

خبر	
۱۷۰ میلیون بشکه نفت ایران روی آب!	
گزارش‌های بین‌المللی حاکی از افزایش ذخیره‌سازی نفت ایران روی دریا حکایت دارد. این گزارش‌ها رقم نفت ذخیره‌شده را حدود ۱۶۶ میلیون تا ۱۷۰ میلیون عنوان کرده‌اند. به گزارش تجارت نیوز، ذخیره‌سازی نفت در ذخایر شناور، یکی از اتفاقاتی است که در کشورهای نفتی در شرایط نااطمینانی رخ می‌دهد. به طور عمده این اتفاق در شرایطی رخ می‌دهد که به دلیل نااطمینانی از فروش نفت، بخشی از نفت را به اجبار روی آب‌ها نگهداری می‌کنند تا در شرایط مناسب به فروش برسانند، یا به دلیل نااطمینانی، اخلال در روند فروش نفت رخ می‌دهد. در ایران نیز به دلیل تجربه شرایط متعدد نااطمینانی در جمله تحریم و جنگ، همواره گزارش‌هایی از افزایش میزان نفت ذخیره‌شده در دریا مشاهده می‌شود. روتریز در گزارش خود در ۱۹ ژوئن و پس از جنگ ۱۲ روزه میان ایران و اسرائیل مدعی شد که ایران برای حفظ منبع اصلی درآمد خود، عرضه نفت خام را با بارگیری تکه‌بک نفتکش‌ها و نزدیک‌تر کردن ذخایر شناور نفت به چین ادامه می‌دهد. شرکت رهنگبری کشتی ورنکسا به روتریز گفت که ایران بخشی از ناوگان ذخیره‌سازی شناور خود، شامل ۴۰ میلیون بشکه نفت که در ۳۶ نفتکش نگهداری می‌شود را به چین نزدیک‌تر کرده تا تاثیر احتمالی هرگونه اختلال بر خریداران را به حداقل برساند. اکنون نیز در پی وضع تعرفه ۲۵ درصدی برای هرگونه معامله با ایران از سوی آمریکا و صحبت‌هایی از احتمال افزایش تنش و درگیری سیاسی، گزارش‌هایی از افزایش ذخیره‌سازی نفت ایران روی آب منتشر شده است.	
رکورد ذخیره‌سازی شناور نفت؛ ۱۶۶ میلیون تا ۱۷۰ میلیون بشکه!	
آن‌طور که عبدالله باباخانی، کارشناس انرژی، در کانال شخصی خود نوشت: «به نقل از داده‌های کلر و ورنکسا، حجم نفت خام و میعانات ایران که در حال حاضر روی نفتکش‌ها نگهداری می‌شود، چه در مسیر حمل و چه به صورت ذخیره‌سازی شناور به رکورد تازه‌ای رسیده است. اکنون این رقم حدود ۱۶۶ میلیون تا ۱۷۰ میلیون بشکه است، رقمی که معادل تقریبی ۵۰ روز تولید نفت ایران است. نکته مهم آن است که حدود نیمی از این نفت روی آب در حوالی سنگاپور قرار دارد؛ به این معنا که بخشی از محموله‌ها عمداً از محدوده خلیج فارس دور نگه داشته می‌شوند.»	
پس از انتشار این داده‌ها بود که قیمت نفت از روزهای بعد رکورد ۶۷ دلار را به دلیل ترس از اختلال عرضه نفت ایران زد. اما این نگرانی زمان زیادی نبرد و اکنون قیمت نفت برنت حدود ۶۰ دلار به ازای هر بشکه معامله می‌شود.	
تمامی این موضوعات از بحران در فروش نفت ایران و ترس از اختلال در روند فروش نفت ایران حکایت دارد. زمانی که ترس از اختلال در فروش نفت وجود دارد، بازارهای جهانی نگران کاهش عرضه نفت می‌شوند و به دنبال آن قیمت نفت بالا می‌رود. در کنار این موضوعات زمانی که یک کشور نگرانی بابت توقف فروش نفت خود و اخلال در روند آن دارد، به طور تاریخی اقدام به افزایش ذخیره‌سازی شناور خود می‌کند تا بتواند در زمان مناسب، نفت خود را به سرعت به فروش برساند و نگرانی بابت حمل‌ونقل یا بارگیری نداشته باشد. لازم به ذکر است که وقتی کشوری اقدام به افزایش ذخایر شناور می‌کند، یا به طور عمدی این کار را برای جلوگیری از اختلال انجام می‌دهد یا با شرایطی مواجه می‌شود که خریدار اقدام به خرید نفت نمی‌کند. از این رو، نفت به ناچار در نفتکش‌ها نگهداری می‌شود تا شاید در زمان مناسب و با کاهش قیمت هر بشکه نفت، خریدار راضی شود که ریسک خرید نفت تحریمی را بپذیرد. از این رو، باید گفت بار دیگر به دلیل بازگشت فضای نااطمینانی، گزارش‌هایی از افزایش ذخیره‌سازی نفت روی نفتکش‌ها منتشر شده که از فضای نااطمینانی، اخلال و امکان فروش نفت گزارش‌های دیگری در مورد نفت شناور ایران دست نیست.	

آمار رشد شش‌ماهه تولید و فروش محصولات منتخب بخش صنعت و معدن منتهی به نیمه نخست سال ۱۴۰۴ تصویری متنوع و ناهمگون از وضعیت فعالیت‌های صنعتی ارائه می‌دهد؛ تصویری که در آن برخی محصولات با رشد هم‌زمان تولید و فروش مواجه‌اند، در حالی که در برخی دیگر شکاف معناداری میان این دو شاخص دیده می‌شود. این ناهمگونی نشان می‌دهد که تحولات صنعت در سطح محصول، بیش از آنکه یکنواخت باشد، تابع شرایط خاص هر زنجیره تولید و بازار مصرف آن است.

به گزارش اکوایران، در گروه محصولات معدنی، گندله با رشد ۲.۱ درصدی تولید و رشد ۱۰.۶ درصدی فروش عملکردی نسبتاً مثبت دارد. فاصله میان رشد فروش و تولید نشان می‌دهد که تقاضا برای این محصول از ظرفیت رشد بیشتری نسبت به تولید برخوردار بوده و بخشی از فروش می‌تواند از محل موجودی‌ها یا افزایش کارایی شبکه توزیع تأمین شده باشد. کنسانتره نیز رشد ۴.۸ درصدی تولید را ثبت کرده، اما فروش آن ۱۳.۶ درصد کاهش یافته است. این اختلاف معکوس بیانگر ضعف در جذب بازار یا محدودیت در سمت تقاضاست که مانع از تبدیل افزایش تولید به فروش شده است. در مقابل، گروه «سایر- معدن» با رشد ۱۲.۸ درصدی تولید و ۸.۶ درصدی فروش، از هماهنگی نسبی میان عرضه و تقاضا برخوردار بوده و یکی از پایدات‌ترین عملکردها را در میان محصولات معدنی نشان می‌دهد.

در بخش صنایع غذایی، وضعیت متنوع‌تر و در برخی موارد نگران‌کننده است. روغنی‌ها با رشد بالای تولید و فروش، به ترتیب ۱۵.۵ و ۱۳.۲ درصد، عملکردی مثبت و متوازن دارند که از پایداری تقاضا و توان پاسخ‌گویی تولید حکایت می‌کند. در مقابل، لبنیات با افت ۲.۷ درصدی تولید و کاهش یک درصدی

مصرف‌در اوج!

مصرف انرژی در ایران چند برابر میانگین جهانی



ایران از نظر شدت مصرف انرژی در جهان شرایط مناسبی ندارد و این موضوع در کشور چند برابر میانگین جهانی است و به‌طور تقریبی در همه عرصه‌ها قابل توجه است؛ به طوری‌که در سوخت‌های فسیلی از جمله گاز و فرآورده‌های نفتی این شدت مصرف بالاتر است.

به گزارش ایستا، بنزین که به‌عنوان سوخت خودروهای سواری استفاده می‌شود، به‌دلیل آنکه با نوع مصرف خودروهای با کیفیت روز جهان فاصله دارند، همچنین به‌دلیل پایین‌بودن قیمت، جزو پرمصرف‌ترین حامل‌های انرژی کشور است. از سوی دیگر، تفاوت فاحش قیمت این حامل انرژی با کشورهای همسایه که در مواردی، ۸۰ تا درصد نیز برآورد می‌شود، سبب شده قاچاق با هر هزینه‌ای، برای برخی افراد جذاب و اقتصادی باشد.

برخی پرداخت یارانه بالا از سوی دولت برای حامل‌های انرژی در ایران و پرداخت نکردن قیمت واقعی این حامل‌ها توسط مصرف‌کنندگان، هیچ‌کدام از بخش‌ها به‌دنبال بهینه‌سازی نیستند. اکنون سالانه چند ده میلیارد دلار یارانه سوخت در کشور پرداخت می‌شود و این در شرایطی است که امسال پیش‌بینی شده بود درآمد نفتی ایران به ۴۳ میلیارد دلار برسد. این درآمد با صادرات روزانه ۱.۸ میلیون بشکه‌ای و قیمت متوسط ۶۸ یورویی است. این اعداد نشان می‌دهد ایران حدود دو برابر درآمدهای نفتی خود را صرف پرداخت یارانه انرژی کرده است. در این میان چاره‌ای نبوده جز این که دولت یا پالایشگاه‌های جدید برای تأمین نیاز داخلی بسازد، یا بهینه‌سازی مصرف را در دستور کار قرار دهد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد اکنون برای ساخت یک پالایشگاه باید حدود ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شود، در حالی که با ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری می‌توانیم نسبت به بهینه‌سازی مصرف همان حجم فرآورده نفتی اقدام کنیم. هزینه ساخت پالایشگاه‌ها بستگی به کیفیت محصولات دارد، یعنی هرچه پیچیدگی یک پالایشگاه بالاتر باشد، هزینه ساخت آن هم بالاتر است.

هزینه احداث پالایشگاه‌های جدید نفت خام و میعانات گازی در ایران گاهی به سه برابر میانگین جهانی می‌رسد، بنابراین منطقی است که با اجرای طرح‌های بهینه‌سازی در کنار ایجاد تنوع در سبد سوخت کشور از جمله توسعه سی‌ان‌جی، مصرف بنزین را کاهش داد و از محل این صرفه‌جویی، طرح‌های توسعه‌ای این صنعت از

از فشار عرضه تا ضعف تقاضا

شکاف‌های پنهان در دل صنعت

آمارها نشان می‌دهد وضعیت صنعت در سطح محصول یکدست نیست و فاصله معناداری میان رفتار تولید و فروش وجود دارد. در بخشی از محصولات بازار مصرف فعال‌تر از ظرفیت تولید است و در بخشی دیگر، محدودیت تقاضا مانع جذب تولید شده است.



فروش، وارد محدوده رکود خفیف شده است. محصولات ناوایی و شیرینی نیز کاهش ۵.۳ درصدی تولید و ۲.۶ درصدی فروش را تجربه کرده‌اند که نشان‌دهنده افت هم‌زمان عرضه و تقاضاست. وضعیت «سایر- غذایی و آشامیدنی» حادثر است؛

خبر	
مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان اعلام کرد	
استفاده بیش از ۵۴۱ هزار خانوار آذربایجان شرقی از کالابری الکتریکی	
اینگار ماهان فلاح - دمردک تعاون، کار و رفاه اجتماعی آذربایجان شرقی گفت: ۵۴۱ هزار و ۷۰۹ خانوار استان از کالابرگ الکتریکی استفاده کرده و اعتبار ماه نخست خود را خرید کرده‌اند. بهرآز غفاری با اعلام این خبر اظهار کرد: از زمان آغاز اجرای طرح جدید کالابرگ ۱۰ میلیون ریالی به ازای یک نفر در ۱۶ دی ماه امسال تا ۲۹ دی ماه تعداد ۶۸۴ هزار و ۵۸۱ تراکنش برای خرید اقلام کالابرگ ثبت شده است. وی افزود: تعداد ۵۴۱ هزار و ۷۰۹ خانوار استان نیز در این زمان اقدام به خرید اقلام کرده‌اند که مجموع اعتبار صرف شده برای آنها شامل ۱۳ هزار و ۲۱۹ میلیارد ریال بوده است. مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی آذربایجان شرقی با اشاره به اجرای شیوه دوم توزیع کالابرگ در روزهای آینده گفت: در شیوه دوم به ازای هر فرد ۱.۵ کیلوگرم مرغ، یک کیلوگرم تخم مرغ، یک کیلوگرم برنج، یک بطری ۸۰۰ گرمی روغن مایع، یک بسته پنیر ۴۰۰ گرمی، یک بسته ۷۰۰ گرمی ماکارونی، یک بسته پختنی ۹۰۰ گرمی و ۵۰۰ گرم قند و شکر تعلق می‌گیرد که سه میلیون تا سه میلیون و ۵۰۰ هزار ریال از بهای این ۹ قلم جنس توسط مصرف‌کننده پرداخت شده و مابه التفاوت بهای اجناس توسط دولت به حساب فروشگاه ارایز می‌شود. غفاری با بیان این‌که دولت در این شیوه علاوه بر پرداخت مابه التفاوتی بهای اقلام، مکلف به تأمین جنس فروخته شده است، گفت: متقاضیان استفاده از این شیوه خرید کالابرگ می‌توانند با شماره گیری کد دستوری *۵۰۰۱۴۶۳# و انتخاب گزینه پنج نسبت به استفاده از این شیوه توزیع کالابرگ اقدام کنند. وی با بیان این که امکان خرید کالاهای اساسی با کالابرگ الکتریکی از طریق ۲۵ هزار پایانه در ۹ هزار فروشگاه آذربایجان شرقی فراهم است، ادامه داد: طرح کالابرگ برای تمامی دهک‌های جمعیتی استان و کشور فعال بوده و دهک‌های بالایی که پارانه آنها قطع شده است می‌توانند اقدام به ثبت نام و دریافت سهم خود کنند.	

۲۰۲۲ در شاخص مصرف انرژی در جایگاه آخر دنیا قرار داشت. کشور ایران با اینکه دومین منابع نفت و گاز دنیا را در اختیار دارد، اما به‌دلیل مصرف زیاد انرژی همچنان دچار ناترازی است.

موضوع نگران‌کننده‌تر این است که میانگین مصرف انرژی در جهان کاهش‌ی است اما در کشور ما روبه بالا قرار دارد. وضع نگران‌کننده در مصرف انرژی نیازمند تدابیر جدی است، به‌گونه‌ای که به اعتقاد کارشناسان، باید پارادایم خود را تغییر دهیم و از رویکرد تأمین انرژی به سمت مدیریت مصرف انرژی حرکت کنیم. طی فصل سرد سال مصرف گاز ما به روزانه ۷۰۰ میلیون مترمکعب می‌رسد که در مقایسه با دیگر کشورها از این نظر شرایط مناسبی نداریم، روسیه از جمله کشورهایی است که در این زمینه به بهره‌وری مناسب رسیده و روزانه به کل اروپا ۳۵۰ میلیون مترمکعب گاز صادر می‌کند.

نگاه دولت به این موضوع این است که اگر اقدام‌های هدفمندی در حوزه بهره‌وری انجام‌شود، ظرفیت خوبی برای خلق ثروت ایجاد خواهد شد و انرژی در ایران تقریباً ریاگانی است و باید برای بهره‌وری مناسب چارهای اندیشیده‌شود.

دولت چه کرد؟

طی سالهای گذشته برنامه‌های دولت در حوزه مدیریت مصرف انرژی و به‌ویژه سوخت در دو حوزه کلان پیگیری شد، حوزه نخست افزایش ظرفیت‌های تولیدی با سرمایه‌گذاری متعدد در این عرصه و حوزه دوم مدیریت مصرف و بهینه‌سازی سوخت است.

دولتها در برخورد و جلوگیری از قاچاق برنامه‌ریزی‌های گسترده انجام دادند و تنها در شش ماه ابتدایی سال ۱۴۰۲ معادل ۷۲ درصد افزایش کشف سوخت قاچاق را شاهد بودیم. برای بهینه‌سازی هم اقدام‌های متعددی انجام شده که حرکت به سوی ناوگان حمل‌ونقل برقی یکی از مهم‌ترین این اقدام‌هاست و نمونه آن فعال شدن ایستگاه‌های شارژ برقی در کلان‌شهرها و تحویل دستگاه اتوبوس برقی تولید داخل یا تحویل تاکسی به شهرداری تهران بوده است.

این اقدام‌ها همسو با کمک به کاهش آلودگی هوا و نیز مدیریت مصرف سوخت بوده است و دولت با طرح‌های متعددی در زمینه مدیریت و افزایش تولید انرژی و سوخت گام برداشت. هرچند الگو و فرهنگ مصرف سوخت از سوی مردم نیز در بالا‌بودن مصرف در کشور تأثیرگذار است، اما گره اصلی مصرف افسارگسیخته تنها با اجرای پروژه‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت باز می‌شود که اجرای آن برعهده دولت‌هاست. طی سالهای اخیر تراز گاز کشور منفی شده و تقاضا از عرضه بیشتر شده است. با توجه به مقدار مصرف بنزین و تولید آن در پالایشگاه‌ها، این موضوع به بنزین و گازوئیل بسیار کمتر از هزینه‌های مربوط به توسعه میدان‌های گازی است. صرفه‌جویی به مقدار ۲۰ میلیون مترمکعب در بخش مصارف خانگی و تجاری، با در نظر گرفتن هزینه‌های مرتبط با آن نه‌تنها منطقی که سودآور به نظر می‌رسد. حجم سرمایه‌گذاری پروژه‌های بهینه‌سازی بسیار کمتر از هزینه‌های مربوط به توسعه میدان‌های گازی است. برآوردها نشان می‌دهد به ازای هر مترمکعب گاز، هزینه افزایش تولید گاز از طریق توسعه میدان‌های گازی سه برابر بهینه‌سازی مصرف همان مقدار گاز است.

اثرات شوک ارزی در بازار خودرو تخلیه شد

فرمول قیمت‌گذاری تغییر می‌کند؟

استدلال مخالفان اصلاح روند فعلی چیست؟

او در این مورد توضیح داد: در حال حاضر نگاه غالب بر سیاستگذاری این بخش، نگاهی متأثر از تصمیمات سیاسی و غیر اقتصادی است. این تأملات سبب شده تا تصمیم‌گیری در مورد مدل فعلی که به مشکلات مختلفی منجر شده به عقب بیازد، بارها مشاهده شده تصمیم‌گیری در این بخش با انفعال مواجه می‌شود و یا قیمت‌ها فریز می‌شوند به زیان خودروساز منجر می‌شود.

این تحلیل‌گر بازار خودرو در پاسخ به اینکه سپردن قیمت‌گذاری خودرو به بازار، منجر به حل مشکلات فعلی می‌شود، هشدار داد: من این‌طور فکر نمی‌کنم. این تصور که هر قیمتی در کف بازار تعیین شد، مستقیماً به خودروساز تعلق پیدا کند، بسیار غلط و خطرناک است. قیمت را نمی‌توانیم کاملاً به تصمیمات بازار واگذار کنیم و باید همیشه بر آن نظارت و کنترل وجود داشته باشد.

سپردن قیمت‌گذاری به بازار چاره کار است؟

شجاعی اگرچه معتقد است با فشار به خودروساز و تحمیل زیان به آن نمی‌توان تورم را کنترل کرد زیرا ریشه تورم در جای دیگری است، تأکید کرد: از آن طرف خودروسازان هم نباید انتظار داشته باشد هر قیمتی که در بازار به دست آمد، یکسره به جیب آنها ریخته شود. چرا که مثلاً گاه تنش ارزی، پیش از افزایش واقعی هزینه‌های تولید، قیمت‌ها را در بازار دچار جهش می‌کند. دلیلی ندارد خودروساز هم به سرعت همه چیز را بالا ببرد و بخواهد بر اساس قیمت‌های جدید محصولاتش را از کارخانه بفروشد. وی هشدار داد: اگر خودروسازان را هر تولیدکننده دیگری ندی نفع تورم و جهش‌های قیمتی شود، به سرعت کشور دچار چالش می‌شود زیرا آنها ممکن است به قیمت تحمیل یک زیان عمومی به مردم، دست به سودجویی‌های بزرگ بزنند. درنتیجه باید امروز هم توجه داشت که بازار اگر کنترل نشود، بازار خودرو دچار مشکلات دیگری می‌شود که اصلاح آنها نیز بی هزینه نیست. او در ادامه افزود: یک مساله دیگر را هم باید مدنظر داشته باشیم؛ صنعت خودرو به‌واسطه تحریم‌ها، دچار مشکلات متعددی از جمله وقفه‌های تولید می‌شود. مثلاً بارها با انباشت خودروهایی مواجه شدیم که به دلیل کمبود قطعات، امکان عرضه به بازار نداشتند. در این مواقع به دلیل هم وقفه در خط تولید، بازار تأثیر می‌گیرد و قیمت‌ها بالا می‌رود. در این شرایط منطقی نیست همه قیمت ثابت بماند و صنعت خودروساز با سیاست‌های مالیاتی باید از این سودجویی‌های غیرمنطقی جلوگیری کرد.

یک تحلیل‌گر بازار خودرو می‌گوید شوک جهش قیمت ارز، در بازار خودرو تخلیه شده و اگر شوک تازه‌ای ایجاد نشود و یا قیمت ارز دوباره بالا نرود، تا عید انتظار جهش دوباره قیمت‌ها نمی‌رود.

عزت الله زارعی سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت درباره اینکه آیا خودرو از شمول قیمت گذاری دستوری خارج می‌شود توضیح داد: طبق برنامه هفتم توسعه اساسا قیمت گذاری نداریم مگر آن دسته از کالاهایی که شورای رقابت انحصاری تشخیص دهد. اگر شورای رقابت طبق ضوابط خود، خودرو را مشمول تشخیص دهد حتما قیمت‌گذاری دستوری نیز صورت می‌گیرد. اما اگر کالایی مشمول نباشد قیمت‌گذاری هم نمی‌شود. بنابراین در این خصوص باید شورای رقابت نظر دهد که صنعت و بازار خودرو را انحصاری تشخیص می دهد یا خیر. در این صورت در رابطه نحوه قیمت گذاری این کالا می توان تصمیم گیری کرد.

به گزارش خبرنگاران، این اظهارات در شرایطی است که در هفته‌های گذشته و پس از جهش قیمت ارز، بازار خودرو هم با جهش‌های پی در پی مواجه بوده است. منتقدان روند فعلی قیمت‌گذاری خودرو می‌گویند در روش فعلی، زیان‌های بسیاری به خودروسازان تحمیل می‌شود چرا که با هدف از قیمت گذاری با فریز کردن قیمت‌ها، اهدافی اجتماعی و حتی سیاسی هستند اما تبعات این رویکرد اقتصادی است و به شکل زیان بروز پیدا می‌کند.

مرتضی شجاعی، کارشناس خودرو، در این باره به خبرنگاران گفت: این حرف‌ها، حرف تازوای نیستند و پیش از این نیز بنا به تشخیص شورای رقابت عمل می‌شد. یعنی همین شورای رقابت تا امروز خودرو و بازار آن را انحصاری قلمداد کرده و اگر این نگاه همچنان در این شورا حاکم باشد، باز هم روند فعلی قیمت‌گذاری ادامه خواهد داشت. در هر حال پرسش اصلی همچنان این است که بازار فعلی انحصاری هست یا خیر.

وی درباره استدلال موافقان و مخالفان گفت: موافقان و مخالفان بحثهای متعددی دارند و من فکر می‌کنم بیش از هر چیز مساله از نگرانی نسبت به تلاطماتی مشابه بازار ارز است که اگر وارد ماجرای قیمت‌گذاری خودرو هم بشود، مشکلاتی پدید می‌آید. به هر روی نرخ خودرو در کشور ما امروز یک نرخ نسبتاً حساس محسوب می‌شود. به نظر می‌رسد موافقان قیمت‌گذاری به روش فعلی، با این نگاه، از تغییرات جلوگیری کردند.