

در گفتگو با دکتر وطنی
رئیس انجمن مهندسی نفت ایران بررسی شد

مصرف روزانه بنزین در ایران ۷۵ میلیون لیتر است

قسمت دوم

گفتگو: امیر مسعود حدادی



(۱) اجرای این طرح چه اشکالاتی را در پی خواهد داشت؟

هر طرحی با اشکالاتی روبروست نه فقط در ایران بلکه در کل دنیا، باید از همین امروز تیمهای تخصصی را برای مقابله با مشکلات تشکیل داده و در کنار آن مشکلات احتمالی را نیز پیش بینی کنیم تا در آینده با مشکلاتی از قبیل وقفه زمانی و نابسامانی روبرو نشویم.

در حال حاضر با توجه به نیاز کشور
ساخت پالایشگاه اقتصادی است و اگر دولت
این کار را نمی کند می بایست
با دعوت از بخش خصوصی
و در صورت امکان سرمایه گذاری خارجی،
البته با نظارت دقیق
زمینه را برای دستیابی به این موضوع
فراهم کند

درخصوص سوء استفاده های احتمالی می توان به شکستن قفلهای شبکه و استفاده نا مشروع از شبکه اشاره کرد که این موضوع می تواند با بالا رفتن امنیت شبکه به طور مستمر مرتفع گردد. مسئله دیگر نحوه استفاده از این کارتها است که بایستی با برگزاری دوره های آموزشی کوتاه مدت برای تمامی اقشار جامعه، نحوه استفاده از این کارت ها آموزش داده شود.

(۲) تفاوت کارت با کوپن در چیست؟

کوپن دارای قابلیت ثبت اطلاعات نیست و قابل خرید و فروش است و همینطور امکان جعل آن وجود دارد ولی با حفظ امنیت شبکه کارت هوشمند می توان از طریق آن دریافت صاحب کارت کیست و میزان مصرف آن چقدر بوده و چه میزان باید مصرف کند.

(۳) نظر جناب عالی در رابطه با کیفیت خودروهای تولید داخل از لحاظ مصرف سوخت چیست؟

خودروهای تولید داخل از این لحاظ به هیچ وجه استاندارد نیستند. میزان سرانه مصرف سوخت خودروهای آلمانی بین ۲ تا ۲/۵ لیتر است و این در حالی است که سرانه مصرف سوخت خودروهای تولید داخل بین ۱۰ تا ۱۱ لیتر است یعنی چیزی در حدود ۵ تا ۵/۵ برابر بیشتر که خود یک فاجعه است.

(۴) آیا کارت هوشمند سوخت می تواند معضل مصرف سوخت را حل کند؟

خیر. بایستی با کار فرهنگی به بهینه سازی مصرف سوخت برسیم. کشورهایی نظیر ژاپن و آلمان را در نظر بگیرید، در این کشور ها با روی آوری به حمل و نقل عمومی مصرف سوخت بهینه شده است.

(۵) بالا بردن توان پالایشگاههای داخلی به چه میزان می تواند در بهینه سازی مصرف سوخت موثر باشد؟

در حال حاضر با توجه به نیاز کشور ساخت پالایشگاه اقتصادی است. واگردولت این کار را نمی کند می بایست با دعوت از بخش خصوصی و در صورت امکان سرمایه گذاری خارجی، البته با نظارت دقیق زمینه را برای دستیابی به این موضوع فراهم کند. در حال حاضر ۱۷ درصد از نفت داخل را به بنزین تبدیل می کنیم که جوابگوی نیاز داخلی نیست و این تنها زمانی جوابگوست که ۳۵ درصد نفت تولیدی را به بنزین تبدیل کنیم.

(۶) آقای دکتر وطنی ارزیابی شما از اجرای طرح کارت هوشمند سوخت چیست؟

این طرح در اصل طرح خوبی است. یکی از حسن های آن این است که می توانیم بفهمیم که هر خودرو چقدر سوخت مصرف می کند و این مصرف ظرف چه مدتی بوده است. با جمع آوری این اطلاعات و این که اهداف ناشی از سفرهای داخل شهری چیست، می توانیم دریابیم که نیاز واقعی به سوخت چقدر است و در آن زمان می توانیم برنامه ای جهت توزیع آن بنویسیم.

این طرح بایستی از ابتدای مهر سال گذشته شروع می شد که بدلیل پاره ای از مشکلات در مرحله اجرا به تعویق افتاد ولیکن اگر از ابتدای سال جدید شروع شود باز هم خوب است.

گردشگری دریایی، راهکاری برای حفظ منافع ملی



جاوید شیرازی

روزگاری مردم اعتقاد داشتند که دور زمین را دریای عظیمی به نام دریای محیط احاطه کرده که دو دریای بزرگ جهان یعنی دریای پارس و روم از آن سرچشمه می‌گیرند و مابقی آبهای جهان نیز هریک به یکی از این دو دریا متصل هستند. یکی از دلایل اصلی این تصور در عصر باستان، نفوذ ایرانیان در این دوران بود. براساس شواهد تاریخی، سابقه دریانوردی ایرانیان به حداقل ۲۵ قرن گذشته باز می‌گردد به طوری که ایرانیان به منظور تجارت و حمل و نقل کالا و یا حمله به سرزمینهای دور دست از اقیانوس هند تا چین دریاها را با شناورهای خود در می‌نوردیدند و یا برای دسترسی به غرب با گذر از دریای سرخ و ترعه حضور خود را در دریای مدیترانه و دریای سیاه تقویت می‌کردند. این حضور گسترده که پایگاه آن از کرانه‌های جنوبی امپراتوری ایران نشأت می‌گرفت موجب می‌شد تا مردمان آن روزگار دریاهای تحت نفوذ را دریای پارس نامند. شکست دریایی سالامین، حمله اسکندر مقدونی، افول قدرت دریایی ساسانیان در دریای سیاه و مدیترانه، حمله مغولان و تخریب سرمایه‌های عظیم اجتماعی، اقتصادی و نظامی ایران و سپس هجوم پرتغالیها و یکه تازی آنها در منطقه، جایگزینی نیروی دریایی انگلستان، اشغال جزایر و حوزه‌های نفوذ در جنوب و عقد قرارداد ترکمانچای در حوزه آبی شمال، همه و همه باعث شد تا زیرساختهای دریایی ایران به شدت تخریب و به دنبال آن حوزه دریای پارس محدود و محدودتر گردد.

به هر حال در شرایط فعلی توسعه همکاری‌های صنعتی و بازرگانی راهکار مناسبی برای بازیابی حوزه شمول دریایی پارس است. لیکن برای کشوری در حال توسعه و وابسته به واردات مواد و تجهیزات سرمایه‌ای و همچنین نیازمند به جذب سرمایه‌گذاری خارجی امکان این بازاریابی را نمی‌توان انتظار داشت. با این حال پهنه سرزمینی ایران با حوزه‌های آبی شمال و جنوب این سوال را به ذهن متبادر می‌سازد که چگونه می‌توان به جای استفاده از سرمایه‌های نفتی کشور برای انجام امور جاری، منبعی مطمئن و کافی برای تزریق به مناطق توسعه نیافته و ایجاد گردش مالی مناسب و استقلال اقتصادی پدید آورد؟

خوشبختانه دنیای مدرن به این پرسش، پاسخ قابل اطمینانی می‌دهد. ایجاد و توسعه گردشگری بویژه در حوزه دریاهای جذاب و غنی کشور با تعریف اهداف گردشگری در ساختار مناطق آزاد کیش، قشم، چابهار و اروند رویکردهای قابل تحسینی در این رابطه محسوب می‌شوند هرچند که ظرفیت‌های موجود و نیازهای دو هزار کیلومتر ساحل جنوبی کشور در دریای عمان و خلیج فارس به هیچ وجه با امکانات ناچیز مناطق مذکور قابل مقایسه نیست.

ما می‌توانیم با یک مدیریت صحیح و منطقی و با کار فرهنگی، مصرف داخلی را بهینه کنیم و مازاد تولید داخل را صادر کنیم البته با تبدیل ۱۷ درصد نفت به بنزین در حال حاضر نمی‌توانیم به آن هدف برسیم بلکه باید حداقل با تبدیل ۳۵ درصد نفت به بنزین که الان در دنیا مرسوم است به آن جایگاه دست یابیم.

**اگر قیمت سوخت آزاد شود
افرادی که مصرف بیشتری دارند
مبلغ بیشتری هم پرداخت می‌کنند چرا که
علاوه بر قیمت تمام شده لیتری ۵۰۰ تومان
فعلی بایستی مالیات آن را هم پرداخت کنند
تا خسارات ناشی از مصرف سوخت بر
محیط زیست و شهر هم پرداخت شده
و باعث توسعه شهری شود**

(۱) آیا بنزین تولیدی پالایشگاههای داخل مطابق با استانداردهای جهانی است؟

خیر. در این زمینه نیز متأسفانه فاصله زیادی داریم. مثلاً شاخص گوگرد در بنزین و فرآورده‌های نفتی تولید داخل نسبت به استانداردهای بین‌المللی در حدود ۲ برابر بیش از حد مجاز است و این از دلایل اصلی آلودگی هوا و فرسودگی زودتر از موعد خودروهاست.

(۲) چه رابطه‌ای بین تولید سوخت و تولید خودرو در کشور وجود دارد؟

در ایران دولت نه نظارتی بر کار خودروسازان دارد و نه برنامه‌ای برای کنترل این بخش. به عنوان مثال مصرف روزانه ۴۴ میلیون خودرو در آمریکا ۹۸ میلیون لیتر اما مصرف روزانه ۶ میلیون خودرو در ایران ۷۴ میلیون لیتر است.

(۳) نظراتان درباره سیاست حذف یارانه قیمت سوخت چیست؟

اگر قیمت سوخت آزاد شود، افرادی که مصرف بیشتری دارند مبلغ بیشتری هم پرداخت می‌کنند چرا که علاوه بر قیمت تمام شده لیتری ۵۰۰ تومان فعلی بایستی مالیات آن را هم پرداخت کنند تا خسارات ناشی از مصرف سوخت بر محیط زیست و شهر هم پرداخت شده و باعث توسعه شهری شود.

به عقیده بنده می‌بایست قیمت‌ها واقعی شده و تعدیل واقعی قیمت‌ها صورت گیرد که این کار باید طی یک فرایند خاص و به تدریج صورت گیرد چرا که افزایش ناگهانی آثار نامطلوبی بر جامعه می‌گذارد.

(۴) عده‌ای معتقدند با تعدیل قیمت بنزین به قشر آسیب‌پذیر جامعه ضربه وارد می‌شود در این خصوص چه نظری دارید؟

در حال حاضر یارانه پرداختی از طرف دولت برای سوخت در حقیقت به طبقه مرفه جامعه تعلق می‌گیرد نه قشر آسیب‌پذیر. اگر به یاد داشته باشید گوشت تا چند سال پیش به صورت کوپنی عرضه می‌شد ولی به تدریج این سیستم حذف و الان قیمت گوشت کاملاً آزاد است و جامعه مصرف خود را در این زمینه بهینه کرده است و اگر آزادسازی قیمت سوخت بطور تدریجی اتفاق افتد مانند قضیه گوشت جایگاه خود را پیدا می‌کند.