

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# «پیامدهای ناترازی» از فشار بودجه‌ای تا تهدید امنیت انرژی

**سید گروه انرژی – مرتضی فاخری** – بنزین به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین فرآورده‌های نفتی، نقش‌ی بنیادین در ساختار اقتصادی و اجتماعی ایران ایفا می‌کند. وابستگی گسترده خانوارها، صنایع سبک، حمل‌ونقل عمومی و خصوصی به این سوخت، آن را به کالایی استراتژیک بدل کرده است که نه‌تنها در معیشت روزمره شهروندان بلکه در تنظیم سیاست‌های کلان انرژی و بودجه‌ای کشور نیز تأثیرگذار است. قیمت‌گذاری یارانه‌ای بنزین طی دهه‌های گذشته، با هدف حمایت از اقشار کم‌درآمد و کنترل تورم، به یکی از محورهای اصلی سیاست‌های رفاهی دولت تبدیل شده است؛ با این حال، این سیاست در عمل منجر به افزایش مصرف، کاهش بهره‌وری، و تشویق به قاچاق سوخت شده است. در چنین شرایطی، هرگونه اختلال در عرضه یا تغییر در سیاست‌های قیمت‌گذاری، می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای بر رضایت عمومی، ثبات اجتماعی و عملکرد اقتصادی کشور داشته باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی فاخری (پژوهشگر ارشد علوم راهبردی) در نوشتاری به مقوله ناترازی بنزین و هشدار به صدا در آمدن زنگ خطر برای اقتصاد ایران پرداخته است که در ادامه با هم می‌خوانیم: در این چارچوب، ناترازی بنزین؛ یعنی شکاف میان تولید داخلی و مصرف واقعی، به یکی از چالش‌های حیاتی در مدیریت منابع انرژی ایران بدل شده است. رشد فزاینده مصرف، به‌ویژه در مناطق مرزی و کلان‌شهرها، در کنار محدودیت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه پالایشگاه‌ها و فناوری‌های نوین، موجب شده است که کشور در آستانه وابستگی مجدد به واردات بنزین قرار گیرد؛ امری که در شرایط تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های ارزی، تهدیدی جدی برای امنیت انرژی محسوب می‌شود. ناترازی بنزین نه‌تنها فشار مضاعفی بر بودجه عمومی وارد می‌کند، بلکه با تضعیف توان سیاست‌گذاری مستقل در حوزه انرژی، می‌تواند به بحران‌های اجتماعی و سیاسی دامن بزند. از این‌رو، تحلیل علمی و سیاست‌گذاری دقیق برای مهار این ناترازی، ضرورتی فوری و چندبعدی دارد.

#### تشریح بحران ناترازی بنزین

بحران ناترازی بنزین در ایران طی سال‌های اخیر به یکی از مسائل راهبردی در حوزه انرژی بدل شده است. بر اساس آمار رسمی، ظرفیت تولید روزانه بنزین کشور در حدود ۱۱۰ تا ۱۱۵ میلیون لیتر برآورد می‌شود، در حالی که مصرف داخلی در برخی ماه‌های سال، به‌ویژه در تابستان و ایام تعطیل، از مرز ۱۳۰ میلیون لیتر در روز نیز عبور کرده است. این شکاف میان تولید و مصرف، دولت را ناگزیر به واردات بنزین در مقاطع خاص کرده است؛ اقدامی که با توجه به تحریم‌های بین‌المللی، محدودیت‌های ارزی و هزینه‌های بالای واردات، تبعات اقتصادی و سیاسی قابل‌توجهی به همراه دارد. در حالی‌که در سال‌های گذشته با بهره‌برداری از پالایشگاه ستاره خلیج فارس، ایران به خودکفایی نسبی در تولید بنزین دست یافته بود، روند فزاینده مصرف بار دیگر این تعادل را برهم زده و کشور را در معرض ناترازی ساختاری قرار داده است.

افزایش مصرف بنزین در ایران را نمی‌توان صرفاً به رشد جمعیت یا توسعه اقتصادی نسبت داد؛ بلکه مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و رفتاری در این روند دخیل‌اند. رشد بی‌رویه تعداد خودروهای شخصی، به‌ویژه در کلان‌شهرها، در کنار ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، موجب شده است که استفاده از خودروهای تک‌سرنشین به یک الگوی غالب تبدیل شود. از سوی دیگر، قیمت پایین و یارانه‌ای بنزین در ایران، که در مقایسه با کشورهای همسایه بسیار ارزان‌تر است، انگیزه‌ای قوی برای قاچاق سوخت به خارج از کشور فراهم کرده است؛ پدیده‌ای که نه‌تنها مصرف داخلی را به‌طور مصنوعی افزایش می‌دهد، بلکه منابع ملی را نیز به‌طور غیرمولد هدر می‌دهد. همچنین، الگوهای رفتاری مصرف‌کنندگان از جمله عدم توجه به صرفه‌جویی، استفاده روزانه از خودرو برای امور غیرضروری و نبود فرهنگ مصرف مسئولانه، در تشدید این بحران نقش مهمی ایفا می‌کنند.

در کنار عوامل مصرفی، محدودیت‌های فنی و ساختاری در بخش تولید نیز به ناترازی دامن زده‌اند. بسیاری از پالایشگاه‌های کشور با فناوری‌های قدیمی فعالیت می‌کنند و توان ارتقاء کیفیت و کمیت تولید بنزین مطابق با استانداردهای روز را ندارند. سرمایه‌گذاری ناکافی در نوسازی تجهیزات پالایشگاهی، نبود سیاست‌های پایدار در جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی، و چالش‌های زیست‌محیطی مرتبط با توسعه ظرفیت پالایش، موجب شده است که تولید بنزین در ایران با فشارهای فزاینده مواجه باشد. همچنین، تمرکز بیش از حد بر تولید بنزین به‌جای تنوع‌بخشی به سبد سوخت؛ نظیر گاز طبیعی فشرده (CNG) یا انرژی‌های تجدیدپذیر، نشان‌دهنده ضعف در برنامه‌ریزی بلندمدت انرژی کشور است. این مجموعه عوامل، بحران ناترازی بنزین را به مسئله‌ای چندبعدی و پیچیده بدل کرده که نیازمند اصلاحات ساختاری، فرهنگی و فناورانه است.



#### پیامدهای ناترازی: از فشار بودجه‌ای تا تهدید امنیت انرژی

ناترازی بنزین در ایران، به‌ویژه در شرایطی که مصرف داخلی از ظرفیت تولید فراتر رفته است، فشار قابل‌توجهی بر بودجه عمومی وارد می‌کند. دولت ناگزیر برای تأمین کسری بر عرصه به واردات بنزین یا افزایش یارانه‌های پنهان و آشکار روی آورد؛ اقدامی که در ساختار بودجه‌ای کشور با کسری مزمن، موجب تشدید ناپایداری مالی می‌شود. یارانه بنزین، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین اقلام یارانه‌ای نه‌تنها منابع قابل‌توجهی را از سایر بخش‌های توسعه‌ای نظیر آموزش، سلامت و زیرساخت منحرف می‌کند، بلکه با توزیع غیرهدفمند، موجب بی‌عدالتی در بهره‌مندی از منابع عمومی نیز می‌شود. در این شرایط، هر لیتр بنزین مصرف‌شده بیش از آن‌که ارزش اقتصادی داشته باشد، بار مالی و اجتماعی بر دوش دولت و نسل‌های آینده تحمیل می‌کند. وابستگی به واردات بنزین در شرایط تحریم‌های بین‌المللی، ریسک‌های امنیتی و راهبردی قابل‌توجهی برای ایران به همراه دارد. تأمین بنزین از منابع خارجی، به‌ویژه در شرایط محدودیت‌های بانکی، بیمه‌ای و حمل‌ونقل، کشور را در معرض اختلالات ناگهانی در عرضه قرار می‌دهد. این وابستگی، قدرت مانور دولت در سیاست‌گذاری انرژی را کاهش داده و آن را در برابر فشارهای سیاسی و اقتصادی آسیب‌پذیر می‌سازد. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که هرگونه اختلال در واردات بنزین می‌تواند به صف‌های طولانی، نارضایتی عمومی و حتی بحران‌های اجتماعی منجر شود؛ از این‌رو، ناترازی بنزین نه‌تنها یک مسئله اقتصادی، بلکه یک تهدید بالقوه برای امنیت ملی محسوب می‌شود.

از منظر زیست‌محیطی و اجتماعی، ناترازی بنزین با تشویق به مصرف بی‌رویه و تضعیف انگیزه‌های صرفه‌جویی، موجب افزایش آلودگی هوا، ترافیک شهری و فرسایش منابع طبیعی می‌شود. مصرف بالای بنزین در خودروهای شخصی، به‌ویژه در کلان‌شهرها، سهم قابل‌توجهی در تولید گازهای گلخانه‌ای و ذرات معلق دارد که سلامت عمومی را تهدید می‌کند. از سوی دیگر، قاچاق سوخت به کشورهای همسایه، نه‌تنها منابع ملی را هدر می‌دهد، بلکه موجب شکل‌گیری شبکه‌های غیررسمی و فساد اقتصادی در مناطق مرزی می‌شود. این تبعات، در کنار نارضایتی اجتماعی ناشی از ناپرابری در بهره‌مندی از یارانه‌ها، نشان می‌دهد که بحران ناترازی بنزین فراتر از یک مسئله فنی، به چالشی چندبعدی با پیامدهای گسترده بدل شده است.

#### بررسی راه‌حل‌های پیشنهادی

برون‌رفت از بحران ناترازی بنزین در ایران مستلزم مجموعه‌ای از اصلاحات ساختاری و سیاست‌گذاری‌های چندلایه است که نخستین گام آن، بازنگری در نظام قیمت‌گذاری و هدفمندسازی یارانه‌هاست. قیمت پایین بنزین در ایران، که به‌واسطه یارانه‌های سنگین دولتی تثبیت شده، نه‌تنها موجب افزایش مصرف و کاهش بهره‌وری شده، بلکه انگیزه‌های اقتصادی برای قاچاق سوخت به کشورهای همسایه را نیز تقویت کرده است. اصلاح تدریجی قیمت‌ها، همراه با طراحی مکانیزم‌های جبرانی برای اقشار آسیب‌پذیر؛ نظیر پرداخت نقدی هدفمند یا تخصیص سهمیه‌های هوشمند، می‌تواند ضمن کاهش مصرف غیرضروری، عدالت اجتماعی را حفظ کرده و منابع عمومی را به سمت بخش‌های مولد هدایت کند. تجربه کشورهای موفق در اصلاح یارانه‌های انرژی نشان می‌دهد که شفافیت، افق عمومی و زمان‌بندی مناسب، عناصر کلیدی در موفقیت این فرآیند هستند.

در کنار اصلاحات قیمتی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و اعمال سیاست‌های کاهش مصرف، نقش مهمی در مدیریت تقاضای بنزین ایفا می‌کند. سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی، اتوبوس‌های برقی، و خطوط مترو، به‌ویژه در کلان‌شهرها، می‌تواند وابستگی به خودروهای شخصی را کاهش داده و الگوی مصرف سوخت را بهینه سازد. همچنین، سیاست‌هایی نظیر محدودیت تردد خودروهای تک‌سرنشین، تشویق به استفاده از دوچرخه و پیاده‌روی، و آموزش عمومی در زمینه صرفه‌جویی انرژی، می‌توانند رفتار مصرف‌کنندگان را به سمت پایداری سوق دهند. این اقدامات، علاوه بر کاهش مصرف بنزین، آثار مثبتی بر کاهش آلودگی هوا، ارتقاء سلامت عمومی و بهبود کیفیت زندگی شهری خواهند داشت.

در حوزه عرضه، ارتقاء بهره‌وری پالایشگاه‌ها و تنوع‌بخشی به سبد سوخت، از الزامات بلندمدت مدیریت ناترازی است. بسیاری



از پالایشگاه‌های کشور نیازمند نوسازی تجهیزات، به‌کارگیری فناوری‌های پیشرفته و بهبود فرآیندهای تولید هستند تا بتوانند با مصرف کمتر انرژی، بنزین با کیفیت بالاتر تولید کنند. همچنین، توسعه استفاده از سوخت‌های جایگزین نظیر گاز طبیعی فشرده (CNG)، انرژی‌های تجدیدپذیر، و خودروهای هیبریدی و برقی، می‌تواند فشار بر تقاضای بنزین را کاهش دهد. در این میان، کنترل قاچاق سوخت از طریق نصب سامانه‌های هوشمند ردیابی، پایش مرزی، و شفاف‌سازی زنجیره توزیع، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بهره‌گیری از فناوری‌های دیجیتال، داده‌کاوی و همکاری بین‌نهادی، می‌تواند شبکه‌های غیررسمی قاچاق را تضعیف کرده و منابع ملی را از هدررفت نجات دهد. این مجموعه اقدامات، در صورت اجرا با رویکرد جامع و مشارکت‌محور، می‌تواند مسیر پایداری انرژی در ایران را هموار سازد.

#### تجربه کشورهای دیگر در مدیریت ناترازی سوخت

مطالعه تطبیقی تجربه کشورهای مشابه با ایران در زمینه مصرف سوخت و سیاست‌های یارانه‌ای نشان می‌دهد که ناترازی انرژی، به‌ویژه در حوزه بنزین، یک چالش مشترک در بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه است. کشورهایی نظیر اندونزی، مصر، و هند نیز طی دهه‌های گذشته با مصرف فزاینده سوخت، فشار بودجه‌ای ناشی از یارانه‌ها، و قاچاق انرژی مواجه بوده‌اند. در واکنش به این بحران، اغلب این کشورها به اصلاح تدریجی قیمت سوخت، هدفمندسازی یارانه‌ها، و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی روی آورده‌اند. برای نمونه، اندونزی در سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۶ با حذف تدریجی یارانه بنزین و جایگزینی آن با پرداخت‌های نقدی هدفمند، توانست مصرف سوخت را کنترل کرده و منابع مالی را به بخش‌های توسعه‌ای منتقل کند؛ اقدامی که با حمایت رسانه‌ها و شفاف‌سازی عمومی همراه بود.

در هند، سیاست‌های چندلایه برای کاهش وابستگی به بنزین شامل توسعه خودروهای برقی، سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی، و تشویق به استفاده از سوخت‌های جایگزین نظیر CNG و اتانول بوده است. دولت هند همچنین با ایجاد سامانه‌های هوشمند پایش مصرف و تخصیص سهمیه‌های دیجیتال، توانسته است رفتار مصرف‌کنندگان را به سمت بهره‌وری سوق دهد. مصر نیز با اصلاحات قیمتی و توسعه حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه مترو و اتوبوس‌های شهری، توانسته است بخشی از فشار مصرف سوخت را کاهش دهد. این کشورها نشان داده‌اند که موفقیت در مدیریت ناترازی سوخت، نیازمند ترکیبی از اراده سیاسی، مشارکت اجتماعی، و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین است.

درس‌های کلیدی از این تجارب عبارت‌اند از: اول، اصلاح قیمت سوخت باید به‌صورت تدریجی و همراه با سیاست‌های جبرانی برای اقشار آسیب‌پذیر انجام شود تا از شوک اجتماعی جلوگیری گردد. دوم، توسعه حمل‌ونقل عمومی و تنوع‌بخشی به سبد سوخت، نه‌تنها مصرف را کاهش می‌دهد بلکه آثار زیست‌محیطی مثبتی نیز به همراه دارد. سوم، استفاده از فناوری‌های دیجیتال برای پایش مصرف، تخصیص هوشمند یارانه، و کنترل قاچاق، نقش مهمی در افزایش شفافیت و کارآمدی دارد. این تجارب نشان می‌دهند که ناترازی سوخت، اگرچه چالشی پیچیده است، اما با سیاست‌گذاری علمی، مشارکت‌محور و مبتنی بر داده، قابل مدیریت و اصلاح است.

#### ملاحظات اجتماعی، سیاسی و اخلاقی در اصلاحات

اصلاح قیمت بنزین در ایران، به‌رغم ضرورت اقتصادی و زیست‌محیطی آن، با چالش‌های جدی در سطح پذیرش عمومی مواجه است. تجربه‌های پیشین، از جمله اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها یا افزایش ناگهانی قیمت سوخت در سال‌های گذشته، نشان داده‌اند که هرگونه تغییر در قیمت‌گذاری بدون افق اجتماعی و آماده‌سازی افکار عمومی، می‌تواند به نارضایتی گسترده، اعتراض‌های اجتماعی و تضعیف اعتماد به نهادهای حاکمیتی منجر شود. در جامعه‌ای که بنزین نه‌تنها کالایی مصرفی بلکه نماد عدالت توزیعی تلقی می‌شود، اصلاحات قیمتی باید با حساسیت بالا و درک عمیق از روان‌شناسی جمعی و ساختارهای معیشتی انجام گیرد. بی‌توجهی به این ملاحظات، اصلاحات اقتصادی را به بحران‌های اجتماعی بدل می‌سازد.

در این مسیر، شفافیت در تصمیم‌گیری، عدالت در تخصیص منابع، و جلب اعتماد عمومی، سه رکن اساسی موفقیت اصلاحات هستند. مردم باید بدانند که افزایش قیمت بنزین با هدف تأمین منافع عمومی، کاهش فساد، و بهبود خدمات عمومی انجام می‌شود، نه صرفاً برای جبران کسری بودجه یا فشارهای مالی دولت. طراحی مکانیزم‌های جبرانی هدفمند، نظیر پرداخت نقدی به دهک‌های پایین، توسعه حمل‌ونقل عمومی، و تضمین عدم افزایش تورم در کالاهای اساسی، می‌تواند اعتماد عمومی را تقویت کند. همچنین، مشارکت دادن جامعه مدنی، اتحادیه‌ها، و نهادهای صنفی در فرآیند تصمیم‌سازی، به‌ویژه در مراحل تدوین و اجرای سیاست، نقش مهمی در کاهش مقاومت اجتماعی ایفا می‌کند.

نقش رسانه‌ها و نتیکان‌فکری در افق اجتماعی و تبیین ضرورت اصلاحات، حیاتی و غیرقابل‌جایگزین است. رسانه‌های حرفه‌ای، با ارائه تحلیل‌های علمی، روایت‌های انسانی، و پاسخ به شبهات عمومی، می‌توانند فضای گفت‌وگوی ملی را شکل دهند و از قطعی‌شدن جامعه جلوگیری کنند. نتیکان دانشگاهی، اقتصادی و فرهنگی نیز با تولید محتوا، مشارکت در مناظره‌ها، و ارائه راه‌حل‌های عملی، می‌توانند پلی میان سیاست‌گذاران و مردم باشند. در نهایت، موفقیت اصلاح قیمت بنزین نه‌تنها به کیفیت سیاست‌گذاری، بلکه به توانایی نظام حکمرانی در ایجاد گفت‌وگوی اجتماعی، احترام به کرامت شهروندان، و پایدنی به اصول اخلاقی بستگی دارد.

#### جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

بحران ناترازی بنزین در ایران، با ریشه‌های ساختاری در حوزه تولید، مصرف و سیاست‌گذاری، نیازمند مداخله‌ای چندسطحی و زمان‌بندی‌شده است. در کوتاه‌مدت، تمرکز باید بر کنترل مصرف از طریق اصلاح تدریجی قیمت‌ها، هدفمندسازی یارانه‌ها، و جلوگیری از قاچاق سوخت باشد. اجرای سهمیه‌بندی هوشمند، پرداخت‌های جبرانی به دهک‌های پایین، و تقویت نظارت مرزی می‌تواند به کاهش فشار فوری بر عرضه کمک کند. همچنین، ارتقاء شفافیت در زنجیره توزیع سوخت و استفاده از فناوری‌های دیجیتال برای پایش مصرف، ابزارهای مؤثری در مدیریت تقاضا هستند. این اقدامات باید با افق اجتماعی، اطلاع‌رسانی دقیق و مشارکت نهادهای مدنی همراه شوند تا از بروز تنش‌های اجتماعی جلوگیری گردد.

در بلندمدت، سیاست‌گذاری پایدار در حوزه سوخت مستلزم بازطراحی سبد انرژی کشور، نوسازی پالایشگاه‌ها، و توسعه حمل‌ونقل عمومی است. سرمایه‌گذاری در خودروهای برقی، گازسوز و هیبریدی، همراه با زیرساخت‌های شارژ و سوخت‌رسانی، می‌تواند وابستگی به بنزین را کاهش دهد. همچنین، اصلاحات نهادی در ساختار تصمیم‌گیری انرژی از جمله تقویت هماهنگی میان وزارت نفت، سازمان محیط زیست و نهادهای برنامه‌ریزی، ضروری است تا سیاست‌ها از انسجام، پایداری و قابلیت اجرا برخوردار باشند. در این مسیر، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، انتقال فناوری، و بهره‌گیری از تجربه کشورهای موفق، باید در دستور کار قرار گیرد. چارچوب پیشنهادی برای سیاست‌گذاری پایدار در حوزه سوخت، مبتنی بر سه اصل کلیدی است: عدالت اجتماعی، کارآمدی اقتصادی، و پایداری زیست‌محیطی. این چارچوب باید شامل نظام قیمت‌گذاری پویا، مکانیزم‌های جبرانی هدفمند، تنوع‌بخشی به منابع انرژی، و مشارکت فعال ذی‌نفعان باشد. همچنین، ارزیابی مستمر آثار سیاست‌ها، انعطاف‌پذیری در مواجهه با تحولات بین‌المللی، و تقویت ظرفیت نهادی برای اجرای اصلاحات، از الزامات موفقیت این چارچوب است. تنها با چنین رویکردی می‌توان بحران ناترازی بنزین را به فرصتی برای تحول در حکمرانی انرژی و ارتقاء تاب‌آوری اقتصادی کشور تبدیل کرد. جدول آماری وضعیت بنزین در ایران (۱۳۹۸–۱۴۰۴)

ناترازی (میلیون لیتر /روز)	یارانه سالانه (هزار میلیارد تومان)	واردات روزانه (میلیون لیتر)	مصرف روزانه (میلیون لیتر)	تولید روزانه (میلیون لیتر)	سال
+۱۰ (مازاد تولید)	۸۰	۰	۹۵	۱۰۵	۱۳۹۸
+۱۰	۹۵	۰	۹۸	۱۰۸	۱۳۹۹
+۵	۱۱۰	۰	۱۰۵	۱۱۰	۱۴۰۰
– (ناترازی منفی)	۱۳۵	۵	۱۲۰	۱۱۲	۱۴۰۱
–۱۳	۱۵۵	۱۰	۱۲۸	۱۱۵	۱۴۰۲
–۱۷	۱۷۵	۱۵	۱۳۲	۱۱۵	۱۴۰۳
–۲۰	۱۹۰	۲۰	۱۳۵	۱۱۵	۱۴۰۴ (پیش‌بینی)

منابع: داده‌ها ترکیبی از گزارش‌های رسمی وزارت نفت، مرکز پژوهش‌های مجلس، و تحلیل‌های رسانه‌ای هستند.



دوشنبه-۵ آبان ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۳۳۴

# آب و انرژی ۵ انرژی

رشد ذخایر نیروگاهی با افزایش ۷ میلیون لیتری نفت‌گاز



مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران اعلام کرد: اقدام‌های همزمان افزایش تولید و مدیریت مصرف سبب افزایش ۷ میلیون لیتری نفت‌گاز و در نتیجه رشد سطح ذخایر نفت‌گاز نیروگاهی شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدصادق عظیمی‌فر درباره اقدام‌های انجام‌شده برای افزایش سطح ذخیره‌سازی نفت‌گاز نیروگاهی همزمان با پیک مصرف گاز، اظهار کرد: نخست، افزایش تولید که با افزایش خوراک و بهره‌برداری از واحدهای جدید و طرح‌های کیفی‌سازی در پالایشگاه‌ها، به‌طور میانگین روزانه ۴ میلیون لیتر به میزان تولید نفت‌گاز در پالایشگاه‌ها افزوده شده است.

وی دومین اقدام را مقابله با قاچاق و مدیریت مصرف در بخش‌های غیرنیروگاهی دانست و تصریح کرد: از ابتدای امسال حدود ۳ میلیون لیتر در روز نسبت به پارسال کاهش مصرف نفت‌گاز محقق شد.

معاون وزیر نفت گفت: در مجموع، این افزایش ۷ میلیون لیتری نفت‌گاز مسازد، زمینه را برای ارتقای قابل توجه سطح ذخیره‌سازی نفت‌گاز فراهم کرد.

ارزش گاز پارس جنوبی از ۵۲۰میلیارد دلار گذشت



مجری‌هاب‌های ۲ و ۵ طرح فشارافزایی، ارزش اقتصادی گاز غنی برداشت‌شده از میدان پارس جنوبی را تا پایان سال گذشته، بیش از ۵۲۰میلیارد دلار اعلام کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدمهدی توسلی‌پور، مجری‌هاب‌های ۲ و ۵ طرح فشارافزایی در نشست تخصصی رویکردهای بهبود عملکرد در اجرای طرح فشارافزایی میدان گازی پارس جنوبی و سنجش که در دومین نشست دبیران شوراهای راهبری تحول اداری دستگاه‌های اجرایی کشور برگزار شد، به ارائه تصویری از وضعیت فعلی این میدان و اقدام‌های لازم برای اجرای طرح فشارافزایی در آن پرداخت و گفت: اکنون حدود ۷۰ درصد گاز تولیدی کشور از میدان پارس جنوبی تأمین می‌شود و از محل میعانات گازی این میدان، حدود ۴۰ درصد بنزین تولیدی کشور نیز به‌دست می‌آید.

وی مقدار برداشت روزانه گاز از میدان مشترک پارس جنوبی را بیش از قطر عنوان کرد و با اشاره به اینکه بهره‌برداری از میدان مشترک پارس جنوبی از سال ۱۳۸۱ آغاز شده است، افزود: تا پایان سال گذشته، در مجموع ۲ هزار و ۸۲۰میلیارد مترمکعب گاز غنی از این میدان برداشت شده است که ارزش اقتصادی آن بیش از ۵۲۰میلیارد دلار بوده است، در حالی که کل هزینه توسعه میدان حدود ۸۴میلیارد دلار برآورد می‌شود.

مجری‌هاب‌های ۲ و ۵ طرح فشارافزایی با بیان اینکه این ارقام نشان می‌دهد میدان پارس جنوبی بزرگ‌ترین و سودآورترین دارایی انرژی کشور است، افزود: اکنون بیش از ۲۲ سال از آغاز توسعه میدان می‌گذرد و مانند همه میدان‌های نفت و گاز جهان، پارس جنوبی نیز در مرحله افت فشار طبیعی قرار گرفته است که این افت فشار، در صورت عدم مداخله سبب کاهش تدریجی تولید و ناترازی گازی کشور می‌شود.

توسلی‌پور حفظ تولید میدان، جلوگیری از مهاجرت گاز به سمت قطر، مدیریت تراز گازی کشور و تأمین بخش قابل‌توجهی از نیاز گازی کشور را از جمله اهداف راهبردی این طرح برشمرد و گفت: اجرای کامل طرح فشارافزایی به افزایش حدود ۲۰ درصدی ضریب بازیافت میدان پارس جنوبی منتج می‌شود، یعنی حدود ۸۴ تریلیون فوت مکعب گاز و ۲ میلیارد بشکه میعانات گازی بیش‌تری از این میدان قابل برداشت می‌شود.