

تیغ شورای رقابت علیه خودروسازان دولتی



سرسری و بدون کارشناسی برای خودروساز ۰ هم به مصرف کننده و هم تولید کننده ضرر وارد ساخته است. یکی از اصلی‌ترین مشکلات قیمت گذاری شورای رقابت این است که، نرخ تورمی که محاسبه می‌کند، نرخ تورم واقعی نیست و نرخ تورمی است که توسط بانک مرکزی اعلام می‌شود. متأسفانه فرمول این قیمت گذاری نیز مشخص و شفاف نیست و هر کسی قادر به محاسبه فرمول شورای رقابت نیست و این روند باعث آسیب به خودروساز شده و اینکه خودروساز نمی‌تواند به تعهدات خود پایبند باشد.

در عین حال عملاً خودروساز نمی‌تواند روی منابع مالی برای تزحیره تامین اقدام نماید. در حالی که در فضای افکار عمومی چنان القا می‌شود که خودروساز با سودی کلان واقعا به روز باشد و با تاخیر اعلام نشود، حال آنکه شورای رقابت تا به امروز فرمول محاسبه قیمت خودرو را اعلام نکرده است و در عین حال با تعیین تکلیف کردن‌های

مردمی این خودروسازان شده است. حال آنکه در شرایطی که کشور نیساز به تولید داخل دارد این مسئله امری برخلاف نیازهای کشور است. در این میان قیمت گذاری ها، چالشهایی را در بازار خودرو ایجاد می‌کند در حالی که به طور مثال بحث کمبود قطعه، بحث نوسانات ارزی در آن در نظر گرفته نمی‌شود؛ به همین جهت قیمت خودرو در بازار با کارخانه متفاوت است و این مسئله باعث شده خودروسازها ضرر کنند. کمبود نقدینگی، تولید را با چالش مواجه می‌کند و زمانی که تولید ضربه ببیند، با فرمول ساده عرضه و تقاضا، تقاضا افزایش می‌یابد و در کنار آن بحث اختلاف قیمتی نیز باعث شده تقاضای کاذب ایجاد شود. در این میان ارتقای استانداردها، ارتقای مصرف سوخت و الاینده‌گی از جمله اتفاقات مثبتیست در صنعت خودروی کشور بود، اما متأسفانه به دلیل قیمت گذاری دستوری، نه تنها حمایت واقعی رخ نداد بلکه باعث فرار سرمایه‌ها از این صنعت شد. نتیجه قیمت گذاری دستوری، تخریب

سامانه چک دیجیتال بانک توسعه صادرات عملیاتی شد

مدیر امور فناوری اطلاعات و امنیت فضای مجازی بانک توسعه صادرات ایران گفت: سامانه چک دیجیتال ایمن بانک از یازدهم تیرماه سالجاری با هدف ارائه سرویس به مشتریان حقیقی برای نسخه اندروید پیاده سازی و به محیط عملیاتی متصل شده و در فرایند تست کاربری توسط همکاران فنی و کسب و کاری قرار گرفته بود. "عشرت عدالت" با اعلام اینکه بستر سازی برای این عملیات پس از ابلاغیه بانک مرکزی آغاز شده و فاز اول سرویس های بانکی سامانه چک دیجیتال (چکاد) به مرحله بهره برداری رسیده است، افزود: بانک توسعه صادرات در کنار بانک های صادرات، پارسیان و تجارت، جزء هشت بانک اولی است که امکان ارائه سرویس چک دیجیتال را برای مشتریان حقیقی خود در فاز اول پیاده سازی و عملیاتی کرده است. عدالت خاطر نشان کرد:سرویس های فعالسازی، روزرسانی پروفایل کاربر، غیرفعالسازی، صدور چک دیجیتال، درخواست کارتابل و انتقال چک به عنوان سرویس های اولیه برای سامانه چکاد پیاده سازی و عملیاتی شده است. وی با ذکر این نکته که امکان نقد شدن چک دیجیتال به صورت درون بانکی وجود دارد، اظهار داشت: فاز دوم سامانه با ارائه سرویس های تکمیلی مانند سرویس های ضمانت و امضای ضمانت و نیز نقد بین بانکی (با دلیل لزوم همسویی با پروژه نسخه ۴ چکاد که تمامی بانکها) در حال پیاده سازی است. وی اذعان داشت: برای استفاده از سرویس مذکور، لازم است نخست برنامهک هامون موجود در کافه بازار (برای گوشی های اندروید) در دستگاه مربوطه (موبایل یا تبلت) مطابق مستند "راهنمای کاربری برنامهک هامون با قابلیت احراز هویت غیرحضور" نصب و پس از آن نسخه ۲،۵ همراه بانک (هما) دریافت و روزرسانی شود. لازم به ذکر است سایر مراحل مربوط به فعالسازی و صدور چک در مستند "راهنمای کاربری سامانه چک دیجیتال" قابل دسترسی است.

افزایش تسهیلات پرداختی بانک توسعه تعاون طی دو سال اخیر

مدیر عامل بانک توسعه تعاون اعلام داشت تسهیلات پرداختی دو سال اخیر این بانک بیشتر از تسهیلات پرداختی طی ده سال پیش از آن است. محمد شیخ حسینی مدیرعامل بانک توسعه تعاون در مراسم چهاردهمین سالروز تأسیس بانک گفت: این بانک در سال ۱۳۸۸ و در راستای اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی برای حمایت از بخش تعاون به عنوان دومین رکن اقتصاد کشور تشکیل گردید و یکی از رزوه‌های تعاونگران برآورده شد. شیخ حسینی افزود: نقش اصلی توسعه را تأمین مالی و سرمایه‌گذاری ایفا می‌کند و برای توسعه بخش تعاون نیاز به سرمایه گذاری زیادی در این بخش مهم اقتصادی است. وی با بیان اینکه بانک توسعه تعاون یکی از بانک های جایک و موفق در پرداخت تسهیلات و انجام تکالیف قانونی در حوزه حمایت از تولید و اشتغال است گفت: بانک توسعه تعاون، عمده تسهیلات خود را به نگاهاهای کوچک و متوسط اقتصادی به ویژه در بخش تعاون می‌پردازد. تمرکز این بانک بر پرداخت تسهیلات هدفمند در بخش واقعی اقتصاد می‌باشد. شیخ حسینی گفت: مقام معظم رهبری پرچمدار اصلی تعاون در کشور بوده اند و حمایت و پشتیبانی ایشان از بخش تعاون موجب گردید به رغم بی مبری ها و کم توجهی ها به این بخش، کماتکان تعاون در اقتصاد حضور فعال داشته باشد. این مقام بانکی گفت: سرمایه بانک توسعه تعاون از پنج هزار میلیارد ریال از زمان تأسیس در سال ۱۳۸۸ در حال حاضر به ۶۲ هزار میلیارد ریال افزایش پیدا کرده، که حدود ۱۵ درصد کل سرمایه بانک به صورت نقد توسط دولت به بانک پرداخت شده در حالیکه دهها برابر این مبلغ را بانک تاکنون تسهیلات پرداخت نموده است.

ایجاد شفافیت و ارتباط دوسویه بدون مشارکت خبرنگاران میسر نخواهد شد

علی خورسندیان، مدیر عامل بانک صنعت و معدن طی پیامی روز خبرنگار را به فعالان عرصه رسانه تریک گفت. در متن این پیام آمده است: اهل قلم و رسانه همواره رسالت تحسین برانگیز روشنگری، اطلاع یابی و اطلاع رسانی را بر عهده دارند و به عنوان ذهن و وجدان بیدار و زبان رسای آحاد مردم همواره تاریخ ساز و مؤثر بوده اند.در جهان امروز که اهمیت تئور افکار عمومی دوجندان گشته است، قدرت رسانه و خبرگزاری ها بر هدایت جریان افکار عمومی بر کسی پوشیده نیست و در شرایط کنونی کشورمان نیز اهل قلم و رسانه ها وظیفه خطیری در خصوص تحلیل وضعیت موجود، تبیین واقعیت ها و دمیدن روحیه امید و خودباوری به جامعه بر عهده دارند که لازم است اطلاعات و داده های صحیح را از بطن جامعه دریافت کرده و در جهت ارتقای آگاهی عموم گام بردارند. بی تردید تحقق اهداف کلان کشور در سال «مهار تورم و رشد تولید» و ایجاد شفافیت، تعامل و ارتباط دوسویه سازمان ها و نهادهای با مردم، بدون مشارکت و تلاش های خبرنگاران حرفه ای و اصحاب رسانه میسر نخواهد شد. اینجانب وظیفه خود می دانم که در این فرصت مغتنم از تلاش های تمامی خبرنگاران و اصحاب رسانه به خصوص عزیزانسی که صمیمانه با بانک صنعت و معدن همکاری داشته اند، قدرانی نامم.

در توجیهاتی جدید درباره چرایی کمبود قطار معاون وزیر راه گفت: وقتی که نرخ بلیت در قیاس با سایر مدل ها ارزان تر است طبیعی است انتخاب اول مردم حوزه ریلی است.

میعاد صالحی در خصوص کمبود بلیت قطار و کمبود ناوگان مسافری گفت: افزایش قیمت بلیت قطار نسبت به سایر مدل ها اندک است، همه واگن های مسافری برون شهری به بخش خصوصی واگذار شده که قطعاً با این نرخ ها زیان می بینند، از این رو باید نرخ بلیت اصلاح شود یا سازمان برنامه رقی اختصاص دهد.

او می گوید: در حال حاضر قیمت بلیت افزایش نیافته است و راه آهن و شرکت ها در زیان هستند، وقتی که نرخ بلیت در قیاس با سایر مدل ها ارزان تر است طبیعی است انتخاب اول مردم حوزه ریلی است. قیمت بلیت قطار اتوبوسی ما ۲۲۰ هزار تومان است، اما قیمت اتوبوس تهران-مشهد ۴۰۰ هزار تومان، بلیت قطار ۶ تخته ما زیر ۴۰۰ هزار تومان و ۴ تخته حدود ۴۰۰ هزار تومان است. درحالیکه تهران-مشهد را ۱۱ ساعت طی می کند بنابراین به خاطر قیمت و ایمنی تقاضای ما بالا رفته است. از سوی دیگر در ۱۰ سال گذشته نوسازی ناوگان مسافری خیلی کم انجام شده است.دولت قبل هم اگر سرمایه گذاری کرده است به سمت توسعه قطار ۵ ستاره رفته بود که تمکن مالی مردم قطارهای عادی است.

قدرانی سوییس از سازمان توسعه تجارت جهت حل مشکلات شرکت های بین المللی

تولید شیرخشک و مشکل مالیاتی شرکت نستله به علت اختلاف حساب ها و اشتباهات سیستمی رخ داده توسط حسابرسی این شرکت، درخواست مساعدت برای حل این مشکلات را داشت.

مهدی ضیغمی، سرپرست سازمان توسعه تجارت خود را بیان اینکه سازمان توسعه تجارت تمام تلاش خود را برای حل مشکلات شرکت ها انجام خواهد داد به اقدامات صورت گرفته از سوی سازمان توسعه تجارت در پرونده نستله اشاره کرد و گفت: مشکل سیستمی تخصیص ارز برای شیرخشک طی چند روز آینده حل می شود. وی همچنین به مشکل مالیاتی نستله و تعهدات ارزی این شرکت اشاره کرد و گفت: این موضوع را در ستاد تسهیل پیگیری کردیم و اکنون گمرک می‌بایست مصوبات ستاد تسهیل را اجرایی کند.

در ادامه این دیدار سفیر سوییس ضمن قدردانی از تلاش‌های سرپرست سازمان توسعه تجارت در جهت رفع موانع پیش روی فعالیت شرکت های بین المللی در ایران گفت: میدانیم که سازمان توسعه تجارت تمام تلاش خود را برای رونق تجارت انجام می دهد و نقش به سزایی در روزنهایی که هم اکنون با وجود مشکلات برای شرکت‌ها ایجاد شده دارد.

سفیر سوییس در تهران در دیدار با سرپرست سازمان توسعه تجارت از تلاش های این سازمان در جهت حل مشکلات شرکت های بین المللی حاضر در ایران تقدیر و تشکر کرد.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی سازمان توسعه تجارت، مهدی ضیغمی، سرپرست سازمان توسعه تجارت صبح امروز میزبان نادین الیویری لوزانو، سفیر سوییس در ایران و هیأت همراه بود. این دیدار به درخواست سفیر سوییس و با موضوع بررسی مشکلات شرکت های سوییسی فعال در ایران و راهکارهای حل آن صورت گرفت.

نادین الیویری لوزانو، سفیر سوییس در تهران با مطرح کردن مشکلات شرکت های سوییسی در ایران از جمله شرکت نستله درخواست مساعدت سرپرست سازمان توسعه تجارت در خصوص حل این مشکلات را داشت و گفت:خوشحالم که سازمان توسعه تجارت تمام تلاش خود را برای رونق تجارت و کاهش مشکلات شرکت های بین المللی می‌کند.وی با اشاره به فعالیت طولانی مدت شرکت های سوییسی در ایران از علاقه این شرکت ها برای ادامه فعالیت در ایران سخن گفت و افزود: شرکت های سوییسی می‌خواهند در ایران باقی بمانند و به مانند سالهای گذشته فعالیت خود را ادامه دهند. در ادامه وی با مطرح کردن مشکل تخصیص ارز برای

توجیهات معاون وزیر راه درباره کمبود بلیط قطار

او گفت: برنامه داریم قطارهایی که عامه مردم بیشتر استفاده می کنند توسعه یابند. برای کمک به تولیدکنندگان ما سواده ۱۲ را امضا کردیم و به قراردادهای قبلی هم عطف به ماسبق کردیم.تلاش می کنیم ناوگان مسافری نوسازی شود و تعمیرات لازم هم انجام شود.سال ها واگن های در سیر بازسازی نشده بود. او افزود: ایجاد شرکت قطارهای حومه ای بلاکلیف است و سازمان برنامه کم کاری می کند.امیدواریم این متمم بودجه اختصاص یابد تا شرکت قطارهای حومه ای هم ساماندهی شود. صالحی گفت: بهره وری از واگن های مسافری استفاده از لوکوموتیو افزایش داده ایم.

او درباره گلابه شرکت رجا از قیمت تکلیفی بلیت قطارهای حومه ای گفت: در گذشته فرار بود شرکت راه آهن در فرآیند درست خصوصی سازی فرار گیرد، اما از جای خصوصی سازی، خصولتی سازی رخ داد.این موضوع قطار حومه ای هم به پیامدهای خصوصی سازی نارسد در حوزه حمل و نقل است.

این مقام مسئول گفت: سال های ۸۸ و ۸۹ فشرار به راه آهن برای خصوصی

صنعت و افزایش وابستگی به ارز و برای مردم، تورم و کاهش کیفیت در محصولات خواهد بود. در شرایطی که خودروسازان در شرایط تحریم، فقدان نقدینگی و ارز مورد نیاز برای تامین قطعه‌های خودرو را چالش اصلی عنوان می‌کنند، شورای رقابت در قامت سیاست‌گذار در بازار خودرو اقدام به اعمال نظام دستوری در قیمت و تولید خودروسازان می‌کند.همین مساله نه تنها التهاب‌ها از بازار خودرو را کاهش نداده بلکه حتی به التهاب دوباره در بازار خودرو هم می‌دمد.شورای رقابت به جای اینکه کار کارشناسی کند، بیشتر میل به سیاسی کاری داشته و نگاهش بیش از آنکه جنبه تخصصی داشته باشد بر مبنای آرام کردن موقت اعتراضها و التهاب های بازار است.

دوم آنکه شورای رقابت در حالی خود را متولی بازار خودرو می‌داند که در عمل این رفتار صرفاً در قبال خودروسازانی با برچسب دولتی همچون ایران خودرو و سایپا اعمال می‌شود و عملاً این شورا در قبال آنچه خودروسازان خصوصی یا همان مونتاژی‌ها نامیده می‌شود کارکردی ندارد. هر چند که شورای رقابت در ماه‌های اخیر بارها به عرصه این خودروسازان وارد شده اما عملاً اقدام مثبتی در این زمینه صورت نداده، چنانکه گران فروشی ۱۰۰ تا ۸۰۰ میلیونی آنها رفع نشده و در اقدامی تعجب برانگیز حتی افزایش قیمت‌های جدید را برای آنها اعمال کرده است. این دوگانگی رفتاری در قبال خودروسازان دولتی و به اصطلاح خصوصی در کنار ضررهای شدید به خودروسازانی همچون ایران خودرو و سایپا، موجب استمرار گران فروشی مونتاژی‌ها شده که التهاب بازار را بیشتر کرده و در حالی که به دلیل تبلیغات، جامعه گرانی بازار را از چشم دولتی ها می‌بیند. به عبارتی دقیق‌تر شورای رقابت تنها با قیمت گذاری دستوری بلکه با یک پیام و دو هواپش در قبال خودروسازان خصوصی و دولتی، التهاب بازار خودرو و سودجویی دلالت‌ا ن تشدید می‌کند. حال آنکه خودروسازان دولتی در جهت اجرای تعهداتشان به مشتریان این وضعیت را تحمل کرده و در چارچوب مشقتهای مداراری با تمام مشکلات به کار خود ادامه می‌دهند.

سازی زیاد شد که در نهایت ۲۷ اسفند ۸۸ واگذار شد. تأمین اجتماعی مدت ها می‌گفت رجا را نمی‌خواهد چون سود ده نبود.من به وزرای قبلی و فعلی وزارت تعاون نامه زدم که اگر رجا را می‌خواهند باید به آن اعتبار اختصاص دهند. مدیرعامل راه آهن گفت: در واگذاری تراورس هم ۷۰۰۰ نفر انسان به خاک سپاه نشستند.

اودرباره وضعیت قطارهای حومه ای گفت: ریل باس ها تولید داخل با شراکت کره است، خودکشش است و ۴ واگن دارد، ترنسنت هم داریم که با همکاری زیمنس آلمان ساخته شد.اینها در اختیار رجا است.اما ترنسنت ها با چالش مواجه است.طی تقاهم قبلی رجا در قطارهای حومه ای مسافران را در مسیر کوتاه جا به جا می‌کند.ما در سال های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ عدد ۱۷۰ میلیارد تومان بابت قطارهای حومه ای به رجا دادیم.پارسل‌راه آهن در حوزه مسافری ۲۰۰۰ میلیارد تومان زیان دیده است و سازمان برنامه باید پرداخت کند.صالحی گفت: رجا بیش از ۱۰۰۰ میلیارد تومان به شرکت راه آهن بدهکار است. رجا ۷ سال است پول لوکوموتیو و حق دسترسی به شبکه ریلی را به راه آهن پرداخت نکرده است.

او گفت: ما انتظار افزایش ۵۰۰درصدی بودجه از سازمان برنامه و بودجه داریم، ولی با پیگیری ها در طرح خط آهن، ما ۱۱۰ درصد تخصیص بودجه و در بخش ناوگان ۲۳۰ درصد تخصیص بودجه گرفته ایم.

اهتزاز پرچم ایران میان ۱۰۰۰ بانک برتر جهان توسط بانک پاسارگاد

بانک‌های خاورمیانه جایگاه ۱۱۷ را کسب کرد. مقایسه اطلاعات بانک پاسارگاد با بانک اول خاورمیانه (Saudi National Bank) بانگنر این مطلب است که رقم سرمایه لایه یک بانک مزبور تقریباً ۴ برابر سرمایه لایه یک و مجموع دارایی‌های آن ۳ برابر دارایی‌های بانک پاسارگاد است. با این حال بازده سرمایه بانک پاسارگاد ۳ برابر بازده سرمایه آن بانک بوده که بیانگر نسبت‌های مناسب سودآوری بانک پاسارگاد در صنعت بانکداری، مدیریت موفق دارایی‌ها و نیز تبدیل سرمایه به سود است. در ادامه موفقیت‌های کسب شده، بانک پاسارگاد با کسب بازده ۴۴٫۲۲درصدی بر اساس معیار نرخ بازده سرمایه(ROC)، رتبه اول خاورمیانه و رتبه ۲ جهانی و از نظر معیار نرخ بازده دارایی‌ها (ROA) با بازده ۳٫۷۱درصدی رتبه اول خاورمیانه و ۱۵ جهان را نیز کسب کرد.

گفتنی است در رتبه‌بندی ۱۰۰۰ بانک برتر جهان که توسط نشریه بنکر صورت می‌پذیرد، بانک‌ها بر اساس شش‌انح‌های مالی بانکداری کلیدی در بخش‌ترازنامه و صورت سودوزیان، سایر شاخص‌های مرتبط با تعداد مشتریان در بخش بانکداری خرد و شرکتی، کانال‌های پرداخت و تعداد کارکنان مورد بررسی و راستی آزمایی قرار گرفته و نتیجه دقیقی از وضعیت آن‌ها ارائه می‌گردد.

بانک پاسارگاد در رتبه‌بندی ۱۰۰۰ بانک برتر جهان در سال ۲۰۲۳ که توسط نشریه بنکر و به‌صورت سالیانه اعلام می‌شود، علاوه بر صعود ۱۱۵پله‌ای نسبت به سال قبل و کسب جایگاه بی‌سابقه ۲۰۵، رتبه اول خاورمیانه و دوم جهان در معیار بازده سرمایه (ROC)، رتبه اول خاورمیانه و ۱۵ جهان در معیار بازده دارایی (ROA) و رتبه ۱۷ خاورمیانه بر اساس معیار سرمایه لایه یک را کسب کرد.

به‌گزارش روابط‌عمومی بانک پاسارگاد، نشریه بنکر در ماه جولای هر سال، نسبت به انتشار رتبه‌بندی ۱۰۰۰ بانک برتر جهان اقدام می‌کند. این نشریه در سال جاری نیز با توجه به گزارش‌های مالی سال ۱۴۰۰، نتیجه این رتبه‌بندی را بر اساس معیار سرمایه لایه یک (Tier-۱ Capital) اعلام کرده است. بانک پاسارگاد که تنها نماینده کشورمان در رتبه بندی سال ۲۰۲۳ بود، با صعود ۱۱۵پله‌ای نسبت به سال قبل، جایگاه بی‌سابقه ۲۰۵ را کسب کرد. رشد چشمگیر ۱۱۵ پله‌ای بانک پاسارگاد، نام آن را در صدر فهرست بالاترین رشد سرمایه لایه یک(Highest Mover Bank) در سطح خاورمیانه قرار داد تا افتخاری دیگر را برای کشور عزیزمان به ارمغان بیاورد.

بر اساس نتایج این رتبه‌بندی، بانک پاسارگاد در میان

واردات ۱۲۶۷ میلیون بشکه در روز نفت در ژوئن، دومین رکورد بالای واردات ثبت شده بود.

واردات نفت چین در هفت ماهه نخست سال میلادی جاری، ۳۲۵۸ میلیون تن بود که ۱۲٫۴ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ بالاتر بود. به گفته اما لی، تحلیلگر نفت چین در شرکت ورتکسا، کاهش ماهانه واردات نفت به چین، به دلیل واردات کمتر از سه صادرکننده بزرگ نفت شامل آمریکا، عربستان سعودی و روسیه بود که در بحبوحه تقاضای داخلی بالاتر و کاهش هدف تولید، صادرات خود را کاهش دادند. با این حال، این تحلیلگر خاطر نشان کرد که ذخایر نفت چین در خشکی در پایان ژوئیه، بیش از ۱۰۰۲ میلیارد بشکه بود و رشد مداوم این ذخایر، به پالایشگاه‌های چینی امکان می‌دهد تا خرید خود را در ماه‌های آینده کاهش دهند.

داده‌های شرکت مشاوره ژئوپلیتک نشان داد که با وجود کاهش کلی واردات، پالایشگاه‌های دولتی چین، نرخ پالایش را در ژوئیه به میانگین ۷۸ تا ۸۲ درصد

واردات نفت چین به پایین‌ترین رکورد امسال سقوط کرد

جدیدترین آمار گمرکی نشان داد که واردات نفت به چین در ژوئیه، با کاهش ۱۸٫۸ درصدی نسبت به ماه قبل،به پایین‌ترین میزان از ابتدای سنال میلادی جاری رسید.

به گزارش ایسنا، آمار اداره کل گمرک چین نشان داد که واردات نفت به این کشور در ژوئیه، به ۴۳۶۹ میلیون تن معادل ۱۰۲۹ میلیون بشکه در روز رسید و هر چند در مقایسه با ماه قبل، ۱۸٫۸ درصد کاهش داشت اما در مقایسه با واردات ۸٫۷۹ میلیون بشکه در روز در مدت مشابه سال گذشته که اقتصاد چین تحت تأثیر موارد شیوع گسترده کرونا و قرنطینه‌های سخت گیرانه قرار گرفته بود، ۱۷ درصد افزایش داشت.

ظرفیت تولید افزایش دادند که دو تا سه درصد بالاتر از ژوئن بود. انتظار می‌رفت مصرف بنزین در بحبوحه تقاضای سفر در تابستان، افزایش پیدا کند. طبق داده‌های موسسه ژئوپولتک، ذخایر داخلی بنزین در فاصله اواسط ژوئن تا اواسط ژوئیه، حدود سه درصد کاهش یافت، در حالی که ذخایر دیزل، حدود دو درصد افزایش یافت.حاشیه سود بالاتر برای سوخت‌ها در آسیا، صادرات فرآورده‌های نفتی چین را در ژوئیه افزایش داد و از نرخ بالاتر پالایش، پشتیبانی کرد.

صادرات سوخت پالایش شده در ماه میلادی گذشته، ۵۵٫۸ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال گذشته، به ۵۳٫۱ میلیون تن رسید و در مقایسه با ۴۵۱ میلیون تن در ژوئن، بالاتر بود.

بر اساس گزارش رویترز، چین در ژوئیه، ۱۰۳۱ میلیون تن گاز طبیعی وارد کرد که در مقایسه با ۸٫۷ میلیون تن واردات در مدت مشابه سال گذشته که قیمت جهانی بالا، باعث کاهش خریدهای نفتی شد، ۱۸٫۵ درصد بالاتر بود.