

میلیارد تومان می‌رسند، تقریباً برابر با ۱۰ ماه یارانه نقدی پرداختی به ۸۵ میلیون ایرانی است. به طوری که گفته می‌شود ناترازی موجود در تولید و مصرف بنزین کشورمان سبب شده در سال گذشته ۳ میلیارد دلار ارزبری در واردات بنزین صورت گیرد. با این حال به نظر می‌رسد با وجود وعده افزایش ۳۰ میلیون لیتری تولید بنزین در دو سال آینده به نظر می‌رسد روند افزایش مصرف این محصول نیز ادامه دارد باشد بنابراین همچنان شاهد ناترازی تولید و مصرف بنزین در کشور خواهیم بود که این امر لزوم بهینه‌سازی مصرف بنزین در کشور را بیش از پیش ایجاد خواهد کرد. با این حال پرواضح است دلایل ناترازی بنزین را می‌توان در ۳ دسته تشریح کرد به طوری که این مسئله ابتدا به عدم ساخت پالایشگاه‌های جدید در کشورمان می‌گردد، سپس به قیمت اندک بنزین در ایران نسبت به کشورهای همسایه اشاره کرد و در پایان می‌توان به عدم استانداردسازی و مدیریت مصرف بنزین اشاره کرد.

۱- عدم ساخت پالایشگاه‌های جدید در کشور

کارشناسان حوزه انرژی معتقدند کشورمان طی سال‌های گذشته باید تعداد بیشتری پالایشگاه برای جلوگیری از ناترازی بنزین در کشورمان احداث می‌کرد به همین دلیل چون فرآیند ساخت پالایشگاه زمانبر است سالانه مقادیر زیادی واردات بنزین طی سال‌های آینده صورت گیرد که با توجه به ارزبری گسترده این فرآورده نفتی کشورمان با مشکلات مالی زیادی مواجه خواهد شد.

بدون شک یکی از اصلی‌ترین دلایل عدم ساخت پالایشگاه به این امر برمی‌گردد که اعتقادی به ساخت این پالایشگاه‌های طی سنوات گذشته وجود نداشت و مسؤولین ساخت پالایشگاه را کاملاً غیر اقتصادی می‌دانستند.

این در حالی است که به عنوان نمونه چینی‌ها که یکی از بزرگترین واردکنندگان انرژی در جهان هستند طی بازه‌ای ۴ ساله از سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳ سرمایه‌گذاری بیش از ۵۸ میلیارد دلاری را برای ساخت پالایشگاه انجام داده‌اند.

همچنین گفته شده که چشم‌بادامی‌ها قصد دارند به حجم سرمایه‌گذاری خود در ساخت پالایشگاه ادامه دهند.

کارشناسان معتقدند دولت چهاردهم اگر بخواهد یک پالایشگاه به مانند پالایشگاه اصفهان (با ظرفیت ۱۲،۵ میلیون لیتر در روز) بسازد باید طی ۵ سال و با سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیاردی آن را به بهره‌برداری برساند تا کشورمان به خودکفایی در تولید بنزین و رفع ناترازی این فرآورده نفتی برسد.

گفتنی است، بنزین تولیدی پتروپالایشگاه اصفهان از کیفیت و استاندارد بالایی برخوردار است و عمدتاً در تهران و کلانشهرها مصرف می‌شود.

هر چند که زمان ساخت پالایشگاه طولانی است اما به این نکته نیز باید اشاره کرد که در شرایطی که کشورمان با تورم، کسری بودجه و تحریم‌های شدید پولی و بانکی برای تأمین ارز مورد نیاز خود روبه‌روست،

طی دو سال اخیر

شاهد افزایش

مصرف بنزین در

کشورمان بوده‌ایم

به طوری که در

برخی از روزهای

سال آمارها حاکی

از آن است که

ایرانیان بیش از ۱۵۰

میلیون لیتر بنزین

می‌سوزانند، این

در حالی است که

میزان تولید این

فرآورده نفتی در

کشورمان اخیراً با

جهشی ۱۰ میلیون

بشکه‌ای به بیش

از ۱۲۰ میلیون لیتر

رسیده است

قاچاق کالا و ارز از طریق ستاد مرکزی 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 متولی، ارتقا و به‌روزرسانی سامانه درخواست فرآورده‌های نفتی سدف، تقویت کارگروه پیشگیری و مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی از طریق افزایش تعداد جلسات و نظارت بر اجرای مصوبات و راه‌اندازی سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان بین‌حاده‌ای 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 اقدام‌ها صورت پذیرفته تعداد ۵ میلیون قطعه تهیه و تعداد افراد در صف به صفر کاهش یافته و هم‌اکنون اجرای فرآیند مناقصه خرید تا سقف ۱۰ میلیون قطعه در حال اجراست. فراموش نکنیم که با پایش بخش حمل‌ونقل، همچنین الکترونیکی شدن بارنامه‌ها، روزانه ۱۰ میلیون لیتر بنزین صرفه‌جویی می‌شود.

بد نیست بدانیم هم‌اکنون حدود ۳۰ میلیون کارت سوخت فعال در کشور داریم که از این 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.

۳- 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.

طی دو سال اخیر شاهد افزایش مصرف بنزین در کشورمان بوده‌ایم به طوری که در برخی از روزهای سال آمارها حاکی از آن است که ایرانیان بیش از ۱۵۰ میلیون لیتر بنزین می‌سوزانند، این در حالی است که میزان تولید این فرآورده نفتی در کشورمان اخیراً با جهشی ۱۰ میلیون بشکه‌ای به بیش از ۱۲۰ میلیون لیتر رسیده است.

پرواضح است در این شرایط کشورمان باید به سمت واردات بنزین برود، آن هم در شرایطی که تحریم‌ها سبب شده ارزآوری حاصل از صادرات کشورمان با محدودیت‌هایی روبه‌رو شود. کارشناسان معتقدند که یکی از اصلی‌ترین دلایل ناترازی کشورمان، به خودروهای بی‌کیفیت تولید داخل و فرسوده برمی‌گردد که سه برابر میانگین جهانی سوخت مصرف می‌کنند.

در این زمینه بد نیست بدانیم که طی سال‌های گذشته به کاهش حجم اسقاط خودروها، تولید بی‌کیفیت انواع خودروهای داخلی اشاره کرد که زمینه افزایش مصرف بنزین را به خودی خود فراهم می‌کنند. ۵۵ درصد ناوگان عمومی و ۹۰ درصد موتورسیکلت‌های موجود در ناوگان حمل‌ونقل کشور هم فرسوده هستند. موتورسیکلت‌های فرسوده به جای مصرف سه لیتر، ۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر بنزین مصرف می‌کنند، از این رو پرواضح است که مسؤولین امر باید

نبايد سالانه ۳ تا ۸ میلیارد دلار برای واردات بنزین هزینه صورت گیرد.

از طرف دیگر برخی دیگر از کارشناسان معتقدند اگر دولت چهاردهم پالایشگاه‌های کوچک را حمایت کند، می‌توان پالایشگاه‌های ۲۰ تا ۴۰ هزار بشکه‌ای احداث کرد که هر ۱۰ تا ۲۰ میلیارد دلار پالایشگاه بزرگ آورده به دنبال دارد و به دلیل پراکندگی، هم سرمایه‌پذیری کمتری دارد و هم از نظر پدافند غیرعامل بسیار مؤثر خواهد بود.

۲- قاچاق بنزین

با وجود آن که طی سال‌های گذشته اقدام‌ها زیادی برای مقابله با قاچاق سوخت انجام گرفت اما گزارش‌ها از مناطق مرزی نشان می‌دهد که فرآیند قاچاق سوخت همچنان در حال انجام است.

با این حال وزارت نفت طی سال‌های گذشته اقدام‌های از جمله اجرای طرح کدینگ کارت‌های سوخت فعال در حوزه شهرستان (استان سیستان و بلوچستان، کرمان)، ساماندهی سهمیه تخصیصی نرخ دوم کارت‌های شخصی از ۲۵۰ تا ۱۰۰ لیتر طی ۳ مرحله ۵۰ لیتری، ایجاد رویه تخصیص سوخت در بخش کشاورزی براساس سطح زیرکشت، پلاک‌دار کردن تراکتورها به منظور ایجاد کدیکتا در تخصیص سهمیه به آنها، اتصال سامانه سدف به سامانه جامع تجارت و سامانه مؤدیان مالیاتی پیگیری اصلاح دستورالعمل ماده ۴۵ آیین‌نامه اجرایی مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه