

یادداشت

توسعه سبز پسابر جام



مستوره اشراقی
پژوه‌هشگر اقتصاد

● هم‌زمان با اجرائی‌شدن برنامه جامع اقدام مشترک با «برجام»، مسائل متفاوتی مطرح شد. از آنجا که تحریم‌ها چرخه اقتصادی کشور را به معادلاتی چندین‌مجهولی و حل‌نشدنی تبدیل کرده بودند با آغاز دوره پسابرجام و رفع تحریم‌ها، امیدهای تازه‌ای در دل مردم جان گرفت. انتظار می‌رفت پس از مسائل سیاسی، مهم‌ترین بخش این گشایش‌ها در حوزه اقتصاد اتفاق بیفتد. تحولاتی که دامنه وسیعی از رفع تدریجی تحریم‌ها، ارتباط‌های جهانی بانکی، تحولات ارز و ارتباط‌های بازرگانی به معنی عام و بازرگاشی پنجره‌های ایران به سوی تجارت جهانی را به طور خاص شامل می‌شد. انتظارتی که تا امروز خوب پیش رفته است و ما را بر آن می‌دارد که بررسی دقیق‌تری در مهم‌ترین اتفاق دهه اخیر کشورمان داشته باشیم.

بایسد بگویم برجام دستاوردهای درخور تأملی داشته است، نخست ابتکار کلیدخوردن مراحل الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی (WTO)، هم‌زمان با اجرائی‌شدن برجام که با پیشنهاد‌های خوب همکاری در این راستا از سوی اعضای برجسته این سازمان، ازجمله اتحادیه اروپا مواجه شده است و در صورت کسب توفیقات بیشتر بهیقین آینده اقتصادی ایران را دگرگون خواهد کرد و دیگری، تحول شگفت‌انگیزی که در عرصه همکاری‌های بازرگانی در حال شکل‌گیری است. سیل بی‌امان هیات‌های تجاری به سوی ایران و منعقدشدن قراردادهای حائز اهمیتی که روزانه بر تعداد آنها افزوده می‌شود، حساسیت شرایط کنونی اقتصاد ایران را دوچندان می‌کند.

با این مقدمه، به بررسی اجمالی قراردادهای در شرف اجرای ایران با کمپانی‌های نامدار خودروسازی جهان می‌پردازیم. حضور پرظمطراق شرکت‌های خودروسازی مانند پژو، رنو، بنز و بی‌امو و خیلی‌های دیگر را که در صیف قراردادهای سرمایه‌گذاری مستقیم یا همکاری‌های اقتصادی با خودروسازان ایرانی قرار دارند، از دو وجه می‌توان بررسی کرد. از دید کشورهای طرف قرارداد، بدیهی است که ایران بازاری هفتادچندمیلیونی با سلیقه‌ای در سطح استانداردهای بین‌المللی است که در کنار نیروی کار آماده و متخصص، بدون نیاز به مطالعه می‌تواند بازار هدف خوبی باشد و ازهمین‌رو است که پس از برجام، این کشورها بی‌درنگ هیات‌هایشان را به سوی کشورمان سرازیر کردند. از سوی دیگر، تئوری‌های اقتصادی سنتی، مهر تأیید مجددی هستند بر تمرکز کارخانه‌های خودروسازی در کشورهایی که به عوامل تولید دسترسی دارند و در کنار مزیت نیروی کار، مدیران با انگیزه و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی دارند و البته مزیت نزدیکی به مصرف‌کننده نهایی هم‌واره مدنظرشان بوده است. از این منظر، موقعیت ایران در آسیا و نزدیکی به دیگر کشورهایی که مسیر توسعه مشابهی را در این صنعت طی کرده‌اند و می‌توانند منابع در دسترس در زمینه قطعات خودرو برای یکدیگر باشند نیز مطرح است. اما انعقاد این همکاری‌ها از سوی ایران، ضمن توجیه‌های اقتصادی که در راستای ارتقای صنعت خودرو و امکان رقابت و حضور در بازارهای جهانی است، بی‌نیاز از تحقیق و بررسی هم نیست. فراموش نمی‌کنیم رعایت محیط زیست باید اولویت صنعت خودرو باشد و این‌گونه است که از سوی رسانه‌ها «پسابرجام فرصتی برای رفع بحران‌های زیست‌محیطی» قلمداد می‌شود و مزیت‌های پسابرجام بسیاری از دوستداران محیط زیست را به رفغ بحران‌های این حوزه امیدوار کرده است. از دید بسیاری، پسابرجام فرصت ویژه‌ای برای حفاظت در ست از زیست‌بوم، برطرف‌کردن چالش‌ها و دستیابی به فناوری‌های زیست‌محیطی روز دنیاست، اما نباید فراموش کنیم اجرای پروژه‌هایی مانند احداث کارخانه و توسعه صنایع، مستلزم بررسی استعداد طبیعی هر سرزمین برای توسعه مورد نظر است. محیط زیست به دلیل دخالت سودجویانه انسان دستخوش بحران است. بر اثر فعالیت‌های انسان آلاینده‌های زیادی در محیط زیست ایجاد می‌شود و بر اثر مخرب می‌گذارد.

ازاین‌میان، آلودگی‌های صنعتی که ممکن است فیزیکی، شیمیایی یا بیولوژیکی باشند، خطرات بیشتری دارند. مطالعات نشان می‌دهند دو روش می‌تواند به عنوان روش‌های مقایله با آلودگی‌های صنعتی مطرح شوند؛ نخست، کنترل آلودگی صنایع قبل از تخلیه آنها در محیط زیست و دوم کنترل آلودگی‌ها بعد از ورود آلودگی به محیط زیست است که به نظر می‌رسد اکنون که ما در مرحله آغازین این حرکت‌های صنعتی به سر می‌بریم، بهتر است از روش نخست بهره برده و پیش‌بینی‌های لازم دراین‌باره را لحاظ کنیم. در این راستا انجام مطالعات ارزیابی اثرات محیط زیستی، ازجمله روش‌های مطلوب و در جهت حصول به اهداف توسعه‌یابدار است؛ برای مثال ارزیابی اثرات محیط زیستی راه‌اندازی یک کارخانه خودروسازی جدید و در یک منطقه جدید و روند ارزیابی توان اکولوژیکی منطقه، می‌تواند به عنوان یک ابزار برنامه‌ریزی برای نیل به اهداف اجرای یک پروژه در راستای قوانین و مقررات محیط زیستی به کار گرفته شود.

اقتصاد

عسگر اولادی از عدم گشایش «ال سی» توسط ۲ کشور دوست خبر می دهد

روابط بانکی ایران و چین در حد «مؤسسه»



خود را با استانداردهای بین‌المللی تطابق نداده‌اند. بانک‌های ما باید با رعایت استانداردهای بین‌المللی، زمینه را برای ایجاد رابطه کارگزاری و گشایش ال‌سی به وجود بیاورند. تا جایی که من می‌دانم، فقط دو بانک دولتی ما توانسته‌اند خودشان را با استانداردها تطابق دهند که اینها هم در چین شعبه ندارند.

❖ اگر بانک‌های ایرانی خود را با استانداردهای جهانی تطبیق دهند، آیا باید با کالودنگ رابطه برقرار کنند یا بانک‌های دیگری هم برای ایجاد روابط کارگزاری مجاز خواهند بود؟

دو بانک دیگر به نام‌های چینیا کانسترکشن بانک (بانک سازندگی چین) و اگری کالچر بانک (بانک کشاورزی چین) هم قرار است به بانک‌های برقرارکننده رابطه کارگزاری اضافه شوند. این کار ظرف ۱۰ تا ۱۵ روز آینده انجام می‌شود و از ابتدای ماه ژوئن با سه بانک چینی رابطه کارگزاری خواهیم داشت. این دو بانک هم اضافه می‌شوند تا بانک‌های خصوصی ما بتوانند با آنها در تماس باشند و رابطه کارگزاری برقرار کنند.

❖ آیا با اضافه‌شدن این دو بانک، گشایش ال‌سی امکان‌پذیر می‌شود؟
بله این امکان مهیا می‌شود؛ اما هنوز اسم بانک‌هایی که این دو بانک با آنها رابطه برقرار خواهند کرد را اعلام نکرده‌اند. فعلا چند بانک خصوصی ایران تقلا می‌کنند مشکلاتشان را حل کنند که جزء این فهرست قرار بگیرند.

❖ حالا چند بانک جزء این فهرست هستند؟

فعلا فقط ملی و سیه با پشتوانه دولت و تضمینی که نزد بانک مرکزی دارند واجد شرایط برقراری رابطه کارگزاری هستند. اما بانک‌های دیگر تضمین کافی نزد بانک مرکزی ندارند و باید خودشان را با استانداردهای بین‌المللی تطبیق دهند تا چینی‌ها آنها را بپذیرند.

❖ آیا این امکان نبود که منابع بانک مرکزی در چین پشتوانه بانک‌های ایرانی باشد تا بانک‌های چینی با آنها رابطه کارگزاری برقرار کنند؟

منابعی که ایران در چین دارد، برای پشتوانه فاینانس استفاده می‌شود. حالا هم پشتوانه فاینانس‌هایی که برای پروژه‌های بزرگ و صنعتی کشور انجام می‌شود از همین محل است. یعنی بخشی از این منابع در چین مسدود می‌شود و تا دو، سه‌برابر آن را در قالب فاینانس به ایران می‌دهند. به‌عبارتی آن پشتوانه فاینانس است و نمی‌توانیم برای کار دیگری از آن استفاده کنیم. گذشته از این، برقراری روابط کارگزاری و گشایش ال‌سی شرایط دیگری دارد که فعلا مهیا نیست و پیش از مهیاشدن این شرایط هم بانک‌های خارجی حاضر نمی‌شوند با بانک‌های ما کار کنند.

❖ با بانک‌های روسیه هم همین حالت است؟

شرق؛ توافق هسته‌ای هم نتوانست در تجارت ایران با چین و روسیه گشایشی ایجاد کند. گرچه در دوره تحریم با وجود محدودیت‌های سنگین در رابطه اقتصادی ایران با محیط بین‌الملل، رابطه با بلوک شرق، به‌ویژه چین و روسیه ساده‌تر به نظر می‌رسید، اما حالا به نظر می‌رسد با وجود رفع تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی برای اقتصاد ایران، هنوز گشایشی در این حوزه رخ نداده است و روال دوران تحریم ادامه دارد. حالا بانک‌های اروپایی از برقراری رابطه کارگزاری با بانک‌های ایران سر‌بازی‌زنند و بانک‌های چینی و روسی هم اشتیاقی برای حل معضل بانکی ایران نشان نداده‌اند تا رابطه ایران با این کشورها و به‌ویژه چین که عنوان شریک اول تجاری ایران را یدک می‌کشد، تفاوتی با دوران تحریم پیدا کند. به گفته اسدالله عسگراولادی، رئیس اتاق‌های مشترک بازرگانی ایران و چین و ایران و روسیه، ایران در هر کدام از این کشورها تنها با یک بانک رابطه دارد و البته این رابطه به‌گونه‌ای نیست که امکان گشایش ال‌سی را فراهم کرده باشد. به گفته او، در غیاب رابطه کارگزاری بانک‌های ایرانی و بانک‌های چین، بخشی از پول مورد نیاز برای تجارت با این کشور، از محل منابع بانک مرکزی در این کشور تأمین می‌شود. اما هنوز هم بخشی از آن با استفاده از شیوه‌های دورزدن تحریم به این کشور منتقل می‌شود و دراین‌میان میزان کلهبرداری‌های دلالت دو کشور هم چشمگیر است. آن‌گونه که عسگراولادی به «شرق» می‌گوید، قرار است به‌زودی سازوکاری برای برقراری رابطه کارگزاری بین بانک‌های ایران و چین اندیشیده شود. اما به نظر نمی‌رسد پیش از مطابقت‌یافتن بانک‌های ایرانی با استانداردهای بین‌المللی، گشایش حاصل شود.

❖ در شرایط فعلی روابط بانکی ما با کشور چین به چه صورتی است؟
فعلا طبق قزاقی که با دولت چین داریم، روابط کارگزاری ما با یک بانک چینی به نام کالودنگ که در حقیقت بانک نیست بلکه یک مؤسسه مالی و صندوق قرض‌الحسنه بزرگ محسوب می‌شود، برقرار است و به این صورت با آن کار می‌کنیم که منابع حاصل از فروش نفت، میعانات گازی و محصولات پتروشیمی به حساب بانک مرکزی ایران نزد کالودنگ واریز می‌شود و از این محل برای واردات با پشتیبانی فاینانس‌ها استفاده می‌کنیم.

❖ یعنی فقط دولت می‌تواند با کالودنگ کار کند؟

بقیه هم می‌توانند کار کنند منتها هرکسی متقاضی استفاده از خدمات آن باشند، ابتدا باید حسابی نزد این مؤسسه باز کند. البته از این حساب فقط برای انجام فعالیت اقتصادی با چین می‌توان استفاده کرد چراکه این مؤسسه نقل‌وانتقال پول به خارج از چین را انجام نمی‌دهد و پولی که آنجا باشد فقط برای واردات کالا از چین به ایران استفاده می‌شود.

❖ امکان گشایش ال‌سی با بانک‌های چینی مهیاست؟

گشایش ال‌سی هنوز برقرار نشده اما تلاش می‌شود در آینده نزدیک برقرار شود.

❖ حتی با کالودنگ هم برقرار نیست؟

درساره کالودنگ، اگر دولت ما با آن کار کند که احتیاجی به ال‌سی ندارد، اما اگر بخش خصوصی بخواهد کار و احتیاج به ال‌سی پیدا کند، فعلا مقدور نیست. البته سوئیفت باز شده و مشکلی از این نظر وجود ندارد، اما در فرایند گشایش ال‌سی، تا حدودی بانک‌های ما مقصر هستند نه آنها. بانک‌های ما

حق بیمه شخص ثالث سالانه خودروها اعلام شد

شرق؛ جدول حداکثر حق بیمه سالانه اجباری شخص ثالث انواع خودرو در سال ۹۵ از سوی بیمه مرکزی جمهوری اسلامی منتشر شد.
به گزارش تارنمای بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، حداکثر حق بیمه سالانه بیمه اجباری شخص ثالث و بیمه حوادث راننده، انواع وسایل نقلیه در سال ۱۳۹۵ با اعمال تخفیف داوطلبانه صنعت بیمه برای تعهدات بدنی (دیه) به مبلغ دومیلیارد و ۵۳۳ میلیون و ۳۰۰ هزارریال و تعهدات مالی به مبلغ ۶۳ میلیون و ۳۰۰ هزارریال و تعهدات بیمه حوادث راننده به مبلغ دومیلیارد و ۵۳۳

حداکثر حق بیمه سالانه بیمه اجباری شخص ثالث و بیمه حوادث راننده انواع وسایل نقلیه در سال ۱۳۹۵ با اعمال تخفیف داوطلبانه صنعت بیمه برای تعهدات بدنی (دیه) ۲.۵۳۳/۳ میلیون ریال، تعهدات مالی ۶۳/۳ میلیون ریال و تعهدات بیمه حوادث راننده ۲.۵۳۳/۳ میلیون ریال

سواری	موتورسیکلت
وسيله نقلیه	وسيله نقلیه
حقوق بیمه (ریال)	حقوق بیمه (ریال)
کمتر از چهار سیلندر	گازی
۶,۹۱۰,۰۰۰	۱,۷۱۶,۰۰۰
پیکان، پراید و سمند	دنده‌ای یک‌سیلندر
۸,۱۶۰,۰۰۰	۲,۰۹۶,۰۰۰
سایر چهار سیلندرها	دوسیلندر و به بالا
۹,۶۱۰,۰۰۰	۲,۳۰۲,۰۰۰
بیش از چهار سیلندر	دنده‌ای دارای سم‌چرخ یا ساییدگار
۱۰,۷۶۷,۰۰۰	۲,۴۷۶,۰۰۰

مبلغ حق بیمه برای وسایل نقلیه سواری با کاربری آژانس، تاکسی، کرایه و مسافرکش شخصی درون‌شهری، ۲۰ درصد و سواری کرایه و مسافرکش شخصی برون‌شهری، ۳۵ درصد بیشتر از حق بیمه وسایل نقلیه سواری مشابه است.

بارکش	وسيله نقلیه
حقوق بیمه (ریال)	حقوق بیمه (ریال)
تایک تین	۸,۴۶۴,۰۰۰
بیش از یک تن تا سه تن	۱۰,۱۹۱,۰۰۰
بیش از سه تن تا پنج تن	۱۲,۸۹۷,۰۰۰
بیش از پنج تن تا ۱۰ تن	۱۶,۵۲۵,۰۰۰
بیش از ۱۰ تن تا ۲۰ تن	۱۹,۲۳۱,۰۰۰
بیش از ۲۰ تن	۲۰,۵۸۲,۰۰۰

توضیحات:

۱- تعرفه حق بیمه آمبولانس، وسایل نقلیه ویژه حمل خون، حمل وسایل رادیولوژی و آتش‌نشانی، با توجه به نوع و ظرفیت آنها براساس تعرفه وسایل نقلیه مشابه محاسبه خواهد شد.
۲- درباره وسایل نقلیه‌ای که برای تعلیم رانندگی به کار می‌روند ۱۵ درصد به حق بیمه مربوط اضافه می‌شود.
۳- چنانچه از سال ساخت وسیله نقلیه بیش از ۱۵ سال گذشته باشد به‌ازای هر سال مزاد بر ۱۵ سال، دو درصد و حداکثر ۱۰ درصد به حق بیمه مربوط اضافه می‌شود.
۴- حداکثر حق بیمه پوشش حوادث راننده برای سواری ۷۶۰,۰۰۰ ریال، برای اتوبوس و بارکش ۲,۵۳۵,۰۰۰ ریال و برای موتورسیکلت ۶۲۳,۰۰۰ ریال است که به حق بیمه شخص ثالث اضافه می‌شود.
۵- جدول درصدهای تخفیف عدم خسارت نسبت به حق بیمه متعلقه به شرح زیر است:

سال	دوم	سوم	چهارم	پنجم	ششم	هفتم	هشتم	نهم به بعد
تخفیف (درصد)	۱۰	۱۵	۲۰	۳۰	۴۰	۵۰	۶۰	۷۰

۶- براساس قانون به حق بیمه هر خودرو مبلغ مقرر مالیات بر ارزش افزوده اضافه می‌شود.

خبر

ترکان:

قراردادهای تجاری چاپهار تا ۶ماه آینده بسته می‌شود

● تسنیم؛ دبیر شورای عالی مناطق آزاد کشور با اشاره به اینکه چاپهار به دروازه اقیانوسی و صادرات مجدد برای ایران تبدیل می‌شود، گفت: در کمتر از شش ماه آینده قراردادهای تجاری برای این بندر منعقد می‌شود و کار به مرحله اجرا می‌رسد. اکبر ترکان در مصاحبه با رادیو گفت‌وگو اظهار کرد: «چاپهار در شرف جهشی جدید است و نقش اقیانوسی مهم را برای کشورمان ایفا خواهد کرد و خوشبختانه اسکله‌های جدیدی برای بهره‌برداری آماده می‌شود؛ وی با اشاره به بهره‌برداری بخشی از این اسکله‌ها از سوی هند اظهار کرد: «این بندر برای کشورهای آسیای میانه و شورهایی که دسترسی به دریا ندارند، نقطه اتکای معتبری است و هندی‌ها یکی از علاقه‌مندان توسعه و سرمایه‌گذاری در این منطقه هستند». وی همچنین صادرات و بسته‌بندی مجدد کالا و مواد خام در این بندر را از دیگر اقدامات مثبت اقتصادی در چاپهار عنوان کرد و گفت: «این مواد به باز بازارهای مختلف، ازجمله افغانستان صادر می‌شود».

رئیس اتاق تهران:

ارتباط ۲ بانک اتریشی با ایران برقرار شده‌است

● ایرنا؛ رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران گفت: دو بانک «ایفایزن» و «اوبر بانک» اتریش ارتباط خود را با بانک‌های ایران آغاز کرده‌اند و برای بازرگانان اعتبار اسنادی (ال‌سی) باز می‌کنند. «مسعود خونساری» در حاشیه همایش اتاق بازرگانی تهران و هیات تجاری االت «کرتن» اتریش در جمع خبرنگاران افزود: این بانک‌ها برای گشایش ال‌سی اقدام می‌کنند و به‌این‌ترتیب، روابط تجاری دو کشور تسهیل شده است.

تولید ۱۴۴ میلیون بشکه نفت از میدان‌های نفتی خلیج فارس

● شانا؛ سعید حافظی ، مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره گفت: سال گذشته، با تحقق ۹۷درصدی برنامه تولید تکلیفی شرکت نفت فلات قاره برای تولید نفت در خلیج فارس، میزان تولید نفت از میدان‌های این منطقه به ۱۴۴ میلیون بشکه رسید.

خبر ویژه

«واردات بی‌رویه» بلای جان «فولاد»



مؤثر در بورس کالا، روند نزولی به خود گرفت و حدود ۱۶ درصد کاهش یافت.
معاون فروش و بازاریابی شرکت فولاد مبارکه، با اشاره به شرایط صادرات محصولات فولاد مبارکه افزود: سیاست‌های صادراتی همواره باید ثابت، با دوام و بلندمدت باشد. بر این اساس فولاد مبارکه با توجه به قابلیت‌ها و توانمندی‌های خود طی سنوات گذشته توانسته بخشی از افت تقاضای داخل و نه تمامی آن را از طریق افزایش حضور در بازار صادرات جبران نماید. کاهش فروش فولاد مبارکه نسبت به سال قبل آن و موجودی بالای محصولات نیمه تمام در انبارها گواه این کاهش شدید تقاضاست. با این حال هرگاه تقاضای داخلی افزایش یافته سهم فروش داخلی آن هم رشد داشته است.

با عنایت به این موارد و نیز روند نزولی و بی ثبات قیمت های جهانی طی هفته های اخیر و هم چنین نبود چشم انداز اطمینان بخش در زمینه رشد مؤثر تقاضا در کوتاه مدت، تنها عاملی که می‌تواند روزه‌نامه امیدی برای تولید کنندگان داخلی فولاد باشد، حفظ پوشش حمایتی تعرفه های فعلی است.

افزایش قیمت مواد اولیه و انرژی را هم تجربه کردند که این امر فشار مضاعفی را متوجه آنها ساخت.

وی شیوه قیمت گذاری فولاد مبارکه را از طریق بورس کالا خواند و گفت: در سنوات گذشته همواره قیمت محصولات فولاد مبارکه در حدود قیمت تمام شده واردات قرار داشته است که مکانیزم تعیین قیمت در بورس مؤید نیز این مطلب می باشد، اما در سال قبل که تولید کنندگان چینی به پشتیبانی و پوشش حمایتی ۱۷ درصدی دولت این کشور، اقدام به دامپینگ و عرضه گسترده محصولات خود به بازارهای هدف بدون حمایت تعرفه ای نمودند، امکان رقابت و عرضه محصولات زیر قیمت تمام شده از فولاد مبارکه سلب گردید و مشمول وجود تعرفه‌های متفاوت از جمله تعرفه فولاد های ممزوج (کیفی)، این نابرابری عرضه را برای تولید کنندگان از جمله فولاد مبارکه در مقابل واردکنندگان کالا تشدیدکرد به نحوی که اگر مدیریت مناسب اعمال نمی شد امکان ایجاد بحران های گوناگون دور از ذهن نبود. با این حال قیمت محصولات فولاد مبارکه در سال گذشته به دنبال کاهش تقاضای

محمود اکبری، معاون فروش و بازاریابی شرکت فولاد مبارکه اصفهان با اشاره به جایگاه شرکت فولاد مبارکه در میان دیگر صنایع اظهار داشت: فولاد مبارکه به عنوان بزرگترین فولادساز خاورمیانه و شمال آفریقا، سهم ۵۰ درصدی از تولید فولاد کشور دارد و با سهم حدود ۵ درصدی از تولید ناخالص داخلی بخش صنعت، نقش مؤثری در شکل گیری و رونق صنایع پایین دستی ایفا کرده اما در سال های اخیر، روند کاهش مصرف در بازار داخل به سبب رکود در بخش های محرک مصرف فولادکشور، مستمر ادامه یافت تا آنجا که موجب شد اغلب تولیدکنندگان فولاد بالاجبار، بسیار پایین‌تر از ظرفیت خود فعالیت کنند و در سال ۹۴ ، ظرفیت بهره‌بردی شده شرکت های تولیدکننده محصولات فولادی تخت کشور، به حدود ۵۳ درصد رسید و فولاد مبارکه نیز برای اولین بار کمتر از ظرفیت خود فعالیت کرد.

به گفته وی این واقعیت تلخ در حالی رخ داده که توسعه صنعت فولاد به عنوان یکی از مهم ترین صنایع دارای مزیت نسبی در کشور و سهم ۴۵ درصدی فولاد مبارکه را با چالش جدی مواجه نموده است و با توجه به شرایط فعلی و سرمایه بر بودن این صنعت، در صورت عدم حمایت های لازم از سوی دولت محترم، دستیابی به آن بسیار دشوار خواهد بود.معاون فروش و بازاریابی شرکت فولاد مبارکه واردات محصولات فولادی را مهم ترین صنایع دارای مزیت نسبی در کشور و سهم ۴۵ درصدی فولاد مبارکه را با چالش جدی مواجه نموده است و با توجه به شرایط فعلی و سرمایه بر بودن این صنعت، در صورت عدم حمایت های لازم از سوی دولت محترم، دستیابی به آن بسیار دشوار خواهد بود.معاون فروش و بازاریابی شرکت فولاد مبارکه واردات محصولات فولادی را مهم ترین چالش خواند و تصریح کرد: تولیدکنندگان جهانی فولاد هر چند، در سال گذشته با کاهش شدید قیمت فروش محصولات روبرو شدند اما با توجه به کاهش چشمگیر قیمت مواد اولیه و انرژی در جهان، توانستند با کاهش هزینه خرید مواداولیه و انرژی، بخشی از کاهش درآمد حاصل از کاهش قیمت فروش محصولات و حاشیه سود خود را جبران نمایند اما شرایط برای تولیدکنندگان داخلی کاملاً بر عکس بود و علاوه بر کاهش قیمت فروش محصولات،