

بنزین و انرژی

مدیریت بنزین یا مدیریت سوخت

آیا در مقابل کاهش مصرف بنزین، کشورمان افزایش مصرف انرژی را تجربه می‌کند؟

دور اول سهمیه بندی با تمام اما و اگرهای مطرح شده جای خود را به دور دوم سپرد که به گمان بسیاری از کارشناسان و تحلیلگران، زیاد به طول نخواهد انجامید. سهمیه بندی بنزین در پنجم تیر ماه آغاز شد. هنگامی که وزیری همامانه، وزیر سابق نفت، به همراه محمدرضا نعمت زاده، مدیر عامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، بر صفحه تلویزیون ظاهر شدند تا جزئیات دور اول سهمیه بندی را اعلام کنند، مردم به خیابان‌ها ریختند و صحنه‌هایی را به تصویر کشیدند که نشان از یک خشم عمومی داشت تا پذیرش یک طرح عظیم که مسؤولان از آن سخن گفتند. اما بنزین، روز ششم تیر را به عنوان اولین روز سهمیه بندی آغاز کرد - روزی که قبلش مصرف بنزین در اوج بود و به ناگاه خیابان‌ها خلوت شدند. پیش از این نیز کارت‌های سوخت برای سوخت‌گیری بین مردم توزیع شده بودند تا معلوم شود مصرف روزانه بیش از ۷۰ میلیون متر مکعب، دیگر صبر مسؤولان را سر آورده است.

بی‌شک، هدف از سهمیه بندی بنزین، صرفه‌جویی و کنترل مصرف یا استفاده بهینه از این کالا در اقتصاد ملی و هدمند کردن یارانه‌ها است. ولی به نظر می‌رسد مسؤولان تاکنون تنها به هدف صرفه‌جویی دست یافته‌اند، اگرچه عبداللهی، رییس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس، عنوان می‌کند که هیچ صرفه‌جویی در مصرف سوخت از ابتدای سهمیه بندی تاکنون صورت نگرفته است! بر اساس اطلاعات ثبت شده در مرکز داده‌های سامانه هوشمند سوخت، در پنج ماه اول سهمیه بندی (یعنی از ششم تیر) به طور متوسط روزانه ۵۹/۳ میلیون لیتر بنزین مصرف شده است. مصرف متوسط روزانه همین دوره در سال ۸۵، ۷۵/۷ میلیون لیتر بوده است. در واقع، اگر سهمیه بندی اجرا نمی‌شد مصرف روزانه بنزین با احتساب رشد ۱۰ درصدی به طور متوسط به ۸۳/۳ میلیون لیتر می‌رسید. بدین ترتیب، سهمیه بندی، روزانه ۲۴ میلیون لیتر یعنی حدود ۲۹ درصد مصرف کل را کاهش داده است.

به گزارش واحد اطلاعات و اخبار ماهنامه «اقتصاد ایران»، کمترین میزان مصرف مربوط به هشتم تیر ماه جاری با ۴۰/۸ میلیون لیتر و بیشترین آن در روز ششم شهریور با ۶۵/۷ میلیون لیتر بوده است. الگوی هفتگی نیز حاکی از مصرف حداکثر در روزهای پنجشنبه است. مصرف کلی تعداد شش میلیون و ۴۰۳ هزار و ۵۹ خودروی شخصی در مدت تقریباً پنج ماهه

بگیرد و جوازهای خاص و تسهیلاتی از نظر بانکی به توسعه صادرات و مبادلات اختصاص دهد و همچنین مقامات رسمی به طور فعال در این کنگره‌ها شرکت کنند، تجار و نمایندگان تجاری کشورهای دیگر، به مبادله و تعامل با تجار ما اعتماد و رغبت بیشتری پیدا می‌کنند؛ کما این که امسال سه وزیر از ترکیه به همراه ۴۰۰ تاجر از این کشور شرکت کرده بودند.

اقتصاد ایران: برای بهبود عملکرد IBF ایران چه پیشنهادهای داری؟

ابتدا باید بپردازیم که IBF ایران بسیار ضعیف است. این نهاد صرف نظر از افراد عضوش باید تقویت شود. پیشنهاد بنده این است که هر ساله یک نمایشگاه بزرگ در محل نمایشگاه‌های جنبی برای ارایه و معرفی محصولات ایران قرار دهیم و در آن، محصولاتی مانند آجیل، خشکبار، زعفران، صنایع دستی و فرش را عرضه نماییم. همین طور باید صادرکنندگان و تولیدکنندگان بزرگ را به عضویت در IBF ترغیب نماییم؛ چراکه اکنون تنها ۱۵۰ عضو دارد و بخش خصوصی هنوز توان خود و قابلیت‌های این نشست را به درستی درک نکرده است. در زمینه گردشگری و صنعت توریسم نیز می‌توانیم با توجه به علاقه مسلمانان دنیا برای دیدار از ایران، برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام دهیم. شرکت‌های خارجی عضو مجمع انگیزه فراوانی جهت سفر به ایران دارند، چون علاوه بر اسلامی بودن، از امنیت بالای اجتماعی نیز برخوردار می‌شوند. اما متأسفانه امکانات و جاذبه‌های گردشگری ایران به درستی - حتی در بین کشورهای منطقه - شناخته نشده است. برگزاری نشست سیزدهم در کیش می‌تواند فرصتی برای به نمایش گذاشتن زیبایی‌ها و جاذبه‌های گردشگری کشور و نیز این جزیره باشد. همچنین بسیار لازم است اتاق بازرگانی ایران نیز در جهت تقویت IBF ایران گام‌های سازنده‌ای بردارد.

اقتصاد ایران: متشکروم. ■

منطقه آزاد کیش درباره ایجاد دبیرخانه که برای شرکت فعال در کنگره دوازدهم و برنامه‌ریزی میزبانی کیش در کنگره سیزدهم به توافق رسیده و هم‌اکنون مقدمات آن در حال انجام است. در عین حال، این نماد همکاری و تفاهم میان بخش خصوصی و بخش دولتی جزیره کیش می‌تواند به حساب آید.

اقتصاد ایران: کنگره دوازدهم قرار است در کدام کشور برگزار شود؟

کنگره ۱۲ قرار است در استانبول برگزار شود و تا به حال ۱۷۰۰ میهمان ویژه از ۶۱ کشور جهان دعوت شده‌اند و پیش‌بینی می‌شود ۱۷۰ هزار بازدیدکننده و ۴۳۵ شرکت بزرگ در نمایشگاه شرکت کنند. ترک‌ها در این زمینه بسیار جدی‌تر از ما عمل می‌کنند. در سال گذشته، سطح معاملات ترکیه با کشورهای اسلامی ۴۰ میلیارد دلار بوده است. اکثر کشورهای مسلمان مثل امارات و عربستان، این مجمع را جدی گرفته‌اند.

اقتصاد ایران: موضع کشورهای اسلامی دیگر در رابطه با برقراری روابط تجاری با ایران چگونه است؟ مسلمانان در تمام دنیا در مورد کشور جمهوری اسلامی ایران تعصب دارند، زیرا به حق حس می‌کنند که دولت و ملت ایران در جست‌وجوی پیاده کردن دستورات اسلامی هستند و طبیعتاً علاقه‌مند به برقراری روابط تجاری با ایران می‌باشند. اما ما از این موقعیت خوب استفاده نکرده‌ایم، در صورتی که کشورهای ترکیه و امارات خیلی خوب از این شرایط بهره‌برداری می‌کنند.

اقتصاد ایران: دولت چه اقدام و کمکی برای بهبود عملکرد IBF ایران می‌تواند انجام دهد؟ اکنون بانک توسعه اسلامی، امکانات خوبی فراهم کرده است تا تجار بتوانند خریدهایشان را از طریق فاینانس انجام دهند. اگر دولت، مزیت‌ها و تسهیلات ویژه‌ای برای فعالیت کارآفرینان در نظر



(ششم تیر تا ۲۸ آبان) به طور متوسط، روزانه به ازای هر خودرو ۳/۵ لیتر بوده است. هر یک از ۲۲۳ هزار و ۵۷۰ تاکسی طی این مدت، روزانه ۲۱/۵ لیتر مصرف کرده‌اند. مصرف سرانه تاکسی‌ها از ۱۱ لیتر در روزهای اول سهمیه‌بندی، تا حداکثر ۲۶ لیتر در روز ۳۰ مهر ۸۶ تغییر کرده است. اما طی ۸ ماه گذشته (از اول فروردین تا اول آذر) ۱۶ میلیارد و ۳۱۷ میلیون لیتر

بنزین مصرف شده است. در آبان ماه بیش از یک میلیارد و ۷۵۶ میلیون لیتر بنزین در کشور به مصرف رسیده که حکایت از میانگین مصرف روزانه ۵۸/۵۴ میلیون لیتر بنزین دارد.

از ابتدای سال تا پایان آبان بیش از دو میلیارد و ۹۳۵ میلیون لیتر بنزین به تنهایی در تهران به مصرف رسیده که ۱۷ درصد از کل بنزین مصرفی در این مدت را تشکیل می‌دهد.

با این حال و با توجه به کاهش مصرف سوخت، باز هم خیابان‌ها

مملو از خودرو است. معاون وزیر نفت

در آخرین نشست مطبوعاتی‌اش به سؤال یکی از خبرنگاران که از او در این زمینه پرسید، این گونه پاسخ داد: «اگرچه مصرف بنزین کاهش یافته اما مصرف CNG (گاز طبیعی مایع شده) و LPG (گاز نفت مایع شده) افزایش یافته است.» وی با کنایه افزود: «واگذاری سهمیه ۸۰۰ لیتری تاکسی‌ها سبب حرکت هفت تا هشت دستگاه خودروی سواری می‌شود که موجب تشدید ترافیک خیابان‌ها شده است.» البته در دور دوم، سهمیه تاکسی‌های دو گانه سوز به ۴۰۰ لیتر و بنزین سوز به ۷۰۰ لیتر کاهش یافته است. با وجود آن که بودجه ۲/۵ میلیارد دلار برای سال ۸۶ تصویب شده، اما به گفته مسوولان وزارت نفت، به دلیل تأخیر در اجرای سهمیه‌بندی و افزایش جهانی ۱۰ درصدی قیمت بنزین، به ۱/۵ میلیارد دیگر بنزین برای واردات تا پایان سال جاری نیاز است. نعمت زاده در این باره گفت: «مبلغ ۲/۵ میلیارد دلار مصوب مجلس به پایان رسیده و شرکت ملی نفت به عنوان متولی واردات بنزین، تاکنون ۲۰۰ میلیون دلار اضافی بنزین وارد کرده است.» البته این در حالی است که نعمت زاده اعلام کرد که در صورت عدم سهمیه‌بندی، امسال باید حداقل هفت میلیارد دلار بنزین وارد می‌شد. ایران در سال ۸۵ بیش از چهار میلیارد و ۷۳ میلیون دلار از کشور جهان بنزین خریداری کرد. عملکرد بخش بین‌الملل شرکت ملی نفت در واردات بنزین حاکی از آن است که در سال گذشته، ایران به واردات بیش از

چهار میلیارد و ۱۷۳ میلیون و ۱۹۸ هزار دلار بنزین اقدام کرده است. بیشترین حجم واردات این فرآورده نفتی در سال ۸۵ از کشور امارات متحد عربی به میزان دو میلیارد و ۵۷۱ میلیون و ۸۱۲ هزار دلار بوده است. به عبارت دیگر، ایران در سال گذشته حدود ۶۲ درصد از بنزین وارداتی خود را از این کشور تأمین کرده است. همچنین واردات بنزین ایران از هند در سال گذشته، از



۵۵۸ میلیون و ۲۷ هزار دلار فراتر رفته است.

تاریخچه واردات بنزین

اما سال ۶۱ اولین سالی بود که ایران اقدام به واردات بنزین نمود. با آغاز جنگ تحمیلی و آسیب دیدن تعدادی از پالایشگاه‌ها، تولید بنزین کاهش یافت و به ناچار جهت تأمین نیاز کشور، واردات این فرآورده با وارد کردن روزانه ۱/۲ میلیون لیتر آغاز شد. گسترش دامنه جنگ تحمیلی از یک سو و افزایش مصرف بنزین از سوی دیگر، سبب افزایش مصرف واردات بنزین شد. میزان واردات بنزین در سال پایانی جنگ تحمیلی به ۵ میلیون لیتر در روز رسید. با پایان جنگ و بازسازی پالایشگاه‌ها، تولید این فرآورده افزایش یافت و در نتیجه، از واردات آن کاسته شد. با لغو سهمیه‌بندی بنزین در سال ۷۰ و عرضه آزاد این فرآورده، مصرف بنزین افزایش یافت و علیرغم راه‌اندازی پالایشگاه اراک در سال ۷۲، روند واردات، دوباره سیر صعودی یافت. واردات این فرآورده از ۰/۹ میلیون لیتر در روز در سال اول برنامه به سطح ۱/۹ میلیون لیتر در سال پایانی برنامه اول رسید. در طول برنامه اول جمعاً ۴/۳ میلیارد لیتر بنزین وارد کشور شد. پس از آن، روند افزایشی واردات بنزین در طول برنامه دوم ادامه یافت و در سال ۷۶ با واردات روزانه ۵/۸ میلیون لیتر به اوج خود رسید. سهم واردات از تأمین نیاز کشور از ۶ درصد در پایان برنامه اول به ۸/۷ درصد در پایان برنامه دوم

مصرف بنزین در کشور

ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان
مصرف بنزین	۲,۳۶۱	۲,۴۵۵	۲,۳۵۷	۱,۹۱۲	۱,۹۰۶	۱,۸۶۳	۱,۷۴۰	۱,۷۵۶

لیتر (به دلیل احداث پالایشگاه بندر عباس)

رسید. اما در طول برنامه سوم، سهم واردات این فرآورده به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش یافت و به سطح ۲۲/۷ میلیون لیتر در روز رسید. واردات بنزین در سال اول برنامه سوم، روزانه ۵/۳ میلیون لیتر بود. در طی برنامه سوم، واردات بنزین موتور ۳۲۸ درصد رشد یافت. با آغاز برنامه چهارم و در سال ۸۴ میزان واردات بنزین به طور متوسط کمتر از ۲۸ میلیون لیتر در روز بوده که این میزان برای سال دوم برنامه به روزانه ۳۰ میلیون لیتر رسیده است.

دور دوم سهمیه‌بندی بنزین با افزایش سهمیه خودروهای شخصی و کاهش سهمیه خودروهای دو گانه سوز و بنزین سوز آغاز شده، سید ناصر سجادی، مدیر سامانه کارت هوشمند سوخت، پیش‌بینی می‌کند: «مصرف روزانه بنزین به طور متوسط در دور دوم، با یک میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر افزایش مواجه خواهد شد.» وی گفت: «افزایش میزان سهمیه خودروهای شخصی به ماهانه ۱۲۰ لیتر و انتقال باقیمانده

مصرف نشده در دور اول به صورت کامل به دور دوم می‌تواند از دلایل افزایش میزان مصرف در دور دوم سهمیه‌بندی بنزین باشد، ضمن این که افزایش سهمیه ماهانه سوخت موتور سیکلت‌ها از ۳۰ لیتر به ۳۶ لیتر نیز به نوبه خود در افزایش میزان مصرف بنزین کشور از دی ماه تا پایان امسال اثرگذار خواهد بود.» محمود احمدی‌نژاد با بیان این که ما می‌خواهیم از طرق مختلف مصرف را کنترل کنیم اظهار داشت: «پیش‌بینی ما برای حذف سهمیه‌بندی، پایان سال آینده است، اما احتمال می‌دهیم این اتفاق زودتر رخ دهد.» ولی به نظر می‌رسد دستیابی به اهدافی که پیش از سهمیه‌بندی تعیین شده بود، چندان آسان نیست. درست است که مصرف بنزین در کشور کاهش یافته، اما مصرف CNG و LPG افزایش یافته که نوید بخش آینده روشنی در مورد صرفه‌جویی نیست. بحث برسر مدیریت مصرف سوخت و یا انرژی است، نه مدیریت مصرف بنزین! به نظر می‌رسد در چند سال آینده باید همین راه را برای مصرف نفت گاز (گازوییل) و گاز سپری کرد. اما سهمیه‌بندی این فرآورده‌ها بدون شک به راحتی سهمیه‌بندی بنزین نخواهد بود.

سهمیه‌بندی بنزین اجرا شد و در حال اجرا است. اما متأسفانه هنوز انگیزه و فرهنگ استفاده از خودروهای عمومی در کشور نهادینه نشده است. متأسفانه به جای استفاده از اهداف بلندمدت - خصوصاً قیمت‌گذاری منطقی - چشم به اهداف کوتاه‌مدتی دوخته شده که بی‌شک با پایان سهمیه‌بندی، به همان روش ادامه خواهد یافت. بدون تردید، پایان سهمیه‌بندی بنزین پایان سامان‌دهی مصرف سوخت نخواهد بود. ■