

با تنوع بخشی
و توسعه سبد
سوخت و
استانداردسازی در
بخش حمل و نقل،
می توان در مصرف
روزانه ۵۰ میلیون
لیتر بنزین در کشور
صرفه جویی کرد



رقابت، خودروهای بی کیفیت خود را با چند برابر قیمت جهانی به مصرف کنندگان می فروشند.

■ راهکارهای کاهش مصرف بنزین در کشورمان
وزارت نفت اعلام کرده است که امروزه بخش زیادی از نفت خام تولیدی کشور به سوخت تبدیل می شود در حالی که با تنوع بخشی و توسعه سبد سوخت و استانداردسازی در بخش حمل و نقل، می توان در مصرف روزانه ۵۰ میلیون لیتر بنزین در کشور صرفه جویی شده که با احتساب هر لیتر بنزین به قیمت یک دلار، روزی ۵۰ میلیارد تومان منابع نصیب کشور خواهد شد که عدد قابل توجهی است و می توان آن را در بخش های دیگر سرمایه گذاری کرد.

بدون شک یکی از راهکارهای اصلی کاهش مصرف بنزین را می توان به تولید خودروهای با قابلیت سوخت سی ان جی در کشور مرتبط دانست به طوری که گفته می شود با تبدیل کارگاهی ۲۰۰ هزار خودرو در سال جاری و افزایش ۳۰ درصدی آن می توان تا حد زیادی از مصرف سوخت بنزینی در کشور کاست.

به طوری که متنوع سازی سبد سوخت مصرفی و کاهش سهم بنزین در این سبد با استفاده از راهکارهای مختلفی است که در قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت برای اجرای آن ها تأکید داشته می تواند راهگشای ناترازی بنزین در کشور باشد.

یکی از اهداف مهمی که در قانون توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت به آن تصریح شده است رسیدن مصرف سرانه بنزین کشور به ۰٫۷ لیتر در روز بر نفر است. در سال های ابتدایی اجرای این قانون (نیمه دوم دهه ۸۰ و نیمه اول دهه ۹۰) با محوریت ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت این شاخص محقق شد. موضوعی که نشان می دهد اجرای دقیق این قانون، می تواند معضل ناترازی بنزین را برطرف کند. این در حالی است که هم اکنون این رقم به بیش از ۲ برابر یعنی ۱٫۴ لیتر در روز بر نفر رسیده است.

■ بنزین در برنامه هفتم توسعه
فصل نهم از برنامه هفتم پیشرفت به موضوع انرژی اختصاص دارد که ماده ۴۶ آن مربوط به مدیریت و نحوه مصرف بنزین، نفت گاز (گازوئیل) و سایر

سوخت های جایگزین CNG و جلوگیری از قاچاق بنزین به عنوان پادزهری برای مدیریت بهینه مصرف بنزین در کشور نام برد.

در چنین شرایطی باید این نکته را مدنظر داشت که با وجود قرارگیری واحدهای تولیدی پالایشی کشور با حداکثر ظرفیت و توان و به کارگیری زنجیره عظیمی از نیروی انسانی، تجهیزات و ناوگان، همچنین صرف هزینه بسیار برای عملیات تولید تا توزیع سوخت، همچنان با کوچک ترین تلنگری وزارت نفت باید جوابگوی شرایط موجود باشد، این در حالی است که سازمان های متعددی از جمله خودروسازان در این زمینه در زمان مناسب به درستی به نقش خود عمل نکرده اند.

■ چالش انحصار و نبود رقابت

هاشم اورعی به «ایران» می گوید: ارتقای کیفیت خودروها می تواند راهکار مناسبی برای رفع ناترازی بنزین باشد. مادامی که از دوغول انحصارگر بازار خودرو حمایت همه جانبه می کنیم، شاهد آن هستیم که این خودروسازها خودروهای بی کیفیت خود را با قیمت سرسام آور روانه بازارهای مصرف می کنند. بنابراین وقتی واردات نیز طی سال های گذشته ممنوع بود، این امر صورت گرفت که میزان مصرف بنزین در خودروهای تولید داخل دو برابر میزان متوسط جهانی شد که باعث تاسف است.

رئیس اتحادیه انجمن های علمی انرژی ایران در ادامه بیان کرد: ساماندهی حمل و نقل عمومی گزینه مطلوب برای رفع ناترازی بنزین است به طوری که وقتی از مردم تقاضای کنیم از خودروهای شخصی استفاده نکنند، طبیعتاً باید سیستم های حمل و نقل عمومی را هم افزایش کمی و هم افزایش کیفی داد.

اورعی افزود: این در حالی است که هم اکنون 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 می یابد.

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 مافیای خودرو با ایجاد انحصار خودرو و حذف کامل

فکری به حال این قضیه بکنند.

در این خصوص بد نیست بدانیم حدود ۲۰ درصد از مصرف سوخت کشور مربوط به موتورسیکلت ها است. این اندازه از انحراف استاندارد عملکرد مصرف سوخت با توجه به وزن مصرفی این بخش از کل سوخت و میزان روزافزون تردد موتورسیکلت علی الخصوص در کلانشهرها، بسیار نگران کننده به نظر می رسد.

هم اکنون ۳۰۵ میلیون خودرو 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 رفع ناترازی بنزین در کشور می توان این مقدار را در سبد صادراتی قرار داد.

بنابراین یکی از علت های این ناترازی؛ مصرف ۳ برابر بنزین خودروهای ایرانی نسبت به میانگین جهانی است که نه تنها اتلاف منابع دارد، بلکه آسیب های زیست محیطی بسیاری ایجاد می کند، همچنین آمارها حاکی از آن است که ۸۰ درصد آلودگی کلانشهرها ناشی از احتراق ناقص خودروهای فرسوده است.

در این زمینه ناصر عاشوری، دبیرکل انجمن کارفرمایی صنفی صنعت پالایش نفت می گوید: در مسأله ناترازی در گذشته راه را اشتباه رفتیم و اکنون توصیه این است که اصراری بر ادامه آن نداشته باشیم؛ 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 بی رویه است، ناوگان حمل و نقل کشور هر سال روبه نزول است و خودروهای فرسوده هنوز در خیابان های کشور تردد می کنند و خودروسازها نیز بر اصول بهینه طراحی نمی شود.

عاشوری تصریح کرد: ضعف حمل و نقل عمومی و خطوط ریلی، هدررفت حجم بالای سوخت در ترافیک، فرسودگی جاده ها، مصرف بالای خودروها، خودروهای فرسوده و فرهنگ ضعیف عمومی از عوامل این مصرف بالاست.

به همین دلیل می توان از مواردی همچون اسقاط خودروها، تولید واردات سالانه یک میلیون خودروی باکیفیت، ارتقای پالایشگاه های موجود، توسعه