شاخص بورس نزولی شد

شاخص کل بازار بورس دیروز با ۹ هزار و ۶۸۹ واحد کاهش در جایگاه یک میلیون و ۴۳۰ هزار واحدی قرار گرفت. در معاملات دیروز بیش از ۱۳ میلیارد و ۴۲۳ میلیون سهم، حق‌تقدم و اوراق بهادار به ارزش ۸۲ هزار و ۱۵۰ میلیارد ریال دادوستد شد. همچنین شاخص کل (هم‌وزن) با یکهزار و ۵۵۸ واحد کاهش به ۳۸۴ هزار و ۶۹۶ واحد رسید.

گفت‌وگوی «وطن امروز» با کارشناسان خودرو درباره ظرفیت‌های خودروی برقی به بهانه مجوز پلاک‌گذاری «یوز» اولین خودرو برقی ایرانی

بی‌باک مثل یوز

علی جهانگیری: خودروی برقی شـاید به ظاهر پدیده‌ای نو باشد اما جالب اینجاست که نخستین خودروی برقی عملیاتی سال ۱۸۸۱ میلادی توسط «گوستاو ترووه» رونمایی شد. از آن زمان تاکنون خودروی برقی با فراز و نشیب فراوانی روبه‌رو بوده و تاکنون هم هیچ‌وقت نتوانسته به تولید انبوه و استفاده عمومـی به اندازه خودروهایی که از انرژی‌های تجدیدناپذیر استفاده می‌کنند، برسد.

بحران انرژی سال ۱۹۷۹ میلادی که قیمت نفت را به ۳۹/۵ دلار رساند، اگرچه باعث شد دوباره خودروی برقی مورد توجه قرار بگیرد ولی این توجه سبب تولید انبوه و ایجاد بازار رقابتی نشد. از سال ۲۰۰۸ میلادی پس از پیشرفت فناوری باتری‌ها، افزایش بیماری‌ها و مرگ‌های ناشی از آلودگی هوا، نگرانی‌ها درباره قیمت نفت و نیاز به کاهش گازهای گلخانه‌ای و افزایش نگرانی‌ها از تغییرات اقلیمی، انقلابی اساسی در تولید خودروهای برقی شکل گرفت. فروش نخستین خودروهای تولید انبوه شده توسـط خودروسازهای بزرگ با معرفی خودروی تمام برقی نیسان لیف و خودروی دونیرو شارژ برقی شورلت ولت در اواخر دسامبر ۲۰۱۰ شروع شد. در دسامبر ۲۰۱۵ خودروهای برقی فروخته شده در سرتاسر جهان از مرز یک میلیون دستگاه عبور کرد و در سپتامبر ۲۰۱۸ این عدد به ۴ میلیون دستگاه رسید.

■ یوز؛ جدیدترین خودروی برقی ایرانی

در ایران هم اگرچه در سـال‌های اخیر از تعدادی خودروی برقی رونمایی شده است اما هیچ‌کدام نتوانسته‌اند به تولید انبوه و بهره‌برداری عمومی برسند. در روزهای اخیر اما خبر دریافت مجوز شماره‌گذاری نخستین خودروی برقی ایرانی به نام یوز، توجه‌ها را به این خودرو جلب کرده اسـت. داسـتان ساخت خودروی برقی یوز به میانه دهه ۹۰ بازمی‌گردد؛ زمانی که این خودرو به عنوان یک پروژه دانشگاهی توسط دانشجویان دانشگاه آزاد باراجین قزوین با موفقیت ساخته شد و پس از مدتی نیز از بخش علم و فناوری نهاد ریاست‌جمهوری سر درآورد و حالا به نظر می‌رسد مجوز شماره‌گذاری ۳۰ دستگاه از این خودروی برقی داخلی صادر شده است. به گفته سورنا ستاری، معاون علم و فناوری نهاد ریاست‌جمهوری، پس از ۵ سال تلاش سرانجام نخستین خودروی برقی ایرانی موفق به اخذ استانداردها و کسب مجوزهای لازم برای شماره‌گذاری شده است. البته قیمت این خودرو به نسبت دیگر خودروهای بازار در کشورمان بالاتر است. قیمت این خودرو که به صورت محدود تولید شده حدود ۶۰۰ میلیون تومان برآورد می‌شـود. مدیر شرکت پاراکس موتورز، مهندس حسین زیارتی با تایید این قیمت تاکید کرد: «با توجه به دست‌سـاز بودن و تعداد محدود تولید یوز در فاز نخست و هزینه بالای تهیه و واردات قطعات گرانقیمتی نظیر موتور، درایور و باتری‌ها از اروپا، قیمت تمام‌شده خودرو به رغم میل باطنی دست‌اندرکاران پروژه طی چند سال اخیر افزایش یافته است».

از سویی متاسفانه در ایران برخلاف کشورهای پیشرفته، تاکنـون هیچ‌گونه مشـوق و سوبسـیدی بـرای خریداران خودروهای برقی در نظر گرفته نشده است و از همین رو قیمت یوز را در واقع باید با قیمت بدون سوبسید رنو تویزی در بازار اروپا مقایسه کرد، آن هم با در نظر گرفتن اینکه رنو به دلیل تولید در تیراژ بالا، قابلیت انبوه‌سازی بسیاری از قطعات را با قیمت کمتری نسبت به قیمت تولید محدود در پروژه یوز دارد.

■ یوز یا تویزی رنو؟

طراحی بسیار شبیه خودروی ۲ نفره یوز به رنو تویزی که سال ۲۰۱۳ میلادی توسط رنو رونمایی شد و در نوع خود جزو نخستین وسایل نقلیه با چنین شکل و شمایلی بود، سـر و صدای زیـادی به پا کرد، اگرچه سـازندگان این خودرو هم اذعان داشـته‌اند محصول‌شـان را با الهام از نمونه فرانسـوی سـاخته‌اند. در واقع آنها از طرح منبع بـاز رنو تویزی بـرای طراحی یوز اسـتفاده کرده‌اند. به گفته مدیرعامل شـرکت پاراکس موتـورز، تمام قطعات فنـی بر اسـاس پلت‌فرم اصلی و منبع بـاز رنو تویزی و با اسـتانداردهای اروپایی و مشترک با محصول اصلی رنو انتخاب شده و حتی درباره مواردی نظیر جنس کامپوزیتی بدنه و استفاده از چرم در تریم داخلی، یوز به عنوان یک خودروی تولید محدود نسبت به نسخه اصلی رنو تویزی برتری دارد. این خودروی برقی مجهز به موتوری با قدرت تولید ۲۰ اسـب بخار اسـت و با هر بار شارژ که در حدود ۳ ساعت و ۳۰ دقیقه به طول می‌انجامد، توانایی پیمایش مسـیری معادل ۸۰ الی ۱۰۰ کیلومتر را بسته به میزان شـیب مسیر و سرعت دارد. وزن این خودروی ۲ نفره نیز در حدود ۴۸۰ کیلوگرم اعلام شده است.

کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «وطن امروز»:

سودآوری اساس نوآوری است

حسـن کریمی‌سنجری، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «وطن‌امروز» درباره صنعت خودروی برقی گفت: دنیا در خودروهای برقی به پیشرفت‌ها خوبی رسیده است؛ شاهد این مدعا هدف‌گذاری اتحادیـه اروپایی و آمریکایی‌هاسـت که مطابق پیش‌بینی‌ها و حتی جلوتر، مسیر تکامل خودروهای برقی به سرانجام رسیده است. طبق هدف‌گذاری انجام شده قرار است تا سال ۲۰۳۰ حدود ۳۰ درصد تقاضای بازار خودرو به سمت خودروهای برقی، اشتراکی و خویشران برود که البته در خودروهای خویشران کمی عقب هستند اما رشد خودروهای برقی طبق برنامه انجام شده است. هدف‌گذاری برخی کشورها برای سال ۲۰۳۵ این است که بالغ بر ۵۰ درصد تردد خودروهای شخصی را به سمت خودروهای برقی ببرند. اینها نشان می‌دهد خودروهای برقی در دنیا در حال طی مسیر خود هستند. فروش یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو توسط کمپانی تسلا و پرفروش‌ترین خودروساز شدن این شـرکت نشان‌دهنده اهمیت خودروهای برقی در دنیاست. البته یکسری محدودیت‌ها مانند لیتیوم مورد نیاز برای تولید باتری وجود دارد اما به نظر می‌رسد این محدودیت‌ها حل شدنی است و هم‌اکنون در بحث باتری نوآوری‌های برای بهبود ظرفیت و سایر موارد رخ داده اسـت. وی درباره توسـعه این نوع خودرو در ایران گفت: ۲ شـرکت ایران‌خودرو و سـایپا در سـال‌های اخیر از یکسری خودروهای برقی رونمایی کردند اما اینها در حد نمونه بوده و هستند. نخستین اتفاقی که باید رخ دهد آن است که در سطح کلان باید تصمیم‌گیری شود؛ نه تنها دولت، بلکه حاکمیت باید استراتژی و سند توسعه صنعت خودرو را روشن کند و اگر قرار است ما درباره تولید خودروهـای برقـی هدف‌گذاری کنیم، اینها باید در سطح کلان و سطح حاکمیت انجام شود مانند توسعه صنعت موشکی و دفاعی. ما بدون موتور و گیربکس داخلی و بـدون دانـش فنی ایـن ۲ حوزه نمی‌توانیم مستقل شویم. اگر واقعا قرار اسـت ما در خودروسازی بـه جایی برسـیم، باید سندی جامع و واقع‌نگرانه در سـطح کلان تدوین شـود. این کارشـناس با اشاره به مخالفت‌هایی که در کشـور نسـبت به خودروهای برقی وجود دارد، گفـت: البته خودروهای برقی مخالفانی نیز دارد؛ برخی می‌گویند به دلیل غنی بودن ایران از لحاظ سوخت فسیلی نیاز به سرمایه‌گذاری در خودروهای برقی نیست یا مواردی مانند بحث باتری و محدودیت‌های آن، موضوع بازار این نوع خودروها و زیرساخت‌های مورد نیاز را مطرح می‌کنند. برای مثال خودروی برقی نیاز به ایستگاه شارژ دارد که باید ایجاد شود اما نکته مهم این است که این زیرساخت‌ها در اروپا و سایر کشورها نیز وجود نداشت اما به مرور ایجاد شد. در خودروهای گازسوز کلی رفت‌وآمد و تلاش شد و بعد مشخص شد مسیر را اشتباه رفته‌ایم، البته از ابتدا هم مشخص بود خودروهای گازسوز اشتباه است اما به نظر من بحث خودروهای برقی متفاوت از خودروهای گازسوز است.

وی در ادامه با اشاره به لزوم ورود قدرتمند به عرصه خودروهای برقی گفت: نمی‌شود هدفی را مشخص کنیم اما تلاشی برای رسیدن به آن نکنیم؛ چگونه پرمایه به سمت ساخت موشک و توسعه صنعت دفاعی خود رفتیم، اگر همین‌طور به سمت خودروهای برقی برویم، حتما موفق خواهیم شد و این امری شدنی است، چرا که اساسا خودروهای برقی نیاز به تکنولوژی ویژه‌تری نسبت به خودروهای فسیل‌سوز ندارند، مثلا در خودروهای فسیل‌سوز محاسبات محفظه موتور بسیار پیچیده‌تر از موتور برقی است. به نظر من حتما نیاز است ما در عرصه خودروهای فسیل‌سوز ماژول‌ساز شویم، یعنی دانش فنی طراحی و تولید موتور را داشته باشیم. دانش فنی یعنی اینکه بتوانیم موتورهای داخلی خود را ارتقا دهیم و دانش این کار را داشته باشیم.

■ اول باید صنعت خودروسازی سودآور شود

سـنجری در پایان با اشـاره به اهمیت سـودآوری گفت: اهمیت سودآوری اساس همه نوآوری‌ها در دنیاست. اینکه می‌بینیم شرکت‌های کوچک و بزرگ دست به نوآوری می‌زنند، به دلیل سودآور بودن آنهاست و الا چرا شـرکتی که زیان‌ده است باید دست به نوآوری بزند؟ وقتی شرکتی سودده باشد می‌تواند بخشی از درآمدش را صرف تحقیق و توسعه کند و نتیجه آن نوآوری باشد. وقتی شرکت‌های خودروسازی ما هزاران میلیارد تومان زیان انباشته دارند و اساسا سیکل گردش سرمایه در این شرکت‌ها معیوب است، مشخص است نمی‌توان انتظار نوآوری از این شرکت‌ها داشت. گام اول برای توسعه و نوآوری، سودده شدن شرکت‌های خودرویی است.

کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «وطن‌امروز» مطرح کرد

حمایت دولت، رکن توسعه خودروهای برقی

بابک صدرایی، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «وطن‌امروز» درباره صنعت خودروهای برقی در ایران گفت: در ایران هر از گاهی عده‌ای اعلام می‌کنند از یک خودروی برقی رونمایی کرده‌ایم اما پس از مدتی دیگر خبری از آنها نمی‌شنویم؛ اگر خاطرتان باشد چند سال پیش ایران‌خودرو و سایپا روی برخی پلتفرم‌های خود مانند تیبا، رانا، دنا و... مدل برقی تعریف کردند اما عملا اتفاقی رخ نداد. تولید خودروی برقی به برخی زیرساخت‌ها و تکنولوژی پیشرفته نیاز دارد. یکی از این زیرساخت‌ها شبکه برق است که در حال حاضر با مشکل برق در کشور روبه‌رو هستیم؛ در نظر بگیرید در این شرایط مثلا ۵۰۰-۴۰۰ هزار خودروی برقی نیز از شبکه برق بخواهند استفاده کنند که حجم وسیعی از برق تولیدی را مصرف خواهند کرد.

صدرایی ادامه داد: بحث دیگری که مورد توجه است، گرانی این خودروهاست. این خودرو برای اینکه جا بیفتد، دولت باید یارانه یا معافیت‌های مالیاتی و عوارض به آن اعطا کند. به نظر من راه درازی تا تولید خودروی برقی در پیش است. این صنعت به فرهنگسازی، حمایت دولت و ایجاد زیرساخت‌های لازم نیاز دارد. در کشورهای پیشرفته اروپایی و آمریکایی یا کره و ژاپن هم هنوز به دلیل وجود ریسک‌هایی که در صنعت خودروی برقی وجود دارد و بسیاری با این تکنولوژی آشنا نیستند، حجم کمی از میزان فروش خودرو متعلق به خودروهای برقی است و این حوزه راه بلندی را در پیش دارد و باید فرهنگسازی شود، البته این کشورها از ایران جلوتر هستند و زودتر شروع کرده‌اند، در واقع ایران حتی در ابتدای مسیر خود نیز نیست.

صحرایـی درباره دلیل قیمت بالای این مدل خودروها گفت: باتری خودروهای برقی بسـیار گران اسـت و اگر بازارهای جهانی را هم مشـاهده کنید، خودروهای برقی قیمت بالایی دارند؛ همچنین تکنولوژی ساخت این ماشین‌ها نیز محدود است و تعداد کشورهای کمی توانایی تولید این خودروها را دارند.

وی درباره خودروی «یوز» که بتازگی رونمایی شده است نیز گفت: این خودرو بیشتر شبیه نمونه‌ای از خودروی برقی است تا اینکه به عنوان خودرویی کامل باشد که به صورت تولید انبوه بتواند وارد بازار شـود و نیازهای بازار را مرتفع کند. از این نمونه‌ها در کشـور بسیار ساخته شـده است که فقط به صورت محدود تولید می‌شود. زمانی خودروی برقی در ایران تولید می‌شود که شـرکت‌های بزرگ خودروسازی مانند ایران‌خودرو و سایپا در این حوزه سرمایه‌گذاری کنند و پلتفرم‌های مناسبی را بخرند یا طراحی کنند.

کارشناس حوزه خودرو در پایان گفت: درباره صنعت خودروی برقی این نکته نیز شایان ذکر است که این صنعت برای پیشرفت نیاز به فرهنگسازی و همت دولت دارد. پیشرفت در این صنعت پروسه‌ای کوتاه‌مدت نیسـت و بایـد برای بلندمدت برنامه‌ریزی کرد.

بازار

وارادات ۱/۵ میلیارد دلار گوشی اپل در ۳ سال گذشته

ارزسوزی کالاهای لوکس

آمارهای سـامانه همتا نشـان می‌دهد در طول ۲ سـال و نیم گذشـته، حدود ۳میلیون گوشی لوکس به ارزش بیش از ۲ میلیارد دلار وارد کشور شده که در این میان برند اپل بیش از ۱/۵ میلیارد دلار از این میزان را به خود اختصاص داده است.

به گفته مهدی میراشـرفی، رئیس کل گمرک ایران، تلفن همـراه در ۷ مـاه ابتدایی سـال ۱۴۰۰ در بین ۱۰ قلم عمده کالاهای وارداتی، رتبه نخست را به خود اختصاص داده است. سال گذشته نیز گمرک، میزان واردات تلفن همراه به کشور را حدود ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار اعلام کرده بود.

این در حالی است که بر اساس آمار ارائه‌شده از سوی سامانه همتا در سال گذشته، حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار از مجموع ۱۵ میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه تلفن همراه وارد شده به کشور، قیمت بالای ۳۰۰ دلار داشتند و برای تأمین این گوشی‌ها بیش از ۹۲۰ میلیون دلار هزینه شده است.

■ میزان واردات گوشی در ۲ سال و نیم گذشته، ۷/۳ میلیارد دلار

گفتنی اسـت عوارض واردات موبایل‌های بالای ۶۰۰ دلار در بودجه سـال ۱۴۰۰ توسـط نمایندگان مجلس شورای اسلامی ۱۲درصد تعیین شد اما شواهد حاکی از آن است که این تصمیم نتوانسته است واردات گوشی‌های لوکس را کاهش دهد.

آمارهای سامانه همتا (رجیستری) نشان می‌دهد از ابتدای سال ۹۸ تا انتهای شهریورماه ۱۴۰۰، تعداد ۴۰ میلیون تلفن همراه به ارزش بیش از ۷/۳ میلیارد دلار ثبت شـده است که در این میان تلفن‌هـای همـراه اپل بیش از ۱/۵ میلیـارد دلار از این میزان را شامل می‌شود.

البته این نکته قابل توجه است که این مبلغ هنگفت ارزی تنها برای تأمین ۴ درصد نیاز بازار (۱/۶ میلیون دستگاه) هزینه شده است. به عبارت دیگر، برای واردات هر تلفن همراه از برند آمریکایی اپل، عملا ارز مورد نیاز برای واردات ۵ تلفن همراه متعارف مورد نیاز اکثر مردم از سایر برندها مصرف شده است.

■ حیف و میل میلیون‌ها دلار ارز برای تأمین نیاز ۴ درصد مردم!

بـا توجه به اهمیت کنتـرل مخارج ارزی کشـور، می‌توان از روش‌هـای گوناگـون از واردات کالاهای غیرضـروری و لوکس جلوگیری کرد. به عنوان مثال می‌توان تعرفه واردات این کالاها را افزایش داد. همچنین می‌توان ثبت سـفارش کالا و واردات آن را ممنوع کرد که البته هر کدام از این اقدامات می‌تواند شرایط بازار موبایل را تغییر دهد.

بر اسـاس جداول زیر می‌توان گفت گوشی‌های لوکس، تنها نیـاز تعداد کمی از مردم را برطرف می‌کند، بنابراین بهتر اسـت سیاست‌گذار با بررسی دقیق این مساله، یک راهکار منطقی و علمی برای کاهش واردات گوشی‌های لوکس اتخاذ کند. علاوه بر این با جلوگیری از خروج بی‌رویه ارز در شرایط تحریمی، می‌توان مواد اولیه مورد نیاز بسیاری از صنایع تولیدی کشور را تأمین کرد، چرا که بسیاری از صنایع، از جمله پوشاک، موادغذایی، تایر و... نیازمند مواد اولیه بوده و مخارج ارزی آنها به مراتب کمتر از واردات گوشی‌های لوکـس خواهد بود. نکته قابل توجه این اسـت که جلوگیری از واردات کالاهای لوکس از جمله گوشی‌های گرانقیمت باید در همه رویه‌ها به صورت جدی پیگیری شود، زیرا در غیر این صورت حتی با وجود تصویب ممنوعیت واردات و اعمال تعرفه، این گوشی‌ها از طریق مناطق آزاد و برخی دیگر از استثنائات تجاری، وارد کشور خواهد شد و تأثیر هر گونه تصمیم احتمالی برای کاهش مخارج ارزی را خنثی خواهد کرد.

تعداد و ارزش گوشی‌های ثبت‌شده در کشور در سال‌های ۹۸ تا ۱۴۰۰ به تفکیک برند

نشان تجاری گوشی	سال ۹۸				سال ۹۹				۶ ماه اول سال ۱۴۰۰			
	واردات (میلیون گوشی)	سهم بازار (درصد تعدادی)	ارزش (میلیارد دلار)	سهم بازار (درصد ارزشی)	واردات (میلیون گوشی)	سهم بازار (درصد تعدادی)	ارزش واردات (میلیارد دلار)	سهم بازار (درصد ارزشی)	واردات (میلیون گوشی)	سهم بازار (درصد تعدادی)	ارزش واردات (میلیارد دلار)	سهم بازار (درصد ارزشی)
سامسونگ	۷.۹	٪۵۲	۱.۵۱	٪۵۶	۷.۱	٪۴۵	۱.۲۴	٪۴۴	۴.۱	٪۴۶	۰.۶۹	٪۳۸
شیائومی	۱.۱	٪۷	۰.۲۱	٪۸	۳.۷	٪۲۴	۰.۷۰	٪۲۵	۳	٪۳۴	۰.۶۱	٪۳۴
اپل	۰.۶	٪۴	۰.۵۳	٪۲۰	۰.۶	٪۴	۰.۵۹	٪۲۱	۰.۴	٪۴	۰.۴۵	٪۲۵
هواوی	۱.۵	٪۱۰	۰.۲۳	٪۹	۱.۱	٪۷	۰.۱۸	٪۶	۰.۱	٪۱	۰.۰۲	٪۱
نوکیا	۲.۹	٪۱۹	۰.۰۸	٪۳	۲.۲	٪۱۴	۰.۰۵	٪۲	۱	٪۱۱	۰.۰۲	٪۱
سایر	۱.۳	٪۸	۰.۱۱	٪۴	۱.۰	٪۷	۰.۰۹	٪۳	۰.۳	٪۳	۰.۰۲	٪۱
مجموع	۱۵.۳	٪۱۰۰	۲.۶۷	٪۱۰۰	۱۵.۸	٪۱۰۰	۲.۸۵	٪۱۰۰	۸.۹	٪۱۰۰	۱.۸۲	٪۱۰۰

تعداد و ارزش گوشی‌های ثبت‌شده در کشور در سال‌های ۹۸ تا ۱۴۰۰ به تفکیک بازه قیمت

بازه قیمت گوشی (یورو)	سال ۹۸				سال ۹۹				۶ ماه اول سال ۱۴۰۰			
	واردات (میلیون گوشی)	سهم بازار (درصد تعدادی)	ارزش (میلیارد یورو)	سهم بازار (درصد ارزشی)	واردات (میلیون گوشی)	سهم بازار (درصد تعدادی)	ارزش واردات (میلیارد یورو)	سهم بازار (درصد ارزشی)	واردات (میلیون گوشی)	سهم بازار (درصد تعدادی)	ارزش واردات (میلیارد یورو)	سهم بازار (درصد ارزشی)
زیر ۱۵۰	9.5	62%	0.71	29%	10.0	63%	0.83	33%	5.6	63%	0.49	32%
۱۵۰ الی ۲۰۰	3.4	22%	0.62	26%	3.1	20%	0.55	22%	1.5	17%	0.29	19%
۲۰۰ الی ۲۵۰	0.8	5%	0.17	7%	1.3	8%	0.29	12%	0.7	8%	0.15	10%
۲۵۰ الی ۳۰۰	0.3	2%	0.08	3%	0.4	2%	0.10	4%	0.5	6%	0.14	9%
۳۰۰ الی ۵۰۰	0.6	4%	0.21	9%	0.3	2%	0.13	5%	0.2	2%	0.06	4%
بالای ۵۰۰	0.7	5%	0.63	26%	0.6	4%	0.58	23%	0.4	4%	0.40	26%
مجموع	15.3	100%	2.43	100%	15.8	100%	2.48	100%	8.90	100%	1.53	100%

اخبار

وزیر صنعت خبر داد

تولید خودروهای به‌روز و کم‌مصرف تا ۲ سال آینده

وزیر صنعـت، معدن و تجـارت گفـت: برنامه‌های طراحی‌شده برای اصلاح صنعت خودروسازی بخوبی در حال اجراسـت و تا ۲ سال آینده شاهد صنعتی به‌روز با تولیداتی با مصرف سوخت پایین و باکیفیت خواهیم بود.

«سیدرضا فاطمی‌امین» دیروز در جریان شانزدهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو در جمع خبرنگاران افزود: همان‌طور که از ابتدای آغاز به کار در وزارت صنعـت، معدن و تجارت وعده کرده بودم ۱۰ پروژه در صنعت خودرو تعریف شـده که اجرای آنها از ۲ ماه پیش آغاز شده و با زمان‌بندی مناسب در حال پیشرفت است. وی با بیان اینکه منکر بدهی‌های صنعت خودرو به قطعه‌سازان و زیان انباشته بالای آنها نیستیم، ادامه داد: در چند بخش در حال انجام کار هستیم که از جمله آنها مدیریت جریان نقدینگی خودروسازان، کاهش هزینه‌های سـربار آنها و همچنین اصلاح ساختار مالی شرکت‌هاست. فاطمی‌امین خاطرنشان کرد: با این وجود نوید می‌دهیم برنامه‌های طراحی شده برای اصلاح صنعت خودرو بخوبی در حال انجام است و همه تعهدات ما در این صنعت اجرایی خواهد شد. وی بیان داشت: یکی از ۱۰ پروژه یاد شده، اصلاح ساختار صنعت خودرو است، به این معنی که روابط بین خودروساز و قطعه‌ساز روابط نادرستی است که آشـفتگی زیادی در آن وجود دارد و باید اصلاح شود.

کاهش ۷/۳ درصدی نرخ تورم تولیدکننده برق در تابستان

بر اساس آخرین داده‌های مرکز آمار، نرخ تورم سالانه تولیدکننده برق در تابستان ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۷/۳ درصد کاهش یافت.

مرکز آمار نرخ تورم تولیدکننده بخش برق در تابستان ۱۴۰۰ را منتشـر کرد. بر اسـاس این گزارش، نرخ تورم تولیدکننده برق در ۴ فصل منتهی به تابسـتان ۱۴۰۰ (نرخ تورم سـالانه) برابر ۳۷/۷ درصد بود. همچنین نرخ تورم سـالانه تولیدکننده بخش برق برای سـاعت‌های مختلف اوج‌بار، میان‌بـار و کم‌بار، به ترتیب ۳۲/۸، ۴۲/۲ و ۳۲/۷ درصد بوده اسـت. طبق داده‌های مرکز آمار نرخ تورم فصلی تولیدکننده برق در تابستان امسال ۰/۱ درصد بود که در مقایسـه با بهار ۱/۱ درصد کاهش داشت. نرخ تورم تولیدکننده بخش برق نسـبت به فصل قبل، برای ساعت‌های مختلف اوج‌بار، میان‌بار و کم‌بار، به ترتیب ۵/۱، ۲/۸ و منفی ۸ درصد بوده است. گزارش مرکز آمار حاکی است نرخ تورم نقطه به نقطه تولیدکننده برق در تابستان ۱۴۰۰ برابر ۱۹ درصد بود. به عبارتی قیمت دریافتی توسط نیروگاه‌های برق به ازای فروش محصول خود به شرکت‌های توزیع برق در تابستان امسال نسبت به سال گذشته ۱۹ درصد افزایش داشته است. نرخ تورم تولیدکننده بخش برق در تابستان امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته برای ساعت‌های مختلف اوج بار، میان‌بار و کم‌بار به ترتیب ۲۱/۵، ۲۷/۴ و ۳/۵ درصد بوده است.

نرخ دلار بازار آزاد در کانال ۲۸ هزار تومان

هر دلار در صرافی‌های بانکی دیروز در مقایسه با روز پیش از آن بدون تغییـر قیمت ۲۷ هزار و ۷۳ تومان دادوسـتد و دلار در بـازار آزاد وارد کانال ۲۸ هزار تومان شـد. قیمت فروش یورو نیز دیروز در مقایسـه با روز کاری گذشـته بـا ۱۰۸ تومان کاهش برابـر ۳۰ هزار و ۹۷۳ تومان بود. همچنین قیمت خرید هر دلار ۲۶ هزار و ۵۳۷ تومان و نـرخ خرید هر یورو ۳۰ هزار و ۳۶۰ تومان بود. علاوه بر این، نرخ خرید دلار در بازار متشکل ارزی ۲۶ هزار و ۵۴۸ تومان و نرخ فروش آن ۲۶ هزار و ۷۸۹ تومان اعلام شد. نرخ خرید یورو در این بازار ۳۰ هزار و ۶۹۰ تومان و نرخ فروش آن نیز ۳۰ هزار و ۹۶۹ تومان اعلام شد.

به‌کارگیری تمام توان وزارت نفت برای تأمین سوخت زمستانی

وزیر نفت گفت: وزارت نفت تمام تلاش خود را انجام می‌دهد تا سوخت زمستانی در بخش خانگی تأمین شود و با چالش گاز روبه‌رو نشـویم. جواد اوجی در تشـریح نشست دیروزش با نمایندگان مجلس شورای اسلامی، دربـاره اقدام‌هـای وزارت نفت در زمینـه تامین گاز در زمستان، گفت: وزارت نفت با انجام تعمیرات اساسی در پالایشگاه‌ها، خطوط لوله انتقال، ایستگاه‌های تقویت فشار و تأمین سوخت مایع اعم از نفت‌گاز و نفت‌کوره در حوزه نیروگاه‌ها، مخازن و صنایع اقداماتی را انجام داده اسـت. وی با بیان اینکه امسال به فضل الهی ۴۵۰ میلیون لیتر بیشتر از پارسال ذخیره‌سازی سوخت مایع داشته‌ایم، افزود: همچنین با توجه به تدابیر خوبی که در وزارت نفت دیده شده و هماهنگی‌های خوبی که با همکاران‌مان در وزارت نیرو صورت گرفته است، در تلاش هستیم تامین سوخت زمستانی بویژه در بخش خانگی صورت بگیرد تا با چالش گاز روبه‌رو نشـویم. به گفته وزیر نفت، در نشست دیروز گزارشـی از وضع فروش نفت، میعانات گازی و صادرات محصولات پتروشیمی ارائه شد که خوشبختانه در همه این بخش‌ها در مقایسه با پارسال رشد و توفیق خوبی داشته‌ایم. اوجی با اشاره به اینکه در زمینه سرمایه‌گذاری‌های مورد نیـاز صنایع نفت و گاز بویژه صنعت گاز کشـور برای ۸ سـال آینده به منظور افزایش تولید، حفظ و نگهداشت آن گزارشـی ارائه شـد، افزود: نمایندگان پرسش‌هایی در زمینه تأمین قیر مورد نیاز آسفالت جاده‌ها و راه‌های روستایی مطرح کردند که با توجه به نشست‌های هفته گذشته با آقای نیکزاد، نایب‌رئیس مجلس و دیگر دستگاه‌ها توفیق‌های خوبی حاصل شده است. اوجی تصریح کرد: وزارت نفت با مشخص کردن قیمت VB (وکیوم باتوم) همه حواله‌هـا را میان متقاضیان قیر توزیع کرده و این وزارتخانه به وظیفه خود در لایحه بودجه سـال ۱۴۰۰ عمل کرده است.