



اخبار



تداوم صعود ایران در تولید جهانی فولاد

مجموع تولید فولاد خام ایران ژوئن سال جاری میلادی در رقم سه میلیون و ۲۰۰ هزار تن به ثبت رسید که حاکی از رشد ۱۷.۴ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است. همچنین ایران توانست با این میزان تولید به رتبه هفتم تولید در ژوئن ۲۰۲۳ میلادی دست یابد.

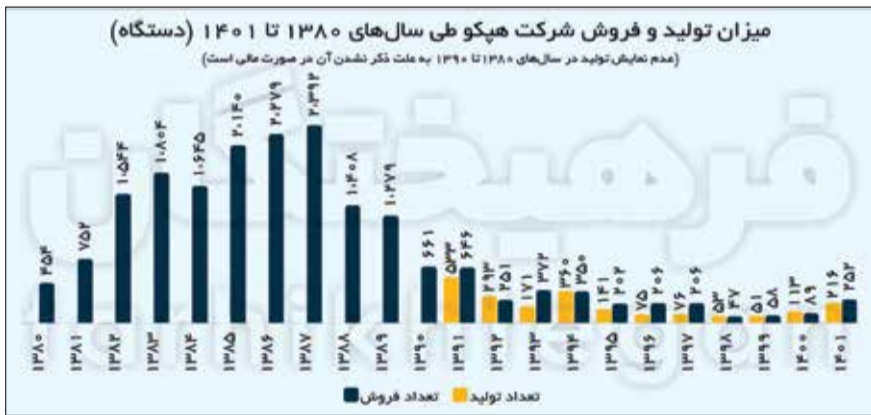
براساس این گزارش، ۶۳ کشور فولادساز جهان در ژوئن امسال ۱۵۸ میلیون و ۸۰۰ هزار تن فولاد خام تولید کردند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یک دهم درصدی را نشان می‌دهد. در ۶ ماهه نخست سال جاری میلادی، ایران در مجموع ۱۶ میلیون و ۱۰۰ هزار تن فولاد خام تولید کرد که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ میلادی افزایش ۴.۸ درصدی را نشان می‌دهد. ایران توانست با تولید این میزان به پله هشتم تولید فولاد جهان طی نیمه نخست سال جاری میلادی صعود کند. جایگاه پیشین ایران در تولید فولاد در سال‌های گذشته دهم بود که در ماه قبل (مه) به‌طور مشترک با ترکیه به رتبه نهم رسیده بود. این در حالی است که فولادسازان جهان از ابتدای ژانویه تا پایان ژوئن ۲۰۲۳ میلادی ۹۴۳ میلیون و ۹۰۰ هزار تن فولاد خام تولید کردند که این میزان حاکی از کاهش ۱.۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ میلادی است. این گزارش می‌افزاید: کره جنوبی با تولید ۳۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تن فولاد خام (افت ۱۰ درصدی)، آلمان با تولید ۱۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تن (افت ۵.۳ درصدی)، ایران با تولید ۱۶ میلیون و ۱۰۰ هزار تن (رشد ۴.۸ درصدی)، برزیل با تولید ۱۶ میلیون تن (افت ۸.۹ درصدی) و ترکیه با تولید ۱۵ میلیون و ۹۰۰ هزار تن (کاهش ۱۶.۳ درصدی) در رتبه‌های ششم تا دهم جهان جای گرفتند.

زنجان میزبان نمایشگاه صادرات ایران به روسیه

نمایشگاه صادرات ایران به روسیه به میزبانی زنجان برگزار می‌شود که زمینه‌ساز همکاری‌های بلندمدت و ارائه توانمندی‌های صادراتی استان به کشور مقصد است. مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان زنجان گفت: کالاهایی که در استان زنجان تولید می‌شود، مزیت رقابتی و نسبی خوبی دارد و باید در این نمایشگاه قابل ارائه و عرضه باشد. مجید گلشنی یادآور شد: این نمایشگاه برای تجمیع روسی برگزار می‌شود و باید افرادی را که در آن شرکت می‌کنند به سمت هدف‌ها و نیازهای مشتریان و تجمیع روس هدایت کنیم تا بتوانیم توانمندی‌های خودمان را به‌طور مؤثری عرضه کنیم. این مقام مسئول با بیان اینکه در سال گذشته شرکت‌های ایرانی در قالب ۱۲ فرصت نمایشگاهی در کشور روسیه حضور داشتند، ادامه داد: امسال به دنبال این هستیم جذب هیأت‌های مختلف تجاری را به کشور داشته باشیم و این مهم در قالب نمایشگاه صادرات به روسیه در زنجان میسر خواهد شد. نمایشگاه بین‌المللی صادرات به روسیه از ۱۸ تا ۲۱ مهرماه سال جاری در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی استان زنجان برگزار می‌شود.

صنعتی با چالش جدی‌تر روبرو نشود. از اوایل دهه ۷۰ و به منظور استفاده بهینه از ظرفیت‌های بالقوه مهندسی و ظرفیت‌های خالی تجهیزات تولیدی، مشارکت در ساخت و انجام پروژه‌های بزرگ کشور در زمینه نفت، گاز و انرژی در شرکت هیپکو آغاز شد. واحد تولیدی، صنعتی هیپکو در اوج پیشرفت و بالندگی در سال ۱۳۸۵ به دنبال سیاست‌های اصل ۴۴ با قیمتی بالغ بر ۲۴۰ میلیارد ریال به بخش خصوصی واگذار شد و سرمایه‌گذار جدید فعالیت خود را از سال ۱۳۸۶ آغاز کرد. مشکلات این واحد تولیدی یکسال بعد از خصوصی‌سازی و فروش ماشین‌آلات تولیدی آغاز شد اما به دلیل مراودات اقتصادی و مشکلات در واردات قطعات اولیه، نمود چندانی نداشت تا اینکه از سال ۱۳۹۲ مشکلات این واحد تولیدی نمایان شد.

ورود قوه قضائیه برای پایان بحران ملی
برخی از کارگران این کارخانه عظیم معتقدند که هیپکو یک شرکت ملی و صادر تخصصی است و دولت‌های قبل با خصوصی‌سازی غلط و عاقدانه این بلا و مشکلات فراوان را بر سر هیپکو آورده‌اند، لذا امیدواریم دولت سیزدهم با حمایت جدی از این شرکت وارد عمل شود و مبارزه جدی با مافیای واردات که در طول چند سال گذشته از عدم تولید در شرکت هیپکو به سودهای کلان و هنگفتی رسیده‌اند، انجام دهد. همچنین دخالت برخی احزاب سیاسی در امور هیپکو از دیگر مشکلاتی بود که در دولت گذشته با آن روبرو بودیم. کارگران این کارخانه در مورد احیای هیپکو عنوان کردند که در سال ۹۹ به دلیل اینکه کارگران پس از حدود پنج سال مبارزه طاقت فرسا به جهت حفظ و نجات کارخانه همگی خسته شده بودند و تعداد زیادی از کارگران در راهروهای دادگاه به‌لیل درست شدن پرونده‌های امنیتی در حال رفت و آمد بودند و دیگر آمیدی برای نجات هیپکو نبود، با ورود شخص آیت‌الله رئیسی، رئیس وقت قوه قضائیه به پرونده هیپکو و برگزاری جلسات متعدد تخصصی و برگزاری جلسه با سران قوا، تصویب کردند که شرکت هیپکو به ایمنی و حمایت به خصوص سازمان صنایع کوچک همکاری می‌کنند تا واحد



آیت‌الله رئیسی از زمان ریاست قوه قضائیه ساماندهی بحران اولین کارخانه ماشین‌آلات راه‌سازی ایران (هیپکو) را پیگیر بود و سرانجام در تابستان سال گذشته احیای این کارخانه ۵۰ ساله در دولت سیزدهم محقق شد



بحران ملی و بی‌تدبیری دولت گذشته در اولین کارخانه ماشین‌آلات راه‌سازی ایران پایان یافت

احیای هیپکو ۵۰ ساله در دولت رئیسی

تولید

کارخانه پرواروهای که در دولت گذشته به یک قدمی تعطیلی رسید در دولت سیزدهم و با حمایت‌های قاطع ابراهیم رئیسی ضمن احیای کامل، به رونق هم دست یافته و آخرین خبرها حکایت از آن دارد که تولید ۱۵ نوع ماشین‌آلات راه‌سازی و معدنی در هیپکو اراک کلید خورده است. کارخانه هیپکو که کارگزارش بیش از آنکه در کارخانه مشغول فعالیت باشند در خیابان‌ها و محوطه این کارخانه خواهان پرداخت حقوق و جلوگیری از تعطیلی آن بودند، این روزها با جدید در حال تولید برای تأمین بازار داخلی و صادرات به کشورهای همسایه هستند.

پاسخگویی نیاز کشور هستیم

مدیرعامل شرکت هیپکو اراک با بیان اینکه در سال جاری، تولید ۱۵ نوع ماشین‌آلات راه‌سازی و معدنی جدید در این واحد تولیدی کلید خورد، گفت: «برای تولید این ماشین‌آلات قراردادهای متعددی با شرکت‌ها و نهادهای بهره‌بردار منعقد شده است. همچنین علاوه بر تولید ماشین‌آلات و در راستای استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها، تولید بیش از ۱۰ پروژه صنعتی و سفارشی در خطوط تولید شرکت هیپکو فعال شده است. بدین جهت پروژه EPC (مهندسی، تأمین تجهیزات، اجرا) تجهیزات قند در فول و پروژه تولید تجهیزات زغال

سنگ طبعی از جمله این پروژه‌هاست که امید است با اجرای این برنامه‌ها در سال جاری، هیپکو موفق به کسب رکورد جدیدی شود.» علیرضا کاظمی افزود: «سال گذشته قرارداد تولید ۵۰ دستگاه ماشین‌آلات راه‌سازی با وزارت راه و شهرسازی منعقد شد که ۴۰ دستگاه در همان سال و ۱۰ دستگاه باقی‌مانده نیز در بهار امسال تولید و تحویل شد. این شرکت علاوه بر تولید ماشین‌آلات معدنی و راه‌سازی در امور پروژه‌های نیز فعالیت دارد و اکنون ساخت معازن شرکت قادر نصر رادر دستور کار دارد.» مدیرعامل شرکت هیپکو اراک با بیان اینکه این مجموعه توانایی تولید سالانه ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه ماشین‌آلات را دارد و پاسخگویی نیاز کشور است اما واردات ماشین‌آلات به واقع مشکلات زیادی را برای این شرکت ایجاد کرده است، گفت: «شرکت هیپکو علاوه بر توانایی ساخت از پتانسیل مهندسی بالا و خدمات پس از فروش نیز برخوردار است و تولیدات خود را متناسب با نیاز مشتری تولید می‌کند اما وارد کنندگان این پتانسیل را ندارند و بیشتر دستگاه‌ها و ماشین‌آلات وارداتی راندمان کافی ندارند و پس از مدتی به جرگه ماشین‌آلات از رده خارج می‌پیوندند.»

سیاست غلط و اگذاری

هیپکو به عنوان یکی از برندهای مطرح صنعت ماشین‌آلات راه‌سازی و راه‌سازی دنیا و ایران در سال ۱۳۵۱، با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در شهر صنعتی اراک در زمینی به وسعت ۹۰ هکتار با هدف مونتاژ ماشین‌آلات راه‌سازی تأسیس شد و در سال ۱۳۵۷ و با پیروزی انقلاب اسلامی

ایران، شرکت هیپکو تحت پوشش سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) قرار گرفت و از سال ۱۳۶۳ طرح توسعه هیپکو مطرح شد که پس از ۶ سال این طرح تحت لیسانس شرکت‌های لیبره آلمان و ولوو سوئد، تولید انواع لودر، بیل مکانیکی، بلدوزر و انواع غلتک وارد مراحل عملیاتی شد. در سال ۱۳۶۹ سالن ساخت به وسعت ۶۰ هزار مترمربع بهره‌برداری قرار گرفت و پیشرفته‌ترین ماشین‌آلات تولیدی در بخش‌های عملیات اولیه، جوشکاری سبک و سنگین، ماشین‌کاری سبک و سنگین و رنگ قطعات در فضای جدید، نصب و راه‌اندازی شد. تاریخ کارخانه هیپکو نشان می‌دهد که این مجموعه عظیم، سال‌ها در اوج بود و توانست بخش قابل توجهی از نیاز کشور را مرتفع کند اما به جهت اگذاری‌های اشتباه و سیاست‌های غلط، این کارخانه به سمت تعطیلی رفت. از سال ۹۸ و بعد از آنکه گلابه کارگران هیپکو رسانه‌ای شد، ابراهیم رئیسی به عنوان رئیس قوه قضائیه وارد این موضوع شد و مبحث واگذاری و تخلف‌های صورت گرفته را بررسی کرد. ورود ابراهیم رئیسی به این قضیه جلوی تعطیلی کامل کارخانه را گرفت و طی بخشنامه‌های ابلاغ شد که محصولات که در داخل کشور از جمله در هیپکو ساخته می‌شود به هیچ عنوان نباید از خارج وارد شود.

تدبیر قابل تأمل دولت سیزدهم

حسین فراهانی، کارشناس حوزه صنعت به «ایران» گفت: «دولت رئیسی به تولید و صنعتگر بهای زیادی می‌دهد و این امر یک فرصت مناسب برای فعالان



هیپکو اراک توانایی تولید سالانه ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه ماشین‌آلات را دارد و پاسخگویی نیاز کشور است اما واردات غیرمنطقی ماشین‌آلات خارجی مشکلات زیادی را برای این شرکت ایجاد کرده است

است، نتوانسته گره‌ای از مشکلات این صنعت باز کند و این واقعیت تلخی است که شورای رقابت باید آن را بپذیرد. یحیی ابراهیمی، اظهار داشت: مشاهده می‌کنیم با تصمیمات شورای رقابت اکنون شیوه‌ای در فروش خودرو حاکم شده که مردم دقیقاً نمی‌دانند محصول را در آینده با چه قیمتی تحویل خواهند گرفت؛ به بیان دیگر، قیمت کالای مورد نظر باید مشخص باشد و شناور بودن نرخ در فروش خودرو مورد تأیید نیست و می‌تواند به اعتماد عمومی جامعه آسیب بزند. نماینده مردم لرستان در مجلس شورای اسلامی بیان داشت: وقتی در معامله‌ای شفافیت وجود نداشته باشد، این معامله به صورت قانونی دارای ایراد است و به نظر می‌رسد تصمیمات اتخاذ شده برای فروش خودرو به مردم باید مورد بازنگری قرار گیرد.

ابهام بزرگ در قیمت نهایی

دیگر نماینده مجلس نیز در مورد تصمیم‌های شورای رقابت در حوزه خودرو معتقد است: مصوباتی که از گذشته تاکنون در این شورا تدوین شده

اقدامات زینبار شورای رقابت برای التهاب در بازار خودرو

بی‌توجهی به سیاست‌های کلی نظام

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان اینکه شورای رقابت با شیوه قیمت‌گذاری دستوری خود موجب عدم دسترسی مناسب و ناراضی مردم شده گفت: شورای رقابت به جای اینکه کارشناسی کند، بیشتر میل به سیاسی‌کاری دارد. علی‌رغم بیان داشت: شورای رقابت با هدف تسهیل فعالیت بخش خصوصی تشکیل شده، اما تاکنون مصوبه‌ها و تصمیم‌های این شورا کمکی به ساماندهی صنعت خودرو نکرده است. وی قیمت‌گذاری دستوری را یکی از ایرادهای وارده به شورای رقابت در صنعت خودرو عنوان کرد و گفت: هیچ وقت تعیین قیمت دستوری در صنعت خودرو کارساز نیست، شورای رقابت با تصمیمات اخیر خود به‌طور علنی اعلام می‌کند که یک خودرو با کیفیتی پایین با قیمتی مشخص عرضه شود و مشخص است که

این تصمیم هیچ اثر مثبتی در بازار و تولید نخواهد داشت. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس افزود: بنابراین شورای رقابت باید واقعیت‌های جامعه را بپذیرد و منطبق با سیاست‌های کلی نظام و اسناد بالادست تصمیم‌گیری کند.

چالش تصمیم‌های خلق الساعه

عضو کمیسیون آموزش مجلس هم بر این باور است که قیمت‌گذاری دستوری در حوزه خودرو معضل بزرگی است که باید هر چه سریع‌تر تعیین تکلیف شود. نقلیچ شادمهر در مورد مصوبه‌های شورای رقابت در حوزه خودرو اظهار داشت: قیمت‌گذاری دستوری اقدامی خودسرانه و مورد بحث است که باید با ارائه راهکار این موضوع به سرانجام برسد. شادمهر بیان داشت: دولت باید این مسأله را حل و بتواند با ارائه راهکارهای کارشناسی شده این بخش را مدیریت

مشکل شرعی، حقوقی و منطقی
عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس نیز چگونگی تصمیم‌گیری شورای رقابت و فروش خودرو در کشور را طنز تاریخی می‌خواند و می‌گوید: این مدل از لحاظ منطقی، قانونی و شرعی اشکال دارد و باید متوقف شود. جلیل رحیمی جهان‌آبادی در مورد شیوه انتخاب شده و تصمیمات شورای رقابت برای فروش خودرو افزود: در این طرح معامله‌های منعقد می‌شود، بدون اینکه قیمت، رنگ و زمان تحویل خودرو به صورت دقیق مشخص باشد، این طنز تاریخی است و به لحاظ قانونی و شرعی مشکل دارد. رحیمی جهان‌آبادی تصریح کرد: این چه سبک مدیریت بازار خودرو است که شما ثبت نام کنید، پول را بدهید و قیمت خودرو در زمان تحویل مشخص نباشد؛ این مدل معامله مشکل شرعی، حقوقی و منطقی دارد.