



مشعل | افزایش تولید خودروهای بنزین سوز از سوی کارخانه‌های خودرو ساز و گسیل آنها به بازار مصرف، رنگ خطر جدی در حوزه تامین سوخت کفنی و ارزان تو از بنزین برای مدتی در حوزه انرژی به صدا در آمده؛ گونه‌ای که آنان را بر آن داشت تا از گاز طبیعی باز تعریف دیگری داشته باشند و این موهبت خدادادی را از نوع فسرده‌های آن‌جی در پختی حمل و نقل به کار گیرند. اگر می‌توانستیم ورود سی ان جی به کشور، سال ۱۳۸۱ در نظر گرفته شود، می توان گفت که نزدیک به دو دهه از رشد والتدکی این صنعت در کشورمان می گذرد؛ البته شاید انتظار به نظر برسد که با گذشت چنین زمانی، هنوز شاهد قابل توجه و چندانی در صنعت سی ان جی اتفاق نشافته است. اما اساسا طرح چنین موضوعی با چنین دیدگاهی، دور از انصاف و نیازمند کنکاش بیشتر در این زمینه است. گزارشی پیشرو نیز با همین هدف تهیه و به آن پرداخته شده است.

بازخوانی یک پرونده

گازسوز کردن رایگان خودروها

طرحی برای همه فصول

به گواه آمار، مصرف بنزین به عنوان یک فرآورده نفتی راهبردی به طور میانگین بیش از ۸۰ میلیون لیتر در روز است و این یعنی شدن شش روزانه میلیون‌ها دلار بویل و لروت و سرمایه که البته بخشی از آن اجتناب ناپذیر است. البته مسائل زیست محیطی و حفظ سلامت جامعه هم جای خود را دارند و اعتبارات خود را هم می طلبد. لازم بود جرایم اندیشیده شود تا که بر دهنه است سرکش مصرف بنزین، لگام زده شود تا به واسطه آن بتوان چند هدف را محقق کرد: اهدافی همچون جلوگیری از پخش شدن میلیون ها لیتر بنزین و بازگرداندن آن به جوخه مصرف با اجرای طرح‌هایی همچون کباب (گازتشی، هدایت، انتقال و باز یافت و بخارات بنزین)، حفظ سلامت افراد جامعه و ایجاد بازار صادرات و از آوری به کشور با استفاده از جایگزینی گاز با بنزین. با توجه به این ضرورت‌ها، سی ان جی و توسعه آن به عنوان یک صنعت کارگشا و البته گرگشا در پرون ریف از مصرف بی‌رویه بنزین در حوزه حمل و نقل اهستی پیش از پیش یافت و گام‌های عملی نیز در محقق سازی آن برداشته شد. هم‌اکنون دو دهه از بازگشت صنعت سی ان جی در کشورمان می گذرد و شاید بتوان گفت این صنعت در قیاس با کشورهایی مانند مالزی که سابقه‌های طولانی در این حوزه دارد، برای ما هنوز نوبت است.

اما طرفی‌های بالقوه‌ای همچون وجود ذخایر و منابع قابل توجه گاز در کنار مدیریت مصرف انرژی، عوامل مهم و مؤثری هستند که در شتاب‌دهندگی به رشد این صنعت کمک قابل توجهی کرده‌اند و در تکمیل آن نیز نقش بسزایی داشته‌اند.

سهیم ۲۵ درصدی سی ان جی در سید مصرف انرژی کشور

از سوی دیگر تخمین ۲۵ درصدی سهم سی ان جی در سید مصرف انرژی کشور، موجب شد که مدیران این بخش (انرژی) برای رسیدن به سقف پیش‌بینی شده به راهکارهایی همچون گازسوز کردن خودروهای مسافربر عمومی به عنوان اولویت نخست و گازسوز کردن مسافربرهای شخصی نیز به عنوان اولویت دوم پیشنهاد شدند و در این مسیر گام بردارند. برای عملیاتی کردن این مهم مصوبه‌ای در شورای اقتصاد به تصویب رسید که براساس آن دولت تا محل صرفه‌جویی در مصرف بنزین به واتس‌جاها، تاکسی‌ها، ون‌ها و مسافربرهای شخصی به منظور گازسوز کردن خودروها نشان کمک بلاعوض ارائه می کنند. در این مصوبه شورای اقتصاد به پیشنهاد مسترک وزارت نفت و سازمان حمل و نقل عمومی و بهداشتی این شهرها، به هزینه‌های ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر تصویب کرد که برای تبدیل خودروهای عمومی و مسافربر شخصی بنزین سوز به سی ان جی سوز (کارخانهای و کارگاهی) اصل و فرغ تسهیلات مالی را که به مالکان خودروها با کارخانه پرداخت می شود، تضمین و باز پرداخت کند.

برنامه ریزی برای گازسوز شدن ۱،۴ میلیون خودرو

این مصوبه بیش از یک میلیون و ۴۰۰ هزار خودرو را دربر می گیرد و همه خودروهای مسافربر عمومی (تاکسی، وانت، ون) و مسافربر شخصی کشور شامل

انرژی است که مزیتی مهم برای بهره‌گیری از سی ان جی در ناوگان حمل و نقل به شمار می‌رود. در همین رابطه، تقاضا نامه تامین مالی میان سه مجموعه وزارت نفت، بانک عامل و گروه صنعتی ایران خودرو و با هدف اجرایی شدن مصوبه شورای اقتصاد مبنی بر حمایت از تولید و تبدیل کارخانهای و انرژی یک میلیون ۴۴۴ دستگاه خودروی عمومی امضا شد.

امروز از آن مراسم نزدیک به دو سال گذشته و در جهت نزدیک شدن به هدف تعیین شده مبنی بر گازسوز کردن بیش از یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو نیز قدم‌هایی برداشته شده است اما به نظر می‌آید استقبال آن‌گونه نیست که باید باشد. قرار بر این بوده است که بنا بر مصوبه شورای اقتصاد، گازسوز کردن خودروهای عمومی تا سقف یک میلیون و ۴۴۴ هزار دستگاه تا پایان سال ۱۴۰۱ انجام شود. بنا بر آخرین آمارها، تاکنون ۱۵۶ هزار و ۲۸۹ دستگاه خودرو در بخش حمل و نقل عمومی با فعالیت ۳۰۵ گازسوز گام تبدیل مجاز در قالب ۶ پیمانکار، گازسوز شده‌اند و ۹ هزار ۱۴۸ دستگاه خودرو نیز در نوبت تبدیل قرار دارند.

طرح گازسوز کردن رایگان خودروها هم‌اکنون در استان‌های مختلف کشور اجرا می‌شود و مناطق سی‌وهفت‌گانه شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نیز تلاش می‌کنند که این مهم به نحوی مطلوب انجام شود اما به نظر می‌آید با توجه به عدد اعلام شده (یک میلیون و ۴۴۴ هزار دستگاه) این مهم نیازمند شتاب‌دهی باشد.

انتظار از اجرای این طرح است که مصرف بنزین سست و سوی کاهش پیدا کند اما در این میان یک نکته وجود دارد و آن توجه به فاصله قیمتی است که میان این دو نوع سوخت خودتمایی می‌کند. به نظرمی آید این فاصله قیمتی باید به گونه‌ای باشد که تمایل برای گازسوز کردن خودروها را افزایش دهد تا سی ان جی به جایگزینی مناسب برای بنزین بدل شود. البته موارد دیگری نیز وجود دارند که می‌توانند اشتیاق به استفاده از سی ان جی در نتیجه شتاب‌دهی به طرح گازسوز کردن رایگان را افزایش دهند.

کرونا و تغییر محاسبات زمان بندی اجرای طرح

البته نباید از تأثیر کرونا و شیوع این ویروس منحوس بر طرح گازسوز کردن خودروها غافل شد. نزدیک به دو سال است که این ویروس مریح در کشور جولان داده و شمار زیادی از هموطنان را راهی دیار باقی کرده؛ بنابراین، طبیعی است که در چنین وضعی اعمال محدودیت‌های ایجاد شده به واسطه کرونا، استقلال از طرح گازسوز شدن خودروهای عمومی تحت تأثیر قرار گیرد و انتظار مود نظر پر آورده نشود. اگرچه تاریخ سررسید برای تکمیل طرح گازسوز کردن خودروها ۱۴۰۱ تعیین شده است اما به نظر می‌آید قرار گرفتن در شرایط کرونایی این مجوز و امکان را بدهد که زمان اجرای این طرح با تقریباً دو سال تعطیلی پایایی به واسطه کرونا و شرایط تحمیلی آن، قابل تعدد باشد.



تعیین ۲۵ درصدی

سهم سی ان جی در سید مصرف انرژی کشور موجب شد که برای رسیدن به سقف پیش‌بینی شده به راهکارهایی همچون گازسوز کردن خودروهای مسافربر عمومی و گازسوز کردن مسافربرهای شخصی در این مسیر گام برداشته شود