

در گفت‌وگو با شبکه پرس تی‌وی مطرح شد

گزارش رضایی از آخرین تحولات میدان ودیپلماسی

گزارش

سرلشکر محسن رضایی، نماینده رهبر انقلاب و دبیر شورای عالی امنیت ملی در مصاحبه با شبکه پرس تی‌وی با بیان اینکه پایان جنگ در دستان ملت ایران است و جز اینکه دشمن را نسبت به حقوق خودش تسلیم کند، دست از مقاومت و ایستادگی و دفاع برنمی‌دارد، تأکید کرد: «تاریخ ما داستان‌های خیلی خوبی برای دشمنان دارد؛ یک بار دیگر ناچار می‌شوند در مقابل ملت ایران زانو بزنند.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی کشورمان گفت: «فرمانده سستکام کارهای قاچاق را رهبری می‌کند و او همچنین از ارتش امارات استفاده می‌کند.»

وی افزود: «آنها از ۵ یا ۶ شناور کوچک برای انتقال نفت به نفتکش‌های بزرگ‌تر استفاده می‌کنند، ولی ما نیز هر شب ۵ یا ۶ فروند از آنها را هدف قرار می‌دهیم.»

رضایی در ادامه گفت: «ترامپ با استخدام تعدادی از اشرار که در آب‌های ساحلی عمان فعالیت می‌کنند، به قاچاق روی آورده است.» دبیر شورای عالی امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران اظهار کرد: «ترامپ هر روز ادعا می‌کند که تنگه هرمز باز است اما در پاسخ می‌گویم: شما درحال قاچاق هستید، اما تنگه تحت کنترل ایران است و ما آن را مدیریت می‌کنیم.»

وی در پاسخ به این سؤال که ایران

مدیریت جنگ را چگونه پیش برد و آمادگی دفاعی امروز در چه سطحی است، تصریح کرد: «ما از همان ابتدا برای جنگ محاسبات دقیق داشتیم و مدیریت جنگ را درست پیش گرفتیم. متناسب با روند جنگ، آرایش جنگی خود را سروسامان دادیم. مثلاً در جنگ ۱۲روزه، مقدار بسیار کمی از توانایی‌هایمان را بروز دادیم و بسیاری از امکاناتمان را در همان ۱۲ روز اول وارد عمل نکردیم. سعی کردیم متناسب با شدت گرفتن جنگ از سوی آمریکا، شدت بیشتری از آن را وارد کنیم. در جنگ ۴۰ روزه متفاوت بود؛ امکانات بیشتری را به صحنه آوردیم و استفاده کردیم. امروز هم کاملاً آماده‌ایم که اگر جنگ دوباره شروع شود، امکانات جدیدی را وارد صحنه کنیم.»

نماینده رهبر انقلاب در شورای عالی امنیت ملی در پاسخ به این سؤال که پاسخ ایران در جنگ احتمالی بعدی چگونه خواهد بود، گفت: «نصف اقتصاد آمریکا در منطقه غرب آسیاست. آمریکا امکانات بسیار گران قیمتی در منطقه دارد. ما اینجا را جزو اهدافمان قرار نداده بودیم، ولی اگر جنگ شود، بسیاری از کابل‌ها و دیپلمات‌ها و مراکز هوش مصنوعی که در نظر ارزش مالی بسیار گران هستند، جزو اهدافمان قرار خواهند گرفت. ارزش این کابل‌ها و دیپلمات‌ها و مراکز هوش مصنوعی بیش از دوهزار میلیارد دلار است.»

سرلشکر رضایی در پاسخ به سؤالی درباره گرافه‌کوبی‌های وزیر خارنه‌داری آمریکا گفت: «وزیر خارنه‌داری آمریکا در آمریکا به عنوان وزیر دروغگو

معروف شده است. با اینکه اقتصاد آمریکا در اختیارش بوده و سیاست‌های مالی را در اختیار دارد، مجموعه در اختیار خود را نتوانسته مدیریت کند و اکنون چون با کمبود بودجه برای پرداخت حقوق کارمندان و سربازان آمریکایی مواجه شده، مرتب اوراق قرضه چاپ می‌کند و می‌فروشد تا پول را از بازار جمع کند و حقوق کارمندان را بدهد. بعد حالا آمده می‌خواهد با ملت ایران و سفره‌های ملت ایران مقابله کند.»

وی افزود: «به احتمال قوی یک شورای جنگ اقتصادی نیز در حال بحث و بررسی است و ممکن است تشکیل شود. به ترامپ و وزیر خارنه‌داری نشان می‌دهیم جنگ اقتصادی چیست و آنها در کجای این جنگ قرار دارند.»

سرلشکر رضایی در پاسخ به سؤالی درباره آخرین تحولات در حوزه دیپلماسی و مذاکرات، تأکید کرد: «دیپلماسی ما تغییر کرده و دیگر به دیپلماسی گذشته برنمی‌گردد. چون سه دور مذاکره داشتیم و در هر مذاکره‌ای آمریکایی‌ها مذاکره را نیمه‌تمام گذاشتند و به ایران حمله کردند. بنابراین ما دیگر به آن الگوهای دیپلماسی گذشته برنمی‌گردیم.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی ادامه داد: «آمریکایی‌ها طی دو ماه اخیر از سه کانال یعنی پاکستان، قطر و حتی عراق، به ما پیشنهاد دادند و از ما خواستند پیشنهادهای خودمان را

به آنها بدهیم. ما هفت شرط را به آمریکایی‌ها اعلام کردیم که اگر این شروط را عمل نکنید، نه تنگه هرمز به روی شما باز می‌شود و نه مذاکره‌ای

در کار است. آمریکایی‌ها الان پاسخی داده‌اند. در پاسخ آنها، بعضی از شروط ما را پذیرفته‌اند و بعضی ابهامات وجود دارد. بنابراین آمریکایی‌ها به ما پاسخ داده‌اند، ما در حال پاسخ دادن به آمریکایی‌ها نیستیم؛ آمریکایی‌ها به ما پاسخ داده‌اند و ما پاسخ آنها را ناکافی می‌دانیم. قاعدتاً باید ابهامات ما را برطرف کنند. باید ببینیم آیا می‌توانند ابهامات ما را برطرف کنند تا مراحل بعدی شروع شود یا نه.»

وی درباره آخرین وضعیت تنگه هرمز نیز گفت: «تجربه به ما ثابت کرد که اگر مدیریت ایران در تنگه هرمز نباشد، خلیج فارس امنیت ندارد. این حادثه‌ای که الان اتفاق افتاده و تنگه هرمز مدیریت می‌شود، به دلیل جنگ، حضور آمریکایی‌ها و ناامنی است؛ وگرنه تنگه هرمز قبل از جنگ باز بود و مشکلی نداشت. بنابراین ما مدیریت تنگه هرمز را از این به بعد خواهیم داشت و این تنگه در مدیریت ما خواهد بود تا صلح و امنیت در منطقه برقرار باشد. از این مسأله کوتاه نمی‌آییم.»

سرلشکر رضایی در پاسخ به سؤال آخر که سرنوشت جنگ چه خواهد شد، اظهار کرد: «پایان جنگ یک مسأله جدی در تمام نظریات نظامی‌ها و اندیشمندان



نظامی دنیااست. بعضی می‌گویند ما به شروع جنگ‌ها نپردازیم؛ بالاخره جنگ می‌شود، مهم، پایان جنگ است. لذا نظریه جنگ را از بُعد پایان جنگ بررسی می‌کنند.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی اضافه کرد: «آمریکایی‌ها آمده‌اند تمام نظریات پایان جنگ را برای خروج از این جنگ به کار گرفته‌اند و ناموفق بوده‌اند. دلایل این است که نمی‌دانند آن نیروی قدرتمندی که در ایران هست و می‌تواند جنگ را پایان بدهد، چیست و از کجا سر درمی‌آورد. مثلاً اخیراً ترامپ گفته من نمی‌دانم در ایران باید با کی صحبت کنم. معلوم است؛ باید با ملت ایران صحبت کنید. شما می‌گویید می‌خواهید ملت ایران را محو کنید و تمدن ایران را از بین ببرید. شما مردم ایران را بیشتر علیه خودتان بسیج می‌کنید. شما با بی‌ادبی با مردم ایران صحبت می‌کنید و مردم ایران مصمم‌تر می‌شوند که شما را در باتلاق بیشتر فروبرند. بنابراین پایان جنگ دست ملت ایران است و جز اینکه شما را نسبت به حقوق خودش تسلیم کند، دست از مقاومت و ایستادگی و دفاع برنمی‌دارد. ملت ایران تا گرفتن تمام حقوق خود پای این جنگ ایستاده است و از خودش دفاع می‌کند.»

اخبار

عراقچی: متجاوزان باید پاسخگوی تخریب محیط زیست باشند

وزیر امور خارجه صبح روز یکشنبه در نشست «اگوساید: جنایت جنگی خاموش» که در سازمان حفاظت محیط زیست برگزار شد، اظهار کرد: «در سال‌های اخیر در غزه، لبنان و ایران شاهد بوده‌ایم که چگونه حملات نظامی، علاوه بر تلفات انسانی و تخریب زیرساخت‌های حیاتی، آثار عمیق و گاه ماندگاری بر محیط‌زیست بر جای گذاشته‌اند.» سید عباس عراقچی افزود: «در غزه، ابعاد فاجعه محیط‌زیستی به اندازه‌ای گسترده است که برنامه محیط‌زیست سازمان ملل متحد، یونپ، از خسارات بی‌سابقه زیست‌محیطی سخن گفته است. فروپاشی شبکه‌های آب و فاضلاب، آسیب به سامانه‌های مدیریت پسماند، آلودگی منابع آب و خاک، آلودگی سواحل و ایجاد حجم عظیمی از آوار و مواد بالقوه خطرناک، میراثی است که آثار آن می‌تواند برای دهها سال بر زندگی مردم فلسطین باقی بماند. در لبنان نیز استفاده از تسلیحات و آتش‌سوزی‌های ناشی از حملات، بخش‌هایی از جنگل‌ها و اراضی کشاورزی را نابود کرده است. گزارش‌ها و اسناد ارائه شده به سازمان ملل از سوختن میلیون‌ها متر مربع زمین و آسیب به ده‌ها هزار درخت زیتون حکایت دارد.»

وزیرامور خارجه گفت: «جامعه بین‌المللی همچنین تجربه تلخ آلودگی گسترده سواحل لبنان در پی حمله به مخازن نفتی را در حافظه دارد. در عین حال کشور عزیزمان ایران نیز از پی‌دیده مصون نمانده است. در جریان تجاوزات نظامی آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه جمهوری اسلامی ایران، حمله به تأسیسات نفتی، پایلایشگاهی و انرژی، خطرات جدی زیست‌محیطی ایجاد کرده است.»

عراقچی در پایان تصریح کرد: «ما نباید اجازه دهیم متجاوزان از زیر بار مسئولیت اقدامات جنایتکارانه خود فرار کنند. ما باید با همکاری و مشارکت جمعی آنها را پاسخگو کنیم.»

معاون اقتصادی وزیر خارجه: رایزنی‌ها برای برقراری و تثبیت پروازها ادامه دارد

معاون دیپلماسی اقتصادی وزیرامورخارجه از تشکی کارگروهی برای رصد و رفع مشکلات صنعت هواپیمایی کشور در پی تحریم‌های اخیر خبر داد و گفت: «رایزنی‌ها برای حفظ پروازهای موجود و رفع موانع پروازهای متوقف‌شده ادامه خواهد داشت.» حمید قنبری، معاون وزیر امور خارجه با اشاره به اینکه بر اثر رایزنی‌های پاک خودرویی بخشی از پروازها برقرار است و برخی محدودیت‌ها نیز با رایزنی‌ها رفع شده یا در حادقل ممکن باقی مانده است، اظهار کرد: «این رایزنی‌ها ادامه خواهد یافت و با هماهنگی‌های بیشتر در نتیجه برگزاری این جلسه، هدفمندتر و مؤثرتر خواهد شد.»

معاون دیپلماسی اقتصادی وزیر امور خارجه در گفت‌وگو با صدا و سیما افزود: «برای تثبیت و حفظ پروازهای موجود، برنامه‌هایی ارائه شده است. همچنین درباره مسیرهایی که با مانع مواجه شده‌اند، برنامه‌هایی برای جایگزینی پروازها یا ارائه راهکارهایی به‌منظور برقراری مجدد آنها مطرح شده است.»

اطلاع رسانی



بخت استفاده از متانول در بنزین در ایران دیگر فقط موضوعی دانشگاهی نیست؛ ما ظرفیت بالایی برای تولید متانول داریم و هم‌زمان، نیاز بنزین کشور تحت فشار قرار گرفته است، طبیعی است که در چنین شرایطی، بخشی از متانول تولیدی به‌عنوان یکی از گزینه‌های جایگزینی بنزین مطرح شود.

موضوع در داخل کشور نیز از مرحله بحث فزاینده‌تر رفته است. طبق اعلام شرکت ملی پالایش و پخش، استاندارد ملی ایران شماره ۲۲۹۲۰ حضور متانول در بنزین را تا سقف ۳ درصد حجمی مجاز می‌داند. شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس نیز استفاده از حدود ۵٫۵ درصد حجمی متانول را به‌صورت موقتاً آزمایشی کرده است. اما اگر قرار باشد روزی از این محدوده فراتر برویم، سؤال اصلی این نیست که آیا می‌توان متانول را با بنزین مخلوط کرد یا نه. مسئله این است که این کار واقعاً چه مقدار از مصرف بنزین کم می‌کند و در مقابل، چه هزینه‌ای برای پالایشگاه، خودرو و مصرف‌کننده دارد.

M10 مثال خوبی است. در هر صد M10، نمود لیتر بنزین و ده لیتر متانول وجود دارد. بنابراین برای تحویل صد لیتر سوخت، ده لیتر بنزین کمتر لازم است. این محاسبه درست است؛ اما فقط در تراز حجمی. وقتی سوخت وارد موتور می‌شود، انرژی موجود در هر لیتر هم اهمیت پیدا می‌کند. متانول تقریباً نصف بنزین انرژی جهمی دارد. بنابراین ده درصد جایگزینی حجمی بنزین الزاماً به معنای ده درصد کاهش مصرف بنزین برای طی یک مسافت ثابت نیست. تفاوت میان این دو عدد، بخش مهمی از اقتصاد واقعی استفاده از متانول در بنزین است.

۱۰ درصد در حجم، حدود ۵ درصد تر محاسبه انرژی
آرایش حرارتی پالین متانول حدود ۲۰ مگاژول بر کیلوگرم است. برای بنزین معسولاً محدوده ۴۲ تا ۴۴ مگاژول بر کیلوگرم در نظر گرفته می‌شود.

اگر چگالی متانول را حدود ۰٫۷۹ و بنزین نمونه را در حدود ۰٫۷۲ کیلوگرم بر لیتر فرض کنیم، انرژی جهمی متانول نزدیک ۱۵٫۸ و بنزین حدود ۳۲ مگاژول بر لیتر خواهد بود.

پس انرژی تقریبی یک لیتر M10 می‌شود:
(۰٫۷۹ × ۳۲) + (۰٫۷۱ × ۱۵٫۸) = ۳۰٫۴ مگاژول

یعنی هر لیتر M10 تقریباً پنج درصد انرژی کمتری از بنزین پایه دارد. اگر فعلاً فرض کنیم رانندمان موتور تغییر نکند، برای دریافت انرژی معادل یک لیتر بنزین حدود ۱٫۰۵۳ لیتر M10 لازم است. ۹۰ درصد این مقدار بنزین است؛

۱٫۰۵۳ × ۰٫۹۴۸ = ۰٫۹۹۸ لیتر بنزین در این محاسبه، کاهش مصرف بنزین برای پیمایش معادل حدود ۵٫۲ درصد می‌شود. نه ۱۰ درصد. این عدد البته پیش‌بینی مصرف واقعی ناوگان کشور نیست. یک محاسبه انرژی با فرض ثابت ماندن رانندمان موتور است. اگر موتور بتواند از اکتان بالاتر و ویژگی‌های احتراقی متانول استفاده کند و رانندمان افزایش بنزین مخلوط کرد یا نه، مسئله این بود. برای درصد‌های دیگر هم می‌توان همین محاسبه را انجام داد: (جدول شماره ۱)

اکتان، پخش دیگری از محاسبه
متانول مقاومت بالایی در برابر ناک دارد. گرمای نهان تبخیر آن نیز زیاد است و هنگام تبخیر می‌تواند مخلوط ورودی به سیلندر را خنک کند. در شرایط مناسب، این دو ویژگی احتمال شراپت را کاهش می‌دهند و می‌توانند به پر شدن بهتر سیلندر کمک کنند. اگر موتور برای چنین سوختی طراحی یا متناسب با آن کالیبره شده باشد، اکتان بالاتر امکان استفاده از نسبت تراکم بیشتر، زمان بندی متفاوت جرقه یا در موتورهای توربو شراپت مناسب‌تر پوست را فراهم می‌کند. در چنین موتوری ممکن است بخشی از افت انرژی جهمی متانول از طریق افزایش رانندمان جبران شود. اما ناوگان کشور یکدست نیست، خودروهای قدیمی و جدید، موتورهای تنفس طبیعی و توربو، محصولات داخلی و وارداتی و تعداد رو به افزایش خودروهای هیبریدی همگی از یک شبکه سوخت استفاده می‌کنند.

۱۰ درصد متانول، ۱۰ درصد صرفه جویی در بنزین نیست

در مطالعه‌ای که اوت ۲۰۲۶ منتشر شد، افزایش سهم متانول در موتور مورد آزمایش با افزایش توان و گشتاور و کاهش BSFC همراه بود. هم‌زمان، با بالا رفتن غلظت متانول، اختلافات مقطعی توان در آزمون پیوسته نیز بیشتر شد. این نتیجه را نمی‌توان مستقیماً به ناوگان ایران تعمیم داد، اما نشان می‌دهد پاسخ موثر به متانول به نسبت استوکیومتریک هوا به سوخت نیز تغییر می‌کند. این نسبت برای بنزین معمولاً نزدیک ۱۴٫۷ به یک و برای متانول حدود ۶٫۴۵ به یک است. با افزایش سهم متانول، AFR نسبتاً متورثک مخلوط پایین می‌آید

و برای جرم‌های معین، جرم بیشتری از سوخت لازم است. ECU و سنسور اکسیژن در خودروهای دارای کنترل حلقه‌بسته می‌توانند تا حدی این تغییر را با اصلاح پاشش جبران کنند، با این حال ظرفیت پمپ، دی‌انژکتور و محدوده FUEL TRIM نامحدود نیست. در استارت سرد هم وضعیت متفاوت است، همان گرمای تبخیر بالایی که در بعضی شرایط کاری یک مزیت محسوب می‌شود، در دمای پایین می‌تواند تبخیر و تشکیل مخلوط مناسب را دشوارتر کند.

از نگاه پالایشگاه، موضوع فقط اضافه کردن چند لیتر متانول به بنزین نهایی نیست. ورود متانول رفتار تجربی مخلوط را تغییر می‌دهد. بنابراین RON، MON، RVP، متحتی ASTM D86، چگالی و میزان اکسیژن محصول نهایی باید پس از اختلاط دوباره کنترل شوند.

از طرف دیگر، اکتان بالای متانول می‌تواند ارزش پالایشی داشته باشد. اگر بخشی از نیاز اکتانی محصول نهایی از متانول تأمین شود، بسته به آرایش واحد‌های پالایشگاه ممکن است امکان تغییر سهم بعضی جریان‌های با اکتان بالا در GASOLINE POOL فراهم شود. در این حالت، ارزش متانول فقط برابر حجم بنزینی نیست که از مخلوط کنار گذاشته شده است، باید دید حضور آن چه تغییری در اقتصاد کل سبد اختلاط پالایشگاه ایجاد می‌کند. این محاسبه برای هر پالایشگاه متفاوت است و باید با BLEND OPTIMIZATION هم واقعی همان پالایشگاه انجام شود.

مسئله آب و شبکه توزیع
متانول قطنی و آب‌دوست است، در حالی که بنزین عمدتاً ماهیت غیرقطبی دارد. اگر مقدار آب از حد تحمل مخلوط عبور کند، احتمال جاذبش فازی وجود دارد؛ یعنی ممکن است یک فاز غنی از هیدروکربن و فاز دیگری حاوی متانول و آب تشکیل شود. کنترل این موضوع در آزمایشگاه ساده‌تر از شبکه واقعی توزیع است. سوخت از مخازن پالایشگاه، انبار نفت، نفتکش‌های جاده‌ای و مخازن جایگاه عبور می‌کند و کنترل آب در تمام این مسیر اهمیت پیدا می‌کند.

بنابراین استاندارد چنین سوختی نمی‌تواند فقط درصد متانول را تعیین کند. تحلل آب، پایداری فازی و رفتار مخلوط در دماهای مختلف نیز باید مشخص باشد. سمیت متانول هم قابل چشم‌پوشی نیست، حمل، ذخیره‌سازی، لشت، تماس شغلی و جلوگیری از برداشت یا مصرف غیرمجاز به دستورالعمل مناسب نیاز دارد. این موضوع مانع

و زیرساخت اجازه نمی‌دهد درصد‌های مورد استفاده در چین مستقیماً برای کشور ما نسخه‌برداری شود.

التانی اخیر در ایران هم از همین جهت اهمیت دارد. شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس استفاده از حدود ۰٫۵ درصد حجمی متانول را به‌صورت موقتاً آزمایش کرده است؛ مقداری که تقریباً یک‌ششم سقف سه‌درصدی استاندارد ملی است. شرکت ملی پالایش و پخش نیز گفته برای قضاوت دقیق درباره اثر سوخت بر خودرو، کفلیت سوخت، عملکرد موتور و سازگاری اجزای سیستم سوخت‌رسانی باید در یک دوره معتبر بررسی شود.

عیان «جهاز بودن یک ترکیب در استاندارد و اثبات سازگاری آن با ناوگان در استفاده بلندمدت» فاصله وجود دارد.

آیندگی
مطالعه‌ای که در سال ۲۰۲۶ FUEL منتشر شده، بنزین خالص را با M15 و M20 در یک موتور جرقه‌ای PFI مقایسه کرده است. در مخلوط‌های متانولی، تعداد، جرم و سطح ذرات کاهش یافت و ذرات دوده نیز کوچک‌تر و کمتر تجمع‌یافته بودند. کاهش CO و NO نیز گزارش شد، در حالی که HC اندکی افزایش یافت. این مطالعه گونه‌های کنترل‌نشده را نیز بررسی کرده و برای بسیاری از آنها کاهش گزارش شده است. با این حال، نتیجه یک موتور آزمایشگاهی را نمی‌توان مستقیماً به کل ناوگان تعمیم داد. برای موتور، کالیبراسیون، شرایط احتراق و عملکرد سامانه پس‌پالایش در نتیجه نهایی مؤثرند.

هزینه‌ای که راننده می‌پردازد
اگر رانندمان موتور ثابت بماند، محاسبه انرژی M10 نشان می‌دهد برای پیمایش یکسان حدود ۵٫۳ درصد حجم بیشتری از سوخت لازم است. اگر هر لیتر M10 با همان قیمت بنزین فروخته شود، هزینه سوخت برای طی مسافت ثابت افزایش پیدا می‌کند و برود خودرو به یک پاک نیز کمتر می‌شود. در همان محاسبه ساده، برای اینکه هزینه انرژی خریداری‌شده تغییر نکند،

(جدول شماره ۱)

مقدماتی آزمایش کرده است. قبل از رفتن سراغ M10 یا M15، داده همین محدوده باید روشن شود. اگر آزمون نپدیدرصدی انجام شده، انتشار نتایج RON، MON، RVP، ASTM D86 و میزان آب، پایداری فازی، خوردگی و سایر مشخصات سوخت قبل و بعد از اختلاط می‌تواند نقطه شروع باشد. بعد از آن باید سراغ خودرو رفت. نمونه خودروها هم باید واقعاً نماینده جایبان‌های کشور باشند؛ خودروهای قدیمی و جدید داخلی، موتورهای توربو، خودروهای وارداتی و بخشی از هیبرید‌های موجود.

مصرف در پیمایش ثابت، استارت سرد و گرم، FUEL TRIM، KNOCK RETARD، انژکتور، REJECTOR DUTY CYCLE، توان، گشتاور، عملکرد کاتالیست و سازگاری اجزای سیستم سوخت باید اندازه‌گیری شود. برای بررسی دوام نیز آزمون کوتاه‌مدت کافی نیست.

در مورد خودروهای جدید یک تصور اشتباه هم باید کنار گذاشته شود: جدید بودن خودرو به معنی سازگاری خودرو با متانول نیست. ECU پیشرفته‌تر ممکن است توان بیشتری برای اصلاح پاشش داشته باشد، اما محاسبه بخارات سوخت و کالیبراسیون آلتردگی نیز درگیرند. ضمن اینکه برخی خودروسازان بین‌المللی استفاده از بنزین حاوی متانول را برای بعضی محصولات خود توصیه نمی‌کنند. به همین دلیل اگر در آینده بحث عبور از سقف فعلی سه درصد مطرح شود، M5 می‌تواند یکی از مراحل بعدی آزمون باشد؛ نه درصدی که صرفاً به دلیل پایین بودن آن، سازگاری‌اش با کل ناوگان مغرونی گرفته شود. در نهایت یک سؤال باید پاسخ داده شود:

هر لیتر بنزینی که در پیمایش واقعی کنار گذاشته می‌شود، با احتساب ارزش متانول و همه هزینه‌های جانبی، چقدر برای کشور تمام می‌شود؟

اگر پاسخ این محاسبه به نفع متانول باشد، توسعه آن قابل بررسی است. اگر نباشد، ظرفیت بالی تولید متانول به‌تنهایی دلیل کافی برای استفاده از آن در پاک خودرو نیست؛

قیمت هر لیتر M10 باید تقریباً ۱۵ درصد قیمت بنزین پایه باشد. اگر رانندمان واقعی موتور تغییر کند، این نسبت هم تغییر خواهد کرد.

هزینه اقتصادی متانول
متانول داخلی قرونوان است، اما ارزش اقتصادی دارد. متانولی که وارد پاک خودرو می‌شود می‌توانست صادر شود یا به صنایع پایین‌دستی برود. بنابراین هزینه آن را نمی‌توان فقط با هزینه تولید مجتمع پتروشیمی سنجید. بنزینی که کنار گذاشته می‌شود هم ارزش ثابتی ندارد. جلوگیری از واردات، ایجاد امکان صادرات یا صرفاً کاهش فشار بر تراز دولتی، سه وضعیت اقتصادی متفاوت‌اند.

برای مقایسه سوختروها می‌توان از رابطه‌ای در این چارچوب استفاده کرد: ارزش اقتصادی بنزین خالص کنارگذاشته‌شده در سناریوی مورد بررسی + ارزش امنیت عرضه + ارزش احتمالی اکتان در پالایشگاه – هزینه فرصت متانول – هزینه اختلاط و توزیع – هزینه‌سازگاری ناوگان – هزینه کنترل ریسک‌های فنی و ایمنی + اثر افزایش مصرف حجمی بر مصرف‌کننده

در جزء اول باید مبنای محاسبه روشن باشد. اگر معیار حجم سوخت تحولی باشد، M10 ده درصد بنزین را از ترکیب کنار می‌زند. اگر معیار بنزین مصرف‌شده برای پیمایش معادل باشد، عددی نزدیک پنج درصد می‌دهد.

این دو عدد متناقض نیستند؛ دو چیز متفاوت با اندازه می‌گیرند. امروز برخلاف گذشته یک نقطه شروع واقعی داریم. استاندارد ملی ۲۲۹۲۰ سقف متانول را سه درصد حجمی تعیین کرده و ستاره خلیج‌فارس نیز حدود تیم درصد را به‌صورت

کاهش بنزین در پیمایش معادل*	افزایش مصرف حجمی*	افت انرژی حجمی	جایگزینی حجمی بنزین	سهم متانول	سوخت
حدود ۲۲٫۵	۲۲٫۶	۲۲٫۵	۲۵	۲۵	M5
حدود ۵٫۲	۵٫۳	۵٫۱	۲۵	۲۵	M10
حدود ۸٫۰	۸٫۲	۷٫۶	۲۵	۲۵	M15

* با فرض ثابت بودن رانندمان موتور