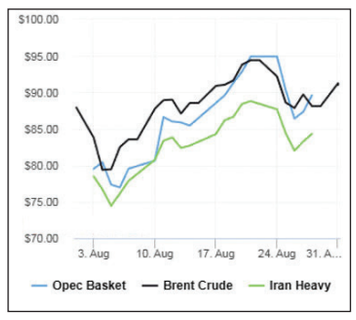
تحلیل

قیمت نفت بیش از ۲ درصد افزایش یافت



قیمت نفت در معاملات روز دوشنبه بازار جهانی، در پی تجاوز نظامی امریکا به جزیره لارک در تنگه هرمز و پاسخ دفاعی ایران، بیش از ۲ درصد افزایش یافت. به گزارش ایسنا، قیمت نفت برنت ۲ دلار و ۲۱ سنت یا ۲.۵۱ درصد افزایش یافت و به ۹۰ دلار و ۳۱ سنت در هر بشکه رسید، در حالی که نفت خام وست تگزاس اینترمدیت امریکا با یک دلار و ۸۳ سنت یا ۲.۱۹ درصد افزایش، به ۸۵ دلار و ۲۳ سنت در هر بشکه رسید. وزارت امور خارجه ایران در بیانیه‌ای درباره تجاوز نظامی ارتش تروریستی امریکا به لارک و پاسخ دفاعی ایران اعلام کرد: ارتش تروریستی امریکا در شامگاه یکشنبه ۸ شهریور ۱۴۰۵ بار دیگر با نقض حاکمیت ملی و تمامیت سرزمینی جمهوری اسلامی ایران، به بخش‌هایی از جزیره لارک حمله کرد. در واکنش به این تجاوز نظامی و طبق حق ذاتی دفاع مشروع، نیروهای مسلح مقتدر ایران اسلامی، پایگاه‌های نظامی امریکا واقع در کشور اردن را که مبدا و پشتیبان تجاوز نظامی امریکا علیه کیان ایران بود، مورد ضربات دفاعی و کوبنده خود قرار دادند. سوورو سرکار، رییس تحقیقات انرژی در بانک DBS، گفت: «ما پیش از این امیدوار بودیم که بتوانیم تا پایان سه‌ماهه سوم به مذاکرات توافق امریکا و ایران برگردیم، اما اکنون این امر بعید به نظر می‌رسد. بنابراین انتظار می‌رود قیمت نفت در محدوده ۸۵ تا ۹۵ دلار در هر بشکه باقی بماند، مگر اینکه شفافیت بیشتری در مورد وضعیت تنگه هرمز آشکار شود.» تنگه هرمز، قبل از آغاز تجاوز نظامی امریکا و رژیم صهیونیستی به ایران در ۲۸ فوریه (۹ اسفند)، مسیر ترانزیت محموله‌های نفت و گاز طبیعی معادل حدود یک پنجم مصرف جهانی سوخت‌ها بود. اما پس از آغاز این حمله غیرقانونی، عبور از آن به‌شدت کاهش یافت. داده‌های کشتیرانی روز دوشنبه نشان داد که تعداد کشتی‌های حمل کالای قابل مشاهده که در آخر هفته از تنگه هرمز عبور کردند، به پنج کشتی در روز کاهش یافته است که نشان‌دهنده احتیاط در میان شرکت‌هایی است که نسبت به حملات به کشتی‌ها محتاط هستند. عملیات تجارت دریایی بریتانیا روز یکشنبه گزارش داد که یک نفتکش هنگام عبور از تنگه در روز شنبه هدف اصابت یک پرتابه قرار گرفت.
بر اساس گزارش رویترز، نفت برنت و وست تگزاس اینترمدیت پس از کاهش بیش از چهار درصدی در هفته گذشته که اولین کاهش هفتگی آنها در سه هفته گذشته بود، در ماه آگوست کاهش اندکی را تجربه می‌کنند.

خبر

خورشیدی شدن پشت‌بام مدارس

پشت‌بام مدارس کشور قرار است از فضایی بلااستفاده به منبعی برای تولید برق و درآمد تبدیل شود؛ طرحی که در مرحله نخست ۱۲ هزار مدرسه را هدف گرفته و با احداث نیروگاه‌های خورشیدی ۵ کیلوواتی، ظرفیت حدود ۶۰ مگاوات برق تجدیدپذیر ایجاد خواهد کرد. به گزارش ایسنا، ایران با بیش از ۲۹۰۰ ساعت بهره‌مندی از آفتاب در سال، از کشورهای مستعد جهان برای تولید انرژی خورشیدی به شمار می‌رود؛ ظرفیتی که در سال‌های اخیر با توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر و اجرای طرح‌های کوچک‌مقیاس، بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. از سال ۱۳۹۵ و در پی مصوبه وزیر نیرو درباره خرید تضمینی برق تولیدی نیروگاه‌های تجدیدپذیر، عقد قرارداد خرید تضمینی برق نیروگاه‌های خورشیدی از مشترکان غیردولتی آغاز شد و با روند فرهنگ‌سازی و افزایش آگاهی عمومی، استقبال شهروندان از این طرح نیز رشد چشمگیری پیدا کرد. در همین راستا، طرح تجهیز مدارس کشور به پنل‌های خورشیدی با هدف ایجاد مدل مالی و اقتصادی برای احداث واحدهای کوچک انرژی خورشیدی در مدارس در حال اجراست؛ طرحی که علاوه بر تامین بخشی از برق مورد نیاز مدارس، آموزش، فرهنگ‌سازی و گسترش استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر را نیز دنبال می‌کند. هدف از اجرای این طرح، استفاده از ظرفیت پشت‌بام مدارس برای احداث نیروگاه‌های خورشیدی و ایجاد درآمد پایدار برای مدارس است؛ به‌گونه‌ای که مدارس بتوانند از محل فروش برق تولیدی خود، بخشی از هزینه‌های آموزشی را تامین کنند و نیاز آنها به دریافت کمک‌های مالی از خانواده‌ها کاهش یابد. به تاکید کارشناسان، ایده اصلی این طرح تبدیل پشت‌بام مدارس به یک منبع درآمدی از طریق نصب پنل‌های خورشیدی است. بر این اساس، مدرسه صاحب نیروگاه خواهد بود و برق تولیدی پس از تزریق به شبکه، به فروش می‌رسد و درآمد حاصل از آن برای همان مدرسه و در راستای اهداف آموزشی هزینه خواهد شد. اجرای این طرح علاوه بر آثار اقتصادی، می‌تواند پیامدهای اجتماعی مثبتی نیز به همراه داشته باشد، چراکه برخی خانواده‌های کم‌بضاعت به دلیل مشکلات مالی توان پرداخت کمک‌های مالی به مدارس را ندارند و ایجاد یک منبع درآمد پایدار برای مدارس می‌تواند فشار مالی بر این خانواده‌ها را کاهش دهد. جعفر محمدنژاد سیگارودی، معاون سرمایه‌گذاری و توسعه ساتبا، اخیرا اعلام کرده است که در مرحله نخست این طرح از ظرفیت ۱۲ هزار مدرسه از مجموع حدود ۱۲۰ هزار مدرسه دولتی کشور استفاده می‌شود. این ۱۲ هزار مدرسه به عنوان پیشران اجرای طرح انتخاب شده‌اند و با هماهنگی سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس و شرکت‌های توزیع نیروی برق در استان‌ها، فرآیند تجهیز آنها در حال انجام است. به گفته وی، تاکنون حدود پیک‌هزار و ۳۰۰ مدرسه به تجهیزات نیروگاه خورشیدی مجهز شده‌اند و با توجه به آغاز همزمان عملیات در استان‌های مختلف تلاش می‌شود این طرح با سرعت بیشتری پیش برود و بخش عمده آن تا آغاز سال تحصیلی جدید به مرحله اجرا برسد. در فاز نخست برای هر یک از ۱۲ هزار مدرسه، نیروگاه خورشیدی ۵ کیلوواتی در نظر گرفته شده که در مجموع ظرفیت این طرح به حدود ۶۰ مگاوات می‌رسد.

گزارش «تعادل» از شاهکار انرژی یا توهم محاسباتی

رویافروشی با طعم نفت ونزوئلا

افت ذخایر راهبردی امریکا (SPR) به کف ۴۴ ساله و گره‌خوردن آن به زیرساخت‌های فرسوده حوزه کارایی؛ چرا پر کردن سریع مخازن زیرزمینی بیشتر یک مانور تبلیغاتی است تا واقعیت ژئوپلیتیک؟
امنیت انرژی ایالات متحده بار دیگر به نقطه عطف حساسی رسیده است. آمارهای رسمی نشان می‌دهد حجم «ذخایر راهبردی نفت امریکا» (SPR) پس از تخلیه‌های متوالی و سنگین در مواجهه با تلاطم‌های ژئوپلیتیک و نوسانات بهای سوخت، با افت هفتگی ۳.۷ میلیون بشکه‌ای به رقم ۲۸۹.۷ میلیون بشکه تنزل یافته است؛ سطحی که از نوامبر ۱۹۸۲ تاکنون بی‌سابقه بوده و گویای رسیدن حجم ذخایر به حدود ۴۰ درصد از ظرفیت مجاز ۷۱۴ میلیون بشکه‌ای است. این افت بیش از ۱۲۱ میلیون بشکه‌ای طی هشت ماه اخیر، واشنگتن را در وضعیتی شکننده قرار داده است. در چنین فضایی، کاخ سفید در یک موضع‌گیری جنجالی مدعی شده که قصد دارد با بهره‌گیری از منابع نفتی ونزوئلا، این کسری چند صد میلیون بشکه‌ای را بازسازی کند و آن را «هدیه‌ای از کاراکاس» خوانده است. اما نگاهی دقیق و فنی به واقعیت‌های بالادستی و پایین‌دستی صنعت نفت نشان می‌دهد که فاصله عمیقی میان ادبیات سیاسی تا جاری شدن طلای سیاه در خطوط لوله و تزریق به مخازن زیرزمینی وجود دارد.
بزرگ‌ترین خطای محاسباتی در طرح بازسازی SPR با منابع امریکای لاتین، همسان پنداشتن «ذخایر اثبات‌شده زیرزمینی» با «ظرفیت برداشت و عرضه روزانه» است. ونزوئلا روی کمربند نفتی اورینوکو با ذخایر اثبات‌شده‌ای فراتر از ۳۰۰ میلیارد بشکه نشسته است، اما آنچه به بازار عرضه می‌شود متاثر از سال‌ها فرسودگی تجهیزات، افت ضریب بازیافت، کمبود سرمایه‌گذاری و اختلال در زنجیره تامین است.
تولید فعلی ونزوئلا در محدوده ۱.۲ تا ۱.۲۵ میلیون بشکه در روز نوسان می‌کند و حتی در خوشبینانه‌ترین سناریوهای توسعه‌ای، سقف هدف‌گذاری‌شده برای افزایش ظرفیت به حدود ۱.۵ میلیون بشکه در روز می‌رسد. به زبان ساده، کل ظرفیت مازادِ قابل استحصال کوتاه‌مدت رقمی حدود ۲۵۰ هزار بَشکه در روز خواهد بود.
اگر امریکا بخواهد مخازن راهبردی خود را تنها از سطح بحرانی فعلی (۲۹۰ میلیون بشکه) به یک سطح میانی و اطمینان‌بخش یعنی ۵۰۰ میلیون بشکه بازگرداند، با کسری خالصی معادل ۲۱۰ میلیون بشکه مواجه است. سناریوی سوآپ (Swap) فرآیندی: تنها راهکار عملیاتی، هدایت نفت سنگین ونزوئلا به پالایشگاه‌های با ضریب پیچیدگی بالای مستقر در سواحل خلیج مکزیک (US Gulf Coast) است؛ پالایشگاه‌هایی که ساختارشان متناسب با پالایش نفت سنگین تنظیم شده است. در ازای آن، نفت خام ترش متوسط یا سبک امریکایی آزاد شده و به مخازن SPR تزریق شود. هرچند این سازوکار از نظر مهندسی شیمی و زنجیره پایین‌دستی منطقی است، اما به بار ترافیکی خطوط لوله، قراردادهای پیچیده سوآپ و هماهنگی‌های چندلایه بنادر می‌افزاید و خود مانعی بر سر راه تزریق پرسرعت است.
چالش سوم در خاک خود ایالات متحده قرار دارد. سیستم SPR دارای ظرفیت اسمی تخلیه ۴.۴ میلیون بشکه در روز با دوره واکنش حدود ۱۳ روزه پس از فرمان ریاست‌جمهوری است. با این حال، سال‌ها تعویق در تعمیرات اساسی و خوردگی ناشی از رطوبت گنبدهای نمکی باعث شده که ظرفیت عملیاتی با ظرفیت اسمی فاصله داشته باشد.
واشنگتن با یک دوراهی فرسایشی روبه‌رو است: همزمان با نیاز به پر کردن مخازن، زیرساخت‌های فیزیکی نیز نیازمند عملیات بازسازی و بهسازی با هزینه‌های سنگین هستند؛ بودجه‌هایی که در تخصیص‌های قطره‌چکانی کنگره گم شده و اعتبارات ناچیزی مانند چند صد میلیون دلار در برابر نیازهای چند میلیارد دلاری این حوزه، عملا سرعت اقدام را کند می‌کند.
تلاقی بحران SPR امریکا و ادعای استفاده از ظرفیت کاراکاس، بیش از آنکه یک راه‌حل فوری برای مدیریت اضطرار در بازار انرژی باشد، تلاشی برای تغییر موازنه و تثبیت کنترل بر منابع انرژی حوزه کارایی در بلندمدت است. در کوتاه‌مدت، موانعی چون «سطح تولید پایین ونزوئلا»، «نیاز چند میلیارد دلاری به احیای بالادستی»، «ناسازگاری کیفی نفت سنگین» و «چالش‌های لجستیکی سوآپ» مانع از آن می‌شوند که نفت ونزوئلا نقش منجی را برای پر کردن سریع شکاف SPR بازی کند.
بنابراین این راهبرد در افق چندساله می‌تواند تامین‌کننده خوراک ارزان و پایدار برای مجتمع‌های پالایشی سواحل جنوبی امریکا باشد و انعطاف‌پذیری واشنگتن را در جابه‌جایی محموله‌ها افزایش دهد، اما مانورهای رسانه‌ای کنونی مبنی بر پر کردن برق‌آسای ذخایر استراتژیک، با واقعیت‌های مهندسی نفت، لجستیک دریایی و دینامیک بازار همخوانی ندارد. مخازن خالی خلیج مکزیک برای بازگشت به روزهای امن، بیش از شعارهای جذاب، به سرمایه، زمان و زنجیره ارزش بازسازی‌شده نیاز دارند.

دروغ پردازی با بنزین متانولی؛ متانول نیم‌درصدی خودرو را نابود نمی‌کند

هجمه به سوخت استاندارد در حالی شکل گرفته که کاربرد متانول تا ۳ درصد جهانی است و غلظت نیم‌درصدی در ایران هیچ آسیبی به موتور و پمپ بنزین نمی‌زند.
به گزارش خبرنگار مهر، مساله کیفیت فرآورده‌های نفتی و ترکیبات مورد استفاده در زنجیره توزیع سوخت، همواره یکی از محورهای پرتوجه و حساس در فضای رسانه‌ای و افکار عمومی کشور بوده است. طی روزهای اخیر، همزمان با انتشار اخباری پیرامون اجرای آزمایشی طرح‌های ارتقای کیفی بنزین و استفاده از مقادیر بسیار جزیی متانول در ترکیب سوخت، موجی از ابهامات، شایعات و فضاسازی‌های غیرفنی در بستر شبکه‌های اجتماعی شکل گرفت. برخی ادعاها با رویکردی اغراق‌آمیز مدعی شده‌اند که حضور متانول در بنزین موجب خرابی قطعی و سریع پیشرانه خودروها، پوسیدگی فوری مجاری سوخت‌رسانی و آسیب جدی به پمپ‌بنزین‌ها می‌شود.
این فضا در حالی ایجاد شده که بررسی‌های علمی، الزامات بین‌المللی و داده‌های پالایشی نشان می‌دهند استفاده از الکل‌ها و ترکیبات اکسیژنه در سوخت‌های هیدروکربنی، روشی کاملا پذیرفته‌شده و علمی در صنعت پالایش نفت جهان به شمار می‌رود. برای شناخت دقیق این موضوع، ضروری است که مرز میان الزامات مهندسی و ادعاهای نامستند تفکیک شود.
متانول به عنوان یک آرام‌سوز و افزایش‌دهنده طبیعی عدد اکتان، در صورتی که در چارچوب استانداردهای تعریف‌شده و تحت نظارت آزمایشگاهی با بنزین پایه ترکیب شود، رفتاری کاملا سازگار با پیشرانه‌های احتراق داخلی خواهد داشت. واکاوی مشخصات فنی این ترکیب، میزان مجاز اختلاط و تجارب کشورهای پیشرفته در استفاده از این سوخت، پاسخ روشنی به پرسش‌ها و نگرانی‌های مطرح‌شده در جامعه ارایه می‌دهد.
بنزین متانولی به سوخت ترکیبی اطلاق می‌شود که از اختلاط نسبت معینی از الکل متیلیک با بنزین پایه به دست می‌آید تا بدون نیاز به ترکیبات آروماتیک سنگین، عدد اکتان سوخت افزایش یابد. متانول به عنوان ساده‌ترین نوع الکل، دارای عدد اکتان تحقیقی در حدود ۱۰۸ تا ۱۱۴ است و وجود اتم اکسیژن در ساختار مولکولی آن به احتراق کامل‌تر، کاهش انتشار گازهای سمی مونوکسید کربن و مهار پدیده ضربه یا ناک در موتور کمک شایانی می‌کند.
بر اساس استانداردهای بین‌المللی مرجع و همچنین استاندارد ملی ایران، استفاده از متانول در بنزین تا سقف ۳ درصد حجمی بدون نیاز به هیچ‌گونه تغییر در قطعات، شیلنگ‌ها، انژکتورها یا سیستم مدیریت موتور (ECU) کاملا مجاز و ایمن است. در سطح جهانی نیز کشورهایی همچون چین از ترکیبات پرغلظت‌تر مانند سوخت M۱۵ (حاوی ۱۵ درصد متانول) در مقیاس گسترده و در سطح ناوگان حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند که این امر نشان‌دهنده رسمیت و کارآمدی فنی این الگو در صنعت سوخت دنیاست.
در کشور ما بر اساس اعلام مراجع رسمی نظیر کمیسیون انرژی مجلس و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، میزان متانول مورد استفاده در طرح‌های آزمایشی کمتر از نیم درصد (۰.۵ درصد) بوده که شش برابر کمتر از آستانه مجاز استانداردهای بین‌المللی است. در چنین غلظت بسیار پایینی، خواص حل‌کنندگی و خورندگی الکل کاملا در حجم بنزین پایه مستهلک شده و هیچ‌گونه واکنش منفی با کاسه‌نمدها، واشرها، پمپ‌بنزین و قطعات فلزی رخ نمی‌دهد؛ ضمن آنکه فرآورده نهایی پس از گذر از آزمون‌های سخت‌گیرانه ۲۱ گانه کیفی وارد چرخه شده است. بررسی جامع داده‌های مهندسی و شیمی سوخت نشان می‌دهد که فضاسازی‌های اخیر پیرامون «آسیب فوری و فاجعه‌بار متانول به موتور خودروها» با واقعیت‌های تجربی و آزمون‌های پالایشگاهی همخوانی ندارد. استفاده از ترکیبات اکسیژنه در سوخت نه‌تنها یک تخلف فنی به شمار نمی‌رود، بلکه راهکاری شناخته‌شده در علم مهندسی نفت برای دستیابی به سوختی پاک‌تر با پایداری احتراق بالاتر است. آنچه در مباحث مکانیکی و خوردگی قطعات مطرح می‌شود، صرفا مربوط به غلظت‌های بسیار بالا، استفاده نادرست در موتورهای ناسازگار، عدم استفاده از مواد بازدارنده خوردگی یا نفوذ شدید رطوبت به مخازن است؛ عواملی که هیچ‌یک در غلظت ناچیز و ایمن نیم‌درصدی مصداق ندارند.
مقایسه نسبت‌های اجرایی در کشور با استانداردهای سخت‌گیرانه بین‌المللی که سقف ۳ درصد را برای خودروهای سواری بدون دستکاری مکانیکی مجاز دانسته‌اند، گویای آن است که سوخت توزیع‌شده در حاشیه اطمینان کامل قرار دارد و عملکرد پیشرانه‌ها، سوزن‌های انژکتور و اورینگ‌های پلیمری را با مخاطره مواجه نمی‌کند. علاوه بر این، ارزیابی بیش از ۲۰ پارامتر کیفی از جمله چگالی، فشار بخار، محدوده تقطیر و شاخص‌های ضدکوبش با نظارت مستمر سازمان ملی استاندارد، ضامن سلامت سوخت خروجی از مبادی پالایشی است.
بنابراین، پیوند زدن طرح‌های پژوهشی و بهینه‌سازی فرمولاسیون سوخت به شایعات تخریب خودرو، بیش از آنکه ریشه در واقعیت‌های فنی داشته باشد، ناشی از کمبود اطلاع‌رسانی دقیق و تحلیل‌های غیرتخصصی است. بهره‌گیری از ظرفیت‌های فنی سوخت‌های ترکیبی در بستری کاملا کنترل‌شده و منطبق بر ضوابط جهانی، مسیری اثبات‌شده در مدیریت انرژی و حفظ استانداردهای زیست‌محیطی به شمار می‌آید.

عدم پذیرش جریمه‌های غیرقانونی برق

جوکار از دریافت مبالغی تحت عناوینی همچون «جریمه دیرکرد» و «تعدیل بهای برق» از مشترکان، انتقاد کرد.
محمدصالح جوکار، نماینده مردم یزد در مجلس شورای اسلامی، در گفت‌وگو با تسنیم، با اشاره به گزارش‌ها و مراجعات متعدد شهروندان و مشترکان برق درباره دریافت مبالغ اضافی در قبوض برق اظهار کرد: دریافت هرگونه وجه از مردم باید مستند به قانون یا قرارداد معتبر باشد و نمی‌توان صرفا با درج عنوانی در صورتحساب، تعهد مالی جدیدی را بر مشترک تحمیل کرد. وی افزود: در اجرای مواد ۶ و ۷ قانون مانع‌زدایی از توسعه صنعت برق کشور و همچنین احکام قانون بودجه سال ۱۴۰۵، تعرفه‌های برق و شرایط عمومی مربوط به مشترکان ابلاغ شده است و باید مفاد این مقررات به‌صورت دقیق رعایت شود. نماینده یزد با اشاره به بند ۹ تعرفه‌های برق و شرایط عمومی سال ۱۴۰۵ گفت: مطابق این بند، در صورتی که تعدیل بهای برق ناشی از پیش‌پرداخت صورتحساب یا پرداخت آن پس از پایان مهلت مقرر، جزو شروط ضمن عقد قرارداد و مورد توافق طرفین قرار گرفته باشد، محاسبه بهای برق با توجه به نرخ تورم اعلامی بانک مرکزی امکان‌پذیر است.
جوکار تصریح کرد: بنابراین، مفاد این بند به‌روشنی نشان می‌دهد که اعمال تعدیل بهای برق به دلیل پرداخت پس از مهلت مقرر، نیازمند وجود شرط قراردادی و توافق طرفین است. در نتیجه، صرف درج مبلغی تحت عنوان «جریمه دیرکرد»، «تعدیل بهای برق» یا عناوین مشابه در قبض، بدون اینکه مبنای قانونی مستقل یا شرط قراردادی معتبر و مورد توافق مشترک وجود داشته باشد، نمی‌تواند به‌تنهایی مستند کافی برای مطالبه و وصول وجه از مردم باشد.
وی ادامه داد: لازم است وزارت نیرو به‌صورت شفاف اعلام کند که این مبالغ دقیقا بر اساس کدام قانون، مصوبه یا قرارداد از مشترکان دریافت می‌شود و آیا در قرارداد همه گروه‌های مشترکان، چنین شرطی به‌طور صریح پیش‌بینی و مورد توافق قرار گرفته است یا خیر.
رییس کمیسیون امور داخلی مجلس با اشاره به تبصره ماده ۶۰ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲) خاطرنشان کرد: دریافت و پرداخت هرگونه وجه توسط دستگاه‌های اجرایی باید در چارچوب قوانین و مقررات موضوعه کشور انجام شود و نمی‌توان خارج از حدود مقرر قانونی، برای مردم تعهد مالی ایجاد کرد.
جوکار تاکید کرد: موضوع دریافت وجه از مردم حساس است و به‌ویژه زمانی که این مبالغ با عنوان «جریمه» یا «خسارت» دریافت می‌شود، باید مستند قانونی و قراردادی آن کاملا روشن، قابل احراز و قابل ارایه باشد.
وی با بیان اینکه شرکت‌های توزیع نیروی برق برای مواجهه با بدهی مشترکان، از ضمانت‌های اجرایی قانونی و قراردادی برخوردارند، گفت: در صورت عدم پرداخت صورتحساب، شرکت‌های توزیع حسب مقررات و پس از طی تشریفات و ارسال اخطارهای لازم، می‌توانند نسبت به محدودسازی یا قطع انشعاب مشترک بدهکار اقدام کنند؛ بنابراین دریافت وجه اضافی بابت تاخیر در پرداخت، به‌ویژه در مواردی که چنین شرطی در قرارداد وجود ندارد، نیازمند ارایه مستند قانونی و قراردادی صریح است.
نماینده مردم یزد در مجلس شورای اسلامی افزود: از وزیر نیرو خواسته‌ام مبنای دقیق قانونی، مقرراتی و قراردادی دریافت هرگونه وجه تحت عنوان جریمه دیرکرد، تعدیل بهای برق، خسارت تاخیر یا عناوین مشابه، به تفکیک نوع مشترک و شرکت‌های مربوطه، به‌صورت رسمی اعلام شود. وی ادامه داد: همچنین باید مشخص شود در مورد مشترکانی که قرارداد آنها فاقد شرط ضمن عقد موضوع بند ۹ تعرفه‌های برق و شرایط عمومی سال ۱۴۰۵ است، دریافت این مبالغ بر اساس کدام حکم قانونی یا مصوبه لازم‌الاجرا صورت می‌گیرد. جوکار با تاکید بر ضرورت اصلاح رویه‌های موجود اظهار کرد: چنانچه بررسی‌ها نشان دهد دریافت بخشی از این مبالغ فاقد مبنای قانونی یا قراردادی معتبر بوده است، باید دریافت آنها متوقف و نسبت به تعیین تکلیف وجوه وصول‌شده اقدام شود.
وی گفت: در چنین شرایطی باید سازوکار قانونی لازم برای استرداد مبالغ یا احتساب آن در قبوض آتی مشترکان پیش‌بینی و نتیجه نیز به‌صورت شفاف به مردم اعلام شود.
نماینده یزد همچنین خواستار ارایه آمار دقیق مبالغ دریافت‌شده شد و افزود: لازم است وزارت نیرو مجموع وجوهی را که طی سال‌های گذشته و به‌ویژه در سال ۱۴۰۵ تحت عناوینی مانند جریمه دیرکرد، تعدیل بهای برق، خسارت تاخیر یا عناوین مشابه از مشترکان دریافت شده است، به تفکیک سال، نوع مشترک، شرکت توزیع و عنوان دریافت اعلام کند.
جوکار با اشاره به گزارش‌های متعدد درباره قطعی‌های مکرر و بعضا طولانی‌مدت برق گفت: در کنار موضوع نحوه دریافت مطالبات از مشترکان، باید مساله خسارات احتمالی ناشی از اختلال یا قطع برق نیز مورد توجه جدی قرار گیرد.
وی افزود: قطعی برق می‌تواند برای خانوارها، واحدهای تولیدی، اصناف و کسب‌وکارها خسارت‌هایی ایجاد کند و حتی در برخی موارد به تجهیزات و لوازم برقی آسیب برساند. بنابراین باید برای مردم روشن باشد که در صورت وقوع چنین خساراتی، مسوولیت قانونی وزارت نیرو و شرکت‌های تابعه چیست و سازوکار جبران خسارت چگونه پیش‌بینی شده است.
نماینده مردم یزد تصریح کرد: به‌ویژه درباره قطعی‌هایی که خارج از چارچوب قطعی‌های برنامه‌ریزی‌شده و اعلام‌شده اتفاق می‌افتد، لازم است مبنای قانونی مسوولیت و نحوه جبران خسارات احتمالی به‌صورت شفاف اعلام شود. جوکار در پایان گفت: مجلس در چارچوب وظایف نظارتی خود، موضوع را پیگیری خواهد کرد تا ضمن صیانت از حقوق مشترکان، از دریافت وجوه فاقد مستند قانونی جلوگیری شود و در صورت احراز دریافت مبالغ غیرموجه، تعیین تکلیف و جبران آن در چارچوب قانون انجام گیرد.

افزایش ۴۶ درصدی تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران با اشاره به پرداخت مطالبات معوق کارگاه‌های تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز از ابتدای دولت، از افزایش قریب به ۴۶ درصدی تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز خبر داد و گفت: با اجرای اقدامات انجام‌شده، رشد مصرف بنزین امسال به زیر یک درصد رسیده و متوسط مصرف روزانه کشور از ۱۴۰ میلیون لیتر پیش‌بینی‌شده به حدود ۱۳۲ میلیون لیتر کاهش یافته است. به گزارش ایسنا، محمدصادق عظیمی‌فر - مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران - از پرداخت مطالبات معوق کارگاه‌های تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز از ابتدای دولت خبر داد و گفت: قریب به ۴۶ درصد افزایش تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز را به عنوان سوخت جایگزین داشته‌ایم.
وی ادامه داد: در حوزه نوسازی ناوگان نیز یک بسته برای نوسازی ناوگان آماده شده است که با مشارکت سرمایه‌گذاران بتوانیم خروج ناوگان فرسوده را از زنجیره حمل‌ونقل کشور تسریع کنیم. عظیمی‌فر افزود: مجموع این اقدامات، اگر انجام نمی‌شد و اگر همراهی مردم عزیز و فهیم‌مان نبود، ما باید امسال هم مثل سنوات قبل ۶ درصد رشد مصرف می‌داشتیم؛ در حالی که تقریبا این رشد مصرف امسال به زیر یک درصد رسیده است. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران ادامه داد: باید مصرفمان الان در متوسط سال ۱۴۰ میلیون لیتر بود، در حالی که اکنون متوسط مصرف بنزین کشور ۱۳۲ میلیون لیتر است. عظیمی‌فر با اشاره به شرایط ویژه حاکم بر کشور گفت: البته به خاطر شرایط ویژه حاکم بر کشور، به خاطر محدودیت‌های واردات چه از جنوب و آسیب‌هایی که به پالایشگاه‌های کشورهای شمالی وارد شده و آسیب‌هایی که به زیرساخت‌های تولید، انتقال و ذخیره‌سازی ما وارد شده، باید دست به دست همدیگر دهیم و مسیری را طی کنیم برای مدیریت مصرف که بتوانیم به صورت پایدار سوخت مورد نیاز کشور را تامین کنیم.

اخبار

کاهش ذخایر نفت خام هند تهدیدی برای صادرات گازوییل

آمارها حاکی از آن است که صادرات نفت خام و میعانات گازی به هند برای دو ماه متوالی کاهش یافته و در ماه آگوست به ۸/۳ میلیون بشکه در روز رسیده است، در حالی که این رقم در سال گذشته ۸/۴ میلیون بشکه در روز بود. اگرچه پالایشگاه‌های هند همچنان از نفت خام خریداری‌شده در دوره‌های قبل استفاده می‌کنند و کاهش صادرات نفت خام هنوز به نرخ تولید آنها نرسیده، اما کاهش عرضه در دو ماه گذشته، فضای چندانی برای حفظ نرخ فعلی صادرات گازوییل در ماه‌های سپتامبر و اکتبر باقی نمی‌گذارد و این موضوع می‌تواند فشار بر بازار اروپا را تشدید کند. ترافیک محموله‌های فرآورده‌های پاک (شامل گازوییل) از طریق تنگه هرمز همچنان روندی نزولی دارد. در ماه آگوست (روزهای ۱ تا ۲۷) تنها ۳۷ تردد توسط کشتی‌های نفتکش متوسط (MR۲) یا بزرگ‌تر که محموله‌های پاک حمل می‌کردند، ثبت شده است. این رقم در ماه جولای ۵۵ و در ماه ژوئن ۶۹ تردد بوده که نشان‌دهنده کاهش محسوس ترددهاست. هرچند فعالیت انتقال کشتی به کشتی (STS) در سواحل عمان همچنان ادامه دارد، اما اکثر این انتقال‌ها مربوط به نفت خام است و داده‌های اخیر هیچ افزایشی در ترانزیت فرآورده‌ها یا فعالیت STS در این منطقه در ماه آگوست نسبت به ماه قبل نشان نمی‌دهد. در سه هفته اول ماه آگوست، ۲۳۰ هزار بشکه در روز از فرآورده‌های پاک با منشا غرب هرمز از طریق STS در سواحل عمان جابه‌جا شده، در حالی که این رقم در مدت مشابه ماه ژوئن ۴۰۰ هزار بشکه در روز بوده است. امریکا که در ماه آگوست حدود نیمی از واردات گازوییل اروپا از سایر مناطق (۵۲۰ هزار بشکه در روز) را تامین کرده، اکنون شاهد کاهش سهم خود نیز است. صادرات امریکا به اروپا در نیمه اول ماه آگوست به نزدیک ۵۴۰ هزار بشکه در روز رسید، اما در نیمه دوم به ۳۵۰ هزار بشکه در روز کاهش یافت که در عرض چند هفته، افت ۳۵ درصدی را نشان می‌دهد. با توجه به مجموع عوامل مذکور، تامین گازوییل اروپا در چند ماه آینده به مجموعه‌ای از منابع ناپایدار وابسته است. موجودی پایین انبارها، فصل تعمیرات پیش‌رو و کاهش همزمان عرضه از چند مسیر مختلف، فشار را به حداکثر ممکن رسانده است. در این میان، دو عامل می‌توانند تا حدی فشار را کاهش دهند: نخست، افزایش چشمگیر و غیرمنتظره صادرات گازوییل روسیه از اول سپتامبر (که با توجه به حملات پهپادی، غیرمحتمل به نظر می‌رسد) و دوم، فصل تعمیرات بسیار کوتاه‌تر از حد انتظار در اروپا و امریکا. با این حال، تحلیلگران معتقدند که در شرایط فعلی، فضای زیادی برای کاهش قیمت‌ها وجود ندارد و بازار اروپا با زمستانی دشوار و پرنوسان روبرو خواهد بود.

واردات گاز مایع چین ۱۸ درصد کاهش یافت

واردات گاز مایع چین در ماه آگوست به دلیل جنگ علیه ایران حدود ۱۸ درصد کاهش یافته است. به گزارش تسنیم و به نقل از بلومبرگ؛ بر اساس اطلاعات حاصل از ردیابی مسیر کشتی‌ها، پیش‌بینی می‌شود که واردات گاز طبیعی مایع (ال‌ان‌جی) چین در ماه جاری نسبت به ماه مشابه در سال گذشته با کاهش چشمگیری مواجه شود. علت اصلی این افت، افزایش قیمت‌های جهانی این سوخت است که در پی جنگ علیه ایران و نااطمینانی‌های ناشی از آن رخ داده و این موضوع فشار قابل توجهی را بر میزان مصرف در چین وارد کرده است. بر اساس آمارهای منتشرشده از سوی شرکت تحلیل داده‌های انرژی «کپلر»، حجم محموله‌های تحویلی در ماه آگوست حدود ۵.۲ میلیون تن برآورد می‌شود که این رقم در مقایسه با آگوست سال گذشته، کاهشی معادل ۱۸ درصد را نشان می‌دهد. این وضعیت در تضاد کامل با رشدهای سالانه‌ای است که در سه ماهه پیش از آن ثبت شده بود، چرا که در آن دوره، چین با هدف پر کردن مجدد مخازن ذخیره‌سازی خود و تامین نیازهای مصرفی در اوج گرمای تابستان، واردات خود را به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای افزایش داده بود.

مشکل جدی اروپا برای تامین گازوییل مورد نیاز در زمستان

اروپا برای تامین گازوییل مورد نیاز خود در زمستان با توجه به جنگ روسیه و جنگ علیه ایران با مشکل جدی مواجه است. به گزارش تسنیم و به نقل از ورتکسا، تحلیل‌های جدید از بازار انرژی حکایت از آن دارد که تامین گازوییل اروپا با چالش‌های جدی و چندوجهی مواجه شده است، موجودی انبارهای گازوییل در اروپا در سطح بسیار پایینی قرار دارد و همزمان، فصل تعمیرات پاییزی پالایشگاه‌ها نیز در پیش است. این در حالی است که پالایشگران آن سوی اقیانوس اطلس (امریکا) نیز از هم‌اکنون با حداکثر ظرفیت در حال فعالیت هستند و اروپا با پوشش کمتری نسبت به حالت عادی، وارد فصل اوج تقاضای زمستان خواهد شد. بر اساس داده‌های موجود، صادرات گازوییل روسیه از ماه جولای به‌طور گسترده متوقف شده است. اگرچ