



در گفت‌وگو با رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی انرژی ایران مطرح شد

## بهینه‌سازی مصرف راهکار رفع ناترازی بنزین

### گفت‌وگو

ترگس جلیلیان

خبرنگار



رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی انرژی ایران: در سال گذشته میزان کل درآمدهای نفتی به گواهی گمرک چیزی حدود ۳۶ میلیارد دلار بود که میزان واردات انرژی برای سال جاری (۶ میلیارد دلار) حدود یک ششم این میزان است، یعنی درآمد نفتی دو ماه کشور باید صرف واردات بنزین شود.

بنزین در کشورمان ۱۱ هزار و ۸۰۰ تومان بوده، این در حالی است که این فرآورده نفتی با قیمت یک هزار و ۵۰۰ تا سه هزار تومان به فروش می‌رسد، به همین دلیل حتی با وجود تکنولوژی، فناوری و احداث پالایشگاه در کشورمان تا زمانی که از این امر ضرر نکنیم نباید روی افزایش تولید تکیه کرده بلکه باید مصرف را بهینه کنیم. وی افزود: در نتیجه از همان روز اولی که طرف کاهش مصرف و بهینه کردن آن را به طرف تولید فروختیم بازنده مشخص بوده است و این فرایند طی سال‌های متمادای ادامه داشته است.

اوری گفت: پس این سؤال مطرح می‌شود در حوزه مصرف چه باید کرد، بدون شک چند راهکار در این حوزه وجود دارد که می‌توان به رفع ناترازی رسید که یکی از آنها قیمت است.

این مقام مسئول تأکید کرد: در بحث قیمت‌گذاری طی سال‌های گذشته با وجود تورم ۴۰ درصدی شاهد آن بودیم که قیمت بنزین تغییری به خود ندیده است، بنابراین به گواهی همه کارشناسان انرژی این نحوه قیمت‌گذاری در کشورمان سراسر اشتباه است.

وی افزود: ارتقای کیفیت خودرو دومین گزینه برای رفع ناترازی بنزین است. به گونه‌ای که از دو غول انحصارگر بازار خودرو حمایت همه جانبه می‌کنیم شاهد آن هستیم که این خودروها سوخت کمتری مصرف می‌کنند. خود را با قیمت سرسام‌آور روانه بازارهای مصرف کنند بنابراین وقتی واردات نیز طی سال‌های گذشته ممنوع بود این امر صورت گرفت که میزان مصرف بنزین در خودروهای تولید داخل دو برابر میزان متوسط جهانی است که باعث تأسف است.

رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی انرژی ایران در ادامه بیان کرد: حمل و نقل عمومی سومین گزینه برای رفع ناترازی بنزین است به طوری که وقتی از مردم تقاضا می‌کنیم از خودروهای شخصی استفاده نکنند طبیعتاً باید سیستم‌های حمل و نقل عمومی را هم افزایش کمی و هم افزایش کیفی داد.

اوری افزود: این در حالی است که هم‌اکنون متوسط پیمایش سالانه خودرو در اروپا ۱۰ هزار کیلومتر و در ایران ۱۸ هزار کیلومتر است چون جایگزینی نداریم و مصرف بنزین به تبع این امر افزایش می‌یابد.

وی خاطر نشان کرد: در اکثر کشورهای دنیا خودرو بسیار ارزان و سوخت بسیار گران است، این در حالی است که در کشورمان برعکس این قضیه است چون دو مایه‌ای خودرو با ایجاد انحصار خودرو و حذف کامل رقابت، خودروهای بی‌کیفیت خود را با چند برابر قیمت جهانی به مصرف کنندگان می‌فروشند.

این مقام مسئول اضافه کرد: مایه‌ای دوم قاچاق سوخت است به طوری که وقتی تفاوت قیمت زیادی در بنزین فروش داخل نسبت به بنزین کشورهای همسایه وجود دارد به طوری که به عنوان نمونه هر لیتر گازوئیل در ایران ۲۰۰ تومان است طبیعی است که در این وضعیت کسی نمی‌تواند جلودار قاچاقچیان بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی باشد.

وی گفت: بنابراین می‌توان گفت پیوند زرقاچاقچیان سوخت و زور (تولیدکنندگان خودروی داخلی) سبب شده که ناترازی انرژی خصوصاً در امر بنزین در کشورمان صورت گیرد که این دو مایه تلاش می‌کنند با دامن زدن به اخباری حول

بنزین در کشورمان ۱۱ هزار و ۸۰۰ تومان بوده، این در حالی است که این فرآورده نفتی با قیمت یک هزار و ۵۰۰ تا سه هزار تومان به فروش می‌رسد، به همین دلیل حتی با وجود تکنولوژی، فناوری و احداث پالایشگاه در کشورمان تا زمانی که از این امر ضرر نکنیم نباید روی افزایش تولید تکیه کرده بلکه باید مصرف را بهینه کنیم. وی افزود: در نتیجه از همان روز اولی که طرف کاهش مصرف و بهینه کردن آن را به طرف تولید فروختیم بازنده مشخص بوده است و این فرایند طی سال‌های متمادای ادامه داشته است.

اوری گفت: پس این سؤال مطرح می‌شود در حوزه مصرف چه باید کرد، بدون شک چند راهکار در این حوزه وجود دارد که می‌توان به رفع ناترازی رسید که یکی از آنها قیمت است.

این مقام مسئول تأکید کرد: در بحث قیمت‌گذاری طی سال‌های گذشته با وجود تورم ۴۰ درصدی شاهد آن بودیم که قیمت بنزین تغییری به خود ندیده است، بنابراین به گواهی همه کارشناسان انرژی این نحوه قیمت‌گذاری در کشورمان سراسر اشتباه است.

وی افزود: ارتقای کیفیت خودرو دومین گزینه برای رفع ناترازی بنزین است. به گونه‌ای که از دو غول انحصارگر بازار خودرو حمایت همه جانبه می‌کنیم شاهد آن هستیم که این خودروها سوخت کمتری مصرف می‌کنند. خود را با قیمت سرسام‌آور روانه بازارهای مصرف کنند بنابراین وقتی واردات نیز طی سال‌های گذشته ممنوع بود این امر صورت گرفت که میزان مصرف بنزین در خودروهای تولید داخل دو برابر میزان متوسط جهانی است که باعث تأسف است.

رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی انرژی ایران در ادامه بیان کرد: حمل و نقل عمومی سومین گزینه برای رفع ناترازی بنزین است به طوری که وقتی از مردم تقاضا می‌کنیم از خودروهای شخصی استفاده نکنند طبیعتاً باید سیستم‌های حمل و نقل عمومی را هم افزایش کمی و هم افزایش کیفی داد.

اوری افزود: این در حالی است که هم‌اکنون متوسط پیمایش سالانه خودرو در اروپا ۱۰ هزار کیلومتر و در ایران ۱۸ هزار کیلومتر است چون جایگزینی نداریم و مصرف بنزین به تبع این امر افزایش می‌یابد.

وی خاطر نشان کرد: در اکثر کشورهای دنیا خودرو بسیار ارزان و سوخت بسیار گران است، این در حالی است که در کشورمان برعکس این قضیه است چون دو مایه‌ای خودرو با ایجاد انحصار خودرو و حذف کامل رقابت، خودروهای بی‌کیفیت خود را با چند برابر قیمت جهانی به مصرف کنندگان می‌فروشند.

این مقام مسئول اضافه کرد: مایه‌ای دوم قاچاق سوخت است به طوری که وقتی تفاوت قیمت زیادی در بنزین فروش داخل نسبت به بنزین کشورهای همسایه وجود دارد به طوری که به عنوان نمونه هر لیتر گازوئیل در ایران ۲۰۰ تومان است طبیعی است که در این وضعیت کسی نمی‌تواند جلودار قاچاقچیان بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی باشد.

وی گفت: بنابراین می‌توان گفت پیوند زرقاچاقچیان سوخت و زور (تولیدکنندگان خودروی داخلی) سبب شده که ناترازی انرژی خصوصاً در امر بنزین در کشورمان صورت گیرد که این دو مایه تلاش می‌کنند با دامن زدن به اخباری حول

بنزین در کشورمان ۱۱ هزار و ۸۰۰ تومان بوده، این در حالی است که این فرآورده نفتی با قیمت یک هزار و ۵۰۰ تا سه هزار تومان به فروش می‌رسد، به همین دلیل حتی با وجود تکنولوژی، فناوری و احداث پالایشگاه در کشورمان تا زمانی که از این امر ضرر نکنیم نباید روی افزایش تولید تکیه کرده بلکه باید مصرف را بهینه کنیم. وی افزود: در نتیجه از همان روز اولی که طرف کاهش مصرف و بهینه کردن آن را به طرف تولید فروختیم بازنده مشخص بوده است و این فرایند طی سال‌های متمادای ادامه داشته است.

### ۱۱۰

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

میلیون لیتر

بیرویه است زیرا ناوگان حمل و نقل کشور هر سال رو به نزول است و خودروهای فرسوده هنوز در خیابان‌های کشور تردد می‌کنند و خودروسازها نیز خودرو را بر اصول بهینه طراحی نمی‌کنند.

عاشوری تصریح کرد: ضعف حمل‌ونقل عمومی و خطوط ریلی، هدررفت حجم بالای سوخت در ترافیک، فرسودگی جاده‌ها، مصرف بالای خودروها، خودروهای فرسوده و فرهنگ ضعیف عمومی از دیگر عوامل مصرف بالاست.

به همین دلیل می‌توان از مواردی همچون اسقاط خودروها، تولید و واردات سالاته یک میلیون خودروی باکیفیت، ارتقای پالایشگاه‌های موجود، توسعه سوخت‌های جایگزین CNG و جلوگیری از قاچاق بنزین به عنوان پادزهری برای مدیریت بهینه مصرف بنزین در کشور نام برد.

### راهکارهای کاهش مصرف بنزین در کشورمان

وزارت نفت اعلام کرده است امروزه بخش زیادی از نفت خام تولیدی کشور به سوخت تبدیل می‌شود در حالی که با تنوع بخشی و توسعه سبب سوخت و استانداردسازی در بخش حمل‌ونقل، می‌توان در مصرف روزانه ۵۰ میلیون لیتر بنزین در کشور صرفه جویی کرد که با احتساب هر لیتر بنزین به قیمت یک دلار، روزی ۵۰ میلیون دلار منابع نصیب کشور خواهد شد که عدد قابل توجهی است و می‌توان آن را در بخش‌های دیگر سرمایه‌گذاری کرد.

بدون شک یکی از راهکارهای اصلی کاهش مصرف بنزین را می‌توان به تولید خودروهای با قابلیت سوخت سسی ان جی در کشور مرتبط دانست به طوری که گفته می‌شود با تبدیل کارگاهی ۲۰۰ هزار خودرو در سال جاری و افزایش ۳۰ درصدی آن می‌توان تا حد زیادی از مصرف سوخت بنزینی در کشور کاست. به طوری که متنوع‌سازی سبب سوخت مصرفی و کاهش سهم بنزین در این سوخت استفاده از راهکارهای مختلفی است که در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بر اجرای آنها تأکید داشته می‌تواند راهگشای ناترازی بنزین در کشور باشد.

یکی از اهداف مهمی که در قانون توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت به آن تصریح شده است، توسعه مصرف سبزانه بنزین کشور به ۰٫۷ لیتر در روز بر نفر است. در سال‌های ابتدایی اجرای این قانون (نیمه دوم دهه ۸۰ و نیمه اول دهه ۹۰) با محوریت سود مدیریت حمل‌ونقل و سوخت این شاخص محقق شد؛ موضوعی که نشان می‌دهد اجرای دقیق این قانون، می‌تواند معضل ناترازی بنزین را برطرف کند.

این در حالی است که هم‌اکنون این رقم به ۲ برابر یعنی ۱٫۲ لیتر در روز بر نفر رسیده است.

### بنزین در برنامه هفتم توسعه

فصل نهم از برنامه هفتم پیشرفت به موضوع انرژی اختصاص داده که ماده ۴۶ آن مربوط به مدیریت و نحوه مصرف بنزین، نفت گاز (گازوئیل) و سایر حامل‌های انرژی شبکه حمل و نقل کشور است. همچنین در تمام این فصل و بند‌های زیرمجموعه از هیچ حکمی درباره تعیین یا اجرای سیاست قیمتی درباره بنزین دیده نمی‌شود. در عوض مجموعه احکامی درباره تنوع در سبب سوختی کشور و سازگاری برای مدیریت و بهینه‌سازی مصرف و جلوگیری از قاچاق سوخت بیان شده است.

در بند ب ماده ۴۶ تأکید شده است که «به‌منظور رفع ناترازی بنزین، ایجاد تنوع در سبب سوختی کشور و اجرای تکالیف پدافند غیرعاملی و بند‌های زیرمجموعه از برنامه و بودجه مکلف است با همکاری وزارتخانه‌های نفت، کشور و صنعت، معدن و تجارت، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران، برنامه جامع تأمین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل‌ونقل کشور را شامل بنزین، نفت گاز، گازمایع، برق و گاز طبیعی ششرد جندکثر ظرف ۶ ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون تهیه کرده و به تصویب هیأت وزیران برساند.

حکم قانونی فوق گرچه فاقد سیاست صریح قیمتی درباره سوخت است اما منع قانونی نیز برای آن مطرح نکرده و به جای آن دولت را مکلف کرده است برنامه جامعی برای تأمین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل و نقل کشور از جمله بنزین تهیه کند که البته امکان در نظر گرفتن سیاست قیمتی در این برنامه جامع نیز در صورت هماهنگی دولت و مجلس وجود دارد.

نکته دیگر هدف کمی تولید روزانه ۱۲۹ میلیون لیتر بنزین در انتهای برنامه است که در جدول برنامه هفتم در این حوزه بیان شده و به نظر می‌رسد در حال حاضر تولید بنزین در کشور فاصله زیادی با آن ندارد.

این موضوع نشان می‌دهد تمرکز دولت می‌بایست متوجه توسعه سایر سوخت‌ها و نیز کنترل مصرف بنزین باشد. در برنامه هفتم همچنین حکم مهم دیگری مبنی بر ایجاد سازمان راهبردی در زیرمجموعه دولت برای موضوع انرژی مطرح است. همچنین هدف از تشکیل این سازمان، ایجاد هماهنگی فرابخشی و مدیریت کلان و متمرکز در حوزه بهینه‌سازی مصرف انرژی، مدیریت بهینه ناترازی انرژی در بخش‌های مختلف با رعایت ملاحظات کاهش شدت انرژی و پیگیری اجرای طرح‌های بهینه‌سازی انرژی و تعیین میزان و نحوه تخصیص تمامی یارانه‌های انرژی در هر بخش است.



گزارش‌های

وزارت نفت

حاکی از آن

است که در

سال ۱۴۰۲،

بیش از ۵

میلیارد و ۴۷۸

میلیون لیتر

فرآورده‌های

نفتی وارد

کشور شده که

ارزشی معادل

۴ میلیارد دلار

داشته است.

همچنین

هزینه‌های

وارداتی که

به ۲۲۵ هزار

میلیارد تومان

می‌رسد،

تقریباً برابر با ۱۰

ماه یارانه نقدی

پرداختی به ۸۵

میلیون ایرانی

است



سوخت فعال در حوزه شهرستان (استان سیستان و بلوچستان، کرمان)، ساماندهی سهمیه تخصیصی نرخ دوم کارت‌های شخصی از ۲۵۰ به ۱۰۰ لیتر طی ۳ مرحله ۵۰ لیتری، ایجاد رویه تخصیص سوخت در بخش کشاورزی براساس سطح زیرکشت، پلاک‌دار کردن تراکتورها به‌منظور ایجاد کد پکتا در تخصیص سهمیه به آنها، انتقال سامانه سدف به سامانه جامع تجارت و سامانه مؤدیان مالیاتی، پیگیری اصلاح دستورالعمل ماده ۴۵ آیین‌نامه اجرایی مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، پیگیری اجرای کامل دستورالعمل روش مدیریت و کنترل سوخت موضوع ماده ۴۴ آیین‌نامه اجرایی مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز توسط دستگاه‌های اجرایی مصوباتی و راه‌اندازی سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان بین جاده‌ای سپهتن را برای جلوگیری از قاچاق بنزین و سوخت به اجرا درآورده است.

موجودی کارت هوشمند سوخت در ابتدای سال ۱۴۰۰ معادل ۹۶۴۵ قطعه و تعداد متقاضیان در صف درخواست بالغ بر یک میلیون و ۵۰۰ هزار قطعه بوده که با اقدامات صورت پذیرفته تعداد ۵ میلیون قطعه تهیه و تعداد افراد در صف به صفر کاهش یافته و هم‌اکنون اجرای فرایند مناقصه خرید تا سقف ۱۰ میلیون قطعه در حال اجراست. فراموش نکنیم که با پایش بخش حمل‌ونقل، همچنین الکترونیکی شدن یارانه‌ها، روزانه ۱۰ میلیون لیتر بنزین صرفه جویی می‌شود.

بد نیست بدانیم هم‌اکنون حدود ۳۰ میلیون کارت سوخت فعال در کشور داریم که از آن تعداد حدود ۵ میلیون کارت متعلق به موتورسیکلت‌ها و بقیه متعلق به خودروهای شخصی و عمومی است. در سال ۱۴۰۲ بالغ بر ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار کارت سوخت المثنی تولید شد و در اختیار مردم قرار گرفت.

### عدم استانداردسازی و مدیریت مصرف بنزین

مدیریت مصرف بنزین و استانداردسازی این فرآورده نفتی یکی دیگر از دلایل ناترازی تأمین آن از طریق تولید در کشور است.

در این زمینه بد نیست بدانیم طی سال‌های گذشته خودروهای فرسوده و تولید بی‌کیفیت انواع خودروهای داخلی زمینه افزایش مصرف بنزین را به خودی خود فراهم می‌کنند.

گفته می‌شود ۵۵ درصد خودروهای درحال تردد کشورمان در کلاس‌شهرها فرسوده هستند از این رو بر واضح است که مستولین امر باید فکری به حال این قضیه بکنند.

هم‌اکنون ۳۰۵ میلیون خودروی فرسوده در کشور وجود دارد که با خروج آنها از چرخه در عمل روزانه ۴۰ تا ۵۰ میلیون لیتر بنزین مازاد خواهیم داشت که علاوه بر رف ناترازی بنزین در کشور می‌توان این مقدار را در سید صادراتی قرار داد. بنابراین یکی از علت‌های این ناترازی، مصرف دوبرابری بنزین خودروهای ایرانی نسبت به میانگین جهانی است.

ناصر عاشوری، دبیرکل انجمن کارفرمایی صنایع صنعت پالایش نفت می‌گوید: در مسأله ناترازی در گذشته راه را اشتباه رقیم و اکنون توصیه این است که اصراری بر ادامه آن نداشته باشیم زیرا تولید داخلی در حالی زیر فشار است که هیچ کنترلی روی مصرف وجود ندارد.

وی افزود: ریشه ناترازی بنزین در بخش تولید نیست بلکه ریشه ناترازی بنزین در مصرف

