسفانه باوجود همه توجه‌ها، هدف‌گذاری‌ها و قوانین خوبی که وجود دارد مانند قانون مدیریت سوخت، ناپختگی برخورد با این اهداف ارزشمند باعث شده که ما نه‌تنها موفق نشویم بلکه پسرفت هم داشته باشیم. برای مثال سهم ریلی در حمل مسافر در سال ۸۶ حدود ۴ درصد بود که سال ۹۷ یعنی ۱۱ سال بعد طبق بررسی مرکز پژوهش‌های مجلس این سهم به یک و نیم درصد می‌رسد، درحالی‌که باید به ۱۸ درصد می‌رسید. در این سال‌ها اهداف درست بوده اما سیاست‌گذاری‌ها غلط بوده و متأسفانه خیلی وقت گذاشته نمی‌شود با نگاه تخصصی به آن پرداخته شود. می‌بینیم سرمایه‌گذاری‌های خیلی زیادی می‌شود، هزینه‌های زیادی هم اختصاص می‌یابد اما نتیجه تقریباً معکوس است. همه باید کمک کنند تا در حوزه راه‌آهن و ریل تصمیمات پخته‌ای اتخاذ شود.

از امکاناتی که داریم به‌درستی استفاده نمی‌کنیم

قربانعلی بیک ادامه داد: چند وقت پیش رئیس مجلس انتقاد کردند و گفتند ۴ هزار کیلومتر راه‌آهن ساختیم اما هیچ فایده‌ای نداشته، به‌نظرم واقعاً همین‌طور است، البته نه‌تنها فایده‌ای نداشته که زیان هم به دنبال داشته و یک هزینه اضافی به راه‌آهن برای نگهداری این خطوط تحمیل‌شده و عملاً استفاده‌ای از این خطوط نمی‌شود، درصورتی‌که این خطوط می‌تواند در مسیرهای باری آنجایی که ترافیک قابل‌توجهی دارد یک تحول خوبی را ایجاد کند. ضمن این‌که از امکاناتی که داریم هم خیلی بد استفاده می‌کنیم به‌نحوی‌که متوسط ۵ کیلومتر سرعت قطار باری فاجعه است و این باعث می‌شود که بخش خصوصی هم انگیزه و منافعش برای فعالیت در این حوزه کم شود، در نتیجه به اهدافی که تعیین کرده‌ایم نمی‌رسیم، مصرف سوخت افزایش می‌یابد، تصادفات زیاد می‌شود و هزینه حمل بالا می‌رود که طبیعی است روی معیشت مردم اثر می‌گذارد.

وی در خصوص چالش‌هایی که بخش خصوصی برای فعالیت در حوزه ریلی با آن درگیر است، گفت: رویکرد خصوصی‌سازی ما غلط بوده و زودهنگام و ناپخته و با الگوی نادرست خصوصی کردیم که نتیجه‌اش این شد که الان بخش خصوصی هم ضعیف است و هم خسارات زیادی متحمل شده همچنین انگیزه زیادی برای ورود به سرمایه‌گذاری بیشتر ندارد، چین راه‌آهن‌اش را خصوصی نکرد، اما عملاً می‌بینیم که یکی از موفق‌ترین راه‌آهن‌ها در دنیا بوده به دلیل این‌که سیاست‌گذاری درستی داشته‌اند.

madanname.ir



دکتر جعفری طهرانی، تحلیلگر ارشد بین‌المللی معدن و صنایع معدنی مطرح کرد:

ارجحیت حمل و نقل ریلی به جاده‌ایی در حوزه معدن و صنایع معدنی

تحلیلگر ارشد بین‌المللی معدن و صنایع معدنی با اشاره به قرارداد ۲۵ ساله با چین گفت: مطابق با این قرارداد بنا بود ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیارد دلار در ایران سرمایه‌گذاری انجام شود.

هزینه ترانسپورت مواد معدنی در حوزه معدنکاری رقم قابل‌ملاحظه‌ای از قیمت تمام‌شده را تشکیل می‌دهد، انتقال مواد معدنی و هزینه‌ای که به این منظور پرداخت می‌شود، اثر بسیاری روی قیمت تمام‌شده محصول دارد که سیستم حمل‌ونقل ریلی در مقایسه با انواع سیستم‌های حمل‌ونقل، هم از نظر مصرف و هم بالا بودن راندمان ایمنی و حفظ محیط‌زیست و همچنین از نظر حمل انبوه با قیمت مناسب، دارای توجیه فنی و اقتصادی بیشتری است. در این خصوص گفتگویی با دکتر کیوان جعفری طهرانی، تحلیلگر ارشد بازار بین‌المللی آهن و فولاد داشتیم که شرح آن را می‌خوانید.

دکتر جعفری‌طهرانی در خصوص پاسخگویی زیرساخت حمل‌ونقل کشور به نیاز بخش معدن و صنایع معدنی عنوان کرد: واقعیت این است که پاسخگوی نیاز کشور نیست چراکه میزان توسعه شبکه حمل‌ونقل داخل کشور هم در شبکه جاده‌ای و هم شبکه ریلی متناسب با توسعه تولید داخلی و حتی صادرات محصولات معدن و صنایع معدنی نبوده است به‌طورکلی هم فارغ از بحث تولید، توسعه این شبکه طی سالهای گذشته کافی نبوده است. مطابق با برنامه پنجم توسعه بنا بود ۹.۵ میلیارد دلار در زمینه توسعه زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری شود که متأسفانه انجام نشد که شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و بنادر را هم شامل می‌شد. کهولت شبکه حمل‌ونقل کشور سبب تحمیل هزینه‌های بسیار بالا و مشکلات جدی به بخش معدن و صنایع معدنی در داخل و همچنین صادرات کشور شده است. طبیعتاً این هزینه‌ها به تولیدکننده و مصرف‌کننده منتقل می‌شود. موارد دیگری همچون ترافیک شدید در بنادر کشور به علت تراکم کشتی اتفاق میافتد که این هم ضربه و زیان مضاعفی است که به تولیدکننده و صادرکننده تحمیل می‌شود.

وی افزود: میزان ۹٫۵ میلیارد دلاری که پیش از این اشاره کردم به معنای حل تمام چالش‌های حمل‌ونقل نیست بلکه حداقل هزینه است، چون در حال حاضر شبکه ریلی هم بسیار قدیمی است و فارغ از توسعه شبکه ریلی نیاز به خرید واگن‌های

madanname.ir

جدید است که تمام این‌ها هزینه مضاعف محسوب می‌شود.

تحلیلگر ارشد بین‌المللی معدن و صنایع معدنی با اشاره به قرارداد ۲۵ ساله با چین گفت: مطابق با این قرارداد بنا بود ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیارد دلار در ایران سرمایه‌گذاری انجام شود که محقق نشد هدف چین در این سرمایه‌گذاری‌ها مشخصاً در بحث زیرساخت‌های کشور شامل حمل‌ونقل ریلی و جاده و... یک‌چهارم این عدد، معادل ۹۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار بود و صرف توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، بنادر و فرودگاه‌ها می‌شد. با نگاهی به این عدد درمی‌یابیم که قطعاً ۹٫۵ میلیاردی که در طرح توسعه قید شده بود هم در صورت تحقق، اهداف از این سرمایه‌گذاری را به‌طور کامل به سرانجام نمی‌رساند.

دکتر جعفری طهرانی خاطرنشان کرد: مناسب‌ترین شبکه حمل‌ونقل برای بخش معدن، حمل‌ونقل ریلی است که ترافیک ایجاد نمی‌کند؛ همچنین کالاهای معدنی عموماً سنگین هستند و فشار جدی به جاده‌ها وارد می‌کنند و باعث تخریب جاده‌ها می‌شوند با حمل ریلی حجم بیشتری جابه‌جایی انجام می‌شود چراکه هرکدام از واگن‌ها، دو برابر ظرفیت کامیون جابه‌جا می‌کند و با در نظر گرفتن تعداد آن‌ها برای هر قطار اگر ۴۰ واگن باشد به‌راحتی ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ تن جابه‌جایی در هر مرتبه انجام می‌شود که در نهایت سرعت جابه‌جایی را افزایش می‌دهد.

وی توسعه شبکه حمل‌ونقل کشور را از وظایف دولت دانست و گفت: عملاً توسعه شبکه لجستیک مسئولیت دولت و حاکمیت است و بخش خصوصی باید نقش کمتری در آن داشته باشد حال‌آنکه شاهد هستیم در خیلی از معادن کشور که فاصله‌ای با شبکه ریلی داشته‌اند خود معدن دار برای ایجاد امکانات، هزینه ریل‌گذاری و ایجاد ایستگاه را پرداخت کرده است همین‌طور بخش خصوصی در رابطه با هزینه ایجاد مسیر جاده‌ای از معدن به جاده‌های کشور هم بارها اقدام کرده ولی تأمین بودجه لازم برای توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای کشوری توسط بخش خصوصی عملاً امکان‌پذیر نیست.

تحلیلگر ارشد بین‌المللی معدن و صنایع معدنی تأکید کرد: بهسازی و نوسازی جاده‌ها یک اولویت است، جاده‌های فعلی استهلاک کامیون‌ها و مصرف سوخت آن‌ها را بالا می‌برد و حتی کامیون‌های جدید هم با این وضعیت جاده‌ای صرفه‌جویی را ایجاد نمی‌کند.

میزان توسعه شبکه حمل‌ونقل داخل کشور هم در شبکه جاده‌ای و هم شبکه ریلی متناسب با توسعه تولید داخلی و حتی صادرات محصولات معدن و صنایع معدنی نبوده است.





حمل‌ونقل ریلی موضوع مغفول مانده در توسعه پایدار صنعت فولاد

چشم‌انداز صنعت فولاد در سال ۱۴۰۴، یک هدف‌گذاری بزرگ و چالشی برای تولید سالانه ۵۵ میلیون تن محصول فولادی دارد که تحقق این چشم‌انداز، مشروط به برآوردن پیش‌نیازهای متنوعی است که یکی از مهم‌ترین آن‌ها توسعه‌ی زیرساخت حمل‌ونقل ریلی است، امروزه موضوع حمل‌ونقل یکی از چالش‌های مهم صنعت فولاد کشور به شمار می‌رود که بخش قابل‌توجهی از هزینه‌های تولید محصولات فولادی را به خود اختصاص داده است. استفاده از حمل‌ونقل ریلی می‌تواند با کاهش هزینه‌های عملیاتی، سودآوری و توان صادراتی شرکت‌های فولادی را افزایش دهد. بااین‌وجود، به دلایل مختلف از جمله یارانه بالای سوخت در کشور و عدم توسعه زیرساخت‌های ریلی، توجه زیادی به این مقوله نشده است.

در راستای تحقق اهداف برنامه ۱۴۰۴، توسعه صنعت فولاد کشور و رسیدن به تولید ۵۵ میلیون تن شمش فولاد جابه‌جایی مواد اولیه و انتقال کنسانتره و گندله به واحدهای فولادسازی و قیمت تمام‌شده آن‌ها، یکی از اصلی‌ترین چالش‌های بخش حمل‌ونقل در سال‌های آینده خواهد بود. در این شرایط، لازم است با برنامه‌ریزی، تحول اساسی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی ایجاد شود تا علاوه بر جابه‌جایی این حجم از مواد، هزینه‌های حمل‌ونقل نیز کاهش یابد. توسعه زیرساخت‌های ریلی با کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، قدرت رقابت‌پذیری و توان صادراتی محصولات فولادی را افزایش خواهد داد.

واقعیت آن است که صنعت حمل‌ونقل ریلی، خادم بزرگ صنعت فولاد و یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره‌ی ارزش آن، بلکه حلقه‌ای «جایگزین ناشدنی» در این زنجیره است. از سوی دیگر، با توجه به سهم ۶۰-۷۰ درصدی مواد معدنی و محصولات فولادی از بازار حمل بار ریلی کشور و با ملاحظه‌ی این‌که شبکه‌ی ریلی به‌طور هم‌زمان به بازار مسافری و باری خدمت می‌دهد، به‌تقریب خوبی می‌توان ادعا نمود که حدود ۴۰-۵۰ درصد ظرفیت ریلی کشور (شامل شبکه، ناوگان، تجهیزات و کارکنان) به‌منظور خدمت‌رسانی به صنعت فولاد ایجاد گردیده است.

بر بزرگان صنعت فولاد به‌عنوان اصلی‌ترین مشتری صنعت حمل‌ونقل ریلی واجب است از این حلقه‌ی حیاتی که اکنون در موقعیت ضعیفی از عمر خود قرار دارد و استحکام چندانی ندارد، به‌قدر کفایت حمایت و آن را احیا نمایند. در فقدان تصمیمات حمایتی منجر به توسعه‌ی زیرساخت‌ها و سودآوری بخش حمل‌ونقل ریلی، نه‌فقط تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ صنعت فولاد مبنی بر تولید سالانه ۵۵ میلیون تن محصول که حتی تداوم تولید کنونی هم میسر نخواهد بود.

مزیت نسبی حمل ریلی بر حمل جاده‌ای

حمل ریلی در صادرات، نزدیک شدن واحدها به ظرفیت اسمی، بهبود سرعت حمل کالا و کاهش بهای تمام‌شده نسبت به حمل جاده‌ای مزیت بالایی دارد. به طوریکه برآورد میزان مصرف در افق ۱۴۰۴ بر اساس روش میانگین‌گیری از روش‌های مختلف، حدود ۲۲/۷ میلیون تن خواهد بود که نیاز به صادرات ۳/۳۲ میلیون تنی خواهد بود که حمل‌ونقل ریلی جز لاینفک آن می‌باشد. توسعه زیرساخت‌های ریلی موجب کاهش هزینه تمام‌شده کالاهای نهایی و همچنین کاهش هزینه تمام‌شده مواد اولیه خواهد شد. با توجه به جغرافیای پهناور ایران و مسافت طولانی بین قطب‌های صنعتی به‌ویژه تهران، مشهد، تبریز و اراک از بنادر کشور، حمل‌ونقل ریلی جایگاه و اهمیت ویژه‌ای در لجستیک سریع مواد اولیه و محصولات نهایی پلنت‌ها را دارد.

افزایش ۳۰۰ درصدی پیش‌بینی تناژ حمل شده در افق ۱۴۰۰ به‌خوبی بیانگر نیاز به‌سرعت بخشی به پروژه‌های زیرساختی ریلی کشور است. با توجه به‌سرعت سیر بازرگانی فعلی کشور که عددی در حدود ۶ کیلومتر بر ساعت است در صورت افزایش این رقم باعث بهره‌وری بالاتر خواهد شد.

madanname.ir



قبادی، کارشناس ریلی مطرح کرد:

حمل‌ونقل ریلی برای جابجایی بار معدنی برای کشور ضرورت دارد

توجه و سامان‌دهی به حمل‌ونقل ریلی سرعت انتقال دهی تولیدات را افزایش داده و با توجه به محدودیت انبار کارخانه‌های تولید مواد اولیه، از توقفات خط تولید به‌موجب اشباع انبارها جلوگیری می‌کند و انتقال مواد از انبار به محل هدف را تسهیل می‌نماید بعلاوه اینکه کاهش مصرف سوخت، افزایش درآمدهای دولت، هزینه‌های ساخت پایین نسبت به جاده، توجه محیط‌زیست و کاهش آلودگی صوتی و هوا را به دنبال دارد.

قبادی کارشناس ریلی با اشاره به پاسخگویی زیرساخت حمل‌ونقل کشور در بخش معدن و صنایع معدنی در این خصوص گفت: با عنایت به درآمدزایی شرکت راه‌آهن از حمل بار، سهم حمل بار معدنی از کل بار، استراتژیک بودن بار مواد معدنی و صنایع معدنی و همچنین بالا بودن تعرفه حمل بار مواد معدنی و صنایع آن بیش‌ازپیش نیاز به توسعه زیرساخت بر مبنای الگوی تقاضای بخش معدن احساس می‌شود.

در حال حاضر در برخی از مسیرهای راه‌آهن همچون ناحیه شرق باوجود چشمه‌های بار مواد معدنی فراوان به دلیل یک‌خطه بودن مسیر مذکور به مقصد شرکت‌های فولادی و بندرعباس به‌منظور صادرات، واگن‌های حامل مواد معدنی در مبدأ، روزها و گاهاً هفته‌ها متوقف می‌مانند که صاحبان کالا تمایل به استفاده از جاده دارند. لذا توصیه می‌شود به‌جای توسعه در راستای افزایش حمل مسافر که برای شرکت راه‌آهن درآمد ندارد، توسعه در راستای افزایش حمل‌ونقل بار و صنایع معدنی انجام شود که ضمن توسعه خطوط و افزایش منافع ذکر شده برای کشور، منجر به بازگشت سرمایه بالاتر می‌گردد. در خصوص جاده نیز با وجود گسترده بودن جاده‌های کشور نسبت به بخش ریلی اما فرسودگی جاده‌های بین‌شهری، فرسودگی و بهره‌وری پایین کامیون‌ها منجر به کاهش کلی حمل بار مواد معدنی در کشور شده است.

وی با اشاره به مسیر و میزان سرمایه موردنیاز بخش معدن کشور در حوزه حمل‌ونقل خاطرنشان کرد: جهت افزایش تعاملات بخش معدنی و حوزه حمل‌ونقل کشور، می‌بایست معاونت ساخت و توسعه وزارت راه و شهرسازی اقدام به مشارکت با حوزه صنایع فولادی و معدنی در راستای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل ریلی در حوزه خطوط اصلی راه‌آهن نماید. شرکت راه‌آهن نیز به‌عنوان متولی حمل‌ونقل ریلی در حال حاضر مشکلات زیادی در حوزه کمبود لکوموتیوهای آماده‌به‌کار دارد که می‌تواند با مشارکت

با عنایت به درآمدزایی شرکت راه‌آهن از حمل بار، سهم حمل بار معدنی از کل بار، استراتژیک بودن بار مواد معدنی و صنایع معدنی و همچنین بالا بودن تعرفه حمل بار مواد معدنی و صنایع آن بیش‌ازپیش نیاز به توسعه زیرساخت بر مبنای الگوی تقاضای بخش معدن احساس می‌شود.

شرکت‌های فولادی و معدنی نسبت به تأمین آن از صنایع داخلی و واردات فوری اقدام نماید. حوزه دیگر موردنیاز جهت سرمایه‌گذاری، حوزه تجهیزات بارگیری و تخلیه در مبادی و مقاصد هست. برخی از مقاصد عمده تخلیه همچون اسکله بندرعباس که مقصد بارهای صادراتی است در حال حاضر، دارای تجهیزات مدرن تخلیه همچون واگن برگردان نمی‌باشند که با توجه به حجم بالای محمولات معدنی صادراتی، منجر به توقف واگن‌ها در مقاصد تخلیه می‌گردد و در نهایت توسعه خطوط فرعی توسط بخش معدنی یکی از عوامل مؤثر در توسعه حمل بار معدنی می‌باشند. لذا شایسته است شرکت راه‌آهن به‌عنوان متولی حمل بار ریلی به‌سرعت نسبت به برگزاری جلسات و پیگیری‌های مکرر جهت توسعه موارد ذکرشده اقدام نماید تا بتوان شاهد جهش حمل بار معدنی در کشور توسط بخش ریلی بود.

وی مناسب‌ترین شبکه حمل‌ونقل برای بخش معدن را ریلی دانست و بیان کرد: با توجه به مزایای حمل‌ونقل ریلی به‌ویژه برای حمل کالاهای فله، یقیناً حمل‌ونقل ریلی برای جابجایی بار معدنی برای کشور ضرورت دارد. شیفت بار از جاده به ریل، منجر به کاهش هزینه حمل بار، کاهش تصادفات و فوتی و مصدومات ناشی از آن، کاهش مصرف سوخت و یارانه‌های پرداختی آن و کاهش آسیب به محیط‌زیست می‌گردد. با توجه به آمار سالنامه منتشرشده سال ۱۴۰۱ توسط شرکت راه‌آهن ج.ا.ا در سال جاری بیش از ۵۰ درصد حمل بار کشور مربوط به حمل مواد معدنی می‌باشد. این موضوع در سالیان گذشته نیز به همین روال بوده است. در بخش جاده‌ای نیز در سال ۱۴۰۱ با احتساب سیمان و کالاهای ساختمانی بیش از ۱۰ درصد حمل بار مربوط به مواد معدنی بوده است. لازم به ذکر است ۱۰٫۶ درصد از حمل بار نیز حدود ۵۳ میلیون تن بار می‌باشد در حالیکه که ۵۳ درصد حمل بار ریلی در حدود ۲۴ میلیون تن بوده است و در واقع بیش از دو برابر بار معدنی حمل شده توسط بخش ریلی، توسط بخش جاده‌ای حمل شده است. لذا در صورت افزایش زیرساخت حمل‌ونقل ریلی و افزایش بهره‌وری، امکان توسعه حمل بار مواد معدنی توسط بخش ریلی وجود دارد.

قبادی با اشاره به نقش استارتاپ‌ها افزود: استارتاپ‌ها توان ایجاد تحول و انقلاب در بخش حمل‌ونقل را دارند. ایجاد ارتباط سریع و در لحظه بین شرکت خدمات دهنده حمل‌ونقل و متقاضی حمل، مسیریابی و یافتن بهترین و سریع‌ترین مسیر و شناسایی چشمه‌های بار به‌صورت در لحظه قابل انجام هست.

هم‌چنین در بخش مسافری نیز ایجاد ارتباط سریع بین مسافرین و رانندان خودرو و هم‌چنین ستاد پشتیبانی‌کننده می‌تواند در نهایت موجبات رضایتمندی مسافرین را فراهم کند.

کارشناس ریلی با تعریفی از هوشمندسازی عملیات لجستیک و ورود آن به حمل‌ونقل کشور اذعان داشت: لجستیک هوشمند ترکیب لجستیک و سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی است که به‌واسطه آن‌ها می‌توان مراحل مختلف صنایع لجستیک و انبارداری را به‌صورت خودکار انجام داد. یکی از مزایای لجستیک هوشمند، حضور فناوری‌هایی در این عرصه است که می‌توانند در پیش‌بینی حمل‌ونقل نقش مهمی‌ایفا کنند. ویژگی اصلی و متمایزکننده لجستیک هوشمند کاهش وابستگی فرآیندهای گردآوری منابع، تولید، توزیع و ارسال مرسولات به حضور انسان‌هاست. ابزار اصلی هوشمند سازی لجستیک هوش مصنوعی است. ورود این سامانه‌ها به ایران از طریق نرم‌افزارهای مدیریت هوشمند حمل‌ونقل امکان‌پذیر است و می‌تواند در افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل نقش مؤثری داشته باشد.

قبادی: استارتاپ‌ها توان ایجاد تحول و انقلاب در بخش حمل‌ونقل را دارند. ایجاد ارتباط سریع و در لحظه بین شرکت خدمات دهنده حمل‌ونقل و متقاضی حمل، مسیریابی و یافتن بهترین و سریع‌ترین مسیر و شناسایی چشمه‌های بار به‌صورت در لحظه قابل انجام هست.

وی با اشاره به حضور بخش خصوصی و دولتی به‌صورت توأمان در جهت بهبود این بخش گفت: با توجه به موقعیت استراتژیک کشور و کریدورهای مختلف از جمله کریدور شمال-جنوب تقویت لجستیک بسیار مهم و ضروری است. مثل همه بخش‌های مختلف مشارکت بخش خصوصی و دولتی در حوزه لجستیک نیز لازم و حیاتی است و طبیعی است که سیاست‌گذاری و هم‌چنین ایجاد جذابیت‌های اقتصادی و تعریف مشوق وظیفه دولت است و اگر این مرحله به‌صورت جذاب و عملی انجام شود، به‌صورت عقلایی بخش خصوصی نیز وارد میدان خواهد شد.

وی در آخر عنوان کرد: هزینه‌های یک شبکه لجستیکی به چهار دسته هزینه‌های مواد، هزینه‌های ساخت، هزینه‌های حمل‌ونقل (هزینه‌های توزیع مواد و محصول) و هزینه‌های موجودی قابل‌تقسیم بندی است. بخش زیادی از هزینه‌های لجستیکی بنگاه‌های اقتصادی مربوط به هزینه‌های زیرساخت‌های لجستیکی می‌باشد. درصورتی که هزینه‌های زیرساختی مانند احداث جاده و خطوط ریلی توسط بخش دولتی انجام گیرد، بدیهی است که بنگاه‌ها هم می‌توانند هزینه‌های خود را کاهش دهند.

madanname.ir



حامد عادلی‌نیک، سرپرست گروه معدن و صنایع معدنی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی وزرات صمت مطرح کرد:

ارتقای نقش ریل در لجستیک معدنی کشور با تحقق لایحه برنامه هفتم توسعه

به عقیده سرپرست گروه معدن و صنایع معدنی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی وزرات صمت، پایین بودن سهم ریل در لجستیک معادن و به‌طورکلی لجستیک کالا در کشور، از عدم جذابیت اقتصادی آن در مقایسه با شبکه جاده‌ای ناشی می‌شود. این امر به عواملی چون عدم دسترسی برخی معادن به شبکه ریلی، سرعت‌پایین سیر بار در شبکه ریلی، محدودیت در انتقال مستقیم کالاهای معدنی در برخی بنادر جهت صادرات و کمبود برخی امکانات نظیر ناوگان ریلی، تجهیزات بارگیری و تخلیه و... بازمی‌گردد.

حامد عادلی‌نیک، سرپرست گروه معدن و صنایع معدنی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی وزرات صمت عنوان کرد: لجستیک در بخش معدن به دلیل ماهیت حجیم و فله‌ای کالاهای معدنی و نیاز به امکانات و زیرساخت‌های تخصصی جهت حمل‌ونقل و بارگیری و تخلیه این کالاها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. از سوی دیگر به دلیل ارزش نسبتاً پایین این نوع کالا، عموماً سهم هزینه‌های لجستیک از قیمت تمام‌شده آن‌ها بالاتر از کالاهای دارای ارزش‌افزوده است. به‌طور مثال این سهم در مورد سنگ‌آهن به حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد قیمت تمام‌شده می‌رسد؛ بنابراین استفاده از شیوه‌های حمل اقتصادی و درعین‌حال امن برای جابجایی کالاهای معدنی ازجمله مهم‌ترین مسائلی است که باید بدان توجه نمود.

دکتر عادلی نیک اضافه کرد: باوجود ارجحیت ذاتی ریل در حمل زمینی مواد معدنی، در ایران هنوز بخش عمده‌ای از این کالاها از طریق جاده حمل می‌شوند که تبعات اقتصادی و زیست‌محیطی متعددی را به دنبال دارد. طبق آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۴۰۱ حدود ۵۰۵ میلیون تن کالا با بارنامه در سطح کشور جابجا شده که ۵۳/۴ میلیون تن یعنی حدود ۱۰/۶ درصد آن مربوطه به کالاهای معدنی بوده است. از طرف دیگر طبق آمار شرکت راه‌آهن ج.ا.ا در همان سال حدود ۲۵/۶ میلیون تن مواد معدنی، زغال و گوگرد از شبکه ریلی حمل شده که سهم ۵۷/۶ درصدی از مجموع ۴۴/۴۳ میلیون تن کالاهای جابجا شده با ریل را به خود اختصاص داده است؛ به‌عبارت‌دیگر، با وجود سهم عمده کالاهای معدنی از حمل ریلی کالا، این مقدار تنها نیمی‌از کل کالاهای معدنی جابجا شده در کشور بوده است.

لایحه برنامه هفتم توسعه به مواردی چون نوسازی و تأمین ۵۵۰ دستگاه کشنده (لکوموتیو) با مشارکت بخش غیردولتی، ارتقا سرعت سیر بار در شبکه به میزان ۷۰ درصد در طول برنامه، افزایش سهم حمل ریلی بنادر کشور به ۲۵ درصد و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی از جابجایی بار زمینی کشور به ۳۰ درصد (تن-کیلومتر) توجه کرده است.

وی خاطرنشان کرد: پایین بودن سهم ریل در لجستیک معادن و به‌طورکلی لجستیک کالا در کشور، از عدم جذابیت اقتصادی آن در مقایسه با شبکه جاده‌ای ناشی می‌شود. این امر به عواملی چون عدم دسترسی برخی معادن به شبکه ریلی، سرعت‌پایین سیر بار در شبکه ریلی، محدودیت در انتقال مستقیم کالاهای معدنی در برخی بندرها جهت صادرات و کمبود برخی امکانات نظیر ناوگان ریلی، تجهیزات بارگیری و تخلیه و... بازمی‌گردد.

سرپرست گروه معدن و صنایع معدنی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی وزرات صمت اذعان داشت: لایحه برنامه هفتم توسعه به مواردی چون نوسازی و تأمین ۵۵۰ دستگاه کشنده (لکوموتیو) با مشارکت بخش غیردولتی، ارتقا سرعت سیر بار در شبکه به میزان ۷۰ درصد در طول برنامه، افزایش سهم حمل ریلی بنادر کشور به ۲۵ درصد و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی از جابجایی بار زمینی کشور به ۳۰ درصد (تن-کیلومتر) توجه نموده است که تحقق آن‌ها می‌تواند به ارتقای نقش ریل در لجستیک معدنی کشور نیز بیانجامد.



وضعیت حمل‌ونقل مواد معدنی ایران از طریق سیستم ریلی

هزینه ترانسپورت مواد معدنی در حوزه معدنکاری رقم قابل‌ملاحظه‌ای از قیمت تمام‌شده را تشکیل می‌دهد، انتقال مواد معدنی و هزینه‌ای که به این منظور پرداخت می‌شود، اثر بسیاری روی قیمت تمام‌شده محصول دارد که سیستم حمل‌ونقل ریلی در مقایسه با انواع سیستم‌های حمل‌ونقل، هم از نظر مصرف و هم بالا بودن راندمان ایمنی و حفظ محیط‌زیست و همچنین از نظر حمل انبوه با قیمت مناسب، دارای توجیه فنی و اقتصادی است.

یکی از مشکلات مهم حمل مواد معدنی در کشور مربوط به تسهیلات بارگیری و تخلیه و کمبود ایستگاه‌هایی با قابلیت انجام حجم عملیات وسیع است.

تقسیم‌بندی سیستم‌های حمل‌ونقل:

سیستم‌های حمل‌ونقل در چهار دسته حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی تقسیم‌بندی می‌شوند.

نکته ۱: سیستم حمل‌ونقل ریلی هم از نظر مصرف انرژی و هم ایمنی و حفظ محیط‌زیست در اولویت استفاده قرارداد.

نکته ۲: گازوئیل مصرف‌شده در بخش ریلی کشور در سال ۹۲ به میزان ۳۹۵ میلیون کمتر بوده است.

نکته ۳: برای هر کیلومتر خط راه‌آهن به‌طور میانگین ۲ میلیون دلار سرمایه‌گذاری لازم است.

نکته ۴: یکی از علل مصرف بالای حامل‌های انرژی در ایران، پایین بودن بهای آن‌ها است.

توجیه اقتصادی استفاده از حمل‌ونقل ریلی:

در فواصل طولانی مخصوصاً اگر فاصله بیش از ۸۰۰ کیلومتر باشد، انجام پروژه‌های حمل حجیم فقط به روش ریلی اقتصادی است و در مسیرهای کوتاه‌تر از ۵۰۰ کیلومتر به دلیل افزایش ۲۰ درصدی حق دسترسی از سوی راه‌آهن، حمل ریلی در مسیر اقتصادی نیست.

نکته ۱: استفاده از حمل‌ونقل جاده‌ای برای مسافت‌های کمتر از ۵۰۰ کیلومتر باصرفه است که متأسفانه به دلیل نبود زیرساخت‌های مناسب این میزان تا هزار کیلومتر افزایش یافته است، همچنین روش حمل‌ونقل دریایی برای مسافت‌های ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ کیلومتری توجیه اقتصادی دارد و در روش دریایی، مسافت‌های بیش از ۱۰ هزار کیلومتر توجیه اقتصادی خواهد داشت.

نکته۲: در سال ۹۳ به جهت رقابت با جاده، حاشیه سود نرخ حمل ریلی کاهش یافته است.

وضعیت حمل‌ونقل مواد معدنی ایران از طریق سیستم ریلی:

حدود ۲۰ درصد معادن کشور که نزدیک به ۹۰ درصد از محصولات معدنی را تولید

madanname.ir

می‌کنند به راه‌آهن متصل هستند.
در حال حاضر ۷۵ درصد ظرفیت ریلی به حمل سنگ‌آهن اختصاص یافته است.
در حوزه معادن و صنایع معدنی، هزینه حمل‌ونقل حجم قابل‌ملاحظه‌ای از قیمت تمام‌شده را تشکیل می‌دهد.
بزرگ‌ترین گلوگاه حمل ریلی برای صادرات بخصوص از معادن خصوصی را می‌توان در انتهای خط تخلیه دانست، به‌جرئت می‌توان گفت در کشور تنها یک ایستگاه تخلیه واگن در منطقه ویژه خلیج‌فارس وجود دارد که مانور تخلیه آن حداکثر ۳۵۰ واگن در روز است که هفتاد درصد آن جهت تخلیه برای فولاد هرمزگان و فولاد کار جنوب است.
بدنه اصلی حمل‌ونقل ریلی را ۳ بخش مالکین واگن، مالکین لوکوموتیو و مالکین شبکه زیربنایی تشکیل می‌دهند.

مشکلات و چالش‌های موجود در بخش ریلی حمل‌ونقل:

اصلی‌ترین مشکل مربوط به حمل‌ونقل مواد معدنی در کشور، مربوط به تسهیلات بارگیری و تخلیه و کمبود ایستگاه‌هایی با قابلیت انجام عملیات وسیع است.
عمدتاً تجهیزات موجود از ظرفیت کافی به‌منظور تخلیه و بارگیری برخوردار نمی‌باشند و یا به دلیل خرابی‌های طولانی، عملکرد مناسبی ندارند.
ظرفیت مسیرها محدود است به دلیل استفاده هم‌زمان از قطارهای باری و مسافری، ظرفیت حمل بار محدود شده است.
یکی دیگر از مشکلات مهم به حمل مواد معدنی در کشور مربوط به تسهیلات بارگیری و تخلیه و کمبود ایستگاه‌هایی با قابلیت انجام حجم عملیات وسیع است.
در شرایط فعلی، عمدتاً تجهیزات موجود از ظرفیت کافی به‌منظور تخلیه و بارگیری برخوردار نیستند و یا به دلیل خرابی‌های طولانی، عملکرد مناسبی ندارند.
یکی از مشکلاتی که در به‌کارگیری حمل‌ونقل جاده‌ای به‌جای ریلی وجود دارد، نبود خطوط فرعی راه‌آهن در نزدیکی معادن و چشمه‌های بار است.
بر اساس گزارش‌های آماری در سال ۹۲ از ۲۲۵۶۲ واگن موجود ۹۶۳۰ واگن لبه‌بلند وجود دارد که صرفاً به‌منظور حمل مواد معدنی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند. یعنی ۴۳ درصد کل واگن‌های موجود، همچنین با استفاده از واگن‌های لبه‌کوتاه که تعداد آن ۳۵۳۲ بوده نیز حمل مواد معدنی صورت گرفته است.
باید توجه داشت تعداد ناوگان عمدتاً بر اساس ظرفیت مسیر، ظرفیت ایستگاه، ظرفیت تخلیه و بارگیری مشخص می‌گردد، می‌توان ناوگان را افزایش داد اما این کار مشکلی را حل نمی‌کند چون گلوگاه اصلی در بخش حمل مواد معدنی، موضوع است.

پیشنهادها و راهکارها:

با توجه به این‌که ظرفیت مسیرها نیز محدود است به همین دلیل استفاده هم‌زمان از قطارهای طویل و ایجاد تسهیلات به‌منظور استفاده از لکوموتیوهای خصوصی، احداث مسیر ریلی اختصاصی حمل بار و همچنین خصوصی کردن بهره‌برداری از مسیرهای ریلی، عملکرد حمل ریلی را در این حوزه توسعه داد.
در راستای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار، کارگروهی تشکیل از دولت، شرکت راه‌آهن و مالکان واگن‌های لبه‌بلند ویژه حمل محصولات معدنی تشکیل‌شده که در این کارگروه ضمن بررسی راه‌های بهبود سیستم حمل ریلی، مقدر شده تا اتصال شبکه ریلی به چشمه‌های باری معادن که به آن خطوط فرعی گفته می‌شود بهبود یابد و افزایش تعداد سیستم‌های تخلیه باری در کشور و توسعه ناوگان شود.

بزرگ‌ترین گلوگاه حمل ریلی برای صادرات بخصوص از معادن خصوصی را می‌توان در انتهای خط تخلیه دانست، به‌جرئت می‌توان گفت در کشور تنها یک ایستگاه تخلیه واگن در منطقه ویژه خلیج‌فارس وجود دارد که مانور تخلیه آن حداکثر ۳۵۰ واگن در روز است.



madanname.ir



نجفی عرب، رئیس اتاق تهران مطرح کرد:

سهم حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالای داخلی ۱۲ درصد ارزیابی می‌شود

درحالی‌که متوسط قیمت جهانی آن ۶ درصد برآورد شده است

نجفی رئیس اتاق تهران عنوان کرد: ایران تنها کشوری است که امکان اتصال بدون واسطه اقیانوس هند با منطقه قفقاز و اوراسیا را در اختیار دارد. این ضرورت وجود دارد که در کنار ظرفیت‌های بزرگ صنعتی، معدنی و کشاورزی از خلیج‌فارس و دریای عمان تا دریای مازندران، شبکه گسترده و اقتصادی از حمل‌ونقل و ترکیبات مؤثر آن در اتصال سیستم‌های جاده‌ای، ریلی، فرودگاهی و دریایی، جابجایی و خصوصاً نقل‌وانتقال کالا را تسهیل و اقتصادی ساخته شود.

رئیس اتاق تهران اضافه کرد: نقش حمل‌ونقل در اقتصاد کشور، امری بسیار مهم است که باید موردتوجه سیاست‌گذاران قرار گیرد، با توجه به ظرفیت‌های اقتصادی موجود و مشارکت کشور در حلقه‌های مولد مواد خام و کالاهای اولیه در زنجیره ارزش، باید تصمیماتی گرفته شود که امکان جابجایی کالای پرحجم، ثقیل ولی با ارزش پائین را به‌صورت اقتصادی برای مصارف صنعتی داخلی و جهت حفظ مزیت رقابتی در صادرات را فراهم نماید.

نجفی عرب خاطرنشان کرد: صرفاً با اتکای به این موضوعات نمی‌توان در مورد صنعت حمل‌ونقل به ارزیابی دقیقی رسید، نمونه آنکه سهم حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالای داخلی ۱۲ درصد ارزیابی می‌شود. درحالی‌که متوسط قیمت جهانی آن ۶ درصد برآورد شده است. همین یک نکته گویای آن است که با وجود صرف انرژی تقریباً رایگان، کماکان حمل‌ونقل ایران خصوصاً در حوزه جاده‌ای از بهره‌وری تهی است و ادامه این رویه می‌تواند کلیه مزیت‌های ایران در دارا بودن منابع خام و مواد اولیه را بی‌معنا سازد.

این ضرورت وجود دارد که در کنار ظرفیت‌های بزرگ صنعتی، معدنی و کشاورزی از خلیج‌فارس و دریای عمان تا دریای مازندران، شبکه گسترده و اقتصادی از حمل‌ونقل و ترکیبات مؤثر آن در اتصال سیستم‌های جاده‌ای، ریلی، فرودگاهی و دریایی، جابجایی و خصوصاً نقل‌وانتقال کالا را تسهیل و اقتصادی ساخته شود.

محمود نجفی عرب اذعان داشت: در شبکه حمل‌ونقل ما به‌طور متوسط معادل ۳۲۹ میلیون بشکه نفت خام اعم از سوخت مایع، برق و گاز طبیعی مصرف می‌شود؛ درحالی‌که قیاس آن با کشور همسایه، ترکیه که مصرفشان در این حوزه معادل ۱۸۰ میلیون بشکه نفت خام برآورد می‌شود، قابل‌توجه است.

او پیشنهاد کرد: در ابتدا نه‌تنها در بحث حمل‌ونقل بلکه به‌صورت کلی ارکان حاکمیت برای اخذ مشورت از بخش خصوصی اهتمام ورزند. ارتباط تنگاتنگ حمل‌ونقل و توسعه اقتصادی کشور امری غیرقابل انکار است تحلیل جوانب این امر، نیازمند بهره‌گیری از تجربه ۱۴۰ ساله فعالان اقتصادی در بخش خصوصی است.

نجفی عرب، توجه به حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت را پیشنهاد کرد و گفت: تحقق اهداف صادراتی با رویکرد حفظ تراز مثبت ارزی کشور نیازمند آن است تا در عرصه حمل‌ونقل دریایی و نیز ترانزیت، توجه خاص به صادرات صورت پذیرفته و کلیه ظرفیت‌های ملی چه در ساختارهای دولتی و چه در نهادهای عمومی، متمرکز بر بهبود امکان رقابت در تجارت خارجی و حفظ بازارهای هدف شود.

madanname.ir



عشقی، دبیر کل اتاق تهران مطرح کرد:

ارتباط دوسویه حمل‌ونقل و رشد اقتصادی

به گفته دبیر کل اتاق تهران مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل و انبارداری ایران معادل ۳۲۹ میلیون بشکه نفت خام است و میزان مصرف در ترکیه، ۱۸۰ میلیون بشکه نفت خام برآورد شده است. حال آنکه ارزش‌افزوده این بخش در ایران معادل ۱۳٫۷ درصد بوده و ارزش‌افزوده بخش حمل‌ونقل و انبارداری در ترکیه ۶۳٫۸ درصد است. به‌این‌ترتیب، نسبت بهره‌وری انرژی در بخش حمل‌ونقل ترکیه به ایران ۷٫۶ درصد است.

عشقی دبیر کل اتاق تهران با اشاره به برخی هدف‌گذاری‌ها در اسناد بالادستی نظیر دستیابی به رشد اقتصادی ۸ درصد و رشد ۲٫۸ درصدی بهره‌وری گفت: نگاهی به وضعیت بهره‌وری انرژی در بخش حمل‌ونقل نسبت وضعیت کنونی با اهداف تعیین‌شده را مشخص می‌کند.

وی با اشاره به ارتباط دوسویه حمل‌ونقل و رشد اقتصادی گفت: مسئله صنعت حمل‌ونقل، عدم سرمایه‌گذاری کافی است. به عبارتی فقدان منابع مالی کافی، اقتصادی نبودن پروژه‌های حمل‌ونقل و مداخله‌گری از جمله مهم‌ترین موانع ورود سرمایه به این بخش است.

عشق گفت: استهلاک زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تهدید تجارت با همسایگان به‌عنوان پیامد سرمایه‌گذاری ناکافی در صنعت حمل‌ونقل شناخته می‌شود، به‌طور مشخص از دست رفتن فرصت‌های تجاری با کشورهای پیرامون نظیر افغانستان، پاکستان، آسیای مرکزی و قفقاز، جایگزینی رقبای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در بازارهای سنتی ایران و کاهش وابستگی همسایگان به تجارت با ایران و همچنین افزایش ریسک مرزی جزو این پیامدها به شمار می‌آید.

دبیر کل اتاق تهران خاطرنشان کرد: با فرض گرفتن تداوم تحریم‌ها، تداوم تنگنای مالی دولت و تداوم دشواری تأمین مالی خارجی جذب سرمایه بخش خصوصی و سرمایه خرد مردمی‌یک ضرورت است و اقتصادی شدن حق بهره‌برداری از پروژه‌های زیرساختی حمل‌ونقل در راستای تسهیل امکان حضور بخش خصوصی به‌عنوان یک پیشنهاد سیاستی مطرح است. در این مسیر هشت تغییر سیاستی برای تحقق اهداف برنامه هفتم توسعه و انطباق بودجه‌ای نیز پیشنهاد می‌شود؛ چنانکه، تسهیل حق بهره‌برداری از پروژه‌ها، تسهیل استفاده از ابزارهای تأمین مالی بازار سرمایه، تسهیل ورود شرکت‌های فنی مهندسی و پیمانکاری به بورس اوراق بهادار، جبران تأمین مالی پروژه‌های توسعه و نگهداری از محل دریافت عوارض از مصرف‌کنندگان شبکه و اهرم‌سازی مطالبات قطعی شده پیمانکاران از دولت در حوزه خدمات فنی مهندسی جهت استفاده از بازار سرمایه مطرح می‌گردد.

وی افزود: امکان افزایش عوارض پروژه‌های زیرساختی بر مبنای تورم اعلامی‌بانک مرکزی، تقسیم‌کار و تسهیل در فرایند مشارکت و همکاری بخش خصوصی- نهادهای عمومی‌و کاهش مداخله‌گری در رفتار شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل در شقوق مختلف و همچنین تأمین ناوگان موردنیاز موارد دیگری است که برای ارتقاء و حل چالش‌های این حوزه مطرح می‌گردد.

مسئله صنعت حمل‌ونقل، عدم سرمایه‌گذاری کافی است. به عبارتی فقدان منابع مالی کافی، اقتصادی نبودن پروژه‌های حمل‌ونقل و مداخله‌گری از جمله مهم‌ترین موانع ورود سرمایه به این بخش است.



جایگاه ایران در کلان پروژه راه ابریشم؛

یک کمربند یک جاده

پروژه Belt and Road Initiative (BRI) یک پروژه سرمایه‌گذاری با سیاستی بلندمدت و فراقاره‌ای است. این پروژه با هدف توسعه زیرساخت‌ها و تسریع یکپارچگی اقتصادی کشورها در امتداد مسیر راه ابریشم تاریخی دنبال خواهد شد. این پروژه با عنوان ابتکار کمربند و جاده در سال ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهور چین رونمایی و تا سال ۲۰۱۶ با عنوان «یک کمربند، یک جاده» شناخته شد. این پروژه ارتباط قاره‌های آسیا، اروپا، و آفریقا و دریاهای مجاور آن را ارتقا می‌دهد و همکاری بین کشورها در مسیر یک کمربند، یک جاده را ایجاد و تقویت می‌کند همچنین شبکه‌های ارتباطی همه‌جانبه، چندلایه و ترکیبی را به وجود می‌آورد و توسعه پایدار و مستقل را در این کشورها تحقق می‌بخشد که یک کلان‌پروژه جهانی است اما به دلیل قرارگیری در مسیر راه ابریشم تاریخی، تمرکز ویژه‌ای بر آسیا، شرق آفریقا، اروپای شرقی و خاورمیانه دارد که دربرگیرنده کشورهایی با بازارهای نوظهور است. در حال حاضر ۷۱ کشور در این ابتکار مشارکت دارند که یک سوم تولید ناخالص داخلی و دو سوم جمعیت جهان را شکل می‌دهد.

این طرح سه ابتکار را طراحی کرده است که با توجه به ادغام استراتژیک منطقه‌های تحت این طرح، هر سه به هم مرتبط و تکمیل‌کننده هم هستند:

کمربند اقتصادی جاده ابریشم (The Silk Road Economic Belt) که به‌عنوان چشم‌انداز بلندمدت زمینی برای توسعه زیرساختی و همکاری‌های اقتصادی اوراسیا است، شش کریدور توسعه‌ای را در برمی‌گیرد که عبارتند از کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا (NELBEC)، کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه(CMREC)، کریدور اقتصادی چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا (CCWAEC)، کریدور اقتصادی چین-شبه جزیره هند و چین(CICPEC)، کریدور اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار (BCIMEC) و کریدور اقتصادی چین - پاکستان (CPEC)

جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم که چین را به آسیای جنوب شرقی، اندونزی، هند، شبه‌جزیره عربستان، سومالی، مصر و اروپا متصل می‌کند و دربرگیرنده دریای جنوبی چین، تنگه مالاکا، اقیانوس هند، خلیج بنگال، دریای عرب، خلیج‌فارس، و دریای سرخ است.

جاده ابریشم قطبی (The Polar Silk Road) دفتر اطلاعات شورای دولتی جمهوری خلق چین در سال ۲۰۱۸ در یک گزارش رسمی (وایت پیپر) با عنوان "سیاست‌های قطب شمال چین" متعهد شد تا به‌صورت فعالانه در امور قطب شمال مشارکت کند. این سند طرحی برای استراتژی چین در قطب شمال و توسعه راه ابریشم قطبی ذیل دستورکار ابتکار کمربند و جاده است.

ایران در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب

در طرح فوق‌الذکر ایران در کریدور اقتصادی چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا بالقوه نقش مهمی‌دارد که می‌تواند با دیپلماسی حمل‌ونقلی فعال خود را از منافع بسیار ترانزیتی، تجاری، اقتصادی و ارتباطی بهره‌مند سازد. از طرف دیگر، جایگاه ایران در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، به‌عنوان کریدور رقیب راه ابریشم نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است که هم در مسیر اتصال شمال به جنوب و هم در مسیر راه ابریشم به‌نوعی تکمیل‌کننده است.

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب یک پروژه حمل‌ونقلی چندوجهی (ریلی، جاده‌ای، دریایی) به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است که در سال ۲۰۰۰ با هدف ارتقای همکاری‌های حمل‌ونقلی و تجاری بین کشورهای عضو شامل روسیه، هند و ایران تاسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج‌فارس را از طریق ایران به دریای خزر متصل می‌کند و سپس از طریق آسیای

madanname.ir

میانه و روسیه به اروپای شمالی متصل می‌شود. این کریدور می‌تواند به‌طور بالقوه مناطق بالتیک، نوردیک و آرکتیک را نیز در برگیرد. سرعت ترانزیت در این مسیر دو برابر و هزینه آن تا ۳۰ درصد کمتر است که این مسیر را نسبت به مسیر سنتی کانال سوئز به‌صرفه‌تر و رقابت‌پذیرتر می‌کند. در سال ۲۰۱۲، کشورهای آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، بلاروس، تاجیکستان، قرقیزستان، عمان، سوریه، ترکیه، اکراین و بلغارستان (عضو ناظر) نیز به زمره کشورهای عضو پیوستند. جایگاه ایران در کریدور شمال-جنوب به دلیل موقعیت جغرافیایی که خلیج‌فارس را به اوراسیا متصل می‌کند استراتژیک است. بندر چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور با دسترسی مستقیم به اقیانوس هند مهم‌ترین نقطه در این مسیر است تا حدی که هند خود را متعهد به سرمایه‌گذاری بلندمدت در بندر چابهار کرده است تا از این راه با سرمایه‌گذاری و نفوذ چین در بندرگوادر (به فاصله حدود ۲۰۰ کیلومتری از چابهار) رقابت کند. بندر گوادرهاب اصلی تجاری پاکستان و بخشی از کریدور اقتصادی چین – پاکستان موسوم به سی‌پک CPEC است. از آنجا که هند سرمایه‌گذاری سنگین چین در گوادر را بخشی از سیاست محاصره استراتژیک چین علیه هند می‌داند، این کشور قصد دارد با سرمایه‌گذاری در چابهار گوادر را از رقابت خارج کند و مسیر پاکستان را که افغانستان و آسیای مرکزی را به اقیانوس هند متصل می‌کند قطع کند و درعین‌حال تنها راه ارتباطی خود (بدون نیاز به عبور از پاکستان) را با افغانستان، آسیای مرکزی و روسیه جهت توسعه روابط تجاری تأمین کند. به نظر می‌رسد پروژه‌های حیاتی در ایران وجود داشته باشد که تکمیل آن‌ها در کنار دیپلماسی سازنده می‌تواند در اتصال کریدورهای ملی و بین‌المللی و انتفاع ایران از مزیت‌های ژئوپلیتیکی و ترانزیتی نقش داشته باشد.

یک پروژه خط ریلی رشت-آستارا است که تکمیل‌کننده کریدور شمال-جنوب است. این خط ریلی به طول ۱۶۲ کیلومتر است که تاکنون کارهای اجرایی برای تنها ده کیلومتر از آن به انجام رسیده است. پس

پروژه راه ابریشم با عنوان ابتکار کمربند و جاده در سال ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهور چین رونمایی و تا سال ۲۰۱۶ با عنوان «یک کمربند، یک جاده» شناخته شد. این پروژه ارتباط قاره‌های آسیا، اروپا، و آفریقا و دریاهای مجاور آن را ارتقا می‌دهد و همکاری بین کشورها در مسیر یک کمربند، یک جاده را ایجاد و تقویت می‌کند.

از افتتاح خط ریلی قزوین-رشت، توافق شد تأمین مالی این پروژه به‌صورت مشترک با جمهوری آذربایجان انجام شود که این امر در حال حاضر به نظر منتفی است و شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل در حال حاضر در حال رایزنی برای تأمین مالی داخلی برای این پروژه است. در صورت انجام این پروژه، تسهیل مبادلات بین بنادر شمالی و جنوبی کشور از طریق حمل‌ونقل ریلی انجام خواهد گرفت و بدین شکل آخرین حلقه مفقوده کریدور شمال-جنوب نیز به انجام خواهد رسید. پروژه‌ی دیگر خط ریلی چابهار-زاهدان-سرخس است که تکمیل‌کننده کریدور ریلی شرقی در داخل ایران است. این خط ریلی چابهار را به زاهدان و سپس به سرخس متصل می‌کند و هم‌زمان تکمیل‌کننده بخشی از موافقت‌نامه ایران-هند-افغانستان (موسوم به توافق‌نامه سه‌جانبه چابهار) نیز خواهد بود. این توافقنامه در سال ۱۳۹۵ به امضا روسای جمهور سه کشور رسیده است. راه‌آهن چابهار-زاهدان-سرخس به طول ۱۳۵۰ کیلومتر است که قطعه اول آن به طول ۷۳۰ کیلومتر (با احتساب خطوط ایستگاهی) چابهار را به زاهدان و مرز میلک و قطعه دوم به طول ۷۶۰ کیلومتر زاهدان را به بیرجند، مشهد و در نهایت سرخس متصل می‌کند.

کنفرانس «راه ابریشم نو و خاورمیانه» موضوع جایگاه ایران در کریدورها در نشستی که با عنوان کنفرانس «راه ابریشم نو و خاورمیانه» در حاشیه برگزاری دومین روز از نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته در تاریخ بیست و نهم آذرماه ۱۴۰۰ برگزار شد موردبحث و بررسی قرار گرفت و مسئولان و کارشناسان به بررسی جایگاه ایران در کریدور راه ابریشم موسوم به «یک کمربند، یک جاده»، ظرفیت‌های ایران برای بهره‌مندی حداکثری از مزایای نقش‌آفرینی فعال در این کریدور و نیز آسیب‌شناسی وضع موجود پرداختند. این نشست با حضور سفیر ایران در روسیه و رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین انجام شد و بر لزوم تعجیل ایران در تکمیل سه پروژه‌ی کلیدی تأکید گردید که تعلل در اجرای آن‌ها آسیب‌های جدی برای کشور دربر خواهد شد. مهم‌ترین آن تکمیل خط ریلی رشت-آستارا به‌عنوان حلقه مفقوده کریدور شمال-جنوب در ایران بود و دومین پروژه حائز اهمیت تکمیل خط ریلی چابهار-زاهدان همچنین سومین پروژه زیرساختی، توسعه بنادر دریای خزر (بنادر امیرآباد، انزلی، و کاسپین) اعلام شد.

این امر مستلزم درک اهمیت مزیت ترانزیتی ایران است که همواره به‌صورت تاریخی مورد غفلت واقع شده است.

عدم توجه به مزیت ترانزیتی در کشور به‌مثابه کفران نعمتِ خدادادی جغرافیایی ایران است؛ چراکه به میزانی که سیاست‌ها در راستای بهره‌برداری از منابع زیرزمینی بوده است، هیچ‌گاه در جهت بهره‌مندی از این مزیت پایدار به کار گرفته نشده است. هدف چین در پروژه‌ی کلان راه ابریشم، اقتصادی و امنیتی است. چین قصد دارد از راه زمینی شرق چین را به غرب دنیا متصل کند، درعین‌حال که امکان ناامنی یا اختلال را به‌ویژه در تنگه تایوان و تنگه مالاکا را کنترل کند. دراین‌بین ناوگان فرسوده و قیمت بالای حمل از زیرساخت‌های شمال ایران گزینه‌ی مناسبی برای حمل بار مواد معدنی فراهم نمی‌کند که به‌عنوان عمده‌ترین صادرات ایران از نواحی شمال کشور به چین ترانزیت می‌شود. بهبود این وضعیت مستلزم نگاه بلند سیاست‌گذار در این حوزه است که بتواند اقیانوس هند را از مسیر ایران به دریای مدیترانه متصل کند. ایران به‌عنوان کشور واسط بهترین نقطه در تکمیل این پازل است.

madanname.ir



سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران مطرح کرد:

نقش دولت در حمل‌ونقل سیاست‌گذاری است

به گفته رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران دولت باید از تصدی‌گری و امور اجرایی صنعت حمل‌ونقل خارج شود و نقش سیاست‌گذار را در این حوزه ایفا کند.

سنندجی عنوان کرد: صنعت حمل‌ونقل در ایران با فراز و نشیب‌هایی همراه بوده و باید به جایگاه بالاتر در جهان دست یابد. موقعیت جغرافیایی بی‌نظیر ایران ایجاب می‌کند شبکه حمل‌ونقل کشور و سیستم‌ها و زیرساخت‌ها و نیروی انسانی آن متناسب با این ظرفیت توسعه یابد و نقش پراهمیت خود را به‌عنوان یکی از پیشران‌های توسعه کشور ایفا کند.

صنعت حمل‌ونقل در ایران با فراز و نشیب‌هایی همراه بوده و باید به جایگاه بالاتر در جهان دست یابد. موقعیت جغرافیایی بی‌نظیر ایران ایجاب می‌کند شبکه حمل‌ونقل کشور و سیستم‌ها و زیرساخت‌ها و نیروی انسانی آن متناسب با این ظرفیت توسعه یابد و نقش پراهمیت خود را به‌عنوان یکی از پیشران‌های توسعه کشور ایفا کند.

حمل‌ونقل فرایند توسعه اقتصادی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و این صنعت، اساس مبادلات بازرگانی و کلید توسعه اقتصادی و اجتماعی است و البته رابطه مستقیمی‌میان کارایی و بخش حمل‌ونقل وجود دارد.

وی خاطرنشان کرد: حمل‌ونقل قلب جریان توسعه است و نقش مهمی‌در توزیع درآمدها و کاهش نابرابری‌های اقتصادی دارد و اختلاف درآمدی را پوشش می‌دهد. سنندجی با اشاره به تاریخ صنعت و علت نام‌گذاری روز حمل‌ونقل در کشور گفت: ۲۶ آذر ۱۳۶۱ در تاریخ حمل‌ونقل کشور بسیار حائز اهمیت است و این روز نقش هماهنگ‌کننده‌ای در انسجام حمل‌ونقل در کشور داشته است. در این تاریخ حدود یکصد کشتی حامل کالا در بنادر کشور منتظر تخلیه بار بودند و بحران ناشی از اتمام ذخایر کالاهای اساسی از یک‌سو و از سوی دیگر تهدید کشتی‌های حامل بار از سوی رژیم بعثی عراق این نگرانی‌هایی را برای مسئولان وقت ایجاد کرده بود که کشور با چالش و کمبودهای جدی ناشی از نبود کالای اساسی مواجه شود.



madanname.ir

رجبی، عضو هیئت‌مدیره سایپا لجستیک مطرح کرد:

راه‌آهن نقش رگلاتوری خود را حفظ نماید

به عقیده عضو هیئت‌مدیره سایپا لجستیک مشکل اصلی در بحث حمل‌ونقل ریلی دخالت‌های نابه‌جای راه‌آهن در بخش‌های مختلف این حوزه است و این چالش منوط به دولتی خاص نیست بلکه به روالی در راه‌آهن تبدیل شده است.

رجبی، عضو هیئت‌مدیره سایپا لجستیک بیان کرد: یک نقش حاکمیتی و رگلاتوری برای راه‌آهن در طول ۲۰ سال اخیر دیده شده اما متأسفانه هیچ‌وقت رعایت نشده است. راه‌آهن وارد فضای کسب‌وکارها می‌شود و در حوزه حمل بار بازرگانی دخالت می‌کند، مشکل هم این دولت و آن دولت نیست، ما با این دخالت کردن مشکل داریم.

مرتضی رجبی، عضو هیئت‌مدیره سایپا لجستیک بیان کرد: بزرگ‌ترین چالش حمل‌ونقل ریلی در کشور ما در وهله اول اقتصاد آن است که تکاپوی سرمایه‌گذاری جدید و توسعه را نمی‌دهد، ناوگان در حال استهلاک است و بهره‌وری‌ها پایین آمده و حتی نیروی انسانی قوی این حوزه هم در حال جابجایی هستند، به دلیل این‌که اقتصادش جوابگو نیست و قسمت عمده‌ای از شرکت‌ها زیان‌ده شدند و طی سال‌های اخیر سود اندکی را به دست آوردند.

رجبی افزود: اگر در چند سال اخیر توسعه‌ای هم وجود داشته بنا بر نیاز شرکت‌ها و یا کارخانه‌هایی مانند معادن بوده که نیاز به حمل‌ونقل ریلی داشته‌اند و آمده‌اند سرمایه‌گذاری کنند تا مشکلات خودشان را حل کنند.

وی ادامه داد: مصرف سوخت در حوزه ریلی یک‌هفتم مصرف سوخت در حوزه جاده‌ای است، دولت در حال پرداخت یک سوبسید وحشتناکی به گازوئیل است که این مطلوبیت و ارجحیت را از حوزه حمل‌ونقل ریلی می‌گیرد و حمل‌ونقل جاده‌ای با استفاده از کامیون‌های ۴۰ ساله با وجود مشکلاتی که ایجاد می‌کند و بحث تصادفات، با قیمت تمام‌شده پایین می‌تواند رقابت کند و بخش ریل را کنار بگذارد.

حوزه ریلی نیازمند زیرساخت و سرمایه‌گذاری بالا

عضو هیئت‌مدیره سایپا لجستیک تصریح کرد: حوزه ریلی به زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های سنگینی نیاز دارد که واقعاً بخش خصوصی بدون حمایت نمی‌تواند به آن ورود کند. در قانون برنامه ششم یا پنجم بود که رفع موانع این موارد دیده شد، اما متأسفانه فاز اجرایی در هیچ‌کدام از دولت‌ها پیدا نکرد.

رجبی در ارزیابی عملکرد شرکت راه‌آهن گفت: یک نقش حاکمیتی و رگلاتوری برای راه‌آهن در طول ۲۰ سال اخیر دیده شده اما متأسفانه هیچ‌وقت رعایت نشده است. راه‌آهن وارد فضای کسب‌وکارها می‌شود و در حوزه حمل بار بازرگانی دخالت می‌کند، مشکل هم این دولت و آن دولت نیست، ما با این دخالت کردن مشکل داریم. راه‌آهن نقش رگلاتوری خود را کنار گذاشته و وارد بازار کسب‌وکار شده و به رقیب بخش خصوصی تبدیل شده است.

عضو هیئت‌مدیره سایپا لجستیک درباره سرمایه‌گذاری شرکت‌های بزرگ معدنی و فولادی در حوزه حمل‌ونقل ریلی نیز گفت: به‌محض این‌که اتفاقی در قیمت سوخت رخ می‌دهد مشکلات در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای مانند اعتصاب راننده‌ها نمایان می‌شود که شدیداً شرکت‌های بزرگ معدنی و پتروشیمی‌را دچار مشکل می‌کند. درحالی‌که با آماده کردن زیرساخت‌ها در حوزه ریلی می‌توان به‌راحتی این مشکلات را حل کرد، بنابراین باید از ظرفیت شرکت‌های معدنی و پتروشیمی‌و به‌طورکلی بخش خصوصی در حوزه ریل استفاده کنیم، اگر این اتفاق نیفتد واقعاً دورنما خیلی تاریک است، با زیرساخت‌های فعلی، کمبود بودجه و ناوگان فرسوده اوضاع خیلی خطرناک و بحران‌زا خواهد بود.

madanname.ir



احیای دوباره راه ابریشم با تقویت روابط منطقه‌ای ایران

با راه‌اندازی قطار ایران و چین و همچنین راه‌اندازی خط مستقیم کشتیرانی بین ایران و ونزوئلا روابط ایران در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقلی و احیای جاده ابریشم تقویت خواهد شد. با توجه به اینکه خبرهایی در رابطه با افزایش حجم تبادلات تجاری بین ایران و کشورهای همسایه به گوش می‌رسد، تبادلات ترانزیتی نقش بسیار مؤثری در حوزه افزایش حجم جابه‌جایی کالا خواهد داشت. ایران با داشتن مسیرهای استراتژیک خود و راه ابریشم به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین مسیرهای ترانزیتی بین کشورهای مختلف به شمار می‌رود که متأسفانه در چند سال گذشته با تحریم‌های سنگین، ایران از این مسیر جا مانده است؛ اما هم‌اکنون با عضویت ایران در اجلاس شانگهای و انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری با چند کشور مهم همسایه، دوباره این مسیر یعنی راه ابریشم راه‌اندازی شده است.

یکی از اقداماتی که اخیراً ایران در حوزه ترانزیت در دستور کار خود قرار داده، راه‌اندازی قطار ایران چین است که این قطار اخیراً راه‌اندازی شده است.

چین یکی از بهترین شرکای تجاری ایران به‌حساب می‌آید و مبلغ تبادلات تجاری بین ایران و چین در چند سال نشان از تعاملات تجاری رو به رشد ایران و چین دارد. حجم بالای واردات کالاهای چینی به ایران نشان می‌دهد که تاجران ایرانی زیادی به واردات کالا از چین مشغول هستند. موضوع و دغدغه مهمی‌که برای واردات کالا از چین به ایران وجود دارد، نوع حمل بار است. برای وارد کردن کالا از چین به ایران روش‌های مختلفی مانند حمل هوایی، ریلی و دریایی وجود دارد. حمل ریلی از چین به ایران یکی از بهینه‌ترین و مناسب‌ترین روش‌ها برای حمل بار است. هزینه حمل بار از چین به ایران از طریق قطار تجاری، نسبت به دیگر روش‌های حمل، اقتصادی‌تر و به‌صرفه‌تر است. مدت‌زمان حمل بار از چین به ایران با قطار چندان طولانی نیست و بین ۱۰ تا ۱۵ روز طول می‌کشد. این زمان در مقایسه با سایر روش‌های حمل بار، مانند حمل دریایی که ۳۵ روز طول می‌کشد، بسیار کمتر است. در روش حمل ریلی زمان تخلیه و بارگیری کمتری نسبت به سایر روش‌های حمل صورت می‌گیرد. به گفته مدیرکل تجاری‌سازی و امور تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی به‌جز چین با دیگر کشورها ارتباطات دوجانبه زمینی وجود دارد و تلاش شده است با افزایش همکاری‌ها با چین، قطار مستقیم چین به ایران را احیا شود که مبدأ آن از شانگهای خواهد بود.

راه‌اندازی این قطار نشانه مثبتی است که چارچوب سازمان همکاری شانگهای می‌تواند تقویت‌کننده باشد و با توجه به برگزاری اجلاس شانگهای این قطار خود می‌تواند زمینه‌ساز افزایش حجم ترانزیت بین کشورهای همسایه باشد.

نکته مهم این است که برای تسهیل ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی در جریان صادرات و واردات، باید زنجیره‌های تأمین بین اعضای شانگهای را شناسایی و تقویت شود؛ بدون اینکه زنجیره تأمین به هم گره بخورد. بدون رفت‌وآمد و جریان تکنولوژی، مواد و توزیع کالای ساخته شده و ایجاد یک شبکه تجاری، نمی‌تواند بر موضوع ترانزیت تأثیرگذار باشد. با افزایش حجم تجارت باید ظرفیت‌های تجاری افزایش یابد و متناسب با آن ظرفیت کریدورهای ترانزیتی افزایش خواهد یافت.

ایران با داشتن مسیرهای استراتژیک خود و راه ابریشم به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین مسیرهای ترانزیتی بین کشورهای مختلف به شمار می‌رود که متأسفانه در چند سال گذشته با تحریم‌های سنگین، ایران از این مسیر جا مانده است.

madanname.ir



سیاوشی، عضو سابق کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران مطرح کرد:

حدود ۷۵ درصد از سهم راه‌آهن متعلق به حوزه معادن و فولاد است/ بخش ریلی اساساً سهم و وزنی در حوزه لجستیک کشور ندارد

عضو سابق کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران بیان کرد: امروز حدود ۸ درصد از کل بار کشور روی ریل قرار گرفته و ۹۲ درصد سهم جاده است و این نشان‌دهنده این است که بخش ریلی اساساً سهم و وزنی در حوزه لجستیک کشور نداشته و اصلان توان رقابت و برابری با جاده را هم ندارد.

محمد سیاوشی، عضو سابق کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران در خصوص وضعیت حمل‌ونقل ریلی کشور و حمل بار گفت: در شرایط مناسبی به سر نمی‌بریم و نسبت به سال گذشته آمار حمل بار به‌مراتب پایین‌تر است، مهم‌ترین دلیل هم کمبود شدید لکوموتیو و یا به‌اصطلاح راه‌آهنی‌ها نیروی کشش است که فعلاً ساختار راه‌آهن با آن درگیر است.

سیاوشی در خصوص نیاز کشور به واردات لکوموتیو و وجود مخالفت‌ها با این موضوع گفت: شرکت مپنا به‌عنوان سازنده لکوموتیو اعتقاد دارد که توانمندی ساخت را دارد و راه‌آهن هم در این زمینه موضع خاص خودش را دارد.

وی در مورد چالش‌های موجود در صنعت حمل‌ونقل ریلی گفت: ما در سه بخش خط، واگن و لکوموتیو مشکل داریم، توسعه هرکدام از این‌ها به‌تنهایی کفایت نمی‌کند و ما باید از سه‌گانه خط، واگن و لکوموتیو به‌صورت هماهنگ استفاده کنیم و بهره‌وری به سمت چشمه‌های بار برود.

عضو سابق کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: متأسفانه ما در کشور ریل پایه نیستیم و جاده پایه هستیم، امروز حدود ۸ درصد از کل بار کشور روی ریل قرار گرفته و ۹۲ درصد سهم جاده است و این نشان‌دهنده این است که بخش ریلی اساساً سهم و وزنی در حوزه لجستیک کشور نداشته و اصلان توان رقابت و برابری با جاده را هم ندارد، به دلیل این‌که شبکه ریلی در تمام کشور وجود ندارد و همچنین از واگن مناسب و موردنیاز برخوردار نیستیم. چیزی حدود ۱۴هزار کیلومتر ریل، حدود ۲۹ هزار واگن و حدود ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو گرم و به‌اصطلاح فعال در کل کشور داریم.

سیاوشی در خصوص ملزومات توسعه در حوزه ریلی گفت: با وضعیت موجود شرکت راه‌آهن، عدم اتصال راه‌آهن به چشمه‌های بار، عدم توسعه راه‌آهن تمام استان‌های کشور، نبود واگن موردنیاز و کمبود شدید لکوموتیو، ما اساس در وضعیت موجود مانده‌ایم، توسعه که جای خود دارد. زمانی می‌توانیم از توسعه صحبت کنیم که کفاف وضعیت موجود را داشته باشیم و بعد به سمت افزایش سهم خود برویم.

وی تصریح کرد: بنابراین در شرایطی که ما در وضعیت بحران قرار داریم و توانایی پاسخگویی به وضع موجود را نداریم و نه‌تنها رشدی نداشته‌ایم که افت هم کرده‌ایم، نمی‌توانیم از توسعه صحبت کنیم و پلن توسعه‌ای بدهیم، باید پلن اصلاح وضع موجود را ارائه دهیم.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل ریلی گفت: در حال حاضر بار ریلی چندین برابر سهم ریلی است، یعنی هرچقدر حمل‌ونقل ریلی را توسعه دهیم، باز بار موجود کفاف می‌دهد. بار معادن و کارخانه‌هایی مانند فولاد وجود دارد و همان‌طور که می‌دانید حدود ۷۵ درصد از سهم راه‌آهن متعلق به حوزه معادن و فولاد است.

در شرایط مناسبی به سر نمی‌بریم و نسبت به سال گذشته آمار حمل بار به‌مراتب پایین‌تر است، مهم‌ترین دلیل هم کمبود شدید لکوموتیو و یا به‌اصطلاح راه‌آهنی‌ها نیروی کشش است که فعلاً ساختار راه‌آهن با آن درگیر است.



حسینی، کارشناس حمل‌ونقل ریلی مطرح کرد:

راه‌آهن یا شرکت بهره‌بردار باشد یا یک‌نهاد تنظیم‌گر/ رسوب محموله از مسائل زیرساختی راه‌آهن

یک کارشناس حمل‌ونقل ریلی معتقد است برای حل چالش‌های حوزه حمل‌ونقل ریای راه‌آهن درنهایت باید یکی از این راهکارها را انتخاب کند، یا شرکت بهره‌بردار باشد یا این‌که یک‌نهاد تنظیم‌گر باشد و این فرآیند در حقیقت راه‌آهن را نجات می‌دهد.

سید علی حسینی، کارشناس حمل‌ونقل ریلی در مورد وضعیت فعلی حمل‌ونقلی ریلی کشور گفت: براساس پژوهشی که در سال ۱۴۰۰ داشتیم، حدود ۵۰۰ میلیون تن حمل با کامیون و حدود ۵۰ میلیون تن حمل با راه‌آهن داشته‌ایم، این نشان می‌دهد که سهم ریل در حمل‌ونقل زمینی ما کمتر از ۱۰ درصد است.

حسینی افزود: راه‌آهن در مقام یک شرکت یک انحصار کامل در بخش ریلی دارد، درحالی‌که باید طبق قانون دسترسی که مصوب مجلس است طی برنامه زمان‌بندی شده کل کانال و تأسیسات را واگذار کند و خودش در حوزه سیاست‌گذاری و تحلیل‌گری قرار گیرد. راه‌آهن در حال حاضر هر دو کار را منحصراً انجام می‌دهد و این مانع ورود شرکت‌ها و فعالان بخش خصوصی است که می‌خواهند در حوزه راه‌آهن سرمایه‌گذاری یا فعالیت کنند. شرکت راه‌آهن امکانات خوب و منحصربه‌فردی دارد که واقعاً هیچ شرکت دیگری در ایران نمی‌تواند داشته باشد، به همین خاطر ما این را به راه‌آهن و وزارت راه و شهرسازی منعکس کرده‌ایم و در برنامه هفتم توسعه هم وارد شده که یک‌نهاد تنظیم‌گر تشکیل داده شود و راه‌آهن هم درنهایت یکی از این‌ها را انتخاب نماید یا شرکت بهره‌بردار باشد یا این‌که یک‌نهاد تنظیم‌گر باشد که امیدوار هستیم این اتفاق بیفتد، این فرآیند در حقیقت راه‌آهن را نجات می‌دهد.

یکی از مسائل زیرساختی که راه‌آهن با آن درگیر است بحث کمبود لکوموتیو است، محموله آماده روی واگن‌ها است اما نیروی کشش برای حمل وجود ندارد و پدیده‌ای به‌نام رسوب محموله رخ می‌دهد.

چالش امکانات زیرساختی مکمل ریل

وی ادامه داد: مسئله بعدی که وجود دارد این است که ما در حوزه حمل‌ونقل ریلی علی‌رغم امکاناتی که برای خود ریل تهیه کرده‌ایم، در حوزه امکانات زیرساختی مکمل ریل چندان کار خاصی نشده است، حوزه‌های تحقیقاتی در ارتباط با پایانه‌های تخلیه بار که می‌توانند وصل به مراکز اقتصادی و بندرها باشد چندان انجام نشده و راه‌آهن

madanname.ir

در این‌ها خیلی ضعیف عمل کرده و یکی از دلایلی که بارها جذب راه‌آهن نمی‌شود همین موضوع است. مورد بعدی هم این‌که با توجه به مشکلاتی که وجود دارد سیر و حرکت در راه‌آهن به‌شدت پایین است و همین باعث می‌شود که شرکت‌ها از امکانات جاده‌ای که سریع‌تر عمل می‌کنند استفاده کند.

این کارشناس حمل‌ونقل ریلی تصریح کرد: یکی از مسائل زیرساختی که راه‌آهن با آن درگیر است بحث کمبود لکوموتیو است، محموله آماده روی واگن‌ها است اما نیروی کشش برای حمل وجود ندارد و پدیده‌ای به نام رسوب محموله رخ می‌دهد. از طرف دیگر واردات لکوموتیو مانند خرید هواپیما و کشتی برای ایران ممنوع و در تحریم است، بحث‌هایی وجود داشت برای واردات لکوموتیو دست‌دوم که شرکت مپنا اعلام کرد می‌تواند لکوموتیو را برای بازار تأمین کند و درنهایت وزارت راه از بحث واردات عقب‌نشینی کرد. ما پیشنهادی دادیم و گفتیم که موافق تولید ملی و داخلی هستیم اما بررسی کنیم که ما چه میزان در سال

راه‌آهن در مقام یک شرکت یک انحصار کامل در بخش ریلی دارد، درحالی‌که باید طبق قانون دسترسی که مصوب مجلس است طی برنامه‌زمان‌بندی‌شده کل کانال و تأسیسات را واگذار کند و خودش در حوزه سیاست‌گذاری و تحلیل‌گری قرار گیرد. راه‌آهن در حال حاضر هر دو کار را منحصراً انجام می‌دهد و این مانع ورود شرکت‌ها و فعالان بخش خصوصی است که می‌خواهند در حوزه راه‌آهن سرمایه‌گذاری یا فعالیت کنند.

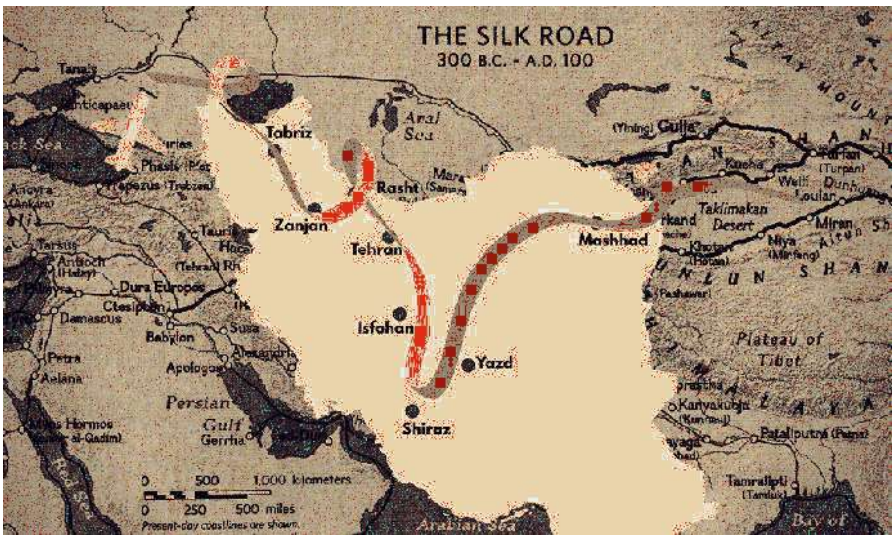
لکوموتیو نیاز داریم و چه تعداد را شرکت مپنا می‌تواند تولید کند، اگر کمبود وجود داشت وزارت صمت اجازه دهد که واردات انجام شود. این پیشنهاد خوب و منصفانه‌ای بود، هم شرکت مپنا می‌تواند محصولاتش را بفروشد و هم اگر کمبودی بود فعالان اقتصادی می‌توانند خارج از کشور کالا وارد کنند. حتی گفته می‌شود که شرکت‌های بزرگ فولادی که مشکلاتی برای حمل‌ونقل کالا و مواد اولیه دارند خودشان پیشنهاد داده‌اند که در این حوزه سرمایه‌گذاری کنند که تا حدودی هم وزارت صمت این را پذیرفته است.

حسینی اظهار کرد: می‌توان سهم حمل‌ونقل ریلی را با همین امکانات موجود و تغییرات خیلی جزئی دو برابر کرد و از ۱۰ درصد به ۱۸ درصد رساند که دلیل مقاومت راه‌آهن در این خصوص را نمی‌دانیم.

این کارشناس حمل‌ونقل ریلی گفت: راه‌آهن هم در بحث سخت‌افزاری و هم نرم‌افزاری مشکل دارد، به همین دلیل صاحبان کالا ترجیح می‌دهند که بار خود را با کشنده‌های زمینی جاده‌ای حمل کنند.



madanname.ir



آنچه در اجلاس راه ابریشم گذشت

آبان ماه سال جاری شهردار تهران و سفیر ایران در چین به‌عنوان نماینده ایران در دهمین دوره اجلاس «یک‌کمربند، یک جاده» حاضر شدند. جلسه‌ای که توانست ۱۳۰ کشور جهان به همراه ۳۰ سازمان بین‌المللی را در یک نقطه مشترک جمع کند. پیوستگی و تعامل مردم آسیا و همچنین احیای راه ابریشم که از گذشته‌های دور مورد توجه همگان بوده است.

اجلاس راه ابریشم چیست؟

نشست راه ابریشم نو یا نشست «کمربند و جاده»، نشست دو روزه مقامات عالی‌رتبه صد کشور جهان در پکن با میزبانی و محوریت چین بود که طی روزهای ۱۸ و ۱۹ اکتبر ۲۰۲۳ میلادی برگزار شد. ابتکار کمربند و جاده را نخستین بار رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ مطرح کرد؛ برنامه‌ای از خطوط مختلف مواصلاتی که می‌توانست اصلی‌ترین مسیر تجارت شرق به غرب باشد.

نشست راه ابریشم نو یا نشست «کمربند و جاده»، نشست دو روزه مقامات عالی‌رتبه صد کشور جهان در پکن با میزبانی و محوریت چین بود که طی روزهای ۱۸ و ۱۹ اکتبر ۲۰۲۳ میلادی برگزار شد.

چه کسانی در اجلاس راه ابریشم شرکت کردند؟

دبیرکل سازمان ملل متحد، رئیس‌جمهور روسیه، ترکیه، آرژانتین، بلاروس، قزاقستان، کنیا، شیلی، فیلیپین، ویتنام، اندونزی، قرقیزستان، سوئیس، ازبکستان و چک در کنار نخست‌وزیر ایتالیا، لهستان، یونان، اسپانیا، پاکستان، اتیوپی، فیجی، مالزی، کامبوج، صربستان، مجارستان، سری لانکا و مغولستان. شهردار تهران، سفیر ایران در چین، رئیس بانک جهانی و رئیس صندوق بین‌المللی پول نیز در این اجلاس شرکت کردند. علاوه بر مقامات سیاسی،

madanname.ir

مقامات ارشد شرکت‌های صنعتی بزرگ هم در این نشست شرکت داشتند.

احیای راه ابریشم چه دستاوردهایی برای ایران خواهد داشت؟

به گفته‌هانی‌زاده کارشناس مسائل شرق آسیا درباره دستاوردهای احیای راه ابریشم، اگر جاده ابریشم احیا شود و تمام کشورهای محوری از جمله ایران، روسیه، چین و غرب و شرق آسیا به احیای جاده ابریشم کمک کنند، طبیعتاً پویایی و شکوفایی در اقتصاد کشورهای این منطقه به وجود خواهد آمد. دور زدن تحریم‌های ظالمانه علیه ایران، استقلال و رونق اقتصادی، صدور و تبادل فرهنگ و علوم مختلف، افزایش سرانه گردشگری و... از دستاوردهای احیای این مسیر برای ایران و کشورهای در مسیر راه ابریشم خواهد بود.

اجلاس راه ابریشم چه تأثیری در حوزه روابط بین‌المللی ایران با دیگر کشورهای حاضر در این جلسه دارد؟

احیای جاده ابریشم به‌عنوان مسیر شمال به جنوب، یکی از شاهراه‌های تاریخی ارتباط شرق و غرب آسیا هدف شرکت‌کنندگان در اجلاس شهرداران کلان‌شهرهای راه ابریشم است. ارتباط با کشورهای درگیر مسیر جاده ابریشم می‌تواند مزایای مختلفی اعم از سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... داشته باشد.

چه تفاهم‌نامه‌هایی در جریان اجلاس راه ابریشم به مرحله امضا رسیدند؟

۲ تفاهم‌نامه در جریان اجلاس راه ابریشم امسال انجام شد که یکی در حوزه توسعه همکاری شهرداری تهران و چین و دیگری در خصوص توسعه ظرفیت شرکت واگن‌سازی تهران بود.

به گفته رضا شیخ طاهری مدیرعامل شرکت واگن‌سازی تهران یکی از تفاهم‌نامه‌ها در ادامه استفاده از ظرفیت مجوز خرید ۱۰۵۰ دستگاه واگن مترو برای شهر تهران بود و موضوع دوم به ظرفیت‌سازی برای مجموعه واگن‌سازی تهران بازمی‌گردد؛ چراکه مجموعه واگن‌سازی تهران تنها تولیدکننده واگن مترو در ایران است و برای اجرای این تفاهم‌نامه، زیرساخت‌های مناسبی برای تولید واگن‌های مجدد ایجاد می‌شود.

چه قراردادهایی در جریان اجلاس راه ابریشم امضا شدند؟

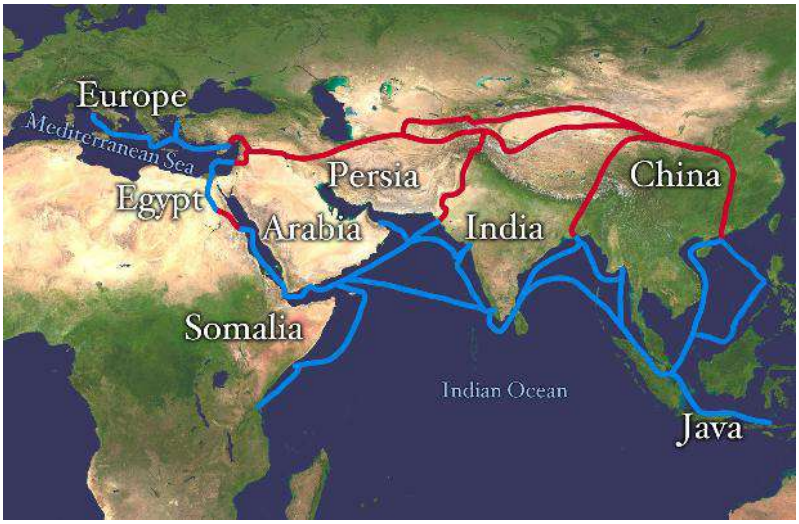
دو قرارداد در جریان اجلاس راه ابریشم به مرحله امضاء رسیدند. به گفته مدیرعامل شرکت واگن سازی در قرارداد اول وظایف هر طرف در خصوص سهم و مبلغ پرداختی شرکت واگن‌سازی مشخص شد که در این قرارداد شرکای چینی وظیفه مدیریت و تولید اصلی قطار را بر عهده دارند؛ شرکت واگن‌سازی تهران نیز به‌عنوان پیمانکار اصلی حضور دارد.

قرارداد دوم در حوزه انتقال تکنولوژی برای ساخت بوژی (تکنولوژی متحرک‌سازی واگن) برای نخستین‌بار در ایران بود. در این قرارداد قادر خواهیم بود که از تعداد ۶۳۰ دستگاه واگن که ۱۲۶۰ عدد بوژی نیاز دارد، ۸۴۰ بوژی را در تهران تولید کنیم و قرار است که دانش بوژی را به ایران منتقل کنیم.

به گفته مدیرعامل شرکت واگن‌سازی تهران در خصوص تأمین منابع قراردادها در قرارداد اول در حوزه مشخص شدن سهم و مبلغ پرداختی شرکت واگن‌سازی تهران، مقرر شد که ۱۴۴ میلیون یورو سهم شرکت واگن‌سازی تهران باشد. درواقع از محل تخصیص ۷۸۳ میلیون یورو که مبلغ کل قرارداد ۶۳۰ واگن است، ۱۴۴ میلیون یورو به ایران بازگشته و ۲۰ درصد مبلغ قرارداد به تولیدکننده داخلی پرداخت می‌شود.

در خصوص تحویل واگن‌ها طرف چینی، متعهد شده است مدت تحویل را کاهش دهد؛ یعنی در واقع بعد از انعقاد قرارداد بین ۱۸ تا ۲۴ماه زمان لازم بود تا واگن‌ها تحویل شود؛ اما قرار شد تا یک سال آینده نخستین محموله را تحویل دهد؛ بنابراین پاییز سال۱۴۰۳ نخستین واگن‌ها به پایتخت خواهند آمد.

احیای جاده ابریشم به‌عنوان مسیر شمال به جنوب، یکی از شاهراه‌های تاریخی ارتباط شرق و غرب آسیا هدف شرکت‌کنندگان در اجلاس شهرداران کلان‌شهرهای راه ابریشم است. ارتباط با کشورهای درگیر مسیر جاده ابریشم می‌تواند مزایای مختلفی اعم از سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... داشته باشد.



madanname.ir



شاه‌محمدی، کارشناس حمل‌ونقل ریلی مطرح کرد:

نیاز کشور به واردات سالانه ۴۰ دستگاه لکوموتیو/ هزینه حمل را برای بخش ریلی بالا برده‌ایم

به گفته کارشناس حوزه حمل‌ونقل ریلی از سال ۹۹ شاهد کاهش شدید تعداد لکوموتیو در کشور هستیم و در بخش باری به حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ دستگاه لکوموتیو نیاز داریم که با توجه به عمر حدود ۱۰ ساله دستگاه‌ها، تقریباً باید هر سال ۴۰ دستگاه لکوموتیو وارد شود تا دچار کمبود نشویم؛ چنانچه قصد افزایش ظرفیت باشد باید سالیانه حدود ۷۰ دستگاه لکوموتیو وارد شود.

شاه‌محمدی، کارشناس حمل‌ونقل ریلی بیان کرد: متأسفانه فقط در حرف صنعت حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان اولویت کشور قرار گرفته است و در قوانین و مقررات و مرحله اجرا چنین اتفاقی نیفتاده است. اگر به حمل‌ونقل ریلی توجه و در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کردیم امروز شاهد بسیاری از تبعات حمل‌ونقل جاده‌ای مانند آلودگی هوا و سانحه و تصادفات نبودیم. اگر به سوخت یارانه ندهند و گران شود، هزینه حمل‌ونقل جاده‌ای گران‌تر از ریلی می‌شود و مشتری به‌ویژه برای بارهای انبوه به سمت حمل ریلی متمایل می‌شود. نه‌تنها اصول حکمرانی را رعایت نکرده‌ایم و تفاوت حمل ریلی و جاده‌ای را لحاظ نکرده‌ایم بلکه آمده‌ایم یک هزینه جزئی تحت عنوان عوارض جاده از حمل‌ونقل جاده‌ای گرفته و در مقابل گفته‌ایم که راه‌آهن موظف است که هزینه‌هایش را از اپراتورها و مصرف‌کننده‌ها دریافت کند، یعنی هزینه حمل را برای بخش ریلی بالا برده‌ایم.

از سال ۹۹ کاهش شدید تعداد لکوموتیو در کشور مشاهده شده است، ما در بخش باری به حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ دستگاه لکوموتیو نیاز داریم که با توجه به عمر حدود ۱۰ ساله دستگاه‌ها، تقریباً باید هر سال ۴۰ دستگاه لکوموتیو وارد کنیم وگرنه دچار کمبود می‌شویم.

شاه‌محمدی با تأکید بر این‌که در برخی مسیرهای ریلی، حمل‌ونقل مسافر غیراقتصادی است و بار به‌صرفه است، ادامه داد: در حال حاضر حمل‌ونقل ریلی کشور متأسفانه دچار یک بحران شده که آن‌هم بحران کمبود لکوموتیو است. لکوموتیو یک دارایی است که بعد از ۱۲ سال استفاده نیاز به اورهال پیدا می‌کند که در ۸۰ درصد خیلی از کشورهای دنیا که مثل ما تحریم نیستند و محدودیت واردات ندارند آن را بازسازی نمی‌کنند و کنار می‌گذارند؛ بنابراین وقتی شما با چنین وضعیتی مواجهید باید قبل از وقوع بحران برای آن برنامه‌ریزی کنید، ما در ۸ سال اخیر برای این کار برنامه‌ریزی نکرده‌ایم. از سال ۹۹ کاهش شدید تعداد لکوموتیو در کشور مشاهده شده است، ما در بخش باری به حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ دستگاه لکوموتیو نیاز داریم که با توجه به عمر حدود ۱۰ ساله دستگاه‌ها، تقریباً باید هرسال ۴۰ دستگاه لکوموتیو وارد کنیم وگرنه دچار کمبود می‌شویم. البته چنانچه قصد افزایش ظرفیت را داریم باید سالیانه حدود ۷۰ دستگاه لکوموتیو وارد کنیم. در چند سال گذشته شاهد توقف واردات لکوموتیو

madanname.ir

بودیم، شیوع کرونا و کاهش مسافر سبب شد تا حمل‌ونقل ریلی یک‌نفس راحت بکشد اما هیچ ورودی اتفاق نیفتاد و بعد از کرونا هم تعداد مسافر به حالت اولیه‌اش برگشت. امید می‌رفت کمبود لکوموتیو که از قبل نشاءت گرفته بود در دولت جدید با برنامه‌ریزی درست شود اما مخالفت با واردات لکوموتیو سبب شده تا وضعیت روزبه‌روز بدتر شود. در حال حاضر تعداد لکوموتیوهای بخش باری ما که آماده‌به‌کار است بیش از ۳۰۰ دستگاه است.

وی در خصوص سایر چالش‌های موجود در حوزه ریلی نیز گفت: مشکل زیرساخت نیز در کشور وجود دارد، یک چالش اساسی داریم خطوط ریلی لزوماً بر اساس نیازها توسعه پیدا نمی‌کند، بسیاری از خطوط وجود دارد که کمتر از ۱۰ درصد ظرفیت آن استفاده می‌شود و بعضی از خطوط کاملاً اشباع هستند. متأسفانه خطوط جدید در حال ساخت هم لزوماً خطوط اقتصادی نیستند و بیشتر نماینده مجلس پسند ساخته می‌شود. ما در زیرساخت اشکالات اساسی داریم، چون این حوزه را اقتصادی نکرده‌ایم. در بحث واگن و لکوموتیو هم مشکل داریم اما آن‌ها بالاخره یک زیست اقتصادی دارند، اما در بخش زیرساخت، بحث اقتصادی وجود ندارد.

کمبود لکوموتیو؛ مسبب افت حمل‌ونقل ریلی

این کارشناس حمل‌ونقل ریلی افزود: آن چیزی که باعث شده وضعیت حمل‌ونقل ریلی در بخش بار در این سطح افت پیدا کند، ابتدا لکوموتیو است، لکوموتیو گلوگاه است و بعدازآن به زیرساخت باید پرداخت؛ اما در واگن به‌هیچ‌عنوان کمبود وجود ندارد و واگن‌ها با بهره‌وری بسیار پایین هستند و به‌طور متوسط سه تا چهار ساعت در روز سیر می‌کنند.

شاه‌محمدی گفت: علی‌رغم هدف‌گذاری برای سهم ۳۰ درصدی حمل‌ونقل ریلی، الان کمتر از ۱۰ درصد محقق شده است، در چند سال اخیر به سهم ۱۲ درصدی هم رسیدیم اما متأسفانه باز هم پایین آمدیم. در کشورهایی مانند آمریکا که پهناور هستند کلاً حمل‌ونقل ریلی مناسب نیست و کمتر از ۱۰ درصد از حمل ریلی استفاده می‌شود، برعکس در کشورهایی که تراکم جمعیتی بالایی دارند و پهناور نیستند این نسبت بالا است، برای مثال در ژاپن عددهای عجیب‌وغریب نزدیک به ۷۰ درصد را ملاحظه می‌کنید. البته چین هم یک استثناء است باوجوداین که یک کشور پهناور است حمل‌ونقل ریلی رونقی خوبی در آنجا داشته است اما برای کشور ما حمل‌ونقل ریلی در حوزه مسافر در همه مسیرها مطلوبیت اقتصادی ندارد، مگر برای جاهای پرتراکم با فاصله کم، وقتی می‌بینیم زیرساخت‌ها محدودیت دارد باید اولویت را به بخش بار بدهیم نه مسافر.

راه‌آهن؛ مدیر زیرساخت و شرکت‌های ریلی؛ اپراتور ریلی

وی تصریح کرد: علاوه بر بحث ناوگان و زیرساخت‌ها موضوعی دیگری که در حوزه ریلی باید توسط حاکمیت دنبال شود این

اگر طبق فرآیند مناسبی تعامل بین بخش خصوصی و دولتی در حوزه ریلی انجام می‌شد و ساختار درست بود، اصلاً لازم نبود به راه‌آهن بگوییم شما چرا لکوموتیو تأمین نکردی و بخش خصوصی موظف بود این کار را انجام دهد.

است که شرکت راه‌آهن فقط مدیر زیرساخت شود و شرکت‌های ریلی، اپراتور ریلی شوند. شرکت‌ها واگن خریده‌اند به امید این‌که راه‌آهن به‌عنوان یک‌نهاد بالادستی خودش فکر لکوموتیو را می‌کند، اما راه‌آهن با عدم برنامه‌ریزی دچار کمبود لکوموتیو شده و شرکت‌هایی که واگن خریده‌اند هم عملا محدود به عملکرد ضعیف راه‌آهن شده‌اند.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل ریلی گفت: اگر طبق فرآیند مناسبی تعامل بین بخش خصوصی و دولتی در حوزه ریلی انجام می‌شد و ساختار درست بود، اصلاً لازم نبود به راه‌آهن بگوییم شما چرا لکوموتیو تأمین نکردی و بخش خصوصی موظف بود این کار را انجام دهد. بخش خصوصی که آلان به تعداد کافی واگن دارد، آلان که نیاز به لکوموتیو دارد با هر شرایطی بود لکوموتیو را تأمین کرد و در این بحران نمی‌ماند.



فولاد هرمزگان

پرچم‌دار تولید در جنوب کشور

شرکت فولاد هرمزگان با تولید محصولات باکیفیت توانسته به تمام مشکلات حوزه معدن و صنایع معدنی فائق شود. این شرکت علاوه بر کیفیت محصول، توسعه فعالیت مجموعه را به‌خوبی پیش برده و بعد از ۱۵ سال فعالیت بدون طرح توسعه، در سال گذشته ۵ طرح توسعه‌ای را آغاز کرده که در سال‌جاری این طرح‌های توسعه‌ای عملیاتی شده و طی دو تا سه سال آینده به بهره‌برداری خواهند رسید که منجر به ایجاد چند هزار شغل خواهد شد و توأمان ظرفیت تولید فولاد هرمزگان را از یک‌میلیون و ۵۰۰هزار تن به ۳ میلیون و ۲۰۰هزار تن ارتقا خواهد داد. مطابق با این طرح‌های توسعه‌ای دو واحد احیای مستقیم یک‌میلیون و ۷۲۰ هزار تنی عملیاتی شده و واحد فاز صنعتی ۱۰هزار مترمکعب بر ساعت نیز آغاز شده است. مخازن ذخیره ۳۰هزار تنی آهن اسفنجی نیز عملیاتی شده و ظرف چند ماه، نورد گرم نیز عملیاتی خواهد شد که با این طرح‌ها زنجیره تولید در فولاد هرمزگان تکمیل می‌گردد.

زمان بهره‌برداری از پروژه‌های فولاد هرمزگان

زمان اجرای هر پروژه با پروژه دیگر متفاوت است. به‌طور مثال پروژه تولید آهک در سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید، راه‌اندازی پروژه احیا مستقیم نیز ابتدای سال ۱۴۰۴ خواهد بود. در همین حال طبق برنامه، پروژه افزایش ظرفیت فولادسازی پس از شروع فاز اجرا، طی مدت ۳۶ ماه اجرا خواهد شد. گفتنی است که سایر پروژه‌ها نیز پیشرفت قابل‌ملاحظه‌ای دارند. خوشبختانه پروژه‌های فولاد هرمزگان در دو سال اخیر سرعت قابل ملاحظه‌ای پیداکرده‌اند.

عمده چالش صنعت فولاد کشور برای اجرای پروژه‌ها در رابطه با واردات تجهیزات و ماشین‌آلات و دستیابی به آخرین تکنولوژی‌های روز است که توان تولید آن‌ها در حال حاضر در کشور وجود ندارد؛ البته این چالش باعث توقف پروژه‌های



بعد از ۱۵ سال فعالیت بدون طرح توسعه، در سال گذشته ۵ طرح توسعه‌ای را آغاز کرده که در سال‌جاری این طرح‌های توسعه‌ای عملیاتی شده و طی دو تا سه سال آینده به بهره‌برداری خواهند رسید که منجر به ایجاد چند هزار شغل خواهد شد.

madanname.ir

فولاد هرمزگان نخواهد شد؛ همان‌طور که توسعه صنعت فولاد کشور متوقف نشده است. همچنین تلاش شده با بومی‌سازی بسیاری از تجهیزات و قطعات، از پتانسیل‌های داخلی استفاده نمایند. در همین حال چالش انتقال ارز نیز برای تجهیزات وارداتی وجود دارد که فولاد هرمزگان راهکارهایی در راستای رفع این چالش نیز اندیشیده است.

امضای تفاهم‌نامه جذب ۲۲۰۰ نیروی بومی‌در فولاد هرمزگان

تفاهم‌نامه سه‌جانبه جذب ۲ هزار و ۲۰۰ نیروی بومی‌در طرح‌های توسعه‌ای فولاد هرمزگان به امضا رسیده است.

استخدام نیروی کار بومی از طریق سامانه جست‌وجوی شغل خواهد بود و بدین ترتیب شفافیت ایجاد می‌شود. به گفته مدیرعامل شرکت فولاد هرمزگان با اشاره به امضای تفاهم‌نامه جذب ۲ هزار و ۲۰۰ نیروی بومی‌در استان، روند اجرایی این طرح از دوازدهم آذرماه آغاز شده است.

رکوردهای ماهانه کسب‌شده در فولاد هرمزگان

در فولاد هرمزگان مهم‌ترین هدف واحد فولادسازی با توجه به افزایش محدودیت‌های انرژی در سال جاری، استمرار تولید و دست‌یابی به اهداف و برنامه‌های تعیین‌شده بوده که این هدف محقق شده است.

رکوردهای ماهانه کسب‌شده در فولاد هرمزگان از ابتدای سال جاری تا پایان آبان ماه به شرح زیر است:

- رکورد ماهانه تولید اسلب به میزان ۱۵۸ هزار و ۱۷۰ تن، رکورد قبلی به میزان ۱۵۶ هزار و ۵۶۶ تن در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲؛
- رکورد ماهانه تعداد ذوب ریخته‌گری شده به میزان ۱۳۳۷ ذوب، رکورد قبلی به میزان ۱۳۲۰ ذوب در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲؛
- رکورد ماهانه تعداد ذوب تخلیه‌شده از کوره‌های قوس الکتریکی به میزان ۱۳۳۸ ذوب، رکورد قبلی به میزان ۱۳۲۱ ذوب در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲؛
- رکورد ماهانه تعداد ذوب تخلیه‌شده از کوره شماره ۲ به میزان ۶۷۴ ذوب، رکورد قبلی به میزان ۶۶۵ ذوب در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲؛
- رکورد ماهانه مدت‌زمان Tap To Tap به مدت ۶۰:۰۷ دقیقه به ازای هر ذوب، رکورد قبلی مدت ۶۱:۳۸ دقیقه به ازای هر ذوب در مهرماه ۱۴۰۱؛
- رکوردهای روزانه ثبت‌شده در آبان ماه ۱۴۰۲
- رکورد روزانه تولید اسلب به میزان ۶۸۲۹ تن در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۲۲، رکورد قبلی به میزان ۶۷۷۲ تن در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۵؛

رکورد روزانه تعداد ذوب ریخته‌گری شده به میزان ۵۸ ذوب در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۲۲،

- رکورد قبلی ۵۴ ذوب در تاریخ ۱۴۰۱/۰۸/۱۴.



فولاد هرمزگان به‌عنوان یکی از شرکت‌های پیشرو در صنعت فولاد کشور، در جهت خلق ارزش مشترک برای همه ذی‌نفعان سازمان، همواره خود را متعهد به حرکت در مسیر تعالی دانسته که کسب نتایج موفقیت‌آمیز این شرکت مهر تأییدی بر تعهد کارکنان و حرکت این شرکت در مسیر تعالی است.

رونق تولید با حرکت شرکت در مسیر تعالی

رونق تولید از سازمان‌ها و بنگاه‌های متعالی حاصل می‌شود و این نیازمند حرکت سازمان در مسیر تعالی است. برای تحقق این موضوع لازم است همه واحدهای سازمان همچون حلقه‌های یک زنجیر، پیاده‌سازی ارزش‌ها و مفاهیم بنیادین تعالی سازمانی را در دستور کار خود قرار دهند و تا حصول نتیجه آن را مدیریت کنند. فولاد هرمزگان به‌عنوان یکی از شرکت‌های پیشرو در صنعت فولاد کشور، در جهت خلق ارزش مشترک برای همه ذی‌نفعان سازمان، همواره خود را متعهد به حرکت در مسیر تعالی دانسته که کسب نتایج موفقیت‌آمیز این شرکت مهر تأییدی بر تعهد کارکنان و حرکت این شرکت در مسیر تعالی است. شرکت فولاد هرمزگان برای حرکت در مسیر تعالی، قدم در راه شرکت در جایزه ملی تعالی سازمانی نهاده است که بی‌تردید فلسفه وجودی این جایزه، ایجاد فضایی برای رقابت بین سازمان‌ها و بنگاه‌های مختلف اعم از خصوصی و دولتی و سایر بنگاه‌ها است. این شرکت در این مسیر همواره خود را در محک ارزیابی قرار می‌دهد تا فرصت‌های بهبود را شناسایی کند و ارتقا دهد؛ فولاد هرمزگان در سال ۱۴۰۰ تندیس بلورین تعالی سازمانی را کسب کرده است.

madanname.ir

بهبود کیفیت مواد اولیه و مصرفی ورودی و همچنین محصولات نیمه‌نهایی و نهایی

فولاد هرمزگان با هدف بهبود کیفیت مواد اولیه و مصرفی ورودی و همچنین محصولات نیمه‌نهایی و نهایی اقدامات زیر را انجام داده است:

- ایجاد قابلیت‌های جدید در سیستم IS SUIT – ازجمله دستگاهی کردن اعمال افت کیفی مواد اولیه و مصرفی ورودی به شرکت به‌عنوان اولین شرکت در هلدینگ، سیستم اندازه‌گیری زمان‌ماند نمونه‌های ذوب و ریخته‌گری در آزمایشگاه، راه‌اندازی قابلیت ثبت و ردیابی محلول در سیستم به‌عنوان اولین بار در سطح هلدینگ.

ثبت رکورد جدید تولید تختال کیفی در فرایند کنترل کیفی بازرسی گرم به میزان ۹۹٫۶۵ در خردادماه ۱۴۰۲ (آخرین رکورد مربوط به فروردین ۱۴۰۱ به میزان ۹۹٫۴۵ بوده است).

ثبت رکورد جدید تولید ذوب‌های مطابق با سفارش مشتری ازنظر آنالیز شیمیایی از ابتدای بهره‌برداری در سال ۱۴۰۱ به میزان ۹۹٫۹۲ درصد.

تدوین گردشکار هزینه‌های کیفیت COQ در سه بخش هزینه‌های پیشگیرانه، هزینه‌های شکست داخل شرکت و هزینه‌های خارج از شرکت، تعریف شاخص هزینه‌های کیفیت نسبت به فروش و ایجاد و استقرار آن در سیستم IS – SUIT.

میانگین عیوب بازرسی گرم در سال ۱۴۰۱ برابر با ۱٫۴ درصد بوده که یکی از بهترین عملکردهای کیفی در فولادسازی‌های کشور است.

میانگین عیوب بازرسی سرد در سال ۱۴۰۱ برابر با ۲٫۵۴ درصد بوده که یکی از بهترین آمار کیفی در فولادسازی‌های کشور است.

بهبود ۰٫۸۵ درصدی شاخص نسبت کیفی مواد اولیه و مصرفی در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ (از ۹۸٫۴۱ به ۹۹٫۲۵).

تدوین و اجرایی کردن گردشکار تعیین گروه تختال‌های انباری.

تدوین گردشکار تعیین حدود جرائم و اجرای پارامترهای کارت استاندارد مواد اولیه و مصرفی.

دستگاهی کردن حدود پارامترهای شیمیایی و فیزیکی کارت‌های استاندارد مواد اولیه و مصرفی و نمونه‌ها.

دستگاهی کردن درخواست‌های مواد اولیه و مصرفی ورودی کانتینری روی کارتابل کنترل کیفی مشابه ورودی‌های بارنامه‌ای (کامیونی).

این شرکت در سال جاری اقداماتی را در جهت بهبود کیفیت مواد اولیه ورودی و همچنین محصولات نهایی در حال انجام دارد که بهینه‌سازی دستورالعمل شرایط غیر نرمال در کارت‌های ساخت محصول تولیدی، تعریف پروژه شناسایی روش‌های بازرسی و نمونه‌برداری مواد اولیه آهن اسفنجی جهت کشف تقلب در محموله‌های ورودی، پروژه انجام آزمون‌های بازرسی‌های میدانی و آزمایشگاهی تختال، بررسی مقایسه نتایج آزمون‌ها در هر روش و تحلیل آن‌ها و ارائه گزارش و پیشنهادات نهایی بین روش‌ها، بازنگری و تدوین استانداردهای کارت مواد اولیه و مصرفی ورودی به کارخانه، به‌روزرسانی شرایط غیر نرمال ریخته‌گری بر اساس گریدهای فولادی و راه‌اندازی سیستم Regarding از اصلی‌ترین این اقدامات است.

فولاد هرمزگان حامی اقدامات نوآورانه در کشور

صنایع نیازمند نوآوری هستند، فولاد هرمزگان از صنایع بزرگ جنوب کشور و یکی از حامیان بزرگ حوزه علم و فناوری در این منطقه است که تلاش می‌کند از ظرفیت دانش‌بنیان‌ها و نوآوری برای توسعه و پیشرفت خود استفاده کند تا به تولید محصولات دانش‌بنیان و فناورانه برسد. این مجموعه ضرورت نوآوری را درک کرده و می‌تواند به‌صورت مؤثر استفاده از این ظرفیت را در دستور کار قرار دهد تا این رویکرد مهم به فرهنگ و جریان قالب‌سازمانی تبدیل شود. این مسیر تضمین‌کننده حرکت درست در سفر به‌سوی تولید فولاد پایدار و توسعه روش‌های سازگار با محیط‌زیست است.

مسئولیت‌های اجتماعی تعهد همیشگی فولاد هرمزگان

شرکت فولاد هرمزگان در حوزه مسئولیت‌های اجتماعی هم در سطح استانی و هم در سطح کشوری همواره پیشرو بوده است. احداث مدرسه ۱۲ کلاسه در استان هرمزگان با هماهنگی و همکاری استانداری از این اقدامات است، چراکه توسعه آموزش در استان هرمزگان جزو اولویت‌های نخست فولاد هرمزگان و مسئولان استانی به‌ویژه استاندار و مدیرکل آموزش‌وپرورش استان بوده است. این شرکت در طرح اکرام ایتام و محسنین مشارکت کرده و ۲۰ هزار کودک یتیم و غیریتیم تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) استان هرمزگان را تحت پوشش قرار داده است. علاوه‌براین، حمایت مالی از مرکز معلولان ذهنی حبیب ابن مظاهر بندرعباس جهت رفع مشکل سردخانه، مساعدت مالی در خصوص جشن گل‌ریزان به‌منظور آزادسازی زندانیان بخش رودخانه شهرستان رودان و مساعدت مالی به مرکز نگهداری معلولین بنت‌النبی، ازجمله اقدامات فولاد هرمزگان در راستای ایفای مسئولیت‌های اجتماعی بوده است. حمایت از یک هزار و ۲۰۰ ورزشکار و تحت پوشش قراردادن ۲۰ هزار کودک یتیم از جمله فعالیت‌های فولاد هرمزگان است. ساخت مهدیه بزرگ هرمزگان، کمک به مراکز نگهداری ایتام، سالمندان و معلولان نیز بخش دیگری از فعالیت‌ها این شرکت در راستای مسئولیت‌های اجتماعی است.

فولاد هرمزگان ضرورت نوآوری را درک کرده و می‌تواند به‌صورت مؤثر استفاده از این ظرفیت را در دستور کار قرار دهد تا این رویکرد مهم به فرهنگ و جریان قالب سازمانی تبدیل شود.

madanname.ir



KSC
شرکت فولاد خوزستان

حضور پررنگ و موثر شرکت فولاد خوزستان در تامین نیاز بازار

شرکت فولاد خوزستان در حالی نیمه ابتدایی سال جاری را به پایان رساند که به دنبال محدودیت برق صنایع، تولید ۵۴۰ هزار تن شمش فولادی را از دست داد. با این وجود، موفق به تولید سه میلیون و ۲۳۲ هزار و ۵۲۹ تن گندله، یک میلیون و ۷۳۸ هزار و ۵۴۲ تن آهن اسفنجی، ۹۷۴ هزار و ۷۵۱ تن بلوم و بلیت و ۴۹۶ هزار و ۵۵۰ تن اسلب در ۶ ماهه ابتدایی امسال شد و به درآمد ۲۴۲ هزار و ۶۹ میلیارد و ۸۳۵ میلیون ریالی از فروش محصولات خود در بازار داخلی دست پیدا کرد که این میزان با افزایش ۷۳٫۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل همراه بود؛ ضمن اینکه در این مدت، ۴۹۳ هزار و ۳۱۴ تن از تولیدات شرکت شامل اسلب، بلوم و بیلت و آهن اسفنجی را روانه بازارهای صادراتی کرد و موفق به کسب درآمد ۹۵ هزار و ۴۹۲ میلیارد و ۵۶۱ میلیون ریالی از فروش صادراتی خود شد. نقطه عطف عملکرد شرکت فولاد خوزستان در نیمه نخست امسال، افزایش ۴۲ درصدی مجموع درآمد شرکت از ۲۳۷ هزار و ۸۵۵ میلیارد و ۳۰۳ میلیون ریال در سال ۱۴۰۱، به ۳۳۷ هزار و ۵۶۲ میلیارد و ۳۹۶ میلیون ریال در سال جاری بود.

لازم به ذکر است که در نیمه نخست ۱۴۰۲، حجم معاملات شمش فولادی «فخوز» به عنوان بزرگ‌ترین عرضه‌کننده این محصول در کشور در رینگ داخلی بورس کالای ایران، با رشد ۴ درصدی نسبت به مدت مشابه سال پیش، به حدود ۶۱۳ هزار تن رسید. در نیمه ابتدایی امسال، در مجموع سه میلیون و ۳۷۸ هزار و ۲۰۰ تن شمش فولادی در رینگ داخلی این تالار صنعتی معامله شد و سهم ما از کل معاملات این محصول با وجود محدودیت‌های شدید برق در استان خوزستان، ۱۸٫۱ درصد بود. همچنین از ابتدای فروردین ماه تا انتهای شهریور ماه امسال، درآمد شرکت از محل فروش شمش فولادی در رینگ داخلی بورس با رشد ۵۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل، به ۱۲ هزار و ۸۴۵ میلیارد تومان رسید که حاکی از حضور پررنگ و موثر فولاد خوزستان در تامین نیاز بازار به این محصول است.

بومی‌سازی در شرکت فولاد خوزستان منجر به ایجاد اشتغال مستقیم و غیر مستقیم در کشور شده و استمرار صنایع تولیدی را تضمین کرده است و تهدیدها را به فرصت تبدیل نموده است.

اقدامات در حوزه معدن و بالادست صنعت فولاد

در حال حاضر تامین پایدار خوراک (سنگ‌آهن)، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های شرکت‌های بزرگ فولادی کشور به شمار می‌آید و بنابر پیش‌بینی‌های انجام شده، میزان کسری ظرفیت تولید سنگ‌آهن کشور در افق ۱۴۰۴، به ۲۲ میلیون تن در سال خواهد رسید. بر همین اساس شرکت فولاد خوزستان با هدف تامین پایدار خوراک

مورد نیاز خود، اقدام به تملک معادن و ورود به بازار سنگ‌آهن کشور کرده و در سال ۱۳۹۷، دو کارخانه تولید کنسانتره و گندله هر یک با ظرفیت تولید دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن در منطقه خواف در اختیار فولاد خوزستان قرار گرفت.

همچنین در مرداد ماه سال جاری، موفق به بهره‌برداری از معدن سنگ‌آهن گوزل‌دره در استان زنجان با ذخیره‌ای بالغ بر ۳۰ میلیون تن با مالکیت ۱۰۰ درصدی فولاد خوزستان شد و به دنبال خرید و بهره‌برداری یک یا دو معدن دیگر در آینده نزدیک است. استفاده از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه اکتشافات، شناسایی و ثبت محدوده‌های معدنی و تست و راستی‌آزمایی در استان‌های دارای پتانسیل، تملک معادن سنگ‌آهن با ذخیره تقریبی ۵۰ میلیون تن، تملک معدن آهک و دولومیت با ذخیره تقریبی ۹۰ میلیون تن و توسعه و افزایش تولید کنسانتره و گندله در منطقه سنگان، از دیگر اقدامات در این زمینه است که با تحقق آن، به تولید ۱۳٫۶ میلیون تن فولاد که در افق ۱۴۱۰ سازمان برنامه‌ریزی شده است، دست پیدا می‌کند.

بومی‌سازی بیش از ۲۵ هزار قطعه و تجهیزات در فولاد خوزستان

راهبرد اصلی شرکت فولاد خوزستان، بومی‌سازی و حمایت از تولیدکنندگان و تامین کنندگان داخلی است و این راهبرد ضرورتی برای شرکت است. در واقع این شرکت خود را ملزم می‌داند که تجهیزات خود را از داخل تامین نماید. این رویکرد واکنشی بود که فولاد خوزستان در برابر تحریم‌های ظالمانه داشته و این تحریم‌ها به فرصتی برای شرکت تبدیل شده است. فولاد خوستان پروژه‌های مشترکی با شرکت‌های دانش‌بنیان داشته و مراکز صنعتی و نخبگان این حوزه را به خدمت گرفته و کارخانه تولید آهن اسفنجی را برای اولین بار در کشور بومی‌سازی کرده است. بومی‌سازی در این شرکت منجر به ایجاد اشتغال مستقیم و غیر مستقیم در کشور شده و استمرار صنایع تولیدی را تضمین کرده است و تهدیدها را به فرصت تبدیل نموده است. در این مسیر چهار محوریت سرلوحه کار شرکت قرار گرفته است، چهار محور عبارتند از، مدیریت متمرکز تامین و خرید مواد اولیه، توانمندسازی و تامین شرکت‌های سازنده، یافتن و بکارگیری شرکت‌هایی که پتانسیل دارند و تعریف پروژه‌هایی در راستای توسعه همکاری با شرکت‌های دانش بنیان. بیش از ۲۵ هزار قطعه و تجهیزات در فولاد خوزستان بومی‌سازی شده‌اند و مهارت فنی و تکنولوژی در اینجا توسعه پیدا کرده و صنایعی علاوه بر فولاد خوزستان توانستند از این تولیدات بهره‌مند شوند. از سال ۱۴۰۰ تا به امروز ۶۷۰۴ کالا را برای اولین بار بومی‌سازی شده است.

اخیرا تفاهم‌نامه همکاری، بومی‌سازی قطعات و تجهیزات شرکت فولاد خوزستان و شرکت توسعه اقتصادی پایدار فراگیر با میزان صرفه‌جویی‌ارزی ۲ میلیون یورو و تفاهم نامه ای دیگر در راستای بومی‌سازی در خصوص توپی پروس پلاگ و نازل‌های ناندیش بین شرکت‌های فولاد خوزستان و شرکت فراورده‌های نسوز مهرگان شکل گرفته است.

راهبرد اصلی شرکت فولاد خوزستان، بومی‌سازی و حمایت از تولیدکنندگان و تامین کنندگان داخلی است و این راهبرد ضرورتی برای شرکت است. در واقع این شرکت خود را ملزم می‌داند که تجهیزات خود را از داخل تامین نماید.



madanname.ir



فولاد سنگان؛ یکی از بزرگ‌ترین تأمین‌کنندگان مواد اولیه زنجیره فولاد کشور

شرکت صنایع معدنی فولاد سنگان به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تأمین‌کنندگان مواد اولیه زنجیره فولاد کشور، راهبردهای اساسی و همه‌جانبه‌ای را برای توسعه کسب‌وکار خود، حفظ منافع سهامداران و کسب سود بیشتر در دستور کار قرار داده است. برنامه‌های سرمایه‌گذاری این شرکت در حوزه‌های اساسی طرح‌های توسعه و احداث واحدهای صنعتی جدید، ایجاد زیرساخت‌های انرژی، حمل‌ونقل و ...، مسائل زیست‌محیطی و مسئولیت‌های اجتماعی تدوین شده‌اند. ۱۱ پروژه‌ای که این شرکت با هدف توسعه پایدار و محرومیت‌زدایی از منطقه سنگان در دست دارد با سرمایه‌گذاری بیش از ۵۰۰ میلیون دلاری و حدود ۹۰ هزار میلیارد ریالی، موجب اشتغال‌زایی قابل‌توجه و افزایش ظرفیت تولید در سنگان خواهد شد.

پروژه احداث کارخانه کنسانتره هماتیتی ظرفیت تولید ۲.۵ میلیون تن کنسانتره را در سال دارد و برای آن ۱۰۰ میلیون دلار و ۴۵ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری شده است. با توجه به اینکه باطله کنسانتره مگنتیتی حاوی مقداری آهن می‌باشد و همچنین نیازی که در خصوص ورود به فناوری تولید کنسانتره آهن از هماتیت وجود داشت و همچنین پتانسیل معدنی این ماده در سطح کشور، در راستای افزایش ظرفیت تولید، پس از ماه‌ها کار کارشناسی دقیق و هماهنگی‌های انجام شده مجوز ساخت کنسانتره هماتیتی را اخذ نمودیم که این پروژه در مرحله کلنگ زنی قرار دارد و با احداث آن ضمن افزایش ظرفیت تولید کارخانه، اشتغال‌زایی خوبی نیز در منطقه ایجاد خواهد شد.

احداث نیروگاه تولید برق بادی پروژه دیگر این شرکت است، ازآنجاکه در سال‌های گذشته کمبود برق موجب عدم النفع برای شرکت‌های منطقه می‌شد و حجم قابل‌توجهی از توان تولید شرکت به دلیل قطعی برق از دست می‌رفت با هماهنگی‌های صورت گرفته و پس از بررسی‌های دقیق تصمیم به احداث نیروگاه برق بادی گرفته شد و این پروژه بزرگ با حمایت فولاد مبارکه مجوزهای نهایی را اخذ نمود و مقرر شد در کریدور باد در منطقه سنگان احداث شود. این پروژه نیز در مرحله کلنگ زنی قرار دارد و در آن ۲۳۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری شده است. وی با اشاره به ظرفیت ۲۰۰ مگاواتی این نیروگاه افزود: نیروگاه برق بادی فولاد سنگان یکی از بزرگ‌ترین نیروگاه‌های بادی کشور است که در راستای تولید انرژی پاک و صیانت از محیط‌زیست صورت می‌گیرد.

فاز ۱ و ۲ شبکه جمع‌آوری فاضلاب و احداث تصفیه‌خانه فاضلاب شهر تایباد و خطوط انتقال آب از دیگر پروژه‌های بزرگ فولاد سنگان است که کلنگ ساخت و اجرای این پروژه نیز بر زمین زده شده است. به گفته امرایی برای پیشبرد این پروژه‌ها ۱۶۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه صرف شده است. امرایی با اشاره به ثمرات زیست‌محیطی این پروژه افزود: پروژه احداث تصفیه‌خانه و خطوط انتقال آب کمک بزرگی به حفظ منابع آبی و محیط‌زیست

پروژه احداث تصفیه‌خانه و خطوط انتقال آب کمک بزرگی به حفظ منابع آبی و محیط‌زیست منطقه خواهد نمود. پیش از این فولاد سنگان در طرح بزرگ انتقال آب دریای عمان به شرق کشور نیز مشارکت فعالی داشته که سهم ۲۰ درصدی این پروژه به این شرکت تعلق دارد.

منطقه خواهد نمود. پیش‌ازاین فولاد سنگان در طرح بزرگ انتقال آب دریای عمان به شرق کشور نیز مشارکت فعالی داشته که سهم ۲۰ درصدی این پروژه به این شرکت تعلق دارد.

این شرکت احداث پردیس شرکت‌های دانش‌بنیان صنایع معدنی را نیز در دست دارد. پروژه‌ای که سرمایه‌ای به ارزش ۱۰۰۰ و ۱۰۰ میلیارد ریال را به خود جذب کرده و اکنون در مرحله کلنگ زنی قرارگرفته است. احداث پردیس صنایع معدنی فولاد سنگان در راستای تقویت ارتباط مراکز صنعتی با شرکت‌های دانش‌بنیان و استفاده از دستاوردهای علمی‌و فنی این مراکز و همچنین دانشگاه‌های کشور در حوزه صنعت و معدن صورت می‌گیرد. در حال حاضر به همت فولاد سنگان و سرمایه‌گذاری بزرگ در حوزه‌های دانش‌بنیان و فناوری‌های نوین، فولاد سنگان به قطب دانش‌بنیان شرق کشور تبدیل شده است. با توجه به حرکت صنعتی و علمی‌جهان و در راستای شعار سال ۱۴۰۱ که از سوی مقام معظم رهبری به‌عنوان سال تولید، دانش‌بنیان، اشتغال‌آفرین نام‌گذاری شده بود در این راستا گام برداشته‌ایم تا با استفاده از فناوری‌های روز دنیا و همگام با استقرار دستاوردهای علمی‌و فنی حاصل از انقلاب چهارم صنعتی بتوانیم ضمن افزایش بهره‌وری و تولید محصول باکیفیت‌تر و رقابت‌پذیری بالا در بازارهای بین‌المللی، از شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی نیز حمایت نماییم و همچنین در مسیر جذب نخبگان و جلوگیری از خروج سرمایه‌های علمی‌مملکت اقدامی‌درخور انجام داده باشیم.

پروژه توسعه زیرساخت‌های شرکت فولاد سنگان

این پروژه شامل احداث بارگیر خانه کامیونی، سیستم جامع اعلام و اطفای حریق، توسعه سیستم توزیع برق و آب صنعتی و ساختمان‌های صنعتی و غیرصنعتی می‌شود. سرمایه‌گذاری در این پروژه بیش ۵ میلیون یورو و قریب ۸۰۰۰ میلیارد ریال است. پروژه بزرگ شهرک مسکونی فولاد سنگان نیز در دست کلنگ زنی است و با اجرای این پروژه عظیم تمامی‌کارکنان اعم از ستادی و پیمانکار صاحب مسکن خواهد شد و کلیه امکانات رفاهی، تفریحی و آموزشی در این شهرک پیش‌بینی‌شده است. این اقدام بزرگ ضمن تحقق اهداف پیش‌بینی‌شده در حوزه مسئولیت‌های اجتماعی، به بافت و ساختار شهری خواف نیز کمک بزرگی خواهد شد و این اقدام بزرگ در راستای سیاست‌های دولت مبنی بر ساخت مسکن خواهد بود که همه شهروندان از آن بهره‌مند خواهند شد.

شهرک مسکونی فولاد سنگان شامل در ۱۷۰۰ قطعه تقسیم شده است و برای کلنگ زنی این پروژه ۱۰ هزار میلیارد ریال در حال حاضر پیش‌بینی شده است.

این شرکت اقدام به خرید و استقرار ماشین‌آلات حمل‌ونقلی و تجهیز ناوگان حمل و نقل نیز کرده است که استقرار و بهره‌برداری از این تجهیزات با سرمایه‌گذاری ۱۰۵ میلیون دلاری در دستور کار فولاد سنگان قرار گرفته است و این ناوگان خریداری و بخشی از آن در سایت مستقر شده‌اند. با خرید این تجهیزات حمل‌ونقل معدنی بخشی از چالش‌های ناشی از کمبود تجهیزات حل خواهد شد که تأثیر مهمی‌بر رشد تولید شرکت خواهد داشت.

افزایش ظرفیت گندله‌سازی از برنامه‌های شرکت فولاد سنگان‌است.این‌پروژه با سرمایه‌گذاری نزدیک به ۵۵ میلیون یورو در مراحل ساخت و طراحی پایه قرار دارد و که با احداث آن ظرفیت تولید گندله این شرکت را به ۷.۵ میلیون تن در سال خواهد رساند.

کارخانه گلوله فلزی آتیه فولاد شرکت فولاد سنگان آماده بهره‌برداری است

کارخانه گلوله فلزی آتیه فولاد این شرکت برای بهره‌برداری آماده است. کارخانه گلوله فلزی توسط یکی از شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی و با سرمایه‌گذاری ۳ هزار میلیارد و ۵۰۰ میلیارد ریالی در کمتر از یکسال ساخته شد و تمامی‌تستهای فنی را با موفقیت پشت سر گذاشت و اکنون آماده بهره‌برداری است. امرایی عنوان داشت با احداث این کارخانه به ظرفیت تولید سالانه ۱۵ هزار تن در دو شیفت کاری ضمن تأمین گلوله‌های فلزی موردنیاز فولاد سنگان و شرکت‌های منطقه امکان صادرات آن نیز وجود دارد که می‌تواند گام بزرگی برای حضور این شرکت در بازارهای بین‌المللی باشد.

افزایش ظرفیت گندله‌سازی از دیگر برنامه‌های شرکت است. این پروژه با سرمایه‌گذاری نزدیک به ۵۵ میلیون یورو در مراحل ساخت و طراحی پایه قرار دارد و که با احداث آن ظرفیت تولید گندله این شرکت را به ۷.۵ میلیون تن در سال خواهد رساند.

سیستم مکانیزه انباشت باطله (اسپریدر)

پروژه‌ای دیگر است که در راستای توسعه پایدار و صیانت از محیط‌زیست منطقه سنگان در حال ساخت و اجراست. در این پروژه بیش از ۲۳ میلیون یورو سرمایه‌گذاری ارزی و بیش از ۶ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری ریالی صورت گرفته است. این پروژه اولین در خاورمیانه و سومین در جهان می‌باشد که پیش‌ازاین در دو کشور برزیل و استرالیا اجرا شده است. با احداث این پروژه، باطله کارخانه کنسانتره به‌صورت مکانیزه جمع‌آوری و فشرده خواهد شد و کمک بزرگی به حفظ محیط‌زیست منطقه خواهد نمود.

شرکت فولاد سنگان همواره در امر توسعه صنعتی و اقتصادی و عمل به مسئولیت‌های اجتماعی در شرق کشور پیشرو بوده است و کلنگ زنی این پروژه‌ها و احداث آن‌ها با اشتغال‌زایی بیش از ۲۶۰۰ نفری در مرحله ساخت به همراه خواهد داشت که گام بزرگی در حوزه عمل به مسئولیت‌های اجتماعی شرکت خواهد بود.

madanname.ir



در هشت ماه

رشد ۱۰۰ درصدی سودآوری شرکت فولاد اکسین خوزستان نسبت به سال گذشته

فولاد اکسین جزو ۱۰ شرکت برتر دنیا در حوزه تولید ورق بوده همچنین تنها شرکت فولادی تولید ورق در خاورمیانه است. این شرکت جزو ۶ کشور برتر دنیا در عملیات حرارتی می‌باشد. خوشبختانه تمام ورق مورد نیاز برای لوله‌های نفتی و گازی کشور توسط این شرکت تولید شده و واردات در این حوزه به صفر رسیده است. با سیاست‌گذاری‌های دقیق توسعه‌ای و همچنین تغییر شیوه‌های فروش محصولات، سال ۱۴۰۲ سال تحقق دستاوردها و رکوردهای متعدد در شرکت فولاد اکسین اعم از تولید، فروش و سودآوری شد.

این سیاست‌گذاری‌ها همچون تغییر راهبرد فروش محصولات از فروش کارمزدی به فروش مالکیتی (حذف دلال)، تغییر انواع محصولات قابل‌عرضه از ورق‌های ساختمانی

فولاد اکسین جزو ۱۰ شرکت برتر دنیا در حوزه تولید ورق بوده همچنین تنها شرکت فولادی تولید ورق در خاورمیانه است. این شرکت جزو ۶ کشور برتر دنیا در عملیات حرارتی می‌باشد.

به ورق‌های با ارزش‌افزوده بالاتر و ورق‌های API مخصوص صنعت نفت و گاز و همچنین ارتقای کیفیت محصولات تولیدی با توجه به سیاست‌های هلدینگ صباانرژی برای افزایش میزان صادرات از عوامل تأثیرگذار در رکورد فروش ماهیانه فولاد اکسین خوزستان به شمار می‌روند.

بنابراین گزارش میزان فروش محصولات این شرکت تابعه هلدینگ صباانرژی در آذرماه سال جاری به ۷۸ هزار و ۸۵۳ تن رسید و رکورد فروش ماهانه محصولات اصلی، پس از ۲ سال شکسته شد.

بهترین رکورد فروش ماهانه ورق فولاد اکسین در اردیبهشت ۱۴۰۰ و با فروش ۷۱ هزار و ۱۰۶ تن ثبت شده است. این امر پس از ۲ سال، رکورد جدید با هفت هزار و ۷۴۷ تن بیشتر از رکورد قبلی به ثبت

رسید که با رشد ۱۱ درصدی نیز همراه شد.
در هشت ماه سال ۱۴۰۲ شرکت فولاد اکسین خوزستان با رشد ۱۰۰ درصد سودآوری نسبت به سال گذشته همراه بوده است. همچنین، علیرغم شرایط رکودی در بازارهای داخلی و خارجی، خوشبختانه رکورد فروش ماهیانه محصولات اصلی شرکت طی ۶ سال اخیر جابجا شد و از مجموع فروش ۷۸ هزار و ۸۵۳ تن در آذرماه سال جاری، ۷۱ هزار و ۳۱۱ تن در بازار داخلی و هفت هزار و ۵۴۲ تن در بازار خارجی عرضه شد. ارزش ریالی فروش آذرماه حدود ۱۷ هزار و ۴۰۰ میلیارد ریال بوده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۱۵۳ درصد افزایش یافته است.
کل فروش محصولات اصلی در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۲، حدود ۵۲۹ هزار و ۵۶۳ تن بوده که تحقق ۱۰۹ درصدی برنامه فروش شرکت فولاد اکسین خوزستان در آن بازه زمانی را در پی داشته است.

ظرفیت تولید شرکت فولاد اکسین یک‌میلیون و ۵۰ هزار تن تعریف‌شده‌که پیش‌بینی می‌کنیم در سال جاری با تلاش همکاران، میزان تولید شرکت به ۸۰۰ هزار تن برسد.

حدود ۷۰ درصد فروش شرکت فولاد اکسین خوزستان به فروش مستقیم محصول اصلی مربوط می‌شود. میزان شاخص فروش مستقیم در ۹ ماه ابتدایی سال جاری نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱، حدود ۴۰ درصد افزایش یافته است.

رشد ۴۵ درصدی صادرات شرکت فولاد اکسین

محمدی با اشاره به رشد ۴۵ درصدی صادرات محصولات این شرکت گفت: شرکت فولاد اکسین خوزستان به‌عنوان «صادرکننده نمونه ملی» سال ۱۴۰۲ انتخاب شد.
وی با بیان اینکه ۱۵ درصد از ارز کشور توسط صنعت فولاد تأمین می‌شود افزود: ظرفیت تولید شرکت فولاد اکسین یک‌میلیون و ۵۰ هزار تن تعریف شده که پیش‌بینی می‌کنیم در سال جاری با تلاش همکاران، میزان تولید شرکت به ۸۰۰ هزار تن برسد. محمدی در ادامه با اشاره به اقدامات شرکت فولاد اکسین خوزستان در حوزه مسئولیت‌های اجتماعی، گفت: تأمین ۲ هزار تن ورق برای احداث پل عنافچه، تأمین چهار هزار بسته معیشتی و ۲ هزار بسته نوشت‌افزار، اعزام اکیپ‌های پزشکی به نقاط محروم از مهم‌ترین اقدامات فولاد اکسین است.



madanname.ir

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
GOLGOHAR MINING & INDUSTRIAL COMPANY

نقش‌آفرینی بالای
شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
در زنجیـــره ارزش

شرکت گل گهر با توسعه بخش معدن و حضور فعال‌تر در سایر بخش‌های زنجیره فولاد به‌واسطه راه‌اندازی پروژه‌ها در شرکت‌های زیرمجموعه، به نقش‌آفرین اول زنجیره فولاد کشور تبدیل خواهد شد. این شرکت با تدوین چشم‌انداز ۱۴۱۰ در نظر دارد نقشی مؤثرتر در توسعه متوازن و پایدار بخش معدن داشته باشد و درنهایت به یک الگوی توسعه پایدار ملی تبدیل شود.
این شرکت ۴۹ طرح با سرمایه‌گذاری ۵ میلیارد یورو در حال اجرا دارد. از این میزان، ۱۳ طرح، جزو طرح‌های پیشران است. در این مسیر افزایش تولید به‌صورت اقتصادی و افزایش صادرات محصولات، ۲ موضوعی است که در این مجموعه به‌صورت هم‌زمان پیگیری می‌شود.
به گفته مدیرعامل این شرکت طرح‌های توسعه‌ای گل گهر تا سال ۱۴۰۵ به بهره‌برداری می‌رسند و این منطقه را متحول می‌سازد، این شرکت طرح‌های توسعه تولید و زیربنا را به‌عنوان ۲ بال توسعه‌ای پیش می‌برد و در سه سال آینده به‌عنوان یک شرکت ویژه در صنعت فولاد مطرح خواهد شد.
گل گهر طی ۶ ماهه نخست امسال به‌رغم قطعی برق، ۱۲ رکورد کیفی و ۴ رکورد کمی‌در تولید داشته است. به‌طوری‌که در باطله برداری ۲۳ درصد، استخراج سنگ ۱۶ درصد، معدنکاری ۲۲ درصد و تولید گندله ۷ درصد افزایش عملکرد به ثبت رسانده است.

طرح‌های قابل بهره‌برداری گل گهر تا پایان امسال

طرح احیای مستقیم ۲ جهان فولاد این شرکت، با ظرفیت یک‌میلیون تن آهن اسفنجی تا پایان امسال به بهره‌برداری می‌رسد، عملیات اجرایی این طرح از سال ۱۴۰۰ آغازشده و تا پایان شهریور، بیش از ۷۷ درصد پیشرفت داشته است.
از دیگر طرح‌های قابل بهره‌برداری تا پایان امسال، خط دوم انتقال گاز به منطقه گل گهر، کارخانه مگامدول آهن اسفنجی توسعه آهن و فولاد طوبی، بهبود کیفیت محصول خط ۴ کارخانه پلیکام، کارخانه تولید انواع مفتول فولادی، واحد آبگیری و فیلتراسیون باطله کارخانه‌های کنسانتره (خطوط ۵-۶-۷)، احداث پست ۴۰۰ کیلوولت به ۲۰ کیلو ولت شهرک صنعتی گل گهر، طرح انتقال آب خلیج‌فارس به صنایع جنوب شرق، کارخانه فولادسازی راور، فاز ۱ کارخانه فروسیلیسیم و نیروگاه خورشیدی ۴۰ مگاوات است.





افزایش ۵۷ درصدی درآمد عملیاتی شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در دوره هشت‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۲

درآمد عملیاتی شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (نماد: کگل) در دوره هشت‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۲ با ۵۷ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال قبل به ۴۱۱ هزار میلیارد ریال رسید. لازم به ذکر است که حجم تولید محصولات در شرکت گل گهر نسبت به دوره مشابه سال قبل ۰٫۸ درصد افزایش‌یافته است که این موضوع نشان‌دهنده روند رو به رشد این شرکت در حوزه‌های مدیریت تولید و مدیریت فروش می‌باشد.

تدوین نقشه اکتشافات کشور و گل گهر

بزرگ‌ترین تولیدکننده کنسانتره سنگ‌آهن کشور که طرح‌ها و پروژه‌های بسیاری جهت دستیابی به اهداف درآمدی جدید به اجرا درآورده، ضمن افزایش میزان تولیدات، کیفیت محصول تولیدی شرکت را نیز بهبود داده است. تدوین چشم‌انداز ۱۴۱۰ برای این شرکت نیز با رویکرد مبتنی بر تفکر استراتژیک و راهکارهای مسئله محور به از اهرم‌های فراهم آورنده مزیت رقابتی در گروه گل گهر تبدیل شده است که بر این اساس مسائل اساسی گل گهر شناسایی و در جهت فائق آمدن بر آن راهکارهای استراتژیکی تدوین شده است. یکی از این مشکلات منجر به راهکاری جهت توسعه فعالیت‌های اکتشافی و تأمین سنگ‌آهن شده است. تأمین سنگ‌آهن بزرگ‌ترین و مهم‌ترین چالش فعالان زنجیره فولاد از جمله گل گهر در آینده نزدیک است، منطقه گل‌گهر، هزار و دویست میلیون تن برآورد شده است که از این مقدار تاکنون حدود چهارصد میلیون تن برداشت و هشتصد میلیون تن آن باقی‌مانده است. با این توضیح که نرخ برداشت ذخایر با توسعه کارخانجات و خطوط کنسانتره سازی و گندله‌سازی افزایش یافته و بنابراین تأمین پایدار و مطمئن سنگ را در اولویت مسائل استراتژیک قرارداده است. با توجه به این مهم و لزوم بهره‌برداری صیانتی از معدن شماره یک به‌عنوان معدن ملکی گل‌گهر از یک‌سو و دسترسی بیشتر به ذخایر معدنی غنی و اقتصادی از سوی دیگر، موضوع اکتشاف را در گل‌گهر به یک ضرورت جدی تبدل کرده است. از سویی موضوع اکتشافات دهه‌هاست که در کشور چندان محل توجه و تمرکز نبوده و نیاز فعلی صنایع به‌ویژه در زنجیره فولاد، مسئله اکتشافات را به امری مهم تبدیل کرده است که عزمی‌ملی و جدی برای پرداختن به این موضوع را خواهد طلبید، از سوی دیگر دستیابی به منابع و ذخایر جدید بسیار سرمایه‌بر و زمان‌بر و نیازمند حضور و مشارکت مؤثر فعالان اصلی این زنجیره مانند گل گهر است و که در این خصوص در اولین گام تدوین نقشه اکتشافات کشور و گل گهر در دست اقدام قرار گرفته است.

بـــزرگ‌تـــرین تولیدکننده کنسانتره سنگ‌آهن کشور که طـــرح‌ها و پـــروژه‌های بسیاری جهت دستیابی به اهداف درآمدی جدیـــد به اجرا درآورده، ضمن افزایش میـــزان تولیـــدات، کیفیت محصول تولیدی را بهبود داده است.

توسعه و تکمیل زنجیره ارزش فولاد

عدم توسعه توازن زنجیره فولاد کشور موضوعی است که چندین سال است گریبان گیر زنجیره فولاد است، در برهه‌ای از زمان زنجیره فولاد با کمبود گندله مواجه بود و این کمبود عرضه قیمت و حاشیه سود این محصول و به‌تبع آن سرمایه‌گذاری در این بخش را افزایش داد، پس از به انجام رسیدن سرمایه‌گذاری‌ها، این قسمت دچار مازاد عرضه و کاهش قیمت و حاشیه سود گشت و قسمت بعدی زنجیره یعنی آهن اسفنجی دچار کمبود عرضه و افزایش قیمت و حاشیه سود و در نتیجه آن افزایش سرمایه‌گذاری شد، اگر تدبیری اندیشیده نشود این چرخه نامتوازن و سرازیر شدن سرمایه‌ها نهایتاً گریبان گیر تمامی‌بخش‌های زنجیره خواهد شد و در انتها زنجیره فولادی در کشور باقی خواهد ماند که قسمت قابل‌توجهی از ظرفیت تولید ایجاد شده مورد بهره برداری پایین‌تری نسبت به ظرفیت واقعی خواهد داشت. برای مدیریت این چرخه نامتوازنِ داخل کشور لازم است در گل گهر به‌عنوان یک موضوع استراتژیک از یک سو برنامه توسعه و تکمیل زنجیره ارزش فولاد به‌موقع عملیاتی شود و از سوی دیگر· با نقش حاکمیتی از تعریف و اجرای پروژه‌های متعدد و نامنسجمی‌که تعادل زنجیره فولاد را در منطقه گل گهر برهم زند، پرهیز شود تا پایداری و توازن زنجیره در گل گهر نهادینه شود.

توسعه فناوری معدنکاری

تحریم‌های ناعادلانه موجب آن شده فناوری‌ها و روش‌های مورداستفاده در بخش معدن به‌موقع به‌روزرسانی و نوسازی نشوند و غالب تکنولوژی‌های مورداستفاده متعلق به چند ده سال پیش باشد، این در حالی است که معدنکاری در دنیا متحول شده و فناوری‌های دیجیتال در آن رسوخ کرده است. با فرسودگی ماشین‌آلات معدنکاری، عدم دسترسی کامل به فناوری معدنکاری زیرزمینی و... از مسائل پایه‌ای هستند که دغدغه معدنکاران کشور شده‌اند، درحالی‌که معدن‌کاران فعلی دنیا دغدغه استفاده از هوش مصنوعی و هوشمند سازی عملیات خود را دارند و تدبیری لازم است تا گسترش این شکاف تکنولوژی فرصت هرگونه مزیت رقابتی را بر فعالان این حوزه تنگ نیاورد، بنابراین یکی دیگر از دغدغه اصلی گل گهر در استراتژی‌ها توجه و تمرکز بر بروز رسانی تکنولوژی‌ها معدنکاری و همچنین نوسازی و جایگزینی تراک‌های و ماشین‌آلات معدن کاری با ظرفیت بالا و تکنولوژی بروزتر، هوشمند سازی معدنکاری، دستیابی به تکنولوژی برداشت معادن زیرزمینی، تکنولوژی‌های اکتشافی روز دنیا و... خواهد بود.

madanname.ir



کارنامه درخشان فولاد خراسان

شرکت مجتمع فولاد خراسان

در حال حاضر تولید فولاد در ایران، از وضعیت قابل قبولی برخوردار است و کشور ما به دنبال عملکرد خوب شرکت‌های بزرگ فولادی، در میان ۱۰ تولیدکننده برتر این فلز پراهمیت و پرکاربرد قرار گرفته است. یکی از این شرکت‌ها، مجتمع فولاد خراسان است که به‌عنوان قطب تولید فولاد در شرق کشور شناخته شده و انواع محصولات فولادی اعم از گندله، آهن اسفنجی، شمش و میلگرد در این مجتمع عظیم صنعتی تولید می‌شود. این شرکت از عملکرد مناسبی در سال گذشته برخوردار بوده و سهم ۵ درصدی از کل تولید میلگرد، سهم ۴ درصدی از کل تولید شمش، سهم ۳ درصدی از کل تولید آهن اسفنجی و همچنین سهم ۳ درصدی از کل تولید گندله کشور را به خود اختصاص داد.

رکورد تولید شمش فولادی در شرکت مجتمع فولاد خراسان

شرکت مجتمع فولاد خراسان در آذرماه امسال رکورد تولید ماهانه تولید شمش فولادی را دو بار جابه‌جا کرد.

این مجتمع با تولید ۱۱۱ هزار و ۱۶۲ تن شمش، افزایش ۳۷۰۲ تنی در تولید فولاد خام این واحد، به فاصله یک ماه از رکورد قبلی را، به ثبت رساند. این در حالی است که پیش از آن در مهرماه نیز شاهد رکوردشکنی در این ناحیه بوده است.

هم‌زمان با این رکوردشکنی، در واحد فولادسازی شماره ۲ این شرکت در تولید شمش بالاترین نصاب تولید را از شروع به کار این کارخانه رقم زده و با تولید ۵۴ هزار و ۶۱۰ تن شمش، پس از ۳ ماه از ثبت نصاب پیشین، ۲۰۴ تن ارتقا بخشند.

برنامه‌های بلندمدت برای طرح‌های توسعه فولاد خراسان

شرکت مجتمع فولاد خراسان با در نظر داشتن تحولات کلان راستای راهبردهای میان‌مدت و بلندمدت، برنامه‌های توسعه‌ای به شرح ذیل را در دستور کار خود دارد:

- بسته تکمیلی گندله‌سازی (استکر و ریکلایمر) که با انجام این پروژه، عملیات انتقال کنسانتره به کارخانه گندله‌سازی (انبارش در انبار، برداشت و انتقال به کارخانه گندله‌سازی) توسط ماشین استکر و ریکلایمر با ظرفیت ۱۴۰۰ تن در ساعت صورت گرفته و تا پایان سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید.

-پروژه کارخانه کنسانتره سازی سنگان خواف به ظرفیت ۲/۵ میلیون تن (قابل توسعه تا ۵ میلیون تن) که تاکنون حدود ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و اتصال شرکت را به معادن ارزشمند سنگان فراهم می‌سازد تا علاوه بر تکمیل زنجیره ارزش در استان خراسان، افزایش سطح بهره‌وری و در نهایت رشد چشمگیر حاشیه

شرکت مجتمع فولاد خراسان در آذرماه امسال رکورد تولید ماهانه تولید شمش فولادی را دو بار جابه‌جا کرد. این مجتمع با تولید ۱۱۱ هزار و ۱۶۲ تن شمش، افزایش ۳۷۰۲ تنی در تولید فولاد خام این واحد، به فاصله یک ماه از رکورد قبلی را، به ثبت رساند.

madanname.ir

سود شرکت را به همراه خواهد داشت.
-پروژه شبکه فاضلاب شهری و احداث تصفیه‌خانه‌ی پساب شهر نیشابور به‌عنوان بزرگ‌ترین پروژه سرمایه‌گذاری عام‌المنفعه‌ی فولاد خراسان و همچنین تأمین آب موردنیاز مجتمع فولاد خراسان شامل سه فاز جمع‌آوری (۵۰،۰۰۰ انشعاب و ۲۸۰ کیلومتر)، تصفیه‌خانه و انتقال، شروع شده که با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده در سال ۱۴۰۴ به بهره‌برداری خواهد رسید.
همچنین پروژه‌های زیرساختی تأمین حامل‌های انرژی برق و گاز، افزایش ظرفیت تولید واحد گندله‌سازی، افزایش ظرفیت تولید واحد احیای مستقیم موجود، احداث مگا مدول احیای مستقیم، احداث واحد فولادسازی و ریخته‌گری اسلب، احداث واحد نورد گرم ورق فولادی و توسعه زیر سقفی واحد نورد جهت تولید کلاف در دست اقدام می‌باشد.

مشکلات و موانع زیرساختی توسعه فولاد خراسان

چالش‌های صنعت فولاد را می‌توان در دو بخش طبقه‌بندی کرد، بخش اول چالش‌های جاری تأمین حامل‌های انرژی، لزوم تقویت لجستیک و زیرساخت‌های حمل‌ونقل، تحریم‌های ظالمانه و مشکلات ناشی از آن (در بخش‌های تأمین، طرح‌های توسعه، مشکلات مربوط به انتقال ارز و وصول درآمدهای صادراتی)، الزام به عرضه محصولات در بورس کالا و مکانیزم‌های قیمت‌گذاری دستوری و غیررقابتی محصولات فولادی می‌باشد. بخش دوم چالش‌های زیرساختی مرتبط با آینده این صنعت کلان است. روندهای (Megatrends) پیش رو، بسیاری از صنایع دنیا را مجبور به اصلاح ساختارهای قدیمی‌صنعتی خود به سمت تکنولوژی‌های نوین کرده است که اگر امروز برای آن‌ها هدف‌گذاری و تعیین راهبرد نشود، قطعاً در آینده نه‌چندان دور، گریبان گیر زنجیره تولید فولاد خواهند بود. تولید فولاد سبز، تحول دیجیتال، اقتصاد چرخشی و... از جمله این موارد هستند، لذا برنامه‌ریزی جهت ایجاد زیرساخت‌های لازم، امری حیاتی می‌باشد.
شرکت مجتمع فولاد خراسان در این راستا، پروژه‌های زیرساختی تأمین پایدار حامل‌های انرژی برق و گاز و استفاده از انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر، حمایت از ساخت داخل و کسب‌وکارهای دانش‌بنیان و... را در دستور کار داشته و همچنین تأمین پایدار آب از تصفیه پساب شهر نیشابور و مشارکت در انتقال آب از دریای عمان را در دست اجرا دارد.

استفاده از پساب و بازچرخانی آب برای جبران کمبود آب خط تولید فولاد یکی از اولویت‌های اصلی این مجتمع است. هم‌اکنون سرمایه‌گذاری‌های مختلفی در موضوع توسعه زیرساخت‌ها در مجتمع فولادی خراسان در دست اقدام است.

استفاده از پساب برای جبران کمبود آب

استفاده از پساب و بازچرخانی آب برای جبران کمبود آب خط تولید فولاد یکی از اولویت‌های اصلی این مجتمع است. هم‌اکنون سرمایه‌گذاری‌های مختلفی در موضوع توسعه زیرساخت‌ها در مجتمع فولادی خراسان در دست اقدام است. محدودیت‌های آب در سطح کشور وجود دارد و مجتمع فولاد خراسان نیز از این قاعده خارج نیست، این مجتمع در تلاش است با در نظر گرفتن راهکارهایی امکان استفاده از آب برای تهیه فولاد را فراهم نماید.



madanname.ir



ارفع در پی تحکیم و بهبود روابط با سایر فولادسازان جهان؛

ورود و حضور هرچه بیشتر در همکاری‌های بین‌المللی

شرکت آهن و فولاد ارفع باتوجه به بهره‌گیری از واحدهای گاززدایی و کربن‌زدایی تحت خلا (VD-VOD) اقدام به تولید یا ایجاد آمادگی برای تولید بیش از ۲۰ گرید مختلف فولادی کرده است. همچنین این شرکت آمادگی تولید انواع گریدهای فولادی بر اساس استانداردهای DIN آلمان، BS انگلستان، JIS ژاپن، ASTM آمریکا و طراحی گریدهای خاص بر اساس نیازهای ویژه مشتریان را دارد.

رشد ۲۰.۲ درصدی ارفع در ۹ ماهه ابتدایی سال

برپایه آمارهای منتشره سامانه کدال، تولید شمش فولادی شرکت آهن و فولاد ارفع در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۲ به ۵۷۲ هزار و ۸۶۲ تن رسیده است. با توجه به آمار تولید ۵۵۵ هزار و ۱۹ تنی شمش شرکت آهن و فولاد ارفع در مدت مشابه پارسال، حاکی از رشد ۳.۲ درصدی در تولید این محصول است. این شرکت همچنین در ۹ ماهه ابتدایی امسال ۸۴۰ هزار و ۹۷۷ تن آهن اسفنجی (DRI) تولید کرد.
جمع فروش این شرکت در این مدت ۱۰۸ هزار و ۳۹۳ میلیارد و ۷۰۶ میلیون ریال بوده که ۴۹ هزار و ۶۶ میلیارد و ۲۷۳ میلیون ریال آن مربوط به درآمدهای صادراتی ناشی از صادرات شمش فولادی بوده است.
جمع کل فروش محصولات ارفع در مقایسه با ۹ ماهه ابتدایی پارسال رشد بیش از ۲۰.۲ درصدی داشته است.

شرکت آهن و فولاد ارفع آمادگی تولید انواع گریدهای فولادی بر اساس استانداردهای DIN آلمان، BS انگلستان، JIS ژاپن، ASTM آمریکا و طراحی گریدهای خاص بر اساس نیازهای ویژه مشتریان را دارد.

رکوردهای ارفع در ماه‌های گذشته

شرکت آهن و فولاد ارفع در آبان ماه ۱۴۰۲، موفق به ثبت ۶ رکورد روزانه تولید آهن اسفنجی شد. نخستین رکورد در روز پنج‌شنبه چهارم آبان ماه، به میزان سه هزار و ۶۴۱ تن به ثبت رسید و سه روز بعد یعنی یکشنبه هفتم آبان ماه، رکورد جدید تولید این محصول به میزان سه هزار و ۶۴۷ تن آهن شکسته شد. سومین رکوردشکنی روزانه تولید آهن اسفنجی «ارفع» در آبان ماه امسال، در دهمین روز این ماه به میزان سه هزار و ۶۶۱ تن ثبت شد و در روز پنج‌شنبه ۱۸ آبان ماه، چهارمین رکورد تولید در واحد احیا مستقیم این شرکت به میزان سه هزار و ۶۷۰ تن شکست اما این پایان تلاش فولادمردان شرکت آهن و فولاد ارفع نبود و فردای آن روز یعنی جمعه ۱۹ آبان ماه، پنجمین رکورد روزانه تولید آهن اسفنجی به میزان سه هزار و ۶۸۲ تن به ثبت رسید و نهایتاً در روز شنبه ۲۰ آبان ماه، رکورد روزانه تولید در این واحد به میزان سه هزار و ۶۸۹ تن شکسته شد. شرکت آهن و فولاد ارفع در آبان ماه سال جاری، موفق به ثبت رکورد

madanname.ir

ماهیانه تولید آهن اسفنجی به میزان ۱۰۹ هزار و ۸۱ تن شد و طلایی‌ترین ماه تولید در واحد احیا مستقیم خود را رقم زد. علاوه‌براین، شرکت آهن و فولاد ارفع در مهرماه امسال، موفق به تولید ۹۰ هزار و ۸۶۱ تن شمش فولادی شده بود که این میزان ۹٫۳ درصد بالاتر از ظرفیت اسمی‌تولید شمش در این واحد است. پیش‌ازاین، رکورد ماهیانه تولید شمش «ارفع» در فروردین‌ماه ۱۴۰۲ (۸۷ هزار و ۵۹۹ تن)، آبان ماه ۱۴۰۱ (۸۶ هزار و ۱۱۸ تن)، فروردین‌ماه ۱۴۰۱ (۸۵ هزار و ۱۷۶ تن) و آذرماه ۱۳۹۷ (۸۰ هزار و ۳۵۸ تن) به ثبت رسیده بود.

مسئولیت‌های اجتماعی از اولویت‌های ارفع

شرکت آهن و فولاد ارفع، ایفای مسئولیت‌های اجتماعی به‌ویژه در حوزه‌های آموزشی، درمانی، معیشتی، فرهنگی و ورزشی را یکی از اولویت‌های اصلی خود قرار داده و اقدامات متعددی در این بخش انجام داده است. این شرکت به‌منظور ایجاد بستر و محیطی مناسب جهت پیشرفت آینده‌سازان کشور، عملیات بهسازی و نوسازی مدارس شهرستان اردکان و روستاهای اطراف را در دستور کار خود قرار داده و این عملیات را با هماهنگی آموزش‌وپرورش شهرستان و مجمع خیران مدرسه‌ساز اردکان، توسط معاونت مهندسی خود اجرایی کرده است. در سال ۱۴۰۲ و در فاز اول این عملیات، تعداد ۹ مدرسه با برآورد سرمایه اولیه ۱۱۰ میلیارد ریال، انتخاب و عملیات بهسازی آن‌ها از ابتدای مردادماه سال جاری آغاز شد. درنهایت پس از تکمیل عملیات بهسازی و نوسازی، تمامی‌این مدارس قبل از شروع مهرماه، در اختیار اداره آموزش‌وپرورش شهرستان اردکان قرار گرفت. مدیریت ارشد شرکت آهن و فولاد ارفع، همواره نگاه ویژه‌ای به تأمین نیازهای بهداشتی و درمانی ساکنان منطقه داشته و در همین راستا، مجتبی مهری‌نژاد، مدیرعامل «ارفع» جلسه‌ای را با رئیس بیمارستان ضیایی اردکان در آبان ماه امسال برگزار کرد. از دیگر اقدامات شرکت آهن و فولاد ارفع در این بخش می‌توان به تجهیز درمانگاه عقدا با خرید و اختصاص دو دستگاه رایانه با تجهیزات کامل و دو دستگاه نوار قلب به همراه ایجاد فضای سبز در محوطه این درمانگاه در سال گذشته اشاره کرد.

از طرفی، رفع نیازهای معیشتی کارکنان شرکت و همچنین اهالی منطقه، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مدیران «ارفع» بوده که در این راستا می‌توان به اقداماتی همچون دیدار مدیرعامل با خانواده تنها کارمند ۶ فرزندی شرکت آهن و فولاد ارفع در آبان ماه امسال و تهیه چهار بسته جهیزیه کامل برای مددجویان زندان اردکان و آزادسازی تعداد هفت نفر زندانی غیرعمد در سال گذشته اشاره کرد. تهیه و تدوین سند فرهنگی به‌عنوان سند بالادست و نقشه راه بر مبنای تدابیر مدیریت ارشد و نوع نیازمندی جامعه هدف، برگزاری پویش‌های کتاب‌خوانی در راستای ترویج این فرهنگ مهم میان کارکنان شرکت و خانواده‌های آن‌ها و برگزاری مسابقات ورزشی درون‌سازمانی همچون مسابقات والیبال داخلی که در آبان ماه امسال برگزار شد، ازجمله اقدامات شرکت آهن و فولاد ارفع در عمل به مسئولیت‌های اجتماعی در حوزه‌های فرهنگی و ورزشی بوده است.

پیوستن شرکت آهن و فولاد ارفع به جمع برترین‌های فولاد جهان در انجمن جهانی فولاد (World Steel Association) به‌منظور تحکیم و بهبود روابط با سایر فولادسازان جهان و ورود و حضور هرچه بیشتر در همکاری‌های بین‌المللی است.

عضویت ارفع در جمع انجمن جهانی فولاد (WSA)

شرکت آهن و فولاد ارفع طی ماه‌های مهر و آبان ماه ۱۴۰۲، به موفقیت‌ها و دستاوردهای قابل‌توجهی نیز دست یافته است که از جمله می‌توان به پیوستن این شرکت به جمع برترین‌های فولاد جهان در انجمن جهانی فولاد (World Steel Association) به‌منظور تحکیم و بهبود روابط با سایر فولادسازان جهان و ورود و حضور هرچه بیشتر در همکاری‌های بین‌المللی جهت پیشبرد و تدبیر اهداف بلندمدت و همچنین انجام موفقیت‌آمیز پروژه نصب و راه‌اندازی سیستم اسلاید گیت تعویض نازل تاندیش با هدف افزایش کیفیت شمش، کاهش مصرف نسوز و افزایش ایمنی پرسنل و تجهیزات شرکت اشاره کرد.



madanname.ir



شرکت ملی صنایع مس ایران

NICICO
NATIONAL IRANIAN
COPPER INDUSTRIES CO.

نقش پررنگ شرکت ملی صنایع مس ایران در اقتصاد کشور

شرکت ملی صنایع مس ایران بزرگ‌ترین فعال صنعت مس کشور است که طی چندین سال اخیر نقش پررنگی در رشد اقتصادی کشور داشته است؛ این شرکت با طرح‌های توسعه‌ای متعدد، به دنبال افزایش ارزش‌آفرینی برای سهام‌داران و ذی‌نفعان خود و مهم‌تر از آن اقتصاد کشور است.

عملکرد ۹ ماهه تولید شرکت

میزان فروش داخلی محصولات شرکت ملی مس، در ۹ ماهه ابتدایی سال جاری، ۶۹۵ هزار میلیارد ریال و میزان فروش صادراتی این شرکت نیز، ۲۱۲ هزار میلیارد ریال بود. مجموع درآمد شرکت ملی مس در بازار سرمایه، بیش از ۹۰۷ هزار میلیارد ریال است که نسبت به فروش ۵۷۵ هزار میلیارد ریالی در مدت مشابه سال گذشته، بیش از ۵۷ درصد رشد داشته است.

شرکت ملی مس ایران رشد سه‌درصدی کنسانتره مس و اسیدسولفوریک و رشد دو درصدی برنامه تولید سنگ سولفوری نسبت به برنامه تا پایان آذرماه را رقم زده است. میزان کل استخراج، اکسید و باطله، لجن آندی، مفتول و کنسانتره مولیبدن از ابتدای سال تا روز ۳۰ آذر سال جاری نسبت به برنامه به ترتیب ۱۱ درصد، ۱۴ درصد، ۱۱ درصد، ۴۳ درصد و ۵۶ درصد رشد داشته است. برای تحقق این میزان از رشد تولید، اقدامات متعددی از جمله افزایش بهره‌وری در بخش‌های مختلف شرکت، به‌کارگیری فناوری‌های جدید در فرایند تولید و تربیت و آموزش نیروی انسانی متخصص انجام شده است.

میزان فروش داخلی محصولات شرکت ملی مس، در ۹ ماهه ابتدایی سال جاری، ۶۹۵ هزار میلیارد ریال و میزان فروش صادراتی این شرکت نیز، ۲۱۲ هزار میلیارد ریال بود. مجموع درآمد شرکت ملی مس در بازار سرمایه، بیش از ۹۰۷ هزار میلیارد ریال است که نسبت به فروش ۵۷۵ هزار میلیارد ریالی در مدت مشابه سال گذشته، بیش از ۵۷ درصد رشد داشته است.

عملکرد ۹ ماهه سال ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که در میزان کل استخراج، اکسید و باطله، لجن آندی، مفتول و کنسانتره مولیبدن از ابتدای سال جاری تا روز ۳۰ آذرماه به ترتیب تولید ۲۰۷ میلیون و ۹۴۹ هزار تن، ۱۶۵ میلیون و ۶۴۳ هزار تن، ۶۹۸ هزار تن، ۱۹ هزار و ۳۴۵ تن و ۹ هزار و ۸۲۱ تن به ثبت رسیده است. تولید کنسانتره مس، اسیدسولفوریک و سنگ سولفوری تا پایان آذرماه سال جاری به ترتیب ۹۹۲ هزار و ۲۸۲ تن، ۶۵۲ هزار و ۶۹۳ تن و ۴۲ میلیون و ۳۰۶ هزار تن است.

مشارکت شرکت ملی مس ایران با بخش خصوصی

این شرکت در راستای همکاری با بخش خصوصی و راه‌اندازی معادن کوچک‌مقیاس برنامه‌ریزی کرده است. معادن کوچک‌مقیاس بیش از ۹۵ درصد از مجموع معادن کشور

را به خود اختصاص می‌دهند و نقش بسزایی در اشتغال‌زایی و تولید ارزش‌افزوده دارند ازاین‌رو شرکت ملی صنایع مس ایران، در راستای تحقق اهداف خود در زمینه توسعه پایدار و بهره‌برداری از منابع معدنی کشور، مشارکت با بخش خصوصی در راه‌اندازی معادن کوچک‌مقیاس را در دستور کار خود قرار داده است. این مشارکت مزایای متعددی برای شرکت ملی صنایع مس ایران، بخش خصوصی و کشور به همراه دارد. از جمله این مزایا می‌توان به بهره‌مندی از چابکی و ظرفیت‌های بخش خصوصی، تسریع در راه‌اندازی و بهره‌برداری از معادن، دستیابی به بهره‌وری بیشتر در زمان کوتاه‌تر، تسریع در تأمین خوراک برای واحدهای بزرگ‌تر، اشتغال‌زایی و کمک به رفع مشکل بیکاری، اثر مثبت بر اقتصادهای محلی و افزایش سطح رفاه در مناطق محروم، استفاده از تمام ظرفیت‌های خرد و کوچک مالی و فنی موجود کشور و تشویق شرکت‌های دانش‌بنیان به مشارکت در پروژه‌های جدید اشاره کرد.

در حال حاضر شرکت ملی صنایع مس ایران در حال شناسایی و اولویت‌بندی معادن کوچک‌مقیاس قابل‌واگذاری به بخش خصوصی است و پس از شناسایی این معادن، فرآیند واگذاری آن‌ها به بخش خصوصی آغاز می‌شود.

شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توانند با استفاده از دانش و فناوری‌های نوین در زمینه استخراج و فرآوری مواد معدنی، نقش بسزایی در توسعه معادن کوچک‌مقیاس ایفا کنند. مشارکت بخش خصوصی در راه‌اندازی معادن کوچک‌مقیاس می‌تواند به تحقق اهداف توسعه پایدار در کشور کمک کند. از این‌رو شرکت ملی صنایع مس ایران از تمام شرکت‌های خصوصی که تمایل به مشارکت در این زمینه دارند دعوت می‌کند تا در این زمینه با این شرکت همکاری کنند.

در حال حاضر شرکت ملی صنایع مس ایران در حال شناسایی و اولویت‌بندی معادن کوچک مقیاس قابل واگذاری به بخش خصوصی است و پس از شناسایی این معادن، فرآیند واگذاری آن‌ها به بخش خصوصی آغاز می‌شود.

تفاهم‌نامه شرکت مس و بانک ملت برای همکاری شبکه بانکی

شرکت ملی صنایع مس ایران و بانک ملت با هدف افزایش تعاملات مالی و اقتصادی، بزرگ‌ترین تفاهم‌نامه همکاری شبکه بانکی را امضاء کردند. این تفاهم‌نامه حوزه‌های مختلفی را در برمی‌گیرد، خدمات اعتباری، خدمات ارزی، تأمین سرمایه، لیزینگ، کارگزاری و بیمه از جمله مفاد این تفاهم‌نامه است.

در پی امضای این تفاهم‌نامه، در زمینه خدمات اعتباری، برای یک دوره چهارساله تا سقف ۶۰ هزار میلیارد تومان اعطای تسهیلات به شرکت ملی صنایع مس ایران در نظر گرفته شده است.

بر اساس توافقات صورت‌گرفته، اعطای تسهیلات به شرکت‌های پیمانکار که از طرف شرکت مس به بانک ملت معرفی می‌شوند تا سقف ۱۰۰ هزار میلیارد ریال خواهد بود. همچنین شرکت مس در خصوص شرکت‌های دانش‌بنیان برنامه مؤثری تهیه کرده؛ علاوه بر آن به موضوعاتی مانند محیط‌زیست، زیرساخت و زنجیره مس به‌طور ویژه پرداخته است و بانک ملت پذیرفته که در این حوزه‌ها با ملی مس همکاری‌های نزدیکی داشته باشد.

با سپرده‌گذاری شرکت مس، ۱۰ هزار میلیارد ریال خدمات اعتباری توسط بانک ملت به شرکت‌های دانش‌بنیان که توسط شرکت مس معرفی می‌شوند، اعطا می‌شود.

اعطای تسهیلات به مشتریان شرکت مس برای خرید از بورس کالا از دیگر بخش‌های این تفاهم‌نامه است. در این رابطه برای مدت سه ماه و به میزان ۵۰ هزار میلیارد ریال اعتبار در نظر گرفته‌شده که تا سقف



madanname.ir

۱۰۰ هزار میلیارد ریال نیز قابل افزایش است. بر اساس این تفاهم‌نامه در زمینه اوراق سلف، مرابحه و وام نیز بانک ملت تا سقف ۱۰۰ هزار میلیارد ریال تأمین مالی را متعهد شده است.

افزایش حفاری اکتشافی شرکت مس در سال جاری (۱۴۰۲) در مقایسه با سال ۱۳۹۷ رشد ۷ برابری برنامه حفاری اکتشافی سال جاری (۱۴۰۲) در مقایسه با سال ۱۳۹۷ نشان از تداوم خیره‌کننده افزایش حفاری‌های اکتشافی شرکت ملی صنایع مس ایران است.

فصل نوین برنامه‌های توسعه‌ای شرکت ملی صنایع مس ایران در حوزه اکتشاف منابع جدید معدنی از سال ۱۳۹۷ با تدوین استراتژی‌های اکتشافی به‌روز و کارآمد آغاز شده و تا به امروز نتایج درخشانی به همراه داشته؛ افزایش کمی‌و کیفی عملیات حفاری با توسعه، نوسازی و بهسازی ناوگان حفاری و استقرار بیش از ۷۰ دستگاه حفاری در سایت‌های مختلف در سراسر کشور، بخش مهمی‌از استراتژی جدید شرکت ملی صنایع مس ایران را در زمینه فعالیت‌های اکتشافی تشکیل می‌دهد. مقایسه متراژ حفاری‌های انجام شده در سال‌های اخیر، نشان از تداوم خیره‌کننده رشد حفاری‌های اکتشافی در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۳۹۷ در شرکت ملی صنایع مس است. به‌گونه‌ای که برنامه سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۳۹۷ از رشد تقریباً ۷ برابری و نسبت به سال گذشته از افزایش حداقل ۵۰ درصدی حکایت دارد.

اکتشافات موفق رمز توسعه مجتمع‌های معدنی و پیش‌نیاز بهره‌برداری و گسترش معادن است بر همین اساس در سال جاری برنامه‌ریزی جهت دستیابی به رکورد بالاترین میزان حفاری‌های اکتشافی سالانه در تاریخ شرکت مس با رشد ۵۰ درصدی عملیات حفاری نسبت به سال قبل و رسیدن به میزانی بیش از ۳۰۰ هزار متر انجام شده، درحالی‌که بالاترین رکورد مربوط به سال ۱۴۰۱ به میزان ۲۰۰ هزار و ۳۳۲ متر بوده است.

در مجموع بیش از ۲۲۵ هزار متر عملیات حفاری اکتشافی تا پایان مهرماه توسط شرکت ملی صنایع مس انجام شده که بیش از ۳۶ درصد جلوتر از برنامه زمانی پیش‌بینی‌شده، می‌باشد. رکورد حفر عمیق‌ترین گمانه اکتشافی تاریخ اکتشافات معدنی کشور به عمق ۲۰۳۶ متر در سایت میدوک در شهریور ماه سال جاری (سال ۱۴۰۲) به ثمر رسیده که نتایج حاصل از این حفاری بسیار امید بخش بوده است.

عضو هیئت‌مدیره و معاون اکتشافات و توسعه معدنی، مطالعات اکتشاف سطحی را بخش دیگری از فعالیت‌های این مجموعه برشمرد و اظهار داشت: مقایسه مطالعات سطحی در یک دهه اخیر اعم از زمین‌شناسی، ژئوشیمی، ژئوفیزیک و توپوگرافی نیز رشد قابل‌ملاحظه را نشان می‌دهد.

اکتشافات موفق رمز توسعه مجتمع‌های معدنی و پیش‌نیاز بهره‌برداری و گسترش معادن است بر همین اساس در سال جاری برنامه‌ریزی جهت دستیابی به رکورد بالاترین میزان حفاری‌های اکتشافی سالانه در تاریخ شرکت مس با رشد ۵۰ درصدی عملیات حفاری نسبت به سال قبل و رسیدن به میزانی بیش از ۳۰۰ هزار متر انجام شده، درحالی‌که بالاترین رکورد مربوط به سال ۱۴۰۱ به میزان ۲۰۰ هزار و ۳۳۲ متر بوده است.

وی افزود: بررسی مطالعات سطحی مطابق برنامه سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۳۹۷ حاکی از رشد ۴ برابری و نسبت به سال ۱۴۰۱ دارای رشد ۳۰ درصدی است.

متوکل ادامه داد: مطالعات سطحی در سال ۱۳۹۷ بالغبر ۶۰۰ کیلومترمربع بوده که در سال ۱۴۰۱ به رقم ۱۱۰۰ کیلومترمربع رسیده و بر اساس برنامه پیش‌بینی‌شده برای سال ۱۴۰۲، به ۱۵۰۰ کیلومترمربع خواهد رسید.

عضو هیئت‌مدیره و معاون اکتشافات و توسعه معدنی با اعلام رشد مطالعات اکتشافی سطحی اظهار داشت: تا پایان مهرماه ۱۴۰۲ مجموعاً بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر مربع، مطالعات اکتشافی سطحی در محدوده‌های مستعد معدنی به اجرا درآمده است.

وی افزود: ماحصل مطالعات انجام شده در سال ۱۴۰۲ منجر به ارتقاء بیش از ۸۰۰ میلیون تنی کلاس منابع زمین‌شناسی (ارتقاء منابع زمین‌شناسی استنباطی به منابع زمین‌شناسی اندازه‌گیری‌شده و شناسایی‌شده) و افزایش حدود ۲ درصدی کل منابع زمین‌شناسی شرکت ملی صنایع مس ایران و رسیدن به حدود ۱۹٫۵ میلیارد تن (در عیار حد ۰٫۱۵ درصد مس) در نیمه نخست سال ۱۴۰۲ شده است.



madanname.ir



چادرملو در ردیف برترین‌های بازار سرمایه

قرار گرفتن در زُمره بزرگ‌ترین تولیدکنندگان کنسانتره و اشتغال بیش از ۴ هزار نفر در معدن چادرملو از جمله نقاط تمایز این مجموعه است.

شرکت معدنی و صنعتی چادرملو در ۹ ماهه منتهی به آذر ۱۴۰۲ از فروش محصولات خود حدود ۴۲۰ هزار میلیارد ریال درآمد کسب نمود که ۴۴ هزار میلیارد ریال آن در آذر ماه محقق شده است. از کل درآمد شناسایی‌شده در ۹ ماهه امسال ۲۹ هزار میلیارد ریال آن مربوط به فروش صادراتی بوده است. این میزان فروش محصولات زنجیره فولادی چادرملو در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۴۰۱ از ۳۵ درصد رشد برخوردار بوده است.

گفتنی است طی ۹ ماهه امسال، چادرملو بالغبر ۱۳ میلیون و ۳۲۲ هزار تن انواع محصول در زنجیره فولاد تولید کرده است که در این میان با تولید ۳ میلیون و ۱۱ هزارتن گندله و ۱ میلیون و ۳۴۸ هزارتن آهن اسفنجی رکورد تولید مدت مشابه سال گذشته نیز شکسته شده است.

شرکت معدنی و صنعتی چادرملو در ۹ ماهه منتهی به آذر ۱۴۰۲ از فروش محصولات خود حدود ۴۲۰ هزار میلیارد ریال درآمد کسب نمود که ۴۴ هزار میلیارد ریال آن در آذر ماه محقق شده است.

ساخت ۶۲۹ قطعه داخلی طی ۶ ماه در چادرملو

شرکت معدنی و صنعتی چادرملو طی ۶ ماهه اول امسال این شرکت موفق شده است با استفاده از ظرفیت‌های ساخت داخل بالغبر ۶۲۹ قطعه موردنیاز در واحدهای فعال در مجتمع‌های معدنی و صنعتی خود را بومی‌سازی کند که بیش از ۲۵ میلیون یورو صرفه‌جویی ارزی در پی داشته است. نکته قابل‌توجه اینکه، تعداد قطعات بومی‌سازی شده در ۶ ماهه اول سال جاری نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱ بالغبر ۱۵۰ درصد رشد داشته است و میزان صرفه‌جویی ارزی حاصل از تولید قطعات

madanname.ir

در داخل کشور طی ۶ ماهه سال جاری به میزان ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۱ بوده است.

نقش پر رنگ چادرملو در بازار سرمایه و بورس کالا

چادرملو یکی از شفاف‌ترین عملکردهای اجرایی را دارد و از فعال‌ترین نمادهای بورس کالاست.

برخی تصمیمات مانع از رشد و بالندگی صنعت کشور می‌گردد و به نفع دولت است که اجازه دهد سودهای حاصل از عملکرد خوب شرکت‌هایی چون چادرملو صرف اجرای طرح‌های توسعه که حاصل آن ایجاد اشتغال و شکوفایی اقتصادی است گردد.

چادرملو به دنبال تحقق شعار سال و جامه عمل پوشاندن به فرمایشات مقام معظم رهبری در افزایش تولید است. چادرملو در سال جاری با وجود محدودیت‌های اعمال شده ناشی از کمبود زیرساخت‌ها موفق شده است با تلاش شبانه‌روزی پرسنل و تمهیدات اثربخش، عملکرد مثبتی نسبت به سال ۱۴۰۱ داشته باشد. تلاش این شرکت

چادرملو به دنبال تحقق شعار سال و جامه عمل پوشاندن به فرمایشات مقام معظم رهبری در افزایش تولید است. چادرملو در سال جاری با وجود محدودیت‌های اعمال شده ناشی از کمبود زیرساخت‌ها موفق شده است با تلاش شبانه‌روزی پرسنل و تمهیدات- اثربخش، عملکرد مثبتی نسبت به سال ۱۴۰۱ داشته باشد.

به‌عنوان امانت‌داران مردم و سهامداران، حفظ جایگاه قابل‌اعتماد فعلی در بازار سرمایه و سودآوری مطلوب است، ازاین‌رو مهم‌ترین اولویت آن تأمین پایدار مواد اولیه است و به‌منظور نیل به این هدف در حال اکتشاف و اماده‌سازی آنومالی‌های در اختیار و شناسایی پهنه‌های جدید سنگ‌آهن است. تلاش شده است با اعمال مدیریت صحیح درآمد و هزینه و افزایش راندمان تولید نسبت به سال گذشته عملکرد قابل قبولی را ثبت کند. به طوریکه در ۸ ماهه امسال با درآمد ۳۷۳ هزار میلیارد ریال، نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱ که حدود ۲۷۵ هزار میلیارد ریال بوده است ۳۶ درصد رشد داشته است. این شرکت با جدیت تمام به دنبال اجرای طرح‌های توسعه هستیم و در حال حاضر ۳۵ طرح زنجیره فولاد و طرح‌های زیر بنایی با پیش‌بینی سرمایه‌گذاری ۵ میلیارد یورو را در دستور کار دارد. گفتنی است شرکت معدنی و صنعتی چادرملو با نماد کچاد هم‌اکنون در ردیف ۱۰ شرکت برتر بازار سرمایه قرار دارد.



madanname.ir

SIMIDCO

شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد

(سهامی خاص)

شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد (سیمیدکو) شرکتی فعال در صنعت فولاد کشور

شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد (سیمیدکو) به‌عنوان یکی از شرکت‌های تابعه فولاد خوزستان، با ظرفیت تولیدی معادل دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن کنسانتره و دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن گندله، با تکیه‌بر دانش متخصصان داخلی و بومی‌سازی تجهیزات و قطعات از شرکت‌های فعال در صنعت فولاد کشور است.

شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد (سیمیدکو) به‌عنوان یکی از شرکت‌های تابعه فولاد خوزستان، با ظرفیت تولیدی معادل دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن کنسانتره و دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن گندله، با تکیه‌بر دانش متخصصان داخلی و بومی‌سازی تجهیزات و قطعات از شرکت‌های فعال در صنعت فولاد کشور است که چالش‌های حوزه تولید به‌ویژه قطعی برق در تابستان و قطعی گاز در زمستان مانع موفقیت‌های آن نشده است. سیمیدکو تأمین نیمی‌از مواد اولیه گروه فولاد خوزستان را بر عهده دارد.



madanname.ir



تدوین نقشه راه استراتژی شرکت در افق ۱۴۰۶

مدیرعامل شرکت سیمیدکو طی جلسه‌ای با مدیران و مسئولان این شرکت نقشه استراتژی‌های سه‌ساله سیمیدکو را تدوین کرده است. این شرکت با برنامه‌ریزی لازم در پایان هر سال بازنگری نقشه استراتژی خود را در دستور کار قرار داد و به همین منظور جلساتی نیز با کارگروه‌های مختلف و مدیریت‌های زیرمجموعه شرکت برگزار می‌کند. در این جلسات که نمایندگان گروه فولاد خوزستان به‌عنوان شرکت مادر حضور دارند، تطبیق استراتژی‌های این شرکت با شرکت مادر انجام و به مرحله تصویب می‌رسد. جلسات تدوین و تصویب نقشه استراتژی شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد نیز با حضور همه مدیران و مشاوران این حوزه، در راستای نهایی کردن این استراتژی‌ها به مدت دو روز از هشتم تا نهم آبان ماه ۱۴۰۲ برگزار گردید و پس از جلسات فشرده و یکپارچگی استراتژی‌ها، در پایان از نقشه راه سه‌ساله شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد در افق ۱۴۰۶ رونمایی شد.

طی جلسه رهبران شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد مطابق هدف‌گذاری‌های خود، ارکان جهت ساز (بیانیه‌های مأموریت، چشم‌انداز و ارزش‌های سازمانی) خود را مصوب کرده و فرآیندهای برنامه‌ریزی و همسوسازی راهبردی و به‌کارگیری رویکرد کارت امتیازی متوازن (BSC)، با یادگیری از دیدگاه‌های «کالینز و پوراس» و رویکرد «کمی‌سازی چشم‌انداز» کاپلان و نورتون و با الگوبرداری از فولاد خوزستان به‌عنوان شرکت مادر و مشارکت رهبران مصوب گردید. همچنین انتشار فایل اقدامات استراتژیک یکی از خروجی‌های مهم جلسات برگزار شده بود.

چالش‌های حوزه تولید به‌ویژه قطعی برق در تابستان و قطعی گاز در زمستان مانع موفقیت‌های سیمیدکو نشده است. این شرکت تأمین نیمی از مواد اولیه گروه فولاد خوزستان را بر عهده دارد.

سیمیدکو و ایفای نقش در مسئولیت‌های اجتماعی

این شرکت پروژه‌ای با سرمایه بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان را در بخش زیرساخت فاضلاب منطقه خواف را بر عهده دارد. همچنین کاشت محصولات زراعی در زمین خود این شرکت می‌باشد و پس از برداشت این محصولات به خانواده‌های کم برخوردار تحویل داده می‌شود. سیمیدکو در حوزه راه‌اندازی کاروان‌های سلامت‌محور در مناطق محروم شهرستان، ساخت مدارس و... فعالیت‌های مهمی‌داشته است. شرکت صنعتی و معدنی توسعه فراگیر سناباد با هدف توسعه فضای سبز در کارخانه در فاز اول اجرایی حدود ۲۲ هزار متر مربع فضای سبز در کارخانه ایجاد کرده که ۱۰ تا ۱۲ هزار متر دیگر به آن در حال اضافه شدن است.

madanname.ir

SPORT

اخبار ورزشی پاییز

مروری بر
اخبار ورزشی
حوزه معدن
و صنایع معدنی



تقدیر مدیرعامل چادرملو از قهرمانی تیم والیبال بانوان این شرکت

تیم والیبال بانوان چادرملو در آخرین دیدار خود موفق شد در ۳ ست پیاپی بر تیم نفت امیدیه غلبه کند و عنوان قهرمانی این دوره از مسابقات کشوری را کسب نماید.

مهندس امیرعلی طاهرزاده مدیرعامل شرکت معدنی و صنعتی چادرملو درپی کسب عنوان قهرمانی تیم والیبال بانوان چادرملو اردکان در لیگ دسته یک کشور و راهیابی این تیم به لیگ برتر والیبال بانوان ایران، طی پیامی از مدیریت باشگاه، کادرفنی و بازیکنان این تیم تقدیر و تشکر کرد و ابراز امیدواری نمود، درخشش بانوان والیبالیست چارملو در فصل جدید لیگ برتر کشور نیز تداوم یابد و زمینه‌ای باشد برای ترغیب و تشویق جوانان و نوجوان علاقمند به ورزش در شهرستان اردکان.

ذوب آهن میزبان مسابقات فوتسال گرامیداشت شهدای غزه و کرمان

مسابقات چهارجانبه فوتسال به یاد شهدای حادثه تروریستی کرمان و شهدای غزه هفدهم دی ماه در سالن ورزشی شهدای ککسازی ذوب آهن اصفهان با هدف جمع آوری کمک‌های خیریه جهت آزادسازی زندانیان ورزشکار برگزار شد.

در این مسابقات که با حضور مهدی کوهی مدیرعامل، حجت الاسلام علی احدی مدیرکل فرهنگی وزارت ورزش و جوانان، نیما نکیسا مدیرعامل باشگاه فرهنگی ورزشی ذوب آهن اصفهان، مسعود باباخانی مدیر حوزه مدیرعامل و تعاملات منطقه‌ای،علی نصیری معاون بازرگانی و تنی چند از دیگر مسئولان ذوب آهن اصفهان همراه بود، چهار تیم معاونت بهره‌برداری، ساختمان توحید، هنرمندان و پیشکسوتان باشگاه ذوب آهن اصفهان به رقابت پرداختند.

چهره‌های سرشناس سال‌های نه چندان دور ورزش کشور از جمله حسین شمس سرمربی اسبق تیم ملی فوتسال، علی پاکدامن قهرمان شمشیربازی، سیدهادی طباطبایی و ابراهیم شکوری از پیشکسوتان فوتبال و علیرضا استکی قهرمان بوکس در سالن شهدای ککسازی حضور داشتند.

در بازی اول تیم بهره‌برداری موفق شد برابر حریف خود تیم توحید به پیروزی دست یابد، در بازی دوم نیز در رقابتی پایاپای، پیشکسوتان باشگاه ذوب آهن اصفهان با نتیجه ۶ بر ۵ موفق به شکست دادن تیم هنرمندان شدند تا در بازی فینال مقابل تیم بهره‌برداری حضور پیدا کنند.

در فینال این مسابقات تیم بهره‌برداری با گل ثانیه‌های پایانی به مقام قهرمانی دست یافت و اعضای این تیم، جام قهرمانی و هدایای خود را از دستان مدیرعامل و مسئولین ذوب آهن اصفهان دریافت کردند.

کسب عنوان قهرمانی لیگ وزنه‌برداری کشور توسط ذوب‌آهن اصفهان

هفته سوم و پایانی لیگ برتر وزنه‌برداری به میزبانی تهران برگزار شد و تیم ذوب آهن عنوان قهرمانی را به دست آورد.

هفته پایانی در دو روز برگزار شد که در روز نخست وزنه‌برداران دسته‌های ۵۵، ۶۱، ۶۷، ۷۳، ۸۱ و ۸۹ به رقابت پرداختند و روز دوم هم رقابت دسته‌های ۹۶، ۱۰۲، ۱۰۹ و + ۱۰۹ کیلوگرم برگزار شد.

این مسابقه حکم رکوردگیری تیم ملی برای اعزام به مسابقات قهرمانی آسیا ۲۰۲۴ ازبکستان را نیز دارد.

نشست صمیمی مدیرعامل ذوب آهن اصفهان با کادر فنی و بازیکنان تیم فوتبال ذوب آهن

نشست صمیمی مهدی کوهی مدیر عامل ذوب آهن اصفهان با کادر فنی و تیم فوتبال باشگاه ذوب آهن یک شنبه ۱۰ دی ماه در مجموعه فرهنگی ورزشی شفق این باشگاه برگزار شد.

مهدی کوهی مدیر عامل ذوب آهن اصفهان در این نشت گفت: این مجتمع عظیم صنعتی مادر صنعت فولاد کشور است و ۲۳ دی ماه وارد پنجاه و سومین سال تولید خود می‌شود. این شرکت بیش از نیم قرن تاریخ پر افتخاری دارد و هم اکنون با تولید محصولات خاص و صنعتی همچون ریل، تیرآهن بال پهن و آرک معدنی ، پیشران توسعه صنعت حمل و نقل ریلی، صنعت ساختمان و صنایع معدنی است.

وی افزود: ذوب آهن در این ۵۳ سال به ورزش کشور نیز خدمات بسیاری ارائه داده است و تیم‌های ذوب آهن در رشته‌های مختلف افتخار آفرین هستند. از جمله تیم وزنه‌برداری ذوب آهن که امروز قهرمان لیگ برتر ایران شد.

کوهی اظهار داشت: در فوتبال جایگاه خوبی داریم و در نیم فصل اول در بین تیم‌های برتر لیگ قرار گرفتیم و اعتقاد دارم که در

نیم فصل دوم باید به سمت تثبیت و ارتقاء جایگاه برویم. مدیرعامل ذوب آهن افزود: یک از اولویت‌های اصلی ذوب آهن در ورزش توجه به مدارس فوتبال و تیم‌های پایه است و باید در این سطوح به نیروهای بومی توجه خاص شود و به ویژه خانواده بزرگ شاغلین و بازنشستگان ذوب آهن در اولویت باشند.

وی اظهار داشت: تیم‌های ذوب آهن اصفهان علاوه بر اینکه در عرصه قهرمانی مطرح هستند باید در اخلاق و رفتار نیز الگوی سایر تیم‌ها باشند چرا که اخلاق و جوانمردی، اساس ورزش است.

نیما نکیسا مدیرعامل باشگاه ذوب‌آهن در این نشست ضمن قدردانی از حمایت مدیریت مجتمع عظیم صنعتی ذوب آهن از این باشگاه گفت: تیم فوتبال ذوب آهن در نیم فصل اول جانانه جنگید و تیمی قابل احترام بود که آینده روشنی پیش رو دارد. وی ضمن تشکر از کارکنان خدوم بلشگاه ذوب آهن که در موفقیت‌های تیم‌های ورزشی نقش آفرین هستند،افزود: محمد ربیعی سرمربی تیم ذوب آهن همچون تکنسین فوتبال با تمام توان و خلوص نیت برای این تیم زحمت کشید که شایسته قدردانی است.

محمد ربیعی سرمربی تیم فوتبال ذوب آهن اصفهان گفت: مدیریت این مجتمع عظیم صنعتی حمایت خوبی از ورزش دارد و میزان دریافتی تیم فوتبال هم معقول است. این حمایت برای موفقیت در کورس رقابت شدید لیگ برتر لازم است و قول می دهم که همگی با تمام توان و جان خود برای موفقیت تیم تلاش کنیم. وی افزود: تمام تلاش ما این بود که باور جدیدی در تیم حاکم شود و این امر محقق شد. بر این اساس نظم خوبی نیز وجود دارد و امیدوارم حاصل این اقدامات را در موفقیت‌های بیشتر در نیم فصل دوم لیگ برتر شاهد باشیم.

ربیعی از کارگران ذوب آهن اصفهان قدردانی کرد و گفت: تمام تلاش ما برای شادی دل کارگران پر تلاش این صنعت است و امیدوارم از نتایج تیم راضی و خوشحال باشند.

در این نشست صمیمی از طرف مدیریت، کادر فنی و بازیکنان ذوب آهن، پیراهن شماره ۱۲ توسط کمال کامیابی نیا کاپیتان ذوب آهن به مهدی کوهی مدیرعامل ذوب آهن اصفهان تقدیم شد.

همچنین در این نشست از علی (محمود) مهروریان پیشکسوت ذوب آهن اصفهان تجلیل به عمل آمد. وی از سال ۱۳۵۰ در ذوب آهن اصفهان استخدام شد و به عنوان استادکار مونتاژ تجهیزات فعالیت کرد.

مهروریان از آغاز شکل گیری تیم ذوب آهن و در همه ادوار جام تخت جمشید به عنوان دروازه بان در این تیم عضویت داشت. وی در سالهای پس از انقلاب به عنوان مدیر تدارکات در کنار تیم ذوب آهن بود و خدمات شایسته ای ارائه کرد. مهروریان به عنوان باسابقه ترین عضو تیم ذوب آهن با ۷۷ سال سن کماکان با عشق و علاقه در کنار این تیم حضور دارد. "مرد محبوب فوتبال اصفهان" لقبی است که به واسطه اخلاق خوب و مردم داری به این پیشکسوت فوتبال کشور داده شده است.

نگاه مثبت ایمیدرو به ورزش کارکنان، ارتقای بهره وری را به همراه دارد

مدیر کل ورزش و جوانان استان کرمان اعلام کرد: نگاه مثبت ایمیدرو به ورزش کارکنان، ارتقای بهره وری را به همراه دارد.

از روابط عمومی ایمیدرو، میثم پاریزی در مراسم اختتامیه نخستین دوره مسابقات بدمینتون ایمیدرو با بیان این مطلب گفت: از آقای مهندس موثقی نیا، رئیس هیات عامل ایمیدرو و نیز آقای ضیغمی، مدیر منابع انسانی و پشتیبانی ایمیدرو به دلیل نگاه مثبت شان به مجموعه ورزش به عنوان عامل تاثیرگذار در توسعه کشور و نیز موثر در شهر کرمان تقدیر می شود.

وی ادامه داد: توجه ایمیدرو به حوزه ورزش به ویژه ورزش کارکنان – که بخشی از توسعه اقتصادی کشور را در مجموعه صنایع فراهم می کنند- بسیار ارزشمند بوده و بدون شک، این اقدام به دلیل ایجاد شادابی و نشاط عمومی، کمک بسیاری به ارتقای بهره وری صنایع می کند.

مدیر کل ورزش و جوانان استان کرمان تصریح کرد: رقابت کنندگان مسابقات، به عنوان الگوهای مناسب سلامت روحی و جسمی بین کارکنان معرفی می شوند و این روحیه به مجموعه صنایع تسری پیدا می کند.

معرفی برندگان نخستین دوره مسابقات بدمینتون آقایان

در این مراسم، برندگان نخستین دوره مسابقات بدمینتون آقایان و بانوان ایمیدرو به میزبانی باشگاه فرهنگی و ورزشی گل‌گهر در دو قالب گروهی و انفرادی در شهر کرمان معرفی و تقدیر شدند.

مسابقات بدمینتون ایمیدرو در بخش آقایان، ۹ تیم از شرکت‌های گل‌گهر، مس سونگون، ذوب آهن اصفهان، سنگ آهن بافق، مجتمع فولاد خراسان، فولاد هرمزگان، مس شهربابک، آلومینیوم لامرد و مس سرچشمه رفسنجان طی روزهای ۶ الی ۸ دی به رقابت پرداختند.

در پایان این مسابقات در بخش تیمی، به ترتیب تیم‌های مس سرچشمه رفسنجان، ذوب آهن اصفهان و فولاد هرمزگان حائز رتبه‌های اول تا سوم شدند. همچنین،

madanname.ir

بخش انفرادی این مسابقات نیز با حضور ۴۰ ورزشکار برگزار شد که در پایان، عمار عسکری (مس سرچشمه رفسنجان)، غلامرضا نصر (ذوب آهن اصفهان) و جلال صادقی (ذوب آهن اصفهان)، به ترتیب صاحب عناوین اول تا سوم شدند.

برندگان مسابقات بدمینتون بانوان ایمیدرو همچنین طی روزهای ۴ تا ۷ دی، مسابقات بدمینتون بانوان ایمیدرو با حضور ۶ تیم از شرکت‌های گل‌گهر سیرجان، فولاد مبارکه اصفهان، سنگ آهن بافق، مس شهربابک، فولاد هرمزگان و مس سرچشمه رفسنجان در شهر کرمان برگزار شد. در پایان این مسابقات در بخش تیمی، به ترتیب تیم‌های فولادمبارکه اصفهان، مس سرچشمه رفسنجان و سنگ آهن بافق، حائز رتبه‌های اول تا سوم شدند.

بخش انفرادی این مسابقات نیز با حضور ۳۰ ورزشکار برگزار شد که در پایان، نگین برومند (از فولاد مبارکه اصفهان)، طاهره زیبایی (از فولاد مبارکه اصفهان) و اکرم بابایی (از سنگ آهن بافق) به ترتیب صاحب عناوین اول تا سوم شدند. بنا به این گزارش، مراسم اختتامیه نخستین دوره مسابقات بدمینتون آقایان و بانوان ایمیدرو با حضور حیدر ضیغمی، مدیر منابع انسانی و پشتیبانی ایمیدرو برگزار شد.

پایان نخستین دوره مسابقات بدمینتون بانوان ایمیدرو

نخستین دوره مسابقات بدمینتون بانوان ایمیدرو با رقابت ۶ تیم از شرکت‌های وابسته به این سازمان به پایان رسید.

نخستین دوره مسابقات بدمینتون بانوان ایمیدرو به میزبانی باشگاه فرهنگی و ورزشی گل‌گهر با حضور ۶ تیم از شرکت‌های گل‌گهر سیرجان، فولاد مبارکه اصفهان، سنگ آهن بافق، مس شهربابک، فولاد هرمزگان و مس سرچشمه رفسنجان برگزار شد.

در پایان این مسابقات در بخش تیمی، به ترتیب تیم‌های فولادمبارکه اصفهان، مس سرچشمه رفسنجان و سنگ آهن بافق، حائز رتبه‌های اول تا سوم شدند.

بخش انفرادی این مسابقات نیز با حضور ۳۰ ورزشکار برگزار شد که در پایان، نگین برومند (از فولاد مبارکه اصفهان)، طاهره زیبایی (از فولاد مبارکه اصفهان) و اکرم بابایی (از سنگ آهن بافق) به ترتیب صاحب عناوین اول تا سوم شدند.

بنا به این گزارش، نخستین دوره مسابقات بدمینتون بانوان ایمیدرو طی روزهای ۴ تا ۷ دی به میزبانی باشگاه فرهنگی ورزشی گل گهر برگزار شد.

درخشش بدمینتون بازان مجتمع مس سرچشمه رفسنجان

تیم‌های بدمینتون آقایان و بانوان مجتمع مس سرچشمه رفسنجان، قهرمان و نایب قهرمان مسابقات بدمینتون ایمیدرو و شرکت‌های تابعه شدند.

در رقابت‌های آقایان که با حضور هفت تیم برگزار شد، تیم‌های مجتمع مس سرچشمه رفسنجان، ذوب آهن اصفهان و فولاد هرمزگان به ترتیب به مقام‌های اول تا سوم دست یافتند.

همچنین در رقابت‌های بانوان نیز که با حضور شش تیم برگزار شد، تیم‌های ذوب آهن اصفهان، مجتمع مس سرچشمه رفسنجان و سنگ آهن بافق به ترتیب به مقام‌های اول تا سوم دست یافتند.

این مسابقات به مدت دو روز و به میزبانی شرکت صنعتی و معدنی گل گهر سیرجان در شهر کرمان برگزار گردید.

درخشش بانوان مجتمع‌های مس سرچشمه و مس شهربابک در دومین دوره مسابقات والیبال ایمیدرو

تیم بانوان مجتمع مس سرچشمه رفسنجان، قهرمان و تیم والیبال بانوان مجتمع مس شهربابک نایب قهرمان دومین دوره مسابقات والیبال ایمیدرو شدند.

در دومین دوره مسابقات والیبال ایمیدرو بانوان که به میزبانی مجتمع مس سرچشمه و در شهر کرمان و با حضور هفت تیم برگزار شد، تیم والیبال بانوان مجتمع مس سرچشمه رفسنجان به مقام قهرمانی دست یافت، تیم‌های مجتمع مس شهربابک و ذوب آهن اصفهان نیز به ترتیب در رتبه‌های دوم و سوم قرار گرفتند.

همچنین در یازدهمین دوره مسابقات والیبال ایمیدرو آقایان نیز که با شانزده تیم برگزار شد، تیم‌های فولاد خراسان، فولاد مبارکه اصفهان و مجتمع مس سرچشمه رفسنجان به ترتیب به مقام‌های اول تا سوم دست یافتند.

دومین دوره مسابقات والیبال ایمیدرو بانوان و یازدهمین دوره مسابقات والیبال ایمیدرو آقایان از ۲۸ آذر تا ۴ دی ماه و به میزبانی مجتمع مس سرچشمه در شهر کرمان برگزار گردید.



چادرملو حامی توسعه و تعمیم ورزش‌های پایه

پس از صدرنشینی تیم فوتبال چادرملو اردکان در پایان نیم فصل مسابقات لیگ دسته یک فوتبال کشور طی مراسمی از بازیکنان، کادرفنی و مدیران شرکت و باشگاه ورزشی چادرملو تجلیل شد.

در این مراسم که با حضور اعضای هیات مدیره و مدیران شرکت معدنی و صنعتی چادرملو برگزار گردید، پس از ارائه گزارش عملکرد شرکت ورزشی چادرملو از سوی علی عطایی مدیرعامل این شرکت و تاکید بر عزم جزم تمامی بازیکنان و کادرفنی برای کسب افتخارات ورزشی در رشته‌های مختلف از جمله فوتبال، مهندس طاهرزاده مدیرعامل چادرملو در سخنانی ضمن تبریک این موفقیت به کادرفنی، بازیکنان تیم فوتبال چادرملو و جامعه ورزش کارگری گفت: سرمایه گذاری چادرملو در امر ورزش با هدف تربیت نسلی پویا و جامعه ای با نشاط، حمایت از استعدادهای ورزشی کارگری و در نهایت تعمیم سلامت روحی و جسمی جامعه است و از تمامی کسانی که در این راه تلاش و ممارست به عمل می آورند تقدیر و تشکر می نمایم.

مدیرعامل چادرملو افزود: آنچه که برای ما مهم است تقویت روحیه فتوت و جوانمردی و اشاعه فرهنگ ورزشکاری برگرفته از اصول اخلاقی و دینی و روحیه پهلوانی است.

وی اظهار امیدوارم کرد: شرکت چادرملو همانطور که در میدان اقتصاد ملی نقش آفرینی می نماید در ورزش نیز با ظرفیت سازی‌ها و توجه به قابلیت‌های منطقه، جایگاه مناسبی در کشور به دست آورد.

طاهرزاده تصریح کرد: بدیهی است کسب هر موفقیتی موجب شوق و شعف و غرور می گردد و به همان نسبت وظیفه نقش آفرینان را سنگین تر می نماید، باید تلاش کنیم ضمن حفظ جایگاه کسب شده به آینده درخشان تر بیاندیشیم، هر پیروزی نقطه شروعی است برای ادامه مسیر.

براساس همین گزارش رئیس هیات مدیره چادرملو نیز در سخنانی با تبریک موفقیت چشمگیر تیم فوتبال چادرملو در نیم فصل مسابقات گفت: ورزش فوتبال یکی از پرطرفدار ترین ورزشهای دنیا و ایران است و طبعاً ما هم نمی توانیم بی تفاوت باشیم، هر چند چادرملو تشکیل تیم فوتبال را از نقطه ای پر ابهام آغاز کرد ولی در ادامه راه با حضور کادرفنی مجرب و دلسوز موفق شد با رقبای قدرتمند خود که سابقه حضور در لیگ برتر هم داشتند به خوبی رودر رو شود و با صدرنشینی در نیم فصل مسابقات کار بزرگی انجام دهد اما کار بزرگتر و سخت تر شما در نیم فصل دوم و رسیده به قهرمانی است.

دکتر صلاحی افزود: شرکت چادرملو با تمام توان و ظرفیت خود پشتیبان تیم‌های ورزشی باشگاه است و انشالله در نظر داریم زیرساخت‌ها و امکانات مناسب، از جمله زمین تمرین و مسابقات که در شأن نام بزرگ چادرملو باشد با استانداردهای جهانی در اردکان ایجاد کنیم چرا که معتقدیم هزینه در امر ورزش و زیرساخت‌های آن نوعی سرمایه گذاری است که در آینده نتایج مثبت آن مشاهده می‌شود.

همچنین دکتر دشتی نماینده مردم اردکان در مجلس شورای اسلامی در سخنانی ضمن تقدیر و تشکر از تلاش‌های اعضای تیم فوتبال و مدیران چادرملو اعلام کرد مردم خوب و علاقمند ورزش اردکان پشتیبان تیم فوتبال این شهر هستند و به عنوان یار دوازدهم از شما حمایت خواهند کرد.

در ادامه این مراسم پس از صحبت‌های سرمربی، کاپیتان و نماینده بازیکنان و تشکر از حمایت‌های مدیران چادرملو و اعلام آمادگی خود برای تلاش در حضور موفق در لیگ دسته یک فوتبال کشور، توسط مدیران شرکت از تمامی بازیکنان و کادرفنی باشگاه تقدیر شد.

قهرمانی تاریخی والیبالیست‌های فولاد خراسان با پیروزی مقتدرانه بر فولاد مبارکه اصفهان

تیم والیبال کارکنان شرکت مجتمع فولاد خراسان، قهرمان مسابقات شرکت‌های حوزه معادن و صنایع معدنی شد.

فینال مسابقات والیبال «سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران» (ایمیدرو) دوشنبه (۴دی ماه) با قهرمانی شایسته‌ی فولادمردان خراسان به پایان رسید.

در دیدار نهایی مسابقات ایمیدرو که ظهر امروز در سالن تربیت شهر کرمان برگزار شد، فولادمردان خراسانی در یک دیدار نفس‌گیر مقتدرانه و با نتیجه ۳بر صفر تیم کارکنان فولاد مبارکه را مغلوب کردند و با شایستگی جام قهرمانی را به خانه آوردند. در دیدار نهایی این مسابقات، تیم کارکنان فولاد خراسان در سه ست (با نتایج ۲۷-۲۵، ۲۵-۱۷ و ۲۵-۲۱) تیم توانمند مبارکه را شکست دادند و روی سکوی نخست ایستادند.

این نخستین قهرمانی والیبال فولاد خراسان در این مسابقات سراسری از نخستین دوره برگزاری بازی‌ها تا کنون است.

madanname.ir

RAD SANAT AMOOD

آمود

شرکت راد صنعت آمود (مسئولیت محدود)



تامین‌کننده اقلام تخصصی برق صنعتی و اتوماسیون صنعتی شرکت‌های معدنی و صنایع معدنی

برخی از این خدمات عبارتند از:

- تامین اقلام برندهای زیمنس آلمان و اشنایدر فرانسه
- اتوماسیون صنعتی زیمنس (سیمو درایو، PLCهای سری ۷ و ۱۵۰۰)
- Low Voltage (کنتاکتور، کلیدهای مینیاتوری، کلیدهای حرارتی، کلیدهای اتوماتیک، کلیدهای هوایی، بی‌متال و...)
- سیم و کابل Low Voltage و High Voltage
- تجهیزات مورد نیاز ابزار دقیق (پرشر، ترمومتر، ترموکوپل‌های صنعتی و...)
- ساخت و مونتاژ تابلو و سلول‌های برق صنعتی
- و...



تهران، خیابان لاله‌زار جنوبی
کوچه بوشهری، پلاک ۱۳، مجتمع
تهران الکتریک، طبقه همکف، واحد ۱۲۰
کدپستی: ۱۱۴۴۷۱۷۵۴۴
تلفن: ۳۳۹۰۶۶۳۳ (۵ خط)



بی نیازی صنعت فولاد ایران

از تولید آهن اسفنجی

۱۰۰ درصد ایرانی

IRAN

بهره برداری از

پروژه زمزم ۳



بزرگترین / ایران

مگامدول آهن اسفنجی



شرکت فولاد خوزستان

KSC