حذف کامل دلار از سبد ارزی فروش نفت ایران

در راستای سیاست فروش نفت خام به ارزهای دیگر به جز دلار، در حال حاضر فروش نفت کشورمان به دلار به‌طور کامل حذف شده است. به گزارش ایسنا، غلامحسین نوذری – وزیر نفت – با بیان این مطلب اظهار کرد: با توجه به کاهش ارزش دلار و زیان صادرکنندگان نفت خام از این روند، دیگر دلار ارز قابل اعتمادی نیست.

وی افزود: به همین دلیل، ایران در نشست سران به اعضای اوپک پیشنهاد داد یک ارز پایه‌ای مشخص شود که قابل اعتماد باشد و خسارتی به کشورهای صادرکننده نفت وارد نکند. به گفته وی به این منظور یک تیم کاری متشکل از وزیران نفت و اقتصاد و دارایی اعضای اوپک تشکیل شده تا بررسی‌های کارشناسی این موضوع را دنبال کنند که نتیجه آن به نشست بعدی موکول شده است. وزیر نفت حجم تولید نفت سازمان کشورهای صادرکننده نفت را با افزوده شدن اکوادور حدود ۳۱/۲ میلیون بشکه در روز دانست و گفت: هم اکنون سهم اعضای اوپک در مقایسه با تولید ۸۵ میلیون بشکه‌ای کل دنیا حدود ۳۲ تا ۳۵ درصد است و چنانچه این میزان تولید اوپک را با کل بازار دنیا مقایسه کنیم، سهم این سازمان بیش از ۵۰ درصد خواهد شد.

گزیده اخبار

ابطال مجوز تولیدکنندگان مصالح ساختمانی غیر استاندارد

تولید کنندگان مصالح و فرآورده‌های ساختمانی تا پایان سال جاری، موظف به دریافت پروانه کاربرد علامت استاندارد هستند.

مدیرکل استاندارد و تحقیقات صنعتی استان تهران با اعلام این خبر گفت: پیرو اطلاعیه‌های قبلی، تمامی تولیدکنندگان مصالح ساختمانی، نسبت به تشکیل پرونده و پیگیری تأمین شرایط اخذ پروانه کاربرد علامت استاندارد، فقط تا پایان آذرماه سال جاری مهلت دارند.

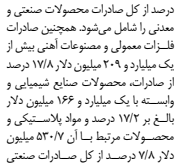
مهدی پورهاشمی تأکید کرد: پس از اتمام مهلت مقرر، ضمن برخورد قانونی و قطع خدمات دولتی و تولید کنندگان فاقد پروانه کاربرد علامت استاندارد اجباری، مجوز تولید آنان از سوی مراجع صادر کننده ابطال خواهد شد. پورهاشمی افزود: این اقدام به منظور استاندارد سازی مصالح ساختمانی در راستای اجرای قوانین و مقررات مؤسسه استاندارد و همچنین مصوبه هیأت محترم وزیران صورت می‌گیرد.

رشد ۲۰ درصدی صادرات کالاهای صنعتی و معدنی

ارزش صادرات کالاهای صنعتی و معدنی در هفت ماهه امسال بیش از ۶ میلیارد و ۷۸۴ میلیون دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته به لحاظ وزنی ۵/۵ درصد و از نظر ارزش ۷/۳ درصد رشد را نشان می‌دهد.

محسن شاطرزاده معاونت اقتصادی و امور بین‌الملل وزارت صنایع و معادن در گزارشی اعلام کرد: در دوره زمانی مذکور نسبت صادرات صنعتی و معدنی به صادرات غیر نفتی ۸۰ درصد بوده است.

صادرات محصولات معدنی به ارزش یک میلیارد و ۹۷۲ میلیون دلار بوده که ۲۹ درصد از کل صادرات محصولات صنعتی و معدنی را شامل می‌شود. همچنین صادرات فلزات معمولی و مصنوعات آهنی بیش از یک میلیارد و ۲۰۹ میلیون دلار ۱۷/۸ درصد از صادرات، محصولات صنایع شیمیایی و وابسته با یک میلیارد و ۱۶۶ میلیون دلار بالغ بر ۱۷/۲ درصد و مواد پلاستیکی و محصولات مرتبط با آن ۵۳۰/۷ میلیون دلار ۷/۸ درصد از کل صادرات صنعتی و معدنی را تشکیل می‌دهند. در مدت یاد شده بیشترین صادرات به ۵ کشور امارات، عراق، چین، ژاپن و هند اختصاص داشته است.



کارخانه‌های تولیدکننده سی‌دی در بحران

واردات سی‌دی فاجای از مبادی غیررسمی و با قیمت‌های بسیار پائین، صنعت سی‌دی سازی داخلی را در معرض نابودی قرار داده است. محمدرضا ماشاالهی – تولیدکننده سی‌دی – در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان این مطلب اضافه کرد: این سی‌دی‌ها تولیدات چین و تایوان بوده و اخیرا نیز شرکت‌های سی‌دی‌ها را در امارات دبی کرده و از طریق فاجاق وارد می‌کنند. وی خاطرنشان کرد که تولیدکنندگان داخلی سی‌دی با تلاش بسیار تعرفه‌های واردات را منطقی و اصلاح کرده‌اند، اما علاوه بر فاجاق با کم اظهاری واردکنندگان سی‌دی هم مواجه هستند. وی ادامه داد: با توجه به دریافت تعرفه گمرکی به نسبت قیمت خرید اجناس، واردکنندگان سی‌دی، قیمت خرید را کسری از قیمت واقعی اعلام کرده و اجناس خود را با عوارض گمرکی بسیار کمتر وارد می‌کنند که موجب واردآمدن ضربه به تولیدات داخلی می‌شود. ماشاالهی گفت: محصولات سی‌دی اگرچه دارای استانداردهای جهانی است، اما هنوز در داخل استانداردی برای آن تصویب نشده که به دنبال تدوین آن هستیم. وی ادامه داد: تمام کشورهای پیشرفته و حتی در حال توسعه، در مبادی ورودی گمرکی خود به داشتن حداقل استانداردها در اجناس وارداتی توجه می‌کنند که در ایران نیز این کار باید صورت گیرد.

مدیرعامل سایپا در گفت‌وگو با «ایران»:

خودروی مشترک اسلامی تولید نخواهد شد

[هنگامه علیقلی]

چندی پیش، مدیرعامل گروه صنعتی سایپا، در نشستی خبری از گزارش تحقیق و تفحص مجلس درباره خودروسازان انتقاد کرد، او همچنین درباره استفاده نادرست از کلمات «ملی و اسلامی» نیز اظهارنظر کرد و گفت که آیا منظور از تولید خودروی اسلامی این است که ظاهر یک خودرو را اسلامی کنیم؟!

هرچند بخشی از سخنان قلعه‌بانی به شوخی بین خبرنگاران رد و بدل شد اما وی در گفت‌وگوی خود با روزنامه ایران به طور مفصل درباره این موضوعات صحبت کرده است.

به اعتقاد قلعه‌بانی خودروی مشترک کشورهای اسلامی تولیدشدنی نیست، زیرا ایجاد هماهنگی بین کشورهای اسلامی دشوار است، اگرچه قلعه‌بانی مصداق این ادعا را، تجربه ناموفق ایران‌خودرو و سایپا در سوریه می‌داند اما قول می‌دهد در صورتی که خودروی مشترک اسلامی تولید شود، خبرنگاران را با هزینه شخصی به صرف شام در یکی از بهترین هتل‌های تهران دعوت کند. مصاحبه تفصیلی روزنامه ایران با احمد قلعه‌بانی به شرح زیر است.

ملی بودن یا ایرانی بودن فرق دارد، این که اکسل خودرو بر اساس پژو ۴۰۵ یک خودروی دیگر که ملی نمی‌شود، اگر با توجه به امکانات ایران و دانش فنی با کشورهای خارجی قطعه‌ای را به طور مشترک تولید کنیم باید بگوییم که این تولید ایرانی است

■ **اخیراً جنابعالی نشستی مطبوعاتی داشتید و در آن به استفاده نادرست از کلمات «ملی» و «اسلامی» انتقاد کردید؟ از نظر شما خودروی ملی چیست؟**

ملی بودن یا ایرانی بودن فرق دارد،این که اکسل خودرو براساس پژو ۴۰۵ باشد و موتورش براساس یک خودروی دیگر که ملی نمی‌شود، اگر با توجه به امکانات ایران و دانش فنی با کشورهای خارجی قطعه‌ای را به طور مشترک تولید کنیم باید بگوییم که این تولید ایرانی است اما اگر منظور از «ملی» خودروی ملی ساخت داخل است که پراید وارد نمی‌کنیم مگر بخشی از ورق آهنی موردنیاز که آن هم ۳۰ درصد است. پس اگر ملی بودن به معنای ساخت داخل است، خودروی صبای ما کاملاً ملی است اما خودروی S۸۱ کاملا ایرانی است.

در سوریه همه خودروی «صبا» را به نام خودروی ایرانی می‌شناسند.

■ **لطفا درباره خودروی اسلامی هم توضیح دهید.**

این که یک خودرو اسلامی شود معنا نمی‌دهد اما این که کشورهای اسلامی خودروی مشترک تولید کنند معنادار است اما اصلاً چه ضرورتی دارد که خودروی اسلامی تولید کنیم.

■ **کشورهای عضو اتحادیه اروپا کامپیوتر وحتی هواپیمای اروپایی دارند.**

البته در نخستین یا دومین شماره نشریه صنعت خودرو نیز که همزمان با برگزاری اجلاس سران کشورهای اسلامی در ایران بود، پیشنهاد دادم که کشورهای اسلامی خودروی مشترکی تولید کنند و مهم نیست که در کدام کشور تولید شود اما به این نتیجه رسیدم که باید همه در آن سرمایه‌گذاری کنند.

■ **پس چرا پیشنهاد خود را پیگیری نکردید؟**

اگر قرار است اجرا شود همین پیشنهادی که مطرح شده هم عملی خواهد شد، اما به نظر نمی‌رسد این اتفاق بیفتد.

■ **اطلاعاتی درباره حمایت و موافقت برخی از دولت‌های اسلامی در اختیار داریم.**

چه کسی حمایت کرده؟

■ **دولت مالزی، ترکیه هم در حال بررسی است.**

امیدوارم این اتفاق صورت گیرد.

■ **چرا می‌گوید عملی نمی‌شود؟**

کدام طرح مشترک ما به نتیجه رسیده است که طرح خودروی اسلامی به نتیجه برسد. سال ۸۰ به ایران‌خودرو پیشنهاد کردم که به طور مشترک در که از سال ۸۰ تا پایان سال ۸۵ اجرا شد، تقریباً تمام هدف‌گذاری‌هایمان محقق شد. شناخت و بررسی‌هایی که از بازار انجام دادیم و این‌که بتگاه چه وظیفه‌ای دارد تا برای افزایش سود از ظرفیت عوامل محیطی استفاده کند، آن اقدامات را انجام داده ایم. برای برنامه پنج ساله دوم، سوم و چهارم که سال ۱۴۰۴ است هم برنامه‌ریزی کرده‌ایم. برنامه چشم‌انداز و استراتژی بلند ما تعریف شده است.

■ **می‌خواهم راجع به برنامه اولتان صحبت کنیم، در این استراتژی، تولید خودروی ملی و دستیابی به دانش فنی چقدر جایگاه داشت و یا این که فقط سودآوری مهم بود؟**

در برنامه پنج ساله اول تعریف کرده بودیم که با شناخت بازار نسبت به فشار و تقاضای موجود، خودروی مناسب را با توجه به امکانات و ظرفیت تولید موجود انتخاب کنیم و آنچه در دست داریم، الحمدلله برنامه‌ریزی کردیم از این تقاضای فشرده که نیاز بازار بود و همین طور تقاضایی که شاید آن را برآورده نمی‌کردیم منجر به واردات خودرو می‌شد حداکثر استفاده را کردیم و خودروی ارزان‌قیمت، کم مصرف مناسب و خودروی نسبتاً به روزتر را تولید کردیم که استانداردهای روز خودرو را پاس می‌کند، ما تولید پراید را افزایش دادیم.

■ **تا چه سقفی برای تولید پراید هدف‌گذاری کرده بودید؟**

هدف‌گذاری کرده بودیم سالانه ۴۰۰ هزار دستگاه پراید را در برنامه اول پنجساله تولید کنیم و سقف تولیداتمان ۵۰۰ هزار دستگاه باشد و ۵۰ درصد تقاضای بازار را در اختیار داشته باشیم و این خودرو ۴۰۰ هزار دستگاه تولید شود که مورد تقاضای مردم به‌ویژه اقشار متوسط است. می‌خواستیم نیاز دهک‌های پائین جمعیتی را به خودروی مناسب و خوب تأمین کنیم. بدون افزایش قیمت، تمام اسناد و مدارک را داریم که بدون این که قیمت پراید افزایش یابد به دست مصرف‌کننده پراید را دادیم. در سال ۷۹ بیش از ۷ و نیم میلیون تومان برای پراید پول پرداخت می‌کردید اما الان کمتر از ۷ و نیم میلیون تومان برای خرید پراید پول پرداخت می‌کنید.

البته افزایش قیمت دست ما نبوده، بلکه ناشی از افزایش نرخ بیمه و پوشش کامل بیمه‌ای و شماره‌گذاری است که در آن تأثیرگذار نبوده‌ایم. باید خودرو را در زمان‌هایی ارزانتر عرضه می‌کردیم اما نهایتا به همان قیمتی که کارخانه در سال ۷۹ و ۸۰ می‌فروخت، می‌فروختیم. استادی را که ثابت می‌کرد افزایش قیمت نداشتیم را به تیم تحقیق و تفحص ارائه کردیم درحالی که می‌گویند قیمت خودرو گران است. تمام شاخص‌ها را مقایسه کنید که پراید به قیمت سال ۷۹ و ۸۰ عرضه می‌شود این یک بحث کارشناسی است. برنامه اول و دوم را به سازمان گسترش ارائه کردیم و اگر انتقادی است وزارت صنایع و سازمان گسترش به ما بگویند و اصلاح کنید اما بتگاه براساس شناختی که از خودش دارد تصمیم‌گیری می‌کند. به هر حال این موضوع بررسی کارشناسانه می‌خواهد. بهتر است وقتی سؤالی در مجلس مطرح می‌شود در یک بخشی از گزارش تحقیق و تفحص، پاسخ کوتاه ایران خودرو و سایپا هم خوانده شود و مثلا بگویند که پاسخ سایپا قانع‌کننده نیست.

■ **شما گفته بودید که یک بار هم برای پاسخگویی به کمیسیون صنایع و معادن نیامده‌اداد در حالی که یکی از اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفتند که آقای قلعه‌بانی ۳ بار برای پاسخگویی به کمیسیون آمده‌اند.**

فقط پارسال به مجلس آمد اما در سایر جاها اصلاً یک بار هم به کمیسیون صنایع و معادن برای پاسخگویی درباره گزارش تحقیق و تفحص از خودرو نرفته‌ام.

■ **۵ ماه است که در نوبت قرائت در صحن علنی مجلس است و آخر سر هم کامل خوانده نشد اما فکر نمی‌کنم تغییری در آن رخ داده باشد.**

البته به مجلس حق می‌دهم و باید قانون اجرا شود اما بالاخره ما هم دردل‌هایی داریم آدم از ساعت ۶ صبح تا ۱۲ شب زحمت بکشد و بعد هم این دستمزد را بگیرد؟ انتظار داشتیم قبل از آن که گزارش‌هایی را در مجلس بخوانند به ما حق می‌دادند و ما هم پاسخ می‌دادیم. ما که نیاید از مطبوعات و جراید، از محتویات گزارش مطلع شویم!

■ **آیا این شیوه برای شما پیش آمده که گزارش تحقیق و تفحص که در مجلس خوانده شد با آنچه که قبلاً مشاهده کرده بودید تغییر کرده است؟**

در گزارشی که مجلس خواند، مواردی درباره سایپا مطرح شده که این موارد اصلاح شده است. به طور مثال گفتهاند چرا صادرات و قرارداد با الجزایر انجام نشده است. درحالی که ما قرارداد را امضا کردهایم و قرار است ۲۳ هزار دستگاه خودرو به آنجا صادر کنیم اما این مساله در گزارش تحقیق و تفحص نیست، ولی اگر آخرین انتقادات را قبل از خواندن گزارش مطرح می‌کردند بی‌تردید رفع شده بود.

از سوی دیگر گفته بودند که برنامه‌های تدوین شده سایپا از سال ۸۲ تا ۹۰ فراگیر و منسجم نبوده و با توسعه همه جانبه صورت نگرفته است و برنامه‌ها از استراتژی خودرو به دور است. باید مشخص شود که کدام محور سال ۸۲ فراگیر نبوده، اساساً موضوع چیست کدام ایتم این بوده، آیا سودآوری، سهام یا مسأله رضایت مشتری خوب عمل نکرده است. ۳ شرکت زیرمجموعه سایپا رتبه‌های اول تا سوم خدمات پس از فروش را کسب کرده‌اند، شرکت رنا اول، گسترش خدمات پارس خودرو دوم و سایپا یدک هم سوم شده است.

برای کسب این رتبه‌ها زحمت کشیده شده و شاخص‌های انتخاب این شرکت‌ها را هم وزارت صنایع تعیین کرده است و ما راه سایپا از ابتدای سال ۸۱ تا انتهای سال ۸۵ را مشخص کردیم، برنامه دوم ما از سال ۸۵ اجرا می‌شود و تا سال ۹۰ ادامه دارد که برنامه جدید ماست.

■ **آیا در برنامه اول، برای تولید خودروی ملی و تنوع دادن در تولیدمحصولات برنامه داشتید؟ یا این که هدف‌گذاری‌تان بیشتر برای بازار داخلی بود؟**

هدف گذاری ما برای ایجاد تنوع در محصول نبوده و استراتژی ما افزایش تولید، برآوردن تقاضاهای فشرده، استفاده از سرمایه‌گذاری و امکانات موجود برای تقویت مالی بتگاه بوده است. این کار را با افزایش سود، بهره‌وری و بازدهی کردیم، شرکتی که زیان ده بود و در سال ۸۰ ۱۰ میلیارد تومان زیان داشت را در سال ۸۵ سودده کردیم، سایپا در سال گذشته ۸۰۰میلیارد تومان سود کرد بدون این که حتی یک ریال قیمت پراید را افزایش دهیم.

■ **از کجا سود آوردید؟**

همه مستندات هست؛ با افزایش تیراژ و کاهش ضایعات.

سرمایه شرکتی که ۶۰ میلیارد تومان در سال ۸۱ بود در سال گذشته هزار میلیارد تومان شد بدون این که یک ریال از سهامداران بگیریم.

در این مدت هم بیش از ۳ هزار میلیارد تومان سود بین سهامداران توزیع کردیم. از سوی دیگر، علاوه برافزایش سرمایه حدود هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان هم سرمایه‌گذاری کردیم.

اتاق رنگ پارس خودرو که ظرفیت ۱۰هزار دستگاه را داشت سالانه حدود ۲۰۰هزار خودرو را رنگ می‌کند و در سال آینده به ۳۰۰هزار دستگاه ظرفیتش افزایش می‌یابد به نظر شما توسعه یعنی چه و این موارد چگونه اجرا شده است.

توسعه یعنی افزایش ظرفیت و استفاده از امکانات. اول باید کارخانه ایجاد شود، شرکت سایپا که سالانه ۸۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید می‌کند چگونه می‌تواند تولید را افزایش دهد درسال ۸۰ ما ۱۰۰هزار دستگاه تولید می‌کردیم آیا با این میزان تولید لازم بود که محصولات را متنوع می‌کردیم. وقتی ظرفیت یک میلیونی داشته باشیم آن وقت می‌توانیم ۵ تا ۶ محصول مختلف را تولید کنیم.

با کدام پول محصول را متنوع کنیم. توسعه این نیست که از بانک‌ها وام بگیریم و نتوانیم تعهدات خود را بپردازیم و باری بر دوش دولت باشیم.

باید اول خود را قوی کنیم، به سازمان گسترش گفتم اگر از یک میزانی بیشتر سود آوردم چقدر به سهامداران می‌دهید، به طور مثال ۳۰۰ میلیارد تومان سود بود، ۲۰۰میلیارد تومانش را برای افزایش سرمایه دادم، افزایش سرمایه به معنای سرمایه گذاری است. بتگاه اقتصادی یا باید اوراق مشارکت منتشر کند یا وام بگیرد از دولت و یا این که از محل افزایش سرمایه، منابع مالی‌اش را تقویت کند، سهامداران ما همیشه پول گرفتند و هیچ وقت پول به ما ندادند. اصلا ما مدعی هستیم. مالیاتی که سایپا در ۶ سال گذشته به دولت پرداخت کرده را با ۲۰ سال گذشته مقایسه کنید.

■ **چقدر مالیات پرداخته‌اید؟**

«گروه سایپا» بیش از هزارمیلیارد تومان در مدت پنج سال گذشته مالیات داده و بیش از ۲۰۰میلیارد تومان بابت ساخت و سازها به شهرداری‌ها عوارض پرداخته است، بیش از هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان هم سرمایه‌گذاری کرده است. یازده ماهه خط رباتیک تولید تندر ۹۰ را بنا کردیم، خط تولید ریو را از زمانی که قرارداد بستیم تا زمانی که تولید قطعه CKD آغاز شد در مدت ۴ ماه ایجاد کردیم.

ادامه دارد...

انرژی

پیشنهاد افزایش سهم ژاپن در آزادگان

سفیر ایران در توکیو با اشاره به گزارش جدید سازمان‌های اطلاعاتی آمریکا در مورد صلح‌آمیز بودن برنامه‌های هسته‌ای ایران خواهان توسعه همکاری‌های ژاپن با ایران در بخش نفت شد.

به گزارش فارس به نقل از جی‌جی‌پرس، سفیر ایران در توکیو از آمادگی ایران برای توسعه همکاری‌ها در بخش نفت و صنایع مرتبط با شرکت‌های ژاپنی خبر داد.

محسن طلائی افزود: در شرایطی که با توجه به گزارش جدید سازمان‌های اطلاعاتی آمریکا توجیهی برای اعمال تحریم‌های تازه علیه ایران وجود ندارد شرکت‌های ژاپنی می‌توانند سرمایه‌گذاری‌های خود در ایران را افزایش دهند.

وی گفت برای مثال این امکان وجود دارد که سهم ژاپن در میدان نفتی آزادگان افزایش یابدبیش‌تر در اثر فشارهای آمریکا سهم شرکت ژاپنی اینپکس در این میدان از ۷۵ درصد به ۱۰ درصد کاهش یافته بود.

طلائی با اشاره به کاهش تولید نفت ایران به ۴/۱ میلیون بشکه در روز گفت: کشورهایی مثل ژاپن مسئولیت دارند به ایران برای توسعه زیربناهای نفتی و افزایش ظرفیت تولید جهانی کمک کنند؛ چرا که آنها مصرف‌کنندهای عمده هستند.

رکورد ۳۰ ساله واردات نفت آمریکا از اوپک

واردات نفت آمریکا از اوپک در ۹ ماه نخست سال ۲۰۰۷ با افزایش ۱۲ درصدی به بالاترین حد خود طی ۳۰ سال گذشته رسید.

اطلاعات منتشره از سوی اداره اطلاعات انرژی آمریکا نشان می‌دهد واردات نفت آمریکا در ۹ ماه نخست سال ۲۰۰۷ تا ۱/۴ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۱۰/۰۶میلیون بشکه در روز رسید.

حجم واردات نفت خام آمریکا در این مدت کمترین رقم از سال ۲۰۰۴ تاکنون است. اما حجم واردات نفت آمریکا از اوپک در ۹ ماه نخست سال ۲۰۰۷ با افزایش ۱۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه شد و به ۵/۴ میلیون بشکه در روز رسید.

این رقم بالاترین حجم واردات آمریکا از اوپک از سال ۱۹۷۷ به این طرف است.

اوپک در این مدت ۵۳/۷ درصد از نفت مورد نیاز آمریکا را تأمین کرد. سهم فعلی اوپک در تأمین نفت آمریکا بیشترین رقم از سال ۱۹۹۳ به این طرف است. تا قبل از سال ۱۹۷۷ آمریکا بیش از ۸۰ درصد نفت مورد نیاز خود را از اعضای اوپک بویژه ایران و لیبی تأمین می‌کرد.

مجوز شروع اکتشاف نفت در دشت مغان صادر شد

مجوز شروع اکتشاف نفت در دشت مغان توسط هیأت وزیران صادر شد.

با ابلاغ هفت مأموریت وزارت نفت در استان اردبیل از سوی معاون اول رئیس جمهور ، کار اکتشاف نفت در دشت مغان از سال ۸۷ آغاز خواهد شد.

هیأت وزیران، وزارت نفت را موظف کرد با هماهنگی معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور و با رعایت مقررات قانونی نسبت به شروع اکتشافات نفت مغان در سال ۱۳۸۷، واگذاری حق استفاده ۳ هزار متر مربع باقی مانده از اراضی متعلق به وزارت نفت در شهر خلخال به منظور توسعه مصلای شهر، ساخت خط لوله انتقال سوخت مایع از محل انبار نفت تا نیروگاه سیکل ترکیبی مصوب، کارزمانی به ۱۲۴ روستا پس از تأمین منابع مالی با اولویت روستای گلستان، ساخت شش جایگاه CNG جدید در مراکز شهری استان و اختصاص مبلغ ۲۴ میلیارد ریال جهت ساخت هشت سالن ورزشی تخصصی با توافق استانداری اقدام نماید.

بر اساس این مصوبه مکان ساخت سالن‌ها توسط استانداری‌ها تعیین خواهد شد.

خسارت ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومانی برق دزدی در کشور

معاون وزیر نیرو از مانع نشدن وزارت مسکن و سازمان شهرداری در ساخت واحدهای غیر مجاز انتقاد کرد.

علی یوسف پور معاون حقوقی و امور مجلس پشتیبانی وزارت نیرو در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به نظر مراجع برای تأمین آب و برق همه اقشار مردم افزود: مانع نشدن وزارت مسکن و شهرداری از ایجاد ساختمان‌های غیر مجاز ضرر زیادی به این وزارتخانه تحمیل کرده است به گونه‌ای که مقدار برق‌دزدی یا انشعاب‌های غیرمجاز به ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومان در کشور رسیده است. وی افزود: وزارت نیرو انشعابی به واحدهای غیرمجاز نمی‌دهد، اما ساکنان این واحدها، بدون مجوز اقدام به کشیدن سیم و بهره‌برداری غیر مجاز از تیرهای برق می‌کنند.

وی به شهری در استان خوزستان اشاره کرد و گفت: در این شهر حدود ۸۰ هزار واحد غیرمجاز اقدام به سیم‌کشی و استفاده غیر مجاز از برق کرده‌اند.

معاون وزیر نیرو، راه حل این مساله را ارائه تمهیدات لازم از سوی وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری برای آماده‌سازی و هدایت مردم به شهرهای مهاجر پذیر دانست.

۱۵۰ میلیون متر مکعب نیاز نیروگاه‌ها به گاز

مدیرعامل شرکت توانیر گفت‌وزنه با تزریق ۴۰ میلیون متر مکعب گاز به نیروگاه‌ها برای تأمین سوخت، نیروگاه‌ها در زمستان هیچ کمبودی از بابت کمبود سوخت نخواهند داشت.

محمد علی وحدتی در خصوص تأمین گاز مورد نیاز نیروگاه‌های کشور در فصل زمستان اظهار داشت: طبق هماهنگی به عمل آمده میان شرکت توانیر و شرکت ملی گاز ایران مقرر شده تا در آذرماه جاری روزانه ۴۰ میلیون متر مکعب گاز تحویل نیروگاه‌های کشور شود.

وحدتی افزود: میزان تحویل گاز مورد نیاز نیروگاه‌ها در دی و بهمن ماه نیز با ۱۰ میلیون مترمکعب کاهش به روزانه ۳۰ میلیون مترمکعب خواهد رسید.

وی تأکید کرد: به دلیل این که اولویت گازرسانی شرکت ملی گاز ایران در فصل زمستان مصارف خانگی و صنعت است میزان تحویل گاز مورد نیاز نیروگاه‌ها کاهش می‌یابد.

وی گفت: در فصل زمستان نیاز نیروگاه‌های کشور به گاز ۱۱۰ تا ۱۵۰ میلیون متر مکعب است، بنابراین برای جبران کسری سوخت گاز مجبور به استفاده از سوخت مازوت و گازوئیل هستیم تا مشکلی از بابت تأمین سوخت نیروگاه پیش نیاید.

وزیر نیرو عازم الجزایر شد

وزیر نیرو دیروز در رأس هیأتی به الجزایر سفر کرد.

پرویز فتاح به دعوت رسمی همتای الجزایری خود و به منظور گسترش روابط دو جانبه و تبادل خدمات فنی و مهندسی در زمینه آب به این کشور سفر کرد.

در این سفر سه روزه اجرا و بهره‌برداری از چندین طرح آبی مانند ساخت سد در جمهوری اسلامی ایران پیشنهاد خواهد شد. دیدار با نخست‌وزیر و وزیران آب و انرژی الجزایر از دیگر برنامه‌های وزیر نیرو در سفر به الجزایر است.

در همین رابطه فتاح با سفیر الجزایر در تهران دیدار و برنامه‌های سفر به این کشور را با وی مطرح کرد.