

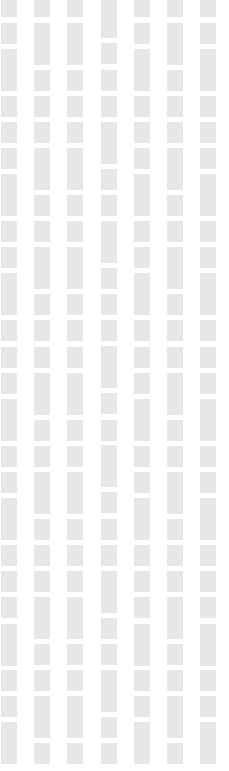
اقتصاد

پنجشنبه ۱۶ فروردین ۱۴۰۳

شماره ۴۱۰۶

WWW.FDN.IR

FARHIKHTEGANDAILY



- مدیرمسئول:
- محمد امین ایمانجانی
- قائم مقام مدیرمسئول:
- مسعود فروغی
- سردبیر:
- محمد زعیم زاده
- تلفن و فکس:
- ۰۲۱ ۶۲۹۹۹۴۹۵
- کدپستی:
- ۱۱۳۵۳۳۸۱۶
- چاپ:
- چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
- نشانی:
- خیابان حافظ، پایین تراز جمهوری
 - روبه روی ساختمان بورس
 - ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

وزیر نفت از شروع چه مسیری در فرآیند اصلاح مصرف بنزین پرده برداری کرد؟

پله اول اصلاحات غیر قیمتی بنزین



مهدی عبداللهی دبیر گروه اقتصاد

اظهارات روز گذشته جواد اوجی، وزیر نفت در حاشیه جلسه هیات دولت در جمع خبرنگاران باعث گمانه زنی هایی در میان برخی از فعالان فضای مجازی درباره چندنرخ شدن بنزین شد. البته این گمانه زنی هایی درحالی صورت می گیرد که وزیر نفت با بیان اینکه از روش های غیر قیمتی استفاده می کنیم تا مصرف سوخت را کنترل کنیم، اعلام کرده به زودی سوخت گیری تنها از طریق کارت شخصی انجام می شود. به گفته اوجی، در قانون بودجه ۱۴۰۳، قانونگذار وزارت نفت را مکلف کرده که در سال ۱۴۰۳ باید ۹۵ درصد عملیات سوخت گیری توسط کارت سوخت شخصی انجام شود. آن طور که وزیر نفت می گوید، مصرف بنزین در ایام ۱۴ اردیبهشت، تقریباً نزدیک ۶ تا ۷ میلیون لیتر نسبت به سال گذشته رشد کرده است. وزیر نفت یادآور شد: «در ایام نوروز روزهایی وجود داشته که مصرف بنزین نزدیک به ۱۵۲ میلیون لیتر بوده است.» این درحالی بوده که به گفته اوجی تولید کشور هم اکنون روزانه ۱۱۴ تا ۱۱۵ لیتر در است. آنچه از سخنان وزیر نفت برداشت می شود، این است که مصرف بنزین در سال جاری دولت را در شرایط دشواری قرار خواهد داد و دولت مجبور است تصمیماتی برای مدیریت مصرف سوخت بگیرد. درخصوص راهکارها، از سخنان اوجی این طور برداشت می شود که دولت به دنبال اجرای یک بسته سیاستی است و صرفاً نمی خواهد با یک شوک درمانی کار را تمام کند؛ به طوری که وزیر نفت درحالی از اصلاحات غیر قیمتی سخن می گوید که در کنار آن بیان داشته حل چالش بنزین با افزایش تولید در کوتاه مدت امکان پذیر نبوده و هزینه های آن نسبتاً قابل توجه است. اوجی می گوید اگر یک پالایشگاه ۱۰۰ هزار بشکه ای احداث کنیم که حداقل سه تا چهار سال زمان می برد و حداقل ۳ تا ۴ میلیارد دلار بار مالی دارد، ۱۰ تا ۱۱ میلیون بنزین تولید می کند. این یعنی ما باید سالی چهار پالایشگاه احداث کنیم که این میزان از مصرف را در مواقع اضطرار و این مصرف، شرایط را کنترل کنیم. در ادامه به روش های قیمتی و غیر قیمتی ای اشاره می شود که دولت می تواند در برنامه کاری خود قرار دهد.

تدوین یک بسته به جای شوک درمانی

پرواض است ادامه روند فعلی تبعات جبران ناپذیری را برای کشور به همراه خواهد داشت. اما از سویی دیگر نیاز به توضیح ندارد شرایط کشور نیز طوری نیست که دولت بتواند در حال حاضر تصمیمات آنی صرفاً قیمتی (برای مدیریت مصرف بگیرد. برای این اساس می توان دو سناریو برای اقدامات دولت در نظر گرفت. سناریوی اول ادامه وضعیت فعلی است. طبیعی است ادامه این شرایط علاوه بر فشار شدید به دولت در تامین بنزین مصرفی کشور، موجب تشدید کسری بودجه از ناحیه تامین ارز واردات و فروش ارزان بنزین به داخل، گسترده تر شدن سفره قاچاق و همچنین زمینه یک شوک درمانی دیگر را فراهم خواهد ساخت. اما سناریوی دوم می تواند در قالب یک بسته سیاستی به اجرا درآید. این بسته سیاستی می تواند شامل اقدامات کوتاه مدت و بلند مدت باشد. در ادامه به برخی از این اقدامات با طور خلاصه اشاره می شود.

افزایش سالانه قیمت بنزین

کارشناسان اقتصادی و پژوهشگران حوزه انرژی معتقدند اصلی ترین دلیل اتفاقات بنزینی این روزها، ثابت ماندن قیمت بنزین از آبان ۱۳۹۸ تاکنون و عدم اصلاح تدریجی قیمت بنزین است. طبق آمارها نیز این موضوع بیشترین سهم را در سبقت مصرف بنزین از تولید آن دارد. دلیل هم این است که اولاً ثابت ماندن قیمت بنزین باعث شده سهم بنزین که مرکز آمار ایران آن را برای سال ۱۳۹۹ حدود ۲ تا ۲۳ درصد برای خانوارها برآورد کرده بود خال در سال گذشته و سال جاری به حول و حوش یک درصد درآمد خانوار برسد. این موضوع خود در افزایش تمایل به مصرف در قالب خودروهای تک سرنشین و استفاده کمتر از حمل و نقل عمومی مؤثر بوده است. اما یکی دیگر از بدترین تبعات ثابت ماندن قیمت بنزین مساله افزایش حجم قاچاق بنزین از مرزهای کشور است. پرواض است ثابت ماندن قیمت بنزین و ادامه وضع موجود تبعات جبران ناپذیری را به همراه خواهد داشت. این تبعات را می توان در موارد زیر خلاصه کرد: ۱. وابستگی کشور به واردات سالانه ۲ تا ۴ میلیارد دلار بنزین، ۲. عدم تمایل خودروسازان به بهینه سازی و کاهش مصرف سوخت خودروها، ۳. تمایل کم دولت ها به متنوع سازی سبد مصرف سوخت (عدم لزوم خودروسازان به ساخت خودروهای

وضعیت مصرف بنزین در کشور طی سال های ۱۳۳۰ تا ۱۴۰۱

سال	مقدار مصرف روزانه (هزار لیتر)	درصد تغییر مصرف	قیمت بنزین - ریال	تغییر قیمت (درصد)	اتفاقات مهم
۱۳۲۲	۱۱۸,۱۰۰	۱۴,۱	۱۵۰۰۰ سهمیه - ۳۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۰۱	۱۰۳,۵۰۰	۱۴,۹	۱۵۰۰۰ سهمیه - ۳۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۴۰۰	۸۷,۰۰۰	۱۶	۱۵۰۰۰ سهمیه - ۳۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۹۹	۷۵,۷۰۰	-۱۶,۴	۱۵۰۰۰ سهمیه - ۳۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۹۸	۸۹,۷۰۰	۰,۷	۱۵۰۰۰ سهمیه - ۳۰۰۰۰ آزاد	۲۰۰	اعتراضات مردمی
۱۳۹۷	۸۹,۱۱۵	۱۰,۴	۱۰,۰۰۰	-	-
۱۳۹۶	۸۰,۷۱۴	۸	۱۰,۰۰۰	-	-
۱۳۹۵	۷۴,۷۴۱	۵,۳	۱۰,۰۰۰	-	-
۱۳۹۴	۷۱,۰۰۳	۴	۱۰,۰۰۰	-	-
۱۳۹۳	۶۹,۵۹۱	۱,۷	۷۰۰۰ سهمیه - ۱۰۰۰۰۰ آزاد	۴۳	-
۱۳۹۲	۶۸,۴۰۹	۷,۷	۴۰۰۰ سهمیه - ۷۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۹۱	۶۳,۴۹۳	۶,۱	۴۰۰۰ سهمیه - ۷۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۹۰	۵۹,۸۵۷	-۲,۳	۴۰۰۰ سهمیه - ۷۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۸۹	۶۱,۲۶۷	-۵,۵	۳۰۰۰ سهمیه - ۷۰۰۰۰ آزاد	۷۵	-
۱۳۸۸	۶۴,۸۰۰	-۳,۲	۱۰۰۰ سهمیه - ۴۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۸۷	۶۶,۹۳۱	۳,۸	۱۰۰۰ سهمیه - ۴۰۰۰۰ آزاد	-	-
۱۳۸۶	۶۴,۲۵۰	-۱۲,۵	۱۰۰۰ سهمیه - ۴۰۰۰۰ آزاد	۳۰۰	اعتراضات مردمی
۱۳۸۵	۷۳,۶۶۰	۹,۹	۸۰۰	-	-
۱۳۸۴	۶۷,۰۰۰	۱۰,۴	۸۰۰	-	-
۱۳۸۳	۶۰,۶۷۰	۷,۸	۸۰۰	۲۳	-
۱۳۸۲	۵۶,۲۷۲	۱۱,۴	۶۵۰	۳۰	-
۱۳۸۱	۵۰,۵۳۳	۱۱	۵۰۰	۱۱	-
۱۳۸۰	۴۵,۸۰۶	۷,۷	۴۵۰	۱۷	-
۱۳۷۹	۴۲,۵۲۵	۸,۷	۳۸۵	۱۰	-
۱۳۷۸	۳۹,۱۱۲	۳,۸	۳۵۰	۷۵	-
۱۳۷۷	۳۷,۷۰۱	۷,۸	۲۰۰	۲۵	-
۱۳۷۶	۳۴,۹۷۳	۶,۲	۱۶۰	۶۰	-
۱۳۷۵	۳۲,۹۴۰	۵	۱۰۰	۱۰۰	-
۱۳۷۴	۳۱,۳۵۹	۰,۳	۱۰۰	۰,۳	-
۱۳۷۳	۳۱,۲۷۴	۶,۲	۵۰	۶,۲	-
۱۳۶۹	۲۲,۶۸۸	۸,۲	۳۰	۸,۲	-
۱۳۶۸	۲۰,۹۷۸	۷,۸	۳۰	۷,۸	-
۱۳۶۹	۱۳,۱۴۰	-۱۵,۷	۳۰	-۱۵,۷	-
۱۳۵۸	۱۵,۵۸۵	۱۳,۱	۱۰	۱۳,۱	-
۱۳۵۷	۱۳,۷۷۵	۸,۸	۱۰	۸,۸	-
۱۳۵۶	۱۲,۶۵۸	۱,۸	۱۰	۱,۸	-
۱۳۵۵	۱۰,۷۲۹	۲۵,۸	۶	۲۵,۸	-
۱۳۴۳	۲۰,۲۷	۵,۷	۱۰	۵,۷	کاهش نرخ پس از اعتراضات
۱۳۴۲	۲۰,۲۷	۵,۷	۱۰۰	۱۰۰	اعتراضات مردمی
۱۳۴۱	۱,۹۱۸	۵,۴	۵	۵,۴	-
۱۳۳۰	۶۸۶	۱,۸	۵	۵	-

۱۳۳۸ و ۱۳۳۹ دستگاہ ۴۳۰۱ دستگاہ ۴۴۲۲ در سده سال اخیر به ترتیب ۲۱۵۳ دستگاہ، ۴۳۰۱ دستگاہ و ۴۴۲۲ دستگاہ بوده است. به عبارتی، در سال ۱۳۳۸ هر ازای هر ۳۳۴۸ نفر شهروند ساکن در داخل شهر تهران یک اتوبوس فعال یا شاغل وجود داشته که این تعداد تا سال ۱۳۸۷ به ۱۶۸۸ نفر رسیده و درحال حاضر به ازای هر ۴۴۲۲ تهرانی یک اتوبوس وجود دارد. با در نظر گرفتن سال ۱۳۸۷، موجودی اتوبوس های شاغل در آن سال ۲,۶ برابر امروز بوده است. این موضوع را نیز باید در نظر گرفت که آمار ۹ میلیون جمعیت صرفاً مربوط به خود شهر تهران بوده و با در نظر گرفتن جمعیتی که روزانه از کرج و اقمار تهران به پایتخت می آیند، قطعاً سرنه اتوبوس کمتر و کمتر نیز خواهد شد.

۴ در اولویت قرار گرفتن CNG

در سال ۱۳۸۶ دولت احمدی نژاد که شاهد رشد عجیب و غریب مصرف بنزین در کشور بود، علاوه بر سهمیه بندی و اعطای کارت سوخت، در راستای تنوع بخشی به سبد مصرف انرژی کشور در حوزه حمل و نقل، روند توسعه CNG در حمل و نقل کشور را به طور جدی دنبال کرد. ماحصل این اقدام، افزایش قابل توجه سهم CNG در سبد انرژی مصرفی کشور بود، به طوری که براساس گزارش های رسمی، میزان مصرف CNG در روزانه ۴,۴ میلیون مترمکعب در سال ۸۳ به روزانه ۱۸,۸ میلیون مترمکعب در سال ۹۱ رسیده بود که حاکی از رشد ۴۷ برابری مصرف این سوخت کشور است. باین حال در دوره دولت روحانی توسعه CNG به حاشیه رفت، به طوری که میزان مصرف روزانه CNG از ۱۸,۸ میلیون مترمکعب در پایان سال ۹۱ به ۶۱ میلیون مترمکعب در سال ۹۶ و به حدود ۲۳,۲ میلیون مترمکعب در نیمه اول سال ۱۴۰۰ رسید. به عبارتی درحالی که طی سال های ۸۳ تا ۹۱ مصرف CNG در کشور رشد ۴۷ برابری داشت اما در دولت روحانی این مقدار تنها ۱,۲ برابر رشد داشته است. بی توجهی دولت روحانی به توسعه مصرف CNG درحالی رخ داد که به گفته جواد اوجی وزیر نفت در حال حاضر (مصاحبه روز گذشته) ظرفیت جایگاه های CNG روزانه ۳۵ تا ۳۵ میلیون مترمکعب است، اما مصرف روزانه، عدد ۲۰ تا ۲۲ میلیون مترمکعب را نشان می دهد. همچنین برآورد های مطالعات کارشناسی نشان می دهد با ظرفیت فعلی جایگاه های CNG کشور، قابلیت افزایش مصرف به حدود ۴۰ تا ۴۵ میلیون مترمکعب نیز وجود دارد. رقمی که درحال حاضر بلااستفاده بوده و به دلیل عدم توسعه خودروهای دوگانه سوز و کم توجهی به بخش CNG رها شده است. پرواض است کم توجهی به CNG (هم در توسعه جایگاه ها و هم در مصرف) عمدتاً ناشی از میکخوب قیمت بنزین بوده که دولت ها انگیزه کافی برای مصرف CNG را از صاحبان خودرو می گیرند و خودروساز نیز به دلیل فقدان الزامات قانونی برای کاهش مصرف و تنوع بخشی به سبد سوخت مصرفی، انگیزه ای برای تولید خودروهای دوگانه سوز ندارد.

۵ مصرف خودروها را جدی بگیریم

در سال های اخیر میزان مصرف انرژی در بخش حمل و نقل مورد توجه صاحب نظران قرار گرفته و تلاش ها و اقدامات زیادی به ویژه در کشورهای توسعه یافته برای کاهش مصرف سوخت در بخش حمل و نقل انجام شده است. اما در ایران علی رتم اقداماتی که برای مدیریت و بهینه کردن مصرف سوخت انجام شده، به دلیل اتخاذ سیاست های نادرست، اکنون ایران یکی از پرمصرف ترین کشورهای دنیا در مصرف انرژی در بخش حمل و نقل است. براساس گزارش های رسمی، بخش حمل و نقل بعد از بخش خانگی، عمومی و تجاری، در رتبه دوم مصرف انرژی قرار دارند و حدود یک چهارم یعنی ۲۴ درصد مصرف کل انرژی را به خود اختصاص می دهد. طبق آمار موجود ۹۹ درصد از بنزین کشور توسط بخش حمل و نقل مصرف می شود. در بخش گازوئیل نیز حدود ۶۰ درصد از گازوئیل

مصرفی کشور در بخش حمل و نقل استفاده می شود (۵۷ درصد جاده ای، ۱,۸ درصد دریایی و ۱,۲ درصد ریلی).

همه اینها در حالی است براساس گزارشی که شرکت بهینه سازی مصرف سوخت کشور در سال ۱۳۸۹ منتشر کرده، مقایسه اطلاعات مصرف سوخت خودروهای بنزینی برتر دنیا از لحاظ مصرف سوخت و از تولیدکنندگانی که برای مصرف کنندگان ایرانی نسبتاً شناخته شده اند، با خودروهای داخلی نشان می دهد میزان مصرف سوخت بهترین خودروی ایران از لحاظ کارایی انرژی که در گروه خودروها با حجم جابه جایی موتور تا دوهزار سی سی قرار می گیرند، در چرخه ترکیبی حول و حوش ۷,۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر بوده، درحالی که در بهترین خودروی روز دنیا با استاندارد یورو ۵ مصرف سوخت در چرخه ترکیبی ۵,۵ تا ۶,۳ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر یعنی حدود ۲۰ درصد اختلاف داشته و بهترین خودروهای ایرانی ۲۰ درصد بیش از خودروهای هم رده خود در اروپا و آمریکا سوخت مصرف می کنند. اما نکته قابل تامل اینکه براساس گزارش جدیدتر این سازمان یعنی گزارش سال ۱۳۹۵، میانگین مصرف خودروهای برتر جهانی در هر ۱۰۰ کیلومتر به ۴,۱ لیتر در چرخه ترکیبی رسیده که از ۶,۳ لیتر خودروهای برتر ایرانی بیش از ۵۰ درصد کمتر مصرف می کند. گزارش ها نشان می دهد در مجموع خودروهای ایرانی بین ۲۰ درصد (بهترین ها) تا ۴۰ درصد (پهرفروش ها) بیشتر از هم رده های خود در جهان مصرف می کنند.

۶ سایر اقدامات

اما اقدامات دیگری نیز می توان برای مدیریت مصرف در بخش تقاضا انجام داد. این اقدامات شامل این موارد است: ۱. کاهش ترافیک از طریق تمهیدات مختلف همچون شناورسازی ساعت کاری، ۲- بهینه سازی موتورهای احتراقی خودروهای سواری و موتورسیکلت های تولیدی جدید و موجود، ۳- تلاش برای سرعت دهی به جایگزینی خودروهای فرسوده، ۴- اجرای هر چه سریع تر طرح تبدیل خودروها به خودروهای دوگانه سوز.

دروس هایی از تجربه ترکیه

برخلاف تجربه ایران و تمرکز زیاد روی مصرف بنزین و گازوئیل (به دلیل سیاست گذاری اشتباه قیمتی) و سهم ناچیز CNG و LPG در سبد سوخت، بررسی تجربه ترکیه نشان می دهد این کشور یک سبد متنوع تری برای سوخت خودرو در نظر گرفته است. براساس داده های مرکز آمار ترکیه، با در پیش گرفتن الگوی تنوع بخشی به سوخت مصرفی در این کشور، سهم ۷۵ درصدی بنزین از مصرف در سال ۲۰۰۴ به ۲۹ درصد تا فوریه ۲۰۲۴ رسیده است. همچنین سهم ۴,۷ درصدی LPG در سال ۲۰۰۴ حالا به ۳۵ تا ۳۶ درصد در سال های اخیر رسیده است. این داده ها نشان می دهد سهم ۱۵ درصدی گازوئیل از کل مصرف سوخت خودروهای این کشور در سال ۲۰۰۴ نیز به ۳۳ درصد در سال جاری رسیده است. موری بر سیاست فعلی مصرف سوخت در ترکیه نشان می دهد ترکیه دارای برچسب CO2 خودرو و مالیات ثبت خودرو (ÖTV) است که به اندازه موتور یا جابه جایی خودرو مالیات از مالک دریافت می کند. مالیات ÖTV بر قیمت خالص خودرو اعمال می شود و می تواند از ۱۰۰ درصد برای خودروهایی با حجم موتور بالای ۱,۶ لیتر متغیر باشد و برای خودروهایی با حجم موتور بالای ۱ لیتر تا ۱۶۰ درصد افزایش می یابد. در کنار این موضوع، در ترکیه مشوق مالیاتی برای وسایل نقلیه الکتریکی هیبریدی و برقی وجود دارد، به طوری که بسته به جابه جایی موتور و یا قدرت موتور، نرخ های مالیاتی به ۴۵ الی ۶۰ درصد برای خودروهای هیبریدی و ۳ الی ۱۵ درصد برای وسایل نقلیه برقی کاهش می یابد.

