

یادداشت



همه مقصران ناترازی بنزین

مرتمزی بهروزی فر

کتابخانه مرکزی

ناترازی بنزین از سال‌های گذشته قابل پیش‌بینی بود و در دوران شیوع ویروس کرونا شاهد بودیم که مصرف بنزین به صورت قابل توجهی کاهش پیدا کرد. اما از آنجا که آن زمان تدبیری اندیشیده نشد، مصرف این فرآورده نفتی به حالت قبل برگشت.

در این راستا بر خلاف نظر برخی که گمان می‌کنند ناترازی بنزین به یک عامل برمی‌گردد باید گفت در این زمینه ناکافی بودن تولید و عدم مدیریت مصرف دو چالش اصلی است و حل کردن هر کدام از این مسائل به تنهایی، مشکل ما را حل نخواهد کرد. در حوزه مدیریت مصرف، استفاده از فناوری چند دهه گذشته در صنعت خودرو سبب شده تا مصرف بنزین بیشتر از آن چیزی که باید باشد، در حالی که ضمن به‌روزرسانی فناوری در این صنعت باید به دنبال واردات خودروهای برقی و هیبریدی باشیم. همچنین در حوزه تقاضا نیز باید افزایش تولید و بهبود کیفیت بنزین را دنبال کنیم.

البته نباید در این میان همه تقصیر را گردن صنعت خودرو بیندازیم و تمام مشکل به تولید خودروی داخلی برنمی‌گردد. باید به این نکته توجه کرد که یکی از عواملی که در حوزه مدیریت مصرف تعریف می‌شود، خودروهای داخلی است. این خودروها با فناوری بسیار قدیمی تولید می‌شود و همین مسئله سبب شده تا مصرف بنزین در کشور حداقل دو برابر میانگین جهانی باشد. همچنین در صنعت خودروسازی چیزی به نام خودروی برقی و هیبریدی نداریم.

در حوزه مدیریت مصرف باید به ناوگان حمل‌ونقل عمومی اشاره کرد؛ چرا که به شدت به توسعه آن نیاز داریم تا مردم بتوانند برای سفرهای درون‌شهری و حتی برون‌شهری به راحتی از وسایل حمل‌ونقل عمومی به جای خودروی شخصی استفاده کنند. حال آنکه اگر یک نفر بخواهد در تهران به عنوان یک کالشنهر و پایتخت در مسیری غیرمستعار سفر کند، مجبور است از خودروی شخصی استفاده کند، چون در همه نقاط شهر تهران قابلیت دسترسی به وسایل حمل‌ونقل عمومی وجود ندارد. این مشکل در سایر کالشنهرها و دیگر شهرهای بزرگ که زیرساخت‌های شهری مناسب نیست و خیم‌تر هم می‌شود.

در نهایت اگر این اتفاق رخ دهد و شاهد حل مشکلات مذکور باشیم باید به فکر اصلاح قیمت واقعی شدن آن هم باشیم. اگر تنها به فکر افزایش قیمت بنزین باشیم و روی عوامل دیگر تمرکز نکنیم مانند دوران ریاست‌جمهوری احمدی‌نژاد تنها شوک افزایش قیمت در بازه زمانی کوتاهی روی مصرف بنزین اثر گذار خواهد بود. در آن زمان قیمت بنزین هفت برابر افزایش پیدا کرد و عملاً شاهد بودیم تأثیر چندانی روی مصرف سوخت نداشت و پس از شوک وارد شده، افزایش قیمت‌ها و تورم، بالا رفتن قیمت بنزین را جبران کرد و مصرف به حالت قبل بازگشت.

در حوزه افزایش تولید بنزین و تأمین بیشتر آن نیز برخی صحبت‌ها در باره چگونگی افزایش تولید و کیفیت بنزین تولید شده در پتروشیمی‌ها مطرح می‌شود که چندان صحت ندارد. از طریق پتروشیمی‌ها می‌توان بخشی از نیاز داخلی را تأمین کرد و برای پاسخ دادن به این نیاز مسلمان باید به دنبال توسعه ظرفیت تولید و بهبود کیفیت بنزین در پالایشگاه‌ها باشیم. این در حالی است که طبق قانون و اصل (۴۴) نهاد دولت عملاً اجازه ورود به مسئله احداث پالایشگاه‌ها و توسعه آن‌ها را ندارد. بخش خصوصی واقعی نیز توان و انگیزه کافی برای ورود به این پروژه‌ها را ندارد. بنابراین باید به دنبال راه‌حلی در این زمینه باشیم.



گزارش

فرانک جوادى

روزنامه‌نگار



روزانه و بر اساس آمارها حدود ۱۰۰ میلیون لیتر بنزین در کشور تولید می‌شود، حال آنکه مصرف این فرآورده نفتی در ایران حتی به بیشتر از ۱۳۰ میلیون لیتر هم می‌رسد. کارشناسان می‌گویند میزان مصرف سوخت در کشور و حتی جهان بعد از شیوع همه‌گیری کرونا (یعنی در یکی دو سال گذشته) روند افزایشی به خود گرفته و این روند همچنان ادامه خواهد داشت. جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی نیز خردادماه سال جاری و زمانی که هنوز مصرف بنزین رکورد ۱۳۰ میلیون لیتری را نزده بود، در این زمینه به نقش خودروسازان اشاره کرد و درباره جدی شدن روند ناترازی بنزین هشدار داد و گفت: «مصرف روزانه بنزین کشور ۱۱۰ میلیون لیتر است و مصرف و تولید سر به سر شده‌اند. سالانه بیش از یک میلیون خودرو عرضه می‌شود و هیچ خودرویی هم اسقاط نمی‌شود، در صورت ادامه این روند، ما به ناترازی بنزین می‌رسیم و وارد کننده خواهیم شد.»

او از صدور سالانه حدود ۱،۲ میلیون کارت سوخت نوبت‌نامه برای خودروهای نو (معادل مصرف ۳،۵ میلیون لیتر بنزین در روز و ظرفیت تولید بنزین پالایشگاه تبریز به تنهایی) خبر داده و ابراز نگرانی کرد که روند کنونی مصرف بنزین را نمی‌توان با احداث پالایشگاه و پتروپالایشگاه و افزایش تولید بنزین مدیریت کرد.

سهم پالایشگاه ستاره خلیج فارس

در زمینه تولید بنزین در سال‌های گذشته و به دنبال تحریم‌های صورت گرفته، پالایشگاه ستاره خلیج فارس یکی از تأمین‌کننده‌های اصلی کشور بوده و می‌توان آن را مدرن‌ترین پالایشگاه خاورمیانه دانست که به گفته مدیرعامل این مجموعه پاک‌ترین بنزین دنیا را تولید می‌کند.

این پالایشگاه که سه فاز نخست آن در پایان سال ۱۳۹۷ به بهره‌برداری رسید، تولید ۴۱ میلیون لیتر بنزین در روز را در دستور کار داشته و اینک توان تولید بنزین آن به ۴۷ میلیون لیتر در روز با استاندارد یورو ۵ افزایش یافته است. بر این اساس می‌توان گفت سهمی حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد از تأمین بنزین کشور دارد. این پالایشگاه به عنوان بزرگ‌ترین پالایشگاه میعانات‌گازی دنیا و ایرانی‌ترین پالایشگاه کشور، رتبه اول تولید

بنزین همواره کالایی استراتژیک محسوب می‌شود، زیرا یکی از مهم‌ترین پایه‌های امنیت انرژی هر کشوری است. سال‌ها پیش و زمانی که بحث تحریم‌های نفتی علیه ایران شدت گرفت، با اجرای طرح‌های افزایش تولید و بهبود کیفیت در پالایشگاه‌های کشور و از همه مهم‌تر بهره‌برداری از

آتی‌نو گزارش می‌دهد

سهم ایرانی‌ترین پالایشگاه کشور در تأمین بنزین روزهای سخت

پالایشگاه ستاره خلیج فارس نه تنها کشور در تولید بنزین خود کفا شد، بلکه به جایگاه بزرگ‌ترین تولیدکننده بنزین در منطقه و نخستین تولیدکننده بنزین در اوپک دست پیدا کرد. با این وجود شیب صعودی مصرف این فرآورده در کشور موجب شده همچنان طرح‌های افزایش ظرفیتی در این حوزه در دستور کار باشد.

کشور حدود ۱۰۰ میلیون لیتر است، اما با توجه به شرایطی که می‌توانیم در برخی از پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها ایجاد کنیم می‌توانیم بعضی از محصولات مشابه را به بنزین یا سایر فرآورده‌ها تبدیل کنیم. از این طریق قابلیت و ظرفیت افزایش تولید بنزین در کشور وجود دارد.»

او افزود: «با توجه به بالاتر رفتن مصرف و لزوم انجام واردات بنزین، همواره صحبت‌هایی از سوی تعدادی از صاحب‌نظران و کارشناسان در این زمینه مطرح می‌شود و این سؤال به وجود می‌آید که آیا ظرفیت تولید بنزین در کشور به اندازه‌ای هست که بتوان نیاز داخلی و مصرف را تأمین کرد یا آنکه باید به فکر واردات بنزین باشیم. در این زمینه باید گفت تا امروز توان تولید بنزین در کشور به اندازه نیاز داخلی وجود داشته، اما اگر وضعیت مصرف این فرآورده به همین شدت افزایش پیدا کند مسلمان در برخی مقاطع زمانی با کاهش تولید مواجه می‌شویم و مشکلاتی در تولید بنزین و جایگزینی محصولات مشابه به وجود خواهد آمد. همچنین مسائلی در زمینه تعهداتی که برخی شرکت‌های تولیدکننده دارند، ایجاد می‌شود و نهایتاً ناگزیریم دست به واردات بنزین، بنابر این اگر رعایت نشود و نکات مهمی که بارها بر آن تأکید شده را در صرفه‌جویی مصرف بنزین مورد توجه قرار ندهیم، قطعاً واردات بنزین نیز انجام خواهد شد.»

این عضو هیأت‌رئیس کمیسیون انرژی ادامه داد: «اگر برای افزایش تولید بنزین به دنبال جایگزینی محصولات مشابه و تبدیل آن به بنزین باشیم نیز مسائل و انتقاداتی مطرح می‌شود که جای بررسی و دقت بیشتر دارد. بعضاً گفته می‌شود که بنزین تولید شده در داخل و به ویژه بنزین‌هایی که از طریق جایگزینی به ظرفیت تولید اضافه می‌شوند استاندارد نیست. اما باید گفت که کیفیت تولید بنزین با مصارفی که در داخل کشور داریم، همخوانی دارد و از نظر کیفیت تولید این فرآورده نفتی پر مصرف مشکلی در کشور نداریم.»

به گفته رحیمی مظفری، ممکن است آنالیز بنزین در برخی پتروشیمی‌ها و پالایشگاه‌ها با توجه به شرایطی که در حال حاضر داریم و از جایگزینی و تبدیل محصولات مشابه برای افزایش تولید بنزین استفاده می‌کنیم، با مشکلاتی مواجه شود و برخی پارامترهای آن بالا و پایین شود. حتی ممکن است تولید بنزین در پالایشگاهی از نظر کیفی با پالایشگاه دیگر متفاوت باشد و امکان آن محصول تغییراتی کند و بالاتر برود اما اینکه گفته می‌شود فرآورده بنزین تولید شده در داخل کشور فرآورده استاندارد نیست، به هیچ وجه صحت ندارد و به جرأت می‌توان گفت چنین ادعایی درست نیست.



پالایشگاه ستاره خلیج فارس پیش از این تولید ۴۱ میلیون لیتر بنزین در روز را در دستور کار داشت و اینک توان تولید بنزین آن به ۴۷ میلیون لیتر در روز با استاندارد یورو ۵ افزایش یافته که بر این اساس می‌توان گفت سهمی حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد از تأمین بنزین کشور دارد

اقدام متمرکز هستیم؛ نخست اتخاذ سیاست‌های غیرقیمتی که بر این اساس توانستیم مصرف بنزین را مدیریت کنیم و دوم بهره‌برداری هر چه سریع‌تر از پالایشگاه‌های در حال احداث که آن‌شاءالله دو پالایشگاه جدید را تا پایان دولت عملیاتی می‌کنیم.»

بنزین پتروشیمی‌ها، همچنان محل بحث

بنزین پتروشیمی‌ها، همچنان محل بحث برای روشن‌تر شدن این موضوع سسراغ یکی از نمایندگان مجلس رفتم که این موضوع را بیشتر توضیح دهد. عبدالعلی رحیمی مظفری، عضو هیأت‌رئیس کمیسیون انرژی در این باره به «آتی‌نو» این گونه توضیح داد: «ظرفیت تولید بنزین در

بنزین در کشور را به خود اختصاص داده است.

راهکار وزارت نفت برای مشکل بنزین

وزارت نفت برای حل ناترازی دو راهکار را در دستور کار خود قرار داده است. آن‌طور که جواد اوجی، وزیر نفت کشور به تازگی اعلام کرده، به دلیل افزایش مصرف بنزین، در این حوزه با ناترازی روبه‌رو شدیم اما توانستیم بنزین مورد نیاز مردم در تابستان امسال را در شرایطی تأمین کنیم که مصرف بنزین به بیش از ۱۴۰ میلیون لیتر در روز رسیده بود، ولی هیچ جایگاهی با کمبود بنزین مواجه نشد.

او گفت: «در ادامه برای مدیریت موضوع ناترازی بنزین بر دو

نماینده سابق ایران در اوپک مطرح کرد:

کاهش مصرف بجای افزایش تولید بنزین

استاندارد، سازمان حفاظت محیط زیست و غیره به‌صورت جدی به این موضوع ورود پیدا کنند، به وظایف‌شان عمل کنند و اگر بنزینی استاندارد نیست نباید اجازه عرضه آن را بدهند. به نظر من بنزینی که در کشور عرضه می‌شود از کیفیت و استاندارد لازم برخوردار است؛ چرا که استاندارد و کیفیت در بنزین کفو و سقفی دارد که استاندارد در تمام بنزین‌هایی که عرضه می‌شود از حداقل مورد نیاز بالاتر است. در شرایط کنونی باید برنامه جامعی برای مدیریت مصرف سوخت به‌ویژه بنزین طراحی و اجرا شود تا بتوانیم پتانسیل‌های زیادی که در حوزه مدیریت و کنترل مصرف بنزین وجود دارد را با استفاده از یک نگاه کلان و استراتژیک مشاهده کنیم. در واقع باید به دنبال کاهش مصرف بنزین در کشور باشیم که در آن صورت می‌توانیم ضمن کنترل تقاضای این فرآورده نفتی در کشور به دنبال صادرات آن به کشورهای مختلف باشیم اما معتقدم در این حوزه به کم‌کاری‌هایی مواجه بوده‌ایم.

آیا عامل قیمت در مصرف بنزین اثرگذار است؟

در این زمینه نظره‌های زیاد و مختلفی وجود دارد، اما دو نظر کاملاً اشتباه بوده و تفاوت روی آن اصرار داشته؛ یکی آنکه برخی گمان می‌کنند با افزایش قیمت بنزین، مصرف این فرآورده نفتی به شدت کاهش پیدا می‌کند. در واقع این دسته از کارشناسان معتقدند چهار عامل و مهم‌ترین عامل کاهش مصرف سوخت، قیمت آن است. برخی دیگر نیز می‌گویند قیمت بنزین هیچ تأثیری روی مصرف آن ندارد و باید این مسئله را به عنوان یکی از عوامل مصرف سوخت کنار بگذاریم که به نظر من هر دوی آن‌ها مبرور است. بنابراین باید این گونه موضوع را نگاه کرد که عوامل مختلفی برای مصرف بنزین در کشور وجود دارد که یکی از آن‌ها قیمت است.

شاهد آن هستیم. بنابراین باید به دنبال افزایش کیفیت تولید خودرو در کشور باشیم؛ چرا که کشورهای پیشرفته نیز برای حل این مشکل به دنبال تولید خودروهای با مصرف سوخت پایین رفته‌اند.

خودروهایی که در ایران تولید می‌شوند معمولاً به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر مسافت بیش از ۱۰ لیتر سوخت مصرف می‌کنند. این عدد برای خودروهای تولید شده در کشورهای دیگر ۵ تا ۶ لیتر بنزین به‌صورت متوسط است.

اگر به این سمت حرکت کنیم که خودروهایی با مصرف کمتر تولید کنیم، حتی مصرف بنزین به کمتر از نصف کاهش پیدا می‌کند. البته باید روی موضوع دیگری نیز تمرکز کنیم و آن مدیریت سفرهای مردم است. یعنی بدون آنکه بخواهیم سفرهای آن‌ها را کاهش دهیم باید به دنبال فراهم کردن بستر مناسبی باشیم تا مردم برای انجام سفرهای خود بیش از پیش از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند. این مسئله نیز به آماده کردن زیرساخت‌های لازم از جمله توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در بخش‌های مختلف جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی نیاز دارد.

در مسئله مدیریت مصرف سوخت باید به زیرساخت‌هایی از جمله کارت‌های سوخت نیز توجه کرد. کارت‌های سوخت سبب شده تا حد زیادی جلوی قاچاق بنزین در کشور گرفته شود، اما همین کارت‌های سوخت را نیز باید بهتر مدیریت کرد تا خود به عاملی برای افزایش قاچاق این فرآورده نفتی تبدیل نشود.

در واقع این عوامل مجموعه‌ای از پارامترهایی است که سبب می‌شود مدیریت بهتری در مصرف سوخت داشته باشیم و حتی پس از کاهش قابل توجه مصرف بنزین بتوانیم به فکر صادرات باشیم. در این صورت باید دستگاه‌هایی مانند سازمان

این است که روی بهینه‌سازی مصرف بی‌رویه بنزین بیشتر تمرکز کنیم؛ چرا که به هیچ وجه این میزان مصرف در کشور قابل‌قبول نیست. در غیر این صورت هر چقدر وارد کنیم باز هم قابلیت مصرف بنزین در کشور وجود دارد و مجدداً به واردات بیشتر نیاز پیدا خواهیم کرد. به همین دلیل است که می‌گویم باید روی بهینه‌سازی مصرف سوخت به‌ویژه بنزین در کشور تمرکز بیشتری صورت بگیرد تا روند شتابان مصرف آن در کشور ادامه پیدا نکند و بتوانیم جلوی آن را بگیریم. با توجه به برنامه‌هایی که وجود دارد و پالایشگاه‌هایی که در دست ساخت است شاید بتوان نیاز داخلی را برای مدتی پاسخ گفت، اما از سویی این نیاز و مصرف روند افزایشی دارد و روز به روز بیشتر می‌شود و از سوی دیگر پالایشگاه‌هایی که در حال ساخت داریم هنوز آماده نیستند. حال سؤال اینجاست که چقدر باید تولید کنیم تا به نیاز و تقاضای بنزین در کشور پاسخ دهیم؟ و آیا بهتر نیست که تقاضای بنزین را کنترل کنیم؟

به نظر شما مشکل مصرف بنزین در کشور ریشه در کدام عامل یا عوامل دارد؟ آیا تولید و عرضه خودرو در کشور عامل آن است یا آنکه کیفیت تولید خودرو از این نظر با مشکل روبه‌رو است؟ در کشورهای دیگر این مسئله چگونه مدیریت می‌شود؟

برخلاف نظر برخی کارشناسان که می‌گویند تعداد خودروها در هر خانواده بیش از حد نیاز است و این مسئله سبب افزایش مصرف سوخت شده یا یکی از عوامل آن است، باید گفت تعداد خودروها مسئله نیست. اگر به برخی کشورهای پیشرفته نگاهی بیندازیم متوجه می‌شویم که اتفاقاً در برخی از این کشورها تعداد خودروها بیشتر از ایران است اما مصرف سوخت آن‌ها بسیار پایین‌تر از چیزی است که در کشور

گفت‌وگو

نماینده سابق ایران در اوپک معتقد است برخلاف آنچه گاهی مطرح می‌شود وعده‌ای قیمت بنزین را اصلی‌ترین دلیل بالا بودن مصرف آن می‌دانند، قیمت بنزین تنها یکی از پارامترهای مؤثر در میزان مصرف این کالایی استراتژیک است. سید محمدعلی خطیبی، نماینده سابق ایران در اوپک درباره وضعیت تولید، مصرف و کیفیت بنزین گفت‌وگویی با «آتی‌نو» داشته که در ادامه می‌خوانید.

در حال حاضر وضعیت تولید بنزین در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ به نظر شما آیا این میزان تولید پاسخگوی نیاز داخلی خواهد بود؟

بر اساس منابع رسمی حدود ۱۰۵ میلیون لیتر بنزین در روز تولید می‌شود که هر پالایشگاه و شرکت سهم مشخصی در تولید این فرآورده نفتی بر عهده گرفته است. البته در این میان میزان مصرف بنزین بسیار بیشتر از این عدد است. به‌ویژه در روزهای تعطیل و ایامی که مردم به مسافرت می‌روند این عدد بالاتر رفته و به بیش از ۱۳۰ میلیون لیتر هم می‌رسد، اما در روزهای عادی مصرف سوخت در کشور پایین‌تر است. آنچه مسلم است اینکه مصرف بنزین در کشور ما بسیار بیشتر از تولید آن است و همین مسئله سبب می‌شود تا برای تأمین نیاز داخلی بنزین وارد کنیم.

به نظر شما برای تأمین نیاز داخلی باید بنزین وارد کنیم یا به گفته برخی کارشناسان باید مصرف آن را مدیریت کنیم؟

راهکار دیگری که برای حل ناترازی بنزین در کشور وجود دارد