

اخبار
<p><b>چین دو میلیون بشکه نفت از ایران خرید</b></p> <p>آمار شرکت رصد نفتکش ورتکسا نشان می‌دهد چین قرار است حدود دو میلیون بشکه نفت از ایران دریافت کند.</p> <p>به گزارش ایسنا، این محموله قرار است اواخر هفته جاری در چین پونج برای پر کردن ذخایر استراتژیک، تخلیه شود و سومین محموله بزرگی است که از ماه دسامبر، از ایران وارد می‌شود. این محموله توسط یک نفتکش متعلق به شرکت ملی نفتکش ایران حمل می‌شود که نشان می‌دهد به صورت رسمی به عنوان خرید نفت ایران توسط چین ثبت خواهد شد.</p> <p>طبق گزارش رویترز، چین رسماً تمامی واردات نفت از ایران را ثبت نمی‌کند و برآورد می‌شود واردات غیررسمی نفت از ایران به چین، حدود هفت درصد از کل واردات نفت این کشور را تشکیل می‌دهد.</p> <p>روزنامه وال استریت ژورنال گزارش کرده که صادرات نفت ایران در سه ماه نخست سال میلادی جاری به ۸۷۰ هزار بشکه در روز افزایش یافت که ۳۰ درصد رشد در مقایسه با صادرات سال ۲۰۲۱ داشته است.</p> <p>بر اساس گزارش اوپیل پاریس، یک تحلیلگر شرکت کپلر به وال استریت ژورنال گفت: انتظار نمی‌رود چین به دلیل خرید نفت ایران، هدف تحریم‌های ثانویه آمریکا قرار گیرد زیرا واشنگتن کاملاً سرگرم روسیه شده است.</p>
<p><b>قیمت دلار در بازار خودرو حرف اول را می‌زند</b></p> <p>یک کارشناس صنعت خودرو گفت: وقتی قیمت ارز نوسان دارد نمی‌توانیم خودرو رابا یک نرخ ثابت وارد کنیم پس باز هم شرایط ثابت قیمت را نخواهیم داشت، چون در بازار خودرو قیمت دلار حرف اول را می‌زند.</p> <p>به گزارش ایلنا، مرتضی مصطفوی درباره تاثیر سامانه فروش یکپارچه خودرو که به تاژی از سوی وزارت صمت برای سامان بخشیدن به بازار خودرو در کشور شروع به کار کرده، اظهار کرد: مشکل اصلی افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو مشکل عرضه نیست بلکه تقاضاست. برای اینکه مردم فکر می‌کنند که نرخ دلار در حال بالا رفتن است و آینده‌ای برای کاهش ارز نمی‌بینند که به تعبیر خودشان در همه بازارها از جمله بازار خودرو اثر می‌گذارد و برای همین به دنبال تقاضا می‌روند. این کارشناس صنعت خودرو افزود: اینکه ما همه مکانیزم عرضه خودرو را از طریق شرکتی تعیین کرده‌ایم و حتی شرکت‌های خصوصی به این مکانیزم وارد کرده‌ایم، باعث می‌شود که تقاضای سفته بازی بیشتر تحرک ایجاد کند. اگر تا دیروز فکر می‌کردیم که فقط باید پول بخریم که خودروی یکی از شرکت‌های خصوصی را بخریم، امروز فقط باید شانس خود را در این قرعه کشی امتحان کنیم که این خود تقاضای سفته بازی را بیشتر می‌کند. حتی آنهایی که انگیزه‌ای برای این کار ندارند را تحرک می‌کند که در این قرعه کشی وارد شوند.</p> <p>مصطفوی با بیان اینکه این سامانه که برای یکپارچه‌سازی فروش است در واقع خیلی از مباحث دلالی را یکپارچه می‌کند، ادامه داد: نمی‌دانم راه اندازی این سامانه براساس کدام منطق در دنیا است. در کجای دنیا می‌گویند قرعه کشی برای شفاف سازی بازار خودرو است. این سیستم نه تنها باعث شفاف سازی نمی‌شود بلکه باعث سردرگمی مردم هم شده و صنعت خودرو را شانس‌ی کرده است. خودروسازان دنیا به مشتری می‌گویند خودروی بهتری ارابه می‌دهیم تا شما خریداری کنید، اما در ایران درست برعکس است. وی افزود: سیاست‌های خودرویی که در این چندسال اخیر اعمال کرده‌ایم اشتباه بوده و نشان می‌دهد یا نمی‌دانیم چه کار می‌کنیم یا می‌دانیم و خودخواسته می‌خواهیم کار غلطی انجام دهیم. به نظر من دستگاه قوه عاقله وزارت صمت باید عوض شود. وزارت صنعت نیاز به یک تحول فکری دارد چون این نوع سیاستگذاری واقعا اشتباه است و کسی هم از آن نمی‌پذیرد. این کارشناس صنعت خودرو در ادامه درباره تاثیر واردات خودرو بر قیمت‌ها گفت: واردات خودرو شوک کوتاه مدت در بازار ایجاد می‌کند. واردات خودرو به شرطی باعث کاهش و ثبات قیمت در بازار خودرو می‌شود که در وهله اول ما ثبات اقتصاد کلان را داشته باشیم و حداقل نرخ ارز ما ثابت باشد، وقتی قیمت ارز نوسان دارد نمی‌توانیم خودرو رابا یک نرخ ثابت وارد کنیم پس باز هم شرایط ثابت قیمت را نخواهیم داشت چون در بازار خودرو قیمت دلار حرف اول را می‌زند.</p>

به گزارش تسنیم، اردیبهشت ماه امسال دولت تصمیم گرفت برای جبران کمبود تولید خودرو در کشور و شاید پایان دادن به شائبه انحصار در صنعت خودرو، واردات خودرو را آزاد کند و اجازه دهد مانند قبل از سال ۹۷، خودروهای خارجی وارد کشور شوند. البته در روند اجرایی شدن این مصوبه شرط صادرات خودرو و قطعه‌ها برای واردات خودروهای خارجی به کشور لحاظ شد که همین موضوع با انتقادات جدی روبه‌رو شده است.

در ماده ۴ طرح ساماندهی بازار خودرو آمده است:

هر شخص حقیقی یا حقوقی می‌تواند به‌ارای صادرات خودرو یا قطعات خودرو یا سایر کالاها و خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرومحرکه و یا از طریق واردات بدون انتقال ارز نسبت به واردات خودرو معادل ارزش صادراتی خود اقدام کند.

منتقدین این موضوع از جمله دافدر دبیر انجمن واردکنندگان خودرو معتقد است؛ مگر خودروسازان داخلی با کمبود قطعات مواجه نیستند؟! در این فضا چندر قطعه قرار است صادر کنیم که در قبال آن واردات اثربخشی داشته باشیم؟ در بحث صادرات خودرو هم داستان همین است. کل صادرات خودروسازان در طول یک سال نهایتاً ۵۰۰ میلیون دلار است. با این رقم مگر چند دستگاه خودرو می‌توان وارد کرد؟ آقایان می‌گویند قصد دارند از مسیر واردات، بازار خودرو را تنظیم کنند اما وقتی صادرات بسیار کمی داریم، طبیعاً نمی‌توانیم در ارقام قابل قبول و مناسبی واردات داشته باشیم و طبیعی است که در این شرایط، تنظیم بازار رخ نخواهد داد.

البته این موضوع در سطح فضای مجازی هم سوژه طرز شد و برخی به‌غلط مدعی شدند با این روش می‌توان برآید صادر و خودروهای دیگری را وارد کرد که سود بالایی عاید افراد می‌کند.

فارغ از ادعاهای سطحی، عوامانه و غیرکارشناسی که در شبکه‌های اجتماعی مورد بحث قرار می‌گیرد، اما درواقع هنوز هیچ دستورالعمل جدیدی در خصوص کیفیت واردات خودرو به گمرکات ابلاغ نشده است و بیان این گونه خبرها و اظهارات طنزگونه و غیرواقعی در فضای مجازی به‌نظر می‌رسد صرفاً بازار را متلذب می‌کند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد، به‌صورت کلی در صورت عدم تعیین ضوابط خاص در روند واردات خودرو؛ شرط صادرات عملی می‌شود تا نمتنهایی فضا برای افزایش قیمت خودروهای داخلی ایجاد شود بلکه از آن طرف شاهد افزایش قیمت خودروهای وارداتی نیز خواهیم بود زیرا هنوز ما با مازاد تولید روبه‌رو نیستیم و خودروساز نمی‌توانند جوابگوی تقاضای داخل باشد چه برسد به اینکه افزایش صادرات را رقم بزنند.

تصور کنید افراد بتوانند محصولات داخلی را با اعلام اظهارنامه‌هایی صادر و از آن طرف با ارائه مدارک صادراتی خود امکان واردات خودرو را پیدا کنند! طبیعی است که نمتن‌ها بازار به‌صمت ثبات نمی‌رود بلکه شاهد رشد افزایش قیمت‌ها هم خواهیم بود.

علاوه بر این به اعتقاد صاحب‌نظران این حوزه، با شرایطی که خودروسازان داخلی دارند و به‌خصوص عدم تطابق تولید با نیاز متقاضیان چنین شرطی حداقل

هیچ دستورالعملی برای نحوه واردات خودرو نهایی نشده است

# واردات بدون شرط صادرات؟

آخرین اخبار دریافتی حاکی است، هنوز هیچ دستورالعملی برای نحوه واردات خودرو نهایی نشده است و احتمال تجدیدنظر در شرط صادرات خودرو و اجرایی شدن واردات خودرو با منشأ ارز صادراتی و با رعایت ضوابط خاص و تأیید وزارت صمت وجود دارد.



درد دو سال باید حذف شود.

البته شنیده‌ها حکایت از آن دارد که دولت می‌خواهد که در شبکه‌های اجتماعی مورد بحث قرار می‌گیرد، اما درواقع هنوز هیچ دستورالعمل جدیدی در خصوص کیفیت واردات خودرو به گمرکات ابلاغ نشده است و بیان این گونه خبرها و اظهارات طنزگونه و غیرواقعی در فضای مجازی به‌نظر می‌رسد صرفاً بازار را متلذب می‌کند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد، به‌صورت کلی در صورت عدم تعیین ضوابط خاص در روند واردات خودرو؛ شرط صادرات عملی می‌شود تا نمتنهایی فضا برای افزایش قیمت خودروهای داخلی ایجاد شود بلکه از آن طرف شاهد افزایش قیمت خودروهای وارداتی نیز خواهیم بود زیرا هنوز ما با مازاد تولید روبه‌رو نیستیم و خودروساز نمی‌توانند جوابگوی تقاضای داخل باشد چه برسد به اینکه افزایش صادرات را رقم بزنند.

تصور کنید افراد بتوانند محصولات داخلی را با اعلام اظهارنامه‌هایی صادر و از آن طرف با ارائه مدارک صادراتی خود امکان واردات خودرو را پیدا کنند! طبیعی است که نمتن‌ها بازار به‌صمت ثبات نمی‌رود بلکه شاهد رشد افزایش قیمت‌ها هم خواهیم بود.

علاوه بر این به اعتقاد صاحب‌نظران این حوزه، با شرایطی که خودروسازان داخلی دارند و به‌خصوص عدم تطابق تولید با نیاز متقاضیان چنین شرطی حداقل

تا دو سال باید حذف شود.

البته شنیده‌ها حکایت از آن دارد که دولت می‌خواهد که در شبکه‌های اجتماعی مورد بحث قرار می‌گیرد، اما درواقع هنوز هیچ دستورالعمل جدیدی در خصوص کیفیت واردات خودرو به گمرکات ابلاغ نشده است و بیان این گونه خبرها و اظهارات طنزگونه و غیرواقعی در فضای مجازی به‌نظر می‌رسد صرفاً بازار را متلذب می‌کند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد، به‌صورت کلی در صورت عدم تعیین ضوابط خاص در روند واردات خودرو؛ شرط صادرات عملی می‌شود تا نمتنهایی فضا برای افزایش قیمت خودروهای داخلی ایجاد شود بلکه از آن طرف شاهد افزایش قیمت خودروهای وارداتی نیز خواهیم بود زیرا هنوز ما با مازاد تولید روبه‌رو نیستیم و خودروساز نمی‌توانند جوابگوی تقاضای داخل باشد چه برسد به اینکه افزایش صادرات را رقم بزنند.

تصور کنید افراد بتوانند محصولات داخلی را با اعلام اظهارنامه‌هایی صادر و از آن طرف با ارائه مدارک صادراتی خود امکان واردات خودرو را پیدا کنند! طبیعی است که نمتن‌ها بازار به‌صمت ثبات نمی‌رود بلکه شاهد رشد افزایش قیمت‌ها هم خواهیم بود.

علاوه بر این به اعتقاد صاحب‌نظران این حوزه، با شرایطی که خودروسازان داخلی دارند و به‌خصوص عدم تطابق تولید با نیاز متقاضیان چنین شرطی حداقل

## سه‌نگرانی تولیدکنندگان پس از اصلاحات ارزی

عضو اتاق بازرگانی ایران می‌گوید

عضو اتاق بازرگانی ایران می‌گوید در فرایند اصلاح نظام پرداخت

پارانه‌ها، در کنار توجه به وضعیت معیشت مردم، باید شرایط

تولیدکنندگان را نیز به دقت رصد کرد.

به گزارش ایسنا از اتاق بازرگانی ایران، حسن فروزان فرد بیان کرد: اصلاح نظام پرداخت پارانه‌ها از زوایای مختلف آثاری بر تولیدکنندگان دارد. هرچقدر آثار این حذف بر توان خرید خانوار و دهک‌های جمعیتی مورد توجه قرار گرفته اما متأسفانه از منظر عرضه و تولیدکنندگان به اثرات اصلاح نظام پرداخت پارانه‌ها توجه نشده است.

او اشاره به اثرات اصلاح نظام پرداخت پارانه‌ها برای تولیدکنندگان گفت: اثر اول این اقدام افزایش چشم‌گیر قیمت نهاده‌های ورودی برای تولیدکنندگان اصلی استفاده کننده از این نهاده‌ها از جمله تولیدکنندگان ماکارونی، شیرینی و شکلات، دام و طیور و… است. این تولیدکنندگان با تغییر قیمت اساسی در نهاده‌هایی مانند گندم، آرد، شکر، روغن خام، کچالاه و… مواجه می‌شوند که معمولاً در حجم بالا استفاده می‌شوند.

فروزان فرد افزود: در این شرایط تولیدکننده بدون اینکه به منابع جدید مالی دست پیدا کرده باشد برای ادامه فعالیت در همان سطح فعلی ۴ تا ۶ برابر با مواد اولیه نیازمند می‌شود. اما در این طرح محل تامین نقدینگی که تولیدکننده بدون توقف در تولید و بدون افزایش چشمگیر هزینه‌ها بتواند به ادامه تولید بپردازد مشخص نیست. آیا وضعیت تولیدکنندگان در طول این چند سال با توجه به تورم‌های سنگین و محدودیت تغییرات قیمتی که از سوی دولت برآورده اعمال شده در سطحی است که امکان تجهیز منابع برای تهیه خوراک ورودی تولیدی‌های خود داشته باشند؟

او با بیان اینکه در اغلب موارد تولیدکنندگان توان تامین این منابع را ندارند به دلایل این موضوع اشاره کرده و گفت: به هرحال

درد دو سال باید حذف شود.

به‌گفته منطقی، عوارض خودرو دارای دستورالعمل است و این دستورالعمل از قبل توسط هیئت وزیران مصوب شده است. براساس مصوبه مذکور، عوارض واردات خودرو براساس حجم موتور بین ۲۵ تا ۹۵ درصد است و هر چقدر حجم موتور افزایش یابد عوارض بیشتر می‌شود، اما یک ردیف به جدول عوارض واردات خودرو نیز اضافه شده است، براین اساس تعیین شده است خودروهایی که حجم موتور آنها کمتر از ۱۰۰۰ سی‌سی است نسبت به عوارض ۲۵درصدی که برای واردات خودرو با حجم موتور ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی‌سی است، عوارض کمتری بپردازند، بنابراین عوارض تعیین‌شده برای واردات خودرو با حجم موتور کمتر از ۱۰۰۰ سی‌سی ۱۵ درصد کاهش، ۱۰ درصد خواهد بود.

وی اضافه کرد: بنابراین عوارض واردات خودرو مطابق همان جدول قبل است که به تصویب هیئت وزیران رسیده است اما برای حمایت از کاهش مصرف استفاده از فناوری‌های جدید یک ردیف به جدول عوارض خودرو اضافه و مقرر شد خودروهای با حجم موتور زیر ۱۰۰۰ سی‌سی ۱۰ درصد عوارض بپردازند.

علاوه بر این براساس تأکید وزیر صنعت گویا سقفی هم برای واردات در نظر گرفته شده است به‌نحوی که اعلام شده است؛ واردات حداکثر نیازمند یک‌ونیم

میلیارد دلار خواهد بود با توجه به حجم بالای صادرات غیرنفتی در سال گذشته و برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته برای صادرات در سال جاری این مبلغ به هیچ عنوان محدودیتی برای تأمین مخارج ارزی برای کشور ایجاد نخواهد کرد.

در زمان حاضر ضوابط اجرای مصوبه واردات خودرو همچنان در حال چکش‌کاری است و همین امر عاملی شده است تا بلانگلیفی این مصوبه وارد فاز جدیدتری شود، البته شنیده‌ها حاکی است که شاید تجدیدنظریهایی در شرط صادرات خودرو و قطعات در مصوبه واردات خودرو انجام و این موضوع از طریق واردات خودرو با منشأ ارز صادراتی و با رعایت ضوابط خاص و با تأیید وزارت صمت انجام شود، اما از آن طرف موافقت بانک مرکزی هم در این مسیر باید تأمین شود.

روی‌هم‌رفته با تأکید اسفندماه سال گذشته رئیس جمهور بر رفع موانع قانونی و اجرایی واردات خودرو در سال ۱۴۰۱، آن‌هم حداکثر ظرف ۳ ماه آینده باید عملاً عوارض واردات خودرو نهایی شدن این‌نامه اجرایی واردات خودرو و رفع ایرادات آن بود، اما شرایط فعلی نشان از آن دارد که هنوز خبری از جمع‌بندی دستورالعمل اجرایی مصوبه نیست و همین تعلل التهابات بازار را افزایش می‌دهد.

فروزان‌فرد بیان کرد: بنابراین دو مرحله فشار از سمت عرضه به تولیدکنندگان ضربه می‌زند. در کنار این خواه یا ناخواه با توجه به افزایش عمومی قیمت‌ها و فشارهای تورمی که به فضای کسب‌وکار و زندگی مردم موارد می‌شود دست کم در کوتاه مدت باید احتمال کاهش مصرف را هم ببینیم. کاهش مصرف یعنی زمینه کاهش قیمت بازاری محصولات. به علاوه کاهش مصرف زمینه کاهش تقاضا و پایین آمدن میزان عرضه را فراهم می‌کند که باز هم فشار آن بر تولیدکننده خواهد بود.

او ادامه داد: بنابراین در این زمینه تولیدکننده از چند وجه دچار گرفتاری است. وقتی برای این موضوع برنامه‌ریزی می‌شد باید نظرات و آسیب‌هایی که متوجه تولیدکنندگان بود دیده می‌شد.

فروزان‌فرد بر همین اساس پیشنهاد کرد: باید مکانیزم‌های تامین مالی از طریق بانک‌ها دست کم برای دوره‌ای تسهیل شود تا تولیدکنندگان بتوانند برای مواجهه با این وضعیت منابع مالی مورد نیاز خود را تامین کنند.

او افزود: در مواردی که دولت تامین ماده اولیه را انجام می‌دهد

این تغییر قیمت را به رسمیت بشناسد و اگر علاقه‌مند است که تولید کاهش پیدا کند باید تسهیلاتی برای پرداخت در گام‌های اول

برای تولیدکنندگان قائل شود. همچنین باید در مورد جبران توان خرید و مصرف مصرف‌کنندگان تصمیمات درست و پایدار اتخاذ شود تا از محل کاهش تقاضا گرفتاری بیشتر برای تولیدکنندگان ایجاد نشود.

فروزان‌فرد به سایت اتاق ایران گفت: گام‌های عملیاتی در این زمینه باید با همراهی صاحبان حرف و مشاغل و فعالان اقتصادی در عرضه تولید گرفته شود. استفاده از نظرات آنها به موقع خود می‌تواند تصمیمات بهتر و کم‌هزینه‌تری گرفته شود.

معاون بهره‌برداری و اکتشاف ایپماسکو مطرح کرد

### تولید در مجموعه نقلین سینیت کلیبر با هدف رقابت در بازار جهانی است

خدایار کریم‌نژاد با بیان این مطلب گفت: اجرای طرح ۴۰ هزارتنی تولید کانتستره نقلین سینیت کلیبر که با هدایت شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران توسط بخش خصوصی به مورد اجرا درآمده، با هدف رقابت در بازارهای جهانی دنبال می‌شود.

وی در ادامه تصریح کرد: این طرح در چارچوب توسعه منطقه کلیبر (آذربایجان شرقی) به منظور اشتغال زایی بیشتر و تولید باکیفیت بالاست و به روش “تر” عملیاتی شده و اکنون در حال انجام تست‌های راه اندازی است. کریم‌نژاد اظهار کرد: شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران (ایپماسکو) در چارچوب سیاست دولت، مبنی بر توسعه مناطق کمتر توسعه یافته و افزایش اشتغال زایی نسبت به جذب سرمایه گذار بخش خصوصی به منظور استخراج و فروش معادن و راهبروی مجتمع های تابتعه خود اقدام کرده است.

به گفته وی، ایپماسکو در این روش علاوه بر صیانت از منافع دولت به روش حفظ مالکیت واحد های معدنی، موجب می‌شود وضعیت اقتصادی مجتمع‌ها بهبود یافته و فعالیت‌های توسعه‌ای و افزایش تولید توسط بخش خصوصی منجر به اشتغال زایی بیشتر و جذب نیروی انسانی جدید می‌شود.

معاون بهره‌برداری و اکتشاف ایپماسکو خبرشناس کرد: مجتمع نقلین سینیت کلیبر در چارچوب راهبری ایپماسکو سال ۱۳۹۶ به بخش خصوصی واگذار شد و تعداد نیروی انسانی مجتمع در زمان واگذاری ۴۶ نفر بوده که برای سرمایه گذاری به عمل آمده توسط راهبر سال ۱۴۰۰ به ۹۰ نفر افزایش یافت.

وی در ادامه افزود: طبق اصل ۴۴ قانون اساسی بخش دولتی منع سرمایه گذاری داشت و با برنامه واگذاری دو هدف را دنبال می‌کرد، یکی رعایت قانون و دیگر سرمایه‌ری برای مشارکت بخش خصوصی بود.

آمارهای اعلامی حاکی است، میزان تولید کانتستره نقلین سینیت در سال گذشته به رقم حدود ۷۸۰۰ تن رسید و میزان محصول فروخته شده حدود ۷۴۰۰ تن بود.

کریم نژاد یادآور شد: کیفیت بالای محصول تولیدی در قالب طرح ۴۰ هزارتنی، کاهش پاتله را به دنبال دارد و بالا بودن بازدهی تولید، سبب کاهش گردوغبار ناشی از فرآوری می‌شود و این امر از مزایای طرح محسوب می‌شود که جذب بیشتر مشتریان داخلی و خارجی را هم بدنبال خواهد داشت.

وی افزود: راهبر مجتمع با انجام برخی اصلاحات در خطوط قدیم توانسته دانه بندی و کیفیت محصول تولیدی را برابر با انتظارات بازار هدف ، ارتقا بخشد.

گفتنی است مجتمع نقلین سینیت کلیبر در استان آذربایجان شرقی در کیلومتر ۲۰ جاده کلیبر به اهر واقع شده است.

در دیدار مدیرعامل بیمه سرمد با دبیرکل سندیکای بیمه‌گران مطرح شد

### تاکید بر اولویت آموزش و رعایت اخلاق حرفه‌ای در صنعت بیمه



مدیرعامل بیمه سرمد با سیدمحمد کریمی دبیر کل سندیکای بیمه‌گران دیدار و گفت‌وگو کرد.

یعقوب رشنودی مدیرعامل این شرکت با حضور در سندیکای بیمه‌گران با سیدمحمد کریمی دیدار کرد.

کریمی در این دیدار با تأکید ویژه بر اهمیت حوزه آموزش در صنعت بیمه گفت: دانش تخصصی و حرفه‌ای در صنعت باید جدی گرفته شود و شرکت‌های بیمه باید بر آموزش کارکنان و شبکه فروش خود تمرکز ویژه‌ای داشته باشند تا سطح دانش اهالی صنعت بالا برود و همه به دانش روز بیمه‌ای مجهز شوند.

دبیر کل سندیکای بیمه‌گران افزود: تمرکز و برنامه‌ریزی برای آموزش در صنعت بیمه می‌تواند نقش موثری در ارتقا بهره‌وری و کارایی کارکنان این صنعت داشته باشد.

وی همچنین با تأکید بر لزوم رعایت اخلاق حرفه‌ای و فرهنگ‌سازی در این زمینه در صنعت بیمه کشور، گفت: مدیران و کارکنان شرکت‌های بیمه باید با رعایت اصول اخلاق حرفه‌ای، از رقابت‌های ناسالم پرهیز کنند و بر ارائه خدمات بهتر به بیمه‌گذاران تمرکز کنند.

کریمی درباره تلاش‌های سندیکای بیمه‌گران برای اصلاح عوارض تحمیلی بر صنعت بیمه نیز تصریح کرد: سندیکا تعامل بسیار مناسبی با نمایندگان مجلس شورای اسلامی داشت تا بتواند عوارض تحمیلی بیمه شخص ثالث را اصلاح کند که خوشبختانه تا حد زیادی به نفع صنعت بیمه و شرکت‌های بیمه اصلاح شد.

یعقوب رشنودی، مدیرعامل بیمه سرمد نیز در این دیدار ضمن اعلام آمادگی برای همکاری نزدیک با سندیکای بیمه‌گران گفت: آموزش یکی از سیاست‌های جدی بیمه سرمد است و ما آمادگی داریم در حوزه آموزش، همکاری مشترک با سندیکا داشته باشیم.

وی خاطرنشان کرد: باید تلاش کنیم آخرین

تحولات صنعت بیمه در سطح دنیا به خصوص در کشورهایی که عملکرد و کارنامه موفق در این زمینه دارند، مورد بررسی و پژوهش قرار گیرد تا بتوانیم در افزایش شریب نفوذ بیمه در جامعه به جایگاه مناسبی دست یابیم.

### هیچ خانوار سه فرزندی از سامانه زمین رایگان حذف نشده است

مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی با بیان اینکه آئین‌نامه قانون جوانی جمعیت در انتظار تصویب هیئت دولت است، تأکید کرد: هیچ خانواده ثبت نام‌شده‌ای در طرح اعطای زمین حذف نشده است.

به گزارش ایلنا، پروانه اصلانی درباره اعطای زمین بر اساس فرج به خانوارهای دارای بیش از دو فرزند گفت: بر اساس ماده ۴ قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، باید آئین‌نامه اجرایی در هیات وزیران تصویب شود که این آئین‌نامه ارسال شده و هم اکنون در دست‌ورکار کمیسیون قرار دارد. وزارت راه و شهرسازی در زمان مقرر آئین‌نامه اجرایی را به هیئت وزیران ارسال و حتی قبل از تصویب آئین‌نامه فرایند ساماندهی شناسایی متقاضیان و ثبت نام‌ها را آغاز کرده است.

وی با بیان اینکه تاکنون بیش از ۳۰ هزار خانوار دارای بیشتر از سه فرزند و حتی هفت فرزند ثبت‌نام کرده‌اند، اظهار کرد: هماهنگی‌های لازم برای اقدامات اجرایی این قانون در وزارت راه و شهرسازی انجام شده و به محض تصویب آئین نامه فرایند اجرایی طرح آغاز خواهد شد.

اصلانی با تأکید بر اینکه زیرساخت‌های این طرح آماده شده، تصریح کرد: در حال حاضر ثبت نام‌ها انجام شده و حتی برای تمامی ثبت نام کنندگان نیز پالایش‌ها انجام گرفته است. با توجه به اینکه هنوز فرج بر بررسی نشده، هیچ متقاضی مسکن ثبت‌نام‌کننده‌ای نیز از این فرایند حذف نشده است.

معاون بهره‌برداری و اکتشاف ایپماسکو مطرح کرد

### تولید در مجموعه نقلین سینیت کلیبر با هدف رقابت در بازار جهانی است

خدایار کریم‌نژاد با بیان این مطلب گفت: اجرای طرح ۴۰ هزارتنی تولید کانتستره نقلین سینیت کلیبر که با هدایت شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران توسط بخش خصوصی به مورد اجرا درآمده، با هدف رقابت در بازارهای جهانی دنبال می‌شود.

وی در ادامه تصریح کرد: این طرح در چارچوب توسعه منطقه کلیبر (آذربایجان شرقی) به منظور اشتغال زایی بیشتر و تولید باکیفیت بالاست و به روش “تر” عملیاتی شده و اکنون در حال انجام تست‌های راه اندازی است. کریم‌نژاد اظهار کرد: شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران (ایپماسکو) در چارچوب سیاست دولت، مبنی بر توسعه مناطق کمتر توسعه یافته و افزایش اشتغال زایی نسبت به جذب سرمایه گذار بخش خصوصی به منظور استخراج و فروش معادن و راهبروی مجتمع های تابتعه خود اقدام کرده است.

به گفته وی، ایپماسکو در این روش علاوه بر صیانت از منافع دولت به روش حفظ مالکیت واحد های معدنی، موجب می‌شود وضعیت اقتصادی مجتمع‌ها بهبود یافته و فعالیت‌های توسعه‌ای و افزایش تولید توسط بخش خصوصی منجر به اشتغال زایی بیشتر و جذب نیروی انسانی جدید می‌شود.

معاون بهره‌برداری و اکتشاف ایپماسکو خبرشناس کرد: مجتمع نقلین سینیت کلیبر در چارچوب راهبری ایپماسکو سال ۱۳۹۶ به بخش خصوصی واگذار شد و تعداد نیروی انسانی مجتمع در زمان واگذاری ۴۶ نفر بوده که برای سرمایه گذاری به عمل آمده توسط راهبر سال ۱۴۰۰ به ۹۰ نفر افزایش یافت.

وی در ادامه افزود: طبق اصل ۴۴ قانون اساسی بخش دولتی منع سرمایه گذاری داشت و با برنامه واگذاری دو هدف را دنبال می‌کرد، یکی رعایت قانون و دیگر سرمایه‌ری برای مشارکت بخش خصوصی بود.

آمارهای اعلامی حاکی است، میزان تولید کانتستره نقلین سینیت در سال گذشته به رقم حدود ۷۸۰۰ تن رسید و میزان محصول فروخته شده حدود ۷۴۰۰ تن بود.

کریم نژاد یادآور شد: کیفیت بالای محصول تولیدی در قالب طرح ۴۰ هزارتنی، کاهش پاتله را به دنبال دارد و بالا بودن بازدهی تولید، سبب کاهش گردوغبار ناشی از فرآوری می‌شود و این امر از مزایای طرح محسوب می‌شود که جذب بیشتر مشتریان داخلی و خارجی را هم بدنبال خواهد داشت.

وی افزود: راهبر مجتمع با انجام برخی اصلاحات در خطوط قدیم توانسته دانه بندی و کیفیت محصول تولیدی را برابر با انتظارات بازار هدف ، ارتقا بخشد.

گفتنی است مجتمع نقلین سینیت کلیبر در استان آذربایجان شرقی در کیلومتر ۲۰ جاده کلیبر به اهر واقع شده است.

