

تنوع بخشی به سبد انرژی

گامی برای تهدید زدایی

جای خالی متنوع سازی

علیرغم اعلام برخی از سیاست‌های جبرانی، متنوع سازی عاملی است که طی سال‌های گذشته در تدوین سبد سوخت بخش‌های مختلف اقتصاد ایران مغفول مانده است. اساساً طرح جامعی برای تدوین و تعیین سهم حامل‌های انرژی مختلف در بخش‌های مصرف کننده انرژی وجود نداشته است که نتیجه چنین شرایطی، وابستگی صرف به یک یا دو حامل انرژی در بخش حمل و نقل سبک و سنگین کشور بوده است. طی ماه‌های گذشته و با تشدید و جدی‌تر شدن زمزمه‌های مربوط به تحریم بنزین وارداتی ایران، تلاش‌هایی در جهت مدیریت سبد مصرف سوخت بخش حمل و نقل از سوی وزارت نفت و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت انجام شده است.

سبد جدید سوخت بخش حمل و نقل

بر اساس نتایج مطالعات مشترک انجام شده از سوی وزارت نفت و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، سبد جدید سوخت بخش حمل و نقل سبک در ایران شامل ۶ حامل انرژی بنزین، نفت گاز، LPG، CNG، هیبرید و سایر سوخت‌ها است.

ورود نفت گاز در ابعاد قابل توجه به سبد سوخت بخش حمل و نقل برای نخستین بار و با حمایت وزارت نفت از طرح ساخت موتور سبک دیزلی انجام می‌شود. استفاده از نفت گاز که نسبت به موتورهای بنزینی دارای راندمان بالاتری است، می‌تواند فشار وارده بر موتورهای بنزینی را تعدیل کند. گفتنی است سهم نفت گاز در سبد جدید، رقمی معادل ۱۰ درصد برآورد شده است. به علاوه، سهم گاز طبیعی فشرده CNG در سبد سوخت بخش حمل و نقل، رقمی معادل ۱۰ درصد و سهم گاز مایع رقمی در حدود ۲ تا ۳ درصد است.

در نهایت با این اوصاف، سهم بنزین در سبد جدید سوخت بخش حمل و نقل به حدود ۷۰ درصد تنزل یافته است؛ ضمن این که سهمی در حدود ۵ درصد برای خودروهای هیبریدی و سایر سوخت‌ها در نظر گرفته شده است.

پیش‌بینی چنین تنوعی در سبد سوخت بخش حمل و نقل - حداقل در بخش مطالعاتی - هر چند با تأخیری بسیار زیاد انجام شده است، اما می‌تواند شروع مناسبی برای اصلاح سبد سوخت این بخش باشد؛ تجربه‌ای که تنوع بخشی به سبد انرژی کل کشور را - که در حال حاضر بیش از ۹۸ درصد وابسته به نفت و گاز است - تسریع کرده و ضرورت‌های آن را قبل از این که تهدیدی دیگر را متوجه اقتصاد ایران کند، تحقق می‌بخشد. ■

تنها نقطه فشار غرب بر اقتصاد ایران، تکیه بر مصرف بی رویه بنزین در کشور ما است.

داخل، میزان مصرف داخلی بنزین رقمی در حدود ۶۳ تا ۶۵ میلیون لیتر در روز است که حدود ۴۳ میلیون لیتر آن، از محل تولیدات داخلی و مابقی از محل واردات تأمین می‌شود. شرکت‌هایی از امارات عربی متحده، سوئیس، چین، عربستان سعودی، هند و روسیه و چند شرکت نفتی مانند شل و توتال از تأمین کنندگان بنزین وارداتی



دور جدید تحریم‌های اقتصادی علیه ایران از سوی شورای امنیت سازمان ملل و اعمال تحریم بنزین از سوی ایالات متحده آمریکا، مسأله سبد انرژی در ایران و ارزیابی اثرات این تحریم‌ها را به موضوع روز محافل کارشناسی حوزه انرژی تبدیل کرده است. صنعت نفت ایران بیش از دو دهه است که تحت

ایران طی سال‌های اخیر بوده‌اند.

آنچه که تحریم بنزین را به عاملی برای فشار بر ایران تبدیل کرده، سابقه سهم انحصاری این حامل انرژی در تأمین نیازهای انرژی بخش حمل و نقل سبک در داخل کشور ما است.

در بخش حمل و نقل سبک، بنزین سوخت اصلی و غالب سبد سوختی این بخش طی چند دهه گذشته بوده است (مقادیر بسیار محدودی گاز مایع (LPG) در بخش حمل و نقل سبک مصرف می‌شود). تنها طی سال‌های گذشته، سرمایه‌گذاری‌هایی برای افزودن گاز طبیعی فشرده (CNG) به سبد سوخت بخش حمل و نقل صورت گرفته‌اند.

سهم انحصاری و نزدیک به یکصد درصدی بنزین در سبد سوخت بخش حمل و نقل سبک، مشکلات متعددی را برای اقتصاد داخلی به دنبال داشته است. روند فزاینده تولید خودروهای پرمصرف در داخل کشور، رشد واردات خودرو طی سال‌های اخیر، تغییر الگوهای زندگی جهت استفاده بیشتر از خودروی شخصی در داخل کشور و تشدید ترافیک در اثر تراکم همزمان خودرو، همراه با عدم توسعه متناسب در مسیرهای تردد موجب شده است رشد مصرف بنزین در داخل کشور طی سال‌های گذشته و تا قبل از اجرای طرح سهمیه بندی بنزین، ارقام بی‌سابقه‌ای را تجربه کند. به این مجموعه باید عدم توسعه متناسب ظرفیت‌های پالایشگاهی را در بخش تولید بنزین افزود. نتیجه چنین شرایطی، افزایش وابستگی به بنزین وارداتی است، تا حدی که این امر می‌تواند به عاملی برای افزایش فشارها بر اقتصاد ایران تبدیل شود.

تحریم‌های ایالات متحده قرار دارد. تحریم‌های موسوم به "داماتو" برای نخستین بار به صورت رسمی صنعت نفت ایران را هدف قرار دادند. با این حال، شرایط سیاسی روز و ارتباط نزدیک ایران با کشورهای اروپایی، موجب شد غول‌های بزرگ نفتی اروپایی به سرعت در صدد یافتن جایگاهی مناسب برای خود در کشوری شوند که عنوان دومین دارنده ذخایر نفت و گاز دنیا را به خود اختصاص داده است؛ ضمن این که تقاضای رو به رشد فرآورده‌های نفتی در ایران بازار بسیار مناسبی را برای تولید کنندگان خارجی فرآورده‌های نفتی ایجاد کرده است.

توتال، فینا، الف، غول بزرگ نفت و گاز اروپا، شرکت انگلیسی-هلندی شل، انی ایتالیا، بی پی انگلستان، گازپروم روسیه و شرکت‌هایی مانند پتروناس مالزی و برخی شرکت‌های دیگر آسیایی در اولین فرصت وارد صنعت نفت ایران شده و هر یک تلاش کردند به صورت مجزا یا مشترک قراردادهایی را در بخش‌های مختلف بالا دستی صنعت نفت به خود اختصاص دهند.

ولی در دور جدید تحریم‌های اعمالی از سوی ایالات متحده علیه کشورمان و بر اثر فشارهای وارد شده طی سال‌های اخیر، شرکت‌های اروپایی و چند شرکت آسیایی، بسیاری از قراردادهای در حال مذاکره خود را متوقف کرده و ادامه آن را به فرصتی مناسب‌تر موکول کرده‌اند.

بخش جدید تحریم‌های اعمالی از سوی ایالات متحده، ایجاد تنگنا در عرضه بنزین به ایران برای تأمین نیازهای داخلی به این فرآورده نفتی است. در حال حاضر و با اجرای سیاست سهمیه بندی بنزین در