

کیفیت پایین برخی خودروها باعث افزایش ۲۰ درصدی مصرف سوخت شده که به اندازهٔ ناترازی بنزین در کشور است

هدر رفتن ۱۰ میلیارد لیتر بنزین



مهدی عبداللهی مدیر گروه اقتصاد

براساس گزارش‌های رسمی، ایران درحالی حول وحوش ۱۰۵ تا ۱۱۰ میلیون لیتر بنزین در روز تولید می‌کند که براساس گزارش اخیر وزارت نفت، در تابستان ۱۴۰۴ تقاضای مصرف بنزین بین ۱۲۰ تا ۱۴۰ میلیون لیتر (بسته به گرمای روزانه) بوده است. همچنین داده‌های سال ۱۴۰۳ صورت مالی شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی ایران نشان می‌دهد طی سال گذشته نیز با احتساب روزه‌ای تعطیل و غیرتعطیل، ایرانی‌ها روزانه به‌طور میانگین ۱۲۴ میلیون لیتر بنزین مصرف کرده‌اند. این ناترازی تبعات زیادی برای کشور داشته است، طبق برخی آمارها، واردات بنزین کشور که تا سال ۱۴۰۰ به صفر رسیده بود، حالا به ۱۱ به ۲۰ میلیون لیتر در روز می‌رسد.

ناترازی قابل توجه بنزین موجب شده دولت ایده‌های مختلفی برای اصلاح این وضعیت مطرح کند که اغلب آنها به جز اقدامات غیرقیمتی، تاکنون به مرحله اجرا نرسیده‌است؛ یکی از آخرین ایده‌های دولت، موضوعی است که اخیراً رئیس‌جمهور از آن سخن گفت. مسعود پزشکیان در اظهارات قابل تاملی خطاب به وزیر صمت گفت: «در جلسه‌ای با خورروسازان، صریحاً اعلام کنید که اگر تا یک سال آینده موتور خودروها اصلاح و مصرف آنها بهینه نشود، هیچ‌گونه ارزی در یافت نخواهند کرد و اجازه تولید نیز نخواهند داشت. این شرکت‌ها در صورت نیاز، فناوری روز دنیا را خریداری کنند و دولت نیز در این مسیر از آنها حمایت خواهد کرد؛ اولویت ما تولید خودروهای ایمن و برقی است.» در گزارش حاضر به این سوال پاسخ داده می‌شود که آیا این اقدام در کوتاه‌مدت می‌تواند چالش ناترازی را حل کند. طبق بررسی‌ها، داده‌ها حکایت از آن دارد که خودروهای ایرانی حدود ۲۰ درصد بالاتر از میانگین جهانی بنزین مصرف می‌کنند که این عدد معادل کل ناترازی بنزین است. بااین حال، چالش اصلی این است که در کوتاه‌مدت این ناترازی با اختطار و حتی تعطیلی خورروسازان قابل درمان نخواهد بود.

۴۰ میلیون دستگاه خودرو و موتور در حال تردندن
گرچه وزارت نفت، پلیس و سایر مجموعه‌های مرتبط با مصرف سوخت داده‌های مستندی را در سال‌های اخیر منتشر نکرده‌اند؛ اما براساس سالنامه آماری بیمه مرکزی ایران، کشور مان ۴۰٫۳ میلیون دستگاه وسایل نقلیه موتوری در حال تردد دارد. از این تعداد، ۲۷٫۹ میلیون دستگاه خودرو و ۱۲ میلیون دستگاه موتورسیکلت است. از تعداد ۲۷ میلیون دستگاه خودرو، حدود ۸۳ درصد از آنها با معادل ۲۳ میلیون دستگاه سواری و مابقی شامل اتوبوس، مینی‌بوس و ون، وان و کامیونت و کامیون هستند. در ادامه شرح داده می‌شود این ترکیب در میزان مصرف بنزین در کشور نیز اهمیت بسزایی دارد؛ چراکه خودروهای همچون وانت‌ها، کامیون‌ها و کامیونت‌ها معمولاً مصرف بسیاری بالاتری از میانگین مصرف خودروهای سواری دارند.

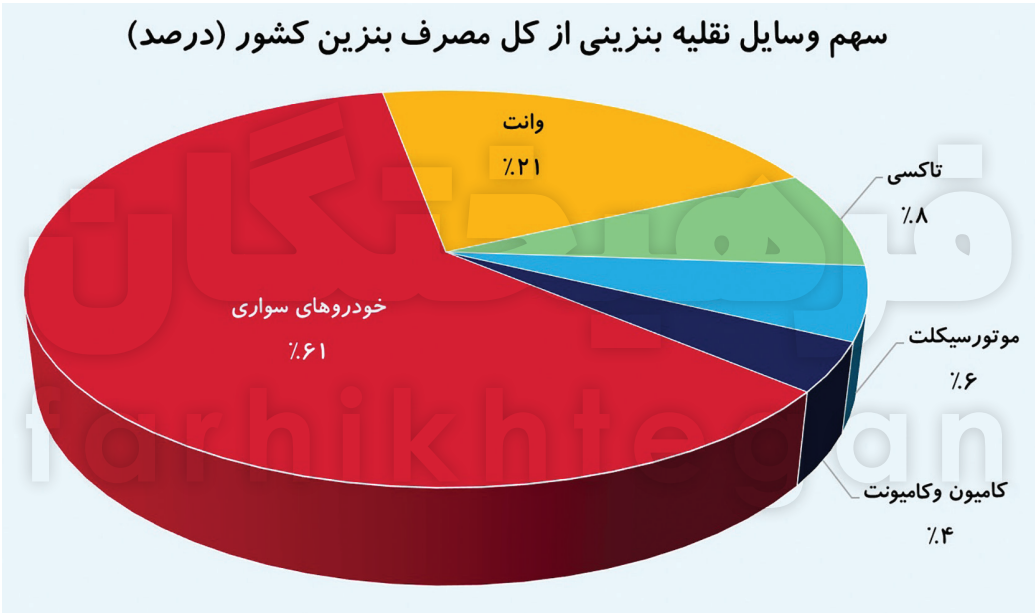
فعالیت ۸۰۰ هزار دستگاه خودروی دولتی!

آنچنان که گفته‌شد، در سال‌های اخیر آماری از وضعیت ناوگان خودرویی کشور منتشر نشده است؛ اما یک‌داده قابل تامل در گزارش سال ۱۳۸۶ شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور منتشر کرده، از کل نزدیک به ۶٫۶ میلیون دستگاه خودروی سواری در کشور، حدود ۶٫۸ میلیون دستگاه خودروهای شخصی بوده، حدود ۴۵۰ هزار دستگاه خودروی دولتی، ۲۹۲ هزار دستگاه خودروی نهادهای عمومی، ۲۶ هزار دستگاه خودروی سرویس و بیش از ۱۴ هزار دستگاه مربوط با عنوان خودروهای سیاسی دسته‌بندی شده است. به عبارتی، خودروهای غیر شخصی در آن سال حدود ۷۸٫۲ هزار دستگاه بوده است. این موضوع از چه نظر اهمیت دارد؟ در غیاب اجرای حکمرانی اقتصادی در موضوع سوخت، مصرف این خودروها معمولاً بی‌حد و اندازه بوده و حتی ممکن است سهمیه این خودروها نسبت به خودروهای شخصی بالاتر و غیر متعارف باشد. کاهش رفت‌وآمد‌های کم‌ضرورت (به جز خودروهای دستگاه‌های نظامی و امنیتی)، باید در اولویت دولت و نهادهای عمومی قرار گیرد.

بنزین ایران در چه خودروهایی مصرف می‌شود؟

سبد سوخت کشور علاوه بر اینکه در حوزه گرمایش و تولید برق بر حول محور گاز طبیعی متمرکز شده، در بخش خودرویی نیز این اشتباه سیاست‌گذاری کاملاً و به‌وضوح دیده می‌شود، به طوری که مصرف سوخت در خودروهای نیز حول دو حامل انرژی یعنی بنزین و گازوئیل متمرکز شده و استفاده از CNG نیز با سیاست‌گذاری اشتباه قیمتی در بخش بنزین و گازوئیل، مورد بی‌توجهی و کنار گذاشتن آن از سبد سوخت کشور شده است. همچنین مصرف بنزین در ایران برخلاف تصورها، فقط در خودروهای سواری و موتورسیکلت خلاصه نمی‌شود، به طوری که طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، تا سال ۱۳۹۷ حدود ۶۱ درصد از بنزین کشور توسط خودروهای سواری، ۲۱ درصد توسط وانت‌ها، ۸ درصد توسط تاکسی‌ها، ۶ درصد توسط موتورسیکلت‌ها و ۴ درصد توسط کامیون و کامیونت‌ها مصرف می‌شده است.

جدیدترین کارنامه نهضت ملی مسکن منتشرشد
بر اساس آمار وزارت راه و شهرسازی تاکنون عملیات ساخت حدود ۶۶۳ هزار واحد نهضت ملی مسکن آغاز شده و ۷۵ هزار واحد به مرحله اتمام کارهای پایانی رسیده است. بررسی آمار رسمی وزارت راه و شهرسازی از ۲۶ آبان‌ماه ۱۴۰۴ عملکرد دولت در پروژه‌های حمایتی مسکن در زمین‌های ۹۹ ساله نشان می‌دهد ۵۱۳ هزار و ۸۸۵ واحد دارای قرارداد مشارکت مدنی هستند. از زمان شروع طرح اقدام ملی در سال ۱۳۹۸ تا اول شهریور ۱۴۰۳ بالغ بر ۳۶۲ هزار و ۹۴۰ واحد دارای قرارداد بودند. طی دوره فعالیت دولت چهاردهم قرارداد مشارکت مدنی ۱۵۰ هزار و ۹۴۵ واحد امضا شده است. این عملکرد معادل ۲۹٫۳۷ درصد کل واحدهای دارای قرارداد است. تاکنون برای ۷۲۱ هزار و ۷۹۲ واحد پروانه ساختمانی صادر شده که سهم دولت چهاردهم از این رقم، ۲۵۰ هزار و ۲۷۰ واحد، معادل ۳۳٫۷۴ درصد از کل واحدها بوده است.
عملیات اجرایی ۶۶۲ هزار و ۳۳۲ واحد نهضت ملی مسکن آغاز شده که تا اول شهریور سال قبل ۵۳۸ هزار و ۱۸۳ واحد و در دولت چهاردهم ۱۲۴ هزار و ۱۴۹ واحد بوده است. این عدد معادل ۱۸٫۷۴ درصد از کل واحدهای شروع شده است. تا ۲۶ آبان‌ماه فونداسیون ۵۳۰ هزار و ۸۶۸ واحد به اتمام رسیده که از این تعداد سهم دولت چهاردهم ۱۴۶ هزار و ۵۸۱ واحد معادل ۲۷٫۵۱ درصد بوده است. همچنین اسکلت و سقف ۳۵۷ هزار و ۵۲۱ واحد به اتمام رسیده که از این تعداد تا قبل از دولت چهاردهم ۱۹۱ هزار و ۳۲۲ واحد به این مرحله رسیده و سهم دولت کنونی ۱۶۵ هزار و ۵۸۹ واحد معادل ۴۶٫۳۲ درصد کل واحدها بوده است. در مجموع ۱۷۶ هزار و ۲۲۹ واحد به مرحله مابعدسقف‌کاری رسیده که سهم دولت چهاردهم ۹۸ هزار و ۸۳۶ واحد معادل ۵۶٫۰۸ درصد بوده است. از کل واحدهای در دست



(LPG) حدود ۵٫۵ درصد نیز برقی – هیبریدی بوده است.

مصرف بنزین خودروهای ایرانی چقدر است؟
گفته‌شد طی ۱۰ سال اخیر بابت توجیهی دولت‌ها به موضوع سوخت، انتشار عمومی داده‌ها در این زمینه متوقف و آمارها حبس شده‌اند. براساس آخرین گزارشی که شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور در سال ۱۳۹۵ منتشر کرد، میانگین مصرف سوخت در خودروهای داخلی و مونتاژی بین ۶٫۵ تا ۷٫۵ لیتر و در چند خودروهای از جمله وانت‌ها تا ۹ تا ۱۰ لیتر نیز بین ۱۰۰ کیلو متر بوده است. البته این عدد مربوط به همه خودروهای تولیدی در آن سال بوده و شامل خودروهای در حال ترده همچون خودروهای فرسوده نمی‌شود. گزارش‌های غیر رسمی نشان می‌دهد مصرف خودروهای جدید در کشور طی سال‌های اخیر کاهش جزئی داشته و این عدد در خودروهای صفر کیلومتر بین ۱۰ تا ۱۵ درصد از نمونه‌های مشابه خارجی (حجم موتور مشابه) مصرف بیشتری دارند. همچنین براساس برخی گزارش‌ها، میانگین مصرف کل خودروهای کشور به ۹٫۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد، عددی که در سطح دنیا حدود ۷٫۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است. به عبارتی، میانگین مصرف خودروهای ایران در حد گذشتن خودروهای غیر سواری، این عدد حول‌وحوش ۲۰ درصد از میانگین دنیا بیشتر می‌شوند. در گزارش پیش رو، عدد ۲۰ درصد اختلاف در مصرف که مربوط به خودروهای سوارای است، مد نظر قرار گرفته و محاسبات مصرف بنزین نیز با همین پیش فرض انجام شده است.

۲۴ میلیون لیتر مصرف بنزین بالاتر از استاندارد‌ها
با توجه به جزئیاتی که از ترکیب خودروهای مصرف‌کننده بنزین و میانگین مصرف آنها گفته‌شد، اگر فرض کنیم میانگین مصرف بنزین در خودروهای سواری ایران ۲۰ درصد از اروپا و بنزین جهانی بالاتر بوده (این عدد در خودروهای نو ۱۰ تا ۱۵ درصد، در خودروهای سواری ۲۰ و در کل ناوگان حدود ۲۸ درصد، در آن صورت با لحاظ مصرف روزانه ۱۲۴ میلیون بنزین در سال ۱۴۰۳، طی سال گذشته روزانه حدود ۲۵ میلیون لیتر بنزین بیشتری نسبت به استاندارد‌ها مصرف شده است. این عدد تقریباً برابر میزان واردات بنزین در سال گذشته بوده است.

آیا می‌توان ۲۵ میلیون لیتر را ذخیره کرد؟
سوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا اظهارات اخیر رئیس‌جمهور مبنی بر اینکه «اگر تا یک سال آینده موتور خودروها اصلاح و مصرف آنها بهینه نشود، خورروسازان هیچ‌گونه ارزی در یافت نخواهند کرد در این زمینه نخواهند داشت»، به معنی این است که اگر خورروسازان خودروهای استاندارد کم مصرف تولید کنند، مشکل کمبود بنزین با این اقدام حل خواهد شد. در پاسخ به این سؤال باید گفت کاهش مصرف صرفاً با اقدامات غیر قیمتی موضوع دشوار و زمان‌بری است؛ چرا که در ایران سالانه یک تا ۱٫۷ میلیون دستگاه خودرو تولید می‌شود که تعدادی از آنها خودروهای سنگین و بخش عمده مربوط به خودروهای بنزینی است. با توجه به تردد بیش از ۲۳ میلیون دستگاه خودروی سواری و حدود ۲ میلیون دستگاه وانت، کامیون و کامیونت، جایگزینی خودرو یا موتور این تعداد از وسیله نقلیه عملاً در چند سال آتی غیر ممکن به نظر می‌رسد.

بر این اساس، با احتساب اینکه سالانه ۱٫۳ میلیون دستگاه خودروی جدید وارد بازار شود، عملاً ۵ درصد از ناوگان نو شده است. همچنین ورود خودروهای باکیفیت بالا همراه با خروج خودروهای فرسوده باشد تا به مصرف بنزین کشور کمک قابل توجهی کند. مضافاً اینکه، فرضاً کاهش ۲۰ درصدی مصرف سوخت به کارت‌های بازگانی مشکوک به اجاره‌ای؛ است؛ پدیده‌ای که در سال‌های اخیر به یکی از مسیرهای اصلی خروج غیرشفاف ارز و درز در تعهدات ارزی تبدیل شده است. سازمان توسعه تجارت از گمرک خواسته است که با قید فوریت ضمن بررسی موضوع، نقص موجود در سامانه امور گمرکی که مانع اعمال کنترل سقف صادرات می‌شود را بر طرف کند. این نامه برای اطلاع به معاون وزیر و رئیس سازمان توسعه تجارت، معاون حقوقی ستاد مبارزه با قاچاق کالا، مرکز نوآوری و امنیت دیجیتال، دفتر مقررات صادرات و واردات، و اداره تعهدات ارزی بانک مرکزی نیز ارسال شده است؛ اقدامی که نشان‌دهنده حساسیت و ابعاد ملی مشکل است.

بازهم پای کارت‌های اجاره‌ای در میان است
سازمان توسعه تجارت در نامه‌ای از صدور بیش از ۱۶ هزار اظهارنامه صادراتی برای اشخاصی خبر داده که سامانه جامع تجارت آنان را غیر مجاز اعلام کرده بود؛ رخدادی که ۲۳٪ صادرات مهر و ۶۵۶ میلیون دلار کالا را شامل می‌شود و احتمالاً مرتبط با کارت‌های اجاره‌ای است. به گزارش تسنیم، در نامه‌ای که مرتضی احمدی، معاون برنامه‌ریزی و مقررات سازمان توسعه تجارت در تاریخ ۲۶ آبان ۱۴۰۴ خطاب به «شامانی» معاون امور گمرکی کشور ارسال کرد، تأکید شده که بررسی لاگ‌های سامانه جامع تجارت نشان می‌دهد برای ۱۱۰ شناسه/کد ملی هیچ پاسخی مبنی بر «مجاز بودن صادرات» صادر نشده و حتی در «عمده موارد»، این سامانه صراحتاً عدم مجوز صادرات را اعلام کرده است. با وجود این اعلام رسمی، گمرک جمهوری اسلامی ایران طی مهر ماه ۱۶۶۰۳ اظهارنامه صادراتی برای همین افراد صادر کرده است؛ رقمی که به گفته سازمان توسعه تجارت، ۲۳ درصد کل اظهارنامه‌های صادراتی ماه مذکور را تشکیل می‌دهد. اهمیت موضوع زمانی دوچندان می‌شود که ارزش کالاهای صادر شده از محل همین اظهارنامه‌های غیر مجاز، طبق نامه به ۶۵۶ میلیون دلار رسیده است. در متن نامه تصریح شده این حجم از صادرات «با احتمال زیاد مربوط

به کارت‌های بازگانی مشکوک به اجاره‌ای» است؛ پدیده‌ای که در سال‌های اخیر به یکی از مسیرهای اصلی خروج غیرشفاف ارز و درز در تعهدات ارزی تبدیل شده است. سازمان توسعه تجارت از گمرک خواسته است که با قید فوریت ضمن بررسی موضوع، نقص موجود در سامانه امور گمرکی که مانع اعمال کنترل سقف صادرات می‌شود را بر طرف کند. این نامه برای اطلاع به معاون وزیر و رئیس سازمان توسعه تجارت، معاون حقوقی ستاد مبارزه با قاچاق کالا، مرکز نوآوری و امنیت دیجیتال، دفتر مقررات صادرات و واردات، و اداره تعهدات ارزی بانک مرکزی نیز ارسال شده است؛ اقدامی که نشان‌دهنده حساسیت و ابعاد ملی مشکل است.

حجم قاچاق فرآورده نفتی ۲۰ میلیون لیتر در روز است
معاون وزیر نفت گفت: «بخش عمده شدت بالای مصرف انرژی در زمینه فرآورده‌های نفتی به قاچاق سوخت بازمی‌گردد. برآوردها در سالیان قبل از قاچاق ۲۰ میلیون لیتر فرآورده‌های نفتی در روز نشان دارد که سبب کاهش سه‌شده طی سال‌های گذشته به واردکننده فرآورده‌های نفتی تبدیل شود.» به گزارش ایسنا، محمدصادق عطیمی فر، معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، در نخستین همایش ملی پیشگیری و مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی اظهار کرد: «یکی از علل اصلی قاچاق، شدت بالای مصرف انرژی در کشور است. در کشور ما تقریباً سه‌برابر میانگین جهانی، شدت مصرف انرژی است که باعث شده منابع قابل توجه خدادادی ما تلفت شود.»

وی افزود: «این موضوع علاوه بر تبعات اقتصادی، ما را با تبعات فراوان اجتماعی

و همچنین آلا پندگی خودروها فقط در آن خودروهای تازه‌وارد اتفاق خواهد افتاد که سهم ۵ تا ۶ درصدی از کل ناوگان بنزین‌سوز کشور را دارند. به عبارتی از کل ناوگان بنزین‌سوز، فقط در ۵ تا ۶ درصد از آنها مصرف بنزین ۲۰ درصد کاهش خواهد یافت که این عدد گرچه بی‌اهمیت نیست؛ اما نمی‌تواند معضل کمبود سوخت در کشور را حل کند. کارشناسان اقتصادی معتقدند اصل اول در کاهش مصرف، می‌تواند اقدامات قیمتی دولت برای اصلاح نرخ‌ها باشد که البته ظاهراً هنوز در این خصوص دولت به جمع‌بندی خاصی نرسیده و صرفاً موضوع سهمیه سوم مطرح است. به اعتقاد کارشناسان، اختطار و اتمام حجت اخیر رئیس‌جمهور به خورروسازان گرچه به لحاظ کاهش مصرف و کاهش آلا پندگی خودروها حائز اهمیت بوده؛ اما نمی‌تواند چالش کمبود سوخت را حل کند. بر این اساس، حتی اگر دولت نخواهد قیمت سوخت را اصلاح کند، اصلاح سیاست‌ها برای افزایش سهم CNG در سبد مصرفی کشور و ایجاد محدودیت‌های ترافیکی در بزرگراه‌های شهری می‌تواند گزیننه‌های بهتری نسبت به تعطیلی خودرو سازی باشد.

مصرف بنزین در ترکیه

یکی از کشورهایی که داده‌های آن می‌تواند برای ایران نیز درس‌آموز باشد، کشور ترکیه است. بر اساس داده‌های آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) و شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک (ICCT)، میانگین مصرف بنزین خودروها در این کشور به این شرح است. کل ناوگان خودروهای سواری یعنی میانگین مصرف تمام خودروهای سواری بنزینی در حال تردد در ترکیه این عدد بین ۷٫۸ تا ۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر بوده، عدد مذکور برای خودروهای جدید فروخته شده با استاندارد بهینه‌تر بین ۵٫۸ تا ۶٫۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر و عدد مذکور برای میانگین ناوگان ترکیبی (شامل خودروهای سواری، شاسی‌بلندها و وانت‌های سبک) بین ۷٫۲ تا ۷٫۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.

میزان مصرف خودروها در کشورهای عربی

در کشورهای عربی به دلیل قیمت پایین تر سوخت نسبت به دیگر کشورها، گرمی و شسرحی هوادر اغلب اوقات سال و علاقه قابل تامل افراد به خرید و استفاده از خودروهای با حجم موتور بالا، میزان مصرف بنزین نسبتاً بالاست. برای نمونه، طبق داده‌های آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) و شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک (ICCT)، میانگین مصرف بنزین در عربستان سعودی بین ۹ تا ۱۰ لیتر گزارش شده است. این عدد برای کویت ۹٫۲ تا ۱۰٫۸ لیتر، برای امارات ۹ تا ۱۰٫۵ لیتر و برای قطر نیز ۹٫۵ تا ۱۱ لیتر گزارش شده است. گرمای هوا که منجر به استفاده زیاد از سیستم خنک‌کننده خودرو و در اغلب اوقات سال می‌شود در کنار قیمت پایین بنزین که استفاده از خودروهای با مصرف پایین را اشتغنی می‌کند، در کنار توجه به خرید خودروهای با ابعاد بزرگ و لوکس، موجب شده در این کشورها میزان مصرف خودروها بالاتر از میانگین جهانی باشد.

میزان مصرف خودرو از اتحادیه اروپا تا آمریکا

میزان مصرف بنزین در آمریکا و اتحادیه اروپا نمونه‌های قابل تاملی هستند. در حالی که در آمریکا استفاده از خودروها با حجم موتور بالا به یک عرف تبدیل شده خودروهای با موتور بزرگ‌تر و قدرت بالاتر از محبوبیت بالایی برخوردارند و ۷٫۱ درصد از اروپا قوانین سخت‌گیرانه آلا پندگی و مالیات بالا بر سوخت، باعث بهینه‌سازی بالای موتورها شده است. همچنین در سه‌سال اخیر با وقوع جنگ اوکراین و چالش افزایش قیمت سوخت در اروپا باعث شد شهر و ندان توجه بیشتری به خرید خودروهای کم مصرف نشان دهند. طبق آمارهای آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) و شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک (ICCT)، در حالی که میانگین مصرف خودروها در اتحادیه اروپا حول‌وحوش ۶٫۲ تا ۶٫۶ لیتر بوده، این مقدار در آمریکا ۷٫۸ تا ۸٫۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. طبق این داده‌ها، در آلمان این عدد بین ۶٫۶ تا ۷ لیتر، در انگلیس ۶٫۴ تا ۸٫۶ لیتر و در فرانسه بین ۶ تا ۶٫۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. در اینجا باید متذکر شویم این اعداد مربوط به کل مصرف خودروهای در حال تردد در خودروهای با سنین مختلف بوده مقایسه خودروهای جدید و تازه‌وارد به بازار می‌تواند میانگین را به اعداد پایین‌تری برساند. برای مثال، در فرانسه میزان مصرف بنزین در خودروهای تازه‌وارد به بازار در خودروی پژو ۲۰۸ حول‌وحوش ۵ لیتر، پژو ۳۰۰ حدود ۴٫۲ تا ۵ لیتر و پژو ۵۰۰ حدود ۵٫۸ تا ۶ لیتر و در خودروهای سیتروئن C۳ و C۴ این عدد زیر ۵ درصد گزارش شده است.

وضعیت مصرف بنزین در شرق آسیا

در شرق آسیا وضعیت متفاوت‌تر از آمریکاکو کشورهای عربی و نزدیک به کشورهای اروپایی است. در ژاپن بر اساس سنت دیرینه ساخت خودروهای اقتصادی و باکیفیت و توجه به قوانین سخت‌گیرانه معاینه فنی، نگهداری بهینه از خودروها بسیار اهمیت دارد. در این کشور میانگین مصرف بنزین کل خودروها بین ۶٫۲ تا ۶٫۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است. در کره جنوبی این عدد ۶٫۵ تا ۷ لیتر و در چین این عدد ۷٫۵ تا ۷ لیتر است. در هند نیز این عدد حدود ۶ لیتر گزارش شده است.

و امنیتی به‌خصوص در استان‌های نفتی روبه‌رو کرده است؛ از ترک تحصیل دانش‌آموزان در استان‌های مرزی تا تبعات امنیتی و پشتوانه جریان‌های تروریستی توسط قاچاق سوخت. همایش امروز نه تنها هدفش این است که اقدامات یک سال گذشته را مرور کنیم، بلکه می‌خواهم هم‌فکری و بررسی کنیم و به نقاط ضعف موجود بپردازیم که بتوانیم در مقابله با هر پدیده‌ای ریشه‌یابی درست کنیم. اگر شناخت دقیق از علل شکل‌گیری پدیده‌ها نداشته باشیم، هزینه و توان در مسیر کم‌بازده می‌شود.» او با بیان اینکه به اعتقاد ما عمده قاچاق سوخت در بخش مصرف، مربوط به عدم تدوین نهایی سازی الگوهای مصرف و نظارت مؤثر در بخش مصرف است، تشریح کرد: «این موضوع سبب شکل‌گیری قاچاق سوخت شده است. مادر صورت استفاده از حکمرانی داده محور و هوشمندسازی زنجیره تأمین، تولید و توزیع فرآورده‌های نفتی، می‌توانیم بخش عمده اتلاف‌هایی که وجود دارد را شناسایی کنیم. با توجه‌هایی که انجام‌شده، در یک سال گذشته با اینکه داده‌ها به‌هوشمندسازی کشور، به‌تازیهایی بین‌راهی، سامانه‌های بارور و بانک اطلاعاتی فراجا، دو کار بزرگ انجام داده‌ایم.» عطیمی فر ادامه داد: «ایتنا حجم عظیمی از بارنامه‌ها و باربرگ‌ها و پروانه‌های سوری بهره‌برداري و نزدیک به ۶۰۰ هزار کارت سوخت غیر مجاز شناسایی شد. نتیجه اقدامات گفته شده سبب کاهش مصرف نفت گاز روزانه ۴ میلیون لیتر کاهش یابد و عملاً واردات آن از ابتدای سال تاکنون صفر شود. در حال حاضر ذخایر سوخت کشور مان به‌صورت قابل توجهی افزایش یافته و دو برابر سال گذشته ذخیره نفت گاز داریم.» معاون وزیر نفت گفت: «با تداوم روند گفته شده در ماه‌های آینده امکان افزایش صرفه‌جویی به ۱۱ میلیون لیتر در روز و جود دارد و این امر می‌تواند ایران را بار دیگر به جمع صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی بازگرداند.»