

ضرورت تقویت بُعد دانش بنیان در عرصه تولید کشور

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: در راستای توجه به منویات مقام معظم رهبری، به‌روزرسانی خطوط تولید و تقویت بُعد دانش بنیان در عرصه تولید کشور ضروری است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، «سیدصولت مرتضوی» در ادامه بازدیدهای میدانی خود از مجموعه‌های تولیدی و دیدار با کارگران با همراهی جمعی از مدیران و معاونین وزارتخانه‌از شرکت کاشی و سرامیک سعدی در تهران بازدید کرد. مرتضوی با حضور در بخش‌های مختلف و خط تولید این کارخانه با کارگران و کارکنان آن از نزدیک دیدار کرد. وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی بازدید از کارخانجات و حضور در جمع فعالان عرصه تولید کشور را امیدبخش عنوان کرد و گفت: این مهم در راستای تأکیدات مقام معظم رهبری برای رشد تولید و انجام وظایف دولت در خصوص مانع‌زدایی از تولید کشور دنبال می‌شود. وی با تأکید بر اینکه در بازدید از کارخانه کاشی و سرامیک سعدی، توسعه مبتنی بر دانش و افزایش اشتغال جوانان دنبال شده بود، افزود: به‌روزرسانی خطوط تولید و تقویت بُعد دانش بنیان در عرصه تولید کشور حیاتی است. مرتضوی همچنین در پاسخ به سؤالی در خصوص حق مسکن کارگری، گفت: با موافقت و تصویب هیأت وزیران مبلغ کمک هزینه مسکن کارگران در سال جاری ۹۰۰ هزار تومان شد که از فروردین ماه امسال باید به کارگران پرداخت شود. وزیر کار اظهار داشت: سال گذشته مبلغ حق مسکن کارگران از سوی شورای عالی کار ۶۵۰ هزار تومان تعیین نشده بود که برای سال امسال ۲۵۰ هزار تومان افزایش پیدا کرد و هیأت دولت مصوبه پیشنهادی شورای عالی کار را بی‌کم و کاست و بدون تأخیر به تصویب رساند. وی با بیان این‌که سرمایه انسانی موتور محرک اقتصاد است، افزود: نیروی انسانی توانمند چرخ تولید را در کشور به گردش درمی‌آورد و بر همین اساس هر اقدامی که انگیزه نیروی انسانی را برای کار و فعالیت کاهش دهد، مانعی برای تولید به شمار می‌رود.

رشد ۵۰ درصدی تولید داخلی واگن‌باری در ۱۴۰۱

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر لزوم افزایش رشد تولید و استفاده از توان داخلی اعلام کرد: تولید ۱۰۸۱ دستگاه انواع واگن باری در سال ۱۴۰۰، ۱۵۹۸ واگن باری با توان و تولید داخل در کشور در سال ۱۴۰۱ رسید که رشد حدود ۵۰ درصدی را نشان می‌دهد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، «مهرداد بذریاش» در نشست با مدیران بخش خصوصی حوزه راه آهن با اشاره به شعار سال و لزوم توجه جدی به مهارت‌ورم و رشد تولید، تصریح کرد: برنامه وزارت راه و شهرسازی حمایت از تولید داخلی برای توسعه ناگان و تکمیل کریدورهای ریلی است که با اولویت استفاده از توان داخلی انجام خواهد شد. وی ادامه داد: ظرفیت تولید و نوسازی ناوگان باری از ۱۰۸۱ واگن باری در سال ۱۴۰۰ به ۱۵۹۸ واگن باری در سال ۱۴۰۱ رسید که این افزایش با استفاده از توان بخش خصوصی و تولید داخل صورت گرفته است و این روند در ۱۴۰۲ نیز ادامه خواهد یافت. بذریاش به برگزاری نشست دیگری با تولید کنندگان لکوموتیو در روز گذشته اشاره و بیان کرد: از حداکثر توان داخلی برای نوسازی و توسعه ناوگان ریلی استفاده می‌شود اما متناسب با توسعه زیرساخت‌ها و شبکه ریلی نیاز مضاعف به ناوگان جدید خواهد بود که برنامه جامعی برای تأمین ناوگان مد نظر قرار دارد. وی تصریح کرد: در سال ۱۴۰۲ برنامه مفصلی برای نوسازی ناوگان حمل و نقل و به ویژه بخش ریلی در حوزه واگن های باری، مسافری و لکوموتیو در نظر گرفته شده است.

نیازی به واردات گندم برای تأمین نان نداریم

رئیس بنیاد ملی گندمکاران گفت: با استمرار شرایط مساعد بارش و اصلاح قیمت خرید، نیازی به واردات گندم نخواهیم داشت. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عطالله هاشمی گفت: هم اکنون گندم از استان های سیستان و بلوچستان و بو شهر در حال برداشت است. به گفته او، با استمرار شرایط مساعد پیش بینی می شود که تولید گندم به ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار تن تا ۱۱ میلیون تن برسد. هاشمی ادامه داد: با اصلاح قیمت خرید تضمینی پیش بینی می شود که میزان خرید تضمینی گندم به مرز ۸ میلیون تن برسد. رئیس بنیاد ملی گندمکاران گفت: با اعلام قیمت مناسب خرید و شرایط مساعد خرید پیش بینی می شود که نیازی به واردات گندم نداشته باشیم و همواره در تأمین نان گندم خودکفا خواهیم شد.



عکس: هدی کشانیان

فرصت ها و تهدیدهای کسب وکار دریایی در سال ۱۴۰۲ از نگاه مسعود پل مه

عدم همراهی دولت با حوزه کسب وکار دریایی

تهدید می شود و به طور قطع باعث آسیب بسیار جدی می گردد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره چالش های آموزش فعلی منابع انسانی درمجاور اذعان داشت: به این موضوع باید توجه کنیم که تا به امروز آنچه که به عنوان آموزش حتی در انجمن وجود داشته، سبک و سیاق سنتی داشته که شمایل آن را تغییر دادیم ولی درعین حال دارای همان ریشه سنتی بوده و نگاهی که منتهی به گواهینامه شایستگی برای ثبت شرکت می باشد، داشته است. ولی تا به امروز کسی نیامده فکر کند وقتی شرکت ثبت شد، بعد از آن چه اتفاقی می افتد؟ آیا برای آن موقع ما تدارکی در چرخه کار دیده ایم یا خیر؟ پل مه درباره کم و کیف برنامه های آموزشی منابع انسانی حوزه دریا و بندر اظهار نمود: بسیاری از آموزش هایی که الان موجود هست نگاه تجاری کشتی پایه ندارد؛ عمده فعالیت هایی که در دریا متمرکز شده مبتنی بر فعالیت کانتینری است. در حالی که بیشترین حجم فعالیت تجاری دریایی ما کالاهای فله خشک و فله مایع هستند و اساسا فعالیت در این حوزه مبتنی بر مدیریت کشتی است.

وی با اشاره به مشکلات و تهدیدات بربرکی و چارترینگ دریایی در کشور گوشزد نمود: ما در خصوص بربرکی یا چارترینگ نقطه ضعف بسیار بزرگی در کشور داریم که تا به امروز خود ما هم نتوانستیم آنطور که شایسته امر و کشور ما می باشد به این موضوع بپردازیم.

پل مه در ادامه افزود: در نتیجه وقتی می بینیم در سال ده ها میلیون و بعضا چندصد میلیون تن کالا به کشور ما توسط کشتی های خارجی وارد می شود و بیش از ۹۵ درصد این کشتنی ها توسط بروکرهای خارجی تدارک دیده می شود و عملیات چارترینگ آن منتهی به قراردادهای یکطرفه می شود، به مفهوم این است که ما از محل این عملیات عظیم و بسیط یک سنت/ یک ریال درآمد نداریم. درحالیکه افراد بسیار شایسته ای در این حوزه داریم. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در پایان گفت: هرچند شرکت های بسیار محدود و معدود و کمتر از انگشتان دو دست در ایران وجود دارند که چنین فعالیتی را با محوریت کشور خودمان انجام می دهند، ولی ضرورت دارد ما توانمندی هایی را برای مدیریت های اجاره کشتنی که تأمین کننده بسیاری از اقلام پروژه مایحتاجی که تحت عنوان کالاهای اساسی مدیریت می شوند را در کشور وجود بیاوریم.

آشیل اقتصاد کشور شناخته می شود و تنها مفر نجات کشور از تهدیدات تحریمی بوده است. لذا با این وزن بسنسیار بالا، ما از خلأ آموزشی درحوزه مدیریت دریایی و بندری در رنج هستیم و آن بخش آموزش موجود نیز با رویکردهای دولتی هدایت می شود.

وی درخصوص کیفیت مباحث آموزشی از سوی دولت گفت: واقعیت این است که شقوق مختلف دولتی مبحث آموزش را بر اساس تصورات و نگاه های دولتی خودشان پیش می برند. هرچند که ما اعتقاد داریم آموزش های موجود، آموزش های حداقلی هستند ولی کاربردی نیستند. به مفهوم واقع اگر کسی این آموزش ها را طی کند نمی تواند در عرصه کسب وکار قابلیت لازم برای مدیریت اجرایی را به دست بیاورد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره اهداف آموزشی سال ۱۴۰۲ تأکید نمود: روی این اصل یکی از اهداف ما این است که بتوانیم درسال ۱۴۰۲ آموزش های کاربردی که از افراد، مدیر اجرایی بسازند را تدارک ببینیم. علیرغم اینکه مشکلات متعدد داخلی و خارجی به عنوان موانع بازدارنده بوده، سعی ما بر این است که بتوانیم جهانی نگاه کنیم و ایرانی عمل کنیم. به واقع الگویی را بار رویکرد و تجارت بین المللی در کشور بوجود بیاوریم؛ هرچند امکان اینکه ارتباط آموزشی به شیوه رسمی را از ما سلب می کنند بتوانیم در ایران این قاعده را اجرا کنیم.

پل مه درباره اهمیت نقش سرمایه های انسانی پیشکسوت و باسابقه دریایی و بندری افزود: طبیعی است که با شکل گیری چنین چیزی ما امکان انتقال تجارت را در اشکال مختلف به نیروهای جوان بسی تجربه، به صورت آکادمیکی بدست می آوریم و این سرمایه عظیم تحت قالب پیشکسوتان و ستون های اصلی این حوزه کسب وکاری را قدر شناخته و علم و دانش آنان را مستند و مظلومی می نماییم. متأسفانه این مهم تاکنون اتفاق نیفتاده است و اگر نتوان آنچه که در صندوقه تجارت و تخصص وجود آمده در پیشکسوتان به دیگری به ودیعه سپرده شود، این شجره ابر خواهد ماند.

وی درباره مهاجرت نخبگان این صنعت هشدار داد: ازطرفی مشکلات اقتصادی که باعث می شود که افراد را به خارج از ایران گسیل کند؛ به مفهوم اینکه جلای وطن بکنند، همه این ها مخاطراتی است که نیازمند توجه جدی به این نقیصه است که اگر از دید نظام دورنگهداشته شود، تبدیل به یک

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره چالش ها و مشکلات عمده کسب و کار دریایی در سال ۱۴۰۲ گفت: چیزی که باید برای سال جدید در نظر بگیریم تلاش مضاعف برای به ثمر رسیدن اهدافی است که سال‌هاست تحقق آن دچار چالش شده است. بخشی از اهداف ما مشکلاتی است که حوزه کسب وکارمان با آن درگیر است و حاصل عدم همراهی دولت یا عدم شناخت متناسب با فعالیت‌های حوزه کسب و کاری و اقتضانات زمانی مرتبط با فعالیت ماست؛ به واقع عدم امکان تطابق نیازهایی که بخش خصوصی و دولتی برای ایجاد تعامل داشته‌اند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود پل مه درباره مهمترین چالش‌بخش خصوصی به سی نیز اظهار داشت: می‌توانم یکی از چالش‌های بخش خصوصی را منابع انسانی بیان کنم. منابع انسانی همچنان که برای ما یک فرصت هست، از سویی یک تهدید بالفعل است؛ یعنی دیگر از آن چرخه بالقوه بودن خارج گشته است.

وی خاطر نشان ساخت: بواسطه مشکلاتی که درحوزه بین المللی حاصل از تحریم داریم، بسیاری از ارتباطات ما تحت تأثیر محدودیت‌های تحریمی قرار گرفته؛ از جمله اینکه از طریق بیمکو نتوانستیم امکانات آموزشی را برای اعضاء انجمن بدست بیاوریم و نیز اینترنت‌انکو همان قاعده‌است. اخیرا نیز هم موضوع آموزشی را با فوناسپا داشتیم که تحت تأثیر این موضوع قرار گرفته است و البته از تمام ظرفیت های ممکن بین المللی برای رفع این موانع بهره خواهیم جست. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره تهدیدات منابع انسانی کارآمد در حوزه دریایی و بندری بیان نمود: خوف این می رود اگر نتوانیم منابع انسانی مان را به علوم روز مجهز بکنیم؛ علم و آگاهی را نتوانیم توسعه و نشر بدهیم و آسیب پذیری های ما بیش از آن چیزی که الان هست، شکل بگیرد و درنهایت به اقتصاد کشور و جامعه جوانی که بسیار متمایل برای حضور در این حوزه کسب و کاری هستند، آسیب بزند.

پل مه درباره وضعیت نابسامان آموزش منابع انسانی دریا محور اظهار داشت: در کنار همه این موضوعات، حاکمیت حداکثری دولت در تمام شقوق آموزشی محیط کسب وکار را سخت تر کرده است. بیش از ۹۰درصد تجارت خارجی کشور دریابرد می باشد. حمل و نقل دریایی پاشسنه

عزم ایران و چین برای توسعه

روابط و رفع موانع

رییس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین از راه‌اندازی پارک لجستیکی در سرخس برای توسعه کریدور شرقی – غربی خبر داد و گفت: ایران و چین توافقات بسیاری را مبنی بر توسعه روابط به امضا رساندند که با توجه به عزم

دولت‌ها برای رفع موانع روزهای بهتری برای توسعه تجارت و اقتصاد دو کشور پیش رو خواهیم داشت. به گزارش اقتصادسراسرآمد،مجدرضا حریری اظهار داشت: در حوزه محصولات کشاورزی پس از مذاکرات فراوان، شناسنامه تولید و توزیع تعریف و مقرر شد تا تولیدکنندگان بر اساس استانداردهای تعیین شده محصولات خود را برای صادرات آماده کنند به عنوان مثال زعفران در چین به عنوان دارو مصرف می‌شود که مقررات بهداشتی سختگیرانه‌ای را نیز برای آن در نظر دارد، اما با انتقال این محصول به بخش مواد غذایی نتوانستیم تسهیل گیری بیشتری در این بخش برای صادرات مستقیم زعفران ایجاد کنیم.

ایران توانست سهم زیادی از بازار روسیه را تصاحب کند

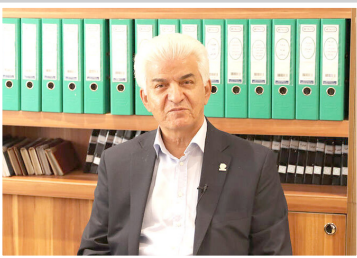


قائم مقام دبیرکل خانه صمت خاطر نشان کرد: روسیه نمی‌تواند در شرایط جنگی خود را محدود به کریدور دریای سیاه کند؛ به نظر می‌رسد که امنیت حمل و نقل این کشور از این مسیر به‌دست نمی‌آید از این‌رو آنها به دنبال مسیرهای جایگزین برای انتقال کالاهای خود به مقاصد تجاری شان هستند و از قدیم ایران یک مسیر آرمانی و آرزوی روسیه برای دستیابی به آبهای گرم و آزاد بود. به گزارش اقتصادسراسرآمد،آرمان خالقی در واکنش به خبر تبدیل شدن ایران به کانونی برای حمل و نقل غلات صادراتی روسیه، گفت: مسیر دریایی بدون واسطه کشورهای دیگر، بین ایران

و روسیه وجود دارد و روس‌ها می‌توانند کالاهای ترانزیتی خود را با کشتی به بندرهای انزلی، امیرآباد و منتقل کنند و از آنجایی‌که بندر انزلی به ریل نزدیک شده است و این امکان وجود دارد که مستقیم کالاهای از طریق خطوط ریلی حمل و به بندر جنوبی ایران منتقل و از آنجا به سایر مقاصد صادراتی روس‌ها ارسال شوند. وی این مسیر را جایگزینی مناسب برای روسیه در شرایط تحریم معرفی کرد و افزود: روسیه نمی‌تواند در شرایط جنگی خود را محدود به کریدور دریای سیاه کند؛ به نظر می‌رسد که امنیت حمل و نقل این کشور از این مسیر به‌دست نمی‌آید از این‌رو آنها به دنبال مسیرهای جایگزین برای انتقال کالاهای خود به مقاصد تجاری شان هستند. خالقی با بیان اینکه ایران نتوانست سهم قابل توجهی از بازار روسیه را تصاحب کند، افزود: حجم صادرات ایران به روسیه با عقد پیمان اوراسیا و ... نتوانست تغییر قابل توجهی پیدا کند و رسیدن تجار ایرانی به حق خود در بازار روسیه نیازمند زمان است چراکه ما هنوز ادبیات کار کردن با روس‌ها را یاد نگرفته‌یم به این معنا که هنوز به استانداردها، ذائقه بازار، نحوه بسته‌بندی و مورد نظر آنها دست پیدا نکردیم. همچنین سازوکار جابه جایی و تبادل پول، بین دو کشور تعریف نشده است این در حالیست که ایران و روسیه تحریم‌اند اما هنوز نتوانستند یک خط مطمئن تبادل پول برای خود ایجاد کنند

تعدیل قیمت کارخانه‌ای خودرو سبب رشد تولید

و کاهش قیمت‌های بازار می شود



رئیس هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور گفت: تعدیل قیمت کارخانه‌ای خودروها سبب رشد تولید و کاهش ۲۰ تا ۳۰درصدی قیمت‌ها در بازار خواهد شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا نجفی منش با اشاره به نام گذاری سال ۱۴۰۲ به عنوان مهار تورم و رشد تولید، افزود: تعدیل قیمت خودرو به هر دو هدف به طور مستقیم کمک می‌کند یعنی اصلاح قیمت خودرو باعث کاهش ۲۰ تا ۳۰درصد قیمت بازار شده و به کاهش تورم بازار کمک می‌کند، از سوی دیگر توقف زیان تولید خودرو سازان، زمینه افزایش میزان تولید را فراهم می‌کند که این موضوع نیز خود منجر به کاهش تورم هم برای خودرو ساز و قطعه ساز و هم مصرف کننده می‌شود، در این میان دولت نیز از افزایش میزان تولید منتفع خواهد شد. وی با بیان این که تنها گروهی که قطعا برای افزایش قیمت کارخانه‌ای زبان خواهند دید دلالت و رانت خواران هستند که از اختلاف بالای قیمت کارخانه و بازار در طول یک سال نتوانسته اند ۲۵۰ هزار میلیارد تومان درآمد کسب کنند، گفت: اصلاح قیمت خودرو حرکتی شجاعانه است که اگر به درستی تبیین شده و مزایای آن برای جامعه بازگو شود، می‌تواند سبب ایجاد آرامش در بازار و تأمین منافع همه ذینفعان شود. نجفی منش با اشاره به برخی انتقادات غیر کارشناسی ناشی از افزایش قیمت کارخانه‌ای توسط برخی که منافعهشان به خطر افتاده افزود: ممکن است در این مسیر برخی افراد که از اختلاف قیمت بازار و کارخانه منتفع می‌شوند، به استناد به فرمایشات مقام معظم رهبری در شعار سال و ضرورت مهار تورم، دست به اقدامات تخریبی بزنند، اما اصلاح قیمت‌ها در نهایت باعث کاهش تورم و ایجاد آرامش در بازار خودرو خواهد شد. وی عرضه خودروهایی که تاکنون توسط برخی خریداران نگه داری شده و در انتظار افزایش بیش‌تر قیمت در بازار است را از دیگر دستاوردهای اصلاح قیمت‌های کارخانه‌ای دانست و گفت: هزاران خودرو در پارکینگ مشتریان متوقف شده و در انتظار افزایش قیمت است و اگر قیمت کارخانه‌ای تعدیل شده و عرضه توسط تولیدکنندگان نیز افزایش یابد.