

حامل‌های انرژی شبکه حمل و نقل کشور است. در تمام این فصل و بندهای زیر مجموعه آن هیچ حکمی درباره تعیین یا اجرای سیاست قیمتی درباره بنزین دیده نمی‌شود.

در عوض مجموعه احکامی درباره تنوع در سبد سوختی کشور و سازوکارهایی برای مدیریت و بهینه‌سازی مصرف و جلوگیری از قاچاق سوخت بیان شده است.

در بند ب ماده ۴۶ تأکید شده است که «به منظور رفع ناترازی بنزین، ایجاد تنوع در سبد سوختی کشور و اجرای تکالیف پدافند غیرعامل و قانون هوای پاک، سازمان {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 حمل و نقل کشور را شامل بنزین، نفت گاز، گاز مایع، برق و گاز طبیعی فشرده حداکثر ظرف شش ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون تهیه نموده و به تصویب هیأت وزیران برساند.

حکم قانونی فوق‌ترکه فاقد سیاست مصرح 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 جداول 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 که 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. 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 کلیه پارانه‌های انرژی در هر بخش است.

طبق ماده ۴۵ فصل ۹ برنامه هفتم توسعه نیز برای تحقق افزایش تولید بنزین آمده است که دولت مکلف است در راستای افزایش ارزش افزوده محصولات در زنجیره پایین دستی پتروپالایشگاهی و نیز افزایش کیفیت فرآورده‌های نفتی و تطابق آن با استانداردها و الزامات قانونی داخلی و بین‌المللی سازوکارهای مورد نیاز برای ارتقای کیفی فرآورده‌های تولیدی و کاهش تولید فرآورده‌های سنگین را به نحوی تهیه نماید که تا پایان برنامه، ترکیب و کیفیت فرآورده‌های نفتی تولیدشده توسط شرکت‌های پالایش نفت و پتروپالایشگاهی از استانداردهای لازم برخوردار باشد.

■ بنزین به نفع

در حال حاضر بحث پارانه انرژی به یکی از اصلی‌ترین مباحث مسؤولین عالیرتبه کشوری تبدیل شده است به طوری که گفته می‌شود باید تغییرات اساسی در این امر صورت گیرد چون در حال حاضر مصرف‌کنندگان انرژی حجم به شدت کمی را نسبت به متوسط‌های جهانی برای مصرف انرژی خصوصاً بنزین پرداخت می‌کنند.

در همین خصوص مجید جلیلی، رئیس گروه پژوهش فن آوری مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی اظهار کرد: در کشور ما به طور متوسط پیمایش یک خودرو در طول سال حدود ۱۶ هزار و ۵۰۰ کیلومتر است که هزینه مصرف بنزین آن براساس قیمت فوب خلیج فارس، در سال ۶۰ میلیون تومان می‌شود. از این رقم ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان آن توسط مصرف‌کننده پرداخت می‌شود و بقیه هزینه را دولت در قالب پارانه پرداخت می‌کند.

به طوری که بد نیست به این نکته اشاره کرد که هر لیتر بنزین فوب خلیج فارس با عدد اکتان ۹۲ اکنون حدود ۶۵ سنت قیمت دارد که با دلار ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی ۱۸ هزار و ۵۰۰ تومان و با دلار ۳۷ هزار

در شرایطی که
ایران به عنوان
یکی از بزرگ‌ترین
تولیدکنندگان
بنزین در منطقه
شناخته می‌شود و
با در اختیار داشتن
منابع عظیم نفت
و میعانات گازی
و پالایشی‌های
بزرگی مانند ستاره
خلیج فارس،
توانایی تولید قابل
توجهی دارد، اما
متأسفانه امروز به
واردکننده بنزین
تبدیل شده ایم.
واردات بنزین
سالانه حدود سه
میلیارد دلار هزینه
برای کشور به همراه
دارد

تومانی، ۲۴ هزار تومان در هر لیتر قیمت می‌خورد. اگر ایران روزانه ۳۰ میلیون لیتر بنزین وارد کند و در این مسیر به دلیل تحریم‌ها نیز متحمل هیچ هزینه اضافه‌ای نشود و حتی هزینه حمل و نقل را نیز در نظر نگیریم، روزانه ۱۹۰۵ میلیون دلار صرف واردات بنزین خواهد شد.

از سوی دیگر در شرایطی که ایران به عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان بنزین در منطقه شناخته می‌شود و با در اختیار داشتن منابع عظیم نفت و میعانات گازی و پالایشگاه‌های پتروشیمیایی بزرگی مانند ستاره خلیج فارس، توانایی تولید قابل توجهی دارد، اما متأسفانه امروز به واردکننده بنزین تبدیل شده ایم. واردات بنزین سالانه حدود سه میلیارد دلار هزینه برای کشور به همراه دارد.

این در حالی است که به دلیل افزایش مصرف داخلی که از تولید پیشی گرفته، کشور دچار ناترازی در تأمین بنزین شده است. این وضعیت بحرانی نه تنها موجب تحمیل هزینه‌های سنگین به اقتصاد ملی می‌شود، بلکه نشان دهنده نیاز فوری به بازنگری در مدیریت منابع و مصرف انرژی است.

حمیدرضا صالحی، دبیرکل فدراسیون صادرات انرژی و صنایع وابسته و عضو کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی، صنایع و معادن تهران در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به نرخ پایین بنزین و تأثیر آن بر افزایش قاچاق تأکید می‌کند: وضعیت کنونی کشور در زمینه بنزین واقعا جای تأمل دارد. روزگاری ایران به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان بنزین در منطقه شناخته می‌شد، اما اکنون به دلیل مدیریت ناصحیح و برنامه‌ریزی‌های ناکافی به واردکننده بنزین تبدیل شده‌ایم. این مساله باعث شده است هزینه‌های سنگینی بر اقتصاد کشور تحمیل شود. از طرفی بنزینی که داخل کشور عرضه می‌شود با نرخ‌های بسیار پایینی در اختیار مردم قرار می‌گیرد. این نرخ‌های پایین منجر به ایجاد انگیزه برای قاچاق بنزین به کشورهای همسایه از طریق مرزهای شرقی و غربی شده است. این پدیده نه تنها به ضرر اقتصاد ملی، بلکه به ضرر تمامی مردم ایران است.

صالحی که سابقه ریاست کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی را نیز دارد تأکید کرد: یکی از مشکلات اساسی در این زمینه، نحوه تخصیص پارانه بنزین است. در شرایط فعلی، این پارانه به خودروها اختصاص می‌یابد، به گونه‌ای که افرادی که دارای چندین خودرو هستند، از این پارانه بیشتر بهره‌مند می‌شوند. این در حالی است که بخش بزرگی از جامعه که فاقد خودرو هستند، از این پارانه بی‌بهره می‌مانند. این وضعیت نه تنها ناعادلانه است، بلکه باعث افزایش نارضایتی‌های اجتماعی نیز می‌شود. به نظر می‌رسد اگر این پارانه به جای خودروها به افراد اختصاص یابد، عدالت بیشتری در توزیع آن رعایت خواهد شد و همه افراد جامعه حتی کسانی که خودرو ندارند هم می‌توانند از این پارانه بهره‌مند شوند.

صالحی در ادامه افزود: اختصاص سهمیه بنزین به افراد به جای خودروها می‌تواند راهکاری مؤثر برای مقابله با قاچاق سوخت نیز باشد. در این صورت،