



جهش دوم در توسعه گاز فشرده

ایران کشوریست که حدود یک درصد جمعیت جهان و یک درصد از مساحت خشکی های کره خاکی را در اختیار دارد. به این صورت مقدر شده است که ۷ درصد از منابع طبیعی جهان متعلق به مردم ایران باشد که در این میان میزان ذخائر ثابت شده گاز طبیعی کشور ۱۷ درصد و میزان ذخائر ثابت شده نفت خام متعارف کشور ۱۱ درصد از کل جهان می باشد. عبارتی این کشور ۱۷ برابر بیشتر از سهم عادلانه ای که از گاز طبیعی می باید نصیبش می شد را داراست. پس سیاست گذاری استفاده بهینه از گاز طبیعی می باید ۱۷ برابر نسبت به دیگر حامل های انرژی در این کشور ارجحیت داشته باشد.

مطالعه بر روی از سال ۱۳۷۹ در ایران شروع شد و استانداردهای مربوط به خودروهای دوگانه سوز نیز به طور همزمان در دست تدوین قرار گرفت. از سال ۱۳۸۱ و با شروع تبدیل کارگاهی خودروهای بنزینی با تسهیلات ویژه، سه جایگاه سوخت گیری نیز به صورت آزمایشی راه اندازی شد. در سال ۱۳۸۲ عملیات توسعه به کل کشور تعمیم یافت و جایگاه ها با استفاده از تسهیلات مختلف در سراسر کشور رشد کردند. حمایت ها نیز از ساخت داخل افزایش یافت به طوری که در سال ۱۳۸۴ اولین کارخانه تولید مخازن در کشور راه اندازی شد و اکنون ۸ کارخانه سازنده مخازن و بیش از ۲۴۸۰ باب جایگاه در کشور موجود است که در مقایسه با ۴۰۰۰ باب جایگاه بنزین دارای ظرفیت مناسبی می باشد.

رشد چشمگیر مصرف در کشور همزمان شد با بالاترین میزان مصرف بنزین در سال ۱۳۸۵ و اجرای طرح سهمیه بندی به همراه توسعه سبب شد تا مصرف بنزین کاهش محسوس یابد و ۱۰ سال بعد یعنی در سال ۱۳۹۵ به همان میزان سال ۱۳۸۴ برسد. از سال ۱۳۸۴ و با ورود جدی به سبد سوخت کشور، گاز طبیعی توانست با جایگزین شدن به جای بنزین، مصرف بنزین را مهار کرده و واردات بی رویه بنزین را تا حد خوبی کاهش دهد که این مهم تا کنون سبب صرفه جویی بیش از ۴۵ میلیارد دلاری در واردات بنزین شده است. در سال ۱۳۹۱ که کشور نیاز به واردات بنزین داشت، سهم در سبد سوخت خودروهای سبک کشور تا ۲۵٪ نیز افزایش یافت.

مصرف از سال ۱۳۹۱ تا کنون تقریباً ثابت شده بود و حتی در شش ماهه اول سال جاری، با کاهش ۵ درصدی نیز نسبت به مدت مشابه سال گذشته مواجه بود. علت عمده این موضوع، کاهش اختلاف قیمت بنزین و افزایش عمر ناوگان و کاهش شدید تولید خودروهای دوگانه سوز بود. همین عوامل نیز سبب توقف رشد سریع تولید و تبدیل خودروهای

دوگانه‌سوز و تمایل کمتر بخش خصوصی برای ساخت جایگاه‌های عرضه شد و از ظرفیت ۴۰ میلیون متر مکعبی جایگاه های تنها حدود ۲۰ میلیون متر مکعب مورد استفاده قرار می گرفت. پس از اجرای مجدد طرح سهمیه‌بندی بنزین، تقاضا برای استفاده از این سوخت پاک، به مقدار قابل توجهی افزایش یافت که بیشتر آن‌ها خودروهای حمل و نقل عمومی و بار می‌باشند و پاسخ صحیح به این تقاضای جدید، می‌تواند زمینه‌ساز جهش دوم در توسعه کشور باشد.

در همین راستا شورای اقتصاد در جلسه فوق‌العاده روز دوشنبه ۱۱ آذرماه ۱۳۹۸ بنا بر پیشنهاد مشترک وزارت نفت و سازمان برنامه و بودجه با هدف حمایت و کاهش هزینه‌های حمل و نقل عمومی و بهبود هوای شهرها، به استناد ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، مصوبه ای با عنوان حمایت از تولید و تبدیل کارخانه ای و کارگاهی یک میلیون و ۴۶۰ هزار دستگاه خودروی تاکسی، ون (تاکسی)، وانت و مسافربر شخصی بنزینی به سوز را تصویب کرد که در آن شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران برای تبدیل خودروهای عمومی و مسافربر شخصی بنزین سوز به دوگانه‌سوز (کارخانه‌ای و کارگاهی)، اصل و فرع تسهیلات مالی را که به مالکان خودروها یا کارخانه‌ها تا سقف ۶۵۰۰ میلیارد تومان تضمین و بازپرداخت پرداخت می‌کند، بر اساس این مصوبه، قرار است که یک میلیون و ۴۶۴ هزار خودرو به صورت رایگان دوگانه‌سوز شوند. از این مقدار، ۱ میلیون و ۱۰۰ هزار دستگاه وانت می‌باشند که تا کنون دوگانه سوز نشده‌اند که مصرف بنزین آن‌ها تا ۱۵ میلیون لیتر در روز برآورد می‌شود. بازگشت سرمایه تبدیل تاکسی‌ها و وانت‌های تک‌سوختی، از محل اختلاف سهمیه آن‌ها در حالت تک‌سوختی و دوگانه‌سوز تأمین خواهد شد. از طرفی سود حاصل از تبدیل تاکسی‌ها و وانت‌های تک‌سوختی برای رانندگان حدود ۴۰۰ هزار تومان در ماه است که سالانه تقریباً به ۵ میلیون تومان می‌رسد. پیش‌بینی می‌شود که در پایان اجرای این طرح، ۱۸ میلیون لیتر بنزین در روز صرفه جویی شود که صرفه اقتصادی آن در صورت صادرات این مقدار به سالیانه حدود ۳ میلیارد دلار می‌رسد.

با اجرای طرح تبدیل خودروهای خدماتی، تمامی وانت‌ها و بخش عمده خودروهایی که در خدمات جابجایی مسافر فعالیت می‌کنند، دوگانه‌سوز خواهند شد. در این صورت آن بخش‌هایی از اقتصاد که با بنزین ارتباط دارد، به تدریج ارتباط آنها با بنزین کمرنگ شده و دیگر قیمت‌گذاری بنزین، تأثیر خاصی بر اقتصاد نخواهد گذاشت و بنزین صرفاً یک کالای رفاهی و نیز به عنوان سوخت اصلی بخش خدمات شناخته خواهد شد. از طرفی با توجه به ظرفیت پایین کشور در صادرات گاز طبیعی، جایگزینی حداکثری آن با سوخت‌های مایع که قابل جابجایی زمینی را دارند، سبب ایجاد فرصت صادرات سوخت‌های مایع و درآمدزایی ارزی برای دولت خواهد شد که این موضوع، قدرت بیشتری به بانک مرکزی برای مدیریت بازار ارز را خواهد داد.

از دیگر مزیت‌های اجرای این طرح، رونق گرفتن مجدد تولید داخل با فعال شدن کارخانه‌های مخزن‌سازی با ظرفیت سالیانه یک میلیون مخزن و کارخانجات سازنده کیت‌های تبدیل و همچنین کارگاه‌های تبدیل می‌باشد که زمینه‌ساز اشتغال بسیاری از جوانان را فراهم می‌سازد. از طرفی با توجه به اینکه بخشی از این مصوبه به یکسان‌سازی قیمت خودروهای دوگانه‌سوز با تک‌سوخت توسط شرکت‌های خودروسازی می‌باشد، افزایش تولیدات کارخانه‌ای خودروهای دوگانه‌سوز می‌تواند تثبیت این صنعت را برای ۱۵ سال آتی فراهم سازد.