



گزارش «فرهیختگان» از توزیع بنزین‌های بی کیفیت در جایگاه‌های سوخت

تولید بنزین ایرانی متوقف شد

هوا آلوده ماند

درحالی که چندسالی است مسئولان کشور علت آلودگی هوا را تولید بنزین آلوده می‌دانند، اما همه تلاش‌ها برای توقف تولیدات بنزین داخلی و حتی افزایش چند برابری واردات بنزین نتوانسته است تاثیری در بهبود هوای کلانشهرها داشته باشد. شاید بهتر آن است که به غیر از بنزین آلوده، وضعیت سایر متهمان اصلی آلودگی هوا نیز مورد بررسی قرار گیرد تا بتوان با برنامه ریزی دقیق و همه جانبه حداقل مقداری از آلودگی کشنده کلانشهرها کاست.



مهدیه سادات شاهمرادی
روزنانه تکار

آلودگی، بنزین و هوای پاک؛ سه موضوعی که در چند سال اخیر دغدغه مردم شده است و هر سال از نیمه پاییز تا آغاز بهار، سوژه رسانه‌ها شده و با شروع بازندگی‌های بهاری به فراموشی سپرده می‌شود. میزان آلودگی در شهرهای بزرگ ایران سال به سال بیشتر می‌شود؛ در هر سال یک عامل، متهم اصلی آلودگی معرفی می‌شود، یک سال خودروهای قدیمی، سال دیگر کارخانه‌های داخل شهر، زمانی دیگر برج‌های بلند و در نهایت بنزین‌هایی با استاندارد پایین.

شده است. وی همچنین به ارزیابی مثبت عملکرد دولت یازدهم در کاهش آلودگی پرداخته و اجرای برنامه‌هایی برای بهبود کیفیت هوا، حذف بنزین آلوده پتروشیمی‌ها و جایگزینی استاندارد یورو ۴ در کلانشهرها را از اقدامات مثبت این دولت برای کاهش آلودگی کلانشهرها دانسته بود.

مشکل از وارونگی هواسـت نه بنزین!

همه این اظهارات درحالی مطرح می‌شد که بسیاری از کسانی که در وزارت نفت دولت یازدهم مسئولیت داشتند، علت آلودگی هوا را مربوط به کیفیت بنزین داخلی نمی‌دانستند. یکی از این افراد عباس کاظمی، معاون وقت زنگنه که سال گذشته با صراحت اعلام کرد که آلودگی هوای تهران و برخی کلانشهرهای کشور ارتباطی با کیفیت بنزین عرضه‌شده ندارد. وی تصریح کرده بود که همزمان با کاهش دمای هوا در کلانشهر



میزان آلودگی در شهرهای بزرگ ایران سال به سال بیشتر می‌شود و در هر سال یک عامل، متهم اصلی آلودگی معرفی می‌شود؛ یک سال خودروهای قدیمی، سال دیگر کارخانه‌های داخل شهر، زمانی دیگر برج‌های بلند و در نهایت بنزین‌هایی با استاندارد پایین

بنزین بی کیفیت، متهم شماره یک آلودگی هوا

در سال‌های گذشته بنزین با استاندارد پایین یکی از متهمان اصلی آلودگی شهرهای بزرگ بوده است؛ موضوعی که بیش از هر کس دیگری معصومه ابتکار، رئیس وقت سازمان محیط‌زیست بر آن تاکید می‌کرد.

او در دوران تصدی خود بارها اعلام کرده بود که بنزین تولید ملی از استانداردهای لازم برخوردار نیست

و علت اصلی آلودگی هوا و همچنین شیوع بیماری‌های سختی مانند سرطان به علت تولید و توزیع و مصرف این بنزین‌های داخلی است. پس باید تولید این نوع بنزین آلوده در کشور متوقف شود و از کشورهای دیگری بنزین با استاندارد یورو ۴ وارد کنیم. البته پیگیری‌ها و اقدامات وی نتیجه داد و بخشی از تولید داخلی بنزین پتروشیمی متوقف شد و میزان واردات بنزین از حدود دو میلیون لیتر در سال ۹۱ به ۱۲ میلیون لیتر در سال ۹۵ رسید و در مدت چهار سال واردات بنزین کشور ۶ برابر شد.

پس از این تلاش‌ها، ابتکار در اسفندماه سال ۹۵ اعلام کرد که حذف بنزین آلوده پتروشیمی‌ها و عرضه بنزین یورو ۴ باعث شده بخشی از آلاینده‌های هوا کاهش پیدا کند و اعلام کرد که «تعداد روزهای سالم و پاک شهر تهران تا ششم بهمن سال ۱۳۹۲، ۱۷۷ روز بود که این رقم از ابتدای کار دولت یازدهم تا کنون به ۲۳۴ روز رسیده است. شاخص بنزن که یک آلاینده خطرناک و سرطان‌زا به شمار می‌رود، به حدود استاندارد نزدیک

در سوخت بنزین عرضه‌شده در جایگاه‌ها، عدد اکتان پایین، محتوای گوگرد و بنزن بالا و در سوخت دیزل عدد ستان پایین و محتوای گوگرد استاندارد است. آن‌طور که وحید حسینی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران اعلام کرده بود، در پروژه مذکور نمونه‌های تصادفی از جایگاه‌های شهر برداشت شده و به آزمایشگاه‌های معتبر ارسال می‌شود و پارامترهای موثر بر آلودگی از سوخت خودروها مورد آنالیز قرار می‌گیرد. او در مورد نتایج آنالیز سوخت بنزین گفته بود:

«در پروژه آنالیز سوخت بنزین تابستان سال ۱۳۹۶، تعداد ۱۰ نمونه سوخت بنزین با نمونه‌برداری مستقیم بنزین یورو ۴ و بنزین سوپر از پنج جایگاه سوخت‌رسانی شهر تهران شامل سهروردی بعد از بهشتی، مفتح، شریعتی سر بهار، شریعتی معلم و خرمشهر جمع‌آوری و برای آنالیز به یک آزمایشگاه داخلی معتبر فرستاده شد. این نتایج نشان می‌دهد سوخت بنزین عرضه‌شده در این جایگاه‌ها عدد اکتان پایینی دارد، اما میزان

گوگرد و بنزن آن از حد استاندارد بیشتر است. علاوه بر این، همه نمونه‌های تست شده نشان می‌دهند که گوگرد بنزین‌های یورو ۴ بیشتر از محتوای گوگرد بنزین‌های سوپر است.»

کیفیت بنزین خوب است اما تو باور مکن

اعلام این آمارها باعث شد که سازمان‌های مختلفی مانند سازمان ملی استاندارد و معاون نظارت و پایش محیط‌زیست استان تهران به این آمارها اعتراض کنند، اما چندی بعد رئیس سازمان ملی استاندارد بالا بودن میزان گوگرد بنزین تهران را تایید کرد، با این حال بیژن زنگنه، وزیر نفت در

بنزین‌های وارداتی هم بی کیفیتند

از سوی دیگر در این دوران نمایندگان مجلس بارها به کیفیت بنزین‌های وارداتی اعتراض کرده و گفته بودند که این بنزین‌ها هم از استاندارد لازم برخوردار نیستند و خودشان عامل آلودگی هوای کلانشهرها هستند. با این حال اصرار رئیس سازمان محیط‌زیست وقت بر توقف تولید بنزین ادامه داشت و رویه‌روز بر واردات این بنزین از کشورهای دیگر افزوده شد، به این امید که میزان آلودگی پایتخت و سایر کلانشهرهای کشور کاهش یابد، اما متأسفانه با وجود همه اصرارها بر مصرف بنزین وارداتی یورو ۴، امسال میزان آلودگی در دو ماهه اول پاییز باز هم به مانند سال‌های پیشین افزایش یافت.

پژوهش‌ها خبر از مصرف بنزین آلوده در کشور می‌دهد

با وجود همه تلاش‌های وزیر نفت دولت یازدهم و رئیس سازمان محیط‌زیست وقت برای کاهش تولید بنزین داخلی و افزایش واردات بنزین، چندی پیش آماری منتشر شد که آب‌پاکی را روی دست متولیان امر ریخت. نتایج آخرین گزارش پروژه پایش کیفیت سوخت شهر تهران در تابستان ۱۳۹۶ نشان داد که



توجیه بالا بودن میزان گوگرد در بنزین، آن را اتفاقی گذرا دانسته و گفته بود: «کیفیت بنزین کاهش پیدا نمی‌کند و معمولاً روند یکنواختی دارد. ممکن است مورد کوتاهی باشد. در تهران و کلانشهرها باید معاینه فنی خودروها را در نظر گرفت. از سوی دیگر یکسری آلاینده‌های ثابت در شهرها مانند برخی نیروگاه‌ها و برخی واحدها که سوخت را بدسوزی می‌کنند وجود دارد. میزان گوگرد در بنزین ناچیز است و اگر اتفاقی افتاده گذرا بوده است.»

کلید رهایی از آلودگی این‌بار در دست استاندارد یورو ۵ است

درواقع افزایش چند برابری واردات بنزین، نه تنها بهبودی در وضعیت هوای کلانشهرها نداشت، بلکه میزان آلودگی هوا روز به روز بدتر شد، اما باز هم انگشت اتهام آلودگی هوا به سمت بنزین مصرفی در کشور نشانه رفت؛ تا جایی که چند روز قبل، مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان

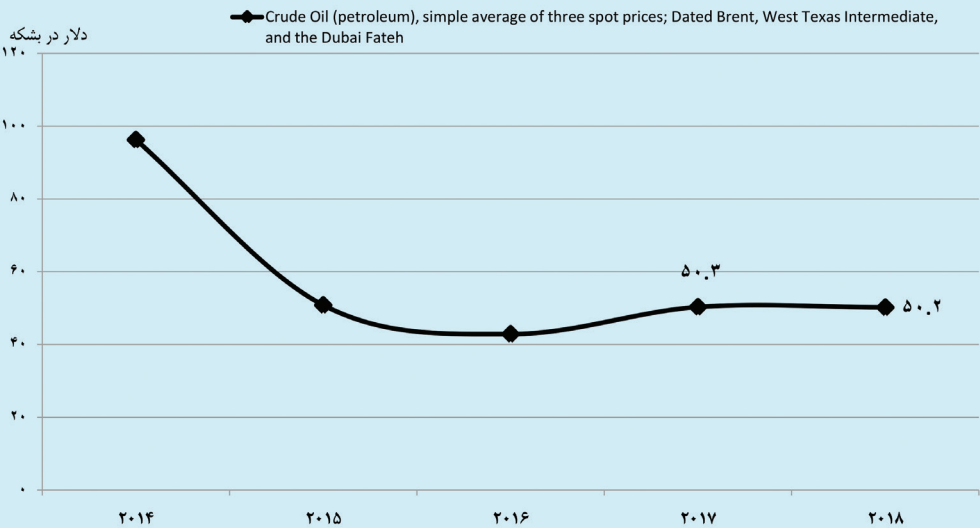
تهران اعلام کرد که باید از خبر بنزین یورو ۴ هم گذشت و دست به دامان بنزین یورو ۵ شد. کیومرث کلاتری با بیان اینکه بنزینی که در استان تهران توزیع می‌شود، بنزین با استاندارد یورو ۴ است، تاکید کرده بود: «براساس مصوبه هیات دولت باید از سال ۹۳ به مدت ۴ ماه علاوه بر اینکه یورو ۴ توزیع شود، به سمت توزیع بنزین با استاندارد یورو ۵ برویم و بر همین اساس کارگروه کاهش آلودگی هوا درخواست ارتقای بنزین از یورو ۴ به ۵ را طبق مصوبه سال ۹۳ ارائه کرده است.» با این اظهارنظرها، به نظر می‌رسد داستان ناسالم بودن بنزین‌های مصرفی در کشور همچنان ادامه یابد و مردم ایران باز هم نیمه دوم سال ۹۶ را در روزهایی بسیار آلوده نفس بکشند و منتظر وعده‌های مسئولان امر برای بهبود وضعیت هوای تنفسی خود باشند؛ هوایی که روز به روز بدتر می‌شود و باز هم عده‌ای متهم اصلی را بنزین مصرفی می‌دانند و با وارد کردن بنزین، مانند آنها که از آب گل آلود ماهی می‌گیرند، از هوای آلوده پرنده شکار می‌کنند.

زیر ذره‌بین

پیش‌بینی قیمت نفت در دو سال آینده

در دو سال اخیر که قیمت نفت از ۱۰۰ دلار به مرزهای پایین قیمتی سقوط کرده، همواره پیش‌بینی‌های مختلفی از اینکه در ماه‌ها یا سال‌های آینده قیمت نفت به چه قیمتی خواهد رسید، وجود داشته است. برخی کارشناسان می‌گویند قیمت نفت حتماً افزایش خواهد یافت. حتی وقتی قیمت نفت در بودجه سال‌های ۹۴ و ۹۵ و حدود ۵۰ تا ۵۰ دلار پیش‌بینی شد، برخی از دولتی‌ها ادعا کردند که قیمت بدون شک روند افزایشی خواهد یافت؛ موضوعی که هیچ‌گاه به حقیقت نپیوست!

پیش‌بینی کاهش جزئی میانگین بهای نفت خام در سال ۲۰۱۸



عدم انتظار تغییر قابل توجه بهای گاز طبیعی طی دو سال آینده

