



پایان عصر بنزین درمانی

ناترازی بنزین در ایران را نمی‌توان صرفاً با افزایش تولید پالایشگاه‌ها یا واردات بیشتر سوخت حل کرد. مسئله اصلی، رشد مداوم تقاضا و ناکارآمدی در مصرف است؛ به بیان ساده، کشور در حال پر کردن مخزنی است که همزمان از چندین نقطه در حال تخلیه شدن است. خودروهای پر مصرف و فرسوده، ضعف حمل‌ونقل عمومی، کم‌رنگ شدن نقش CNG، رشد مصرف بدون نوسازی ناوگان و قاچاق ناشی از شکاف قیمتی با کشورهای همسایه، مجموعه‌ای از حفره‌هایی هستند که هر سال منابع بیشتری را می‌بلعند. بنابراین اگر سیاست‌گذار فقط سمت عرضه را تقویت کند و برای اصلاح تقاضا برنامه جدی نداشته باشد، ناترازی نه تنها برطرف نمی‌شود، بلکه بزرگ‌تر خواهد شد.

استاندارد نزدیک به ۳ لیتر گزارش شده است. بنابراین بخش قابل‌توجهی از سوخت کشور نه برای جابه‌جایی بیشتر، بلکه برای جبران ناکارآمدی وسایل نقلیه مصرف می‌شود. در چنین شرایطی، افزایش تولید بنزین بدون اصلاح ناوگان، بیشتر شبیه افزایش آب ورودی به یک لوله نشتی‌دار است.

حمل‌ونقل عمومی؛ اثر مغفول مانده

عامل مهم دیگر، سهم پایین حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی شهروندان است. بر اساس آمارهای منتشرشده از سوی مرکز آمار، سهم حمل‌ونقل عمومی در ایران حدود ۱۷ درصد است؛ درحالی‌که در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و حتی برخی کشورهای منطقه، این سهم به حدود ۳۵ تا ۶۵ درصد می‌رسد. در مقابل، حدود ۵۲ درصد تردها با خودروهای شخصی انجام می‌شود. وقتی مترو، اتوبوس، BRT و سایر شیوه‌های حمل‌ونقل عمومی از نظر تعداد، کیفیت، دسترسی، ایمنی و زمان‌بندی پاسخگوی نیاز مردم نباشند، استفاده از خودروی شخصی به انتخابی ناگزیر تبدیل می‌شود. این مسئله در کلان‌شهرها اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا ضعف ناوگان عمومی همزمان باعث افزایش مصرف بنزین، تشدید ترافیک و افزایش آلودگی هوا می‌شود. به این ترتیب، ضعف حمل‌ونقل عمومی فقط یک مسئله شهری نیست، بلکه مستقیماً به بحران انرژی کشور متصل است.

CNG: ظرفیتی که بلااستفاده مانده است

ایران در دو دهه گذشته سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای توسعه CNG انجام داده است. حدود ۳ میلیارد دلار در زیرساخت‌های این بخش سرمایه‌گذاری شده و نزدیک به ۲۴۰۰ جایگاه با ظرفیت حدود ۳۵ میلیون مترمکعب ایجاد شده است. بااین‌حال، مصرف روزانه CNG حدود ۱۴ میلیون مترمکعب گزارش می‌شود و سهم آن از سبد سوخت در سال ۱۴۰۴ حدود ۱۱ درصد بوده است. این فاصله میان ظرفیت ایجادشده و استفاده واقعی، نشان می‌دهد مشکل اصلی کمبود زیرساخت نیست؛ بلکه استمرار نداشتن سیاست‌ها و کاهش جذابیت اقتصادی CNG است. بی‌ثباتی سیاست‌گذاری، تأخیر در پرداخت مطالبات فعالان این صنعت، کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و کاهش فاصله اقتصادی میان CNG و بنزین، موجب شده است مزیت این سوخت به تدریج کمرنگ شود. درحالی‌که CNG می‌توانست بخشی از بار مصرف

نوسازی ناوگان زمانی امکان‌پذیر است که خروج خودروهای فرسوده با ورود خودروهای جدید هماهنگ باشد؛ اما عملکرد اسقاط در سال‌های گذشته فاصله زیادی با نیاز کشور داشته است. بر اساس آمار ایدرو، در سال ۱۳۹۸ از حدود ۷۵۸ هزار خودروی ورودی، تنها ۷ هزار دستگاه اسقاط شد. این رقم در سال ۱۳۹۹ با حدود ۹۹۱ هزار ورودی، ۱۳ هزار دستگاه بود. در سال ۱۴۰۰ نیز از ۹۶۳ هزار ورودی، ۱۶ هزار دستگاه و در سال ۱۴۰۱ از حدود ۱۰۰۷ میلیون ورودی، تنها ۲۲ هزار دستگاه اسقاط شد. در سال ۱۴۰۲ تعداد اسقاط به حدود ۷۲ هزار دستگاه رسید و در سال ۱۴۰۳ به ۳۲۰ هزار دستگاه افزایش یافت. بااین‌حال در سال ۱۴۰۴، در برابر حدود ۱۰۰۲ میلیون ورودی، ۲۰۳ هزار دستگاه اسقاط شد. این ارقام با هدف‌گذاری سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه در برنامه هفتم توسعه فاصله دارد. به همین دلیل، حتی اگر تولید و واردات خودرو افزایش پیدا کند، بدون خروج واقعی خودروهای فرسوده، متوسط مصرف سوخت ناوگان کشور همچنان بالا خواهد ماند.

درواقع، فرسودگی ناوگان فقط نتیجه عمر بالای خودروها نیست؛ بخشی از آن محصول سیاست‌گذاری ناهماهنگ، ضعف سازوکارهای اسقاط و نبود یک رابطه روشن میان ورود خودروی جدید و خروج خودروی فرسوده است.

اصلی‌ترین کانون‌های اتلاف سوخت کجاست؟

یکی از مهم‌ترین عوامل افزایش مصرف، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل است. طبق آمار اعلام‌شده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت، از حدود ۴۱ میلیون وسیله نقلیه موجود در کشور، حدود ۲۲ میلیون دستگاه فرسوده و در حال تردد هستند؛ یعنی بیش از نیمی از ناوگان.

این مجموعه شامل حدود ۱۱۰۲ میلیون موتورسیکلت، ۶۰۵ میلیون خودروی سواری، ۵۱۸ هزار وانت، ۱۹۰ هزار تاکسی، ۱۱۸ هزار اتوبوس شهری، ۶۹ هزار مینی‌بوس و ۲۵۰ هزار کامیون و کشنده است.

اختلاف مصرف این خودروها با استانداردهای روز، بسیار قابل‌توجه است. درحالی‌که مصرف خودروهای کم‌مصرف در استانداردهای جهانی می‌تواند حدود ۵ تا ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باشد، خودروهای جدید داخلی حدود ۸ تا ۱۰ لیتر و خودروهای فرسوده گاه ۱۶ تا ۲۲ لیتر مصرف می‌کنند. در موتورسیکلت‌ها نیز مصرف نمونه‌های فرسوده حدود ۶ لیتر و نمونه‌های

مصرفی او را تغییر نمی‌دهد. و اگر اختلاف نرخ سوخت با کشورهای همسایه پندین برابر باشد، بخشی از افزایش عرضه می‌تواند صرف قاچاق شود.

راهکار چیست؟

حل ناترازی بنزین نیازمند یک بسته سیاستی همزمان در سمت عرضه و تقاضاست. نوسازی واقعی ناوگان و ایجاد سازوکار اقتصادی مؤثر برای اسقاط باید در اولویت قرار گیرد. تولید خودروهای کم‌مصرف باید با خروج خودروهای پر مصرف و فرسوده همراه شود. همزمان، توسعه حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه مترو و اتوبوس‌های شهری، باید به عنوان بخشی از سیاست انرژی کشور دیده شود، نه صرفاً یک پروژه عمرانی شهری. احیای CNG نیز نیازمند سیاستی پایدار، اقتصادی و قابل‌پیش‌بینی است؛ سیاستی که هم برای مصرف‌کننده جذابیت ایجاد کند و هم سرمایه‌گذار را نسبت به آینده این صنعت مطمئن سازد. در حوزه قاچاق نیز صرفاً برخورد انتظامی کافی نیست. اصلاح تدریجی نظام قیمت‌گذاری، هدفمند کردن یارانه‌ها، کنترل هوشمند زنجیره توزیع و کاهش فاصله نرخ داخلی و منطقه‌ای باید همزمان دنبال شود؛ البته به‌گونه‌ای که فشار مستقیم و ناگهانی بر خانوارها وارد نشود. در نتیجه، ناترازی بنزین در ایران را نمی‌توان فقط با عدد تولید پالایشگاه‌ها اندازه‌گیری کرد. مسئله واقعی در جایی میان تولید، مصرف، کیفیت ناوگان، حمل‌ونقل عمومی، سوخت‌های جایگزین و نظام قیمت‌گذاری شکل گرفته است. ۲۲ میلیون وسیله نقلیه فرسوده، فاصله زیاد با هدف اسقاط سالانه، سهم پایین حمل‌ونقل عمومی، استفاده ناکافی از ظرفیت CNG و شکاف شدید نرخ سوخت با کشورهای همسایه، هر کدام بخشی از این پازل هستند. بنابراین راه‌حل پایدار، صرفاً «بنزین بیشتر» نیست بلکه راه‌حل را باید در مصرف کمتر و بهره‌وری بیشتر جست‌وجو کرد. ما اگر بخواهیم از چرخه دائمی تولید، واردات و مصرف بیشتر خارج شویم، باید همزمان با افزایش عرضه، حفره‌های سمت تقاضا را ببندد. نوسازی ناوگان، توسعه حمل‌ونقل عمومی، احیای CNG، اصلاح تدریجی قیمت‌گذاری و کنترل قاچاق، اجزای یک سیاست واحد هستند، نه پروژه‌هایی جدا از هم. در غیر این صورت، کشور همچنان در حال پر کردن همان مخزن سوراخ خواهد بود؛ هرچه بیشتر سوخت وارد آن شود، فقط هزینه بیشتری برای حفظ یک الگوی ناکارآمد پرداخت خواهد شد.

زنجیره فولاد با بحران روبروست

شرایطی که کارخانجات با قطعی برق، رکود بازار داخلی و مشکلات مربوط به تحریم و محاصره دریایی روبرو هستند.

گران‌سازی قیمت مواد اولیه توسط وزارت صمت

رئیس انجمن فولاد آلیاژی به عملکرد وزارت صمت و بورس کالا نیز در افزایش قیمت کنساستره و گندله اعتراض کرد و گفت: در اوایل مردادماه، وزارت صمت و بورس کالا به صورت غیرکارشناسی اقدام به افزایش ۱۰۵ درصدی ضرایب قیمت پایه کنساستره و گندله کردند و قیمت مواد اولیه فولادسازان نیز مشمول «گران‌سازی دولتی» شد. قیمت کنساستره در بورس کالا اخیراً تا حدود ۱۱۰۷۰۰ تومان به ازای هر کیلوگرم و قیمت گندله تا ۱۴۰۰۰ تومان به ازای هر کیلوگرم افزایش یافته است.

دکتر محمدی تأکید کرد: «گران‌سازی دستوری» قیمت مواد اولیه زنجیره فولاد در حالی صورت می‌گیرد که کارخانجات فولادی تحت شدیدترین فشارها قرار دارند و اگر رویه فعلی در افزایش هزینه‌های تولید فولاد و محدودیت‌های انرژی ادامه نداشته باشد، تعداد قابل‌توجهی از کارخانجات زنجیره فولاد با مشکل ورشکستگی روبرو می‌شوند و تبعات این امر برای اقتصاد کشور بسیار مخرب خواهد بود. وزارتخانه‌های نیرو، نفت و صمت با اقدامات و تصمیمات خود مشکلات بزرگی برای زنجیره فولاد ایجاد کرده‌اند و دولت باید پیش از آن‌که دیر شود، اقدامات این وزارتخانه‌ها را اصلاح کند.



امسال، ۱۰۰۷۷۴ تومان به ازای هر مترمکعب بوده را با افزایش ۴۸ درصدی به ۱۵۰۹۴۲ تومان به ازای هر متر مکعب برای مرداد امسال افزایش داده است. به این مبالغ، هزینه‌های دیگری نیز در قبض گاز شرکت‌ها نظیر مالیات بر ارزش افزوده و هزینه توزیع و انتقال و... اضافه می‌شود که باعث می‌شود تا نرخ گاز فولادی‌ها عملاً با یک افزایش ۳۵ درصدی دیگر نسبت به نرخ پایه به ۲۱۰۵۲۲ تومان به ازای هر مترمکعب برسد. این نرخ واقعاً برای صنعت فولاد کمرشکن است!

سهم ۲۸ میلیون تومانی برق و گاز از هزینه تولید هر تن شمش فولاد!

این مقام صنعتی ادامه داد: برای تولید هر تن شمش فولادی، از مرحله کنساستره‌سازی تا ذوب و ریخته‌گیری، به طور متوسط ۴۷۱ مترمکعب گاز مصرف می‌شود و با نرخ جدید، سهم گاز از بهای تمام‌شده هر تن شمش نیز به حدود ۱۰ میلیون و ۱۲۷ هزار تومان رسیده است! جمعاً هزینه برق آزاد و گاز دولتی از قیمت تمام‌شده هر تن شمش فولادی به بیش از ۲۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان رسیده که این افزایش هزینه تولید، قطعاً فراتر از آستانه تاب‌آوری اقتصادی بسیاری کارخانجات فولاد است؛ آن‌هم در

دکتر مهدی محمدی رئیس انجمن تولیدکنندگان فولاد آلیاژی در خصوص چالش‌های فولادسازان کشور اظهار داشت: در حالی که شهریورماه آغاز شده، متأسفانه کارخانجات فولادی هنوز با محدودیت‌های شدید برق روبرو هستند و وزارت نیرو تنها ۶ تا نهایتاً ۱۵ درصد دیماند مصرفی فولادسازان را تأمین می‌کند که این میزان تنها کفاف مصارف روشنایی و اداری شرکت‌ها را می‌دهد و به معنای تعطیلی کوره‌های ذوب در بسیاری از کارخانجات است. در این شرایط محدودیت‌های برق، متأسفانه وزارت نفت نیز نرخ پایه گاز مصرفی صنعت فولاد را برای مردادماه نسبت به فروردین امسال ۴۸ درصد و نسبت به مرداد سال گذشته ۱۷۶ درصد افزایش داده است!

رئیس انجمن فولاد آلیاژی با اشاره به این‌که وزارت نیرو نتوانسته، وعده‌های دولت در خصوص تأمین برق صنایع را محقق کند، گفت: به هیچ وجه نمی‌توان به عملکرد وزارت نیرو در قبال صنعت فولاد، نمره قبولی داد. صنعت فولاد با شدیدترین محدودیت‌های انرژی روبرو است و برخی شرکت‌های فولادی برای اینکه مجبور به تعطیلی خطوط تولید خود نشوند و کارگران بیکار نشوند، برق آزاد را از بورس انرژی با نرخ‌های نجومی خریداری می‌کنند. قیمت برق آزاد در بورس انرژی اخیراً تا ۱۶۰۷۰۰ تومان به ازای هر کیلووات ساعت هم بالا رفت. برای مقایسه، در شهریور سال گذشته نرخ برق دولتی صنعت فولاد ۱۹۲۰ تومان به ازای هر کیلووات ساعت بوده است.

برای تولید هر تن شمش فولادی، از مرحله کنساستره‌سازی تا ذوب و ریخته‌گری به طور میانگین ۱۰۸۸ کیلووات ساعت برق مصرف می‌شود. با برق آزاد، سهم برق از هزینه تولید هر تن شمش فولادی به بیش از ۱۸ میلیون و ۱۶۹ هزار تومان رسیده است!

افزایش نرخ گاز صنعت فولاد قابل قبول نیست

مهدی محمدی با اعتراض شدید به افزایش جدید نرخ گاز مصرفی صنعت فولاد گفت: وزارت نفت به تازگی نرخ پایه گاز مصرفی صنعت فولاد که در فروردین



شرکت فولاد خوزستان
«صهایم عام»

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

شماره ۵۱۲۸۰۹-۵۲

تلفن تماس: ۰۶۱-۳۲۱۳۶۱۴۵
سایت اینترنتی: www.ksc.ir
مهلت اعلام آمادگی تا تاریخ: ۱۴۰۵/۰۶/۰۵ می‌باشد.
(۲) تحویل پیشنهادات تا تاریخ: ۱۴۰۵/۰۶/۱۴
(۳) تاریخ گشایش پاکات پیشنهاد: مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۷
ساعت ۱۱ صبح
(۴) محل گشایش پاکات: کمیسیون معاملات شرکت فولاد خوزستان
(۵) مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: مبلغ ۲۸۸,۱۲۵ یورو یا ۵۱۶,۴۸۲,۸۰۰,۰۰۰ ریال (پانصد و شانزده میلیارد و چهارصد و هشتاد و دو میلیون و هشتصد هزار ریال)
(۶) نوع تضمین:
* ضمانتنامه معتبر بانکی
* بلوکه مالی
* واریز وجه نقد به حساب شرکت فولاد خوزستان
(۷) شماره حساب‌های واریز وجه:
الف) حساب سپهر ۰۱۰۳۰۴۵۵۳۰۱ بانک صادرات شعبه مجتمع فولاد اهواز کد ۳۸۸۲
ب) حساب سیبا ۰۱۲۵۱۳۱۸۶۰۰۰ بانک ملی شعبه مجتمع فولاد اهواز کد ۶۵۳۲

شرکت فولاد خوزستان در نظر دارد مقدار ۱۰,۰۰۰ تن فرومگنیز پرکربن مورد نیاز خود را مطابق با شرایط مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای خریداری نماید. لذا از کلیه شرکت‌هایی که تمایل دارند در این مناقصه شرکت نمایند دعوت بعمل می‌آورد مطابق برنامه زمانبندی ذیل نسبت به شرکت در مناقصه اقدام نمایند.

HIGH CARBON FERRO MANGANESSE		
Mn	78%	Min
Si	1.2%	Max
C	7.5%	Max
P	0.30%	Max
S	0.02%	Max
Fe	Rest	
Size of pieces	20-60mm	min 90%
	<20 mm	Max 10%
Packing	Bulk in the 20 container	

نشانی: خوزستان- اهواز- کیلومتر ۱۰ جاده اهواز- بندر امام خمینی، شرکت فولاد خوزستان درب شماره یک - ساختمان مخایرات - مدیریت خرید مواد مصرفی و اقلام عمومی آقای مهندس سجادی ایمیل: m.sajadipouya@ksc.ir

