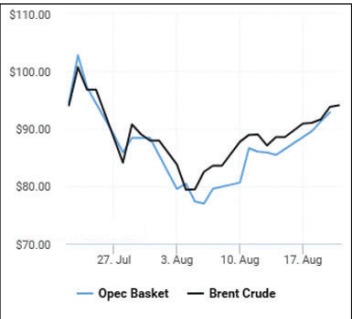


ادامه افزایش قیمت نفت در بازار جهانی



قیمت نفت در معاملات روز جمعه بازار جهانی افزایش ملامپی داشت و در مسیر ثبت دومین افزایش هفتگی خود قرار گرفت، زیرا تبعات تجا‌وز امریکایی صهیونی به ایران، همچنان عرضه از منطقه کلیدی تولید کننده نفت خاورمیانه را مختل می‌کند. به گزارش ایسنا، قیمت نفت خام برنت پس از افزایش ۲.۴ درصدی در معاملات روز پنجشنبه، چهار سنت افزایش یافت و به ۹۳ دلار و ۸۲ سنت در هر بشکه رسید. قیمت نفت خام وست تگزاس اینترمدیت امریکا پس از افزایش ۲.۳ درصدی در معاملات روز گذشته، ۶ سنت کاهش یافت و به ۸۶ دلار و ۷۸ سنت در هر بشکه رسید در طول پنج روز افزایش، نفت برنت بیش از هفت در صد و وست تگزاس اینترمدیت بیش از هشت درصد افزایش یافتند و به بالاترین حد خود از ۲۴ ژوئیه رسیدند.قیمت‌ها به دلیل نگرانی‌ها از تبعات تجا‌وز امریکایی صهیونی به ایران که به معنای ادامه کاهش عرضه از سوی تولید کنندگان بزرگ نفت مانند عربستان سعودی، عراق،امارات متحده عربی و کویت خواهد بود، افزایش یافته‌است. جی‌ووانی استانبول، تحلیلگر موسسه مالی یو‌بی‌اس گفت: «تنش‌ها در خاورمیانه همچنان بالاست و زمینه را برای اختلالات بیشتر در عرضه فراهم می‌کند. کاهش صادرات نفت از خاورمیانه بار دیگر بازار نفت را محدود می‌کند.» طبق آخرین داده‌های کشتیرانی، ترافیک کشتیرانی از طریق تنگه هرمز در روز چهارشنبه نسبت به روز قبل بدون تغییر بود. تنها ۹ کشتی از این ابراه عبور کردند که بدون کمتر از سطح قبل از جنگ‌است، پیش از جنگ تحمیلی علیه ایران محموله‌هایی معادل حدود یک پنجم مصرف جهانی از طریق این ابراه جابه‌جایی شد. جنگ همچنن به عرضه سوخت‌های پالایش شده تأثیر گذاشته و موجودی‌ها را کاهش داده‌است، به‌طوری که نفت خام کمتری در دسترس پالایشگاه‌ها قرار دارد. بر اساس گزارش روزنامه ریتزر، اطلاعات انرژی امریکاز روز چهارشنبه اعلام کرد که ذخایر سوخت قطب‌ری ایالات متحده از جمله دیزل و نفت گرمایشی، هفته گذشته برای سومین هفته متوالی کاهش یافت، با این حال، موجودی نفت خام به‌طور غیرمنتظره ۲.۴ میلیون بشکه افزایش یافت.

ادامه از صفحه اول

جنگ اقتصادی بعد از شکست نظامی

بسیاری از کشورها دیگر نمی‌خواهند تمام مبادلات خارجی خود را به یک شبکه مالی وابسته کنند. بنابراین، تحریم‌های جدید می‌تواند ناخواسته به شتاب‌دهنده «چندقطبی شدن اقتصاد جهان» تبدیل شود. البته این روند به معنای پایان هژمونی دلار نیست، اما می‌تواند به تدریج آن در برخی مبادلات بکاهد.
■ **۱۰۰ آ‌ب‌ا‌م‌ع‌م‌ل‌ی‌ا‌ت اقتصادی ترامپ موفق خواهد شد؛** باید به این پرسش پاسخ مشروط داد. اگر هدف امریکا افزایش هزینه‌های اقتصادی ایران باشد، احتمالاً این عملیات می‌تواند موفقیت قابل توجهی داشته باشد. اگر هدف کاهش درآمد‌های نفتی و محدود کردن دسترسی ایران به شبکه مالی بین‌المللی باشد، موفقیت نیز به احتمال است، هر چند نه مطلق. اما اگر هدف نهایی وادار کردن ایران به تغییر رفتار راهبردی یا پذیرش توافق مطلوب واشنگتن باشد، مساله بسیار پیچیده‌تر، زیرا موفقیت تحریم به سه متغیر بستگی دارد: «فرضیت تحمل ایران»، «میزان همکاری کشورهای ثالث» و «هزینه‌ای که اقتصاد جهانی حاضر است، برای اجرای سیاست امریکا بپردازد». در این میان، چین، کشورهای خلیج فارس، ایران، عراق، هند و شبکه‌های تجاری آسیایی نقش تعیین‌کننده‌ای خواهند داشت.

■ **ا‌ت‌ت‌ح‌ر‌ی‌م ایران به جنگ بر سر شبکه‌ها** آنچه اکنون در حال شکل‌گیری است، تنها «تحریم بیشتر» نیست، بلکه نوعی است از «جنگ اقتصادی شبکه‌ای». امریکا می‌کوشد ایران را از شبکه مالی، انرژی و حمل‌ونقل جهانی دور تر کند و هم‌زمان هزینه همکاری دیگران با ایران را افزایش دهد. ایران نیز تلاش خواهد کرد شبکه‌های جایگزین خود را گسترش دهد. در چنین شرایطی، برنده الزاماً کشوری نیست که بیشترین تحریم را وضع می‌کند یا بیشترین تحریم را تحمل می‌کند، بلکه کشوری است که بتواند شبکه اقتصادی مقاومت‌تر، متنوع‌تر و کم‌هزینه‌تر را ایجاد کند. از این نگاه، عملیات اقتصادی جدید ترامپ را می‌توان تنها یک اقدام مهارتی دیدگان با ایران را معمار اقتصاد جهانی در حال گذار از نظم تک‌مرکزی به نظم چندمرکزی دانست. امریکا هنوز از قدرتمندترین اهرم‌های مالی جهان برخوردار است؛ اما ایران نیز دیگر ایران پیش از تحریم‌های تازه دهه اخیر نیست. تهران تجربه، شبکه و سازوکارهای سازگاری انباشته‌ای در اختیار دارد. مساله نهایی بنابرین چنین صورت‌بندی می‌شود: آیا فشار اقتصادی جدید می‌تواند ظرفیت اقتصادی ایران را بشکند یا تنها آن را به سمت یک اقتصاد بسته‌تر، غیررسمی‌تر و شرقی‌تر سوق خواهد داد؟ پاسخ این پرسش بیش از آنکه در تعداد تحریم‌های جدید امریکا نهفته باشد، به کیفیت حکمرانی اقتصادی ایران، میزان انسجام شرکای خارجی و توان تهران برای تبدیل «اقتصاد تحریم» به «اقتصاد تاب‌آور» و رقابت‌پذیر» بستگی دارد. برانجام، خطر اصلی برای ایران نه تحریم به‌تنهایی، بلکه ترکیب تحریم خارجی با ناآرامی‌های داخلی است. گزاره‌ای که دولت چهاردهم به دنبال رفع و بهبود آن است و فرصت اصلی نیز نه در انکار اثر تحریم، بلکه در تبدیل فشار خارجی به محرکی برای اصلاح ساختار اقتصادی، تنوع‌بخشی به روابط خارجی و بازتعریف جایگاه ایران در شبکه‌های نوظهور اقتصاد جهانی قرار دارد.

نفت و انرژی

معاون اسبق سازمان برنامه و بودجه:

انرژی ارزان مزیت ایران است؛ نه یک ایراد

معاون اسبق سازمان برنامه و بودجه گفت: باید ساختارهای اجرایی و مدیریتی کشور را به نحوی طراحی کنیم که بتوانند این شرایط را برای چند سال مدیریت کنند و در این میان، تثبیت وضعیت مردم، اشتغال، فعالیت صنایع و جلوگیری از اختلال در زندگی مردم اهمیت زیادی دارد.

به گزارش ایسنا، محمدرضا واعظ مهدوی اظهار کرد: ما در یک جنگ ظالمانه قرار داریم و تهاجم همه‌جانبه‌ای از سوی دو قدرت بزرگ اتمی به کشور ما صورت گرفته است. در این شرایط، بسیار مهم است که مدیریت و ساختارهای اجرایی کشور را به نحوی طراحی کنیم که در برابر این شرایط منطفق باشند.

وی افزود: در میان مدت بعید است وضعیت به شکلی باشد که بتوان گفت شکست خورده‌ایم یا پیروز شده‌ایم. از نظر فیزیکی پیروزی یا ماست، اما از نظر روانی طرف مقابل زیر بار آن نمی‌رود. بنابراین باید مدیریت‌هایمان را به شکلی سازمان دهیم که بتواند این شرایط را برای یک دوره چندساله، چهار ساله، پنج ساله و کمتر یا بیشتر، تحمل و مدیریت کند.

معاون اسبق سازمان برنامه و بودجه ادامه داد: در چنین شرایطی، تثبیت وضعیت مردم، تثبیت اشتغال و فعال ماندن صنایع به نحوی که بتوانند کار خود را ادامه دهند و ساختار زندگی توده‌های مردم مختل نشود، بسیار اهمیت دارد.

واعظ مهدوی با اشاره به برخی دستاوردهای سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی در حوزه رفاه اجتماعی گفت: انقلاب اسلامی با شعارها و مفاهیم بالایی به پیروزی رسید و از ابتدای پیروزی، نهادهای مختلفی برای بهبود رفاه اجتماعی در کشور شکل گرفت. جهاد سازندگی، حساب ۱۰۰ امام و کمیته‌های ایجاد شدند و ساختار شبکه بهداشت و درمان کشور نیز شکل گرفت. وی افزود: مدارس شبانه‌روزی سازمان پیدا کردند و ظرفیت‌های اجتماعی رشد و گسترش یافت. در برخی از این محورها به دستاوردهای ارزنده‌ای رسیدیم، در حوزه بهداشت و درمان دستاوردهای ما بسیار ارزنده است و در حوزه آموزش عمومی و شاخص توسعه انسانی نیز دستاوردهای قابل توجهی داشته‌ایم، اما متأسفانه به محض اینکه به یک دست‌سازد و موفقیت می‌رسیم، می‌خواهیم آن را خراب کنیم.

واعظ مهدوی با اشاره به موضوع فقر انرژی اظهار کرد: یکی از دستاوردهای مهم کشور در سال‌های بعد از پیروزی انقلاب، موضوعی است که امروزه بسیاری از کشورها در آن مشکل دارند و آن «فقر انرژی» است.

وی گفت: در انگلستان گزارش‌ها و مطالعات متعددی درباره آثار فقر انرژی منتشر شده است. مطالعات برخی محققان نشان داده‌کنی که در کو‌دی دچار فقر انرژی هستند، یعنی در زمستان‌های سرد آسیب می‌بینند، در بزرگسالی جرم بیشتری انجام می‌دهند، حضور بیشتری در زندان‌ها دارند و آن «فقر انرژی» است.

وی افزود: اگر چه قیمت‌ها در سال ۱۳۹۰ با حذف یارانه‌های انرژی به‌شدت افزایش پیدا کرد، اما در بررسی‌هایی که در سال‌های ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و اعلام می‌کنند از هزینه‌های انرژی متأثر هستند و پول زیادی بابت انرژی پرداخت می‌کنند، در معرض فقر انرژی قرار دارند. در تعریف دوم، کسانی که بیش از ۱۰ درصد هزینه خانوار خود را برای مصارف انرژی پرداخت می‌کنند، در معرض فقر انرژی هستند و در تعریف سوم نیز برخی هزینه‌های انرژی باعث می‌شود خانوار از

محققان بررسی کردند

پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.
پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.
پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.
پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.
پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.

با این حال، مساله فقط تولید هیدروژن نیست، بلکه ذخیره‌سازی آن نیز یک چالش اساسی به‌شمار می‌رود. هیدروژن با وجود آنکه از نظر وزنی انرژی بسیار بالایی دارد، از نظر حجمی چگالی انرژی پایینی دارد؛ به زبان ساده برای نگهداری مقدار قابل توجهی از آن باید شرایط ویژه‌ای فراهم شود. مایع کردن هیدروژن هزینه‌بر است و نگهداری آن در این حالت نیز به فناوری‌های خاص نیاز دارد. از طرف دیگر، ویژگی‌هایی مانند اندازه بسیار کوچک مولکول، نفوذپذیری بالا، وزن مولکولی کم و

برای مقابله با افزایش قیمت

امریکا با فروش بنزین زمستانی موافقت کرد

مخلوط با ۱۰ درصد اتانول را مجاز می‌کند و استفاده از مخلوط سوختی را که نسبت به فرمولاسیون‌های تابستانی، آلانیدی کمی بیشتری دارد، امکان‌پذیر می‌سازد. دولت امریکا اعلام کرد که این اقدام با پایان دادن زودهنگام به الزامات بنزین تابستانی، عرضه بنزین داخلی را صدها هزار بشکه در روز افزایش می‌دهد.
لی‌دن، مدیر سازمان حفاظت محیط زیست امریکا، در اجزاه می‌دهد تا زودتر به بنزین‌های زمستانی روی آورده شود. ژانسن حفاظت از محیط زیست اعلام کرد که الزامات معمول بنزین تابستانی را کاهش خواهد داد و این تغییر را که معمولاً اواسط سپتامبر اعمال می‌شد، به ا‌ول سپتامبر منتقل می‌کند. این تغییر، فروش بنزین

نفت و انرژی

معاون اسبق سازمان برنامه و بودجه:

انرژی ارزان مزیت ایران است؛ نه یک ایراد



میان ۶۰ درصد درآمدی خارج شود. وی افزود: بنابراین، دو شاخص بر اساس درآمد و یک شاخص نیز بر اساس احساس فقر وجود دارد. در تعریف دوم که راحت‌تر است، خانوارهایی که بیش از ۱۰ درصد هزینه‌های خود را بابت انرژی پرداخت می‌کنند، در معرض فقر انرژی قرار دارند.

واعظ مهدوی با اشاره به وضعیت فقر انرژی در کشورهای مختلف گفت: در انگلستان، کانادا و بسیاری از کشورهای دیگر جمعیت قابل توجهی در معرض فقر انرژی قرار دارند. در سال‌های مختلف، بیش از ۶۰۰ هزار خانوار در انگلستان در معرض فقر انرژی بوده‌اند و حدود دو میلیون کودک نیز با این مساله مواجه بوده‌اند.

وی ادامه داد: مطالعاتی که در ایران انجام شده و همچنین نشان می‌دهد که در ایران تقریباً فقر انرژی وجود ندارد، در استان کرمان حدود ۱۱ درصد و در استان سیستان و بلوچستان حدود ۹ درصد هزینه خانوار بابت انرژی پرداخت می‌شود. معاون اسبق سازمان برنامه و بودجه با اشاره به توسعه شبکه برق و گاز در کشور گفت: تقریباً پوشش برق در کشور ما ص‌درصد شده و برق‌سانی روستاها و دسترسی به برق در همه روستاها و مناطق روستا فراهم شده است. همچنین در هیچ جای دنیا شبکه گازسانی مانند ایران شکل نگرفته و روستایان، اقشار کم‌برخوردار و مردم نقاط مختلف کشور به گاز دسترسی دارند.

وی افزود: اگر چه قیمت‌ها در سال ۱۳۹۰ با حذف یارانه‌های انرژی به‌شدت افزایش پیدا کرد، اما در بررسی‌هایی که در سال‌های ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و اعلام می‌کنند از هزینه‌های انرژی متأثر هستند و پول زیادی بابت انرژی پرداخت می‌کنند، در معرض فقر انرژی قرار دارند. در تعریف دوم، کسانی که بیش از ۱۰ درصد هزینه خانوار خود را برای مصارف انرژی پرداخت می‌کنند، در معرض فقر انرژی هستند و در تعریف سوم نیز برخی هزینه‌های انرژی باعث می‌شود خانوار از

روش‌های «ذخیره‌سازی هیدروژن» برای انرژی آینده

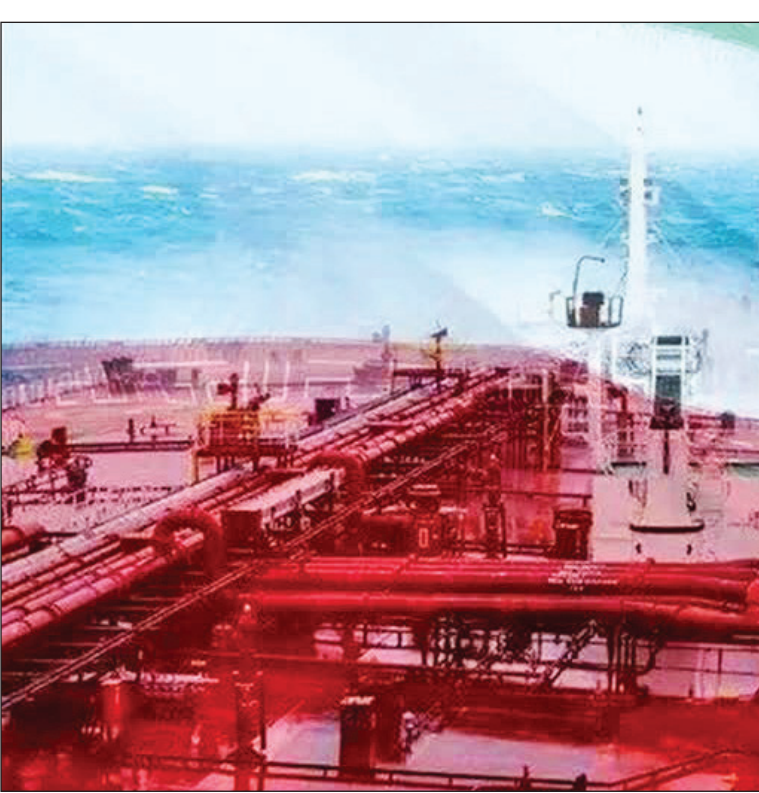
پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.
پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.
پژوهشگران ایرانی در مطالعه‌ای جدید، اهمیت ذخیره‌سازی هیدروژن را در زنجیره انرژی پاک بررسی کرده‌اند؛ موضوعی که از تولید و انتقال انرژی تا مصرف نهایی، می‌تواند بر شکل‌گیری زیرساخت‌های آینده جهان اثر گذار باشد.

نقشه‌ای کلی از روش‌های ذخیره‌سازی هیدروژن و منابع پیش روی آن ترسیم کند. یافته‌های این بررسی نشان می‌دهند هیدروژن می‌تواند در کربن‌دایی از سیستم انرژی جهانی نقشی اساسی داشته باشد و در بخش‌هایی مانند صنعت، تولید برق، حمل‌ونقل و گرمایش به جایگزینی سوخت‌های فسیلی کمک کند. اما برای تحقق این هدف، فقط ازان تر شدن تولید هیدروژن کافی نیست و باید زیرساخت‌های مناسب برای ذخیره‌سازی، انتقال و توزیع آن نیز شکل بگیرد. بر اساس این پژوهش، ذخیره‌سازی هیدروژن به‌طور کلی در دو دسته اصلی قرار می‌گیرد: روش‌های فیزیکی و روش‌های مبتنی بر مواد. در روش‌های فیزیکی، هیدروژن به‌صورت گاز فشرده، مایع یا فوق بحرانی نگهداری می‌شود. در مقابل، در روش‌های مبتنی بر مواد، هیدروژن با کمک موادی مانند حامل‌های آلی مایع، هیدریدهای فلزی یا برخی سوخت‌های توان‌زا ذخیره می‌شود. همچنین ذخیره‌سازی زیرزمینی هیدروژن نیز به عنوان یک گزینه امیدوارکننده مطرح شده است، هر چند تجربه عملی در این زمینه هنوز محدود است. این بررسی همچنین تأکید می‌کند که در کنار ظرفیت بالای هیدروژن برای پشتیبانی از انرژی‌های تجدیدپذیر، چالش‌های مهمی مانند ایمنی، پهنه‌های زیرساخت‌ها و مدیریت هزینه‌ها همچنان پابرجاست. مجریان این تحقیق می‌گویند هنوز یک شکل واحد از هیدروژن نتوانسته است که زنجیره ارزش آن غلبه کند، دلیل این موضوع آن است که نیازها بسیار متفاوت‌اند؛ مقدار ذخیره‌سازی، مدت نگهداری، فاصله حمل‌ونقل، حجم انتقال و تنوع مصرف نهایی، همگی بر انتخاب روش مناسب اثر می‌گذارند. به همین علت، ممکن است برای کاربردهای مختلف، زیرساخت‌های متفاوتی لازم باشد. برای مثال، در برخی موارد هیدروژن خالص

تعاون

معاون اسبق سازمان برنامه و بودجه:

انرژی ارزان مزیت ایران است؛ نه یک ایراد



نادرستی است. این اقدامات در واقع دردی از جیب مردم و نشان‌دهنده ضعف توان مدیریت، برنامه‌ریزی و بودجه است.

وی تأکید کرد: نباید دستاوردی را که در کشور در زمینه نوبد فقر انرژی و رفاه مردم شدن رفاه انرژی ایجاد شده، فدای کسری بودجه کنیم.

معاون اسبق سازمان برنامه و بودجه با اشاره به نحوه انعکاس افزایش قیمت انرژی در افکار عمومی گفت: در گزارش‌هایی که در تلویزیون آرایه‌ای شود، گفته نمی‌شود که می‌خواهیم این پول را برای کسری بودجه افزایش دهیم، بلکه گفته می‌شود این پول متعلق به خانوارهاست، بنابراین، افزایش هزینه‌ها لزوماً به معنای تأمین کسری بودجه نیست.

وی افزود: اخیراً در جلسه‌ای، یکی از مسوولان می‌گفت با سازمان برنامه در باره ۱۴ میلیارد دلار اختلاف نظر داشته است. ما گفتیم این ۱۴ میلیارد دلار باید از ابتدا انتهای محل خرج‌های یک درآمد‌های گمرکی نیز نباید باشد و از محل فروش ارز، خلاف و آسیب است. درآم‌هایی از محل خرج‌های یک درآمد‌های گمرکی نیز نباید باشد و از محل فروش ارز، خلاف و آسیب است. درآم‌هایی از محل خرج‌های یک درآمد‌های گمرکی نیز نباید باشد و از محل فروش ارز، خلاف و آسیب است.

این کارشناس اقتصادی ادامه داد: جرایم برای بازدارندگی است، نه برای درآمد دولت. کسب درآمد از محل جرایم، درآمد مشرّع دولت‌ها، در آمد مالیاتی است. کسب درآمد از محل فروش ارز، خلاف و آسیب است. درآم‌هایی از محل خرج‌های یک درآمد‌های گمرکی نیز نباید باشد و از محل فروش ارز، خلاف و آسیب است. درآم‌هایی از محل خرج‌های یک درآمد‌های گمرکی نیز نباید باشد و از محل فروش ارز، خلاف و آسیب است. درآم‌هایی از محل خرج‌های یک درآمد‌های گمرکی نیز نباید باشد و از محل فروش ارز، خلاف و آسیب است.

این کارشناس اقتصادی ادامه داد: متأسفانه همیشه اینگونه به دولت‌ها گفته می‌شود که این منابع را ه‌دفعند و جابه‌جا می‌کنیم و پول را بابت بارانه، کالا و بهبود شرایط زندگی پرداخت خواهیم کرد، اما عملاً این مسیر درست و قابل قبول نیست. وی گفت: برنامه‌نشان می‌دهد هر رابلی که دولت از محل افزایش نرخ ارز یا افزایش قیمت‌ها درآمد کسب می‌کند، می‌تواند به پیدایش کسری با ضرب ۳.۲ تا ۵.۳ برابر منجر شود. بنابراین، این روش حافظ بحران ایجاد می‌کنند و بحران را ناپایدار می‌سازند.

واعظ مهدوی در پایان پیشنهاد کرد: باید نبود فقر انرژی در کشور و رفاه بودن رفاه انرژی را یک دستاورد ارزنده تلقی کنیم و اجازه ندهیم این دستاورد به دلیل کسری بودجه یا سیاست‌های نادرست از بین برود.

به‌صورت گازی یا مایع ترجیح داده می‌شود، به‌ویژه وقتی سامانه‌هایی مانند سلول‌های سوختی در میان باشد، زیرا این سامانه‌ها به آلودگی‌های گازی بسیار حساس هستند. همچنین در انتقال حجم زیاد هیدروژن گازی در مسافت‌های طولانی، خط لوله می‌تواند از نظر اقتصادی مناسب‌ترین گزینه باشد، هر چند ساخت آن سرمایه‌گذاری اولیه بالایی می‌خواهد. این پژوهش همچنین توضیح می‌دهد که برای ذخیره‌سازی میان‌مدت و بلندمدت، فناوری‌های مبتنی بر مواد می‌توانند به دلیل چگالی حجمی بیشتر، پایداری شیمیایی بهتر و ایمنی بالاتر، گزینه‌های مطلوب‌تری باشند. در صورتی که مشکل آزادسازی انرژی بر هیدروژن باشد، روش‌های فیزیکی، هیدروژن به‌طور کلی در دو دسته اصلی قرار می‌گیرد: روش‌های فیزیکی و روش‌های مبتنی بر مواد. در روش‌های فیزیکی، هیدروژن به‌صورت گاز فشرده، مایع یا فوق بحرانی نگهداری می‌شود. در مقابل، در روش‌های مبتنی بر مواد، هیدروژن با کمک موادی مانند حامل‌های آلی مایع، هیدریدهای فلزی یا برخی سوخت‌های توان‌زا ذخیره می‌شود. همچنین ذخیره‌سازی زیرزمینی هیدروژن نیز به عنوان یک گزینه امیدوارکننده مطرح شده است، هر چند تجربه عملی در این زمینه هنوز محدود است. این بررسی همچنین تأکید می‌کند که در کنار ظرفیت بالای هیدروژن برای پشتیبانی از انرژی‌های تجدیدپذیر، چالش‌های مهمی مانند ایمنی، پهنه‌های زیرساخت‌ها و مدیریت هزینه‌ها همچنان پابرجاست. مجریان این تحقیق می‌گویند هنوز یک شکل واحد از هیدروژن نتوانسته است که زنجیره ارزش آن غلبه کند، دلیل این موضوع آن است که نیازها بسیار متفاوت‌اند؛ مقدار ذخیره‌سازی، مدت نگهداری، فاصله حمل‌ونقل، حجم انتقال و تنوع مصرف نهایی، همگی بر انتخاب روش مناسب اثر می‌گذارند. به همین علت، ممکن است برای کاربردهای مختلف، زیرساخت‌های متفاوتی لازم باشد. برای مثال، در برخی موارد هیدروژن خالص

واکنش ایالت‌ها به تغییر سیاست‌ها در متفاوت باشد، زیرا برای ایالت‌ها الزامات بنزین خود را حفظ می‌کنند. طبق اعلام انجمن اتومبیل امریکا (AAA)، میانگین قیمت بنزین در امریکا از اواسط ژوئیه، از ۴ دلار در هر گالن فراتر رفته است. قیمت‌ها حدود یک دلار، در هر گالن بالاتر از زمان شروع جنگ علیه ایران و بالاترین قیمتی است که رانندگان امریکایی این‌ها را اخیراً پرداخت کرده‌اند. وزارت انرژی امریکا پیش‌بینی می‌کند که قیمت‌ها تا پایان سال بالابقی بمانند و اخیراً چشم‌انداز ماهانه خود را افزایش داده است، زیرا امریکا و ایران به توافقی برای پایان دادن به وگیری و بازگشایی

واکنش ایالت‌ها به تغییر سیاست‌ها در متفاوت باشد، زیرا برای ایالت‌ها الزامات بنزین خود را حفظ می‌کنند. طبق اعلام انجمن اتومبیل امریکا (AAA)، میانگین قیمت بنزین در امریکا از اواسط ژوئیه، از ۴ دلار در هر گالن فراتر رفته است. قیمت‌ها حدود یک دلار، در هر گالن بالاتر از زمان شروع جنگ علیه ایران و بالاترین قیمتی است که رانندگان امریکایی این‌ها را اخیراً پرداخت کرده‌اند. وزارت انرژی امریکا پیش‌بینی می‌کند که قیمت‌ها تا پایان سال بالابقی بمانند و اخیراً چشم‌انداز ماهانه خود را افزایش داده است، زیرا امریکا و ایران به توافقی برای پایان دادن به وگیری و بازگشایی

ب‌ترین در مسیر تصمیم جدید

سازبوه‌های روی میز دولت چیست؟

با تداوم فاصله میان تولید و مصرف بنزین و ثبت میانگین مصرف روزانه بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر در اواسط مرداد، دولت در حال بررسی راهکارهای مدیریت مصرف و توزیع سوخت است و در این باره سه مدل مطرح شده اما هنوز تصمیم نهایی درباره هیچ‌یک از آنها اتخاذ نشده است. به گزارش ایسنا، ناترازی بنزین طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت پالایش و پخش کشور تبدیل شده است؛ موضوعی که با وجود صرف هزینه‌های گسترده برای افزایش تولید و بهبود کیفیت سوخت، به دلیل مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، مدیریتی و زیرساختی، عمیق‌تر شده‌است. بررسی روند مصرف بنزین در کشور نشان می‌دهد فاصله میان تولید و تقاضا صرفاً یک مساله تولیدی نیست، بلکه ریشه‌در مجموعه‌ای از سیاست‌های اجرایی و ساختاری دارد. شکست توسعه حمل‌ونقل عمومی، تداوم قاچاق سوخت، ناآرامی برخی سازوکارهای ترافیکی و فرسودگی گسترده ناوگان، از مهم‌ترین عوامل هستند که به افزایش مصرف بنزین و تشدید ناترازی دامن زده‌اند. اواخر پاییز سال گذشته، با تصویب هیات وزیران مقرر شد نرخ بنزین در جایگاه‌ها برای استفاده از کارت‌اضطراری و مصرف‌مادرابر ۱۶۰ لیتر سهمیه‌ای، از نیمه آذرماه به ۵۰۰۰ تومان افزایش یابد. بر اساس این مصوبه، استفاده از سهمیه اول و دوم بنزین تنها با کارت سوخت شخصی امکان‌پذیر بود و وزارت نفت نیز موظف شد نرخ سهم بنزین جایگاه‌ها را به‌صورت فصلی اعلام کند. با گذشت چندین ماه از اجرای این طرح، بار دیگر زمزمه‌هایی درباره اتخاذ تصمیم‌های جدید در حوزه بنزین به گوش رسید. مسوولان تأکید دارند که مدیریت مصرف بنزین نیازمند تدوین راهبردهای جدید است، چراکه دولت این فرآورد را با قیمتی پایین‌تر از هزینه واقعی در اختیار مردم قرار می‌دهد و برای آن بارانه‌ای تخصصی می‌یابد. از این رو، برای ایجاد توازن میان تولید و مصرف، اتخاذ راهکارهای جدید اجتناب‌ناپذیر است. اما،‌ها نشان می‌دهد مجموع مصرف بنزین در فاصله ۱۲ تا ۱۶ تان مردادماه به حدود ۶۶۸ میلیون لیتر رسیده‌است، آمارى که تصویر روشنی از وضعیت تقاضا در شبکه توزیع سوخت کشور آرایه می‌دهد. در روز ۱۲ مرداد، مصرف بنزین به ۱۴۰ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید که بالاترین رقم در این سازه زمانی بود. روز ۱۳ مرداد، میزان تقاضا با اندکی کاهش به ۱۳۱ میلیون و ۹۰۰ هزار لیتر رسید، اما در ۱۴ مرداد بار دیگر افزایش یافت و به ۱۴۷ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید. همچنین مصرف بنزین در روز ۱۵ مرداد ۱۳۵ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر گزارش شد و در نهایت، در روز ۱۶ مرداد، با کاهش به ۱۲۲ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر رسید. بر این اساس، میانگین مصرف روزانه بنزین در این پنج روز بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر بوده‌است. دامنه‌نوسان مصرف بنزین ۱۸ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر گزارش شده و بیشترین میزان مصرف به روز ۱۲ مرداد و کمترین میزان به روز ۱۶ مرداد اختصاص داشته‌است. در چنین شرایطی، دولت برای تصحیح مصرف بررسی دارد. به گفته رییس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، در روش نخست قیمت بنزین تغییر نمی‌کند، اما بنزین تنها تا سقف تولید روزانه، یعنی ۱۲۱ میلیون لیتر، در جایگاه‌ها توزیع می‌شود و پس از پایان این میزان، ناآل‌ها خاموش خواهند شد. در روش دوم، ۱۲۱ میلیون لیتر بنزین تولیدی در روزهای ۱۷ مرداد و ۱۸ میلیون تقسیم می‌شود و افرادی که بیش از سهمیه خود نیاز داشته باشند، باید بنزین مورد نیازشان را با نرخ آزاد خریداری کنند. این روش تا حدودی مشابه طرحی است که قرار بود در مرداد اجرا شود.

رویداد

ب‌ترین در مسیر تصمیم جدید

سازبوه‌های روی میز دولت چیست؟

با تداوم فاصله میان تولید و مصرف بنزین و ثبت میانگین مصرف روزانه بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر در اواسط مرداد، دولت در حال بررسی راهکارهای مدیریت مصرف و توزیع سوخت است و در این باره سه مدل مطرح شده اما هنوز تصمیم نهایی درباره هیچ‌یک از آنها اتخاذ نشده است. به گزارش ایسنا، ناترازی بنزین طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت پالایش و پخش کشور تبدیل شده است؛ موضوعی که با وجود صرف هزینه‌های گسترده برای افزایش تولید و بهبود کیفیت سوخت، به دلیل مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، مدیریتی و زیرساختی، عمیق‌تر شده‌است. بررسی روند مصرف بنزین در کشور نشان می‌دهد فاصله میان تولید و تقاضا صرفاً یک مساله تولیدی نیست، بلکه ریشه‌در مجموعه‌ای از سیاست‌های اجرایی و ساختاری دارد. شکست توسعه حمل‌ونقل عمومی، تداوم قاچاق سوخت، ناآرامی برخی سازوکارهای ترافیکی و فرسودگی گسترده ناوگان، از مهم‌ترین عوامل هستند که به افزایش مصرف بنزین و تشدید ناترازی دامن زده‌اند. اواخر پاییز سال گذشته، با تصویب هیات وزیران مقرر شد نرخ بنزین در جایگاه‌ها برای استفاده از کارت‌اضطراری و مصرف‌مادرابر ۱۶۰ لیتر سهمیه‌ای، از نیمه آذرماه به ۵۰۰۰ تومان افزایش یابد. بر اساس این مصوبه، استفاده از سهمیه اول و دوم بنزین تنها با کارت سوخت شخصی امکان‌پذیر بود و وزارت نفت نیز موظف شد نرخ سهم بنزین جایگاه‌ها را به‌صورت فصلی اعلام کند. با گذشت چندین ماه از اجرای این طرح، بار دیگر زمزمه‌هایی درباره اتخاذ تصمیم‌های جدید در حوزه بنزین به گوش رسید. مسوولان تأکید دارند که مدیریت مصرف بنزین نیازمند تدوین راهبردهای جدید است، چراکه دولت این فرآورد را با قیمتی پایین‌تر از هزینه واقعی در اختیار مردم قرار می‌دهد و برای آن بارانه‌ای تخصصی می‌یابد. از این رو، برای ایجاد توازن میان تولید و مصرف، اتخاذ راهکارهای جدید اجتناب‌ناپذیر است. اما،‌ها نشان می‌دهد مجموع مصرف بنزین در فاصله ۱۲ تا ۱۶ تان مردادماه به حدود ۶۶۸ میلیون لیتر رسیده‌است، آمارى که تصویر روشنی از وضعیت تقاضا در شبکه توزیع سوخت کشور آرایه می‌دهد. در روز ۱۲ مرداد، مصرف بنزین به ۱۴۰ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید که بالاترین رقم در این سازه زمانی بود. روز ۱۳ مرداد، میزان تقاضا با اندکی کاهش به ۱۳۱ میلیون و ۹۰۰ هزار لیتر رسید، اما در ۱۴ مرداد بار دیگر افزایش یافت و به ۱۴۷ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید. همچنین مصرف بنزین در روز ۱۵ مرداد ۱۳۵ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر گزارش شد و در نهایت، در روز ۱۶ مرداد، با کاهش به ۱۲۲ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر رسید. بر این اساس، میانگین مصرف روزانه بنزین در این پنج روز بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر بوده‌است. دامنه‌نوسان مصرف بنزین ۱۸ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر گزارش شده و بیشترین میزان مصرف به روز ۱۲ مرداد و کمترین میزان به روز ۱۶ مرداد اختصاص داشته‌است. در چنین شرایطی، دولت برای تصحیح مصرف بررسی دارد. به گفته رییس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، در روش نخست قیمت بنزین تغییر نمی‌کند، اما بنزین تنها تا سقف تولید روزانه، یعنی ۱۲۱ میلیون لیتر، در جایگاه‌ها توزیع می‌شود و پس از پایان این میزان، ناآل‌ها خاموش خواهند شد. در روش دوم، ۱۲۱ میلیون لیتر بنزین تولیدی در روزهای ۱۷ مرداد و ۱۸ میلیون تقسیم می‌شود و افرادی که بیش از سهمیه خود نیاز داشته باشند، باید بنزین مورد نیازشان را با نرخ آزاد خریداری کنند. این روش تا حدودی مشابه طرحی است که قرار بود در مرداد اجرا شود.

رویداد

ب‌ترین در مسیر تصمیم جدید

سازبوه‌های روی میز دولت چیست؟

با تداوم فاصله میان تولید و مصرف بنزین و ثبت میانگین مصرف روزانه بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر در اواسط مرداد، دولت در حال بررسی راهکارهای مدیریت مصرف و توزیع سوخت است و در این باره سه مدل مطرح شده اما هنوز تصمیم نهایی درباره هیچ‌یک از آنها اتخاذ نشده است. به گزارش ایسنا، ناترازی بنزین طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت پالایش و پخش کشور تبدیل شده است؛ موضوعی که با وجود صرف هزینه‌های گسترده برای افزایش تولید و بهبود کیفیت سوخت، به دلیل مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، مدیریتی و زیرساختی، عمیق‌تر شده‌است. بررسی روند مصرف بنزین در کشور نشان می‌دهد فاصله میان تولید و تقاضا صرفاً یک مساله تولیدی نیست، بلکه ریشه‌در مجموعه‌ای از سیاست‌های اجرایی و ساختاری دارد. شکست توسعه حمل‌ونقل عمومی، تداوم قاچاق سوخت، ناآرامی برخی سازوکارهای ترافیکی و فرسودگی گسترده ناوگان، از مهم‌ترین عوامل هستند که به افزایش مصرف بنزین و تشدید ناترازی دامن زده‌اند. اواخر پاییز سال گذشته، با تصویب هیات وزیران مقرر شد نرخ بنزین در جایگاه‌ها برای استفاده از کارت‌اضطراری و مصرف‌مادرابر ۱۶۰ لیتر سهمیه‌ای، از نیمه آذرماه به ۵۰۰۰ تومان افزایش یابد. بر اساس این مصوبه، استفاده از سهمیه اول و دوم بنزین تنها با کارت سوخت شخصی امکان‌پذیر بود و وزارت نفت نیز موظف شد نرخ سهم بنزین جایگاه‌ها را به‌صورت فصلی اعلام کند. با گذشت چندین ماه از اجرای این طرح، بار دیگر زمزمه‌هایی درباره اتخاذ تصمیم‌های جدید در حوزه بنزین به گوش رسید. مسوولان تأکید دارند که مدیریت مصرف بنزین نیازمند تدوین راهبردهای جدید است، چراکه دولت این فرآورد را با قیمتی پایین‌تر از هزینه واقعی در اختیار مردم قرار می‌دهد و برای آن بارانه‌ای تخصصی می‌یابد. از این رو، برای ایجاد توازن میان تولید و مصرف، اتخاذ راهکارهای جدید اجتناب‌ناپذیر است. اما،‌ها نشان می‌دهد مجموع مصرف بنزین در فاصله ۱۲ تا ۱۶ تان مردادماه به حدود ۶۶۸ میلیون لیتر رسیده‌است، آمارى که تصویر روشنی از وضعیت تقاضا در شبکه توزیع سوخت کشور آرایه می‌دهد. در روز ۱۲ مرداد، مصرف بنزین به ۱۴۰ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید که بالاترین رقم در این سازه زمانی بود. روز ۱۳ مرداد، میزان تقاضا با اندکی کاهش به ۱۳۱ میلیون و ۹۰۰ هزار لیتر رسید، اما در ۱۴ مرداد بار دیگر افزایش یافت و به ۱۴۷ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید. همچنین مصرف بنزین در روز ۱۵ مرداد ۱۳۵ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر گزارش شد و در نهایت، در روز ۱۶ مرداد، با کاهش به ۱۲۲ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر رسید. بر این اساس، میانگین مصرف روزانه بنزین در این پنج روز بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر بوده‌است. دامنه‌نوسان مصرف بنزین ۱۸ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر گزارش شده و بیشترین میزان مصرف به روز ۱۲ مرداد و کمترین میزان به روز ۱۶ مرداد اختصاص داشته‌است. در چنین شرایطی، دولت برای تصحیح مصرف بررسی دارد. به گفته رییس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، در روش نخست قیمت بنزین تغییر نمی‌کند، اما بنزین تنها تا سقف تولید روزانه، یعنی ۱۲۱ میلیون لیتر، در جایگاه‌ها توزیع می‌شود و پس از پایان این میزان، ناآل‌ها خاموش خواهند شد. در روش دوم، ۱۲۱ میلیون لیتر بنزین تولیدی در روزهای ۱۷ مرداد و ۱۸ میلیون تقسیم می‌شود و افرادی که بیش از سهمیه خود نیاز داشته باشند، باید بنزین مورد نیازشان را با نرخ آزاد خریداری کنند. این روش تا حدودی مشابه طرحی است که قرار بود در مرداد اجرا شود.

رویداد

ب‌ترین در مسیر تصمیم جدید

سازبوه‌های روی میز دولت چیست؟

با تداوم فاصله میان تولید و مصرف بنزین و ثبت میانگین مصرف روزانه بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر در اواسط مرداد، دولت در حال بررسی راهکارهای مدیریت مصرف و توزیع سوخت است و در این باره سه مدل مطرح شده اما هنوز تصمیم نهایی درباره هیچ‌یک از آنها اتخاذ نشده است. به گزارش ایسنا، ناترازی بنزین طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت پالایش و پخش کشور تبدیل شده است؛ موضوعی که با وجود صرف هزینه‌های گسترده برای افزایش تولید و بهبود کیفیت سوخت، به دلیل مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، مدیریتی و زیرساختی، عمیق‌تر شده‌است. بررسی روند مصرف بنزین در کشور نشان می‌دهد فاصله میان تولید و تقاضا صرفاً یک مساله تولیدی نیست، بلکه ریشه