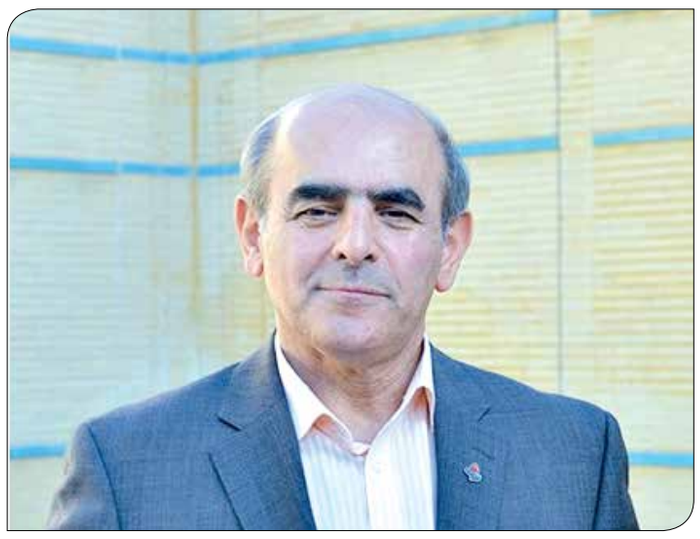
اقتصاد سرآمد
پنج شنبه ۱۵ آذر ۱۳۹۷ - شماره ۳۷۹

واردات پارچه تسریع می‌شود

وزیر صمت گفت: این نمایشگاه امسال از نظر کیفیت بهتر از سال های گذشته است و شرکت‌های داخلی با روحیه و همت مضاعف در نمایشگاه حضور یافته اند. رضا رحمانی گفت: سطح نمایشگاه چیزی از نمایشگاه های دیگر، حتی در سطح اروپایی کم ندارد. وزیر صنعت، معدن و تجارت خاطرنشان کرد: از فرصت‌های خوب کشور ما صنعت نساجی، پوشاک و کفش است. رحمانی با اشاره به موضوع فعالیت نشانهایی که مجوز ندارد، گفت: امروز جلسه با تشکل های این صنعت داریم تا موانع را بررسی کنیم این صنعت جزو اولویت های دولت در بودجه امسال و سال آینده است و طرح ویژه‌ای برای گسترش آن دیده شده است و هر گونه مقررات و موانع که غیر تسهیل گر باشد، برطرف می شود. وی افزود: یکی از مشکلات مهم بحث تامین مواد اولیه و نیز تامین نقدینگی در این صنعت است. وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: واردات هر گونه کالاهای غیر ضروری و مصرفی ممنوع است و اگر مواردی بوده باید بررسی شود. وی درباره قیمت خودرو گفت: در این زمینه سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان مسئول است، بر اساس مبنای کارشناسی که دارند، تصمیم گیری کند. وزیر صنعت گفت: باید تلاش کنیم قیمت بازار کاهش یابد و نباید اجازه دهیم بحث رانت و دلالی حاکم باشد باید اجازه دهیم تا سازمان حمایت نتیجه را به ستاد تنظیم بازار اعلام کند.

نایب‌رئیس کمیسیون انرژی، صنایع پالایشی و پتروشیمی اتاق ایران:

ظرفیت بخش خصوصی، راه‌حل توسعه میادین نفتی و گازی در شرایط تحریم



سرآمد نایب‌رئیس کمیسیون انرژی، صنایع پالایشی و پتروشیمی اتاق ایران معتقد است در غیاب سرمایه‌گذاری خارجی، این سرمایه‌های بخش خصوصی است که می تواند سختی‌های پیش روی اقتصاد ایران را کاهش دهد.

آمریکا همزمان با اعمال تحریم‌های تازه علیه ایران، کشورهای جهان را با هدف قطع کامل واردات نفت مورد نیاز خود از ایران تحت فشار قرار داده است. فارغ از این، تشویق اعضای اوپک از جمله عربستان برای افزایش تولید نفت، مهم‌ترین استراتژی آمریکا پس از خروج از برجام و اعمال دوباره تحریم‌ها علیه ایران بوده است.

همزمان با کشمکش آمریکا با ایران بر سر تحریم‌های نفتی، خبر خروج قطر از اوپک پس از ۵۷ سال حضور در این سازمان نیز منتشر شد. قطر اعلام کرده قصد دارد روی تولید گاز از میدان گازی گنبد شمالی متمرکز شود؛ میدانی که میان قطر و ایران مشترک است. «پایگاه خبری اتاق ایران» در گفت‌وگو با رضا پدیدار نایب‌رئیس کمیسیون انرژی، صنایع پالایشی و پتروشیمی اتاق ایران به بررسی تصمیم تازه قطر پرداخته است. موضوع توسعه میادین نفتی و گازی در شرایط تازه تحریم‌ها نیز در این گفت‌وگو مورد بررسی قرار گرفته است.

اعلام تصمیم قطر برای خروج از اوپک، اظهارنظرهای متفاوتی را به دنبال داشته است. نظر شما درباره این خروج یک‌باره چیست؟

این تصمیم قطر را باید از دو جنبه موردبررسی قرارداد. از یک‌طرف سیاست‌های حاکم در منطقه و از طرف دیگر جریان‌های مدیریتی حاکم بر نفت و گاز کشور قطر است که باعث شده تا قطر تصمیم به خروج از اوپک بگیرد. قطر مدتی است که همکاری خود را به دلیل اختلافی که با عربستان پیداکرده بود با کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس قطع کرده است. از طرفی این تصمیم برای قطر از این نظر استراتژیک تلقی می‌شود که منابع نفتی و گازی قطر با تولید نهایتاً ۶۰۰ هزار بشکه در روز، جزو کشورهای رده پایین در اوپک محسوب می‌شود و با توجه به اینکه این کشور عضو مجمع کشورهای صادرکننده گاز (GECF) هم هست، ترجیح داده تا با تمرکز ظرفیت‌های خود در GECF، در بازارهای بین‌المللی حرفی برای گفتن داشته باشد.

معتقدم که این تصمیم قطر در فاز اول سیاسی و در فاز دوم اقتصادی است که البته رویکرد اقتصادی وزن بیشتری در مقایسه با بعد سیاسی تصمیم دارد. واقعیت این است که قطر حضور خود را در اوپک مفید نمی‌داند و منطقی‌تر است که با حضور متمرکزتر در GECF، زیرساخت‌های تولید گاز را در میدان گازی گنبد شمالی که حکم پارس جنوبی برای ایران را دارد، تقویت کند.

نفع و ضرر خروج قطر از اوپک برای ایران یا منطقه را چگونه می‌بینید؟

در میان اظهارنظرها، شنیده می‌شود که چون میدان نفتی ایران و قطر مشترک است این تصمیم بر ایران تأثیرگذار است؛ اما باید توجه کنیم که حجم منابع گازی ایران و قطر متفاوت است. علاوه بر این قطر و ایران روابط سیاسی خوبی باهم دارند؛ چه در اوپک که همواره قطر حامی ایران بوده و چه در GECF، حامی رویکردهای ایران بوده است. بر همین اساس برخلاف اظهارنظرهای ضدونقیضی که گفته می‌شود خروج قطر ممکن است اوپک یا منطقه را متزلزل کند این تصمیم هیچ مخاطره‌ای برای ایران نخواهد داشت.

به‌اعتقاد بسیاری مخاطره اصلی در شرایط کنونی برای ایران موضوع تحریم‌هاست؛ موضوعی که به هر حال توسعه میادین نفتی و گازی را هم تحت تاثیر قرار داده است و این مسئله در میادین مشترک بیشتر به چشم می‌آید. این موضوع را چگونه می‌بینید؟

توسعه میادین نفتی و گازی برنامه‌ای بلندمدت است نه کوتاه‌مدت. از طرفی هم باید این توسعه مسیر قانونی خود را طی کند. مطابق اسناد بالادستی کلان کشور و همچنین اسناد خاص کشور در حوزه انرژی، ما در توسعه میادین نفتی عقب هستیم. نمونه بارز هم قرارداد پارس جنوبی با توتال است که در حال حاضر بیش از ۸ ماه است به دلیل محدودیتی که برای بخش دولتی در دوران تحریم به وجود آمده این پروژه متوقف‌شده است.

در حال حاضر ظرفیت تولید کشور برای نفت خام ۴ میلیون بشکه در روز است که باید تا پایان برنامه ششم توسعه، این مقدار به ۵ میلیون بشکه در روز برسد. در خصوص توسعه میادین نفتی و گازی باید توجه کنیم که بخش زیادی از دانش فنی قبلاً منتقل‌شده است و الان باید بر اساس ظرفیت‌های بخش خصوصی، توسعه میادین نفتی و گازی را رونق بخشید. در این شرایط، منطقی‌تر این است که به‌جای اینکه دولت و شرکت ملی نفت در قراردادهای خارجی طرف حساب شود، این وظیفه توسعه‌ای را به بخش خصوصی محول کنند. در همین زمینه بخش خصوصی پروژه‌های بزرگ را به پروژه متوسط و پروژه متوسط را به پروژه کوچک و کوچک‌تر تبدیل خواهد کرد و با توجه به اینکه در مقایسه با بخش دولتی محدودیت‌ها کمتری دارد، می‌تواند به‌راحتی وارد فاز توسعه‌ای شود.

معرفی محصول جدید ایران خودرو برای عرضه به نمایندگی ها

دانگ فنگ S۳۰ نسخه ی سدان S۳۰ کراس است و قرار بود همزمان با عرضه ی نسخه ی هاچبک کراس، این خودرو هم وارد بازار ایران شود. با حضور دانگ فنگ S۳۰ کراس شاهد بودیم که تنها تعداد محدودی از این خودرو وارد جاده های کشور شد و در نهایت S۳۰ در نمونه های استاندارد برای تاکسیرانی به نمایشگاه های خودرو آمد. بسیاری معتقد بودند که هم پوشانی قیمت دانگ فنگ S۳۰ و سایر محصولات سدان ایران خودرو، تداخل در بازاریابی و فروش را برای این شرکت ایجاد می کند. برای همین منطقی بود که دانگ فنگ S۳۰ با قالبی متفاوت و در رده ای جدا از سدان های ایران خودرو به بازار عرضه شود.

بر اساس اعلام ایران خودرو دانگ فنگ S۳۰ به پیشرانه ی TU۵ با حجم ۱,۶ لیتر مجهز است. این پیشرانه ۱۰۵ اسب بخار را با گشتاور ۱۴۲ نیوتن متر تولید می کند. جعبه دنده ی این سدان مانند S۳۰ کراس، ۴ سرعته ی اتوماتیک آیسین است و قدرت را به چرخ های جلو می رساند. دو کیسه ی هوا، سانروف، سیستم تهویه اتوماتیک، دوربین و سنسور عقب، تریم داخلی چرم مصنوعی، نمایشگر ۶,۵ اینچی و... از جمله امکانات دانگ فنگ S۳۰ است.

ایران خودرو هنوز به صورت قطعی اعلام نکرده که این سدان مانند S۳۰ کراس به ۴ کیسه ی هوا مجهز یا دو کیسه ی هوا؟ بر اساس نمونه های موجود در نمایشگاه های خودروی گذشته، دانگ فنگ S۳۰ با ۴ کیسه ی هوا هم دیده شده است.

هنوز ایران خودرو اطلاعاتی در مورد قیمت دانگ فنگ S۳۰ نگفته است. اما پیش بینی می شود که با توجه به گمانه زنی های گذشته، این سدان اقتصادی اتوماتیک با قیمتی مشابه به بهای جدید دانگ فنگ S۳۰ کراس به بازار بیاید.

وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد:

مدیریت و ساماندهی احداث شهرک های گردشگری در ۳ استان شمالی

سرآمد عضو کابینه دولت دوازدهم با اعلام اینکه در راستای مصوبه هیات‌وزیران احداث شهرک‌های گردشگری در ۳ استان شمالی و سپس سراسر کشور مدیریت و ساماندهی می‌شود، گفت: ستاد شهرک‌سازی به‌عنوان کمیته اجرایی، مصوبه دولت را به‌صورت جدی دنبال می کند که به این کمیته اعضای جدیدی اضافه خواهند شد و اجازه می‌دهیم تا پروژه‌ها آغاز شوند و ساخت و ساز رونق بگیرد.

به گزارش خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی و رئیس شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران در هفدهمین جلسه شورا در سالجاری (۹۷) و در جلسه بحث و بررسی درباره گزارش شرکت عمران شهرهای جدید درباره مصوبه دولت در خصوص ایجاد شهرک‌های گردشگری، با اعلام اینکه تصویب نامه هیات وزیران در مورد ایجاد شهرک‌های گردشگری به پیشنهاد وزیر جهاد کشاورزی ارایه شده و منطق جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز هدف از ارایه این پیشنهاد بوده، گفت: درخواست وزیر جهاد کشاورزی این بوده که در شورای عالی شهرسازی و معماری، سیاست و روالی پایه‌گذاری شود تا دست‌اندازی به اراضی مرغوب کاهش یابد و تقاضایی که برای خانه دوم یا اقامتی – تفریحی وجود دارد نیز مدیریت شود.

وزیر راه و شهرسازی با یادآوری اینکه هم اکنون عزم جدی در دولت برای مبارزه با زمین خواری و سوداگری ایجاد شده است، افزود: در حال حاضر متاسفانه شاهد پیشرفت تخریب در منابع طبیعی و اراضی مرغوب کشاورزی هستیم که این مصوبه هیات وزیران می تواند جلوی ساخت و سازهای غیرمجاز را بگیرد.

رئیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران با تاکید بر این مطلب که نباید نسبت به مصوبه هیات‌وزیران و جلوگیری از ساخت وسازهای غیرمجاز برخورد منفعلانه ای داشت، تصریح کرد: اجرای این پیشنهاد علاوه بر آنکه برای دولت منابع مالی ایجاد می کند، موجب می‌شود تا دولت، نقدینگی را جمع‌آوری کرده و در سمت و سویی مدیریت کند تا از آن خدمت منظمی را به جامعه ارایه دهد.

اسلامی در بیان مراحل پیشنهاد و تصویب این مصوبه در هیات دولت، توضیح داد: با تصویب این مصوبه، پیشنهاد به کمیسیون زیربنایی دولت رفت و تصویب شد و در هیات دولت سیر تکاملی خود را سیر کرد.

وی با تاکید بر اینکه بر اساس مصوبه هیات‌وزیران، تکالیف سنگینی برعهده شورای‌عالی شهرسازی و معماری بوده و شورا مکلف بود تا ظرف مدت ۶ ماه اینکار را تعیین تکلیف کند، گفت: ضمن اینکه کار شناسایی مناطق مستعد برای شهرک‌سازی باید مسیر قانونی خود را طی کند که شامل شناسایی در استان ها و در کارگروه زیربنایی، شهرسازی و محیط زیست، سپس شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان و تصویب در آن شورا و سپس ارجاع به دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری و نهایت کمیته‌های فنی و بررسی در کمیته‌ها است، باید سرعت لازم را نیز داشته باشد.

تلنگر

عمق اکتشاف معدنی در ایران کمتر از پنج متر است

سرآمد معاون اکتشافات معدنی سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی کشور، گفت: متوسط حفاری عمیق در جهان ۱۰۰ متر است، اما در ایران هنوز در لایه‌های سطحی اکتشاف قرار داریم که به کمتر از پنج متر می‌رسد.

«عباس گل محمدی المللی و نمایشگاه تخصصی اکتشاف مواد معدنی، اظهار داشت: برای توسعه اکتشافات معدنی لوازم و زیرساخت هایی نیاز است که تاکنون فقط برای مناطق خاصی از کشور فراهم بوده است.

به گفته این مقام مسئول، تاکنون بیش از پنج میلیون متر حفاری برای ذخایر معدنی کشور انجام شده که در مقایسه با کشوری پیشرو در عرصه معدنی همچون استرالیا که سالیانه پنج تا ۶ میلیون متر حفاری دارد، ناچیز است.

وی تاکید کرد: در این پیوند ضروری است تا اعداد و داده های صحیح در وهله نخست داشته باشیم؛ با این وجود با توجه به بودجه ای که در اختیار سازمان زمین شناسی قرار گرفته کارهای قابل توجهی انجام شده است.

وی خاطر نشان کرد: حفاری عمیق نیازمند وسایل و تجهیزاتی است که یکی از آنها استفاده از ژئوفیزیک هوایی است.

این مسئول اظهار داشت: در سال‌های گذشته با همین امکانات محدود، منطقه دارای پتانسیل در چهار استان با عملیات ژئوفیزیک هوایی شناسایی شد.

وی تاکید کرد: برای تحقق این مهم باید در وهله نخست دانش آن گسترش یابد و نهادهای توزیع کننده بودجه باید ارقام بودجه مناسبی برای سازمان زمین شناسی لحاظ کنند.

معاون اکتشافات معدنی سازمان زمین شناسی افزود: امکانات کشور برای انجام اکتشافات عمیق معدنی کافی نیست و در این راستا نیازمند تخصیص بودجه بیشتر و گسترده شدن دانش آن هستیم.

ذخایر زغال سنگ در چهار منطقه ایران وجود دارد

معاون اکتشافات معدنی سازمان زمین سناسی کشور گفت: آمریکا و چین بزرگترین تولید کنندگان گاز دی اکسید کربن در جهان هستند که بخشی از تولید آن به مصرف زغال سنگ و فرآورده‌های نفتی بازمی‌گردد.

وی بیان داشت: کشوری همچون آمریکا همواره منافع ملی خود را بر منافع جهانی ترجیح می‌دهد و به راحتی از معاهده هایی همانند معاهده پاریس کنار می‌کشد و در عوض کشورهای با تولید کمتر گاز دی‌اکسید کربن را تحت فشار قرار می دهد.

گل محمدی بیان داشت: پیش از انقلاب مصرف و تولید زغال سنگ مختص کارخانه ذوب آهن اصفهان بود، اما با افزایش تقاضا برای این محصول ضرورت داشت در کشور به سمت اکتشاف هوشمندتر ذخایر زغال سنگ پیش برویم.

وی ادامه داد: با تدابیر خوب دولت، تجهیز و مکانیزه کردن معادن طبس در دستور کار قرار گرفت و امروز علاوه بر طبس، در استان کرمان و البرز شرقی و مرکزی ذخایر خوبی وجود دارد.

ظرفیت تولید سنگ آهن کشور ۸۰ میلیون تن است

معاون سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی کشور همچنین در خصوص ذخایر سنگ آهن، خاطرنشان کرد: پیش از انقلاب شرکت ذوب آهن تنها مصرف کننده سنگ آهن کشور بود و سالیانه حداکثر یک میلیون تن استخراج محصول انجام می‌شد؛ با توجه به برنامه‌ریزی ۵۵ میلیون تنی تولید فولاد در افق ۱۴۰۴ باید ظرفیت تولید سنگ آهن به بیش از ۱۰۰ میلیون تن برسد. گل محمدی یادآور شد: اکنون ظرفیت تولید سنگ آهن کشور ۸۰ میلیون تن است که ۶۰ میلیون تن در صنایع فولاد و سیمان مصرف شده و ۲۰ میلیون تن آن به صورت دانه بندی صادر می شود.

این مسئول اظهار داشت: طرح اکتشاف سراسری سنگ آهن را پیشنهاد دادیم و امیدواریم با ورود بخش دولتی و حمایت دولت این طرح هر چه سریعتر عملیاتی شود. وی همچنین در خصوص دومین همایش بین المللی و نمایشگاه تخصصی اکتشاف مواد معدنی، بیان داشت: ضرورت بازنگری و بروزآوری استراتژی اکتشاف و تسهیل قوانین و دستورالعمل‌های اکشاف، استفاده از فناوری و دانش روز در حمایت از طرح‌های نوآورانه و خلاقانه، سرمایه‌گذاری و روش‌های جذب و تامین سرمایه، تجهیزات و ماشین آلات و توانمندسازی منابع انسانی محورهای این همایش است. گل محمدی خاطرنشان کرد: این همایش هشتم تا دهم بهمن ماه امسال در تهران برگزار می شود.

یادداشت

فصل تازه همکاری ها برای توسعه سهم حمل ریلی بنادر

رضا باقری
رییس اداره امور ریلی درون بندری سازمان بنادر و دریانوردی

این روزها بدون تردید بهترین و بالاترین سطح همکاری ها و هماهنگی های شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با سازمان بنادر و دریانوردی در راستای توسعه سهم حمل ریلی در بنادر در حال رقم خوردن است و در انتها می توان انتظار داشت حاصل این فرآیند، نه تنها ایجاد همگرایی در تکامل کارکرد و عملکرد طرفین بلکه حصول منفعت ملی و رشد اقتصادی در حوزه لجستیک حمل و نقل باشد.

خطوط ریلی درون بندری در طراحی اولیه تمامی بنادر اصلی کشور وجود داشته است. در طول دهه های اخیر هر چند آمار حمل ریلی در بنادر دچار افزایش و کاهش مقطعی بوده است اما همواره زیرساخت های ریلی بنادر بواسطه بازسازی ها و نوسازی های مداوم و هزینه بر، آماده به کار حفظ شده اند.

مهم آنکه، در کشورهای سرآمد در زمینه حمل و نقل دریایی، طراحی بنادر و به واسطه آن طراحی حمل ریلی درون بنادر دست خوش تغییر شده است و امروزه به جای تاکید بر آنچه اصطلاحا رساندن ریل به پای اسکله ها اطلاق می شود، ریل در فاصله مناسب از پیشانی اسکله ها و در چهارچوب ترمینال های اختصاصی ریلی (Shunting Yard) و به دور از ترافیک داخلی بندر ساخته می شود.

این موضوع در کنار اینکه اکثر بنادر ما از نوع چند منظوره بوده اند و طبیعتا رفت و آمد بیشتری بین ترمینال های کانتینری و نفتی و معدنی و اسکله ها وجود دارد، باعث شده که تعداد بیشمار تلاقی های خطوط ریلی درون بندر با مسیرهای غیر ریلی منجر به ایجاد ترافیک و مختل شدن جریان حمل کالا، برای دقایق یا ساعاتی شود.

بدین ترتیب و با توجه به اینکه مدیریت واحد در زمینه سیر و حرکت واگن ها و لوکوموتیوها داخل بندر، پیش زمینه هرگونه اصلاحی در جهت توسعه حمل ریلی درون بندری است، سازمان بنادر و دریانوردی بنا بر ماده سوم از بند بیستم آیین نامه وظایف و ماموریت های خود و براساس تعهد در ارتقا کیفیت خدمات به صاحبان کالا و مشتریان، اقدام به بازطراحی و بازنگری در نحوه تعامل با حوزه حمل ریلی کرده و امید است که این حرکت آغازگر فصل جدیدی در بهبود مداوم شاخص های عملکردی درون بندری باشد.

در حال حاضر و به گواه آمار و ارقام، از ظرفیت حمل ریلی ایجاد شده در بنادر کشور بصورت کامل بهره برداری نمی شود و به دلایلی هم چون درهم تنیدگی خطوط ریلی و جاده ای در بندر، کمبود واگن خالی، کندی سیر و حرکت واگن ها در شبکه ریلی سراسری و عدم استقبال صاحبان کالا، سرعت افزایش سهم حمل ریلی آهسته است.

در صورتیکه راه آهن بتواند سرویس تضمینی، کامل و رقابتی در برابر حمل جاده ای، از مبدا و به مقصد بنادر کشور ارائه دهد و این سرویس دارای شاخصه هایی همچون Reliability و Flexibility باشد، می توان با انجام اصلاحاتی امید داشت از ظرفیت خالی ریلی بنادر بهره افزونتری گرفت.

بهبود توان سیر و حرکت واگن ها در پسکرانه ریلی بنادر بزرگ کشور همچون بندر شهید رجایی، امام خمینی (ره) و امیرآباد در استان های کرمان، گلستان، خوزستان و لرستان و تسهیل دسترسی مراکز بار به شبکه ریلی کشور، الفبای جذب صاحبان کالای عمده به این شیوه حمل می باشد. درک شرایط فعلی ناوگان حمل ریلی کشور از لحاظ کمیت و کیفیت راهگشای برنامه ای خواهد بود که بر اساس آن بصورت واقع نگرانه می توان نرخ رشد حمل ریلی در کشور و به تناسب آن در بنادر را پیش بینی کرد و هر گونه هدف گذاری در توسعه سهم حمل ریلی که بدون در نظر گرفتن ظرفیت های واقعی کشور و نقاط قوت و ضعف کلیدی شبکه ریلی و بنادر انجام شود، شاید در کوتاه مدت و بصورت مقطعی منجر به افزایش آمار عملکرد گردد اما به احتمال قریب به یقین پایدار و ماندگار نخواهد بود.

از آنجا که کلیه عملیات حمل، تخلیه بارگیری واگن ها، مانور، سوزنبانی و امور فنی و اسنادی حمل ریلی در بنادر توسط راه آهن و کارگزاران ریلی صورت می گرفته است، انتقال این مسئولیت به سازمان بنادر و دریانوردی اگر شبیه به جراحی حساس نباشد، فرآیندی است که باید با درایت و ظرافت مدیریت شده و پله پله با هماهنگی کلیه ارگان های ذی ربط، اعم از بنادر، راه آهن، گمرکات، شرکت های کارگزار حمل ریلی و صاحبان کالا پیگیری شود.