

خبر

سخنگوی دولت:

قیمت بنزین سهمیه‌ای تغییر نمی‌کند

فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت، با تشریح آخرین تصمیم‌های دولت در حوزه سوخت، از تداوم کاهش سهمیه دوم بنزین، ثبات قیمت بنزین- سهمیه‌ای و اجرای برنامه‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت خبر داد و تأکید کرد که هنوز هیچ تصمیم نهایی درباره قیمت بنزین جایگاهی اتخاذ نشده است.

مهاجرانی در نشست خبری با خبرنگاران اظهار کرد: «سهمیه دوم بنزین که پیش از جنگ ۱۰۰ لیتر بود، ابتدا به ۷۰ لیتر و اکنون به ۵۰ لیتر کاهش یافته است. این سهمیه همچنان با نرخ سه هزار تومان عرضه می‌شود و مصرف مازاد بر آن با قیمت کارت جایگاه محاسبه خواهد شد.»

وی با بیان اینکه تاکنون هیچ تصمیم نهایی درباره قیمت بنزین جایگاهی گرفته نشده است، گفت: هرگونه تصمیم در این زمینه پس از نهایی شدن، به‌صورت رسمی اطلاع‌رسانی خواهد شد. به گفته سخنگوی دولت، در بنزین سهمیه‌ای نیز هیچ تغییری در قیمت اعمال نخواهد شد و تنها تغییر اجراشده، کاهش سهمیه دوم از ۷۰ لیتر به ۵۰ لیتر به‌دلیل شرایط پس از جنگ و آسیب‌های واردشده به زیرساخت‌های انرژی انرژی بوده است.

سخنگوی دولت همچنین با اشاره به خسارت‌های واردشده به زیرساخت‌های انرژی در جریان جنگ، اعلام کرد: بخشی از ظرفیت تولید کشور، از جمله در ماهشهر، آسیب دیده است. علی نیکزاد، نایب رئیس مجلس نیز درباره آخرین تحولات حوزه بنزین گفت: طبق توضیحات رئیس سازمان برنامه و بودجه، افزایش قیمت بنزین منتفی است و سهمیه کارت سوخت جایجا می‌شود. او افزود: روز گذشته جلسه‌ای با آقای پورمحمدی رئیس سازمان برنامه و بودجه داشتیم؛ ایشان درباره بنزین گفت که ۲ راه بیشتر وجود ندارد: یا سهمیه بنزین- جایجا شود یا اینکه قیمت افزایش پیدا کند. بنابراین ایستنا، وی با بیان اینکه دولت موضوع (تصمیم‌گیری درباره) بنزین را به آقای پورمحمدی محول کرده است، گفت: طبق توضیحات آقای پورمحمدی افزایش قیمت بنزین منتفی است و جایجایی سهمیه انجام می‌شود.

اطلاع رسانی

رشد مصرف، محدودیت واردات و ظرفیت ثابت پالایشگاه‌ها تصمیم‌گیری را سخت‌تر کرده است

معادله دشوار بنزین

گزارش

هرچند ناترازی بنزین در کشور موضوع تازه‌ای نیست، اما آسیب‌دیدن بخشی از مخازن و تأسیسات پالایشی در جریان جنگ‌های تحمیلی اخیر، حساسیت تأمین سوخت را دوچندان کرده و مدیریت مصرف را به یکی از اولویت‌های دولت تبدیل کرده است.

در چنین شرایطی، بررسی سناریوهای مختلف برای کنترل رشد مصرف و کاهش ناترازی سوخت در دستورکار قرار گرفته و دولت در حال بررسی مجموعه‌ای از سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی است تا بتواند با حفظ پایداری تأمین سوخت، روند رشد مصرف را کنترل کند.

به‌تازگی رئیس‌جمهوری از دستگاه‌های مربوط خواسته است با اتکا به مطالعات کارشناسی، پیشنهادهای خود را برای بهبود وضعیت تأمین و مدیریت مصرف بنزین ارائه کنند. در هفته‌های گذشته، جلسات متعددی میان دستگاه‌های اجرایی، نهادهای تخصصی و کارشناسان برگزار شده و سناریوهای مختلفی برای مدیریت مصرف سوخت مورد بررسی قرار گرفته است. هر یک از این دستگاه‌ها بر اساس مطالعات خود پیشنهادهایی ارائه کرده‌اند، اما هیچ‌یک از این گزینه‌ها تاکنون نهایی نشده است و تصمیم‌گیری درباره آنها پس از بررسی همه ابعاد اقتصادی و اجتماعی، اجرایی و فنی انجام خواهد شد .

در میان پیشنهادهای مطرح‌شده، گزینه‌های متنوعی دیده می‌شود؛ از اصلاح نرخ بنزین و بازنگری در سهمیه‌بندی گرفته تا اختصاص سهمیه بر مبنای کد ملی، امکان مبادله سهمیه بنزین و استفاده از ابزارهای مختلف برای

مدیریت تقاضا. هر یک از این سناریوها از سوی نهادهای کارشناسی، از منظر گذشته‌نشان می‌دهد، تقاضا برای این فرآورده نفتی تقریباً هر سال افزایش یافته است. میانگین مصرف روزانه بنزین که در سال ۱۳۹۵ حدود ۷۴.۷ میلیون لیتر بود، در سال ۱۳۹۶ به ۸۰.۷ میلیون لیتر رسید و یک سال بعد نیز با ادامه روند صعودی، از مرز ۸۹ میلیون لیتر در روز عبور کرد. این روند در سال ۱۳۹۸ نیز ادامه یافت و میانگین مصرف روزانه به حدود ۸۹.۷ میلیون لیتر رسید.

تنها وقفه در این مسیر، سال ۱۳۹۹ بود؛ زمانی که شیوع ویروس کرونا و محدودشدن سفرها و ترددهای شهری، مصرف بنزین را به حدود ۷۵.۵ میلیون لیتر در روز کاهش داد. با این حال، این کاهش دوام چندانی نداشت و با عادی‌شدن فعالیت‌های اقتصادی و ازسرگیری سفرها، مصرف بار دیگر مسیر افزایشی خود را در پیش گرفت؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۴۰۰ به ۸۷.۳ میلیون لیتر در روز رسید.

از سال ۱۴۰۱ به بعد، رشد مصرف شتاب بیشتری گرفت. میانگین مصرف روزانه در این سال از مرز ۱۰۰ میلیون لیتر عبور کرد و به ۱۰۳.۵ میلیون لیتر رسید. این رقم در سال ۱۴۰۲ به ۱۱۸.۱ میلیون لیتر و در سال ۱۴۰۳ به ۱۲۴.۵ میلیون لیتر در روز افزایش یافت. در نیمه اول سال ۱۴۰۴ نیز میانگین مصرف روزانه به حدود ۱۲۲.۳ میلیون لیتر رسید که بالاترینی میزان ثبت‌شده در این بازه زمانی محسوب می‌شود. این روند در سال



فراهم شود. وی همچنین پیشنهاد برگزاری نمایشگاه توانمندی‌های صنعتی و کشاورزی استان قزوین با حضور سفرای کشورهای خارجی را مطرح کرد و گفت: معرفی ظرفیت‌های تولیدی و کشاورزی استان به دیپلمات‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی می‌تواند زمینه‌ساز جذب سرمایه و توسعه همکاری‌های اقتصادی شود.

لشگری، حمایت از تشکل‌های بخش خصوصی را از دیگر برنامه‌های اداره کل صمت قزوین در سال جاری دانست و تأکید کرد: تقویت نقش بخش خصوصی، تسهیل صادرات و توسعه تعاملات تجاری بین‌المللی از محورهای اصلی برنامه‌های اقتصادی استان خواهد بود. این مسوول خاطرنشان کرد: با توجه به اختیارات دولت به استان‌ها در حوزه دیپلماسی اقتصادی می‌توان در حوزه صادرات و تجارت کالا اقدام‌های مناسبی را رقم زد.

جلسه طرح احیا، فعالسازی و توسعه معادن و صنایع معدنی کوچک مقیاس استان قزوین با حضور کارمران لشگری مدیر کل صمت استان، فرخرد مدیر کل سرمایه‌گذاری استانداری، جرجانی مدیر طرح احیا و بازاریابی و دبیر کمیته فعالسازی معادن شورای عالی معادن کشور، نبیثی رئیس سازمان نظام مهندسی معدن و نماینده اتاق بازرگانی استان در محل سالن جلسات شهید حق‌شناس برگزار شد.

دکتر لشگری در این جلسه ضمن قدردانی و تشکر از پیگیری‌ها و توجه استاندار محترم به امر تولید به‌ویژه در حوزه معادن استان افزود: با توجه به پیگیری‌ها و تأکیدات استاندار محترم در جهت ساماندهی و فعالسازی معادن راکد اقدام‌هایی در این چند ماه صورت گرفته که از جمله آنها می‌توان به، خوشمندانازی معادن، احیا، فعالسازی و توسعه معادن و صنایع معدنی کوچک مقیاس، به روز رسانی اطلاعات معادن، بررسی و تعامل بین دستگاهی درخصوص محدوددهای اکتشافی فی‌مابین امیدوز، سازمان صمت و منابع طبیعی، ساماندهی معادن درخصوص کاهش مخلفات معادن از جمله تخریب منابع طبیعی و معارضین محلی صورت گرفته اشاره کرد.

در ادامه این جلسه مدیران و نمایندگان دستگاه‌ها نسبت به اجرای این طرح نظرات و پیشنهادات خود را مطرح و مورد بررسی قرار دادند.



در سمت

عرضه،

عملاً امکان

اقدام فوری

وجود ندارد.

پالایشگاه‌های

کشور تقریباً با

حداکثر ظرفیت

در حال فعالیت

هستند و در

حوزه واردات

نیز به دلیل

شرایط فعلی،

محدودیت‌های

جدی وجود

دارد. بنابراین

تنها بخشی که

می‌توان روی

آن متمرکز شد،

مدیریت مصرف

است

بخشی از بنزین عرضه‌شده در کشور، به جای مصرف داخلی، از مرزها خارج می‌شود .

محدودیت واردات بنزین همچنان پابرجاست

در شرایط کنونی، امکان واردات بنزین نسبت به گذشته با محدودیت‌های بیشتری روبه‌رو شده است. تحولات منطقه‌ای، از جمله آسیب دیدن صنعت پالایش روسیه، محدودیت‌های حمل‌ونقل دریایی و شرایط بازار کشورهای همسایه، باعث شده است اتکا به واردات، راهکار مطمئنی برای جبران این فاصله نباشد.

مهدی محسنی در گفت‌وگو با «ایران» درباره وضعیت واردات بنزین گفت: «تداوم محدودیت‌های موجود می‌تواند تأمین سوخت از خارج را با دشواری بیشتری روبه‌رو کند.» وی با استناد به برآوردهای غیررسمی اظهار کرد: «بر اساس آمار غیررسمی، حدود ۷۰ درصد واردات بنزین کشور از مسیرهای جنوبی انجام و حدود ۳۰ درصد نیز از مسیرهای شمالی، از جمله ترکمنستان، تأمین می‌شد .»

این کارشناس انرژی افزود: «اگر واردات روزانه را حدود ۲۰ میلیون لیتر در نظر می‌کنند که در تحلیل مصرف بنزین کمتر مورد توجه قرار گرفته است؛ یعنی قاچاق سوخت . پژوهشگران برای اولین بار این متغیر را وارد مدل تحلیلی خود کردند و به این نتیجه رسیدند که اختلاف قابل‌توجه قیمت

بنزین ایران با کشورهای همسایه، انگیزه قاچاقی را افزایش می‌دهد و

داشته باشد، نباید انتظار داشت مشکل واردات بنزین به‌سرعت برطرف شود و تأمین سوخت از مسیرهای جایگزین نیز با چالش‌های قابل‌توجهی همراه خواهد بود.»

مدیریت تقاضا

گزینه پیش روی دولت

با توجه به محدودیت‌های ایجادشده در تأمین بنزین، افزایش ظرفیت تولید با توسعه واردات در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست و دولت باید سیاست‌های مدیریت تقاضا را در اولویت قرار دهد. محسنی درباره گزینه‌های پیش روی دولت برای مدیریت ناترازی بنزین در شرایط کنونی اظهار کرد: «در سمت مدیریت تقاضا با محدودیت‌های حمل‌ونقل و توزیع سوخت در استان‌ها، مدیریت تقاضا می‌تواند نقش مهمی در کاهش مصرف داشته باشد. به عنوان مثال، در استان تهران، با کاهش مصرف در مراکز تجاری و اداری، می‌تواند به کاهش مصرف در مراکز تولیدی و خدماتی کمک کند. همچنین، با کاهش مصرف در مراکز خدماتی و درمانی، می‌تواند به کاهش مصرف در مراکز خدماتی و درمانی کمک کند. در استان تهران، با کاهش مصرف در مراکز خدماتی و درمانی، می‌تواند به کاهش مصرف در مراکز خدماتی و درمانی کمک کند.

او اجرای محدود سیاست‌هایی مانند اصلاح نرخ سوم بنزین یا کاهش سهمیه‌ها را در شرایط کنونی واقع‌بینانه‌تر از افزایش گسترده قیمت بنزین دانست و افزود: «نمی‌توان فقط قیمت بنزین را افزایش داد، اما مردم همچنان مجبور باشند از خودروهای پر مصرف و کم‌کیفیت استفاده کنند. اگر قرار باشد درباره اصلاح قیمت سوخت تصمیم‌گیری شود، باید همزمان زمینه نوسازی ناوگان و تسهیل ورود خودروهای کم‌مصرف فراهم شود.»

فاصله تولید و مصرف ریشه‌دار است

مرتضی بهروزی‌فر، کارشناس انرژی و عضو مؤسسه مطالعات انرژی نیز در گفت‌وگو با «ایران» فاصله میان تولید و مصرف را مسأله‌ای قدیمی دانست که در شرایط اخیر پررنگ‌تر شده است. به گفته او، «ظرفیت تولید بنزین کشور در صورت مصرف در روزهای اوج تابستان به حدود ۱۳۰ تا ۱۳۵ میلیون لیتر می‌رسد. بنابراین حتی در صورت فعالیت کامل ظرفیت پالایشی، همچنان فاصله‌ای میان تولید و مصرف وجود خواهد داشت که بخشی از آن باید از طریق واردات با مدیریت تقاضا مدیریت شود.» وی تأکید کرد: «افزایش قیمت به‌تنهایی نمی‌تواند ناترازی را برطرف کند، زیرا این مشکل حاصل روندی چندساله است و به مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ در بخش عرضه و تقاضا نیاز دارد.» او توسعه حمل‌ونقل عمومی، نوسازی خودروهای فرسوده، ارتقای کیفیت خودروهای داخلی، تسهیل ورود خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی و بهبود کیفیت سوخت را از الزامات اصلاح الگوی مصرف دانست. به گفته این کارشناس، «سیاست‌های قیمتی زمانی اثربخش خواهند بود که همزمان با اصلاحات ساختاری اجرا شوند. در غیر این صورت، افزایش قیمت سوخت می‌تواند هزینه استفاده از خودرو را بالا ببرد، بدون آنکه امکان انتخاب وسیله نقلیه جایگزین با دسترسی مناسب به حمل‌ونقل عمومی برای مردم فراهم باشد.»

همدلی

قرارمون یادت نره

#۲۵درجه

روابط عمومی شرکت توزیع نیروی برق استان کردستان