

وضعیت بازار بنزین، مستندات قانونی و اصلاح الگوی پالایشی

فریدون آسادی^۱ - حسین مقدم^۲

چکیده

بهبودسازی مصرف بنزین نیاز به مطالعه توأمان عرضه و تقاضا در این بازار دارد. تقاضای بنزین در کشور، تابع متغیرهای بسیاری است، اما در پیش‌بینی‌های انجام شده توسط مراجع تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی کشور، عموماً این متغیرها نادیده گرفته می‌شوند و در تخمین‌های انجام شده، تابع تقاضای فرآورده‌های نفتی را به صورت یکجا در نظر می‌گیرند. از طرفی به علت پایین بودن کشتش قیمتی تقاضای بنزین و به منظور کشتش‌پذیر نمودن آن، نیاز است متغیرهای دیگر این تابع نیز مورد توجه قرار گیرند.

در بخش عرضه نیز به علت نامناسب بودن الگوی پالایشی کنونی کشور و فاصله بسیار زیاد آن با الگوی پالایشی دنیا، از سال ۱۳۷۶ تکالیفی برای دولت در قالب بودجه‌های سالانه معین شده که در عمل، چندان توفیقی در راستای دستیابی به این تکالیف حاصل نشده است.

واژه‌های کلیدی: بنزین، مستندات قانونی، پالایشی، عرضه و تقاضای بنزین

مقدمه

مراجعه به آمار و ارقام رسمی میزان مصرف بنزین، این واقعیت را نشان می‌دهد که مصرف این فرآورده نفتی افزایش یافته است. شکاف بین رشد پیش‌بینی شده مصرف در

۱. کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، asadi@research.majlis.ir

۲. کارشناس موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، Hussein_moghaddam@yahoo.com

برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور با رشد واقعی آن بسیار عمیق است (جهت اطلاعات بیشتر به جدول پیوست شماره ۱ مراجعه شود). همچنین فاصله بین تولید و مصرف در سالهای اخیر به قدری است که نگرانی مسئولین و دستگاه‌های مربوطه را برانگیخته و از آن به عنوان معضل یاد می‌شود. این نگرانی‌ها سبب شده است تا طی سال‌های اخیر و معمولاً در نیمه دوم هر سال، دولت پیشنهادهایی را مبنی بر الحاق مواد جدید به قوانین برنامه‌های توسعه و بودجه سالانه به مجلس ارائه نماید.

همچنین، عدم تعادل در بازار بنزین نگرانی جامعه کارشناسان را نیز برانگیخته است، به طوری که تعداد زیادی از متخصصین به مطالعه این موضوع پرداخته‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که شماری از این مطالعات تنها به بررسی طرف تقاضا و مصرف‌کننده پرداخته و به طرف عرضه توجه لازم را معطوف نداشته‌اند. همین امر باعث شد تا نویسندگان این مقاله به بررسی توأمان طرف عرضه و تقاضا اقدام نمایند تا علاوه بر توجه به نتایج مطالعات انجام شده و با تکیه بر اطلاعات مربوط به تولید بنزین، به طرف عرضه و تکالیفی که در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ برای دولت در زمینه بهبود الگوی پالایشی معین شده نیز نگاهی داشته باشند. با این توضیح، جهت کنترل بازار بنزین، علاوه بر تقاضا، باید به عرضه نیز توجه نمود تا شرایط لازم و کافی برای دستیابی به هدف فراهم شود. همان‌طور که می‌دانیم برای اجرای موفق هر سیاستی، لازم است ابزار دستیابی به اهداف آن سیاست در جامعه فراهم شود. در بحث کاهش میزان مصرف، یا به عبارتی بهینه‌سازی مصرف آن، قیمت، می‌تواند شرط لازم این هدف باشد و شرایط کافی این هدف، نیز عبارتند از: رعایت استاندارد در خودروهای تولید داخل، بهبود شبکه حمل و نقل عمومی، بهسازی جاده‌ها، تولید بنزین با کیفیت بالاتر و... لذا برای دستیابی به تعادل در بازار بنزین، نیاز است شرایط لازم و کافی فراهم شوند.

به‌طور کلی با توجه به اینکه بنزین به‌عنوان مهمترین حامل انرژی محسوب می‌شود، نمی‌توان آن را جدا از مقوله انرژی و یا سایر حامل‌ها مورد بررسی قرار داد. به‌علاوه، موضوع مصرف انرژی با بحث رویکردهای مدیریت توسعه کشور رابطه بسیار نزدیکی دارد اما به‌دلیل گستردگی بحث مدیریت توسعه، در این مقاله فقط به صورت گذرا به عنوانی از توسعه که به موضوع مصرف بنزین ارتباط دارد، توجه خواهد شد.

مروری بر مطالعات انجام شده

اهمیت موضوع بنزین و مسائلی چون مصرف، تولید، واردات و تخصیص منابع به این امر، با متغیرهای کلان اقتصادی و همچنین طولانی شدن حل این مسائل موجب بروز

نگرانی‌هایی برای مسئولین کشور شده است. حساسیت این موضوع سبب شده است تا مطالعات زیادی در این زمینه انجام گیرد که در بیشتر آنها به طرف تقاضا و سیاست‌های مربوط به آن پرداخته شده است، در زیر به بررسی مهمترین مطالب برخی از این مطالعات می‌پردازیم:

تقاضا برای بنزین نیز همانند تقاضا برای سایر کالاها، تابع تعدادی از متغیرها همچون قیمت بنزین، تعداد و عمر متوسط خودروهای بنزین سوز، جمعیت، و تولید ناخالص داخلی است.^۱ اما به نظر می‌آید علاوه بر متغیرهای فوق، سیستم حمل و نقل عمومی، وضعیت جاده‌های کشور، میزان مصرف هر خودرو، رشد تولید و واردات خودروهای بنزین سوز، کیفیت بنزین تولیدی، میزان قاچاق بنزین و حجم ترافیک نیز، مصرف این فراورده را تحت تأثیر قرار می‌دهد. بدون شک به منظور دستیابی به یک راه حل منطقی و پایدار، توجه به تمامی این متغیرها در سیاستگذاری‌ها حائز اهمیت است، در غیر این صورت اتخاذ هرگونه تصمیمی منجر به ارائه راه‌حل‌های کوتاه مدت و ناپایدار می‌گردد.

با مروری بر سیاست‌های اتخاذ شده در ارتباط با کاهش مصرف بنزین به این نتیجه می‌رسیم که سیاستگذاری‌ها بر اساس تمامی متغیرهای مؤثر صورت نگرفته است. از آنجا که جایگزین مناسبی برای بنزین وجود ندارد و قیمت‌های تعیین شده برای آن نیز، مطابق اطلاعات منتشر شده توسط مراجع رسمی کشش‌ناپذیر است، همچنان شاهد رشد مصرف (مطابق نمودار ۱) و واردات آن هستیم. شاید یکی از عمده‌ترین دلایل ناکارایی این سیاست‌ها، عدم توجه به تمامی متغیرهای مؤثر در مدل باشد.

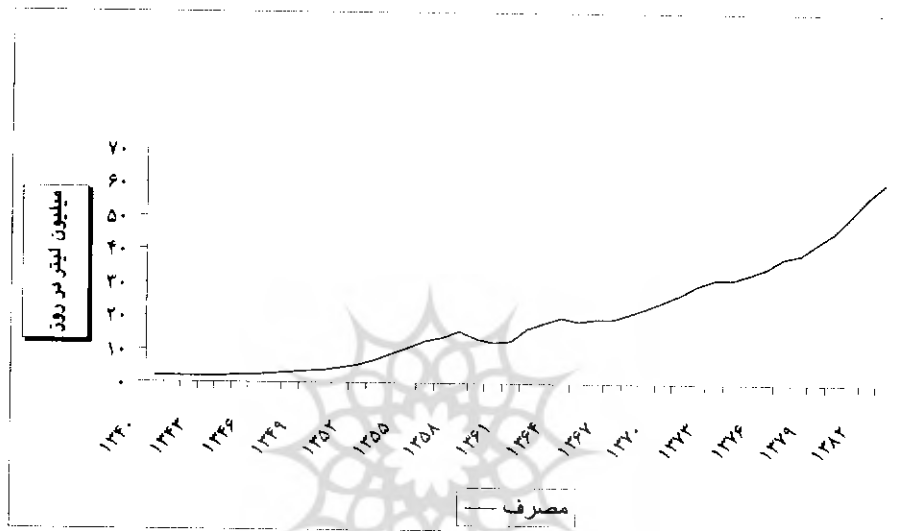
الف. بررسی اثر افزایش قیمت بنزین بر مصرف آن

در این مطالعه که توسط یونس غربالی مقدم با همکاری پروین اقدامی انجام شده است، میزان اثر بخشی سیاست‌های قیمتی اعمال شده در جهت تعدیل مصرف بنزین و کاهش یارانه بررسی شده است. مقاله مورد نظر ابتدا روند کلی قیمت‌های اسمی، حقیقی و مصرف بنزین را مورد توجه قرار داده و سپس کارایی اهرم قیمت را به عنوان یک ابزار سیاستگذاری، برای تعدیل مصرف بنزین مورد ارزیابی قرار می‌دهد. نتایج به‌دست آمده از این مطالعه نشان می‌دهند که با افزایش قیمت اسمی از یک هزار ریال به بالا، میزان کشش‌پذیری افزایش می‌یابد و تا قیمت اسمی ۶ هزار ریال کشش قیمتی مصرف کل.

۱. اسماعیل‌نیا، علی‌اصغر، شهریور ۷۹، و اسماعیل‌نیا، علی‌اصغر، اسفند ۷۸

بنزین کمتر از واحد بوده ولی آستانه کشتش‌پذیری برای مصرف سرانه بنزین از قیمت ۶ هزار ریال رخ داده و مصرف سرانه بنزین را کاهش می‌دهد.^۱

نمودار ۱. میزان مصرف بنزین کشور در سالهای ۱۳۸۳-۱۳۴۰



ب. بررسی تأثیر افزایش قیمت بنزین روی مصرف آن براساس مدل‌های Kalman Filter, State Space

گزارش فوق که توسط علی اصغر اسماعیل‌نیا تهیه شده است در سال ۱۳۷۹ در نشریه برنامه و بودجه به چاپ رسید. نویسنده، در این تحقیق به بالا بودن مصرف بنزین در کشور اشاره می‌کند و معتقد است که قیمت‌ها نشانه خوبی برای مصرف‌کننده در هر جامعه‌ای با اقتصاد سالم هستند. لذا سیاست منطقی کردن قیمت انرژی یکی از روش‌های بهینه نمودن مصرف آن است. اسماعیل‌نیا با استفاده از تکنیک «کالمن فیلتر» نتیجه می‌گیرد که حساسیت مصرف‌کننده با تغییر قیمت واقعی تغییر یافته و مصرف سرانه بنزین با افزایش قیمت واقعی کاهش می‌یابد.^۲

۱. آقایی تبریزی، محمد "بنزین، چالش‌ها و راه حل‌ها" مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، خرداد ۱۳۸۵.
 ۲. اسعدی، فریدون "گزارش کمی اجرای حکم قوانین بودجه سالهای ۱۳۸۴-۱۳۷۶ درباره اصلاح مهندسی پالایش نفت خام" معاونت پژوهشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

ج. برآورد تقاضای سوخت در بخش حمل‌ونقل زمینی و پیش‌بینی آن طی برنامه سوم

این بررسی نیز توسط علی‌اصغر اسماعیل‌نیا انجام شده است و در آن عوامل مؤثر بر تقاضای انرژی در بخش حمل‌ونقل زمینی مورد مطالعه قرار گرفته و سپس تابع تقاضای بنزین و نفت‌گاز به صورت جداگانه برآورد می‌شوند. در انتها نیز پیش‌بینی تقاضا برای حامل‌های انرژی در بخش حمل‌ونقل زمینی طی برنامه سوم مورد بررسی قرار می‌گیرد. برآورد مدل تقاضای بنزین نشان می‌دهد که کشش قیمتی بنزین در کوتاه مدت، بین ۰/۰۸ تا ۰/۱۶ و در بلندمدت ۰/۱۳ تا ۰/۶۲ است. کشش محاسبه شده نشان می‌دهد که بنزین کالایی کم کشش و ضروری است و دلیل آن نیز عمدتاً تثبیت قیمت بنزین توسط دولتها و عدم افزایش مناسب قیمت واقعی بنزین و همچنین نبود جایگزین مناسب برای آن است. این مطالعه نشان می‌دهد اگر مقدار وسایل نقلیه، یک درصد افزایش یابد، تقاضای سرانه بنزین ۰/۳ درصد افزایش می‌یابد. همچنین نتایج نشان می‌دهد که اگر عمر متوسط خودروها یک درصد افزایش یابد، میزان تقاضای سرانه بنزین ۰/۱۳ درصد افزایش می‌یابد.^۱

پالایشگاه‌ها و تولید بنزین

به موجب بند «ج» ماده ۱۲۰ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور «صادرات فراورده‌های نفتی پس از تأمین نیازهای داخلی مجاز خواهد بود. مسئولیت تأمین نیاز کشور و تنظیم بازار داخلی فراورده‌های نفتی با وزارت نفت است.» به این منظور هدف از پالایش نفت خام، تولید مجموعه کاملی از فراورده‌های نفتی است که جواوبگوی نیازهای کمی و کیفی بازار مصرف باشد، و مجموعه‌ای که با استفاده از برخی روش‌های فیزیکی و شیمیایی اقدام به تبدیل، تصفیه و جداسازی فراورده‌های انرژی‌زا نماید «پالایشگاه» نامیده می‌شود. تولید فراورده‌های نفتی در کشور، توسط ۹ پالایشگاه صورت می‌گیرد. مجموع ظرفیت اسمی این پالایشگاه‌ها ۱/۴۳۷ میلیون بشکه در روز است. نفت خام خوراک این پالایشگاه‌ها در سال ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ به ترتیب: ۱/۶۰۲ میلیون بشکه و ۱/۵۹۶ میلیون بشکه در روز بوده است. همچنین در سالهای ۱۳۸۱، ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ نیز به ترتیب ۱/۵۷۵ میلیون بشکه، ۱/۵۴۷ میلیون بشکه و ۱/۵۸۴ میلیون بشکه

۱. اسماعیل‌نیا، علی‌اصغر. "برآورد تقاضای سوخت در بخش حمل و نقل زمینی و پیش‌بینی آن طی برنامه سوم توسعه". مجله علمی و ترویجی برنامه و بودجه، سال چهارم، بهمن و اسفند ۱۳۷۸، شماره ۴۶ و ۴۷.

نفت خام و مقداری هم مایعات گازی به این پالایشگاه‌ها به عنوان خوراک عرضه شده است.^۱ ارقام نشان می‌دهند که از ظرفیت اسمی این پالایشگاه استفادهٔ بیش از حد به عمل آمده و فرآورده‌های سنگین بیشتری تولید شده است. صدور این فرآورده‌ها، طبق بند «ج» ماده ۱۲۰ قانون برنامه سوم توسعه، توسط وزارت نفت صورت گرفته است که همین امر می‌تواند به عنوان یک عامل غیرانگیزشی برای وزارت نفت به منظور تولید بنزین بیشتر تلقی گردد. با توجه به اینکه نزدیک به یک قرن از آغاز فعالیت ایران در صنعت نفت می‌گذرد و از آنجا که ایران به عنوان دومین کشور بزرگ تولیدکننده نفت اوپک مطرح است، طی سالهای اخیر، رتبه پنجم را در ظرفیت کل پالایش نفت بعد از کشورهای ژاپن، چین، کره جنوبی و عربستان، در قاره آسیا کسب کرده است، در جدول ۱ ظرفیت تولید و تعداد پالایشگاه‌های موجود در این کشورها ذکر شده است.

جدول ۱. ظرفیت تولید و تعداد پالایشگاه‌های پنج کشور آسیایی

تعداد پالایشگاه**	ظرفیت تولید (هزار بشکه در روز)*								نام کشور
	۲۰۰۴	۲۰۰۳	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	۱۹۷۳	
۹	۱۶۲۴	۱۵۸۴	۱۵۷۴	۱۵۷۴	۱۵۷۴	۱۳۲۲	۸۱۵	۶۶۰	ایران
۹۵	۵۸۱۸	۵۴۸۷	۵۴۷۹	۵۶۴۳	۵۴۰۷	۴۰۱۴	۲۸۹۲	۹۳۴	چین
۳۳	۴۵۳۱	۴۴۴۵	۴۷۲۸	۴۷۰۵	۵۰۱۰	۵۰۰۶	۴۳۲۴	۵۱۴۰	ژاپن
۶	۲۵۹۸	۲۵۹۸	۲۵۹۸	۲۵۹۸	۲۵۹۸	۱۷۲۷	۷۹۸	۳۸۰	کره جنوبی
۸	۲۰۶۱	۱۹۱۱	۱۸۶۱	۱۸۶۱	۱۸۴۶	۱۶۹۲	۱۸۸۵	۶۷۶	عربستان

منابع:

* BP Statistical Review of world Energy Jun 2005

** وزارت نیرو- معاونت انرژی ترازنامه انرژی، سال ۱۳۸۳ ص ۴۱۲

این در حالی است که ایران در اواخر سال ۲۰۰۴ میلادی ۱۱/۱ درصد ذخایر نفتی اثبات شده دنیا را به خود اختصاص داده^۲ و ژاپن فاقد هرگونه منابع نفتی بوده است، چین و کره جنوبی به لحاظ دارا بودن منابع نفتی به هیچ‌وجه قابل مقایسه با

۱. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد پنجساله برنامه سوم توسعه"، جلد سوم: حوزه‌های بخشی (قسمت دوم)، ۱۳۸۴.

2. Source: BP Statistical Review of world Energy Jun 2005

ایران نیستند. جدول ۲، نسبت تولید فراورده به خوراک پالایشگاه های کشور را در سال ۱۳۸۳ نشان می دهد. در بین پالایشگاه های ۹ گانه کشور، پالایشگاه شیراز با رقم ۲۶/۰۱ درصد و پالایشگاه اراک با رقم ۱۳/۰۲ درصد به ترتیب دارای بیشترین و کمترین نسبت تولید بنزین موتور معمولی در میان فراورده های نفتی دیگر هستند. به عبارت دیگر نسبت تولید بنزین موتور معمولی، در این پالایشگاه ها به ترتیب ۲۶/۰۱ و ۱۳/۰۲ درصد است و میانگین نسبت تولید بنزین موتور معمولی در سال ۱۳۸۳ در میان کل فراورده های تولیدی ۱۸/۶۸ درصد بوده است. این در حالی است که تولید نفت کوره بخش عظیمی از تولید فراورده های پالایشگاه ها را به خود اختصاص داده و پالایشگاه آبادان با ۴۰ درصد تولید نفت کوره، بیشترین سهم را در تولید این محصول دارد. میانگین نسبت تولید بنزین موتور معمولی زیر ۱۹ درصد و میانگین نسبت تولید نفت کوره و گازوییل نیز به ترتیب ۲۹/۶۲ و ۲۹/۹۵ درصد است که در مقایسه با نسبت تولید بنزین موتور معمولی اعداد قابل توجهی هستند.

جدول ۲. نسبت تولید فراورده به خوراک در پالایشگاه های کشور در سال ۱۳۸۳ درصد

فراورده پالایشگاه ها	بنزین موتور معمولی	نفت کوره	گازوئیل	نفت سفید	گاز مایع
آبادان	۱۳/۲۶	۴۰/۲۰	۲۷/۵۹	۵/۵۰	۲/۸۵
اراک	۱۳/۰۲	۲۶/۸۵	۲۲/۸۶	۱۲/۳۰	۳/۳۴
بندرعباس	۲۰/۳۹	۳۸/۴۰	۲۸/۸۴	۸/۴۷	۲/۷۶
کرمانشاه	۲۳/۵۲	۳۷/۵۴	۱۹/۶۶	۱۱/۶۰	۳/۴۰
لاوان	۱۹/۸۹	۳۳/۱۰	۳۸/۶۸	۰	۰
شیراز	۲۶/۰۱	۲۲/۳۳	۳۴/۳۷	۲/۲۳	۲/۷۶
تبریز	۱۵/۱۶	۲۲/۴۰	۳۴/۰۸	۱۴/۱۴	۳/۷۸
تهران	۱۸/۷۹	۲۳/۶۰	۳۱/۲۵	۱۱/۲۹	۳/۶۳
اصفهان	۱۸/۰۵	۲۱/۲۰	۳۲/۱۸	۹/۹۳	۳/۷۹
میانگین	۱۸/۶۸	۲۹/۶۲	۲۹/۹۵	۸/۳۸	۳/۰۳

منبع: گزارش کمی اجرای حکم قوانین بودجه سالهای ۱۳۷۶-۱۳۸۴ درباره اصلاح مهندسی پالایش نفت خام" معاونت پژوهشی مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

جدول ۳. تولید فراورده های اصلی کشور طی سالهای برنامه سوم توسعه

میلیون لیتر در روز

شرح	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
نفت کوره	۸۲/۲	۸۰/۲	۸۰/۱	۷۷/۱	۷۴/۸
بنزین موتور	۳۶/۳	۳۷/۱	۳۸/۵	۳۹/۹	۴۰/۲
نفت گاز	۷۰	۷۰/۹	۷۲	۷۳/۲	۷۷
نفت سفید	۲۶/۷	۲۷/۲	۲۴/۷	۲۴/۷	۲۳
گاز مایع	۸/۳	۸/۳	۸/۹	۸/۶	۸/۴

منبع: شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی ایران، گاهنامه دستاورد، ویژه هفته دولت سال ۱۳۸۴ گزارش عملکرد هشت ساله ۱۳۷۵-۱۳۸۲

جدول ۳، نشان می دهد که رشد تولید بنزین موتور بین سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۳ حدود ۱۰/۷۴ درصد بوده است همچنین نرخ رشد تولید نفت کوره بین سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۳ عدد ۹- درصد بوده است. از آنجا که طی این سالها بخش حمل و نقل بیش از ۹۸ درصد بنزین کشور را مصرف کرده است، این بخش به عنوان عمده ترین مصرف کننده بنزین شناخته می شود.^۱ در داخل کشور، پس از بنزین، گازوئیل، دومین فراورده پر مصرف بوده است، بنابراین از آنجا که قانون، وظیفه تنظیم بازار داخلی فراورده های نفتی را به وزارت نفت محول کرده است، پالایشگاه ها نیز باید الگوی پالایشی خود را به سمت تولید بیشتر این فراورده تغییر می دادند. به منظور کاهش تولید نفت کوره نیز نیاز به اصلاح الگوی پالایشی بود که مجلس شورای اسلامی از سال ۱۳۷۶ تکالیفی برای وزارت نفت در این راستا معین نمود که در زیر به بررسی این تکالیف خواهیم پرداخت.

تکالیف دولت پیرامون اصلاح الگوی پالایشی در کشور^۲

در مورد اصلاح الگوی پالایشی در قوانین بودجه سال های ۱۳۷۶، ۱۳۷۷، ۱۳۷۸، ۱۳۷۹، ۱۳۸۰، ۱۳۸۱ و ۱۳۸۴ تبصره های «۱۱»، «۱۲» و «۲۹»، با اندکی تغییرات انشائی، تکالیفی برای دولت معین نموده، به این صورت که در جزء ۸ بند «و» تبصره «۲۹» قانون بودجه سال ۱۳۷۶ آمده است: «شرکت ملی نفت ایران موظف است ضوابط

۱. وزارت نیرو- معاونت امور انرژی، "ترازنامه انرژی سال های ۱۳۷۸، ۱۳۸۱ و ۱۳۸۳".
 ۲. اسعدی، فریدون "گزارش کمی اجرای حکم قوانین بودجه سالهای ۱۳۷۶-۱۳۸۴ درباره اصلاح مهندسی پالایش نفت خام" معاونت پژوهشی مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی.

اقتصاد مهندسی پالایش و کاهش نفت‌کوره پالایشگاه‌ها را تا حداقل ممکن استاندارد رعایت نموده و گزارش ماهیانه تولید و فروش نفت‌کوره و سایر فراورده‌های نفتی هر یک از پالایشگاه‌ها را هر سه ماه یکبار به کمیسیون‌های امور نفت، امور اقتصادی و دارایی و تعاون و امور برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی ارسال نماید».

یکی از مهمترین نقاط ضعف این جزء از تبصره «۲۹» این است که درخصوص رعایت استاندارد الگوی پالایشی و کاهش نفت‌کوره به هیچ زمان‌بندی، عدد و رقمی اشاره نشده تا براساس آن بتوان قضاوت نمود و همچنین منابع مالی مربوط به این امر تعیین نگردیده است. نکته بسیار مهم آن است که، قوه مقننه می‌تواند دولت را مکلف نماید تا در مورد موضوعات این چنینی، زمان، اعداد و ارقام ارائه نماید. برخی آمار و ارقام منتشره در خصوص تولید انواع فراورده‌ها و الگوی بهینه تولید آن‌ها در دنیا نشان می‌دهد که الگوی فعلی تبدیل انواع فراورده در ایران نسبت به الگوی بهینه تبدیل آن فاصله بسیار زیادی دارد. جدول زیر گویای این واقعیت است.

جدول ۴. الگوی بهینه فعلی تبدیل انواع فراورده

درصد

شرح	بترزین	نفت گاز	نفت کوره	سایر فراورده
الگوی بهینه تبدیل انواع فراورده ^۱	۴۲/۶	۲۲/۶	۶/۷	۲۸/۱
درصد تولید فراورده‌های پالایشی در دنیا در سال ۲۰۰۲ ^۲	۲۶/۸	۲۸	۱۵	۳۰/۲
الگوی فعلی تبدیل فراورده به خوراک در سال ۱۳۸۳ ^۲	۱۷/۱	۲۹/۶	۲۹/۷	۴۳/۶

۱. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، هفته‌نامه خبری-تحلیلی برنامه، شماره ۱۳۰، شهریور ماه ۱۳۸۴.
 ۲. محاسبات کارشناسی.

بررسی درصد تبدیل خوراک پالایشگاهها به انواع فراورده‌ها از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۳ نشان می‌دهد که شرکت ملی نفت ایران در خصوص تکلیف خود در قالب تبصره‌های «۱۱»، «۱۲» و «۲۹» قوانین بودجه سال‌های ۱۳۷۶ تاکنون اقدام چشمگیری انجام نداده است و نسبت تولید نفت‌کوره به خوراک در کلیه پالایشگاه‌ها در سال ۱۳۷۶ به طور متوسط ۳۲/۷ درصد بوده که در سال ۱۳۸۳ به ۲۹/۷ درصد کاهش یافته است. یعنی در فاصله زمانی ۸ سال، شرکت ملی نفت ایران توانسته است، این

نسبت را فقط حدود ۳ درصد، کاهش دهد. همچنین نسبت تولید بنزین موتور معمولی به خوراک نیز از ۱۲/۵۷ درصد در سال ۱۳۷۶ به ۱۷/۱۳ درصد در سال ۱۳۸۳ افزایش یافته است. به عبارت دیگر در فاصله زمانی ۸ سال، این نسبت ۴/۵۶ درصد بهبود یافته است. این در حالی است که علیرغم وضع قوانین در قالب بودجه‌های سنواتی از سال ۱۳۷۶ به منظور اصلاح الگوی پالایشی و پایان عمر مفید هفت پالایشگاه کشور، بنا به اظهارات مقامات این وزارتخانه، مطالعات امکان‌سنجی طرح توسعه جامع پالایشگاه‌های کشور به منظور تغییر الگوی پالایشی برای تبدیل نفت‌کوره به فراورده‌های سبک‌تری چون بنزین و نفت‌گاز از سال ۱۳۸۰ آغاز شده است. باید توجه داشت که مبحث تغییر نسبت تولید فراورده به خوراک و گسترش و یا ایجاد ظرفیت جدید تولید بنزین موتور در کشور با موضوع توسعه و ساخت پالایشگاه جدید مرتبط است. در این خصوص، دولت در برنامه‌های دوم و سوم توسعه تدابیری اندیشیده بود اما به دلیل شرایط حاکم بر بازار فراورده‌ها، موضوع با اقبال مواجه نشد. جزئیات بیشتر مربوط به کاهش یا افزایش نسبت تولید فراورده‌های اصلی به خوراک به تفکیک سال، در جدول ۵ آمده است. باید توجه داشت که کاهش سهم تولید نفت‌کوره به خوراک و سایر فراورده‌های میان تقطیر، می‌توانست کشور را نسبت به واردات بنزین بی‌نیاز کند و علاوه بر جلوگیری از خروج سالانه میلیاردها دلار ارز برای خرید بنزین، درآمد بیشتری را برای کشور حاصل نماید. به‌علاوه توضیح این نکته که از سال ۱۳۷۶ لغایت ۱۳۸۳ ارزش واردات بنزین از محل معاوضه نفت خام و نفت‌کوره ۶۲۱۸/۶ میلیون دلار اعلام شده است، ضروری به نظر می‌رسد.

جدول ۵. نسبت تولید فراورده به خوراک پالایشگاه‌های کشور

(درصد)

شرح	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
بنزین موتور	۱۲/۵۷	۱۳/۶۰	۱۳/۹۶	۱۴/۲۰	۱۴/۷۵	۱۵/۷۸	۱۶/۱۴	۱۷/۱۳
نفت سفید	۱۰/۸۸	۱۱/۶۷	۱۰/۶۰	۱۰/۴۹	۱۰/۶۱	۹/۹۷	۹/۸۸	۹/۱۱
نفت گاز	۲۶/۳۳	۲۶/۵۲	۲۷	۲۷/۵۱	۲۷/۶۶	۲۹	۲۹/۲۰	۲۹/۶۰
نفت کوره	۲۲/۷۰	۲۲/۴۷	۲۲/۷۳	۲۲/۳۶	۳۱/۳۵	۳۲/۱۶	۳۰/۵۵	۲۹/۶۹
گاز مایع	۳/۲۹	۳/۲۶	۳/۲۲	۳/۲۷	۳/۲۴	۳/۵۳	۳/۴۰	۳/۲۷

منبع: محاسبات کارشناسی

بنزین و میزان مصرف آن

یکی از حامل‌های مهم انرژی، بنزین است. براساس اطلاعات جداول زیر، در میان مصرف حامل‌های اصلی، مصرف بنزین از رشد بسیار زیادی برخوردار بوده است. دلیل رشد مصرف این فراورده نیز رشد متغیرهای اثرگذار بر تقاضای آن است. متأسفانه، متولیان برنامه‌ریزی جهت پیش‌بینی مصرف این فراورده، بسیاری از متغیرهای اصلی و مؤثر مربوط به اندازه‌گیری میزان مصرف آن را در تخمین مدل‌هایشان نادیده می‌گیرند.^۱

جدول ۶. میزان مصرف فراورده‌های اصلی نفتی

میلیون لیتر در روز

سال		فراورده						
۱۳۸۲	۱۳۸۱	۱۳۸۰	۱۳۷۹	۱۳۷۸	۱۳۷۷	۱۳۷۶	بنزین	
۶۰/۷	۵۶/۳	۴۵/۸	۴۲/۵	۳۹/۱	۳۷/۷	۳۵	نفت سفید	
۲۱/۴	۲۱/۶	۲۴/۵	۲۵/۷	۲۶	۲۷/۳	۲۹/۱	نفت گاز	
۷۵	۷۲	۶۹/۱	۶۶/۷	۶۳/۱	۶۳/۸	۶۴/۳	نفت کوره	
۳۷/۶	۳۷/۳	۴۱/۷	۳۹/۵	۳۶/۱	۳۷/۳	۴۴/۱	گاز مایع	
۶/۴	۶/۵	۶/۳	۶/۱	۵/۷	۵/۳	۵/۲	«هزار تن در روز»	

منبع: شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران، آمارنامه مصرف فراورده‌های نفتی انرژی‌زا، سال ۱۳۸۲ و گزارش‌های ماهانه این شرکت

عمده‌ترین دلایل افزایش مصرف بنزین را شاید بتوان در عوامل زیر جستجو کرد:

– افزایش تعداد و عمر خودروها و مصرف بالای آنها

بنزین یکی از سوخت‌های مصرفی بخش حمل و نقل زمینی است و این بخش از بزرگترین مصرف‌کنندگان بنزین در کشور می‌باشد. همان طوری که در جدول ۷ درج شده است از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۳ بیش از ۹۸ درصد بنزین کشور در این بخش مصرف شده است^۲ و این بدین معناست که بخش حمل و نقل، شکل‌دهنده اصلی تابع تقاضا برای بنزین است. لذا به منظور بهینه‌سازی مصرف بنزین و جلوگیری از اتلاف آن، اصلاح

۱. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "مستندات برنامه سوم توسعه ۱۳۷۹-۱۳۸۳"، جلد پنجم، ساختار کلی الگوی اقتصاد سنجی کلان، پیش‌بینی تصویر کمی اقتصاد کلان کشور در برنامه سوم توسعه، مهر ۱۳۷۸.
 ۲. وزارت نیرو- معاونت امور انرژی، "ترازنامه انرژی سال‌های ۱۳۷۸، ۱۳۸۱ و ۱۳۸۲".

این متغیر باید بیش از سایر متغیرها مورد توجه قرار گیرد.

جدول ۷. میزان و سهم مصرف بنزین بخش حمل و نقل کشور

هزار لیتر

سهم (درصد)	کل مصرف بنزین	حمل و نقل		بخش سال
		سایر	کشتیرانی	
۹۸/۵۶	۱۲۳۲۳۱۹۱	۱۲۱۴۶۲۴۶	۱۶۳۱	۱۳۷۶
۹۸/۶۰	۱۳۶۹۲۷۸۴	۱۳۵۰۰۷۸۵	۲۵۳۶	۱۳۷۷
۹۸/۷۰	۱۴۲۲۱۳۵۰	۱۴۰۳۶۰۶۶	۳۷۱۰	۱۳۷۸
۹۸/۸۰	۱۵۵۱۶۹۲۲	۱۵۳۳۰۶۴۸	۷۴۳۸	۱۳۷۹
۹۸/۸۳	۱۶۷۳۷۴۷۴	۱۶۵۴۰۸۶۲	۱۸۲۷۵	۱۳۸۰
۹۸/۹۱	۱۸۴۴۰۴۲۳	۱۸۲۳۹۹۲۹	۲۶۳۰۰	۱۳۸۱
۹۸/۹۶	۲۰۵۳۷۵۱۶	۲۰۳۲۴۲۸۷	۲۶۱۵۶	۱۳۸۲
۹۸/۹۹	۲۲۱۵۹۰۷۲	۲۱۹۳۴۵۸۶	۲۹۴۸۷	۱۳۸۳

منبع: وزارت نیرو- معاونت امور انرژی، ترازنامه انرژی، سال ۱۳۸۳

جدول ۸ مربوط به تعداد وسایل نقلیه بنزین سوز است. همانطوری که در این جدول آمده است، طی سالهای ۱۳۴۸ تا ۱۳۸۰ بر تعداد وسایل نقلیه بنزین سوز، به میزان چشمگیری اضافه شده است. همچنین در این سالها عمر متوسط وسائط نقلیه نیز بیشتر شده و از ۵ سال در سال ۱۳۴۸ به ۱۳ سال در سال ۱۳۸۰ رسیده است. علت این امر را می‌توان در کاهش عرضه خودروها، ناتوانی مصرف‌کنندگان در خرید خودروهای جدید به لحاظ بالا بودن قیمت آنها^۱ و عدم خروج خودروهای قدیمی و فرسوده جستجو کرد. با مراجعه به جدول ۸ ملاحظه می‌شود که تعداد خودروی بنزین سوز و موتورسیکلت از ۲۶۱۵۹۹ دستگاه در سال ۱۳۴۸ به ۵۹۵۰۷۷۲ دستگاه در سال ۱۳۸۰ افزایش یافته و عمر متوسط این وسایل نقلیه نیز از ۵/۴ سال به ۱۳/۲ افزایش یافته است. همچنین طبق آمار سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، تعداد وسائط

۱. بالا بودن قیمت خودرو در بازار مصرف این نکته را به ذهن متبادر می‌کند که مصرف‌کنندگان با خرید این نوع خودروها به قیمتی بالاتر از قیمت تمام شده، هزینه مصرف بخش عظیمی از بنزین مصرفی خود را قبل از مصرف آن پرداخت می‌نمایند. با این توضیح اگر قیمت تمام شده خودرویی مثل پیکان و یا پراید را ۲ میلیون تومان در نظر بگیریم و با فروش آن به مبلغ ۶ میلیون تومان، مصرف‌کننده ۳ میلیون بیشتر از قیمت تمام شده پرداخت می‌کند و با فرض این که قیمت بنزین ۳۰۰ تومان باشد، مصرف‌کننده هزینه مصرف ۱۰ هزار لیتر بنزین را قبل از این که مصرفی صورت بگیرد به دولت پرداخت می‌نماید.

نقلیه بنزین سوز تا پایان سال ۱۳۸۴ حدوداً ۶/۷ میلیون دستگاه می باشد که ۳/۵ میلیون دستگاه آن در ۵ سال اخیر و نزدیک به یک میلیون از این تعداد فقط در سال ۱۳۸۴ وارد شبکه حمل و نقل شده اند. با بررسی بیشتر، معلوم می شود که همه این موارد تأثیر زیادی روی میزان مصرف بنزین دارند.

برخی از دلایل افزایش عمر متوسط خودروها عبارتند از: افزایش قیمت خودروهای تولید داخل و وارداتی، وجود نواقص در قوانین مربوط به خودرو، تبدیل خودرو از کالایی مصرفی به کالایی سرمایه ای، وضع تعرفه سنگین روی خودروهای وارداتی، تبدیل خودرو به منبع اول درآمد و برای بخشی از جامعه نیز به عنوان منبع دوم درآمد، وجود سیستم حمل و نقل عمومی نامناسب، ناکارا و غیرقابل اطمینان در کشور و ...

جدول ۸. تعداد وسایل نقلیه بنزین سوز در کشور

سال	تعداد خودرو بنزینی	تعداد موتورسیکلت	تعداد خودرو بنزین سوز و موتورسیکلت	عمر متوسط خودرو بنزین سوز (سال)
۱۳۴۸	۱۲۶۸۲۸	۱۳۴۷۷۱	۲۶۱۵۹۹	۵/۴۸
۱۳۵۶	۱۱۱۰۲۷۵	۳۲۱۹۲۹	۱۴۳۲۲۰۴	۴/۱۵
۱۳۶۷	۲۲۰۶۲۱۵	۷۵۹۷۹۹	۲۹۶۶۰۱۴	۱۰/۵۱
۱۳۶۸	۲۲۲۵۶۳۰	۷۸۰۰۸۲	۳۰۰۵۷۱۲	۱۱/۳۶
۱۳۶۹	۲۲۸۲۰۵۳	۸۱۰۸۹۶	۳۰۹۲۹۴۹	۱۲/۰۱
۱۳۷۰	۲۳۹۴۴۵۵	۸۴۴۶۸۳	۳۲۳۹۱۳۸	۱۲/۳۵
۱۳۷۱	۲۵۲۳۶۵۲	۸۸۴۴۸۵	۳۴۰۸۱۳۷	۱۲/۶۱
۱۳۷۲	۲۶۰۷۹۷۸	۹۳۱۷۳۵	۳۵۳۹۷۱۳	۱۳/۱
۱۳۷۳	۲۶۸۵۲۴۵	۹۸۲۴۲۵	۳۶۶۷۶۷۰	۱۳/۶۲
۱۳۷۴	۲۷۷۴۱۵۳	۱۰۵۵۱۵۵	۳۸۲۹۳۰۸	۱۴/۰۶
۱۳۷۵	۲۸۹۴۸۵۵	۱۱۰۳۲۶۷	۳۹۹۸۱۲۲	۱۴/۳۲
۱۳۷۶	۳۰۶۱۰۲۸	۱۱۵۵۲۵۳	۴۲۱۶۲۸۱	۱۴/۳۷
۱۳۷۷	۳۲۵۸۹۶۱	۱۲۱۳۶۹۵	۴۴۷۲۶۵۶	۱۴/۲۹
۱۳۷۸	۳۴۹۰۲۴۳	۱۲۹۱۹۸۲	۴۷۸۲۲۲۵	۱۴/۱۰
۱۳۷۹	۳۷۷۷۲۲۸	۱۳۵۲۸۶۱	۵۱۳۰۰۸۹	۱۳/۷۸
۱۳۸۰	۴۱۴۷۹۱۱	۱۸۰۲۸۶۱	۵۹۵۰۷۷۲	۱۳/۲۴

منبع: گزارش معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران

— بخش عظیمی از خودروهای موجود در شبکه حمل و نقل را خودروهای ساخت داخل تشکیل می‌دهند به طوری که شرکت ایران خودرو به تنهایی، تولید حدود ۶۷ درصد خودروی سواری را در اختیار دارد و شرکت‌های سایپا و ایران خودرو حدود، ۹۰ درصد بازار داخلی را به خود اختصاص داده‌اند^۱ محصولات شرکت‌های نامبرده به لحاظ مصرف سوخت از استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارند و بسیار پر مصرف هستند. مقایسه جداول زیر نشان‌دهنده این واقعیت است.

متوسط مصرف لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر	نوع خودرو
۸	پژو ۲۰۶
۹	پراید
۹	پارس- سمند
۱۰/۶	پژو ۴۰۵ کاربراتوری
۱۴/۵	پیکان
۱۴/۵	پژو آر-جی
۱۸	نیسان وانت

منبع: ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۱

مصرف روزانه خودرو لیتر	نام کشور
۱/۹	فرانسه
۲/۵	آلمان
۲/۵	ژاپن
۳/۵	انگلیس
۶/۵	کانادا
۷/۳	آمریکا
۷/۸	مکزیک
۱۰/۷۵	ایران ۱۳۷۹

منبع: ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۱

بر اساس نتایج مطالعه‌ای که سازمان بهینه سازی مصرف سوخت در مهرماه سال ۱۳۸۱ بر روی ۳۲۳ دستگاه خودروی درحال تردد در ناوگان حمل و نقل کشور انجام داده است، ملاحظه می‌شود که:

- بیش از ۵۴ درصد خودروهای سواری ناوگان حمل و نقل کشور (پیکان) مصرف سوختی بین ۱۶ تا ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در شرایط رانندگی شهری دارند.
- بیش از ۱۲ درصد خودروهای سواری ناوگان حمل و نقل کشور (وارداتی‌ها)

۱. هادی زنوز، بهروز. "تجربه سیاست‌های صنعتی در ایران ۱۳۸۰-۱۳۷۴". مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۲.

مصرف سوختی بین ۱۴ تا ۲۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در شرایط رانندگی شهری دارند.

- حداقل مصرف سوخت شهری خودروهای دو دیفرانسیل در حال تردد در ناوگان حمل و نقل کشور بیش از ۲۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.
- وانت‌بارهای ناوگان حمل و نقل کشور به تعداد ۹۵۰ هزار دستگاه، مصرف سوختی بین ۱۷ تا ۲۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در شرایط رانندگی شهری دارند.

این در حالی است که طبق همین گزارش، میانگین مصرف بنزین خودروها در ناوگان حمل و نقل، تابعی از تعداد پیکان تولید شده است و خودرو پیکان با ۳۹ درصد، بیشترین درصد فراوانی را در ناوگان حمل و نقل دارد. بین سال‌های ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۸ تغییرات دو منحنی تولید پیکان و میانگین مصرف کاملاً مشابه یکدیگر بوده‌اند، بدین معنی که میانگین مصرف ناوگان سبک تحت تأثیر تعداد پیکانهای در حال تردد بود. طی سال‌های ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ میانگین مصرف، به دلیل ورود خودروهای کم‌مصرف جدید به همراه افزایش تولید پراید اندکی کاهش یافته است.

چرا پیش‌بینی‌ها با تقاضای واقعی همخوانی ندارد؟

در هر برنامه توسعه، طراحی و بکارگیری مدل‌های اقتصادسنجی به تناسب موضوع یکی از ضروریات است که این موضوع در مورد پیش‌بینی مصرف فرآورده‌های نفتی و بنزین نیز صادق است.

بدیهی است، یکی از مهمترین نکات، لحاظ کردن تمامی متغیرهای تأثیرگذار (متغیرهای وابسته) بر روی مدل است، که سبب می‌گردد اعتماد به مدل بیشتر شده و نتایج بهتری ارائه شود. در غیر این صورت بررسی مجرد یکی از اجزاء و عناصر تشکیل دهنده یک پدیده، روشی عقیم و غیر علمی است. نکته قابل توجه آن است که، با نگاهی به مستندات برنامه سوم و پیش‌بینی مدل مصرف فرآورده‌های نفتی این نکته آشکار می‌گردد که در این مدل‌ها به منظور دستیابی به هدف مورد نظر، تمامی متغیرهای بدیهی مؤثر در مدل در نظر گرفته نشده در حالیکه برای رسیدن به نتیجه بهتر و به لحاظ اهمیت موضوع، لازم بود تقاضای تک تک فرآورده‌ها با توجه به متغیرهای توضیحی مربوط به آن به صورت جداگانه تخمین زده شوند^۱. باید توجه داشت که

۱. بیشتر مطالعات انجام شده در ایران در زمینه برآورد تابع تقاضای فرآورده‌های نفتی عمدتاً کلی بوده و کمتر به صورت بخشی به تابع تقاضای فرآورده‌های توجه شده است. به منظور اطلاعات بیشتر در زمینه تقاضای فرآورده‌های نفتی رجوع شود به مجله برنامه و بودجه شماره ۴۶ و ۴۷، بهمن و اسفند ۱۳۷۸ از انتشارات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.

معمولاً پیش‌بینی برنامه‌ها با واقعیت‌های جامعه تطابق ندارند. به عنوان مثال ملاحظه می‌شود که به دلیل عدم توجه به تمامی متغیرهای مؤثر در مدل در سالهای ۱۳۷۹، ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱ پیش‌بینی شده بود که میزان مصرف بنزین به ترتیب ۴۰/۷، ۴۳ و ۴۵/۵ میلیون لیتر در روز باشد اما عملاً مصرف در همین سال‌ها به ترتیب ۴۲/۵، ۴۵/۸ و ۵۰/۵ میلیون لیتر در روز حاصل می‌شود^۱ که در واقع این تفاوت‌ها گواه بر عدم توجه به تمامی متغیرهای اثرگذار بر روی مدل و عدم تعامل وزارت نفت با وزارت صنایع و معادن و وزارت بازرگانی، و ناتوانی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور جهت پیش‌بینی دقیق‌تر میزان مصرف بنزین است. که فاصله گرفتن پیش‌بینی‌ها و عملکردها، نشان‌دهنده ضعف پیش‌بینی‌هاست و موجب بروز اختلالاتی در نظام تصمیم‌گیری کشور می‌شود.

لازم به توضیح است، از آنجایی که تولید فرآورده‌های نفتی به وسیله شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی صورت می‌گیرد، لذا سرمایه‌گذاری در این بخش به منظور پوشش و پاسخگویی به تقاضای موجود، از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. زیرا همانطوری که می‌دانیم، میزان عرضه تابعی از سرمایه‌گذاریهای انجام شده است و همین سرمایه‌گذاریها بستر تولید و عرضه را در سالهای آتی فراهم می‌نماید. با توجه به اعداد و ارقام، اهداف و عملکرد سرمایه‌گذاری در این بخش حائز اهمیت بسیار است و به دلیل عدم استقبال بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در بخش پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، سرمایه‌گذاری در این بخش صرفاً در قالب استفاده از منابع محدود تخصیصی از سوی وزارت نفت میسر شده است. به همین دلیل درصد تحقق اهداف سرمایه‌گذاری در برنامه سوم در بخش پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در سال‌های ۱۳۷۹، ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱ به ترتیب ۶۰/۰۳، ۹۱/۵۶ و ۶۴/۹ درصد بوده که به استثناء سال ۱۳۸۰ در سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۱ عملکردها با پیش‌بینی‌ها فاصله چشمگیری دارد.^۲

نتیجه‌گیری

تقاضا و مصرف بنزین تابعی از متغیرهای قیمت بنزین، تعداد و عمر متوسط خودروهای بنزین‌سوز، جمعیت، تولید ناخالص داخلی، سیستم حمل‌ونقل عمومی، وضعیت

۱. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد پنجساله برنامه سوم توسعه"، جلد سوم: حوزه‌های بخشی (قسمت دوم)، ۱۳۸۴.

۲. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد پنجساله برنامه سوم توسعه"، جلد سوم: حوزه‌های بخشی (قسمت دوم)، ۱۳۸۴.

جاده‌های کشور، میزان مصرف هر خودرو، رشد تولید و واردات خودروی بنزین سوز، حجم ترافیک، نوع بنزین تولیدی و قاچاق آن است. نگاه دقیق‌تر و موشکافانه‌تر به این متغیرها، گویای این واقعیت است که بسیاری از آنها متغیرهای کلانی هستند که لازم است در قالب برنامه‌های توسعه اصلاح شوند. دلایل رشد مصرف بنزین نمی‌تواند عواملی غیر از متغیرهای ذکر شده فوق باشد، لذا جهت کنترل مصرف بنزین باید روی این متغیرها در چارچوب برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت اقدام نمود. به هر جهت، با نگاهی بر فعالیت‌های انجام شده در راه دستیابی به این هدف، راهکار قیمتی بیش از سایر متغیرها مورد توجه مسئولان بوده است. براساس آمار و اطلاعات موجود، در سال‌های برنامه سوم توسعه بیش از ۹۸ درصد بنزین کشور، در بخش حمل‌ونقل به مصرف رسیده است. این در حالی است که بخش عظیمی از خودروهای موجود در شبکه حمل‌ونقل کشور را خودروهای ساخت داخل تشکیل می‌دهند و شرکت ایران خودرو به تنهایی تولید حدود ۶۷ درصد خودروی سواری را در اختیار دارد. طبق پیش‌بینی‌ها، شرکت‌های سایپا و ایران خودرو حدود ۹۰ درصد بازار داخلی را به خود اختصاص داده‌اند که این خودروها به لحاظ میزان مصرف نیز از استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارند. همان‌طور که می‌دانیم توجه به بهبود کیفیت محصولات تولیدی و بهینه نمودن مصرف این خودروها و کاهش قیمت آنها، موضوعات بسیار مهمی است که باید در تصمیم‌گیریها مد نظر قرار گیرند. به‌علاوه، تا زمانی که خودروهای استاندارد و کم مصرف با قیمت مناسب به بازار عرضه نگردند و به مصرف‌کننده قدرت انتخاب داده نشود، و همچنین شبکه حمل‌ونقل عمومی در کشور توسعه نیابد، افزایش قیمت بنزین نمی‌تواند روی کاهش مصرف آن به صورت بلندمدت و کشش‌پذیر تأثیر داشته باشد.

در بخش عرضه نیز، تولید فراورده‌های نفتی در کشور توسط ۹ پالایشگاه انجام می‌شود که عمر مفید هفت واحد از این پالایشگاه‌ها به سر آمده است، چنانچه در سال‌های برنامه سوم بیش از ظرفیت اسمی خود در حال فعالیت بوده‌اند که همین امر تولید فراورده‌های سنگین را بیشتر کرده و شرکت ملی نفت اقدام به صدور آنها نموده است. درآمد حاصل از این صادرات در سال ۱۳۸۳ معادل ۲۸۵۴ میلیون دلار بوده است. این در حالی است که وزارت نفت، خوراک نفت خام را به صورت رایگان دریافت می‌کند و طبق قوانین مصوب موظف است در قبال دریافت نفت خام با قیمت صفر اقدام به تأمین نیاز کشور و تنظیم بازار داخلی فراورده‌های نفتی نماید. همچنین طبق بند «ب»

ماده ۱۲۰^۱ قانون برنامه سوم توسعه، درصدی از درآمد ارزی حاصل از صادرات نفت خام نیز در اختیار شرکت ملی نفت ایران قرار خواهد گرفت تا از این سرمایه‌ها در طرحهای توسعه بالادستی که بعضاً از طریق بیع متقابل صورت گرفته است، استفاده کند. این موارد وظیفه وزارت نفت را جهت تأمین و تنظیم بازار داخلی فرآورده‌ها سنگین تر می‌کند. با توجه به مطالب ذکر شده در خصوص تقاضا و عرضه بنزین در کشور و متغیرهای تأثیرگذار بر این دو، ملاحظه می‌شود که:

۱. تقریباً تمامی بنزین کشور در بخش حمل و نقل مصرف می‌گردد و بخش عظیمی از خودروهایی موجود در شبکه حمل و نقل، خودروهایی هستند که شرکت سازنده آنها دولتی می‌باشند. همچنین وضع پتروفره‌های سنگین در بازار خودرو سبب می‌گردد زمینه رقابت برای تولید و عرضه خودروهای کم مصرف در کشور از بین برود و تولیدکننده داخلی کماکان به دنبال تکنولوژی تولید خودرو با مصرف پایین نباشد؛

۲. در بخش عرضه نیز اختیار تولید بنزین کشور در انحصار دولت است و این انحصار منجر به کاهش کارایی در این بخش می‌گردد. اگر چه در برنامه‌های دوم و سوم توسعه کشور تمهیداتی برای مشارکت بخش خصوصی به منظور فعالیت در این عرصه فراهم شده بود اما به دلیل نادیده گرفتن شرایط حاکم بر بازار فرآورده‌ها و عدم اصلاح این وضعیت، استقبالی از سوی بخش خصوصی صورت نگرفته است؛

۳. از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۴ مجلس شورای اسلامی در قالب قوانین بودجه سنواتی تکالیفی را برای دولت پیرامون اقتصاد مهندسی پالایش و کاهش تولید نفت کوره تا حداقل ممکن، تعیین نموده است، اما به دلیل نداشتن زمان بندی، ارقام مشخص و عدم تأمین منابع مورد نیاز موفقیتی در این زمینه حاصل نشده است. ضمن اینکه مطالعه تفصیلی مربوط به این بخش از سال ۱۳۸۰ آغاز شده است؛

۴. با توجه به این که معضل قاچاق بنزین نیز از جمله متغیرهای اثرگذار بر میزان مصرف این فرآورده است، و برقراری امنیت و کنترل قاچاق نیز در اختیار دولت قرار دارد، سیاست همسان سازی قیمت‌های داخلی با قیمت کشورهای همسایه بدون در نظر گرفتن سایر متغیرهای کلان اقتصادی نمی‌تواند سیاستی مناسب باشد، زیرا در آن صورت نرخ تورم کشورهای همسایه باید مبنای سیاست‌گذاری‌ها قرار گیرد. بر این

۱. درصدی از درآمد ارزی حاصل از صادرات نفت خام که میزان آن در قوانین بودجه سنواتی تعیین خواهد شد در قالب سازوکاری که به تصویب هیأت وزیران می‌رسد، در اختیار شرکت ملی نفت ایران قرار خواهد گرفت تا به منظور تحقق اهداف برنامه طبق قوانین و مقررات موجود هزینه شود.

اساس مناسب‌ترین راهکار جهت پیشگیری از قاچاق بنزین، استفاده از اهرم‌های انتظامی کارآمد است؛

۵. براساس نتایج مطالعات انجام شده، از آنجا که بنزین کالایی کم‌کشش است، برای تبدیل آن به کالایی با کشش^۱، جهت تأثیر افزایش قیمت روی مصرف آن لازم است به متغیرهای غیر قیمتی چون توسعه و گسترش حمل‌ونقل عمومی کارا و یکپارچه و... در تابع تقاضا و سوخت جایگزین در قالب برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت توجه بیشتری شود؛

۶. در شرایط فعلی، افزایش قیمت بنزین نقش چندانی در بالا بردن کارایی آن ندارد زیرا بهبود کارایی مستلزم تغییر در تکنولوژی ساخت خودروها و نوآوری آن است که حرکت به این سمت با توجه به انحصاری بودن بازار تولید خودرو در کشور بعید به نظر می‌رسد؛

۷. با توجه به اینکه درصد فراوانی خودروی پیکان در ناوگان حمل‌ونقل کشور ۳۹ درصد است و این خودرو دارای مصرفی بالاتر از میزان استاندارد است، اتخاذ روش‌های مناسب جهت خارج نمودن آن از شبکه حمل‌ونقل کشور از طریق جایگزینی آن با خودروهای کم‌مصرف‌تر، در کاهش میزان کل مصرف بنزین کشور نقش بسیار مؤثری دارد. بنابراین قانونگذار باید قانونی وضع نماید تا سیاستگذار در چارچوب آن قوانین به تدوین سیاست‌هایی بپردازد که منجر به بهینه نمودن رفتار مصرف‌کننده شود. به عبارتی قانونگذار و سیاستگذار باید شرایط لازم و کافی را جهت دستیابی به تعادل و بهینه‌سازی مصرف بنزین به منظور جلوگیری از اتلاف سرمایه ملی و حفظ ثروت بین‌نسلی برای مصرف‌کنندگان فراهم آورند، در غیر این صورت هیچ مسؤلیتی متوجه مصرف‌کنندگان نمی‌باشد و اینجا نقش سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و سایر سازمان‌های مرتبط در جهت پشتیبانی و حمایت از رفاه عمومی، کاهش فشار به مصرف‌کنندگان، پاسخگو نمودن دولت در عرصه اقتصاد در برابر مردم و تنظیم سیاست‌های متناسب توسط دولت پررنگ‌تر می‌شود.

۱. عوامل مؤثر بر کشش تقاضا عبارتند از: هر قدر تعداد جانشین برای کالا بیشتر باشد کالا با کشش‌تر است. هر چه از کالا در دامنه بیشتری استفاده شود، تقاضا برای کالا با کشش‌تر است. - کالایی که بخش عمده‌ای از درآمد مصرف‌کننده را به خود اختصاص دهد دارای تقاضای با کشش‌تری است.

جدول پیوست ۱: هدف و عملکرد مصرف بنزین در سه سال اول برنامه سوم توسعه کشور

میلیون لیتر در روز

۱۳۸۳		۱۳۸۲		۱۳۸۱		۱۳۸۰		۱۳۷۹		سال فراورده
عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	
۶۰/۷	۵۱/۵	۵۶/۳	۴۸/۵	۵۰/۵	۴۵/۵	۴۵/۸	۴۳	۴۲/۵	۴۰/۷	بنزین موتور

منبع: گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد پنجساله برنامه سوم توسعه، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

جدول پیوست ۲: هدف و عملکرد واردات و صادرات فرآورده های نفتی در سه سال اول برنامه سوم توسعه کشور

میلیون دلار در سال

۱۳۸۳		۱۳۸۲		۱۳۸۱		۱۳۸۰		۱۳۷۹		سال شرح
عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	عملکرد	هدف برنامه	
۲۹۶۶	۷۶۸	۸۰۰/۳	۷۵۰	۱۰۴۸	۷۰۰	۶۱۱/۶	۶۰۰	۴۱۶/۷	۵۸۲	واردات فراورده
۲۸۵۴	۳۰۰۰	۲۵۱۶	۳۰۰۰	۲۵۶۴	۳۰۰۰	۱۹۰۲	۳۰۰۰	۲۷۳۵	۳۰۰۰	صادرات فراورده

منبع: گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد پنجساله برنامه سوم توسعه، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

جدول پیوست ۳. مصرف بنزین کشور

میلیون لیتر در روز

سال	مصرف بنزین	سال	مصرف بنزین
۱۳۴۰	۱/۷۶۴	۱۳۴۳	۱۸/۱۱
۱۳۴۱	۱/۸۱۹	۱۳۴۴	۱۹/۷۳۷
۱۳۴۲	۱/۹۱۸	۱۳۴۵	۱۸/۵۱۸
۱۳۴۳	۲/۰۲۷	۱۳۴۶	۱۹/۲۵۷
۱۳۴۴	۱/۹۵۶	۱۳۴۷	۱۹/۴۶۶
۱۳۴۵	۲/۱۹۲	۱۳۴۸	۲۰/۹۷۸
۱۳۴۶	۲/۳۳۳	۱۳۴۹	۲۲/۶۸۸
۱۳۴۷	۲/۵۸۴	۱۳۷۰	۲۴/۵۶۶
۱۳۴۸	۲/۹۲۶	۱۳۷۱	۲۶/۸۸۵
۱۳۴۹	۳/۳۶۲	۱۳۷۲	۲۹/۳۹۷
۱۳۵۰	۳/۸۶۱	۱۳۷۳	۳۱/۲۷۴
۱۳۵۱	۴/۳۷۸	۱۳۷۴	۳۱/۳۵۹
۱۳۵۲	۵/۴۵۸	۱۳۷۵	۳۲/۹۴
۱۳۵۳	۶/۷۷۳	۱۳۷۶	۳۴/۹۷۳
۱۳۵۴	۸/۵۳	۱۳۷۷	۳۷/۷۰۱
۱۳۵۵	۱۰/۷۲۹	۱۳۷۸	۳۹/۱۴۲
۱۳۵۶	۱۲/۶۵۸	۱۳۷۹	۴۲/۵۳۵
۱۳۵۷	۱۳/۷۷۵	۱۳۸۰	۴۵/۸۰۶
۱۳۵۸	۱۴/۵۸۵	۱۳۸۱	۵۰/۵۲۳
۱۳۵۹	۱۳/۱۴	۱۳۸۲	۵۶/۳۷۲
۱۳۶۰	۱۲/۱۳۷	۱۳۸۳	۶۰/۷
۱۳۶۱	۱۲/۴۳		
۱۳۶۲	۱۶/۲۸۴		

منبع: شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران، آمارنامه مصرف فراورده‌های نفتی انرژی‌زا، سال ۱۳۸۴

منابع

۱. آقای تبریزی، محمد بنزین، چالش‌ها و راه‌حل‌ها مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، خرداد ۱۳۸۵
۲. اسعدی، فریدون "گزارش کمی اجرای حکم قوانین بودجه سالهای ۱۳۷۶-۱۳۸۴ درباره اصلاح مهندسی پالایش نفت خام" معاونت پژوهشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
۳. اسماعیل‌نیا، علی‌اصغر "بررسی تأثیر افزایش قیمت بنزین روی مصرف آن بر اساس مدل‌های State Space و kalman Filter" مجله علمی و ترویجی برنامه و بودجه، سال پنجم، مرداد و شهریور ۱۳۷۹، شماره ۴ و ۵.
۴. اسماعیل‌نیا، علی‌اصغر. "برآورد تقاضای سوخت در بخش حمل و نقل زمینی و پیش‌بینی آن طی برنامه سوم توسعه". مجله علمی و ترویجی برنامه و بودجه، سال چهارم، بهمن و اسفند ۱۳۷۸، شماره ۴۶ و ۴۷.
۵. اداره کل روابط عمومی وزارت نفت، "نفت و توسعه ۳"، گزارش اهم فعالیت‌های وزارت نفت ۱۳۸۱-۱۳۷۶.
۶. اقدامی، پروین و غربالی مقدم، یونس، "بررسی اثر افزایش قیمت بنزین بر مصرف آن". اقتصاد انرژی، نشریه انجمن اقتصاد انرژی ایران. دی و بهمن ۱۳۸۱، شماره ۴۴ و ۴۵.
۷. ای-بایلاس، ریچارد. "نظریه اقتصاد خرد"، ترجمه حسین راغفر. نشر نی. تهران ۱۳۷۱. چاپ اول.
۸. پاک نژاد، محسن و صفی، سیدمحمد، "برآوردی از تابع مصرف بنزین و راهکارهای کاهش مصرف آن" فصلنامه علمی، ترویجی نشریه انرژی ایران، سال پنجم شماره ۱۰، شورای جهانی انرژی، کمیته ملی انرژی جمهوری اسلامی ایران، مرداد ۱۳۸۰.
۹. سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، "بررسی ناوگان سبک (بنزین سوز) کشور و مقایسه آن با واقعیت‌های روز جهان"، گروه مطالعات و گزینش فن‌آوری در ناوگان، مهرماه ۱۳۸۱.
۱۰. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۳-۱۳۷۹)".
۱۱. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "هفته نامه خبری-تحلیلی برنامه"، شماره ۴۱، شنبه ۱۷ آبان ۱۳۸۲.

۱۲. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد پنجساله برنامه سوم توسعه"، جلد سوم: حوزه‌های بخشی (قسمت دوم)، ۱۳۸۴.
۱۳. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، "مستندات برنامه سوم توسعه ۱۳۷۹-۱۳۸۳"، جلد پنجم، ساختار کلی الگوی اقتصاد سنجی کلان، پیش‌بینی تصویر کمی اقتصاد کلان کشور در برنامه سوم توسعه، مهر ۱۳۷۸.
۱۴. "گزارش معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران"، سال ۱۳۸۲.
۱۵. وزارت نیرو- معاونت امور انرژی، "ترازنامه انرژی سال‌های ۱۳۷۸، ۱۳۸۱ و ۱۳۸۳".
۱۶. هادی زنوز، بهروز. "تجربه سیاست‌های صنعتی در ایران ۱۳۸۰-۱۳۷۴". مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۲.
17. BP Statistical Review of world Energy, Jun 2005

