

«

آغاز به کار نخستین کارخانه تولید اینور ترهای صنعتی نیروگاه‌های خورشیدی

نخستین کارخانه تولید اینورترهای صنعتی خورشیدی در کشور راه اندازی می‌شود. این کارخانه که یکی از مهم‌ترین گام‌ها در مسیر بومی‌سازی تجهیزات پیشرفته صنعت انرژی خورشیدی و تکمیل زنجیره ارزش این صنعت در کشور به شمار می‌رود، با سرمایه گذاری خصوصی و حمایت وزارت نیرو راه اندازی شده است. این کارخانه با مساحتی بالغ بر پنج هزار مترمربع و با بهره‌گیری از جدیدترین فناوری‌های روز دنیا، برای نخستین بار در ایران امکان تولید صنعتی اینورترهای خورشیدی در بازه ظرفیتی ۱۲۵ تا ۵۱۰ کیلووات را فراهم کرده است. این محصولات با هدف تأمین نیاز نیروگاه‌های خورشیدی کشور و کاهش وابستگی به تجهیزات وارداتی طراحی و تولید می‌شوند.

ظرفیت نهایی تولید این مجموعه ۹ هزار دستگاه اینورتر در سال پیش‌بینی شده است. با در نظر گرفتن متوسط ظرفیت ۳۵۰ کیلووات برای هر دستگاه، ظرفیت تولید سالانه این کارخانه به حدود ۳۰۱۵ گیگاوات اینورتر خواهد رسید؛ ظرفیتی که می‌تواند نقش قابل توجهی در تأمین تجهیزات مورد نیاز توسعه نیروگاه‌های خورشیدی کشور ایفا کند. راه‌اندازی این کارخانه علاوه بر ایجاد ظرفیت تولید داخلی یک محصول استراتژیک، از منظر اقتصادی نیز حائز اهمیت است. برآورد می‌شود در ظرفیت نهایی تولید، با جایگزینی محصولات داخلی به جای نمونه‌های وارداتی، امکان جلوگیری از خروج ارز تا سقف ۳۰ میلیون دلار در سال فراهم شود.

واردات گوشت از پاکستان پنج برابر می‌شود

غلامرضا نوری، وزیر جهاد کشاورزی در نشست مشترک با عمران صدیقی، سفیر پاکستان در تهران که در محل وزارت جهاد کشاورزی برگزار شد، اظهار کرد: پاکستان به عنوان کشور دوست، برادر و همسایه بسیار ارزشمند، در تحولات اخیر منطقه و میانجیگری در جنگ تحمیلی سوم، نقش مثبتی ایفا کرد.

وزیر جهاد کشاورزی با بیان اینکه همکاری‌های تجاری و اقتصادی تهران-اسلام‌آباد رو به گسترش است، گفت: پاکستان در اولویت ایران در مبادی واردات و صادرات محصولات کشاورزی است و برای توسعه تجارت محصولات کشاورزی و غذا میان دو کشور، هدف‌گذاری سه میلیارد دلاری انجام شده است

نوری با بیان اینکه پاکستان در واردات برنج، اولویت ایران است، گفت: ایران امکانات مورد نیاز واردات برنج به هر میزان که در پاکستان ظرفیت داشته باشد را فراهم می کند.

وزیر جهاد کشاورزی با بیان اینکه واردات برنج از پاکستان در سال ۲۰۲۶ میلادی نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۵۰ درصد افزایش یافته است، گفت: ایران در مجموع حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن برنج وارد می‌کند، که سهم پاکستان از این میزان اکنون حدود ۴۰۰ هزار تن است، اما امکان افزایش این ظرفیت واردات تا یک میلیون تن نیز وجود دارد. تحقق این هدف به ظرفیت‌های صادراتی، لجستیکی و بسته‌بندی پاکستان بستگی دارد و اگر این ظرفیت‌ها فراهم شود، ایران آمادگی دارد واردات برنج از پاکستان را تا یک میلیون تن افزایش دهد. نوری با بیان اینکه میزان واردات گوشت از پاکستان رو به افزایش است، گفت: نام‌های با اعضای معاون اول رئیس‌جمهوری به طرف پاکستانی ارسال کرده‌ایم تا واردات دام زنده از پاکستان آزاد شود؛ بر اساس توان و ظرفیت پاکستان، واردات دام زنده و گوشت را تا ۵ برابر ظرفیت کنونی که ۱۵۰ هزار تن است، هدف‌گذاری خواهیم کرد.

افتتاح واحد بزرگ ریسندگی در قم با سرمایه گذاری بانک ملی ایران

واحد بزرگ ریسندگی و تولید نخ‌های تخصصی با حضور محمدرضا عارف معاون اول رئیس‌جمهور، محسن سیفی مدیرعامل بانک ملی ایران و جمعی از مسئولان استانی در شهرک صنعتی نیزار استان قم افتتاح شد.

این واحد صنعتی در زمینی به مساحت ۹ هکتار و با زیربنای ۳۰ هزار مترمربع احداث شده و با راه‌اندازی آن، زمینه اشتغال مستقیم برای ۲۵۰ نفر فراهم شده است.

این طرح صنعتی با سرمایه‌گذاری ۴۰ هزار میلیارد ریالی (۴ همت) و ۱۲ میلیون یورویی بانک ملی ایران در بخش تأمین ماشین‌آلات و تجهیزات خطوط تولید به بهره‌برداری رسیده و ظرفیت تولید انواع نخ‌های اکریلیک تخصصی در نمرات ظرفیت و درشت را دارد؛ محصولاتی که کاربرد ویژه‌ای در صنایع فرش دستباف و فرش‌های ابریشمی صادراتی کشور خواهند داشت.

آغاز به کار این واحد صنعتی، علاوه بر کمک به جلوگیری از خروج ارز و تقویت زنجیره ارزش صنعت نساجی، گامی در مسیر توسعه تولید ملی، خودکفایی و افزایش ظرفیت صادرات غیرنفتی کشور به شمار می‌رود.

در حاشیه این مراسم، تصفیه‌خانه این واحد تولیدی با ظرفیت ۳۰ مترمکعب در ثانیه و با اعتبار ۳۵۹ میلیارد ریال نیز به بهره‌برداری رسید.

این تصفیه‌خانه با هدف بازچرخانی آب و کمک به توسعه فضای سبز احداث شده و بهره‌برداری از آن زمینه توسعه فضای سبز این واحد ریسندگی را به میزان ۸ هزار مترمربع فراهم می‌کند

در میدان نبرد، فرماندهی واحد حرف اول را می‌زند؛ اما در اقتصاد، کثرت فرماندهان، راه را بر ثبات بسته است.

در شرایطی که اقتصاد کشور تحت فشارهای شدید و وضعیت جنگی قرار دارد، یکی از بنیادی‌ترین اصول مدیریت بحران، یعنی «تمرکز فرماندهی»، در ساختار اقتصادی ایران نادیده گرفته شده است. با پدیده عجیبی روبرو هستیم؛ کشوری که در وضعیت جنگی و تحت فشارهای بی‌سابقه بین‌المللی قرار دارد، اما در حیاتی‌ترین جبهه یعنی «جبهه ارز و معیشت»، هیچ فرمانده واحدی ندارد که دستورالعمل‌های متضاد را متوقف کند.

پرشن اصلی این است که چرا در میانه این بحران، ما همچنان با مدیریت «جزیره‌ای» روبرو هستیم و چرا ستادهای هماهنگی، تنها به کاغذبازی‌های اداری تقلیل یافته‌اند؟

تداخل اقتدار؛ وقتی هر نهاد، فرمانده است

ما با وضعیتی روبرو هستیم که در آن، چندین نهاد با اختیارات هم‌پوشان، هر کدام خود را «مرکز ثقل» تصمیم‌گیری می‌دانند. بانک مرکزی با تمرکز بر سیاست‌های انقباضی برای مهار تورم، وزارت صمت با تمرکز بر تسهیل واردات برای چرخش بازار، و سایر نهادهای اجرایی که هر کدام طبق سلیقه و دغدغه بخشی خود، سیگنال‌های متناقض به بازار می‌فرستند.

این کثرت مدعیان، منجر به وضعیتی شده که اقتصاددان‌ها آن را «نااطمینانی ساختاری» می‌نامند. وقتی یک نهاد با بستن شیرهای ارزی سعی در مهار تقاضا دارد و نهادی دیگر با باز کردن درهای واردات کالاهای لوکس، تقاضا را به شدت شعله‌ور می‌کند، بازار دچار سرگیجه می‌شود. در این وضعیت، نه هیچ سیاستی اثر می‌کند و نه هیچ برنامه‌ای پیش‌بینی‌پذیر است. ما ستادهایی داریم که قرار بود «هماهنگ‌کننده» باشند، اما در عمل، به جای حل اختلاف میان وزارتخانه‌ها، خود به بخشی از فرآیند موازی‌کاری تبدیل شده‌اند.

«

اقتصادی

چرا در جنگ فرمانده اقتصادی نداریم؟

از ستادهای تزینی تا خلاء فرماندهی واقعی

باید صریح گفت؛ ما با «کمبود» ستاد روبرو نیستیم، بلکه با «بی‌اثری» آن‌ها مواجهیم. تاریخچه مدیریت اقتصادی کشور نشان می‌دهد



که ستادهای مختلفی از جمله «ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی» و «شوراهای اقتصادی» شکل گرفته‌اند، اما این نهادها هرگز نتوانسته‌اند نقش یک «قرارگاه مرکزی» را ایفا کنند. آن‌ها نتوانسته‌اند جلوی سلیقه‌گرایی وزارتخانه‌ها را بگیرند یا از بروز تناقض میان سیاست‌های پولی و تجاری جلوگیری کنند.

در واقع، ما با ساختاری مواجهیم که در آن «قدرت هماهنگی» در هیچ جای مشخصی متمرکز نشده است. وقتی هیچ نهاد مقتدری راه واحد، بلکه بر اساس واکنش‌های لحظه‌ای صمت با استراتژی بانک مرکزی در تضاد است و باید متوقف شود، هر نهاد به سمت منافع بخشی خود حرکت می‌کند. نتیجه این است که سیاست‌های اقتصادی، نه بر اساس یک نقشه واحد، بلکه بر اساس واکنش‌های لحظه‌ای به بحران‌ها تدوین می‌شوند. این یعنی مدیریت واکنش، نه مدیریت پیشگیرانه.

هزینه بی‌فرماندهی:

از بازار ارز تا سفره مردم

این خلأ فرماندهی، یک بحث تئوریک در اتاق‌های فکر نیست؛ این یک چالش ملموس

است که هر روز خود را در نرخ‌های چشی دلار و سکه نشان می‌دهد. وقتی تصمیمات ناهماهنگ، انتظارات تورمی را در جامعه تحریک می‌کند، اولین قربانیان مردمی هستند. یعنی وقتی ارز تناقض در تخصیص منابع—یعنی وقتی ارز برای کالاهای تجملاتی و وارداتی لوکس به راحتی در دسترس است اما برای تأمین داروهای حیاتی یا مواد اولیه کارخانه‌ها، «کمبود» اعلام می‌شود—دقیقاً محصول همین بی‌فرماندهی است. این بی‌نظمی، اعتماد بخش تولید را از بین می‌برد و سرمایه‌های ملی را در چرخه‌ی رانت‌های ناشی از ناهماهنگی، می‌سوزاند. در واقع، در نبود یک فرمانده اقتصادی، رانت‌خواری به جای یک پدیده استثنایی، به یک «فرصت ساختاری» برای واسطه‌ها تبدیل می‌شود.

آرایش جنگی؛ ضرورت فراتر از شعار

برای عبور از این وضعیت، دولت دیگر نمی‌تواند به مدیریت «واکنشی» و «جزیره‌ای» اکتفا کند. مدیریت در شرایط جنگی، نیازمند «انضباط آهنین» و «فرماندهی قاطع» است. اولین قدم، شناسایی و معرفی یک ستاد مقتدر است که فراتر از سلسله‌مراتب معمول وزارتخانه‌ها، قدرت تعیین خطوط قرمز ارزی و سیاسی را داشته باشد.

وزارتخانه‌ها باید «آرایش جنگی» بگیرند؛ یعنی تمام تصمیمات تجاری، صنعتی و پولی باید در یک سنگر واحد و با یک زبان واحد مدیریت شود. تا زمانی که وزارتخانه‌ها از حالت «خودمختاری سلیقه‌ای» خارج نشوند و به یک فرمانده اقتصادی واحد پاسخگو نباشند، هر اقدامی برای مهار تورم یا تثبیت ارز، تنها چسباندن موقتی یک زخم عمیق خواهد بود. در جنگ، یا همه با یک فرمان حرکت می‌کنید، یا در مسیر عقب‌نشینی خود، به هم می‌خورید؛ و اقتصاد ایران، امروز بیش از هر زمان دیگری به یک فرمانده نیاز دارد، نه به چندین متولی بی‌هدف.

PDF Compressor Free Version

عضو انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل از توقف حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در نشست خبری با اشاره به اینکه با اشاره به جایگاه حمل‌ونقل جاده‌ای در اقتصاد کشور اظهار کرد: حمل‌ونقل جاده‌ای بخش قابل توجهی از حمل‌ونقل کشور را به خود اختصاص داده و با توجه به اهمیت این صنعت در اقتصاد، حدود ۱۴ درصد GDP کشور مربوط به این بخش است.

وی افزود: در حوزه حمل بار جاده‌ای، سالانه حدود ۶۰۰ میلیون تن بار در کشور جابجا می‌شود که این میزان در بخش‌ها و شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل تقسیم می‌شود. در بخش صنایع غذایی و محصولات کشاورزی نیز حدود ۳۳ میلیون تن از این بار مربوط به محصولات کشاورزی است. بر اساس آماری که از فعالان این صنعت داریم، در حال حاضر حدود یک‌هزار تا یک‌هزار و ۵۰۰ دستگاه کشنده در کشور وجود دارد که قابلیت فعالیت در حوزه صادرات را دارند. این تعداد در مقایسه با حدود ۱۴ هزار کامیونی که در این بخش ثبت شده‌اند، رقم قابل توجهی نیست و نشان می‌دهد حدود ۱۰ درصد از این ناوگان قابلیت فعالیت در بخش صادرات را دارد.

وی با بیان اینکه صنعت حمل‌ونقل یخچالی در جابجایی مواد غذایی نقش پررنگی دارد، یادآور شد: این صنعت با وجود سهم و نقشی که در حمل مواد غذایی در کشور دارد، با چالش‌ها و مشکلات متعددی مواجه است که بخشی از آن به مسائل مربوط به ناوگان و هزینه‌های ناوگان‌داری بازمی‌گردد. به‌طور کلی در صنعت حمل‌ونقل، به‌ویژه در حوزه کریری، ماشین‌داری و ناوگان‌داری، شرکت‌هایی که به‌صورت مشخص ناوگان در اختیار دارند، به لحاظ هزینه‌ای با چالش‌های جدی مواجه هستند.

عضو انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران تصریح کرد: هزینه‌های سرباری که امروز در صنعت ناوگان و کامیون‌داری بر شرکت‌های بزرگ‌مقیاس تحمیل می‌شود، به‌طور مستمر در حال افزایش است و این موضوع در نهایت ارائه خدمات حمل‌ونقل را با چالش مواجه می‌کند. در کنار این مسائل قوانین و مقررات موجود در حوزه‌های مختلف نیز می‌تواند مشکلات صنعت ناوگان را دوچندان کند.

حجاززاده با اشاره به هزینه تأمین لاستیک ناوگان گفت: امروز قیمت یک جفت لاستیک حدود ۱۵۰ میلیون تومان است. عمر لاستیک نیز بسته به اینکه روی کشنده یا تریلر مورد استفاده قرار گیرد، متفاوت است، اما به‌طور معمول پس از طی حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار کیلومتر، نیاز به تعویض لاستیک وجود دارد. هزینه لاستیک تنها یکی از هزینه‌هایی است که شرکت‌های ناوگان‌دار با آن مواجه هستند و در کنار آن، تأمین قطعات نیز به یکی دیگر از مشکلات جدی این صنعت تبدیل شده است. وی با اشاره به تفاوت هزینه‌های ناوگان یخچالی با سایر ناوگان حمل‌ونقل اظهار کرد: در ناوگان کمپرسی و کشنده، هزینه‌های اصلی مربوط به لاستیک و قطعات است، اما ناوگان یخچالی با وجود نقش مهمی که در حمل مواد غذایی و کالاهای اساسی دارد، با هزینه‌های مضاعف از جمله تأمین سوخت دستگاه‌های سرمایشی مواجه است.

وی بیان کرد: ناوگان یخچالی فعال در حوزه صادراتی معمولاً سهمیه سوخت خود کشنده را دریافت می‌کند، اما برای دستگاه یخچال سهمیه سوختی در نظر گرفته نمی‌شود؛ این در حالی است که این ناوگان در مبادی بارگیری و به‌ویژه مقاصد و مرزها با توقف‌های طولانی‌مدت مواجه است. در مسیرهای صادراتی، چه در کشورهای شرقی و چه در کشورهای غربی، ناوگان حمل‌ونقل با مشکل توقف‌های طولانی‌مدت مواجه است و این مسئله هزینه‌های قابل توجهی را به شرکت‌های

معطلی ۴۰ روزه کامیون‌ها در ریمدان خرید گازوئیل لتری ۸۰ هزار تومانی

حمل‌ونقل تحمیل می‌کند.

حجاززاده با اشاره به وضعیت مرزهای شرقی کشور گفت: در گذشته در مرز نفتان و ریمدان، توقف کامیون‌های حامل محصولات صادراتی در حد معمول بود، اما امروز مرز نفتان به‌طور کامل بسته است و در مرز ریمدان کامیون‌های ما به دلیل اینکه صاحب کالا موفق به صادرات محموله نشدند، حدود ۴۰ روز در مرز معطل ماندند.

وی با بیان این‌که این وضعیت نشان می‌دهد هزینه‌های سرباری که به ناوگان شرکت‌های کریر، به‌ویژه ناوگان یخچالی، تحمیل می‌شود، به‌مراتب بیشتر از سایر بخش‌هاست.

حجاززاده گفت: تفاوت اصلی ناوگان یخچالی با ناوگان حمل کالاهایی مانند سیمان نیز در همین موضوع است؛ اگر یک کامیون یخچالی ۴۰ روز در مرز متوقف شود، دستگاه یخچال باید در تمام این مدت روشن بماند و سوخت مصرف کند تا از محموله صادراتی و به‌ویژه محصولات کشاورزی محافظت شود. در چنین شرایطی شرکت حمل‌ونقل ناچار است برای تأمین نیاز ناوگان، حتی ماشین کمکی اعزام کند و برای کامیون‌های مستقر در مرز سوخت تأمین کند. از سوی دیگر، راننده نیز مجبور است سوخت مورد نیاز را در مرز با قیمت‌های بسیار بالا تهیه کند.

عضو انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران ادامه داد: در برخی موارد



مجبوریم هر لیتر گازوئیل در مرز را با قیمت ۷۰ تا ۸۰ هزار تومان خریداری کنیم. با توجه به اینکه حاشیه سود ناوگان‌داری به‌طور کلی بسیار پایین است، این هزینه‌ها فشار سنگینی به شرکت‌های حمل‌ونقل وارد می‌کند. در حوزه صادرات فعالیت ناوگان یخچالی با چنین شرایطی عملاً با زیان همراه است و یکی از مشکلات اصلی این است که برای خود دستگاه یخچال سهمیه سوختی در نظر گرفته نمی‌شود. وی با اشاره به هزینه‌های مربوط به رانندگان گفت: پرداختی رانندگان بر اساس پیمایش کیلومتری انجام می‌شود و در کنار حقوق ثابت، متناسب با پیمایش انجام‌شده به آنها پرداخت صورت می‌گیرد. بنابراین وقتی راننده به دلیل توقف‌های طولانی ۴۰ روز در مرز معطل می‌شود باید برای جبران این مدت نیز هزینه‌ای به وی پرداخت شود.

وی افزود: از یک سو باید هزینه توقف و جبران درآمد راننده را پرداخت کنیم و از سوی دیگر، سوخت مورد نیاز یخچال را تأمین کنیم؛ اینها هزینه‌های سرباری است که امروز در حوزه صادرات محصولات کشاورزی با آن مواجه هستیم.

حجاززاده در ادامه از پیگیری موضوع سهمیه سوخت ناوگان یخچالی خبر داد و گفت: امروز در وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی جلسه‌ای داشتیم و یکی از موضوعات مطرح‌شده نیز همین مسئله بود. برای کامیون‌هایی که به هر دلیل امکان پیمایش ندارند اما ناچاریم برای حفظ کیفیت کالا و حفاظت از محصولات صادراتی کشاورزی، دستگاه یخچال آنها را روشن نگه داریم، باید سهمیه سوختی در نظر گرفته شود. حل این موضوع نیازمند هماهنگی میان شرکت ملی نفت و سازمان راهداری است و باید در این رابطه سازوکاری برای اختصاص سهمیه سوخت به ناوگان یخچالی در زمان توقف‌های اجباری پیش‌بینی شود.

گورده‌خمه نیکجه – عجشیر – آذربایجان شرقی

