

میزان واردات بنزین چقدر است؟/ چرا واردکننده بنزین شدیم؟



برآورد می‌شود میزان واردات بنزین در سال ۱۴۰۲ که بالغ بر حدود ۲ میلیارد دلار بوده، در سال جاری به حدود ۳ میلیارد دلار افزایش یابد؛ اما چرایی تبدیل ایران به واردکننده بنزین دلایل متعددی دارد که ۴ دلیل، بیش از سایر دلایل موثر بوده است.

به گزارش پایگاه خبری و اطلاع رسانی **مشعل نیوز**، مسعود پزشکیان، رئیس جمهوری در بخشی از نخستین نشست خبری خود (26 شهریورماه) در خصوص میزان واردات بنزین گفت: “بحث‌هایی که در رابطه با ناترازی‌ها هست، یکی از گیرها همینه، ما حقوق مصوب حق بازنشسته را نمی‌دهیم، اما کسی که بنزین، برق و گاز اضافه مصرف می‌کند تا دلت بخواهد به آن پول می‌دهیم. 5 میلیارد (دلار) پول به بنزین می‌دهیم و از خارج وارد می‌کنیم و مصرف می‌کنند، اگر این پول را نمی‌دادیم، می‌توانستیم پول بازنشسته را بدهیم، (حقوق‌ها را) همسان کنیم، پول معلم، پول دارو، پول گندم و پول نهاده را بدهیم.”

آیا 5 میلیارد دلار صرف واردات بنزین می‌شود؟

نکته اول که در خصوص سخنان رئیس جمهوری مهم بوده این است که در سال گذشته میزان واردات بنزین حدود 2 میلیارد دلار بود و اگر رئیس جمهوری به میزان واردات بنزین در سال 1403 نیز اشاره می‌کند، باز هم رقم 5 میلیارد دلار رقم بسیار بزرگی است که به نظر تنها برای واردات بنزین، رقمی غیرواقعی به نظر می‌رسد.

در متن قانون بودجه سال 1403 (بند پ تبصره 4) آمده: “به منظور تأمین فراورده های نفتی مورد نیاز کشور، به شرکتهای دولتی تابعه

ذی ربط وزارت نفت اجازه داده می شود با رعایت اصل پنجاه و سوم (53) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران ضمن بکارگیری راهکارهای بهینه سازی مصرف و کاهش نیاز به واردات فراورده های نفتی، مطابق آیین نامه اجرائی این بند به شرح زیر اقدام کنند: 1- خرید و معاوضه و یا تهاتر فراورده های نفتی وارداتی با فراورده های نفتی صادراتی تا سقف هشتصد هزار میلیارد ریال از طریق منابع تبصره (8) این قانون 2- خرید و فروش، معاوضه و یا تهاتر فراورده های نفتی دریافتی از واحدهای تولید داخلی فراورده های نفتی با خوراک تحویلی به آنها تا سقف ششصد هزار میلیارد ریال در قالب ردیف درآمدی و هزینه های مشخص"

بر اساس مفاد قانون بودجه امسال، وزارت نفت در سال جاری بابت تأمین بنزین (مجموع خرید خارجی و خرید داخلی از پالایشگاه ها) 140 هزار میلیارد تومان هزینه خواهد کرد که بر اساس نرخ تسعیر ارز (28 هزار و 500 تومانی) حدود 4.9 میلیارد دلار (5 میلیارد دلار مورد اشاره رئیس جمهور) خواهد شد.

پس بحث خرید 5 میلیارد دلار بنزین وارداتی نه در سال گذشته و نه در سال جاری مطرح نبوده و نیست.

اما برآورد می شود میزان واردات بنزین در سال 1402 که بالغ بر حدود 2 میلیارد دلار بوده، در سال جاری به حدود 3 میلیارد دلار افزایش یابد که رقم بالایی است و می تواند روی دیگر هزینه کردهای دولت تأثیر بگذارد؛ البته بخشی یا بیشتر آن با تهاتر صورت می گیرد و دولت مستقیماً پولی بابت آن نمی پردازد، اما تهاتر بنزین با هر کالایی، اگر در هزینه کرد مستقیم دولت اثرگذار نباشد، در کاهش مستقیم درآمد دولت (از کالایی که صادرات آن با بنزین وارداتی تهاتر می شود) اثرگذار است.

4 دلیل اصلی تبدیل ایران به واردکننده بنزین

1.1. عدم اصلاح ناوگان حمل و نقل کشور؛ از تولید خودروهای پرمصرف تا عدم اسقاط ناوگان فرسوده

خودروهای ایرانی تولید دو خودروساز بزرگ کشور، 2 تا 3 برابر استانداردهای روز جهان مصرف بنزین دارند و در حالی که متوسط مصرف خودروهای تولیدی دیگر کشورها 4 یا 5 لیتر در هر پیمایش 100 کیلومتر است، این رقم برای خودروهای تولید ایران 10 تا 12 لیتر است.

در واقع اگر خودروها با استاندارد بین‌المللی در کشور تولید می‌شد، مصرف بنزین به‌جای 120 میلیون لیتر در روز، در حدود 60 میلیون لیتر در روز بود و می‌توانستیم ده‌ها میلیون لیتر در روز صادرات داشته باشیم.

بحث اسقاط خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده، یک بحث مهم در راهبردهای میان‌مدت برای کاهش مصرف بنزین است که در سالهای گذشته مورد غفلت واقع شده است.

طبق آمار ستاد نوسازی سازمان حمل‌ونقل، بیش از 21 میلیون خودروی سبک در کشور در حال تردد است که بیش از یک میلیون و 300 هزار خودرو، یعنی 6.2 درصد از این خودروها فرسوده هستند.

همچنین از تعداد 12 میلیون و 500 هزار موتورسیکلت در حال تردد در کشور، 11 میلیون و 200 هزار موتورسیکلت فرسوده هستند که سهم بزرگی در مصرف افسارگسیخته بنزین و آلاینده‌ها دارند.

روزانه در حدود 46 میلیون لیتر بنزین خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده مصرف می‌شود که در صورت جایگزینی این ناوگان با خودروها و موتورسیکلت‌های استاندارد حدود 27 میلیون لیتر بنزین قابل صرفه‌جویی است.

2.2. تعطیلی توسعه CNG در سالهای اخیر

با وجود مصوبه سال 98 مبنی بر تبدیل بیش از یک میلیون دستگاه خودروهای بنزین‌سوز فعال در حمل‌ونقل عمومی به خودروهای دوگانه‌سوز CNG به‌صورت رایگان که محل هزینه‌های آن هم مشخص شده بود، در سالهای اخیر، اجرای این مصوبه به‌کندی پیش رفت و عملاً متوقف شد و صنعت CNG که می‌توانست بار ناترازی بنزین را کم کرده و حتی این ناترازی را به کلی رفع کند، با بی‌مهری مسئولان وقت وزارت نفت مواجه شد.

هم‌اکنون بین 21 تا 23 میلیون مترمکعب CNG در روز در کشور به‌مصرف می‌رسد و به همین اندازه ظرفیت افزایش سهم CNG در سبد حمل‌ونقل سبک کشور، با زیرساخت‌های فعلی وجود دارد، بنابراین برای رفع ناترازی 20 میلیون لیتری بنزین، تنها راهکار توسعه CNG می‌تواند در کوتاه‌مدت با سیاست‌گذاری درست و بدون هزینه‌سازی برای دولت، پاسخگو باشد.

اگر توسعه CNG متوقف نشده بود و اجرای کامل مصوبه شورای عالی اقتصاد پیگیری می‌شد، امروز می‌توانستیم حداقل مصرف روزانه CNG را به 35 میلیون مترمکعب در روز رسانده و حدود 12 تا 14 میلیون لیتر مصرف بنزین را بیش از آمار فعلی، با مصرف CNG جایگزین کنیم. در این صورت بخش اعظمی از ناترازی بنزین رفع شده بود.

3.3. عقب‌ماندگی‌های بخش تولید؛ کندی در تکمیل طرح‌های توسعه پالایشگاهی و عدم اجرای پروژه‌های جدید

تکمیل کُند طرح‌های توسعه پالایشگاهی و عدم کلنگ زنی پالایشگاه‌های جدید نیز از دلایل اصلی بروز ناترازی بنزین و نیاز کشور به واردات این فرآورده نفتی بود. حتی پالایشگاه مهر خلیج فارس هم با بی‌مهری مواجه شد و پروژه‌ای که قرار بود در سال 1402 به تولید بنزین برسد، اکنون در خوشبینانه‌ترین حالت، فاز نخست آن در پایان سال جاری به بهره برداری خواهد رسید.

در بخش تعمیرات دوره‌ای و اورهال پالایشگاه‌ها نیز به مراتب در پالایشگاه‌های مختلف وضعیت غیربهبوده‌ای را شاهد بودیم به‌طوری که چندین برابر زمان مورد نیاز، یک پالایشگاه در دوران تعمیرات به‌سر می‌برد و این مسئله در تشدید ناترازی بین تولید و مصرف بنزین و نیاز به واردات بیشتر، اثرگذار بود.

4.4. تبدیل خودروی شخصی به انتخاب اول مردم

در پی عدم توسعه کمی و کیفی ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون و برون شهری متناسب با نیاز مردم و افزایش افسارگسیخته هزینه‌های استفاده از هواپیما، قطار و اتوبوس از یکسو و ثابت نگه‌داشتن نرخ بنزین از سوی دیگر، به نهادینه شدن الگوی پرمصرفی و تبدیل شدن خودروی شخصی به انتخاب اول مردم در تردهای درون شهری و برون شهری منجر شد.

در واقع در چنین شرایطی، هزینه استفاده از خودروهای شخصی به مراتب از هزینه‌های سفر درون شهری و برون شهری با دیگر روش‌ها کمتر است؛ همچنین عدم دسترسی به کمیت و کیفیت مناسب در بخش حمل و نقل عمومی، مردم را بیشتر به استفاده از وسایل نقلیه شخصی سوق داده است و نتیجه آن افزایش افسارگسیخته تقاضای بنزین در جامعه است.