خبر

براساس موافقت اعضای هیئت دولت

واردات برخی مواد اولیه و ملزومات ضروری خطوط تولید آزاد شد

● هیئت وزیران به منظور تسهیل در فرایند تولید داخلی برای سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸، مصوب کرد واردات تا سقف ۳۰۰ میلیون دلار به صورت بدون انتقال ارز و صرفا جهت تأمین مواد اولیه، قطعات و ملزومات ضروری خطوط تولید با تأیید وزارت صنعت، معدن و تجارت بلامانع است.

هیئت وزیران در جلسه روز چهارشنبه به ریاست «حسن روحانی» رئیس‌جمهوری، برای جبران خسارت ناشی از حوادث غیرمترقبه در برخی مناطق کشور، اعتبار و تسهیلات بانکی اختصاص داد.

این اعتبار و تسهیلات بانکی شامل اجرای پروژه‌های پیشگیران و عملیات تثبیت رانش مسیر لوله آب شرب مشکین‌شهر در استان اردبیل، جبران خسارت و بازسازی اماکن مسکونی و تأسیسات زیربنایی خسارت‌دیده ناشی از وقوع سیل، فرونشست زمین، برف و کولاک، توفان و زلزله در استان‌های آذربایجان غربی، اصفهان و خراسان رضوی و کمک بلاعوض و ارائه تسهیلات بانکی ارزان‌قیمت به آسیب‌دیدگان و نیز امحای سموم سنواتی توسط سازمان حفظ نباتات کشور است.

هیئت وزیران همچنین به منظور تسهیل در فرایند تولید داخلی برای سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸، مصوب کرد واردات تا سقف ۳۰۰ میلیون دلار به صورت بدون انتقال ارز و صرفا جهت تأمین مواد اولیه، قطعات و ملزومات ضروری خطوط تولید با تأیید وزارت صنعت، معدن و تجارت بلامانع است.

هیئت دولت با توجه به استقبال چشمگیر از نمایشگاه «ایران: مهد تمدن» که در کشور هلند برگزار شد، با پیشنهاد سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مبنی بر برگزاری نمایشگاه مذکور در کشور اسپانیا موافقت کرد.

هیئت وزیران در ادامه، ضمن اعلام نظر درخصوص تعدادی از طرح‌های نمایندگان مجلس شورای اسلامی، نماینده خود را برای پیگیری موضوع تعیین کرد.

ادامه از صفحه اول

دست‌به‌کار شوید

کار سختی است، ولی چاره‌ای غیر از این نیست. دولت‌ها می‌آیند و می‌روند و همین روش ادامه پیدا می‌کند. دولت در مفهوم حقوقی، جز یک وکیل نیست و وکیل وقتی نتوانست وکالت خود را انجام دهد، خودبه‌خود معزول است و ملت باید وکیلی را انتخاب کند که توانمند باشد.

می‌فرمایید چگونه؟

عرض می‌شود که جمهوری اسلامی ایران قدرت سیاسی بزرگی است. به نظرم در تاریخ سیاسی ایران هرگز چنین قدرتی در ایران ظاهر نشده است. انقلاب کرده، جنگیده، قدرت‌های وارد منطقه را یا مأیوس کرده یا پشت مرزهای خود رانده، آمریکا را مجبور به لشکرکشی کرده، در داخل آمریکا دموکرات و جمهوری‌خواه را از هم دور کرده؛ یعنی میان آمریکا و اروپا فاصله انداخته (قبل از انقلاب ایران چنین نبوده) و حضور خود را در منطقه تثبیت و در سطح بین‌المللی بازیگر شناخته‌شده است، به اختیار خود انرژی اتمی تولید می‌کند و به اختیار خود آن را محدود می‌کند. توانایی‌های ملت ایران اجازه می‌دهد خود را به دشمنان خود تحمیل کند. این سه جمله در دو هفته گذشته گفته شد:

۱- آقای ترامپ می‌گوید: اگر از عربستان حمایت نکنیم، اسرائیل از بین می‌رود.

۲- آقای پمپئو، وزیر خارجه آمریکا، می‌گوید: خاورمیانه نحس است.

۳- وزیر دفاع آمریکا می‌گوید: طالبان شکست‌ناپذیر است.

این حرف‌ها ۴۰ سال بعد از انقلاب اسلامی گفته می‌شود.

یا وزیر خارجه عربستان می‌گوید: باید اتحادیه نظامی در مقابل ایران شکل بگیرد.

تمامی این گفته‌ها نشان قدرت ملت ایران است. آیا این قدرت نمی‌تواند خود را تصحیح کند؟ فقط بایستی گروه‌های امتیازطلب داخلی و خارجی را از قدرت سیاسی ملت دور کرد و رانت‌خواران را از دست‌اندازی به جیب مردم مأیوس و ناموس فقرا را حفظ کرد. قطعا این قدرت سیاسی نوظهور این کار را خواهد کرد. کسی که سرباز این مقوله باشد، پیروز می‌شود و آمرزش دارد و دیگران مأیوس و آواره می‌شوند (پنج هزار نفر از منسوبین مدیران قبلی را نگاه کنید که گرفتار آقای ترامپ شده‌اند) فاعتبرو یا اولی الابصار.

عزیزان وزیر؛ درصورتی‌که موافق با این روش باشید، دست‌به‌کار شوید. درصورتی‌که توضیح بیشتر بخواهید، بنده در خدمتم.

با تشکر

سیدمحمد غرضی

اعلام فهرست ۴۰ محصول ایران‌خودرو با نرخ جدید

رشد قیمت خودرو رسمی شد

عکس: مهر

شرق: قیمت خودروهای زیر ۴۵ میلیون تومان شرکت ایران‌خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز کشور، رسما افزایش یافت. افزایش قیمتی که خودروهای زیر ۴۵ میلیون تومان این شرکت را حالا دیگر به خودروهای زیر ۵۵ میلیون تومان تبدیل کرده و البته هنوز فاصله درخور توجهی با قیمت بازار آزاد دارد. بااین‌حال جبران این فاصله قیمتی اگرچه امروز بر دوش مشتریانی است که شانس خرید خودرو از این شرکت را پیدا نمی‌کنند، اما به نظر می‌رسد خودروسازان نیز در ساحل آرامش بازار انحصاری این محدوده قیمتی، تمایل واقعی برای افزایش تولید و عرضه محصول به بازار ندارند.

افزایش ۳۰درصدی

نگاهی به قیمت جدید محصولات ایران‌خودرو که در محدوده قیمتی عرضه انحصاری خودروهای ایرانی تولید می‌شوند، نشان می‌دهد خودروساز و دولت روی افزایش ۳۰درصدی همه محصولات زیر ۴۵ میلیون تومان این شرکت به توافق رسیده‌اند و دقیقا این درصد به نرخ قبلی همه محصولات این محدوده قیمتی افزوده شده است. این افزایش قیمت در حالی است که با وجود تفاوت امکانات و هزینه تمام‌شده این خودروها برای خودروساز، فاکتورهای دیگری مانند تقاضای مشتریان و میزان عرضه شرکت، فاصله متفاوتی را بین قیمت تقریبی بازار آزاد خودرو و قیمت جدید شرکت ایجاد کرده است.

برای مثال، فاصله بین قیمت بازار آزاد و شرکت محصولاتی مانند رانا که هنوز جای پای محکمی بین شهروندان ایرانی پیدا نکرده است، بسیار کمتر از فاصله بین این دو قیمت برای محصولی مانند پژو ۲۰۶ است که هنوز یکی از محبوب‌ترین و موفق‌ترین خودروهای ایرانی با این محدوده قیمت در کشور است.

به نظر می‌رسد این فاصله قیمت را فقط افزایش تولید و عرضه محصولات از سوی شرکت می‌تواند پر کند و برخوردهای سفت و سخت انتظامی و بازرسی پیدا و پنهان از بازار، سرانجامی جز شکست ندارد. خودروسازان با وجود همه مصاحبه‌ها و گزارش عملکردهای سال‌های اخیر درباره خودکفایی و کاهش وابستگی به خارج، حالا و در هنگامه آزمون، سربلند نیستند و بیش از پیش وابستگی‌شان به قطعات خارجی خودرو و نوسانات نرخ ارز نمایان است. وابستگی آشکاری که این خودروسازان را با چالش توان تولید روبه‌رو کرده و البته به بهانه‌ای برای عرضه کمتر محصولات نیز تبدیل شده است.

در مقابل خودروسازان در واکنش‌های پیاپی به اتهامات وارده به خود، از تلاش جدی برای حل مشکلات سخن می‌گویند و چندان موافق ادعای کاهش عرضه خود نیستند. خودروهای پیش‌فروش‌شده از سوی خودروسازان و میزان عمل آنها به تعهداتشان نیز به مشکل دیگری در بازار خودرو تبدیل شده که بسیاری از مشتریان را نگران و سرگردان کرده است. مشکلاتی که اگر با صلح و آشتی به پایان نرسد، می‌تواند ضربه جبران‌ناپذیری را به اعتبار نه‌چندان بالای خودروسازان داخلی نزد جامعه وارد کند.

خودروسازان باید به تعهد خود عمل کنند

عمل به تعهدات امروز مهم‌ترین خواسته مشتریان شرکت‌های خودروسازی است که در ماه‌های گذشته بخشی از سرمایه خود را در اختیار این شرکت‌ها قرار داده و امیدوار بودند خودروی خود را با همان شرایط پیشین تحویل بگیرند. امیدی که این روزها همچنان ادامه دارد، ولی با اماواگرهایی روبه‌رو شده است. روح‌الله طالبی، کارشناس صنعت خودرو و استاد دانشگاه علم و صنعت، دراین‌باره به «شرق» می‌گوید: صنعت خودرو به‌عنوان صنعتی اساسی در کشور ما که بعد از صنعت نفت می‌تواند در اقتصاد کشور اثر بزرگی بگذارد، تحت تأثیر فاکتورهای زیادی قرار دارد. یکی از این فاکتورها که در ماه‌های گذشته اثری جدی بر صنعت خودرو گذاشت، نوسانات ارز بود؛ چون برخی اقلام صنعت خودرو نیازمند تأمین ارز هستند و همچنین قیمت مواد اولیه هم با افزایش روبه‌رو شد که باعث افزایش قیمت قطعات خودرو شد.

البته در ماه‌های گذشته شاهد همین رشد قیمت‌ها در سایر بخش‌های اقتصاد نیز بودیم. با توجه به افزایش قیمت مواد اولیه و وارداتی که منجر به افزایش قیمت تمام‌شده خودرو شده بود، خودروسازان نیازمند افزایش قیمت شدند. طالبی به نکته دیگری نیز اشاره می‌کند و می‌گوید: از طرفی، مشتریان هم یک طرف مهم در معادلات اقتصاد هستند.

اگر مشتری رویکرد خرید نداشته باشد، صنعت خودرو نمی‌تواند پویایی لازم را داشته باشد. نکته بسیار بسیار مهم این است که خودروسازها باید به تعهدات خودشان در قبال مشتریان متعهد باشند؛ یعنی اولا باید پاسخ‌گوی پیش‌فروش‌هایی که انجام داده‌اند، باشند و دوما باید خسارت‌های مشتریانی را که به هر دلیل در این فرایند متضرر شده‌اند، پرداخت کنند؛ چون اگر این کار را نکنند، اعتماد عمومی به خودروسازها باز هم کاهش پیدا می‌کند که اصلا به نفع صنعت خودرو نیست. تأکید می‌کنم حتی اگر عمل به تعهدات باعث ضرر خودروسازها شود نیز باید این کار را بکنند؛ چون بالاخره فردی که با یک قیمت مشخص خودرو را پیش‌خرید کرده است، سرمایه‌اش را به شرکت سپرده و امروز انتظارش عمل به همان تعهد است. شاید خودروساز بتواند امروز امری را به مشتریان دیکته کند، اما در آینده تأثیر منفی آن را خواهد دید. نکته مهم دیگر این است که اگرچه قیمت خودرو باید با توجه به همه فاکتورها مثل افزایش قیمت مواد اولیه، افزایش دستمزد و... تعیین شود، اما خودروسازان باید حاشیه سود خود را کاهش دهند. این استاد دانشگاه درباره این موضوع اضافه می‌کند: خودروسازهای ایرانی پیش از این با حاشیه ۳۰درصدی خودرو می‌فروختند که اصلا در دنیا متداول نیست. این خودروسازها باید به سمت حاشیه سود معقول و متداول در دنیا که کمتر از پنج درصد است، حرکت کنند تا شهروندان بیش از این تحت فشار افزایش قیمت‌ها قرار نگیرند.

عرضه خودروسازان باید افزایش پیدا کند

طالبی دلیل اصلی فاصله قیمت کنونی شرکت با قیمت بازار آزاد را عدم عرضه خودرو از سوی شرکت‌های تولیدکننده می‌داند و می‌افزاید: اگر عرضه خودروسازان افزایش پیدا کند، فاصله قیمت بازار و شرکت کاهش پیدا خواهد کرد و تا شب عید به قیمت متعادلی خواهد رسید. درحال‌حاضر خودروسازان ما تولیدی ندارند، عرضه مناسبی هم انجام نمی‌دهند، این در حالی است که تقاضا همچنان وجود دارد و نتیجه کاهش عرضه و حفظ یا افزایش تقاضا، قطعا افزایش قیمت در بازار خواهد بود. همان قانونی که بازاری انحصاری برای خودروسازان ما فراهم کرده است، باید آنها را مکلف به افزایش تیراژ تولید تا حد مناسب کند که قیمت‌ها را متعادل و قیمت بازار و شرکت را به هم نزدیک خواهد کرد.

مدل خودرو	قیمت قبلی	قیمت جدید	قیمت تقریبی بازار
پژو۴۰۵ بنزینی GLX	۳۲۹۴۵۶۰۰	۴۲۸۲۹۲۰۰	۵۷۰۰۰۰۰۰
پژو۴۰۵ دوگانه‌سوز (GLX)	۳۴۷۴۶۲۰۰	۴۵۱۷۰۰۰۰	۵۸۰۰۰۰۰۰
پژو۴۰۵ دوگانه‌سوز (GLX) تریم بژ	۳۴۷۴۶۲۰۰	۴۵۱۷۰۰۰۰	۵۸۵۰۰۰۰۰
پژو ۴۰۵ بنزینی SLX	۳۵۱۰۶۸۰۰	۴۵۶۳۸۸۰۰	۶۲۰۰۰۰۰۰
سمند LX سال بنزینی	۳۳۵۳۶۴۰۰	۴۳۵۹۷۳۰۰	۶۱۰۰۰۰۰۰
سمند LX مدل EF7 پایه گازسوز مخزن کوچک	۳۶۰۸۳۲۰۰	۴۶۹۰۸۱۰۰	۶۴۰۰۰۰۰۰
سمند LX مدل EF7 پایه گازسوز مخزن بزرگ	۳۶۶۱۸۰۰۰	۴۷۶۰۳۴۰۰	۶۵۰۰۰۰۰۰
سمند LX مدل EF7 بنزینی	۳۴۳۳۹۲۰۰	۴۴۶۴۰۹۰۰	۶۰۰۰۰۰۰۰
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۶۲۸۷۹۰۰	۴۷۱۷۴۲۰۰	۶۲۰۰۰۰۰۰
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۴۱۹۴۳۶۰۰	۵۴۵۲۶۶۰۰	۷۰۰۰۰۰۰۰
پژو ۲۰۶ صندوق‌دار V8	۴۲۷۶۴۱۰۰	۵۵۵۹۳۳۰۰	۶۹۰۰۰۰۰۰
رانا LX	۳۹۵۱۰۱۰۰	۵۱۳۶۳۱۰۰	۵۷۰۰۰۰۰۰
پژوپارس سال	۴۰۷۷۵۸۰۰	۵۳۰۸۵۰۰۰	۶۸۰۰۰۰۰۰
پژوپارس سال دوگانه‌سوز	۴۲۲۴۲۰۰۰	۵۴۹۱۴۶۰۰	۶۹۰۰۰۰۰۰

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی:

واردات بنزین متوقف شد

با آغاز بهره‌برداری از فاز سوم پالایشگاه ستاره خلیج فارس، تولید بنزین یورو۴ به ۱۵ میلیون لیتر در هر فاز می‌رسد

شرق: واردات بنزین به کشور از مهرماه صفر شد؛ این خلاصه خبری بود که در مراسم بهره‌برداری فاز سوم پالایشگاه ستاره خلیج فارس، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی برای نخستین‌بار آن را به زبان آورد؛ البته ناگفته نماند که پیش‌ازاین بارها ازسوی رئیس‌جمهور و برخی مسئولان دیگر این خبر تکرار شده بود اما این‌بار هرچند علیرضا صادق‌آبادی سخن از آن به میان آورد، اما با تأکید بر روند افزایشی مصرف بنزین در کشور، در قالب برآوردی، از واردات ۱۹۰میلیون لیتر در روز با ارزش حدودی صد میلیون دلار در سال ۱۴۱۲ خبر داد. هرچند این برآورد با اصلاح تکنولوژی و توسعه موتورهای برقی و از رده خارج‌شدن ماشین‌های قدیمی هم‌خوانی ندارد اما گواهی برای آن است که استمرار این روند، نمی‌تواند کشور را از واردات بنزین بی‌نیاز کند. در کاتالوگی که در این نشست خبری توزیع شد، از نیاز حدود صد میلیون یورویی فراتر از اعتبار ۴۰۰۶ میلیارد یورویی که برای این طرح مصوب شده بود، برای اتمام این پروژه پرده برداشته شد که برنامه‌ریزی برای دریافت آن از صندوق توسعه ملی انجام شده است.

صادرات بنزین در سال جاری

این پالایشگاه که ۴۹ درصد سهام آن در اختیار تاپیکو وابسته به صندوق بازنشستگی نیروهای مسلح است و پیمانکار اصلی آن نیز قرارگاه خاتم‌الانبیاست، توانسته با بهره‌گیری از نیروهای داخلی و با ریسک پذیرش شرکت‌های تازه‌کار در این عرصه، اکنون بستر را برای صادرات بنزین نیز فراهم کند. به گفته مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، اکنون مازاد بنزین داریم و به سمت صادرات حرکت می‌کنیم. او خبر داده این اتفاق یا از طریق قرارداد می‌افتد یا عرضه در رینگ بورس، هدف‌گذاری این شرکت برای سال جاری است.

دورزدن تحریم‌ها با ستاره خلیج فارس

افتتاح فاز سوم این پالایشگاه از دیدگاه مسئولان آن، به نوعی دورزدن تحریم محسوب می‌شود؛ آن‌هم نه فقط به‌واسطه تولید بنزین و خودکفایی بلکه به‌واسطه آنکه مقصد میعانات پارس جنوبی در زمان تحریم‌ها، این پالایشگاه خواهد بود.

۹۵/۹۷ میلیون لیتر، میانگین تولید بنزین پایه در کشور

صادق‌آبادی با اشاره به آمار تولید بنزین داخلی اظهار کرد: منظور از بنزین داخلی، بنزین پایه کشور به اضافه اکتان‌افزاهای تولید داخل است. میانگین تولید بنزین در ایران در سال ۱۳۹۶ روزانه ۶۷.۲۸ میلیون لیتر بود که این میزان در سال ۹۷ تا پیش از بهره‌برداری از فاز سوم پالایشگاه ستاره خلیج فارس، به ۸۷.۹۵ میلیون لیتر رسیده است. البته در دو ماه نخست سال جاری، فاز دوم ستاره خلیج فارس راه‌اندازی نشده بود و بیشترین حجم اورهال را در پالایشگاه‌ها در این فاز داشتیم. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی با بیان اینکه ظرفیت تولید بنزین به جز فاز سوم ستاره خلیج فارس، ۹۵ تا ۹۷ میلیون لیتر بود، افزود: در تابستان سال جاری که پیک مصرف بنزین در کشور بود، تولید بنزین به ۹۷ میلیون لیتر رسید. به گفته صادق‌آبادی میانگین تولید بنزین پایه ۹۵.۹۷ میلیون لیتر است.

جزئیات تولید و مصرف نفت گاز در ایران

او در ادامه با بیان اینکه میزان تولید نفت گاز در ایران در سال ۱۳۹۶، ۹۴ میلیون لیتر بود، گفت: از این میزان، ۲۱ میلیون لیتر طبق استاندارد یورو چهار بود. متوسط تولید نفت گاز در سال جاری هم ۲۸ میلیون لیتر طبق استاندارد یورو چهار و صد میلیون لیتر نفت گاز پایه بود. به گفته مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، متوسط تولید نفت گاز یورو چهار در سال جاری، ۴۰ میلیون لیتر در روز خواهد شد. صادق‌آبادی ادامه داد: پالایشگاه تبریز، سه میلیون لیتر به ظرفیت تولید نفت گاز یورو چهار اضافه کرد و حدود دو ماه است که در پالایشگاه بندرعباس ۱۴ تا ۱۶ میلیون لیتر نفت گاز یورو به تولید کشور اضافه کرده است.

او با بیان اینکه ظرفیت تولید نفت گاز یورو از ۲۳ میلیون لیتر در سال ۱۳۹۶ به ۴۰ میلیون لیتر در سال جاری می‌رسد، توضیح داد: سه میلیون لیتر در پالایشگاه تبریز و ۱۴ میلیون لیتر در پالایشگاه بندرعباس افزایش تولید صورت گرفته است. همچنین در پایان سال ۱۲ میلیون لیتر تولید نفت گاز یورو در ستاره خلیج‌فارس به تولید اضافه می‌شود. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی درباره توزیع نفت گازی که در پالایشگاه بندرعباس تولید می‌شود، توضیح داد: نفت گاز تولیدی در این پالایشگاه در بنادر اصلی کشور توزیع می‌شود و مازاد آن هم در استان‌های کرمان و فارس توزیع می‌شود. به گفته صادق‌آبادی، میزان گوگرد در نفت گاز از دو هزار PPM به میزان ۵۰ PPM می‌رسد که به کاهش آلایندگی ناشی از گوگرد کمک می‌کند.

تولید ۱۵ میلیون لیتر بنزین یورو ۴ در هر فاز

صادق‌آبادی همچنین از توقف واردات بنزین از مهرماه خبر داد و گفت: با به‌مدارآمدن فاز سوم ستاره خلیج‌فارس، در هر فاز این پالایشگاه، ۱۲ تا ۱۵ میلیون لیتر بنزین یورو ۴ تولید می‌شود. او با اشاره به میزان مصرف بنزین در ایران اظهار کرد: اگر با ظرفیت ۱۰۵ میلیون لیتر تولید بنزین در کشور، میزان مصرف صدمیلیون لیتر باشد، حاشیه اطمینان خوبی نیست. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، با تأکید بر اینکه اصلاح الگوی مصرف امری ضروری است، افزود: اگر این اتفاق صورت نگیرد، ایران دوباره به واردکننده بنزین تبدیل می‌شود. فاصله تولید و مصرف نفت گاز در کشور، ۱۵ تا ۲۰ میلیون لیتر است، البته میزان مصرف در نفت گاز به اندازه بنزین نیست.

زمان افتتاح فاز ۴ ستاره مشخص نیست

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی در ادامه درباره زمان افتتاح فاز چهارم پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس توضیح داد: فاز چهارم مشابه فاز سوم است؛ به‌عبارت دیگر ۱۲۰ هزار بشکه به ظرفیت تولید این پالایشگاه اضافه می‌شود. همه تجهیزات این فاز هم آماده است، اما درمورد اینکه چه زمانی افتتاح می‌شود، باید گفت زمانی که منابع مالی تضمین‌شده وجود داشته باشد، این فاز افتتاح خواهد شد. به گفته صادق‌آبادی، سهم شرکت‌های ایرانی در سه فاز ۷۰ درصد است.

ظرفیت کنونی پالایش نفت خام، یک میلیون و ۷۵۰ هزار بشکه در روز

صادق‌آبادی درباره بودجه شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی گفت: بودجه شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی در سال ۹۷، ۳۰۹ هزار میلیارد تومان بوده است که ۹۹ درصد آن صرف تصفیه روزانه دو میلیون و صدهزار بشکه نفت خام در پالایشگاه‌های کشور می‌شود. او در مورد ظرفیت کنونی پالایش نفت خام هم اظهار کرد: ظرفیت کنونی یک میلیون و ۷۵۰ هزار بشکه در روز است که با احتساب دو فاز ۲۴۰ هزاربشکه‌ای پالایشگاه میعانات گازی ستاره خلیج‌فارس و ۳۰ هزار بشکه میعانات گازی در دیگر پالایشگاه‌ها، این رقم درمجموع دو میلیون و صد هزار بشکه است.

تولید ۴۵ میلیون لیتر بنزین از هفته آینده

در این نشست محمدعلی دادور، مدیرعامل پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس، نیز با بیان اینکه با افتتاح فاز سوم، شروع تولید ۱۲ تا ۱۵ میلیون لیتر بنزین در روز خواهد بود، گفت: برای تحقق این امر ۶۰ میلیون دلار، علاوه‌بر فازهای یک و دو و مشترکات فاز سه هزینه شده است. او با بیان اینکه تولید بنزین تا روز گذشته در ستاره خلیج‌فارس ۳۰ میلیون لیتر بود، افزود: با راه‌اندازی فاز سوم، میزان تولید بنزین در ستاره طی هفته آینده به ۴۵ میلیون لیتر می‌رسد.

توزیع سراسری و گسترده گازوئیل یورو ۴ در کشور

درعین‌حال در این نشست، مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران از توزیع سراسری و گسترده گازوئیل یورو ۴ در کشور خبر داد. سیدمحمدرضا موسوی‌خواه گفت: به‌زودی استان‌های کرمان، یزد، سیستان‌وبلوچستان، بوشهر، سمنان و فارس به‌طور کامل از گازوئیل یورو ۴ بهره‌مند خواهند شد.

او با تأکید بر اینکه این شرکت به‌سرعت در حال افزایش توزیع گازوئیل یورو ۴ در کشور است، افزود: تعهد شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی، توزیع روزانه ۲۸ میلیون لیتر گازوئیل یورو ۴ تا پایان سال است. موسوی‌خواه با بیان اینکه هم‌اکنون به صورت مستمر گازوئیل یورو ۴ در کشور توزیع می‌شود، تصریح کرد: با برنامه‌ریزی انجام‌شده تا دهه فجر امسال توزیع گازوئیل یورو ۴ به روزانه ۲۸ میلیون لیتر خواهد رسید که فراتر از تعهد شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی در این زمینه خواهد بود.

یادداشت

ضرورت حمایت همه‌جانبه از تولیدکننده داخلی

افشین گنج‌بخش . کارشناس مدیریت صنعتی

● موضوع حمایت از کالای ایرانی ابعاد مختلفی دارد که به کمک سیاست‌های برنامه ششم توسعه، می‌توان نقشه راه مشخصی را برای آن ترسیم کرد. در برنامه ششم توسعه فاکتورهای تأثیرگذاری نظیر رشد اقتصادی شتابان و پایدار و اشتغال‌زا به‌کمک بسیج همه امکانات کشور، بهبود مستمر فضای کسب‌وکار، تأمین مالی فعالیت‌های خرد و متوسط به وسیله نظام بانکی، جذب سرمایه ایرانیان خارج از کشور و سرمایه‌گذاران خارجی، با ایجاد انگیزه و مشوق‌های لازم و... به چشم می‌خورد که با بهره‌گیری از آنها چارچوب‌های برنامه «حمایت از کالای ایرانی» شکل عملیاتی به خود می‌گیرد. باید توجه داشته باشیم حمایت از کالای ایرانی، تنها در «خرید» خلاصه نمی‌شود؛ بلکه مانند یک مکعب دارای اضلاع مختلفی است و هر پارامتر به پارامتری دیگر مرتبط است. در این گزارش به بررسی محورهای تأثیرگذار حمایت از کالای داخلی می‌پردازم.

۱- تقویت و ارتقای فرهنگ مصرف کالای ایرانی

یکی از چالش‌های حمایت از کالای ایرانی، فرهنگ‌سازی این امر در بین اقشار مختلف جامعه است. در این زمینه در سال‌های اخیر تلاش‌هایی به‌ویژه برای «برندسازی» و «تبلیغات» به وسیله رسانه‌های مختلف صورت گرفته؛ اما چون ابتکار عمل در آن وجود نداشته و همچنین از شکل «مردمی» به حالت «دولتی» تغییر وضعیت داده است، در بسیاری از موارد به جای تبلیغ، تبدیل به ضدتبلیغ شده است! در زمینه فرهنگ‌سازی برای استفاده از کالای ایرانی، نباید از نقش «گروه‌های مردم‌نهاد» غافل شویم. بدون شکل فعالیت با برنامه گروه‌های مردمی به‌ویژه تشکل‌های دانشجویی و دانش‌آموزی در پیشبرد اهداف، بسیار مؤثر خواهد بود. همچنین نکته بعدی که درباره مبحث فرهنگ‌سازی خرید کالای داخلی تأمل‌برانگیز است، احیا و تقویت بازارهای محلی است.

۲- ارتقای همه‌جانبه عوامل تولید با توجه به نیاز مصرف‌کننده

سؤالی که همواره در ذهن افکار عمومی ایجاد می‌شود، این است که «آیا کالای داخلی کیفیت لازم را دارد؟». برای پاسخ به چنین پرسشی، باید واقعیت را بپذیریم. همه اجناس داخلی دارای کیفیت مطلوب نیستند! یکی از برنامه‌های اساسی در این زمینه، بهبود فضای کسب‌وکار و ارتقای کیفیت محصولات داخلی است که این امر به کمک تأسیس کلینیک‌های تخصصی برای ارائه خدمات فنی، مهندسی و مشاوره‌ای میسر خواهد بود. ازجمله عوامل تأثیرگذار دیگر که در ارتقای همه‌جانبه عوامل تولید نقش دارد، می‌توان به نحوه «توزیع کالای داخلی» و «قیمت تمام‌شده» اشاره کرد که همواره در ردیف چالش‌های اصلی قرار دارند و با تدوین برنامه‌ای جامع و مدیریت مقتدر، ظرفیت بهبودیافتن دارند.

۳- هدفمندسازی تولید با نگرش توسعه صادرات غیرنفتی به‌ویژه در کشورهای همسایه

کشور ما با ۱۵ کشور، همسایه است و چه از طریق زمینی و چه از طریق دریا مرز مشترک دارد. یکی از راهکارهای ترویج استفاده از کالای ایرانی، برنامه‌ریزی هدفمند برای بازارهای مدنظر در کشورهای همسایه با درنظرگرفتن «کنسرسیوم‌های صادراتی» است که این امر خودبه‌خود موجب تقویت مراکز مبادله‌ای بین کشور ایران و کشورهای همسایه می‌شود. درواقع تحقق حضور هدفمند در بازار کشورهای همسایه، ضمن تقویت روابط «دیپلماسی بازرگانی»، بر «نبود کیفیت» که یکی از چالش‌های برخی از کالاهای ساخت داخل است، با ایجاد فضای رقابتی بین تولیدکنندگان، تأثیر مثبتی دارد و در نهایت این فرایند منجر به «تحریک بازار» می‌شود.

۴- بهبود مستمر فضای کسب‌وکار و تقویت ساختار رقابتی و رقابت‌پذیری بازارها

عمده‌ترین چالش تولیدکنندگان داخلی در شرایط فعلی را در دو عنوان «مشکلات مالیاتی» و «مشکلات ناشی از سود بانکی» می‌توان خلاصه کرد که در این زمینه امیدواریم تدابیر لازم از سوی وزارت اقتصاد و دارایی اندیشیده شود. علاوه بر موارد مذکور که تأثیر مستقیمی در بهبود فضای کسب‌وکار دارد، اجرای بسته ویژه بیمه صنایع به‌ویژه صنایع کوچک در کنار توجه به مراکز لجستیک، تقویت استارت‌آپ‌ها، راه‌اندازی کمپینگ تأمین مالی کسب و کار، پیش‌بینی تسهیلات برای خرید کالای ایرانی، تأمین نیازهای عمومی صنعتگران و ارائه خدمات الکترونیک می‌تواند در بهبود فضای کسب‌وکار نقش مهمی داشته باشد.

۵- هماهنگی و بسیج همه پتانسیل‌های داخلی به‌ویژه قوای سه‌گانه و سازمان‌های مردم‌نهاد

باید قبول کنیم حمایت از کالای ایرانی با بسیج همه ارگان‌ها عزم ملی امکان‌پذیر است؛ چراکه در این راه موانع و مشکلات زیادی وجود دارد که برطرف‌کردن آنها بدون هماهنگی بین قوای سه‌گانه کشور میسر نخواهد بود. یکی از چالش‌های حل‌نشدنی در زمینه حمایت از کالای داخلی «قاچاق کالا» است؛ به‌طوری‌که جنس قاچاق با قیمتی کمتر از قیمت کالای داخلی، فضای رقابت در بازار را مسموم می‌کند. در کنار معضل قاچاق، اصلاح قوانین و برطرف‌کردن موانع برای تسهیل کار تولیدکننده داخلی نیز یکی از موارد مهمی است که باید با اراده قوه مجریه، قوه مقننه و قوه قضائیه صورت گیرد.