



شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران

بولتن خبری روزانه

شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران

1404 آذر 25



روابط عمومی

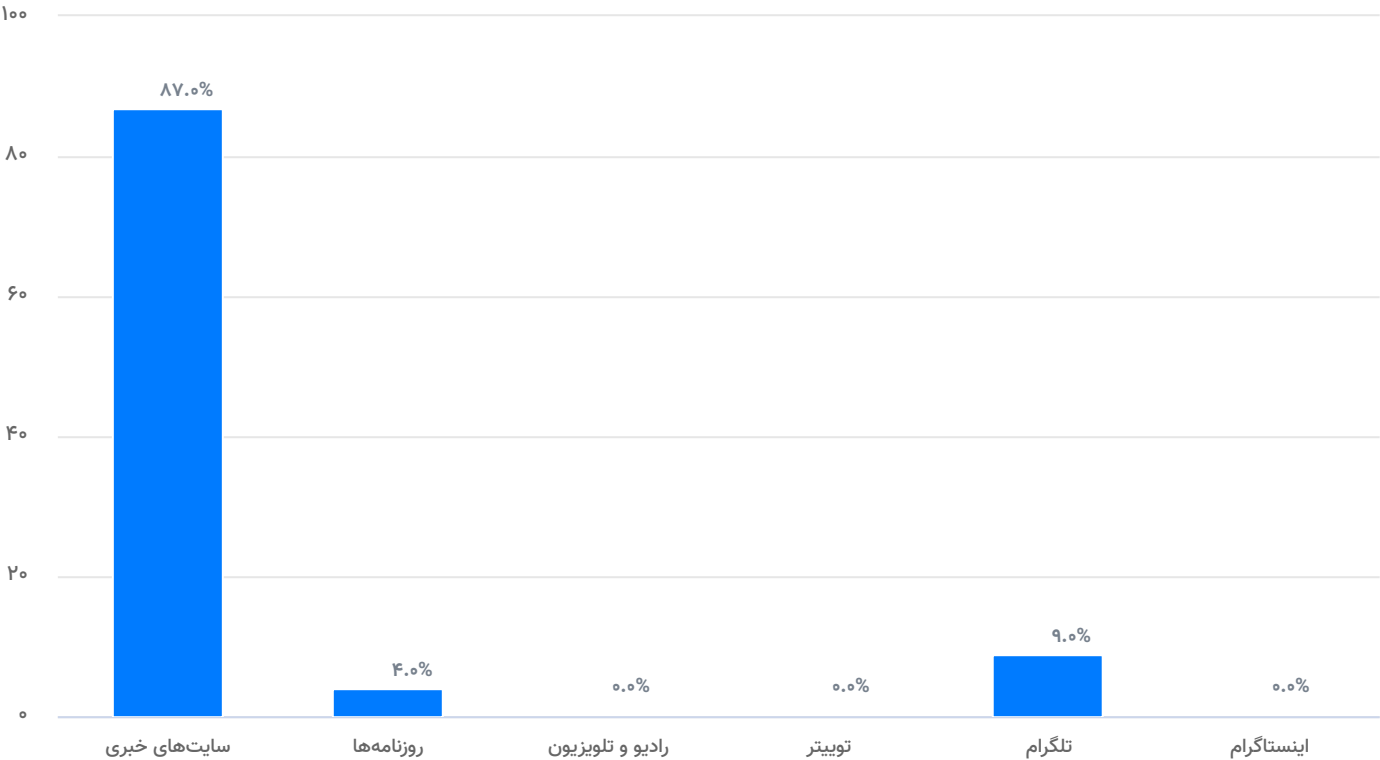
آمار انتشار محتوا به تفکیک رسانه ها در مورد اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران

تعداد مطالب	لایک	بازنشر	بازدید	نظرات	بازدید مثبت	بازدید منفی	بازدید ناخالص
۲۰	x	x	x	x	x	x	سایت های خبری
۰	x	x	x	x	x	x	رادیو و تلویزیون
۱	x	x	x	x	x	x	روزنامه ها
۲	۰	۰	۷۶۱	۰	۰	۷۸۵	تلگرام
۰			x	x			توییتر
۰							فیسبوک
۰		x					اینستاگرام
۰							یوتیوب
۰							آپارات
۲۳	۰	۰	۷۶۱	۰		۴۵۸,۷۸۵	مجموع

دیدگاه مثبت دیدگاه منفی

- بازنشر در سایت های خبری به معنای نشر دوباره خبر با اشاره به منبع دیگر است. بازدید خالص: میزان بازدید هایی که به صورت متا دیتا توسط هر کدام از مדיوم ها منتشر می شود به طور مثال بازدید ویدیو در اینستاگرام یا بازدید در تلگرام. بازنشر در توییتر به معنای ریتوییت می باشد در تلگرام فوروارد قابل اندازه گیری نمی باشد و داده فقط در اختیار خود تلگرام است.
- بازدید ناخالص به معنای Impression است که بازدید یکتایی نیست و میتواند frequency متفاوتی نسبت به هر کاربر داشته باشد با اینحال داده قابل اندازه گیری و مقایسه ای می باشد.

نمودار تفکیکی توجه رسانه‌ای در مورد اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران



مهم‌ترین کلمات کلیدی در مطالب مرتبط با اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران



آمار پرتوجه‌ترین خبرگزاری‌ها و سایت‌های خبری به اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران

عنوان منبع	تعداد مطالب	مجموع بازدید	حجم خبری	ضریب نفوذ
۱ ایسنا	۳	۱۴,۰۰۰	۱۵%	۱۰
۲ شانا	۳	۹۶۶۶	۱۵%	۸
۳ خبرآنلاین	۲	۵۰۰۰	۱۰%	۹
۴ پالایش و پخش	۲	۱۲,۰۰۰	۱۰%	۹
۵ خبرگزاری برنا	۱	۰	۵%	۱۰
۶ همشهری آنلاین	۱	۳۰,۰۰۰	۵%	۱۰
۷ ایرنا	۱	۲۱۳,۰۰۰	۵%	۱۰
۸ پدال نیوز	۱	۱۱,۰۰۰	۵%	۵
۹ دنیای خودرو	۱	۰	۵%	۶
۱۰ ایران آنلاین	۱	۹۹,۰۰۰	۵%	۸

- ضریب نفوذ وبسایت: براساس ۱۲۰ فاکتور مختلف از جمله تعداد محتوای تولیدی، تعداد بازنشر معتبر، تعداد اخبار تولیدی یکتا، الکسا رنک و ... محاسبه می‌شود این عدد از یک پایین تا ده بسیار پرنفوذ تفکیک شده است.
- بازدید ناخالص: برخی از رسانه‌ها بدلیل عدم دسترسی یا عدم مجوز زلکا برای انتشار آمار بازدید ه درج شده است که به معنای صفر بودن بازدید نمی‌باشد.

آمار پرتوجه‌ترین روزنامه‌ها به اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران

منبع	تعداد مطالب	حجم خبری	ضریب نفوذ
۱ روزنامه تعادل	۱	۱۰۰%	۷

آمار تحلیلی هوشمند از پست‌های منتشر شده در تلگرام، مرتبط با اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش
فرآورده‌های نفتی ایران

کاربران اینفلوئنسر



۶

پست ترند

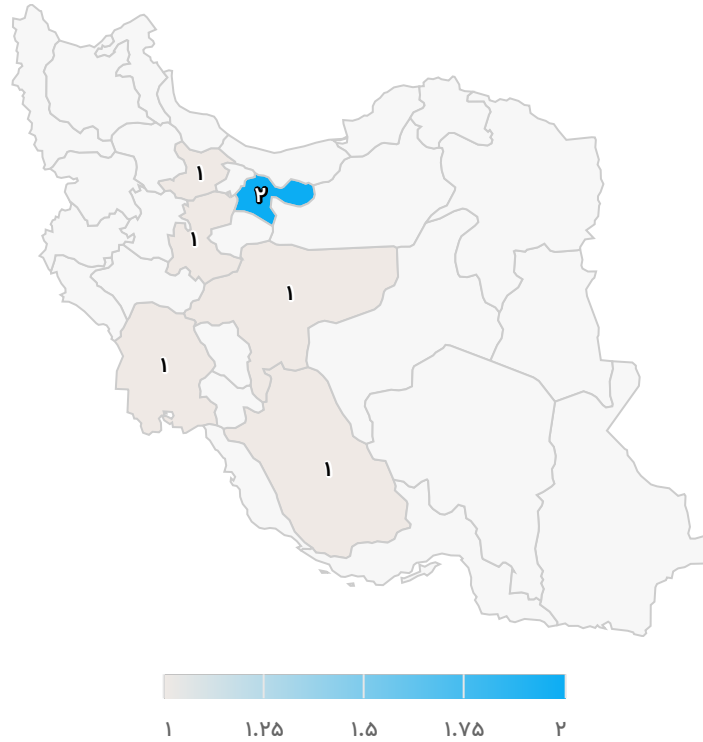


۰

آمار پرتوجه‌ترین کانال‌های تلگرامی به اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران



نام کاربری	نام کامل	دنبال کننده	تعداد مطالب	بازدید ناخالص	
۱	 ORDCnew	پالایش و پخش	۴۲۰۷	۱	۷۵۴
۲	 AbadanRefinery	کانال شرکت پالایش نفت آبادان	۱۳۴۸	۱	۷



استان	تعداد مطالب	جمعیت
۱ تهران	۲	۱۳,۸۰۷,۰۰۰
۲ شیراز	۱	۵,۰۰۶,۰۰۰
۳ اصفهان	۱	۵,۲۹۲,۰۰۰
۴ خوزستان	۱	۴,۸۸۵,۰۰۰
۵ اراک	۱	۱,۴۶۷,۰۰۰
۶ قزوین	۱	۱,۳۲۲,۰۰۰

بیشترین نظرات منتشرشده در رسانه ها در مورد اخبار روزانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران



مشارکت زنان

مشارکت مردان

تعداد کامنت

عنوان

ایران اکونا / ۳۹ منبع دیگر

جزئیات مصوبه شورای اقتصاد درباره فروش محصولات پالایشگاه‌ها در بورس انرژی

- مدیرعامل بورس انرژی درباره مصوبه اخیر شورای اقتصاد که بر اساس آن شرکت‌های پالایشی می‌توانند مطالبات خود از دولت را از طریق عرضه فرآورده‌های نفتی در بورس انرژی تسویه کنند، توضیحاتی داد.

اصلاحات نیوز / ۲۶ منبع دیگر

افزایش مصرف گاز در پی کاهش دما طی یک هفته گذشته

- رئیس مرکز دیسپچینگ شرکت ملی گاز ایران گفت: از ابتدای هفته جاری و هم‌زمان با آغاز موج سرمای فراگیر، مصرف گاز در بخش‌های خانگی، تجاری و صنایع جزء در کشور روندی افزایشی داشته و از مرز ۶۰۰ میلیون مترمکعب عبور کرده است.

میز نفت / ۲۵ منبع دیگر

نظارت بر شرکت‌های تابعه وزارت نفت آغاز شد

- میز نفت - دیوان محاسبات رسیدگی به تخلفات شرکت‌های تابعه وزارت نفت در عدم واریز کامل مابه‌التفاوت خوراک نفت به خزانه را در دستور کار قرار داد.

خبرنامه دانشجویان ایران / ۲۲ منبع دیگر

اجازه مصرف بی‌ضابطه برق را به هیچ‌کس نمی‌دهیم

- وزیر نیرو با بیان اینکه اجازه مصرف بی‌ضابطه برق را به هیچ‌کس نمی‌دهیم، گفت: ۱۱۳ هزار مگاوات متقاضی احداث نیروگاه خورشیدی داریم.

اقتصاد ایرانی / ۲۱ منبع دیگر

شوک جدید: ذخیره بنزین کارت خودروها متوقف شد!

- اقتصادایرانی: سهمیه بنزین خودروهای دولتی، مناطق آزاد، وارداتی و صفر کیلومتر از ۲۲ آذرماه حذف شد و این خودروها تنها با نرخ آزاد ۵۰۰۰ تومانی سوخت‌گیری خواهند کرد.

نیازی به اپ جدید نیست؛ سهمیه بنزین همان روش‌های قبلی را دارد

۱۶	ایسنا	اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران	شبکه خبری تحلیلی حزب الله	میز نفت	شهرمردم
		پرشین خبر	فراز	نفتبان	نبض بازار
		فصل تجارت	ایران آنلاین	فصل تجارت	اقتصاد ما
				جهان صنعت نیوز	ملیت خودرونگاران

بزرگ نمایی سهم مازوت | نیروگاه‌ها اختیاری برای مازوت سوزی ندارند | پاسکاری مازوت میان ۳ نهاد مسئول

۵	همشهری آنلاین	افق سرمایه	شایا نیوز	شبکه شرق	سرپوش	عصر ایران
---	---------------	------------	-----------	----------	-------	-----------

عضو هیات رئیسه کمیسیون انرژی: قطعی «گاز» و «برق» در زمستان امسال به حداقل می‌رسد

۶	ایسنا	فرارو	خبرگزاری برنا	سرنویس	راهبرد معاصر	فصل تجارت	ایران آنلاین
---	-------	-------	---------------	--------	--------------	-----------	--------------

تقدیر از کمیته‌ها و کارگروه‌های برتر سلامت اداری در نفت

۵	شانا	نیپنا	نفتبان	نفت‌خبر	اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران	فراسو نیوز
---	------	-------	--------	---------	-------------------------------	------------

بازدهی ۹۲/۵ درصدی پالایش نفت بندرعباس و استقبال گسترده از سوی سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی

۵	پالایش و پخش	فراسو نیوز	بازار	سایت خبری	خبرگزاری برنا	صفحه اقتصاد
		پایگاه خبری تحلیلی بشری				

صنعت نفت، نیازمند گذار از رویکرد سنتی به توسعه پژوهش‌محور

۶	شانا	پالایش و پخش	فراسو نیوز	بورس امروز	آوای جنوب	انرژی پرس
						پالایش و پخش

۷۵ سال آزمون و خطا در قیمت بنزین/ چرا شوک قیمتی همیشه شکست خورده است؟

۲	خبرآنلاین	دیده بان ایران	بازتاب آنلاین
---	-----------	----------------	---------------

پالایشگاه گچساران؛ پروژه‌ای ملی با دسترسی پایدار برای تأمین بنزین کشور

نفت ما

پالایش و پخش	پالایش و پخش	شتاب در اجرای طرح‌های کیفی‌سازی صنعت پالایش / آخرین وضعیت سه پروژه اولویت‌دار ملی
سایت خبری بازار	سایت خبری بازار	صدور تمامی کارت‌های سوخت کشور تا دو هفته آینده
خبرآنلاین	خبرآنلاین	خبر جدید مدیرعامل شرکت پخش درباره سهمیه بنزین خودروها / ذخیره بنزین این خودروها حذف شد
روزنامه تعادل	روزنامه تعادل	زمان عرضه بنزین سوپر وارداتی مشخص نیست
خبرگزاری برنا	خبرگزاری برنا	۶۵ هزار لیتر سوخت قاچاق در انبار یک شرکت قیر
آوای جنوب	آوای جنوب	رانندگان صنعت نفت ستون پنهان پایداری انتقال فرآورده‌های نفتی
		اینفوگرافیک / میزان سهمیه سوخت هر خودرو چقدر است؟
۹	ایسنا	دیده بان ایران فصل تجارت جهان نیوز فراز فرтак نیوز نفتی‌ها انرژی پرس اکوایران اعتماد آنلاین
		کدام خودروها نیاز به کارت سوخت جدید دارند؟ / این خودروها سهمیه بنزین نرخ اول و دوم ندارند
۱۸	ایران آنلاین	اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران شبکه خبری تحلیلی حزب الله میز نفت ایسنا شهرمردم پرشین خبر فردا فراز نفتبان نبض بازار نفت‌خبر خودرونگاران ملیت فصل تجارت فصل تجارت اقتصاد ما جهان صنعت نیوز راه پرداخت
		دوگانه سوز کردن خودرو به صرفه است؟
۳	پدال نیوز	آفتاب نو صنعت ماشین رکنا

عرضه فرآورده‌های نفتی اصلی پالایشگاه‌ها به بورس انرژی منتقل شد

توسعه پویا
سایت خبری بازار
اكو اقتصاد
خبرگزاری برنا
روزنامه اطلس اقتصاد

پرسون
پایگاه خبری بازار سرمایه ایران
ایران اکونا
ایران اکونومیست
تجارت آوا

عصر ایران
خبرگزاری موج
اخبار توسعه
خبرگزاری صدا و سیما

اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران
عصر بازار
قم پرس
تیتربتر
خبرگزاری مهر

۳۷

ایرنا

تجارت نیوز
پرشین خبر
نفت خبر
خبرگزاری تسنیم
رویداد شهر

مدار اقتصادی
روزنامه اطلس اقتصاد
بورس امروز
میز نفت
نفتی‌ها

اكونیوز
بورس پرس
آوش
افق اقتصادی
بورس ۲۴
روزنامه دنیای اقتصاد

خبرگزاری آنا
فلزات خاورمیانه

شانا

مصوبه جدید بنزین با همدلی مردم به‌خوبی اجرایی شد

دنیای خودرو

پیش به سوی دوگانه سوز

بورس امروز

پالایش نفت تهران؛ ترکیب موفقیت عملیاتی و پژوهشی



نیازی به اپ جدید نیست؛ سهمیه بنزین همان روش‌های قبلی را دارد

منبع اصلی: اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران



۱۶ منبع دیگر



ایسنا /

با اجرای طرح اصلاح قیمت بنزین، بسیاری از شهروندان درباره سهمیه‌ها و نحوه مشاهده آن پرسش دارند؛ مسئولان اعلام کرده‌اند که برای مشاهده سهمیه جدید نیازی به نصب اپلیکیشن جدید نیست و مردم می‌توانند از روش‌های قبلی شامل پیامک، سایت «سوخت من» یا تماس با شماره ۰۹۶۲۷ اقدام کنند.

با اجرای طرح اصلاح قیمت بنزین، بسیاری از شهروندان درباره سهمیه‌ها و نحوه مشاهده آن پرسش دارند؛ مسئولان اعلام کرده‌اند که برای مشاهده سهمیه جدید نیازی به نصب اپلیکیشن جدید نیست و مردم می‌توانند از روش‌های قبلی شامل پیامک، سایت «سوخت من» یا تماس با شماره ۰۹۶۲۷ اقدام کنند.

به گزارش ایسنا، پس از بررسی‌های کارشناسی در طول چندین ماه و مطرح شدن چندباره این موضوع در جلسات دولت با هدف عدالت در توزیع یارانه سوخت، کاهش مصرف بی‌رویه، تشویق تولید خودروی کم مصرف، حمایت واقعی از حمل و نقل عمومی و تاکسی‌های اینترنتی و استفاده از سوخت پاک، مصوب شد که سهمیه‌های بنزین ۶۰ لیتری ۱۵۰۰ تومانی و ۱۰۰ لیتری ۳ هزار تومانی هیچ تغییری نه در حجم و نه در رقم پیدا نکنند.

برآوردها نشان می‌دهد که قریب ۷۰ تا ۸۰ درصد از شهروندان نیازهایشان با همین سهمیه‌ها پوشش داده می‌شود ولی نرخ بنزین در کارتهایی که در جایگاه‌ها وجود دارد، بیشترین میزان قاچاق را دارند که با سیاست جدید به ۵۰۰۰ تومان افزایش پیدا می‌کند.

بنابراین مقرر شد در سهمیه اول و دوم که افراد با کارتهای شخصی پرداخت می‌کنند هیچ تغییری انجام نشود. در نهایت مصوبه مورد تأیید دولت از بامداد شنبه هفته جاری اجرا شد که بر اساس آن نرخ بنزین آزاد کارت اضطراری در جایگاه برابر با ۱۰ درصد قیمت خرید دولت از پالایشگاه‌ها که در حال حاضر حدود ۵۰۰۰ تومان است، تغییر یافته است.

چه خودروهایی مشمول سهمیه بنزین نرخ اول و دوم نمی‌شوند؟ طبق مصوبه گفته شده خودروهای دولتی، پلاک مناطق آزاد، وارداتی، خودروی دوم به بعد هر فرد و نوشماره داخلی مشمول سهمیه بنزین نرخ اول و دوم نمی‌شوند.

منظور از خودروی نوشماره خودروهای سواری صرفاً شخصی داخلی که سند خودروی آنها برای اولین بار صادر شده است و نیز در سند مربوطه کشور سازنده، خودرو، «ایران» درج شده و قیمت کارخانه‌ای آنها بیش از یک میلیارد تومان بوده، است.

این اقدام برای تشویق خودروسازان به تولید خودروی کم مصرف و دومی برای عدالت در برخورداری از سوخت سهمیه‌ای در رابطه با خودروهای نوشماره انجام می‌شود.

اگر شهروندی چند خودرو داشته باشد با مراجعه به سامانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی می‌تواند انتخاب کند که کدام خودرو سهمیه ارزان دریافت کند.

از سوی دیگر سهمیه ۱۵۰۰ تومانی خودروهای سواری شخصی دوگانه سوز ثابت و سهمیه ۳۰۰۰ تومانی نصف می‌شود؛ به عبارتی سهمیه دوم ۵۰ لیتر می‌شود.

سهمیه اول خودروهای عمومی دوگانه سوز بدون تغییر باقی می‌ماند، اما سهمیه دوم از ۴۵۰ لیتر به ۲۲۵ لیتر تغییر می‌کند.

لازم به ذکر است هزینه دوگانه‌سوز کردن خودرو کاملاً رایگان است و در اولویت برای تاکسی‌ها، وانت بارها و خودروهای سکوی اینترنتی رایگان است.

سقف سهمیه سوخت در نظر گرفته شده برای هر خودروی بنزینی در ناوگان سکوه‌ای اینترنتی ۲۰۰ لیتر در ماه (مازاد بر ۶۰ لیتر نرخ اول و ۱۰۰ لیتر نرخ دوم) و برای هر خودروی دوگانه سوز ۹۵ لیتر در ماه (مازاد بر ۳۰ لیتر و ۱۰۰ لیتر) است.

امکان سوخت‌گیری مازاد بر سهمیه اعتباری ریالی (خودروهای بنزینی به میزان ۲۰۰ لیتر و خودروهای دوگانه سوز به میزان ۹۵ لیتر) در جایگاه‌های سوخت وجود دارد، اما سهمیه اعتباری - ریالی به آن تعلق نخواهد گرفت. اعطای سهمیه به صورت اعتباری - ریالی پس از اعلام مشخصات سفر و پیمایش توسط سکوها خواهد بود و مابه التفاوت نرخ دوم (۳۰۰۰) تومان و نرخ آزاد جایگاه ۵۰۰۰ تومان در زمان ابلاغ مصوبه پس از انجام فرایند محاسبه پیمایش طی شده توسط وزارت کشور از طریق سازمان هدفمندی‌سازی یارانه‌ها به طور مستقیم به حساب بانکی رانندگان واریز می‌شود.

علاوه بر موارد گفته شده هر موتورسیکلت فعال و دارای کارت سوخت در ناوگان سکوه‌ای اینترنتی ۴۰ لیتر در ماه (مازاد بر ۲۵ لیتر نرخ اول و ۳۵ لیتر نرخ دوم) سهمیه خواهد داشت.

اعطای سهمیه به صورت اعتباری ریالی پس از اعلام مشخصات سفر و پیمایش توسط سکوها خواهد بود و مابه التفاوت نرخ دوم (۳۰۰۰) تومان و نرخ آزاد جایگاه (۵۰۰۰ تومان در زمان ابلاغ مصوبه) پس از انجام فرآیند محاسبه پیمایش طی شده توسط وزارت کشور از طریق سازمان هدفمندی‌سازی یارانه‌ها به طور مستقیم به حساب بانکی رانندگان واریز خواهد شد.

دوره ذخیره‌سازی سهمیه با نرخ اول و دوم چقدر است؟ به تأکید مسئولان دوره ذخیره‌سازی سهمیه اول (۱۵۰۰ تومانی) تغییر نمی‌کند و همان ۶ ماه خواهد بود؛ اما سهمیه دوم قابل ذخیره‌سازی نخواهد بود در پایان هر ماه اگر استفاده نشود حذف و ماه بعد دوباره ۱۰۰ لیتر شارژ می‌شود.

همه باید کارت سوخت جدید بگیرند؟ شایان ذکر است فقط خودروهای دوم به بعد، نوشماره، وارداتی و دولتی نیاز به کارت سوخت جدید با سهمیه ۱۶۰ لیتری با نرخ آزاد جایگاه دارند و بقیه، همان کارت قبلی معتبر است، همچنین شهروندان برای مشاهده سهمیه جدید نیازی به نصب اپلیکیشن جدیدی ندارند و می‌توانند از روش‌های قبلی یعنی پیامک، سایت سوخت من یا تماس با ۰۹۶۲۷ اقدام کنند.

انتهای پیام

دیگر منابع منتشر کننده

اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران

شبکه خبری تحلیلی حزب الله

میز نفت

شهرمردم

پرشین خبر

فراز

نفتبان

نبض بازار

نفت‌خبر

خودرونگاران

ملیت

فصل تجارت

ایران آنلاین

فصل تجارت

اقتصاد ما

جهان صنعت نیوز

بزرگ نمایی سهم مازوت | نیروگاه‌ها اختیاری برای مازوت سوزی ندارند | پاسکاری مازوت میان ۳ نهاد مسئول

همشهری آنلاین / ۵ منبع دیگر ۳۰۰۰۰ منبع اصلی: افق سرمایه

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی: مازوت‌سوزی بنابر مصوبه‌های بالادستی است و نیروگاه‌ها اختیاری در این باره ندارند. / رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت از محیط‌زیست: از ابتدای ۱۴۰۴، ۴۲۰ میلیون لیتر مازوت کم‌سولفور تولید شد و در اختیار نیروگاه‌های در اولویت قرار گرفت.

- به گزارش همشهری آنلاین، چند روزی است که تهران و بقیه کلانشهرها، نفس کشیده‌اند؛ آلودگی هوا در بخش‌های بزرگی از کشور فروکش کرده و شاخص آلودگی در بسیاری از مناطق ایران قابل قبول شده است.
- همچنین طبق برنامه‌ریزی شرکت نفت سال آینده طرح ارتقای نفت‌کوره (RHU) شرکت پالایش نفت اصفهان راه‌اندازی می‌شود که امکان تولید و توزیع مازوت کم‌سولفور را افزایش می‌دهد.
- برای مثال، در ۲ هفته‌ای که بیشترین آلودگی را داشتیم مصرف مازوت به کمترین حد رسید.

به گزارش همشهری آنلاین، چند روزی است که تهران و بقیه کلانشهرها، نفس کشیده‌اند؛ آلودگی هوا در بخش‌های بزرگی از کشور فروکش کرده و شاخص آلودگی در بسیاری از مناطق ایران قابل قبول شده است. با همه این‌ها، موضوع مازوت‌سوزی نیروگاه‌های برق حرارتی هنوز داغ است به طوری که پس از انتقادهای زیاد نسبت به مازوت‌سوزی در ۱۵ نیروگاه برق حرارتی کشور، عبدالرضا سپهوند، دبیر دوم کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی تاکید کرد که مازوت‌سوزی با اجازه شورای عالی امنیت ملی و براساس ابلاغیه به وزارت نفت و نیرو در جریان است و نیروگاه‌ها مجاز هستند روزانه بیش از ۴۵ میلیون لیتر مازوت بسوزانند. طبق گزارش‌های غیررسمی، ۱۵ نیروگاه در ایران توان مصرف حداکثر ۴۳ میلیون لیتر مازوت در روز را دارند؛ توس، منتظر قائم، شهید رجایی، شهید سلیمی، سهند، تبریز، ایرانشهر، منتظری، زرنده، بندرعباس، شهید مفتح، بیستون، شازند، رامین و اصفهان توان مصرف حداکثر ۴۵ میلیون لیتر مازوت در روز را دارند که براساس آخرین آمار هم‌اکنون ۲۱.۱ میلیون لیتر مازوت در روز می‌سوزانند.

به گفته کارشناسان مازوتی که این نیروگاه‌های می‌سوزانند در خوش‌بینانه‌ترین حالت بین ۷ تا ۸ برابر استاندارد جهانی گوگرد دارد؛ گوگرد یا سولفور، سوخت بسیار سنگینی است و وقتی که می‌سوزد بلافاصله دی اکسید گوگرد تولید می‌کند که یکی از عوامل اصلی ایجاد آلودگی و بیماری‌های تنفسی، ریوی و مشکلات تنفسی است. تلویزیون اینترنتی همشهری به همین بهانه میزبان احمد طاهری، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم و محمدجواد فروغی، مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی بود. ماشین نو کرمان موتور | پرداخت دو مرحله‌ای خرید قسطی!

مازوت، عامل اصلی آلودگی تهران نیست

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت از محیط‌زیست با بیان اینکه نوع آلاینده‌گی در کلانشهرها با توجه به ماهیت منابع آلاینده‌گی متفاوت است، گفت: با توجه به این تفاوت، فضای صحبت در تهران با اصفهان یا اراک متفاوت است و با یک ادبیات، نمی‌توان درباره آلودگی همه کلانشهرها صحبت کرد. در گزارشی که به تازگی منتشر کرده‌ایم، به صراحت ذکر شده که آلودگی اصلی کلانشهر تهران ناشی از ذرات معلق کوچکتر از ۲.۵ میکرون که آلاینده اصلی این فصل است، با حمل و نقل مرتبط است. اگر روند تغییرات این آلودگی را نگاه کنید، افزایش و کاهشی متناسب با حجم ترافیک دارد و در نتیجه باید گفت مازوت عامل اصلی آلودگی در تهران نیست.

احمد طاهری با بیان اینکه در شهر تهران و حتی استان تهران نیروگاهی نداریم که مازوت مصرف کند و نیروگاه‌های این استان بیش از ۱۰ سال است که مازوت نمی‌سوزانند، افزود: نزدیک‌ترین نیروگاه در مجاورت تهران که مازوت می‌سوزاند نیروگاه منتظر قائم در استان البرز است که امسال مازوت کم‌سولفور دریافت کرد. او با وجود این توضیحات، تاکید کرد در شرایطی که پدیده وارونگی رخ می‌دهد، منابع دیگر آلودگی از جمله مازوت نیروگاه‌ها، پسماندسوزی در جنوب و جنوب غرب تهران و صنایعی که سوخت غیراستاندارد استفاده می‌کنند، این آلودگی را تشدید می‌کنند.

در نتیجه باید نگاهمان به مازوت‌سوزی و آلودگی ناشی از آن، واقع‌بینانه باشد.

پیش از این نیز، مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون محیط زیست شورای اسلامی شهر تهران با استناد به آخرین آمار در دسترس مربوط به سهم منابع آلاینده گفته بود که منابع متحرک با ۸۲ درصد همچنان بیشترین سهم را در انتشار آلاینده‌های گازی و ذرات معلق تهران دارد.

تولید ۴۲۰ میلیون لیتر مازوت کم‌سولفور

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت از محیط‌زیست در بخش دیگری از صحبت‌های خود با بیان اینکه دولت چهاردهم از اولین جلسه کارگروه ملی آلودگی هوا تمرکز زیادی بر مازوت‌سوزی داشته و سعی کرده است این موضوع را مدیریت کند، گفت: در این زمینه یک کار پایلوت انجام شد؛ شهر اراک به صورت مستقیم تحت‌تاثیر مازوت نیروگاه شازند است و در سال ۱۴۰۲، ۲۷ روز آلوده ناشی از گوگرد دی‌اکسید داشت.

طی یک برنامه با همکاری نفت و نیرو و هماهنگی کارگروه ملی مقابله با آلودگی هوا برای اولین بار در تاریخ کشور در سال ۱۴۰۳ مازوت کم‌سولفور به نیروگاه شازند اختصاص پیدا کرد که با ترکیب ۷۰ به ۳۰ مصرف و موجب شد روزهای ناسالم با عامل گوگرد دی‌اکسید در این شهر به ۵ روز کاهش یابد.

این آمار به ما نشان داد مازوت کم‌سولفور به صورت مستقیم و کوتاه‌مدت روی آلودگی شهر اثرگذار است. با توجه به همین تجربه و اهمیت موضوع، از ابتدای ۱۴۰۴ برنامه‌ریزی شد تا سوخت کم‌سولفور ذخیره شود و در شرایط اضطرار مورد استفاده قرار گیرد.

این برنامه‌ریزی منجر به تولید ۴۲۰ میلیون لیتر مازوت کم‌سولفور شد که در اختیار نیروگاه‌های در اولویت قرار گرفت.

احمد طاهری با بیان اینکه طبق قانون هوای پاک، وظیفه سازمان حفاظت از محیط‌زیست نظارتی است، افزود: ما موظف هستیم گزارش عملکرد دستگاه‌های مختلف را در زمینه اجرای قانون هوای پاک ارائه کنیم.

در این قانون مواردی ذکر شده است که ضمانت اجرایی ندارد.

در سال‌های گذشته علاوه بر این کار که وظیفه قانونی‌مان است، رویکرد حل مشکل را هم در پیش گرفتیم. یکی از نتیجه‌های این رویکرد، مازوت کم‌سولفور بود.

۳ رویکرد راهکار محور محیط‌زیست

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت از محیط‌زیست درباره ۳ رویکرد مهم سازمان برای رفع مشکل آلودگی ناشی از مازوت‌سوزی گفت: در رویکرد اول، به سراغ استفاده از توان شرکت‌های دانش‌بنیان برای کاهش سولفور رفتیم.

فراخوانی در این باره منتشر شد، شرکت‌ها ارزیابی شدند، طرح‌های قابل اجرا با قابلیت صنعتی‌سازی پذیرفته شد و یکی از این طرح‌ها در حال حاضر با امضای قرارداد اجرایی بیش از ۴۰ درصد پیشرفت دارد.

همچنین طبق برنامه‌ریزی شرکت نفت سال آینده طرح ارتقای نفت‌کوره (RHU) شرکت پالایش نفت اصفهان راه‌اندازی می‌شود که امکان تولید و توزیع مازوت کم‌سولفور را افزایش می‌دهد.

در حال حاضر فقط یکی از پالایشگاه‌های کشور قابلیت این تولید را دارد که توان تولیدش در حدی بود که توزیع کردیم.

به گفته احمد طاهری، حد استاندارد ملی درباره سولفور مازوت ۰.۸ درصد است و مازوت کم‌سولفوری که امسال توزیع شد کمتر از ۰.۵ سولفور داشت.

این در حالی است که مازوت معمولی تا ۳.۵ درصد گوگرد دارد.

او رویکرد دوم را آغاز استفاده از سوخت ال پی جی یا گاز مایع در نیروگاه شازند دانست و افزود: تمام تلاش‌مان این بود که این طرح به امسال برسد، اما نشد.

برنامه‌ریزی این است که این طرح به عنوان پایلوت در شازند اجرا شود و اگر موفق بود، در بقیه نیروگاه‌ها که امکان انتقال سوخت ال پی جی دارند، اجرا شود.

رویکرد بعدی سازمان حفاظت از محیط‌زیست، آن‌طور که طاهری توضیح داد، مسئولیت‌پذیری نیروگاه‌ها و

مجموعه‌های دیگری که تولید آلودگی دارند، بود تا مسئولیت خودشان را برای کنترل آلودگی از منبع بپذیرند. طاهری با بیان اینکه این موضوع هم در قوانین ملی ذکر شده و هم تجربه‌های جهانی دارد، توضیح داد: نمونه‌هایی در جهان داریم که سبد سوخت نیروگاه‌ها مثلاً زغال سنگ است که از مازوت هم بیشتر آلاینده‌گی دارد، اما آلودگی آن با فیلتراسیون قبل از ورود به هوا کنترل می‌شود. در این باره صحبت کردیم، دغدغه‌هایی وجود داشت.

مثلاً یکی از سیستم‌هایی که برای فیلتراسیون استفاده می‌شود، مصرف آب بالایی دارد و موقعیت برخی نیروگاه‌های ما این‌طور نیست که بتوانیم آب مورد نیاز را تامین کنیم یا پسماندی که با این سیستم تولید می‌شود هم یک چالش دیگر است.

جلسه‌هایی برگزار شد و به این نتیجه رسیدیم از تکنولوژی‌های استفاده کنیم که آب کمتری مصرف کنند و همچنین پسماندشان به عنوان ماده اولیه در صنایع دیگر مثل سیمان و گچ استفاده شود.

او ادامه داد: فراخوان منتشر شد؛ ۷ پیشنهاد دریافت کردیم.

اگر به این نتیجه برسیم که این سیستم‌ها قابل اجرا هستند آن را اجرایی می‌کنیم.

حتی بخشی از اعتبار اجرای این طرح‌ها هم تامین شده و در گام اول این طرح‌ها برای نیروگاه‌های مجاور کلانشهرها اجرا خواهد شد.

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت از محیط‌زیست در بخش دیگری از صحبت‌های خود در برنامه تلویزیون اینترنتی روزنامه همشهری گفت: باید به این موضوع توجه کنیم که حذف مازوت به معنای رفع آلودگی نیست.

موضوع اصلی کلانشهرها آلاینده‌گی با حمل و نقل است و از سوی دیگر، با تلاش دولت برای توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر و شکستن رکورد ۳ هزار مگاباتی می‌توان امیدوار بود در روزهایی که وارونگی دما داریم، مصرف مازوت به حداقل برسد.

نیروگاه‌ها ناچار به مازوت‌سوزی هستند

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی هم در برنامه تلویزیون اینترنتی روزنامه همشهری با بیان اینکه در مجموع کمتر از ۱۵ درصد نیروگاه‌های حرارتی و کمتر از ۱۰ درصد کل نیروگاه‌های کشور قابلیت مصرف مازوت و عمده آن‌ها از مراکز شهری فاصله قابل توجهی دارند، گفت: معتقدم درباره تاثیر مازوت بر آلودگی خیلی بزرگ‌نمایی شده است.

آلودگی برخی شهرها در برخی گزارش‌های غیررسمی به مازوت ارتباط داده می‌شود که اصلاً نیروگاه مازوت‌سوز ندارند.

محمدجواد فروغی با تاکید بر اینکه سوخت پایه همه نیروگاه‌های کشور گاز است، افزود: هیچ نیروگاه حرارتی علاقه به مصرف مازوت ندارد و اگر اجباری وجود دارد به دلیل ناترازی گاز در طول سال به ویژه ایام سرد است.

مازوت‌سوزی بنابر مصوبه‌های بالادستی است و نیروگاه‌ها اختیاری در این باره ندارند.

اما به هر حال وقتی شرایط ایجاب می‌کند و مجبور به سوخت مازوت هستیم، باید راهکار داشته باشیم؛ یکی از این راهکارها مازوت کم‌سولفور یا کم‌گوگرد است.

به همین دلیل مقادیر محدودی مازوت کم‌گوگرد امسال بر اساس اولویت به نیروگاه‌هایی که تاثیرشان روی مراکز جمعیتی بیشتر است، تحویل داده شد.

سال گذشته آزمایش انجام دادیم و متوجه شدیم ترکیب مازوت کم‌سولفور با مازوت معمولی آلودگی در حد استاندارد ایجاد می‌کند که محیط‌زیست هم آن را تایید می‌کند.

او راهکار بعدی در کوتاه‌مدت را مانور میزان مصرف دانست و افزود: امسال یکی از برنامه‌ها این بود در روزهایی که وارونگی دما بالاتر است میزان مصرف را کمتر کنیم.

برای مثال، در ۲ هفته‌ای که بیشترین آلودگی را داشتیم مصرف مازوت به کمترین حد رسید.

فروغی همچنین در پاسخ به سوالی درباره شفاف نبودن آمار مربوط به مازوت‌سوزی نیروگاه‌ها، تصریح کرد: حداکثر میزان مازوتی که نیروگاه‌های مازوت‌سوز می‌توانند مصرف کنند کمی بیش از ۴۰ میلیون لیتر در روز است.

اما گاهی این عدد در رسانه‌ها تا ۲ برابر عنوان می‌شود در حالی که ما اصلاً ظرفیت این مصرف را نداریم. همین عدد حداکثر هم همیشه ثابت نیست و ممکن است در روزهایی کمتر باشد.

امسال هم ناچار به مازوت‌سوزی هستیم

دولت سال گذشته مازوت‌سوزی را در ۳ نیروگاه ممنوع اعلام کرد و این انتظار وجود داشت که ممنوعیت به سایر نیروگاه‌ها هم تسری پیدا کند نه اینکه خبر بیاید تعداد زیادی نیروگاه مازوت می‌سوزانند.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی بهره‌برداری تولید برق حرارتی در این باره گفت: سال گذشته موضوع ممنوعیت در آبان در کارگروه مقابله با آلودگی هوا مطرح شد، اما در جلسه‌های بعدی در سطح شورای عالی امنیت ملی با ارائه گزارش‌هایی درباره وضعیت تامین سوخت، ممنوعیت لغو و نیروگاه‌ها مجدد مکلف به مازوت‌سوزی شدند.

اما موضوع اصلی برای اینکه نیروگاه‌ها مازوت نسوزانند تامین سوخت جایگزین است.

محمدجواد فروغی با بیان اینکه امسال هم به دلیل ناترازی‌ها نیروگاه‌ها ناچار به مازوت‌سوزی هستند، افزود: راه‌حل اصلی تحویل سوخت گاز تا حد امکان، تنوع سبد سوخت و در نهایت، کیفی‌سازی سوخت مازوت است.

او در این باره توضیح داد: اگر وزارت نفت به ما سوخت مازوت استاندارد بدهد، دیگر نگرانی بابت آلودگی نخواهیم داشت، اما چرا در حال حاضر مازوت استاندارد در اختیار نیروگاه‌ها قرار نمی‌گیرد؟ به دلیل محدودیت منابع.

از سوی دیگر، شاید در برخی نیروگاه‌ها که از مراکز جمعیتی دور هستند، هم این موضوع در اولویت نباشد، اما در جایی که تاثیر نیروگاه‌ها در آلاینده‌گی محیط شهری چشم‌گیر است سوخت استاندارد داده شود.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی بهره‌برداری تولید برق حرارتی همچنین با بیان اینکه امسال بخش قابل توجهی از مازوت کم‌سولفور به ۳ نیروگاهی داده شد که سال گذشته مازوت‌سوزی برایشان ابتدا ممنوع شده بود، ادامه داد: سال ۱۴۰۰ فراخوانی برای کنترل آلاینده‌گی در نیروگاه‌ها و گوگردزدایی پس از احتراق داده شد که تایید نشد و گوگردزدایی قبل از احتراق در دستور کار قرار گرفت.

در حال حاضر گوگردزدایی پس از احتراق مجدداً در دست بررسی و قرار است اگر برای منافع ملی سودبخش باشد اجرا شود.

برای تماشای برنامه تلویزیون اینترنتی روزنامه همشهری درباره مازوت‌سوزی کلیک کنید.

کد خبر ۱۰۰۲۸۳۳

دیگر منابع منتشر کننده

عصر
ایران

سرپوش

شبکه
شرق

شایا نیوز

افق سرمایه

عضو هیات رئیسه کمیسیون انرژی: قطعی «گاز» و «برق» در زمستان امسال به حداقل می‌رسد

منبع اصلی: فرارو

۰

۶ منبع دیگر

۰

۰

ایسنا /

۲۴

آذر
۱۴۰۴
۱۲:۲۹



یک عضو هیات رئیسه کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: با توجه به افزایش ذخایر سوخت گازوئیل نیروگاه‌ها و افزایش تولید برق خورشیدی نسبت به سال گذشته، قطعی برق و گاز در زمستان سال جاری به حداقل خواهد رسید.

یک عضو هیات رئیسه کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: با توجه به افزایش ذخایر سوخت گازوئیل نیروگاه‌ها و افزایش تولید برق خورشیدی نسبت به سال گذشته، قطعی برق و گاز در زمستان سال جاری به حداقل خواهد رسید.

رضا سپهوند، نماینده مردم خرم آباد در مجلس شورای اسلامی در گفت و گو با ایسنا با اشاره به آخرین وضعیت تامین سوخت نیروگاه‌ها در فصل سرما، گفت: قبل از شروع فصل پاییز و قبل از شروع فصل زمستان ما گزارش‌هایی را به‌طور مکرر در جلسات کمیسیون انرژی از دستگاه‌های ذی‌ربط درباره آخرین وضعیت تامین گاز و برق دریافت کرده ایم.

شرکت توانیر و شرکت پالایش و پخش گزارش‌هایی را به کمیسیون انرژی درباره وضعیت سوخت نیروگاه‌ها ارائه کردند.

درباره وضعیت نیروگاه‌ها بحث و بررسی صورت گرفته است.

تنها به چند نیروگاه کشور مجوز مازوت سوزی داده شده است

وی در ادامه با بیان اینکه خوشبختانه تا انتهای آبان‌ماه، ظرفیت ذخایر گازوئیل نیروگاه‌های ما به سطح مناسبی رسیده است، اظهار کرد: تا پایان آبان ذخایر گازوئیل نیروگاه‌های کشور به حدود ۳/۵ میلیارد لیتر رسیده است.

در برخی نیروگاه‌ها حتی چیزی بیش از دو برابر سال گذشته ذخیره‌سازی انجام شده است.

بنابراین نگرانی‌هایی که نیروگاه‌ها ممکن است با آن مواجه شوند، الحمدلله به حداقل رسیده است.

امسال نیروگاه‌ها ذخایر خیلی خوبی دارند.

اما متأسفانه باز هم در چند نیروگاه کشور مجوز مازوت سوزی داریم.

البته نسبت به سال گذشته کمتر است.

ظرفیت تولید گاز در پارس جنوبی نسبت به سال گذشته افزایش یافته است

این عضو هیات رئیسه کمیسیون انرژی مجلس با بیان اینکه امسال سرمای هوا نسبت به سال گذشته دیرتر آغاز شده است، تصریح کرد: از سوی دیگر، با توجه به اینکه سرمای امسال دیرتر آغاز شد، مصرف گاز کاهش پیدا کرد و همین موضوع باعث افزایش ذخایر شد.

از طرف دیگر ظرفیت تولید گاز در پارس جنوبی نسبت به سال گذشته افزایش پیدا کرده است.

خوشبختانه ظرفیت تولید برق خورشیدی نسبت به سال گذشته افزایش قابل توجهی داشته است.

بر این اساس، هیچ نگرانی بابت قطعی برق در زمستان نخواهیم داشت.

وی در ادامه با تاکید بر اینکه در خصوص گاز نیز شرایط به همین شکل است و خوشبختانه قطعی گاز در زمستان نخواهیم داشت، افزود: بنابراین برای مردم و بخش صنعت، نگرانی خاصی در فصل زمستان وجود ندارد. اقداماتی که در کوتاه‌مدت انجام شده، اثرات مثبتی داشته است، اما در بلندمدت نیز باید برنامه‌ریزی دقیقی صورت گیرد.

تولید برق خورشیدی تا پایان امسال به مرز ۷۰۰۰ مگاوات خواهد رسید

سپهوند در پاسخ به این پرسش که چه اقداماتی باید در بلند مدت انجام شود، خاطر نشان کرد: اولین اقدامی که باید در دستور کار قرار گیرد، افزایش ظرفیت تولید برق تجدیدپذیر، به‌ویژه انرژی خورشیدی است.

خوشبختانه تا پایان سال به مرز حدود ۷۰۰۰ مگاوات تولید برق خورشیدی خواهیم رسید.

در مورد نیروگاه‌های موجود، کاری که باید انجام شود افزایش بهره‌وری است.

متأسفانه بسیاری از نیروگاه‌های ما قدیمی هستند و نیمه‌عمر آن‌ها گذشته است.

بازدهی این نیروگاه‌ها پایین و در حدود ۲۰ تا ۳۵ درصد است.

اقدامی که باید انجام شود این است که با اجرای طرح‌های بهینه‌سازی، بازدهی این نیروگاه‌ها افزایش یابد که این موضوع ظرفیت بسیار خوبی را برای تامین برق کشور ایجاد کرده و به کاهش مصرف سوخت و گاز کمک می‌کند.

برای افزایش فشار در پارس جنوبی حدود ۱۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده است و وی در ادامه با اشاره به اقداماتی که در خصوص میدین‌گازی کشور باید انجام شود، بیان کرد: یکی دیگر از اقدامات ضروری، افزایش فشار در میدین‌گازی پارس جنوبی است که برای آن حدود ۱۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده است.

این موضوع باید به‌صورت جدی دنبال شود تا در سال‌های آینده با مشکل مواجه نشویم. افزایش تولید گازوئیل در پالایشگاه‌ها و بالا بردن ظرفیت ذخیره‌سازی نیز از دیگر اقداماتی است که باید انجام شود.

این مسائل در برنامه هفتم توسعه دیده شده و دولت چهاردهم نیز نگاه مثبتی به این موضوعات دارد. سپهوند در پایان بیان کرد: تنها موضوعی که هنوز با چالش‌هایی مواجه است، بحث فشارافزایی میدین‌گازی است که آن‌طور که باید و شاید پیش نرفته است.

ما در کمیسیون انرژی بارها بر این موضوع تأکید کرده‌ایم و امیدواریم در آینده با همکاری مسئولان مربوطه، این مسئله به‌طور جدی‌تر پیگیری شود.

انتهای پیام

دیگر منابع منتشر کننده

فرارو | خبرگزاری برنا | سرنویس | راهبرد معاصر | فصل تجارت | ایران آنلاین

تقدیر از کمیته‌ها و کارگروه‌های برتر سلامت اداری در نفت

📺 شانا / 🗨️ گفتگو / 👁️ بین / 🌐 ۵ منبع دیگر / 📄 منبع اصلی: نیپنا

۲۴

آذر
۱۴۰۴
۱۶:۴۶

در آیین پایانی هفته سلامت اداری در صنعت نفت از دستگاه‌های برتر فعال در حوزه ارتقای سلامت اداری در بخش‌های ستادی، شرکت‌های تابع و استان‌های مختلف تقدیر شد.

به گزارش خبرنگار شانا، تندیس سلامت اداری امروز (دوشنبه، ۲۴ آذر) در همایش سلامت نظام اداری در صنعت نفت با حضور جمعی از مسئولان وزارت نفت، سازمان اداری و استخدامی کل کشور و سازمان بازرسی کل کشور به کارگروه‌ها و کمیته‌های برتر این صنعت در حوزه سلامت اداری، اهدا شد.

در این ارزیابی، عملکرد کمیته‌ها و کارگروه‌های برتر در زمینه ارتقای سلامت اداری در حوزه ستادی و شرکت‌های اصلی، فرعی و تابع با توجه به تفاوت‌های کلیدی به‌صورت جداگانه بررسی شدند. بر همین اساس به تلاش «شرکت ملی نفت ایران» در راستای التزام عملی به ارتقای سلامت اداری تندیس سلامت اداری اهدا شد.

در بخش ستادی وزارت نفت به «کمیته شفافیت به ریاست مدیرکل روابط عمومی» و «کمیته توسعه فرهنگ و ارتقای اخلاق حرفه‌ای به ریاست معاون توسعه مدیریت و سرمایه انسانی» به‌عنوان کمیته‌های برتر فعال تندیس سلامت اداری تعلق گرفت.

در حوزه شرکت ملی گاز نیز «شرکت پالایشگاه پارسیان» در بخش پالایشگاه‌های گازی، «استان کردستان» و «استان هرمزگان» به‌صورت مشترک در بخش شرکت‌های گاز استانی و «منطقه ۵ عملیات انتقال گاز» به‌عنوان کارگروه‌های برتر ارتقای سلامت اداری شناخته شدند؛ افزون بر این به «کمیته مدیریت تعارض منافع و ریسک فساد ستاد شرکت ملی گاز» نیز تندیس سلامت اداری تعلق گرفت.

در شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران بر اساس امتیازات اخذشده در ارزیابی‌های صورت گرفته تندیس سلامت اداری به «کارگروه شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران»، «کارگروه شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران» و به لحاظ اقدام‌های عملی در راستای سلامت اداری «شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران» اهدا شد، همچنین «کارگروه شرکت ملی صنایع پتروشیمی» به‌عنوان کارگروه برتر و «کمیته مدیریت تعارض منافع و ریسک فساد ستاد شرکت ملی صنایع پتروشیمی» نیز به‌عنوان کمیته برتر، تندیس سلامت اداری دریافت کردند.

دیگر منابع منتشر کننده

نیپنا نفتبان نفت‌خبر تهران اتحادیه طلا جواهر و سکه فراسو نیوز

بازدهی ۹۲/۵ درصدی پالایش نفت بندرعباس و استقبال گسترده از سوی سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی

منبع اصلی: فراسو نیوز

۲۴۰۰۰

۵ منبع دیگر

پالایش و پخش

نفت‌خبر

نیپنا

۲۴

آذر

۱۴۰۴

۱۲:۱۸

بازدهی سهام شرکت پالایش نفت بندرعباس، از ابتدای فروردین تا نیمه آذرماه ۱۴۰۴، به رقم چشمگیر ۹۲/۵ درصد رسید.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به نقل از روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت پالایش نفت بندرعباس؛ سهام شرکت پالایش نفت بندرعباس با نماد شبندر در بورس تهران، طی سال ۱۴۰۴ یکی از درخشان‌ترین عملکردها را در میان نمادهای بزرگ صنعت پالایشی به ثبت رسانده است. بر اساس داده‌های رسمی بازار، بازدهی سهام این شرکت از ابتدای فروردین تا نوزدهم آذرماه ۱۴۰۴، به رقم چشمگیر ۹۲/۵ درصد رسید؛ رشدی که نشان از افزایش مداوم تقاضا و اعتماد قابل توجه سرمایه‌گذاران به این نماد دارد.

بر اساس این گزارش، این میزان بازدهی، نماد شبندر را در ردیف نمادهایی با بیشترین رشد در سال ۱۴۰۴ قرار داده و بار دیگر جایگاه آن را به عنوان یکی از بازیگران اصلی بازار انرژی و فرآورده‌های نفتی در بورس کشور تثبیت کرده است. در همین بازه زمانی، روند معاملاتی شبندر نه تنها در مقیاس سالانه بلکه در دوره‌های کوتاه‌مدت نیز رشد محسوسی را نشان داده است.

در هفته سوم آذرماه، بازدهی این سهم به ۱۲/۹ درصد رسیده است که خود گواهی بر استمرار انگیزه خرید و اعتقاد بازار به تداوم روند سودآوری شرکت محسوب می‌شود. مدیرعامل شرکت پالایش نفت بندرعباس گفت: کنترل دقیق هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری و اجرای راهبردی افزایش سرمایه و همچنین بهبود حاشیه سود عملیاتی و انجام پروژه‌های در دست جریان و ارتقای فضای روانی مثبت پیرامون نماد شبندر در پی عملکرد و رشد سود در مقایسه با سالهای گذشته از عوامل عملکرد مثبت در بازار سرمایه است. احمد هاشمی افزود: بررسی روند

معاملاتی و بنیادی سهام پالایش نفت بندرعباس در سال ۱۴۰۴ نشان‌دهنده یک حرکت پیوسته و بنیادی در مسیر رشد است و بازدهی ۹۲/۵ درصدی تا پایان هفته سوم آذر و جذب گسترده سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی، گواهی بر عملکرد درخشان و پایداری این نماد در بازار سرمایه می‌باشد. بر اساس این گزارش شرکت پالایش نفت بندرعباس در سال جاری موفق شده است بهترین ترکیب از بازدهی بالا و ریسک سیستماتیک مدیریت‌شده ارائه دهد، در نتیجه، این سهم نه تنها به دلیل سودآوری جاری، بلکه به دلیل ساختار عملیاتی مقاوم در برابر شوک‌های بازار، جایگاه خود را به عنوان یک دارایی کم‌نوسان و پربازده در پرتفوی سرمایه‌گذاران تثبیت کرده است.

مقایسه عملکرد شبندر با سایر نمادهای پالایشی در سال جاری نشان می‌دهد که این شرکت به لحاظ بازدهی در رتبه های بالا در میان شرکت های پالایشی قرار دارد و رشد قیمت سهام، همزمان با افزایش حجم معاملات، بیانگر یک روند صعودی با تقویت فاکتورهای بنیادی و جدا از نوسانات مقطعی بازار است. گفتنی است در شرایطی که بورس با نوسانات شاخص کل مواجه است، رفتار سهام شبندر از نوع "حرکت مستقل و مقاوم در برابر اصلاح شاخص" تعبیر می‌شود، ویژگی‌ای که معمولاً در سهام با پشتوانه سودآوری عملیاتی پایدار دیده می‌شود. بر این اساس، نماد شبندر اکنون به عنوان یکی از محورهای مورد توجه سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی شناخته می‌شود و روند فعلی آن می‌تواند نمایانگر اعتماد به بخش پالایشی بورس ایران باشد، اعتمادی که با پشتوانه عملکرد واقعی شرکت شکل گرفته است،

دیگر منابع منتشر کننده

پایگاه خبری تحلیلی
بشری

صفحه اقتصاد

خبرگزاری برنا

سایت خبری
بازار

فراسو نیوز

صنعت نفت، نیازمند گذار از رویکرد سنتی به توسعه پژوهش‌محور

منبع اصلی: انرژی پرس

۲۹۰۰۰

۶ منبع دیگر

👁

🗨

📶 شانا

۲۴

آذر

۱۴۰۴

۱۳:۳۹

وزیر نفت در پیامی به مناسبت هفته پژوهش و فناوری تأکید کرد: صنعت نفت ایران برای حفظ جایگاه خود و تضمین پایداری و رشد این صنعت حیاتی، نیازمند گذار از رویکردهای سنتی به توسعه بر پژوهش‌های هدفمند و فناوری‌های تحول‌آفرین است.

به گزارش شانا، در پیام محسن پاک نژاد به مناسبت هفته پژوهش و فناوری آمده است: «همکاران، پژوهشگران، دانشمندان و فناوران گرامی صنعت نفت؛ فرارسیدن هفته ملی پژوهش و فناوری را که تجلی اراده ایرانیان برای ساختن آینده‌ای بهتر است، به تمامی شما بزرگواران صمیمانه تبریک عرض می‌کنم. هفته پژوهش و فناوری فرصتی مغتنم برای بازخوانی و تأمل در نقش حیاتی «علم نافع» و «پژوهش کاربردی» در مسیر اعتلای صنعت نفت به عنوان پیشران اقتصاد ملی است.

در جهانی که معادلات قدرت آن، بیش از هر زمان دیگری بر پایه «دانش» و «فناوری‌های نوین» استوار شده است، صنعت نفت ایران نیز برای حفظ جایگاه خود و تضمین پایداری و رشد این صنعت حیاتی، نیازمند گذار از رویکردهای سنتی به توسعه پژوهش‌های هدفمند و فناوری‌های تحول‌آفرین است.

امسال نیز در دیدار هیئت محترم وزیران با مقام معظم رهبری که به مناسبت هفته دولت برگزار شد، معظم له بر ارتقای روش‌ها و ابزارهای تولید نفت و گاز، همچنین استفاده از جوانان نخبه تحصیل‌کرده در این زمینه تأکید

فرمودند که متعاقب، آن «کارگروه ارتقای فناوری‌های تولید نفت و گاز» با حضور جمعی از مدیران اجرایی، اساتید دانشگاهی و برخی از صاحب‌نظران برجسته در این حوزه تشکیل شد تا نوآوری‌ها در این حوزه، سریع‌تر به عملیات تولید نفت و گاز متصل شوند.

اقدام مهم دیگری که در راستای ابلاغیه «ساماندهی فعالیت‌های حوزه پژوهش و فناوری صنعت نفت» صورت پذیرفت، تدوین و ابلاغ نقشه راه توسعه فناوری وزارت نفت بود که در آن نقش تمام ذی‌نفعان اعم از شرکت‌های اصلی و تابعه، مؤسسات پژوهشی، دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان به‌وضوح تبیین شده و مسیری شفاف برای حرکت فناورانه ترسیم شد که امیدوارم مبتنی بر آن همراهی فعالان و کنشگران زیست‌بوم نوآوری صنعت نفت، تمرکز بر گلوگاه‌های اصلی و هم‌رسانی دقیق «نیاز صنعت» و «توانمندی‌های فناورانه» را شاهد باشیم.

اینجانب ضمن گرامیداشت هفته پژوهش و فناوری از همت والا و تلاش‌های خستگی‌ناپذیر تمامی پژوهشگران فناوران و متخصصانی که در اقصی نقاط کشور برای سربلندی این صنعت تلاش می‌کنند، قدردانی می‌نمایم. باور راسخ دارم که با تداوم هم‌افزایی میان «صنعت»، «دانشگاه» و «زیست‌بوم نوآوری» نه‌تنها بر تحریم‌های ظالمانه فائق خواهیم آمد، بلکه شاهد عصر جدیدی از توسعه فناوری در صنعت نفت خواهیم بود که ثمره آن، «تولید پایدار»، «ارزش افزوده بالاتر» و «رفاه ملت شریف ایران» است.

سلامتی و توفیق روزافزون تمامی جهادگران عرصه علم و فناوری را از درگاه خداوند متعال مسئلت دارم.

«

دیگر منابع منتشر کننده

انرژی
پرس

آوای جنوب

بورس امروز

فراسو نیوز

پالایش و پخش

پالایش و پخش

۷۵ سال آزمون و خطا در قیمت بنزین/ چرا شوک قیمتی همیشه شکست خورده است؟

۲۴

آذر
۱۴۰۴
۱۹:۵۲

منبع اصلی: دیده بان ایران

۱۰۰۰۰

۲ منبع دیگر

👁️

🗨️

📰 خبرآنلاین /

نشست «آسیب‌شناسی مصوبه سه‌نرخ شدن بنزین» در دانشگاه صنعتی شریف برگزار شد.

خلاصه خبر (اتوماتیک)

● وی با تشریح سازوکار «قیمت‌گذاری خودکار سوخت» (AFTM) گفت: تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد خروج دولت از قیمت‌گذاری دستوری و حرکت به سمت فرمول‌های شفاف و پویا، می‌تواند از بروز ناترازی، کسری بودجه و بحران بدهی جلوگیری کند.

● شهرداران کلان‌شهرها مکلف هستند با مشاوران ذی‌صلاح، برنامه و مکان‌یابی ایستگاه‌های شارژ را انجام دهند و شش ماه فرصت دارند تا این برنامه را تکمیل کنند.

● همان‌طور که آقای بهمنی اشاره کردند، اگر این اختلاف قیمت به مصرف‌کننده منتقل نشود، خودروساز انگیزه‌ای برای حرکت به این سمت نخواهد داشت. وی ادامه داد: «در صورت استفاده از تزریق مستقیم بنزین (GDI)، عدد مصرف به حدود ۱۴۵ می‌رسد و مجموع هزینه توربو و GDI حدود ۴۰۰ تا ۴۵۰ دلار قیمت محصول را افزایش می‌دهد.

آرمان زارعی: در میانه گفت‌وگو با پرچالش «ناترازی بنزین» در کشور، روز دوشنبه ۲۴ آذرماه آملی‌تئاتر پژوهشکده علوم و فناوری‌های انرژی، آب و محیط زیست دانشگاه صنعتی شریف، میزبان نشست بود که بحث‌های آن از جنس داده و تصمیم بود نه شعار.

این گردهمایی علمی-تحلیلی به بررسی مصوبه تازه هیأت وزیران درباره اجرای طرح بنزین سه‌نرخ اختصاص داشت؛ مصوبه‌ای که از اصلاح منطقی یارانه سوخت سخن می‌گوید اما نگرانی عمومی از تبعات اقتصادی و اجتماعی آن را نمی‌توان نادیده گرفت.

در این نشست، عماد رفیعی از شرکت ملی پالایش و پخش، مهدی رجبعلی از ایپکو، یوسف بهمنی از سازمان برنامه و بودجه، امین حسنی از پژوهشکده انرژی شریف، علی فریادرس، پژوهشگر اقتصاد انرژی، و عباس ملکی، استاد سیاست‌گذاری انرژی، از دیدگاه‌های فنی، اقتصادی و سیاستی به نقد این طرح پرداختند.

رفیعی: طی ۷۵ سال، ۲۱ بار قیمت بنزین افزایش یافت اما هیچ‌کدام کارساز نبود
عماد رفیعی، مدیر امور مصرف و پیشگیری از قاچاق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، با اشاره به سابقه طولانی یارانه انرژی در کشور گفت: ایران نخستین کشوری نیست که با چالش یارانه‌های انرژی مواجه شده و در طول حدود ۷۵ سال گذشته، بارها سیاست افزایش دستوری قیمت بنزین را تجربه کرده است. به گفته وی، طی ۷۴ سال گذشته، ۲۱ مرحله افزایش قیمت بنزین به صورت دستوری انجام شده که به طور متوسط هر سه و نیم سال یک‌بار بوده و دست‌کم در سه مقطع، با اعتراضات و تنش‌های اجتماعی همراه شده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد راه‌حل‌های تکراری گذشته، کارآمد نبوده‌اند.

رفیعی با اشاره به نخستین تجربه افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۴۳ تصریح کرد: دو برابر شدن قیمت بنزین در آن سال، تنها طی چند روز منجر به افزایش قیمت همه اقلام بازار شد و حتی قیمت نان نیز بالا رفت؛ این تصمیم با ناآرامی‌های اجتماعی همراه شد و دولت وقت ناچار شد با اعزام نیرو و عقب‌نشینی از تصمیم خود، شرایط را کنترل کند.

به گفته وی، این الگو در سال‌های بعد نیز تکرار شده و شباهت زیادی به رخداد‌های دهه‌های اخیر دارد.
وی با بیان اینکه اختلاف‌نظر درباره شیوه توزیع یارانه بنزین موضوعی تازه نیست، گفت: حتی در سال ۱۳۵۹ نیز در مجلس این بحث مطرح بوده که آیا یارانه بنزین باید به کد ملی تعلق بگیرد یا صرفاً به دارندگان خودرو؛ شهید رجایی در همان زمان تأکید داشت که بنزین کالایی نیست که همه مردم به طور برابر از آن استفاده کنند و سیاست‌گذاری در این حوزه باید مبتنی بر عدالت مصرف باشد.

مدیر امور مصرف و پیشگیری از قاچاق شرکت ملی پالایش و پخش با اشاره به نمودار دلاری قیمت بنزین اظهار کرد: بررسی‌ها نشان می‌دهد قیمت واقعی بنزین در ایران به شدت کاهش یافته و امروز بنزین با نرخ حدود یک تا دو سنت عرضه می‌شود، در حالی که در مقاطعی از دهه ۹۰، قیمت دلاری آن به بیش از ۶۰ سنت نیز رسیده بود.

این فاصله قیمتی، زمینه‌ساز ناترازی، افزایش مصرف و قاچاق سوخت شده است.
رفیعی با اشاره به حجم بالای یارانه انرژی در کشور بیان کرد: طی ۱۴ سال اخیر، حدود هزار و ۳۳۵ میلیارد دلار یارانه انرژی در ایران توزیع شده، در حالی که کل منابع صندوق توسعه ملی از زمان تأسیس تاکنون حدود ۱۴۶ میلیارد دلار بوده است.

به طور متوسط سالانه نزدیک به ۹۰ میلیارد دلار یارانه انرژی پرداخت شده که سهم بنزین از آن در سال گذشته حدود ۲۱.۵ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

این در حالی است که استمرار این روند می‌تواند کشور را به واردکننده بنزین تبدیل کند.
وی با تشریح سازوکار «قیمت‌گذاری خودکار سوخت» (AFTM) گفت: تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد خروج دولت از قیمت‌گذاری دستوری و حرکت به سمت فرمول‌های شفاف و پویا، می‌تواند از بروز ناترازی، کسری

بودجه و بحران بدهی جلوگیری کند.

این فرمول‌ها معمولاً بر مبنای قیمت فوب، هزینه حمل، پالایش، مالیات و سهم یارانه تنظیم می‌شوند و در صورت اجرای صحیح، امکان پیش‌بینی‌پذیری را برای اقتصاد فراهم می‌کنند. رفیعی تأکید کرد: صندوق بین‌المللی پول نیز بر اجتناب از حذف دفعتی یارانه انرژی تأکید دارد و تجربه کشورهای مانند نیجریه نشان می‌دهد که شوک قیمتی ناگهانی، به اعتراضات گسترده اجتماعی منجر می‌شود؛ بنابراین حذف یارانه باید تدریجی، زمان‌بندی‌شده و همراه با بازتوزیع هدفمند یارانه به دهک‌های پایین باشد. وی درباره اثر افزایش قیمت بنزین بر تورم گفت: از منظر علم اقتصاد، افزایش قیمت بنزین لزوماً به تورم پایدار منجر نمی‌شود؛ بلکه بخش قابل توجهی از تورمی که مشاهده می‌شود، ناشی از تورم انتظاری است که معمولاً در طول یک سال تخلیه می‌شود.

آنچه اهمیت دارد، حفظ قدرت خرید دهک‌های پایین و جلوگیری از فشار معیشتی بر اقشار آسیب‌پذیر است. مدیر امور مصرف و پیشگیری از قاچاق شرکت ملی پالایش و پخش با استقبال از مصوبه اخیر دولت اظهار کرد: برای نخستین بار، دولت به جای اعلام یک عدد ریالی، فرمول مشخصی ارائه داده و قیمت بنزین را به نرخ خرید از پالایشگاه‌ها متصل کرده است.

این اقدام می‌تواند به شفافیت کمک کند، مشروط بر آنکه فرمول بدون مداخله دستوری اجرا شود و منابع حاصل نیز صرف بازتوزیع هدفمند شود، نه هزینه‌های جاری.

رفیعی در پایان با اشاره به عملکرد صنعت پالایش و پخش در شرایط بحرانی گفت: در روز سوم جنگ، ۲۰۰ میلیون لیتر بنزین در کشور توزیع شد که نشان می‌دهد با مدیریت صحیح، امکان تأمین پایدار سوخت وجود دارد.

امیدواریم با تعدیل تدریجی قیمت، تراز تولید و مصرف برقرار شود و در نهایت، کیفیت سوخت و هوای کلان‌شهرها بهبود یابد.

یوسف بهمنی: نرخ سوم بنزین هر سه ماه بازنگری می‌شود

یوسف بهمنی، سرپرست برنامه‌ریزی امور انرژی سازمان برنامه و بودجه، در نشست خبری حاضر شد و درباره سیاست‌های دولت در مدیریت مصرف سوخت و متنوع‌سازی سبد سوخت گفت: «مصوبه اخیر بنزین اقدامی بود که بعد از مدت‌ها انجام شد.

من قصد نقد این اقدام را ندارم، اما می‌خواهم خواستگاه آن و چرایی انجام آن را توضیح دهم. طبق برنامه هفتم، قانونگذار در آیین‌نامه و جز در جزء دو بند ماده ۴۶ تکلیف کرده بود که دولت باید برنامه جامع تامین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل و نقل را با رویکرد متنوع‌سازی سبد سوخت تهیه و به تصمیم هیئت وزیران برساند.

این برنامه با همکاری دستگاه‌های مختلف تا برج ششم امسال ابلاغ شد.

وی افزود: «در این برنامه جامع، راهبردهایی برای مدیریت مصرف انرژی ارائه شده است.

یکی از محورهای برنامه، اصلاح تدریجی قیمت سوخت متناسب با تورم بود که مصوبه اخیر دولت نیز بر آن اساس است.

نرخ بنزین در این مصوبه با هدف کاهش مصرف افزایش پیدا نکرده است، بلکه نرخ سوم (اضطراری) به فرمولی که آقای رفیعی توضیح دادند متصل شده تا پتانسیل قاچاق کاهش یابد.»

بهمنی توضیح داد: «طبق مصوبه، نرخ سوم هر سه ماه یک بار بازنگری و ابلاغ می‌شود.

همچنین، در برنامه جامع تامین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل و نقل، هشت راهبرد کلان تعریف شده که باید موازی با اصلاح قیمت‌ها اجرا شوند.

در این برنامه، ترکیب سبد بهینه حمل و نقل بار و مسافر مشخص شده و مدل‌سازی ۲۰ ساله سهم حامل‌های انرژی تدوین گردیده است.»

وی گفت: «یکی دیگر از راهکارهای غیرقیمتی، نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و حذف پیمایش‌های غیرضروری است که نیازمند سرمایه‌گذاری روی حمل و نقل عمومی است. مصرف بالا در سال‌های گذشته ناشی از انباشت خودروهای فرسوده بوده و متوسط مصرف روزانه بنزین به ۱۳۰ میلیون لیتر رسیده است.»

وی ادامه داد: «کنترل قاچاق از طریق توزیع بهینه و برقی‌سازی ناوگان از دیگر محورهای برنامه جامع است. شهرداران کلان‌شهرها مکلف هستند با مشاوران ذی‌صلاح، برنامه و مکان‌یابی ایستگاه‌های شارژ را انجام دهند و شش ماه فرصت دارند تا این برنامه را تکمیل کنند.

همچنین، مشوق‌هایی برای نوسازی ناوگان فرسوده با خودروهای برقی پیش‌بینی شده است. بهمنی تصریح کرد: «اصلاح قیمت حامل‌های انرژی و کاهش آلودگی هوا از دیگر اهداف برنامه است. کیفی‌سازی سوخت از سال ۱۳۹۳ آغاز شد، اما با افزایش مصرف، پروژه‌های پالایشگاه‌ها متوقف شدند. در برنامه هفتم، پالایشگاه‌ها موظف شده‌اند ۴۰ درصد از سود خود را به بهینه‌سازی سوخت اختصاص دهند و در غیر این صورت، از تخفیف ۵ درصدی نفت محروم خواهند شد.»

وی درباره سی‌ان‌جی گفت: «سی‌ان‌جی یک موفقیت بزرگ در دو دهه گذشته بوده است. کشور ما با داشتن نزدیک به ۱۸ درصد ذخایر گاز دنیا توانسته بخش قابل توجهی از مصرف حمل و نقل را به سی‌ان‌جی منتقل کند. سرمایه‌گذاری انجام شده در این حوزه حدود هفت تا هشت میلیارد دلار است و حدود ۲۵۰۰ جایگاه عرضه سی‌ان‌جی در کشور موجود است.

این جایگاه‌ها در حالت استاندارد توانایی عرضه ۴۵ تا ۷۰ میلیون متر مکعب سی‌ان‌جی در روز را دارند. وی توضیح داد: «اگر از این ظرفیت به درستی استفاده شود، نه تنها واردات بنزین کاهش می‌یابد، بلکه می‌توانیم صادرکننده شویم و تراز ارزی کشور افزایش یابد. با اصلاح نرخ بنزین، جذابیت خودروهای سی‌ان‌جی برای مردم بیشتر خواهد شد و فناوری‌های روز نیز اقبال مردم را افزایش می‌دهد.»

بهمنی افزود: «برای توسعه سی‌ان‌جی، افزایش ناوگان تولیدی و خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای لازم است. دولت هزینه‌های دوگانه‌سوز کردن خودروهای بنزینی را از محل صرفه سوخت تامین می‌کند. هدف‌گذاری شده است که تا کنون نزدیک به ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو به صورت رایگان دوگانه‌سوز شوند و در سه سال آینده یک میلیون دستگاه دیگر اضافه خواهد شد.»

وی تصریح کرد: «افزایش جایگاه‌های سی‌ان‌جی در استان‌های مرزی به ویژه سیستان و بلوچستان ضروری است، زیرا عمده قاچاق بنزین از این مناطق انجام می‌شود. همچنین، قیمت‌گذاری باید از دست دولت خارج شود تا تولید خودروهای سی‌ان‌جی با فناوری روز انجام شود و مردم اقبال بیشتری نشان دهند.»

بهمنی در پایان گفت: «فناوری‌های جدید حوزه سی‌ان‌جی شامل نسل چهارم و مخازن فیبرکربن است که باید وارد کشور شود.

پیمایش خودروها باید افزایش یابد و خودروهای جدید با فناوری روز تجاری‌سازی شوند. منابع حمایت از سی‌ان‌جی از جمله یک درصد صادرات نفت، گاز و میعانات گازی است که سالانه حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان به این حساب واریز می‌شود.

دولت قصد دارد از تولید، تبدیل و احداث جایگاه‌های سی‌ان‌جی حمایت کند. رجبعلی: فاصله مصرف واقعی تا استاندارد، هزینه‌های فناوری قوای محرکه را توجیه می‌کند/ سه‌نرخ شدن بنزین تأثیر چندانی بر هزینه نهایی سواری ندارد

مهدی رجبعلی، مدیرعامل شرکت تحقیقات موتور ایران (ایپکو)، در این نشست گفت: «سلام عرض می‌کنم خدمت شما بزرگواران و ممنونم از اینکه فرصت در اختیار من قرار دادید.

سعی می‌کنم بدون ورود به جزئیات فنی، درباره اقتصاد حوزه فرآورده‌های سوختی، بنزین و تأثیر فناوری‌های مختلف خودرویی بر سرمایه‌گذاری خودروساز و هزینه نهایی مصرف‌کننده صحبت کنم.»

وی توضیح داد: «وقتی درباره مصرف خودرو صحبت می‌کنیم، عددی که اعلام می‌شود بر اساس شرایط استاندارد، چرخه استاندارد، شرایط محیطی کنترل‌شده و پیمایش مشخص اندازه‌گیری می‌شود.

این عدد در حدود ۱۱ کیلومتر و طی حدود ۲۰ دقیقه محاسبه و سپس به مصرف در ۱۰۰ کیلومتر تبدیل می‌شود، اما واقعیت مصرف خودرو در شرایط واقعی متفاوت است.»

رجبعلی افزود: «در تست استاندارد، شیب وجود ندارد، هیچ‌یک از تجهیزات جانبی مانند کولر، بخاری، چراغ‌ها یا سایر مصرف‌کننده‌ها روشن نیستند.

همین تفاوت‌ها باعث می‌شود بین عدد درج‌شده روی برچسب مصرف سوخت و مصرف واقعی خودرو اختلاف ایجاد شود.»

وی با اشاره به عوامل مؤثر بر مصرف واقعی خودرو گفت: «پنج عامل اصلی در این اختلاف نقش دارند که من فقط روی قوای محرکه تمرکز می‌کنم.

بسیاری از فناوری‌هایی که امروز در خودرو استفاده می‌شوند، بیشتر برای بهبود قابلیت رانندگی در شرایط خاص هستند و راندمان را در نقاط بد کاری افزایش می‌دهند، اما در شرایط عادی الزاماً کاهش مصرف چشمگیر ایجاد نمی‌کنند.»

مدیرعامل ایپکو ادامه داد: «برای خودروهای موجود در ایران، یک خودروی مبنا با وزن حدود ۱۳۰۰ کیلوگرم، موتور ۰.۷ لیتر و گیربکس دستی، عدد مصرف استاندارد در حدود ۱۷۰ گرم دارد.

هر ۲۳.۵ گرم در کیلومتر معادل یک لیتر بنزین در ۱۰۰ کیلومتر است.

این عدد را به‌عنوان مبنا در نظر گرفتیم تا تأثیر فناوری‌های مختلف را بررسی کنیم.»

وی گفت: «اگر این موتور به توربو مجهز شود، عدد مصرف به حدود ۱۶۵ می‌رسد و حدود ۲۰۰ دلار به قیمت قوای محرکه اضافه می‌کند.

اگر به هیبرید خفیف ۴۸ ولت تبدیل شود، بدون قابلیت رانش برقی، حدود ۱۲۰۰ دلار به قیمت محصول اضافه می‌شود.»

رجبعلی افزود: «در مورد موتورهای سی‌ان‌جی تنفس طبیعی که اکنون در کشور داریم، مصرف به حدود ۱۵۰ می‌رسد و قیمت خودرو حدود ۶۰۰ تا ۶۵۰ دلار افزایش پیدا می‌کند.

همان‌طور که آقای بهمنی اشاره کردند، اگر این اختلاف قیمت به مصرف‌کننده منتقل نشود، خودروساز انگیزه‌ای برای حرکت به این سمت نخواهد داشت.»

وی ادامه داد: «در صورت استفاده از تزریق مستقیم بنزین (GDI)، عدد مصرف به حدود ۱۴۵ می‌رسد و مجموع هزینه توربو و GDI حدود ۴۰۰ تا ۴۵۰ دلار قیمت محصول را افزایش می‌دهد.

اگر موتور سه سیلندر با فناوری ساده‌تر استفاده شود، مصرف به حدود ۱۴۰ می‌رسد و قیمت محصول در حدود ۴۰۰ دلار افزایش پیدا می‌کند.»

رجبعلی تصریح کرد: «در خودروی گازسوز بهینه، که امیدواریم تا اوایل سال آینده وارد بازار شود، مصرف به حدود ۱۲۵ گرم می‌رسد و قیمت خودرو حدود ۷۰۰ تا ۷۵۰ دلار افزایش می‌یابد.

این عدد بر اساس تست واقعی است، نه شبیه‌سازی.»

وی افزود: «در هیبرید کامل یا فول هیبرید، مصرف به حدود ۱۲۰ می‌رسد اما قیمت خودرو حدود ۳ هزار دلار افزایش پیدا می‌کند.

در رنج اکستندر که پیمایش برقی کامل دارد و از ژنراتور استفاده می‌کند، افزایش قیمت به حدود ۶۵۰۰ تا ۷۰۰۰ دلار می‌رسد.»

مدیرعامل اپیکو با اشاره به خودروهای برقی گفت: «مصرف واقعی خودروهای برقی به زیرساخت برق کشور بستگی دارد.

در نروژ این عدد حدود ۳ گرم، در فرانسه ۲۴۵ گرم، در آمریکا ۱۴۰ گرم و در ایران بر اساس آخرین محاسبات حدود ۱۳۵ گرم است، چون برق کشور عمدتاً از سوخت فسیلی تأمین می‌شود.

در این حالت، قیمت خودرو حدود ۸ تا ۹ هزار دلار افزایش پیدا می‌کند.»

وی گفت: «برای مصرف‌کننده‌ای که سالانه ۲۰ هزار کیلومتر پیمایش دارد، با در نظر گرفتن اینکه مصرف واقعی حدود ۱.۵ برابر مصرف استاندارد است، سه‌نرخ شدن بنزین تأثیر قابل‌توجهی بر هزینه نهایی خودروهای سواری ندارد.»

رجبعلی توضیح داد: «در خودروی گازسوز، مصرف‌کننده در ابتدا حدود ۹۰ میلیون تومان هزینه بیشتری پرداخت می‌کند، اما سالانه حدود ۶.۵ میلیون تومان در هزینه سوخت صرفه‌جویی می‌شود.

با فرض عمر ۱۵ ساله خودرو، اختلاف هزینه‌ها تقریباً به صفر می‌رسد، اما ارزش زمانی پول باعث می‌شود همچنان از نظر اقتصادی برای مصرف‌کننده جذاب نباشد.»

وی تأکید کرد: «تجربه گذشته نشان داده که قیمت بنزین به‌تنهایی مسئله را حل نمی‌کند.

در کوتاه‌مدت افزایش قیمت باعث کاهش مصرف می‌شود، اما پس از مدتی مصرف دوباره به روند قبلی بازمی‌گردد؛ تجربه‌ای که در کشورهای دیگر از جمله ژاپن نیز دیده شده است.»

رجبعلی در پایان گفت: «بنزین، گاز و سایر حامل‌های انرژی باید به‌صورت یکپارچه دیده شوند.

بدون سیاست‌های مکمل، نه فناوری به‌تنهایی و نه قیمت به‌تنهایی می‌تواند الگوی مصرف را اصلاح کند.»

حسنی: سیاست سوختی باید ۲۰ ساله باشد/ تضمین امنیت انرژی، بر اهداف اقتصادی اولویت دارد

امین حسنی، استادیار پژوهشکده علوم و فناوری‌های انرژی، آب و محیط زیست، در این نشست گفت: «ما الان یک‌سری سیاست‌گذاری روی اصلاح قیمت سوخت داریم، با هدف تضمین امنیت انرژی و امنیت ملی.

البته اهداف اقتصادی هم مطرح هستند، اما اولویت اول همیشه امنیت انرژی است.»

وی با اشاره به اهمیت نگاه بلندمدت افزود: «خوب است که هنگام اجرای این سیاست‌ها، یک دید نسبت به آینده هم داشته باشیم؛ ببینیم ۲۰ سال دیگر کجا خواهیم بود.

برای مثال، نرخ مالکیت خودرو در ایران را با آمار کشورهای توسعه‌یافته مقایسه کرده‌ایم.

آخرین آمار ایران مربوط به سال ۲۰۱۷ است: ۱۹۰ خودرو به ازای هر هزار نفر.

در حالی که کشورهای توسعه‌یافته مانند آمریکا و کشورهای اروپایی، پترن متفاوتی دارند و هنوز ظرفیت زیادی برای رشد مالکیت خودرو در ایران وجود دارد.»

او درباره ماندگاری خودروها در ایران گفت: «باید هم تعداد خودروها و هم طول عمرشان را بررسی کنیم.

بر اساس آمار، خودروها در ایران تا ۳۰-۴۰ سال در ناوگان باقی می‌مانند.

این موضوع روی سیاست‌گذاری‌های فناوری‌محور بسیار مؤثر است.»

حسنی افزود: «ما مدلی توسعه داده‌ایم که بتوانیم پیش‌بینی کنیم چه تعداد خودرو خواهیم داشت و مصرف سوخت چگونه تغییر خواهد کرد.

با اعمال سناریوهای مختلف، به ویژه در زمینه هیبریدی‌ها و خودروهای گازسوز، می‌توان ترکیب ناوگان را تا سال‌های آینده بررسی کرد.

برای مثال، اگر هدفمان تملک خودروها مشابه الگوهای اتحادیه اروپا باشد، نرخ مالکیت می‌تواند به حدود ۶۰۰ خودرو به ازای هر هزار نفر برسد.»

وی با اشاره به دینامیک کند ناوگان ایران تأکید کرد: «خودروهایی که اکنون وارد می‌کنیم، ممکن است تا ۳۰-۴۰ سال در ناوگان باقی بمانند.

بنابراین هر سیاست فعلی در بخش خودرو یا حمل‌ونقل اثر خود را در ۱۰-۲۰ سال آینده نشان می‌دهد، نه لحظه‌ای.»

حسینی همچنین درباره تأثیر سیاست‌های مختلف بر مصرف سوخت گفت: «اگر هیچ اقدامی نکنیم، نسبت به سال ۲۰۱۵-۲۰۱۶، احتمالاً مصرف بنزین تا ۲۵۰-۳۰۰ درصد افزایش پیدا می‌کند.

استفاده از خودروهای هیبریدی، گازسوز یا افزایش قیمت سوخت می‌تواند تا ۳۰-۴۰ درصد مصرف را کاهش دهد.»

او نتیجه‌گیری کرد: «برای کنترل شتاب مصرف و افزایش امنیت انرژی، نباید تنها روی یک سیاست تمرکز کنیم.

باید هم قیمت را افزایش دهیم و هم فناوری‌های مختلف را در ناوگان خودرویی اعمال کنیم.

شخصاً طرفدار خودروهای هیبریدی هستم و خودروهای گازسوز هم به دلیل تنوع سبد سوخت مفیدند.

در اروپا، حدود ۴۰-۵۰ درصد ناوگان سواری دیزل است، اما مشکلات محیط‌زیستی وجود دارد و در ایران نیز باید

تنوع و دایورسیفیکیشن را رعایت کنیم تا بتوانیم کنترل بهتری روی مصرف و آلودگی داشته باشیم.»

۲۲۳۲۲۴

کد مطلب ۲۱۵۶۳۱۴

دیگر منابع منتشر کننده

دیده بان

ایران

بازتاب آنلاین

پالایش و پخش

۱۷

۴۲۰۷

۰

۰

۰

تلگرام

۲۴

آذر

۱۴۰۴

۱۶:۵۵

آئین گرامیداشت هفته پژوهش صنعت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی همزمان با هفته پژوهش و فناوری روز چهارشنبه، ۲۶ آذر در سالن اجتماعات شرکت ملی پالایش و پخش برگزار می‌شود. ordcnew@

پالایشگاه گچساران؛ پروژه‌ای ملی با دسترسی پایدار برای تأمین بنزین کشور

۰

منبع دیگر

۰

۰

نفت ما

۲۵

آذر

۱۴۰۴

۰۸:۲۶

نصیری معتقد است، مهم‌ترین دستاورد راهبردی پالایشگاه گچساران برای صنعت پالایش کشور، تقویت ظرفیت تولید فرآورده‌های راهبردی به ویژه بنزین و گازوئیل است؛ اگرچه مالکیت این پالایشگاه در اختیار بخش خصوصی قرار دارد، اما کارکرد آن ماهیتی کاملاً حاکمیتی و ملی دارد.

عضو موظف هیات مدیره پالایشگاه اصفهان گفت: خوراک پالایشگاه گچساران از نفت و گاز تولیدی منطقه گچساران تأمین می‌شود و واحدهای مرتبط، در فاصله‌ای نزدیک پالایشگاه مستقر هستند که مهم‌ترین دستاورد راهبردی آن نیز، تقویت ظرفیت تولید فرآورده‌های راهبردی به ویژه بنزین و گازوئیل است.

عنایت نصیری جهان آباد، عضو موظف هیات مدیره پالایشگاه اصفهان، در گفت و گو با آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی «نفت ما» در خصوص وضعیت پالایشگاه گچساران بیان کرد: چند سال قبل، موضوع خرید پالایشگاه گچساران موسوم به پالایشگاه فیلیپینی مطرح شد و در این راستا، گزینه‌هایی مانند چابهار، بندرعباس و همچنین اصفهان مورد بررسی قرار گرفت و با این حال، موانع متعددی باعث شد صدور مجوز برای استقرار پالایشگاه در این مناطق میسر نشود.

مهم‌ترین این موانع، محدودیت‌های زیست‌محیطی، نبود تضمین تأمین خوراک و همچنین کمبود منابع آبی بود؛ چالش‌هایی که از الزامات اولیه و زیرساختی هر پروژه پالایشگاهی محسوب می‌شود.

وی ادامه داد: در مرحله ابتدایی، مسئله خوراک از سوی دولت قابل تأمین نبود؛ چرا که عملاً دسترسی پایدار به خوراک وجود نداشت و در چنین شرایطی، استقرار پالایشگاه فیلیپینی در اصفهان ضروری نبود. از سوی دیگر، خوراک سایر صنایع نیز از پالایشگاه اصفهان تأمین می‌شود و شرایط زیست‌محیطی و اقلیمی استان اصفهان اجازه استقرار یک پالایشگاه جدید به عنوان خط تولید تازه را نمی‌دهد که از منظر اقتصادی نیز چنین اقدامی فاقد توجیه لازم بود.

عضو موظف هیات مدیره پالایشگاه اصفهان با اشاره به اینکه پالایشگاه گچساران از مزیت‌های زیرساختی قابل توجهی برخوردار است، گفت: خوراک این پالایشگاه از نفت و گاز تولیدی منطقه گچساران تأمین می‌شود و واحدهای مرتبط، در فاصله‌ای نزدیک پالایشگاه مستقر هستند؛ موضوعی که هزینه‌های انتقال خوراک را به حداقل می‌رساند.

از نظر تأمین آب نیز، دو سد مناسب در مجاورت پالایشگاه قرار دارد که علی‌رغم چالش‌های گسترده صنعت آب در کشور، همچنان از ظرفیت تأمین پایدار برخوردار هستند. علاوه بر این، موقعیت جغرافیایی پالایشگاه گچساران و قرارگیری آن در فاصله حدود ۶۰ کیلومتری خلیج فارس، مزیت مهمی محسوب می‌شود.

نصیری معتقد است، مهم‌ترین دستاورد راهبردی پالایشگاه گچساران برای صنعت پالایش کشور، تقویت ظرفیت تولید فرآورده‌های راهبردی به ویژه بنزین و گازوئیل است؛ اگرچه مالکیت این پالایشگاه در اختیار بخش خصوصی قرار دارد، اما کارکرد آن ماهیتی کاملاً حاکمیتی و ملی دارد.

وی افزود: این پروژه نباید با نگاه منطقه‌ای، بومی یا قومی تحلیل شود، بلکه مسئله‌ای ملی در راستای تأمین امنیت انرژی کشور است؛ به خصوص در شرایطی که کشور با کسری بنزین مواجه بوده و ناچار به واردات این فرآورده است.

از سوی دیگر، با بهره‌برداری از این پالایشگاه، در بلندمدت سودآوری مناسبی نیز متناسب با سهم پالایشگاه اصفهان ایجاد خواهد شد، هرچند تحقق کامل این سود منوط به زمان بهره‌برداری نهایی پروژه است.

عضو موظف هیات مدیره پالایشگاه اصفهان خاطرنشان کرد: ناگفته نماند از مجموع سرمایه موردنیاز پروژه که رقمی بین یک تا ۱.۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود، سهم آورده پالایشگاه اصفهان حدود ۱۱۰ تا ۱۲۰ میلیون دلار بوده که معادل حدود ۱۷ درصد سرمایه اولیه پروژه است.

در نهایت، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران صرفاً در چارچوب مصوبات، از جمله بررسی امکان تأمین خوراک، اقدام به صدور مجوز برای اجرا و سرمایه‌گذاری می‌کند و در بحث اجرا و سرمایه‌گذاری در پالایشگاه‌ها سهمی ندارد.

شتاب در اجرای طرح‌های کیفی‌سازی صنعت پالایش / آخرین وضعیت سه پروژه اولویت‌دار ملی



معاون وزیر نفت در امور پالایش و پخش از شتاب‌بخشی به اجرای طرح‌های کیفی‌سازی تولید فرآورده‌های نفتی پالایشگاه‌ها در چارچوب تکالیف برنامه هفتم توسعه خبر داد و گفت: با آغاز به کار دولت چهاردهم، تمرکز منابع و مدیریت به‌صورت هدفمند روی سه پروژه اولویت‌دار ملی در پالایشگاه‌های شیراز، تهران و اصفهان قرار گرفته است.

خلاصه خبر (اتوماتیک)

● به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش، اجرای دقیق تکالیف برنامه هفتم توسعه در حوزه «ارتقای ضریب پیچیدگی پالایشگاه‌ها» و «تکمیل زنجیره ارزش» را راهبرد قطعی و غیرقابل‌تغییر وزارت نفت دانست و اظهار کرد: نهضت کیفی‌سازی و بهینه‌سازی فرآیندها در ۹ پالایشگاه نفتی کشور در جریان است، اما با استقرار دولت چهاردهم، اولویت‌بندی پروژه‌ها به‌صورت عملیاتی انجام شد تا عقب‌ماندگی‌های سنواتی جبران شود. وی با تأکید بر اینکه فرصت آزمون‌وخطا به پایان رسیده است، افزود: نخستین خروجی این رویکرد، راه‌اندازی موفق واحد تصفیه هیدروژنی گازوئیل (DHT) پالایشگاه شیراز با ظرفیت ۲۶ هزار بشکه در روز در خردادماه ۱۴۰۴ بود؛ پروژه‌ای که تولید گازوئیل با استاندارد یورو ۵ را محقق و هم‌زمان منافع اقتصادی و الزامات زیست‌محیطی را تأمین کرده و در زمستان امسال بصورت پایدار در مدار تولید است.

● وی در پایان با تشریح پروژه پالایشگاه اصفهان به‌عنوان نقطه عطف برنامه هفتم خاطرنشان کرد: راه‌حل ریشه‌ای در کیفی‌سازی و کاهش تولید نفت‌کوره، در پروژه‌های RHU و RFCC پالایشگاه اصفهان تعریف شده است.

● با رفع موانع فنی و تدوین برنامه زمان‌بندی دقیق، فاز زود هنگام این طرح استراتژیک تا پایان سال ۱۴۰۵ وارد مدار بهره‌برداری می‌شود و میزان گوگرد نفت‌کوره از بالغ بر ۳۰ هزار PPM به کمتر از ۵۰۰ PPM کاهش خواهد یافت که نقش مهمی در کاهش آلایندگی نفت‌کوره تولیدی دارد.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش، اجرای دقیق تکالیف برنامه هفتم توسعه در حوزه «ارتقای ضریب پیچیدگی پالایشگاه‌ها» و «تکمیل زنجیره ارزش» را راهبرد قطعی و غیرقابل‌تغییر وزارت نفت دانست و اظهار کرد: نهضت کیفی‌سازی و بهینه‌سازی فرآیندها در ۹ پالایشگاه نفتی کشور در جریان است، اما با استقرار دولت چهاردهم، اولویت‌بندی پروژه‌ها به‌صورت عملیاتی انجام شد تا عقب‌ماندگی‌های سنواتی جبران شود. وی با تأکید بر اینکه فرصت آزمون‌وخطا به پایان رسیده است، افزود: نخستین خروجی این رویکرد، راه‌اندازی موفق واحد تصفیه هیدروژنی گازوئیل (DHT) پالایشگاه شیراز با ظرفیت ۲۶ هزار بشکه در روز در خردادماه ۱۴۰۴ بود؛ پروژه‌ای که تولید گازوئیل با استاندارد یورو ۵ را محقق و هم‌زمان منافع اقتصادی و الزامات زیست‌محیطی را تأمین کرده و در زمستان امسال بصورت پایدار در مدار تولید است.

وی اضافه کرد: همچنین در سال استقرار دولت چهاردهم واحد ایزومریزاسیون پالایشگاه شیراز در سرویس قرار گرفت که کل تولید ۱.۶۵ میلیون لیتر پالایشگاه با کیفیت یورو عرضه شد.

عظیمی‌فر ادامه داد: در ادامه همان سال (۱۴۰۳) واحد ایزوماکس پالایشگاه آبادان نیز در سرویس قرار گرفت که منجر به افزایش تولید ۳ میلیون لیتر در روز نفت گاز تولیدی پالایشگاه شد. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و

پخش همچنین با اشاره به پروژه راهبردی پالایشگاه تهران گفت: در گام دوم، تکمیل واحد CCR و کیفی‌سازی بنزین پالایشگاه تهران در دستور کار جدی قرار گرفته و هدف‌گذاری شده است این طرح تا نیمه نخست سال آینده به بهره‌برداری برسد.

به گفته عظیمی‌فر با بهره‌برداری از پروژه CCR پالایشگاه تهران، علاوه بر افزایش حدود ۲۰ درصدی تولید، ارتقای کیفیت کل بنزین تولیدی این پالایشگاه به استانداردهای روز جهانی و اجرای قانون هوای پاک دنبال می‌شود. وی در پایان با تشریح پروژه پالایشگاه اصفهان به‌عنوان نقطه عطف برنامه هفتم خاطرنشان کرد: راه‌حل ریشه‌ای در کیفی‌سازی و کاهش تولید نفت‌کوره، در پروژه‌های RHU و RFCC پالایشگاه اصفهان تعریف شده است. با رفع موانع فنی و تدوین برنامه زمان‌بندی دقیق، فاز زود هنگام این طرح استراتژیک تا پایان سال ۱۴۰۵ وارد مدار بهره‌برداری می‌شود و میزان گوگرد نفت‌کوره از بالغ بر ۳۰ هزار PPM به کمتر از ۵۰۰ PPM کاهش خواهد یافت که نقش مهمی در کاهش آلاینده‌ی نفت‌کوره تولیدی دارد.

بازار | صدور تمامی کارت‌های سوخت کشور تا دو هفته آینده



منبع دیگر



سایت خبری بازار

۲۵

آذر
۱۴۰۴
۰۹:۳۰

مدیر سامانه هوشمند سوخت گفت: در تلاش هستیم که در یکی دو هفته آینده تمام درخواست‌های کارت سوخت را به دست هم‌وطنان برسانیم.

به گزارش بازار، عباس باصفا، مدیر سامانه هوشمند سوخت در خصوص آخرین وضعیت کارت‌های هوشمند سوخت اظهار داشت: تاکنون ۳۱ میلیون کارت هوشمند صادر کرده‌ایم که از این تعداد، ۲۵ میلیون کارت مربوط به خودروهای سواری و ۶ میلیون کارت مربوط به موتورسیکلت است. تقریباً از این ۳۱ میلیون کارت هوشمند سوخت که تاکنون صادر شده، ۲۴ تا ۲۵ میلیون کارت دارای تراکنش هستند.

«وی افزود: ظرفیت تولید کارت هوشمند را تقریباً سه برابر کرده‌ایم.

البته ناگفته نماند که درخواست‌ها نیز سه برابر شده است.

قبلاً روزانه حدود ۱۲ هزار درخواست داشتیم، اما اکنون این عدد به حدود ۳۰ تا ۳۶ هزار درخواست کارت در روز رسیده است.

«مدیر جایگاه‌های سوخت کشور در ادامه درباره موضوع کارت‌های سفید توضیح داد: ما کارت سوختی به نام کارت سفید نداریم؛ به هیچ عنوان.

احتمالاً کارت‌هایی هستند که در باجه‌های معطلی گیر کرده‌اند یا در جایگاه‌های عرضه فراموش شده و از آنها سوءاستفاده می‌شود.

هم‌وطنان می‌توانند برای ابطال کارت‌هایی که احتمال سوءاستفاده درباره آنها وجود دارد، به مناطق شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در سراسر کشور مراجعه کنند تا درخواست ابطال آنها ثبت و صادر شود.

وی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه کسانی که از این کارت‌ها سوءاستفاده می‌کنند باید به کجا مراجعه کنند، گفت: موضوع مربوط به احکام قضایی است و باید از طریق قوه قضاییه شکایت انجام شود، زیرا ارتباطی به شرکت ملی پخش ندارد.

باصفا در خصوص روند صدور کارت هوشمند سوخت نیز توضیح داد: در حال حاضر و پیش از تیرماه ۱۴۰۴، فرایند

درخواست تا صدور را در کمتر از ۱۰ روز انجام می‌دادیم؛ حدود یک هفته. اما به دلیل مشکلی که در شرکت تولیدکننده کارت به وجود آمد و جابجایی که باید انجام می‌شد، فرایند صدور کارت تقریباً یک ماه متوقف شده بود. مجدداً شرکت تولیدکننده شروع به ساخت کارت کرده و اکنون ظرف دو تا سه هفته کارت صادر و در اختیار مردم قرار می‌گیرد. وی ادامه داد: به دنبال این هستیم که ان شاءالله در یکی دو هفته آینده تمام درخواست‌های کارت سوخت را به دست هموطنان برسانیم. با توجه به ظرفیت تولیدی که داریم و میزان تقاضا، پیشرفت خوبی حاصل شده است.

خبر جدید مدیرعامل شرکت پخش درباره سهمیه بنزین خودروها/ ذخیره بنزین این خودروها حذف شد



مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: با اجرای مصوبه بنزینی دولت، سهمیه ذخیره بنزین تمامی خودروهای دولتی، مناطق آزاد و وارداتی حذف شده است.

به گزارش خبرگزاری خبرآنلاین، کرامت ویس‌کرمی گفت: طبق بند ۳ مصوبه هیات وزیران، از ۲۲ آذرماه، تمامی خودروهای دولتی، مناطق آزاد، وارداتی و خودروهای صفر کیلومتر تولید داخل، مشمول سهمیه‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی نخواهند بود و فقط با نرخ آزاد ۵۰۰۰ تومانی سوخت‌گیری می‌کنند. ایلنا نوشت: وی تأکید کرد: همچنین سهمیه ذخیره بنزین این خودروها از تاریخ ۲۲ آذرماه حذف و غیرقابل استفاده شده است.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بیان کرد: سهمیه خودروهای شخصی بدون تغییر باقی است؛ ماهانه ۱۶۰ لیتر شامل ۶۰ لیتر با نرخ ۱۵۰۰ تومان و ۱۰۰ لیتر با نرخ ۳۰۰۰ تومان. مصرف مازاد نیز با کارت جایگاه و نرخ ۵۰۰۰ تومان عرضه می‌شود. ویس‌کرمی گفت: مدت ذخیره سهمیه ۱۵۰۰ تومانی ۶ ماه است و سهمیه ۳۰۰۰ تومانی به صورت ماهانه واریز می‌شود.

۲۱۵۶۴۷۶ کد مطلب ۲۲۳۲۲۵

زمان عرضه بنزین سوپر وارداتی مشخص نیست



سخنگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور گفت: اقدامات نهایی برای عرضه بنزین سوپر وارداتی صورت گرفته است و منتظر ارایه این فرآورده از سوی شرکت‌های صاحب صلاحیت به جایگاه‌ها جهت عرضه به مصرف‌کنندگان هستیم، ولی فعلاً نمی‌توانیم زمان دقیق توزیع را اعلام کنیم.

● رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور در گفت‌وگو با تسنیم، اظهار داشت: تمایل مردم به استفاده از کارت سوخت شخصی در دو روز گذشته افزایشی بوده و به‌همین نسبت از استفاده از کارت آزاد جایگاه کاسته شده است.

● وی افزود: سوخت‌گیری بنزین ۳۰۰۰ تومانی، اغلب با کارت آزاد جایگاه‌ها انجام می‌شد اما در دو روز اخیر، بسیاری از مردم برای نخستین بار با کارت شخصی خود بنزین ۳۰۰۰ تومانی دریافت کردند.

● نواز خاطرنشان کرد: اجرای مصوبه جدید بنزینی با هماهنگی کامل جایگاه‌ها و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، کاملاً در شرایط آرام و با موفقیت کامل بوده و در هیچ نقطه کشور صف‌های هیجانی گزارش نشده است؛ هم‌اکنون نیز سوخت‌گیری در سراسر کشور به‌طور عادی در حال انجام است.

سخنگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور گفت: اقدامات نهایی برای عرضه بنزین سوپر وارداتی صورت گرفته است و منتظر ارایه این فرآورده از سوی شرکت‌های صاحب صلاحیت به جایگاه‌ها جهت عرضه به مصرف‌کنندگان هستیم، ولی فعلاً نمی‌توانیم زمان دقیق توزیع را اعلام کنیم.

رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور در گفت‌وگو با تسنیم، اظهار داشت: تمایل مردم به استفاده از کارت سوخت شخصی در دو روز گذشته افزایشی بوده و به‌همین نسبت از استفاده از کارت آزاد جایگاه کاسته شده است.

وی افزود: سوخت‌گیری بنزین ۳۰۰۰ تومانی، اغلب با کارت آزاد جایگاه‌ها انجام می‌شد اما در دو روز اخیر، بسیاری از مردم برای نخستین بار با کارت شخصی خود بنزین ۳۰۰۰ تومانی دریافت کردند.

نواز خاطرنشان کرد: اجرای مصوبه جدید بنزینی با هماهنگی کامل جایگاه‌ها و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، کاملاً در شرایط آرام و با موفقیت کامل بوده و در هیچ نقطه کشور صف‌های هیجانی گزارش نشده است؛ هم‌اکنون نیز سوخت‌گیری در سراسر کشور به‌طور عادی در حال انجام است.

سخنگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور در پاسخ به سؤالی درخصوص زمان عرضه بنزین سوپر در جایگاه‌ها گفت: اقدامات نهایی برای عرضه بنزین سوپر وارداتی صورت گرفته است و منتظر ارایه این فرآورده از سوی شرکت‌های صاحب صلاحیت به جایگاه‌ها جهت عرضه به مصرف‌کنندگان هستیم ولی فعلاً نمی‌توانیم زمان دقیق توزیع را اعلام کنیم.

۶۵ هزار لیتر سوخت قاچاق در انبار یک شرکت قیر



۲۵

آذر

۱۴۰۴

۰۸:۴۴



برنا- گروه استانها: فرمانده انتظامی استان قزوین از شناسایی مخازن غیرمجاز نگهداری مواد سوختی در شهرستان تاکستان و کشف ۶۵ هزار و ۸۰۰ لیتر گازوئیل قاچاق به ارزش ۳۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال از این واحد تولیدی خبر داد.

به گزارش خبرگزاری برنا از قزوین؛ سردار محمدقاسم طرهانی در تشریح جزئیات این خبر اظهار داشت: در راستای مقابله با قاچاق سوخت و جلوگیری از هدر رفت سرمایه ملی، با دریافت خبری مبنی بر اینکه یک واحد تولیدی

متخلف در شهرستان تاکستان اقدام به نگهداری سوخت غیرمجاز می نماید، بلافاصله پیگیری موضوع به صورت ویژه در دستور کار ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان قرارگرفت. وی افزود: ماموران پس از اطمینان از صحت موضوع با همراهی مقام قضائی و نماینده شرکت نفت به محل موردنظر اعزام که در بازدید انجام شده، ۶۵ هزار و ۸۰۰ لیتر گازوئیل خارج از شبکه توزیع و فاقد هر گونه مجوز مثبت از شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی کشف کردند. فرمانده انتظامی استان با بیان اینکه کارشناسان ارزش محموله کشف شده را بالغ بر ۳۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال برآورد کرده اند، خاطرنشان کرد: دراین خصوص یک نفر دستگیر و با تشکیل پرونده به مرجع قضائی معرفی شد. انتهای پیام

راندگان صنعت نفت ستون پنهان پایداری انتقال فرآورده های نفتی



۲۵

آذر
۱۴۰۴
۰۸:۳۳

آوای جنوب - راندگان صنعت نفت ستون پنهان پایداری انتقال فرآورده های نفتی

در مسیرهایی دور از شهر و امکانات، جایی که بیابان و اقلیم سخت حرف اول را می زنند، پایداری انتقال فرآورده های نفتی به حضور بی وقفه نیروهای وابسته است که اغلب دیده نمی شوند؛ راهبران و راندگانی (به اصطلاح راندگان استیجاری صنعت نفت) که شبانه روز در آماده باش اند تا چرخ عملیات هرگز از حرکت نایستد. آوای جنوب، در مسیرهایی که از دل بیابان های صعب العبور و دور از مراکز شهری عبور می کنند، انتقال فرآورده های نفتی هیچ گاه متوقف نمی شود؛ بخشی از پایداری این جریان حیاتی، مرهون تلاش شبانه روزی راندگان صنعت نفت و راهبران صنعت نفت واحد ترابری شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران است؛ نیروهایی که در سخت ترین شرایط جغرافیایی و اقلیمی، آماده انجام مأموریت اند. به مناسبت ۲۶ آذر، روز حمل و نقل، مرتضی همتی فر، رئیس واحد ترابری منطقه جنوب شرق شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران از واقعیت های کمتر دیده شده در این حوزه می گوید: ترابری بازوی اجرایی عملیات در صنعت نفت ترابری در شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران، تنها جابه جایی خودرو و تجهیزات نیست؛ این واحد، ستون اجرایی تمام عملیات فنی، تعمیراتی و بهره برداری به شمار می رود.

از انتقال نیروهای عملیاتی با ناوگان سبک گرفته تا جابه جایی ماشین آلات فوق سنگین، جرثقیل ها و تجهیزات راه سازی، همه و همه به ترابری گره خورده است.

حتی عملیات خاک برداری، تسطیح و آماده سازی مسیرها نیز بدون ماشین آلات این واحد عملاً ممکن نیست. نخستین نفرات، آخرین خروجی این مأموریت ها، اغلب در مسیرهایی انجام می شود که نه جاده ای ایمن دارند و نه نشانی از رفاه.

راهبران ترابری، جزو نخستین نفراتی هستند که در عملیات های تعمیراتی و اضطراری به محل می رسند و آخرین کسانی اند که آن را ترک می کنند. کار با ماشین آلات سنگین و فوق سنگین، در شرایط سخت اقلیمی، فشار جسمی و روحی زیادی به این نیروها وارد می کند؛ فشاری که با وجود فرسودگی تجهیزات و کمبود امکانات، دوچندان می شود. دوری از خانه؛ بهای پنهان پایداری عملیات دوری طولانی مدت از خانواده، بخش جدانشدنی زندگی راهبران ترابری است.

مأموریت های پی در پی و اقامت در مناطق دورافتاده، خلأهای عاطفی و آسیب های اجتماعی را به همراه دارد؛ مسائلی که در بلندمدت می تواند اثرات جبران ناپذیری بر زندگی شخصی این کارکنان و خانواده هایشان بگذارد.

این در حالی است که در بسیاری از مسیرها، حتی حداقل امکانات رفاهی نیز وجود ندارد. ناوگانی فرسوده با مأموریت‌های بی‌وقفه در صنعت نفتیکی از چالش‌های جدی این حوزه، فرسودگی ناوگان است. خودروها و ماشین‌آلات با عمر بالا، بار مأموریت‌های مستمر را به دوش می‌کشند و با وجود تلاش‌های شبانه‌روزی واحد نگهداشت، بروز نقص‌های فنی اجتناب‌ناپذیر است. پشتیبانی شبانه‌روزی از همه واحدها با وجود همه این سختی‌ها، واحد ترابری به‌صورت شبانه‌روزی پشتیبان همه واحدهای ستادی، فنی و عملیاتی منطقه است. بدون همکاری این بخش، عملاً هیچ فعالیتی در مجموعه قابل انجام نیست و زنجیره عملیات، از اعزام نیرو تا انتقال تجهیزات، به ترابری وابسته است. خط مقدم در شرایط اضطراری در شرایط اضطراری، نقش این واحد پررنگ‌تر می‌شود.

هنگام نشستی خطوط یا بروز حوادث پیش‌بینی‌نشده، ترابری نخستین واحدی است که برای اعزام تیم‌های عملیاتی وارد عمل می‌شود و هم‌زمان، ناوگان سنگین و فوق‌سنگین برای انتقال ماشین‌آلات مورد نیاز به کار گرفته می‌شود. ادای احترام به راهبران گمنام صنعت نفتدر پایان، این روایت به قدردانی از رانندگان و راهبران ترابری صنعت نفت می‌رسد؛ نیروهایی که بی‌هیاهو و در سکوت، در دل بیابان‌ها، چرخ‌های انتقال فرآورده‌های نفتی را همواره در حرکت نگه داشته‌اند.

اینفوگرافیک/ میزان سهمیه سوخت هر خودرو چقدر است؟

منبع اصلی: فصل تجارت

۴۲۰۰۰

۹ منبع دیگر

ایسنا

۱۴۰۴

۲۴

آذر

۱۴۰۴

۱۵:۰۶



طرح جدید اصلاح قیمت بنزین از روز شنبه (۲۲ آذر)، وارد مرحله اجرا شد؛ طرحی که با هدف نظم‌بخشی مصرف بنزین هر خودرو طراحی شده است. بر اساس این مصوبه، سهمیه خودروهای دولتی (به‌جز آمبولانس‌ها)، خودروهای مناطق آزاد و خودروهای وارداتی حذف شده است و این خودروها باید با نرخ آزاد یعنی ۵۰۰۰ تومان سوخت‌گیری کنند. سهمیه خودروهای شخصی همچنان ۱۶۰ لیتر در ماه تعیین شده است.

طرح جدید اصلاح قیمت بنزین از روز شنبه (۲۲ آذر)، وارد مرحله اجرا شد؛ طرحی که با هدف نظم‌بخشی مصرف بنزین هر خودرو طراحی شده است.

بر اساس این مصوبه، سهمیه خودروهای دولتی (به‌جز آمبولانس‌ها)، خودروهای مناطق آزاد و خودروهای وارداتی حذف شده است و این خودروها باید با نرخ آزاد یعنی ۵۰۰۰ تومان سوخت‌گیری کنند.

سهمیه خودروهای شخصی همچنان ۱۶۰ لیتر در ماه تعیین شده است.

اینفوگرافیک: مهدی برازنده

دیگر منابع منتشر کننده

اکوایران

انرژی
پرس

دیده بان
ایران

نفتی‌ها

فرتاک نیوز

فراز

جهان نیوز

فصل تجارت

اعتماد آنلاین

کدام خودروها نیاز به کارت سوخت جدید دارند؟ / این خودروها سهمیه بنزین نرخ اول و دوم ندارند

منبع اصلی: اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران

۹۹۰۰۰

۱۸ منبع دیگر

۰

۰

ایران آنلاین

فقط خودروهای دوم به بعد، نوشماره، وارداتی و دولتی نیاز به کارت سوخت جدید با سهمیه ۱۶۰ لیتری با نرخ آزاد جایگاه دارند و بقیه، همان کارت قبلی معتبر است. همچنین خودروهای دولتی، پلاک مناطق آزاد، وارداتی، خودروی دوم به بعد هر فرد و نوشماره داخلی مشمول سهمیه بنزین نرخ اول و دوم نمی‌شوند.

ایران آنلاین: با اجرای طرح اصلاح قیمت بنزین، بسیاری از شهروندان درباره سهمیه‌ها و نحوه مشاهده آن پرسش دارند؛ مسئولان اعلام کرده‌اند که برای مشاهده سهمیه جدید نیازی به نصب اپلیکیشن جدید نیست و مردم می‌توانند از روش‌های قبلی شامل پیامک، سایت «سوخت من» یا تماس با شماره ۰۹۶۲۷ اقدام کنند. به گزارش ایسنا، پس از بررسی‌های کارشناسی در طول چندین ماه و مطرح شدن چندباره این موضوع در جلسات دولت با هدف عدالت در توزیع یارانه سوخت، کاهش مصرف بی‌رویه، تشویق تولید خودروی کم مصرف، حمایت واقعی از حمل و نقل عمومی و تاکسی‌های اینترنتی و استفاده از سوخت پاک، مصوب شد که سهمیه‌های بنزین ۶۰ لیتری ۱۵۰۰ تومانی و ۱۰۰ لیتری ۳ هزار تومانی هیچ تغییری نه در حجم و نه در رقم پیدا نکنند. برآوردها نشان می‌دهد که قریب به ۷۰ تا ۸۰ درصد از شهروندان نیازهایشان با همین سهمیه‌ها پوشش داده می‌شود ولی نرخ بنزین در کارت‌هایی که در جایگاه‌ها وجود دارد، بیشترین میزان قاچاق را دارند که با سیاست جدید به ۵۰۰۰ تومان افزایش پیدا می‌کند.

بنابراین مقرر شد در سهمیه اول و دوم که افراد با کارت‌های شخصی پرداخت می‌کنند هیچ تغییری انجام نشود. در نهایت مصوبه مورد تأیید دولت از بامداد شنبه هفته جاری اجرا شد که بر اساس آن نرخ بنزین آزاد کارت اضطراری در جایگاه برابر با ۱۰ درصد قیمت خرید دولت از پالایشگاه‌ها که در حال حاضر حدود ۵۰۰۰ تومان است، تغییر یافته است.

چه خودروهایی مشمول سهمیه بنزین نرخ اول و دوم نمی‌شوند؟ طبق مصوبه گفته شده خودروهای دولتی، پلاک مناطق آزاد، وارداتی، خودروی دوم به بعد هر فرد و نوشماره داخلی مشمول سهمیه بنزین نرخ اول و دوم نمی‌شوند.

منظور از خودروی نوشماره خودروهای سواری صرفاً شخصی داخلی که سند خودروی آنها برای اولین بار صادر شده است و نیز در سند مربوطه کشور سازنده، خودرو، «ایران» درج شده و قیمت کارخانه‌ای آنها بیش از یک میلیارد تومان بوده، است.

این اقدام برای تشویق خودروسازان به تولید خودروی کم مصرف و دومی برای عدالت در برخورداری از سوخت سهمیه‌ای در رابطه با خودروهای نوشماره انجام می‌شود. اگر شهروندی چند خودرو داشته باشد با مراجعه به سامانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی می‌تواند انتخاب کند که کدام خودرو سهمیه ارزان دریافت کند.

از سوی دیگر سهمیه ۱۵۰۰ تومانی خودروهای سواری شخصی دوگانه سوز ثابت و سهمیه ۳۰۰۰ تومانی نصف می‌شود؛ به عبارتی سهمیه دوم ۵۰ لیتر می‌شود.

سهمیه اول خودروهای عمومی دوگانه سوز بدون تغییر باقی می‌ماند، اما سهمیه دوم از ۴۵۰ لیتر به ۲۲۵ لیتر تغییر می‌کند.

لازم به ذکر است هزینه دوگانه‌سوز کردن خودرو کاملاً رایگان است و در اولویت برای تاکسی‌ها، وانت بارها و خودروهای سکوی اینترنتی رایگان است.

سقف سهمیه سوخت در نظر گرفته شده برای هر خودروی بنزینی در ناوگان سکوه‌های اینترنتی ۲۰۰ لیتر در ماه (مازاد بر ۶۰ لیتر نرخ اول و ۱۰۰ لیتر نرخ دوم) و برای هر خودروی دوگانه سوز ۹۵ لیتر در ماه (مازاد بر ۳۰ لیتر و ۱۰۰ لیتر) است.

امکان سوخت‌گیری مازاد بر سهمیه اعتباری ریالی (خودروهای بنزینی به میزان ۲۰۰ لیتر و خودروهای دوگانه سوز به میزان ۹۵ لیتر) در جایگاه‌های سوخت وجود دارد، اما سهمیه اعتباری - ریالی به آن تعلق نخواهد گرفت. اعطای سهمیه به صورت اعتباری - ریالی پس از اعلام مشخصات سفر و پیمایش توسط سکوها خواهد بود و مابه‌التفاوت نرخ دوم (۳۰۰۰) تومان و نرخ آزاد جایگاه ۵۰۰۰ تومان در زمان ابلاغ مصوبه پس از انجام فرایند محاسبه پیمایش طی شده توسط وزارت کشور از طریق سازمان هدفمندی‌سازی یارانه‌ها به طور مستقیم به حساب بانکی رانندگان واریز می‌شود.

علاوه بر موارد گفته شده هر موتورسیکلت فعال و دارای کارت سوخت در ناوگان سکوه‌های اینترنتی ۴۰ لیتر در ماه (مازاد بر ۲۵ لیتر نرخ اول و ۳۵ لیتر نرخ دوم) سهمیه خواهد داشت.

اعطای سهمیه به صورت اعتباری ریالی پس از اعلام مشخصات سفر و پیمایش توسط سکوها خواهد بود و مابه‌التفاوت نرخ دوم (۳۰۰۰) تومان و نرخ آزاد جایگاه (۵۰۰۰ تومان در زمان ابلاغ مصوبه) پس از انجام فرایند محاسبه پیمایش طی شده توسط وزارت کشور از طریق سازمان هدفمندی‌سازی یارانه‌ها به طور مستقیم به حساب بانکی رانندگان واریز خواهد شد. دوره ذخیره‌سازی سهمیه با نرخ اول و دوم چقدر است؟ به تأکید مسئولان دوره ذخیره‌سازی سهمیه اول (۱۵۰۰ تومانی) تغییر نمی‌کند و همان ۶ ماه خواهد بود؛ اما سهمیه دوم قابل ذخیره‌سازی نخواهد بود در پایان هر ماه اگر استفاده نشود حذف و ماه بعد دوباره ۱۰۰ لیتر شارژ می‌شود. همه باید کارت سوخت جدید بگیرند؟ شایان ذکر است فقط خودروهای دوم به بعد، نوشماره، وارداتی و دولتی نیاز به کارت سوخت جدید با سهمیه ۱۶۰ لیتری با نرخ آزاد جایگاه دارند و بقیه، همان کارت قبلی معتبر است، همچنین شهروندان برای مشاهده سهمیه جدید نیازی به نصب اپلیکیشن جدیدی ندارند و می‌توانند از روش‌های قبلی یعنی پیامک، سایت سوخت من یا تماس با ۰۹۶۲۷ اقدام کنند.

انتهای پیام/

دیگر منابع منتشر کننده

اتحادیه طلا جواهر و سکه تهران

شبکه خبری تحلیلی حزب الله

میز نفت

ایسنا

شهرمردم

پرشین خبر

فردا

فراز

نفتبان

بازار نبض

نفت‌خبر

خودرونگاران

ملیت

فصل تجارت

فصل تجارت

اقتصاد ما

جهان صنعت نیوز

راه پرداخت

دوگانه سوز کردن خودرو به صرفه است؟

پدال نیوز / ۳ منبع دیگر ۱۱۰۰۰ منبع اصلی: آفتاب نو

پدال نیوز: هزینه پر کردن مخزن CNG حداقل یک‌چهارم باک بنزین است اما همه‌چیز در همین محاسبات ساده خلاصه نمی‌شود

۲۴

آذر
۱۴۰۴
۰۱:۲۸

● هزینه ۳۰ لیتر بنزین برای یک پراید با فرض بنزین نرخ اول در هر مرتبه مراجعه به جایگاه سوخت، ۴۵ هزار تومان می‌شود.

● این فقط بخشی از ماجراست و داشتن خودرو دوگانه‌سوز سوای صرفه اقتصادی می‌تواند در دسرهایی هم داشته باشد. چرا خودروهای دوگانه سوز سهم زیادی از بازار ندارند؟ سهم خودروهای دوگانه‌سوز در ایران براساس آخرین آمارهایی که وجود دارد فقط حدود ۱۵ درصد است که تازه بخشی از این خودروها در دسته خودروهای سواری قرار نمی‌گیرند. دوگانه‌سوز کردن خودروهای ایرانی با اینکه از اوایل دهه ۸۰ در کشور استارت خورد، با استقبال چشمگیری روبه‌رو نشد.

● بحث ایمنی هم می‌تواند یکی دیگر از نگرانی‌های مربوط به ماشین‌های دوگانه‌سوز باشد.

"پدال نیوز" به گزارش هزینه پر کردن مخزن CNG حداقل یک‌چهارم باک بنزین است، اما همه‌چیز در همین محاسبات ساده خلاصه نمی‌شود. طرح رایگان دوگانه‌سوز کردن خودروهای شخصی از زمان مطرح شدن نرخ سوم بنزین در کمتر از یک ماه بیش از ۳۰ هزار متقاضی جدید داشته است. صرفه اقتصادی اولین و مهمترین دلیل استقبال از ماشین‌های دوگانه‌سوز است.

تصور کنید هزینه ۳۰ لیتر بنزینی که برای راننده پراید از الان به بعد بین ۴۵ تا ۱۵۰ هزار تومان خواهد بود، با دوگانه‌سوز کردن ماشین و قرار گرفتن مخزن CNG در صندوق عقب می‌تواند به کمتر از ۱۰ هزار تومان برسد. این همه ماجرا نیست.

از اوایل دهه ۸۰ که بساط خودروهای دوگانه‌سوز به شکل جدی پهن شد، اتهام‌هایی مثل کاهش قدرت موتور و آسیب رسیدن به موتور خودرو به میان آمد. طرح رایگان دوگانه سوز کردن خودرومدیر طرح CNG شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران ادعا می‌کند در یک ماه اخیر که بحث افزایش قیمت بنزین و روی میز آمدن نرخ سوم مطرح شده، ۳۱ هزار متقاضی جدید در طرح رایگان دوگانه‌سوز کردن خودرو ثبت‌نام کردند. دولت چهاردهم همزمان با طرح اصلاح قیمت بنزین برای مدیریت مصرف سوخت و تقلیل وابستگی به بنزین، توسعه خودروهای دوگانه‌سوز را در دستور کار قرار داد.

هدف از این اقدام این است که CNG به‌عنوان راهکاری برای کاهش مصرف بنزین باشد. دوگانه‌سوز کردن خودرو علاوه بر راهی که شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی به شکل رایگان ایجاد کرده، مسیر دیگری هم دارد. برخی از صاحبان خودرو به دلایل شخصی خودشان برای دوگانه‌سوز کردن خودرو در بازار اقدام می‌کنند که برای ماشینی مثل پراید حول و حوش پنج میلیون تومان هزینه‌تراشی می‌کند. هزینه CNG چه فرقی با بنزین دارد؟ قیمت بنزین از شنبه ۲۲ آذر با سه نرخ مختلف در دسترس مردم قرار گرفت.

صاحبان سواری‌های عادی در هر ماه امکان استفاده از ۶۰ لیتر با نرخ هزار و ۵۰۰ تومان را خواهند داشت که البته مجموع بنزین ذخیره‌شده در کارت سوخت شخصی ۳۶۰ لیتر خواهد بود. قیمت بنزین بعد از اتمام سهمیه نرخ اول، تا ۱۰۰ لیتر با نرخ دوم یعنی سه هزار تومان محاسبه می‌شود و از اینجا بعد پای نرخ سوم یعنی بنزین پنج هزار تومانی وسط می‌آید.

هزینه ۳۰ لیتر بنزین برای یک پراید با فرض بنزین نرخ اول در هر مرتبه مراجعه به جایگاه سوخت، ۴۵ هزار تومان می‌شود.

با نرخ سوم همین میزان بنزین را ۹۰ هزار تومان می‌فروشند و بنزین پنج هزار تومانی، هزینه ۳۰ لیتر بنزین را به ۱۵۰ هزار تومان تغییر می‌دهد. قیمت CNG کمتر از این حرف‌هاست.

مخزن CNG پراید دوگانه‌سوز معمولاً گنجایش ۵۷ تا ۶۲ لیتر مایع را دارد که معادل ۱۴ تا ۱۶ متر مکعب است. هزینه هر متر مکعب CNG هم ۵۷۰ تومان است و با این اوصاف هر بار مراجعه به جایگاه CNG برای راننده

پراپد دوگانه‌سوز ۱۰ هزار تومان هزینه دارد.

این فقط بخشی از ماجراست و داشتن خودرو دوگانه‌سوز سوای صرفه اقتصادی می‌تواند در دسرهایی هم داشته باشد. چرا خودروهای دوگانه سوز سهم زیادی از بازار ندارند؟ سهم خودروهای دوگانه‌سوز در ایران براساس آخرین آمارهایی که وجود دارد فقط حدود ۱۵ درصد است که تازه بخشی از این خودروها در دسته خودروهای سواری قرار نمی‌گیرند. دوگانه‌سوز کردن خودروهای ایرانی با اینکه از اوایل دهه ۸۰ در کشور استارت خورد، با استقبال چشمگیری روبه‌رو نشد.

ماشین‌بازها اعتقاد دارند دوگانه‌سوز کردن خودرو قدرت موتور را کاهش می‌دهد؛ به‌خصوص در سربالایی‌ها. اتهام دوم به ماشین‌های دوگانه‌سوز آسیب رساندن به موتور خودرو است. مخزن CNG هرچقدر هم کوچک باشد، باز هم فضای چشمگیری اشغال می‌کند و صندوق عقب ماشین را از کارایی خارج می‌کند. تعداد جایگاه‌های CNG درمقایسه با پمپ بنزین‌ها قابل مقایسه نیست و همین عامل می‌تواند دسترسی به جایگاه CNG را سخت کند.

بحث ایمنی هم می‌تواند یکی دیگر از نگرانی‌های مربوط به ماشین‌های دوگانه‌سوز باشد. از اوایل دهه ۸۰ تا سال ۹۸ چیزی نزدیک ۸۵ مورد انفجار مخزن CNG خودروهای دوگانه‌سوز در کشور وجود داشته که این تعداد انفجار در جایگاه‌ها و موقع سوخت‌گیری رخ داده است.

دیگر منابع منتشر کننده

آفتاب
نو

رکنا

صنعت ماشین

عرضه فرآورده‌های نفتی اصلی پالایشگاه‌ها به بورس انرژی منتقل شد

منبع اصلی: توسعه پویا

۲۱۳۰۰۰

۳۷ منبع دیگر



۲۵

آذر
۱۴۰۴
۰۹:۴۹



تهران- ایرنا- مدیرعامل بورس انرژی گفت: بر اساس مصوبه اخیر شورای اقتصاد شرکت‌های پالایشی می‌توانند مطالبات خود از دولت را از طریق عرضه فرآورده‌های نفتی در بورس انرژی تسویه کنند.

به گزارش ایرنا از سازمان بورس و اوراق بهادار، محمد نظیفی جزئیات مصوبه شورای اقتصاد درباره فروش محصولات پالایشگاه‌ها در بورس انرژی را تشریح کرد و گفت: بر اساس سیاست مصوب شورای اقتصاد در جلسه مورخ ۱۰ آذر امسال، موضوع صدور مجوز صادرات فرآورده‌های نفتی اصلی برای پرداخت مطالبات شرکت‌های پالایشی نفت، با استناد به قانون بودجه ۱۴۰۴، مورد بررسی قرار گرفت.

وی ادامه داد: در جریان این بررسی، شورای اقتصاد تصویب کرد «مانده مطالبات شرکت‌های پالایشگاهی بابت مابه‌التفاوت بهای خوراک دریافتی پالایشگاه‌ها و فرآورده‌های اصلی و فرعی تحویل داده شده»؛ یعنی این میزان مطالبات باید توسط شرکت ملی پالایش و پخش تا پایان اسفند ۱۴۰۳ به وزارت نفت اعلام شود.

بر اساس این اعلام پس از رسیدگی و تأیید، شرکت‌ها این امکان را خواهند داشت که به همان میزان، فرآورده‌های خود را در رینگ داخلی یا بین‌المللی بورس انرژی ایران عرضه و از این طریق بخشی از مطالبات خود را دریافت کنند.

همزمان، بدهی دولت به این شرکت‌ها نیز کاهش خواهد یافت.

مدیرعامل بورس انرژی توضیح داد: بنابراین تبعات این شیوه تسویه مطالبات هم در کاهش بدهی دولت و هم

از منظر بهبود شرایط نقدینگی شرکت‌های پالایشی نمود پیدا خواهد کرد.

وی افزود: با توجه به این‌که بورس انرژی ایران به عنوان مرکز و بازار مبادلات این فرآورده‌ها در مصوبه ذکر شده است، انتظار می‌رود با میزبانی این معاملات شاهد ایجاد فضای رقابتی مطلوبی در تابلوهای بورس انرژی متناسب با جذابیت ذاتی این معاملات باشیم.

نظیفی گفت: امیدواریم عرضه‌هایی که در نتیجه این مصوبه آغاز می‌شوند سیگنال مثبتی در به‌کارگیری سازوکارهای بازارمحور در حوزه انرژی و به‌طور مشخص در حوزه فرآورده‌ها به کل فضای تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری کشور در بخش انرژی مخابره کنند.

وی ادامه داد: این سیگنال مثبت می‌تواند در آینده نزدیک موجب شود بورس انرژی ایران به اصلی‌ترین بازار مبادلات فرآورده‌ها، نفت خام، میعانات و همه حامل‌های انرژی تبدیل شود؛ چون ما به این موضوع اعتقاد داریم و بر اساس اعداد و ارقام نیز اثبات شده عرضه‌هایی که از طریق تابلوهای بورس انرژی صورت می‌گیرند، از جهات شفافیت معاملات، رانت‌گریز بودن سازوکار بورس انرژی و رانت‌ستیز بودن آن، همچنین از منظر کارایی کشف قیمت، امکان بسیار خوبی را برای سمت عرضه و تقاضا فراهم می‌کنند و هر دو طرف بازار می‌توانند از این امکان بهره‌مند شوند.

مدیرعامل بورس انرژی تاکید کرد: یکی از نکات مهم این مصوبه، مهلتی است که تا پایان سال جاری در نظر گرفته شده است.

بر این اساس، انتظار داریم همان‌طور که مصوبه، تکلیف کرده است که عملکرد این سیاست باید به صورت ماهانه توسط شرکت ملی پالایش و پخش گزارش شود و این موضوع به صراحت مورد نظر سیاست‌گذار و دولت است همچنین رئیس سازمان برنامه و بودجه نیز این مصوبه را ابلاغ کرده‌اند، شاهد اجرای سریع‌تر این مصوبه باشیم تا شرکت‌های پالایشی بتوانند از منافع مالی ناشی از آن بهره‌مند شوند و این اقدام، فتح بابی مناسب برای شاهد بودن سهم بسیار بیشتری از مبادلات فرآورده‌ها و حامل‌های انرژی در بورس انرژی ایران در قانون بودجه ۱۴۰۵ باشد.

دیگر منابع منتشر کننده



مصوبه جدید بنزین با همدلی مردم به خوبی اجرایی شد

آشنا / منبع دیگر

سخنگوی دولت با اعلام اینکه اجرای مصوبه جدید بنزین از این هفته آغاز شد و بر اساس آن قیمت بنزین کارت جایگاه سوخت به ۵ هزار تومان رسید، بیان کرد: این اقدام با هماهنگی و همدلی مردم، به آرامی و منطقی پیش رفت.

به گزارش خبرنگار آشنا، فاطمه مهاجرانی امروز (سه‌شنبه، ۲۵ آذر) در نشست خبری به میزبانی شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند اراک، اظهار کرد: این پالایشگاه یکی از افتخارات ساخته‌شده به‌دست مهندسان ایرانی است که نمونه‌ای از پیشرفت کشور محسوب می‌شود.

وی افزود: این پالایشگاه مظهر و نشانه شعار «ما می‌توانیم» است و نشان‌دهنده این موضوع که با توانمندی مهندسان ایرانی قادر به ساخت پالایشگاه و پتروشیمی هستیم.

سخنگوی دولت تصریح کرد: هم‌اکنون کشور به سمت تولید مازوت کم‌سولفور حرکت کرده که البته نتیجه وجود سمن‌های محیط زیستی است که در این مهم کمک‌کننده بوده‌اند.

هماهنگی با تشکلهای و انجمن‌های صنفی مهاجرانی به اجرایی شدن مصوبه جدید بنزین اشاره و بیان کرد: از ابتدای هفته (شنبه، ۲۲ آذر) قیمت بنزین کارت جایگاه سوخت به ۵ هزار تومان رسید و البته با هماهنگی و همدلی مردم این موضوع به آرامی و منطقی پیش رفت.

وی با بیان اینکه برای اجرای مصوبه جدید قیمت بنزین، هماهنگی‌های لازم با انجمن‌های صنفی انجام شده بود، تأکید کرد: بر اساس این توافق، هیچ گونه افزایش قیمت دیگری برای مصرف‌کنندگان سوخت از این بابت وجود نخواهد داشت چراکه برای حمل‌ونقل تدابیر لازم اندیشیده شده است.

سخنگوی دولت با بیان اینکه برای گروه‌هایی با مصرف ماهانه بالاتر، از جمله تاکسی‌های سازمانی، موتورسیکلت‌های شغلی و وانت‌بارها، تمهیدات لازم پیش‌بینی شده است، ادامه داد: همچنین درباره تاکسی‌های اینترنتی با مصرف بیش از ۶۰ لیتر در ماه، مابه‌التفاوت هزینه از سوی دولت پرداخت می‌شود تا فشار مالی مضاعفی به آن‌ها تحمیل نشود.

آغاز اصلاحات اقتصادی با همراهی مردم مهاجرانی با قدردانی از همراهی همه این گروه‌ها، به‌ویژه فعالان حوزه جابه‌جایی بین‌جاده‌ای مسافر، افزود: خدا را شاکریم که این موضوع، که می‌توانست به یک چالش تبدیل شود، با درایت و همراهی صحیح مردم به فرصتی برای آغاز اصلاحات اقتصادی بدل شد و این گام در راستای تداوم توزیع عادلانه‌تر منابع، به‌ویژه در قالب طرح کالا برگ، برداشته شده است.

این خبر تکمیل می‌شود ...

پیش به سوی دوگانه سوز

آشنا / منبع دیگر

همزمان با اصلاح قیمت بنزین که با اظهارنظرها و موضع‌گیری‌های متفاوتی همراه شد، راهکارهای جدید و مکمل‌های مختلفی برای تنوع بخشی به سبد مصرف انرژی کشور پیشنهاد شد.

خلاصه خبر (اتوماتیک)

- با افزایش پلکانی قیمت بنزین و حذف طرح سهمیه‌بندی سوخت در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ خورشیدی، خودروهای دوگانه‌سوز به حاشیه رانده شدند و تولید آن‌ها با کاهش محسوسی مواجه شد.
 - گزینه پیش روی حمل و نقل در راستای اجرای سیاست مدیریت مصرف سوخت و کاهش وابستگی به بنزین و استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) توسعه خودروهای دوگانه‌سوز به عنوان مکمل سیاست‌های کاهش مصرف بنزین در کشور در دستور کار قرار گرفته و طرح دوگانه‌سوز کردن خودروهای بنزینی به صورت رایگان در دولت چهاردهم آغاز شده است.
 - با این اقدام، امکان استفاده از سوخت ارزان‌تر و پاک‌تر (سی‌ان‌جی) فراهم می‌شود و این خودروها در عمل تحت تاثیر افزایش قیمت بنزین قرار نمی‌گیرند. وی طرح جدید بنزینی را گامی موثر در راستای مدیریت مصرف دانسته و گفته: «برآورد ما این است که در صورت اجرای صحیح مدیریت مصرف، بخشی از مصارف بنزین به بخش سی‌ان‌جی منتقل شود و پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد روزانه بین یک تا ۲ میلیون لیتر از مصرف بنزین به سمت مصرف سی‌ان‌جی منتقل شود که این موضوع می‌تواند بخشی از فشار موجود بر تامین بنزین کشور را کاهش بدهد.» برخلاف تصور بسیاری از مردم، خودروهای دوگانه‌سوز در کشورهای اروپایی، آسیایی و آمریکا هم وجود دارد و حتی برخی از شرکت‌های تجاری‌ساز بزرگ دنیا مثل ایویکو، مرسدس‌بنز و ولوو، برنامه‌های زیادی برای عرضه خودروهای سنگین با سوخت LNG دارند و چندین محصول از این شرکت‌ها در بازارهای جهانی عرضه شده است.
- یکی از این پیشنهادها که سابق بر این هم انجام شده و به نتیجه نرسیده بود، دوگانه‌سوز کردن خودروهای سواری است.
- با توجه به زیرساخت‌های موجود امکان خدمات دهی به شیوه گازسوز فراهم است ولی از این امکان به درستی بهره‌برداری نمی‌شود.
- به نظر می‌رسد یکی از اقدامات تازه دولت در راستای اصلاح قیمت بنزین، اجرای طرح تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز باشد؛ تشویق مردم به دوگانه‌سوز کردن خودروها موجب کاهش مصرف بنزین در کشور و صرفه اقتصادی برای مالکان خودرو می‌شود.
- این امر از دهه ۱۳۸۰ به صورت محدود در کشور آغاز شد ولی در کوتاه زمانی فراگیر شد و با استقبال خوبی هم همراه بود.
- اما به تدریج از مرکز توجهات خارج شد.
- با افزایش پلکانی قیمت بنزین و حذف طرح سهمیه‌بندی سوخت در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ خورشیدی، خودروهای دوگانه‌سوز به حاشیه رانده شدند و تولید آن‌ها با کاهش محسوسی مواجه شد.
- اکنون که دوباره با افزایش قیمت بنزین مواجه هستیم بار دیگر استفاده از خودروهای دوگانه‌سوز به عنوان راهکاری جایگزین معرفی شده که موجب شده تا موضوع «خودروی بنزینی بهتر است یا دوگانه‌سوز» بار دیگر به موضوع بحث این روزها تبدیل شود.
- در حال حاضر ترکیب دو سیاست کلیدی دولت یعنی ارتقای کیفیت سوخت نیروگاهی و توسعه خودروهای دوگانه‌سوز کمک می‌کند که صنعت انرژی کشور در مسیر کاهش آلاینده‌گی و مدیریت مصرف سوخت حرکت کند.
- بر اساس برآوردهای دولتی این اقدام علاوه بر بهبود کیفیت هوا در کلانشهرها، صرفه‌جویی گسترده در مصرف بنزین و افزایش بهره‌وری در نیروگاه‌ها را به دنبال دارد.
- گزینه پیش روی حمل و نقل
- در راستای اجرای سیاست مدیریت مصرف سوخت و کاهش وابستگی به بنزین و استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) توسعه خودروهای دوگانه‌سوز به عنوان مکمل سیاست‌های کاهش مصرف بنزین در کشور در دستور کار قرار گرفته و طرح دوگانه‌سوز کردن خودروهای بنزینی به صورت رایگان در دولت چهاردهم آغاز شده است.

همچنین یکی از تکالیف شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، دوگانه‌سوز کردن ناوگان حمل‌ونقل و توسعه ناوگان دوگانه‌سوز، به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل عمومی و ناوگان‌هایی که مصرف سوخت بالاتری دارند، است و این امر از جمله ماموریت‌های اصلی آن به شمار می‌رود.

با اجرای صحیح مدیریت مصرف، پیش‌بینی می‌شود بخشی از مصارف بنزین به سمت سی‌ان‌جی هدایت شده که این موضوع می‌تواند بخشی از فشار موجود بر تامین بنزین کشور را کاهش بدهد.

در همین حال محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران گفته: «زیرساخت تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به سی‌ان‌جی در این راستا فعال شده و مالکان می‌توانند از طریق سامانه مربوطه، خودروهای خود را به‌صورت رایگان دوگانه‌سوز کنند.

با این اقدام، امکان استفاده از سوخت ارزان‌تر و پاک‌تر (سی‌ان‌جی) فراهم می‌شود و این خودروها در عمل تحت تاثیر افزایش قیمت بنزین قرار نمی‌گیرند.» وی طرح جدید بنزینی را گامی موثر در راستای مدیریت مصرف دانسته و گفته: «برآورد ما این است که در صورت اجرای صحیح مدیریت مصرف، بخشی از مصارف بنزین به بخش سی‌ان‌جی منتقل شود و پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد روزانه بین یک تا ۲ میلیون لیتر از مصرف بنزین به سمت مصرف سی‌ان‌جی منتقل شود که این موضوع می‌تواند بخشی از فشار موجود بر تامین بنزین کشور را کاهش بدهد.» برخلاف تصور بسیاری از مردم، خودروهای دوگانه‌سوز در کشورهای اروپایی، آسیایی و آمریکا هم وجود دارد و حتی برخی از شرکت‌های تجاری‌ساز بزرگ دنیا مثل ایویکو، مرسدس‌بنز و ولوو، برنامه‌های زیادی برای عرضه خودروهای سنگین با سوخت LNG دارند و چندین محصول از این شرکت‌ها در بازارهای جهانی عرضه شده است.

همچنین سیستم گازی کردن خودروهای بنزینی در بسیاری از کشورها وجود دارد و فقط مختص به کشور ما یا کشورهای در حال توسعه نیست.

ثبت نام ۱۸ هزار خودرو در طرح تبدیل

یکی از مزایای اصلی دوگانه‌سوز کردن خودرو، کاهش انتشارات گازهای گلخانه‌ای و آلودگی هواست.

خودروهای سی‌ان‌جی یک گزینه پایدار و سازگار با محیط‌زیست به شمار می‌روند و هزینه گاز در آن‌ها نسبت به سوخت‌های فسیلی بسیار پایین است.

یکی از مزایای اصلی این تکنولوژی، کاهش انتشارات گازهای گلخانه‌ای و آلودگی هواست.

با استفاده هم‌زمان از گازهای زیستی، این خودروها توانسته‌اند به عنوان یک گزینه پایدار و سازگار با محیط‌زیست در حوزه حمل و نقل ظهور کنند.

از دیگر مزایای این خودروها، هزینه‌های پایین‌تر گاز نسبت به سوخت‌های فسیلی است هرچند که چالش‌های مرتبط با زیرساخت‌ها و هزینه‌های نصب و نگهداری بالا برای این فناوری را نباید از یاد برد.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران همچنین اضافه کرده یکی از دلایلی که سبب استقبال کم مردم از سوخت دوم (گاز مایع) شده قیمت آن است.

باید اختلاف قیمت معناداری بین بنزین و سی‌ان‌جی وجود داشته باشد تا مصرف‌کننده به سمت سوخت جایگزین برود.

دلیل دیگر استقبال کم، تولید خودرو از سوی خودروسازهاست و در حال حاضر مقدار تولید خودروی دوگانه‌سوز کاهش یافته است.

به گفته وی طرح تبدیل خودروهای بنزین‌سوز به دوگانه‌سوز آغاز شده و سرعت آن در یک سال گذشته افزایش یافته است به نحوی که تاکنون حدود ۱۸ هزار خودرو در سامانه ثبت شده است، همچنین تعداد بسیار زیادی

مخزن در کشور تولید شده و مشکلی بابت تامین مخازن وجود ندارد.

خودروهای دوگانه‌سوز به خاطر داشتن یک سوخت اضافه، قابلیت پیمایش بیشتری دارند و نیاز به توقف در طول مسیر و سوخت‌گیری در آن‌ها کمتر است؛ ضمن این‌که در صورت بروز ایراد در یک سیستم سوخت‌رسانی، امکان

پالایش نفت تهران؛ ترکیب موفقیت عملیاتی و پژوهشی



منبع دیگر



بورس امروز /

پالایش نفت تهران با اقدامات ایمنی و پژوهشی جایگاه راهبردی خود را تثبیت کرد. پالایش نفت تهران مسیر توسعه پایدار صنعت پالایش را هموار می‌سازد.

خلاصه خبر (اتوماتیک)

● همچنین پروژه‌های مقاوم‌سازی مخازن در برابر زلزله، اجرای سیستم کولینگ و نصب فناوری‌های نوین مانند تجهیزات التراسونیک و سیستم‌های F&G، گام‌های مهمی در مسیر هوشمندسازی و کاهش ریسک عملیاتی بود. در کنار این اقدامات، کارشناسان شرکت پالایش نفت تهران در سومین رویداد پژوهش و فناوری صنعت نفت کشور نیز درخشیدند.

● ارائه سه مقاله علمی برجسته از سوی رضا علیجانی، محمد سعید امامی و احمدرضا زمانی، جایگاه علمی این شرکت را بیش از پیش نمایان ساخت.

● مقاله امامی با موضوع «کاربرد کنترل پیشرفته مبتنی بر هوش مصنوعی در فرآیندهای غیرخطی» به‌عنوان یکی از آثار منتخب همایش برگزیده شد و مورد توجه هیئت داوران قرار گرفت. ترکیب این موفقیت‌ها نشان می‌دهد که شرکت پالایش نفت تهران علاوه بر ارتقای ایمنی و بهره‌برداری پایدار، در حوزه پژوهش و نوآوری نیز جایگاه خود را تثبیت کرده و مسیر توسعه پایدار صنعت پالایش کشور را هموار ساخته است.

پالایش نفت تهران؛ ترکیب موفقیت عملیاتی و پژوهشیاداره مخازن و کارشناسان شرکت پالایش نفت تهران اقدامات عملیاتی و پژوهشی، موفقیت‌های مهمی ثبت کردند. به گزارش بورس امروز؛ شرکت پالایش نفت تهران در سال جاری هم در حوزه عملیات و ایمنی و هم در عرصه پژوهش و فناوری توانست دستاوردهای مهمی را ثبت کند. در بخش عملیاتی، اداره مخازن و نقل و انتقال مواد نفتی این شرکت با مدیریت علی‌اکبر عربی، نقش راهبردی در دریافت، ذخیره‌سازی و ارسال ایمن نفت خام و فرآورده‌های پالایشی ایفا کرد. این اداره با اجرای تعمیرات اساسی شامل ۱۹ دستور کار مهم، نصب تجهیزات جدید و ارتقای سیستم‌های پایش، توانست ایمنی و کیفیت فرآورده‌ها را افزایش دهد.

همچنین پروژه‌های مقاوم‌سازی مخازن در برابر زلزله، اجرای سیستم کولینگ و نصب فناوری‌های نوین مانند تجهیزات التراسونیک و سیستم‌های F&G، گام‌های مهمی در مسیر هوشمندسازی و کاهش ریسک عملیاتی بود. در کنار این اقدامات، کارشناسان شرکت پالایش نفت تهران در سومین رویداد پژوهش و فناوری صنعت نفت کشور نیز درخشیدند.

ارائه سه مقاله علمی برجسته از سوی رضا علیجانی، محمد سعید امامی و احمدرضا زمانی، جایگاه علمی این شرکت را بیش از پیش نمایان ساخت.

مقاله امامی با موضوع «کاربرد کنترل پیشرفته مبتنی بر هوش مصنوعی در فرآیندهای غیرخطی» به‌عنوان یکی از آثار منتخب همایش برگزیده شد و مورد توجه هیئت داوران قرار گرفت. ترکیب این موفقیت‌ها نشان می‌دهد

که شرکت پالایش نفت تهران علاوه بر ارتقای ایمنی و بهره‌برداری پایدار، در حوزه پژوهش و نوآوری نیز جایگاه خود را تثبیت کرده و مسیر توسعه پایدار صنعت پالایش کشور را هموار ساخته است. منبع خبر: روابط عمومی پالایش نفت تهران کپی کردن

کانال شرکت پالایش نفت آبادان



۷

۱۳۵۰

۰

۰

۰

تلگرام

۲۵

آذر
۱۴۰۴
۱۲:۳۱

خلاصه خبر (اتوماتیک)

● به گزارش روابط عمومی شرکت پالایش نفت آبادان، در میان بیش از ۷۰ اثر پژوهشی ارائه‌شده از سوی شرکت‌های پالایش نفت و پتروشیمی شرکت‌های دانش‌بنیان و دانشگاه‌های برتر کشور ارائه‌شده در سومین دوره از این رویداد پژوهشی، پروژه «ساخت نرم‌افزار شبیه‌ساز آموزشی اپراتوری (OTS برای واحدهای FCC و GPTU) منطقه ۳ پالایش نفت آبادان» که توسط «مسعود نعمت‌الهی» و «فریبا وفایی» از اداره پژوهش این شرکت ارائه شد، به دلیل نوآوری، کارآمدی عملیاتی و بومی‌سازی دانش فنی، عنوان پروژه پژوهشی برتر را به خود اختصاص داد.

● این پروژه با همکاری شرکت دانش‌بنیان «بارثاوا» و باهدف بومی‌سازی کامل نرم‌افزار شبیه‌ساز آموزشی اپراتورها اجراشده و با انطباق شرایط واقعی فرآیندی و عملیاتی برای واحدهای حساس پالایشگاه گامی مؤثر در راستای خودکفایی فناورانه انتقال دانش فنی و کاهش وابستگی به نرم‌افزارهای خارجی محسوب می‌شود و در ارتقای ایمنی، افزایش آمادگی اپراتورها در شرایط اضطراری و بهبود بهره‌برداری پایدار از واحدهای پالایشی نقش خواهد داشت.

● سومین رویداد پژوهش و فناوری شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند در روزهای ۱۸ و ۱۹ آذرماه ۱۴۰۴ با حضور مدیران، پژوهشگران و متخصصان صنعت نفت و پتروشیمی کشور و باهدف توسعه فناوری‌های بومی و کاهش وابستگی به محصولات خارجی برگزار شد که برگزارکنندگان این رویداد با تأکید بر حمایت از طرح‌های بومی‌سازی شده، توسعه این‌گونه پروژه‌ها را یکی از ارکان اصلی تحقق سیاست‌های کلان صنعت نفت در حوزه اقتصاد دانش‌بنیان و جهش فناوری عنوان کردند.

«پروژه پژوهشی پالایشگاه آبادان برگزیده سومین رویداد پژوهش و فناوری پالایش نفت امام خمینی (ره)» شرکت پالایش نفت آبادان در سومین رویداد پژوهش و فناوری شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند، موفق به کسب عنوان «پروژه پژوهشی برتر» شد. به گزارش روابط عمومی شرکت پالایش نفت آبادان، در میان بیش از ۷۰ اثر پژوهشی ارائه‌شده از سوی شرکت‌های پالایش نفت و پتروشیمی شرکت‌های دانش‌بنیان و دانشگاه‌های برتر کشور ارائه‌شده در سومین دوره از این رویداد پژوهشی، پروژه «ساخت نرم‌افزار شبیه‌ساز آموزشی اپراتوری (OTS برای واحدهای FCC و GPTU) منطقه ۳ پالایش نفت آبادان» که توسط «مسعود نعمت‌الهی» و «فریبا وفایی» از اداره پژوهش این شرکت ارائه شد، به دلیل نوآوری، کارآمدی عملیاتی و بومی‌سازی دانش فنی، عنوان پروژه پژوهشی برتر را به خود اختصاص داد. این پروژه با همکاری شرکت دانش‌بنیان «بارثاوا» و باهدف بومی‌سازی کامل نرم‌افزار شبیه‌ساز آموزشی اپراتورها اجراشده و با انطباق شرایط واقعی فرآیندی و عملیاتی برای واحدهای حساس پالایشگاه گامی مؤثر در راستای خودکفایی فناورانه انتقال

دانش فنی و کاهش وابستگی به نرم‌افزارهای خارجی محسوب می‌شود و در ارتقای ایمنی، افزایش آمادگی اپراتورها در شرایط اضطراری و بهبود بهره‌برداری پایدار از واحدهای پالایشی نقش خواهد داشت. سومین رویداد پژوهش و فناوری شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند در روزهای ۱۸ و ۱۹ آذرماه ۱۴۰۴ با حضور مدیران، پژوهشگران و متخصصان صنعت نفت و پتروشیمی کشور و باهدف توسعه فناوری‌های بومی و کاهش وابستگی به محصولات خارجی برگزار شد که برگزارکنندگان این رویداد با تأکید بر حمایت از طرح‌های بومی‌سازی شده، توسعه این‌گونه پروژه‌ها را یکی از ارکان اصلی تحقق سیاست‌های کلان صنعت نفت در حوزه اقتصاد دانش‌بنیان و جهش فناوری عنوان کردند.
