

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: فیروز اسماعیلی نژاد  
قائم مقام مدیر مسئول: ولی یعقوبی  
زیر نظر شورای سیاست گذاری

سردبیر: امید اسماعیلی نژاد  
چاپ: کارگر  
توزیع: کارو کارگر

عضو انجمن صنفی مدیران نشریات ایران  
عضو انجمن روزنامه‌های غیر دولتی  
عضو تعاونی مطبوعات کشور

پست الکترونیکی روزنامه (E-MAIL):  
Eghtesadsaramad@gmail.com  
نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir

نشانی دفتر مرکزی:  
سهروردی شمالی پلاک ۵۶ واحد ۳  
تلفن مرکزی روزنامه: ۸۸۷۶۹۳۲۷ - ۰۲۱  
تلفکس: ۸۸۷۶۹۳۲۷

سازمان شهرستان‌ها:  
تلفن تماس: ۰۲۱۶۶۹۳۳۷۱۴  
۰۲۱۶۶۹۳۳۷۱۴ - ۶۶۶۶۳۳۷۸۰ داخلی ۵  
ایمیل: saramadrezae@yahoo.com  
تلگرام: ۰۹۰۲۷۸۳۳۶۲۷

## صنعت و تجارت

### انحصار تولید روغن موتور در اختیار چند تولیدکننده

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس می‌گوید انحصار تولید روغن موتور و رقابت محدود بین چند تولیدکننده، این ذهنیت را ایجاد کرده که روند گرانی و تحمیل قیمت‌های جدید به مردم، به گونه‌ای مدیریت شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حجت اله فیروزی با انتقاد از گرانی روغن موتور، گفت: افزایش قیمت‌ها در روزهای پایانی دولت به اعتماد عمومی لطمه می‌زند و دولت جدید در شرف تشکیل را با چالش جدی مواجه می‌کند. نماینده مردم فسا در مجلس شورای اسلامی افزود: متأسفانه در هفته‌ها و روزهای اخیر افزایش افسارگسیخته قیمت سیمان، میلگرد و برخی دیگر از محصولات فولادی و همچنین مجوز افزایش قیمت نان و روغن موتور این ذهنیت را ایجاد کرده که دولت در روزهای پایانی وظایف و مسئولیت‌ها را رها کرده این افزایش قیمت‌ها در کنار برخی مشکلات دیگر از جمله قطعی‌های کافه‌کننده برق و مشکلات حوزه آب مردم را با سختی فراوان مواجه کرده است. وی اضافه کرد: این رویه با هر هدفی که صورت گرفته باشد، جامعه‌ی خسته از آسیب‌های اقتصادی و شرایط سخت کرونا را عصبانی می‌کند و دولت آینده را که در روزهای آینده تشکیل می‌شود، با چالش جدی مواجه می‌کند. این نماینده مردم در مجلس یازدهم با بیسان اینکه افزایش حدود ۴۰ درصدی قیمت روغن موتور که طی روزهای اخیر با مجوز سازمان حمایت از مصرف‌کننده صورت گرفته، ضربه مهلکی بر اقتصاد و معیشت جمعیت زیادی از فعالان غرضه حمل و نقل بخش خصوصی است، ادامه داد: در حالیکه عمده مواد اولیه روغن موتور در داخل کشور موجود است و این محصول در آذر سال ۹۹ هم افزایش قیمت داشت، رشد ۴۵ درصدی بهای آن قابل دفاع نیست. فیروزی با بیان اینکه مردم در روزهای پایانی دولت نمی‌دانند برای تنظیم خواهی از اینکه‌ونه مشکلات به کجا بنانه برند، تصریح کرد: محصور بودن این محصول نیز چند شرکت و رقابت محدود بین چند تولیدکننده، این ذهنیت را ایجاد کرده که روند گرانی و تحمیل قیمت‌های جدید به مردم، به گونه‌ای مدیریت شده است. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس تأکید کرد: از مجموع‌های نظارتی به ویژه سازمان بازرسی کل کشور در خواست ورود به این موضوعات و تشکیل پرونده قضایی برای برخورد با عوامل ایجادکننده فضای بی‌اعتمادی فعلی را داریم.

بررسی «اقتصادسراسرآمد» از فراکنی شهردای در واپسین روزهای مدیریت شهری

# آلودگی هوا معضل تاریخی پایتخت



گروه شهرسازی-اعظم زندیه- وسایل نقلیه سنگین دیزلی در مصرف سوخت‌های فسیلی نقش بسزایی دارند. با بررسی متوسط سن این دسته از ناوگان در می‌یابیم که از خودروهای سنگین بیش از عمر مفید آنان بهره‌برداری می‌شود. بنابراین، مصرف سالانه نفت گاز در این بخش روندی صعودی دارد و در طی سالیان اخیر، بودجه فزاینده‌ای را برای واردات این فراورده تخصیص داده است. بر این اساس کاهش مصرف سوخت مورد توجه دولت قرار گرفته و یکسای از روش‌هایی که دولت می‌تواند برای تحقق اهداف خود از آن استفاده کند، جایگزینی خودروهای فرسوده دیزلی است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرسودگی ناوگان حمل و نقل عمومی درون و بیرون‌شهری مسأله‌ای است که مسئولان، کارشناسان و دستگاه‌های مختلف طی سال‌های اخیر به کرات به آن اشاره کرده‌اند این در حالیست که هیات دولت در سال ۹۶ مصوبه‌ای را حذف کرد که در سال ۸۷ به تصویب رسیده بود و بر اساس آن اسقاط خودروهای فرسوده و طبقه تولیدکنندگان و واردکنندگان خودرو بود و طبق آن خودروسازان باید ۳۰ درصد از تولیدشان را جایگزین خودروهای فرسوده می‌کردند. جالب اینجاست در همان سال یعنی سال ۹۶ قانون هوای پاک به تصویب رسید و راه حل‌هایی برای نوسازی و کاهش خودروهای فرسوده ارائه کرد که این قانون هم عموماً مورد بی‌توجهی دستگاه‌هایی واقع شده که در این قانون تکالیفی برای آن‌ها تعیین شده است.

بر اساس تبصره اصلاحی ماده ۴ «این نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها» (موضوع ماده ۲ قانون هوای پاک) که در سال ۹۷ توسط هیئت وزیران تصویب شده است شماره‌گذاری هر سه دستگاه خودرو دیزلی نو با استاندارد آلودگی یورو ۵ منوط به اسقاط یک یا چند دستگاه خودرو دیزلی با مجموع ظرفیت گواهی اسقاط مشابه است اما به گفته کالاتری سالانه بیش از ۱.۵ میلیون خودرو به «سیستم‌های شهری» اضافه می‌شود بدون اینکه تعداد خودروها را کاهش دهیم و در بهترین حالت کمتر از ۵ درصد خودروهایی که به چرخه تولید اضافه می‌شوند از چرخه حذف می‌شوند. در این میان سرعت اضافه شدن خودروهای «نو» به ناوگان «حمل و نقل عمومی» با سرعت کندی پیش می‌رود که بی‌توجهی به اسقاط خودروهای دیزلی فرسوده به ازای شماره‌گذاری خودروهای دیزلی جدید از جمله کامیون‌ها، اتوبوس‌های حمل و

اقتصادسراسرآمد، گفت: ۲۵ درصد خودروهای دیزلی فرسوده در معاینه فنی رد می‌شوند.

حسین شهیدزاده با بیان اینکه بر اساس مطالعات بانک جهانی، آلودگی هوا سالانه ۲/۶ میلیارد دلار ضرر به اقتصاد شهر تهران وارد می‌کند، افزود: علاوه بر بخش اقتصادی، مسأله آلودگی با سلامت و جان مردم سروکار دارد و کاهش عمر در آنها و مرگ زودرس برای افرادی که در معرض این آلودگی هستند، ایجاد می‌کند.

نقل عمومی و مینی‌بوس‌ها نه تنها کمکی به نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی کشور نمی‌کند بلکه به افزایش تعداد ناوگان فرسوده می‌افزاید.

### بازهم آلودگی هوا به گردن دیزلی‌ها افتاد

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای شهر تهران از موتورسیکلت‌های کاربراتوری و خودروهای دیزلی فرسوده به عنوان دو منبع مهم انتشار آلوده‌ها در هوای تهران یاد کرد و به

## در مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت پالایش نفت اصفهان مطرح شد:

# توزیع مناسب سود و نوید افق‌های درخشان برای شرکت پالایش نفت اصفهان

این شرکت با مازاد تولید و انبارش ته مانده برج‌های تقطیر به میزان حداقل ۱۲ میلیون لیتر در روز روبه‌رو می‌شود که مشکلات عدیده‌ای به دنبال خواهد داشت؛ بنابراین کاهش تولید ته مانده برج‌های تقطیر ضروری است.

او در ادامه با اشاره به این که پالایشگاه اصفهان برای کاهش مصرف آب خام و جایگزین کردن پساب تصفیه شده در واحدهای عملیاتی خود اقدام به ساخت و بهره‌برداری تصفیه‌خانه پساب شهری با ظرفیت ۷۰۰ متر مکعب در ساعت کرده است، افزود: این شرکت تاکنون طرح‌های مختلفی برای مصرف بهینه آب اجرا کرده و به همین دلیل به رغم راه اندازی واحدهایی همچون بنزین سازی و تقطیر و... میزان مصرف آب آن از سال ۹۶ تغییری نکرده است.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان همچنین گفت: این شرکت سال گذشته از لحاظ دریافت نفت خام و میعانات گازی در بین شرکت‌های پالایشی کشور در جایگاه دوم و از منظر تولید نفت گاز، گاز مایع بنزین و نفت سفید به ترتیب در مقام اول تا چهارم قرار داشته است.

همچنین معاون اقتصادی و بازرگانی و عضو هیئت مدیره شرکت پالایش نفت اصفهان با تأکید بر اینکه حیات پالایشگاه وابسته به آب است، گفت: این شرکت تاکنون برای تأمین آب مورد نیاز خود طرح‌های مختلفی اجرا کرده و البته در اجرای طرح انتقال آب از خلیج فارس مشارکت جدی خواهد داشت تا در آینده برای تأمین آب با مشکل روبه‌رو نشود.

مهدی صرامی فروشانی نیز با اشاره به این که در حال حاضر بیش از ۴۲ درصد سهام شرکت پتروشیمی اصفهان به شرکت پالایش نفت اصفهان تعلق دارد، افزود: پتروشیمی ظرفیت بسیار بالایی دارد که با هم افزایی بین دو شرکت می‌توان آن را همچون قبل به اوج رساند و مثل گذشته بهترین شرکت بورسی کشور باشد.



نفت اصفهان با اشاره به این که بر اساس الزامات قانونی و زیست محیطی کشور، وزارت نفت مکلف شده طرح‌های بهینه سازی در پالایشگاه‌های کشور و از جمله پالایشگاه اصفهان را برای ارتقاء کمی و کیفی فرآورده‌های نفتی اجرا کند

افزود: طرح «RHU» بر اساس مصوبه هیات وزیران در سال ۱۳۸۸ جزء طرح‌های اولویت دار کشور قرار گرفته و به دلیل اهمیت آن توقف و یا متغی شدن اجرای طرح منوط به تأیید ریاست جمهوری است. ابراهیمی با بیان این که بر اساس مصوبه سال ۱۳۹۲ هیئت دولت، وزارتخانه‌های نفت و نیرو از سال ۱۳۹۴ مکلف به تأمین سوخت گاز نیروگاه

های کشور به جای نفت کوره با اولویت نیروگاه‌ها شدند، گفت: با اجرایی شدن کامل مصوبه مزبور، بازار داخلی مصرف ته مانده برج‌های تقطیر حذف می‌شود و با توجه به این که نمی‌توان ته مانده برج‌های تقطیر را نیز صادر کرد

از PPM۵۰ می‌رسد. ابراهیمی ادامه داد: این شرکت برای کاهش ترکیبات گوگردی محصولات سنگین نیز طرح گوگرد زدایی از ته مانده برج‌های تقطیر موسوم به «RHU» را اجرایی کرده که با راه اندازی آن تا ۵ سال آینده، کیفیت تمامی فرآورده‌های نفتی پالایشگاه اصفهان به استاندارد یورو ۴ و ۵ ارتقاء پیدا خواهد کرد. وی با بیان این که ساخت واحد گوگرد زدایی ته مانده برج‌های تقطیر پالایشگاه اصفهان در سال ۱۳۸۶ در قالب طرح جامع به یک شرکت کره‌ای واگذار شده بود گفت: طرح مزبور از سال ۱۳۸۸ به علت عدم تأمین منابع مالی از سوی آن شرکت متوقف شد. ولی به دلیل ضرورت و الزامات زیست

محیطی دوباره به صورت یک بسته جداگانه فعال گردید و یک شرکت داخلی به عنوان یک شرکت توانمند جایگزین آن شرکت کره‌ای شده است. مدیرعامل شرکت پالایش

مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت پالایش نفت اصفهان با حضور ۶۲.۶۳ درصد سهامداران به دلیل شرایط کرونایی و رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی به صورت حضوری و مجازی برگزار شد و علاوه بر تصویب صورت مالی سال ۱۳۹۹، تقسیم سود خالص ۱۲۰ ریالی این شرکت به ازای هر سهم تصویب گردید.

در این مجمع همچنین موافقت شد این شرکت سال جاری ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار به کارگروه مقابله با خشکسالی استان برای اجرای طرح‌های آبرسانی و همچنین ۳۰۰ میلیارد ریال در راستای مسئولیت‌های اجتماعی خود تخصیص دهد. مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان در این مجمع با بیان این که بنزین، گازوئیل و نفت کوره ۳ فرآورده مهم نفتی این شرکت است گفت: شرکت پالایش نفت اصفهان برای افزایش کیفیت این فرآورده‌ها طرح‌های بهبود فرآیند تولید را اجرایی کرده به طوری که از سال ۱۳۹۵ با راه اندازی واحد بنزین سازی، تمامی ۱۲ میلیون لیتر بنزین تولیدی روزانه این شرکت مطابق با استاندارد یورو ۴ و ۵ شده و در حال حاضر تمام بنزین تولیدی پالایشگاه اصفهان یورو ۵ است.

وی با بیان این که این شرکت روزانه حدود ۲۱ میلیون لیتر گازوئیل تولید می‌کند گفت: حدود ۴ میلیون لیتر آن مطابق با استاندارد یورو ۴ بوده که تحویل شرکت‌های اتوبوسرانی اصفهان می‌شود و بقیه گازوئیل معمولی بوده که میزان گوگرد آن بین ۰/۷ تا ۰/۸ درصد است.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان با اشاره به این که پروژه تصفیه گازوئیل با ظرفیت ۱۰۰ هزار بشکه در روز در حال اجرا است پیش‌رفت کنونی این طرح را ۹۲/۵۱ درصد اعلام کرد و افزود: با اتمام این طرح که اوایل سال آینده میسر خواهد شد، میزان گوگرد گازوئیل پالایشگاه اصفهان به کمتر

