

## بسمه تعالی

### یک تحلیل دانشجویی از وضعیت بنزین کشور

"پیش از آغاز مطالب، بیان می‌کنیم که؛ به طور کلی بنزینی بهتر است که عدد اکتان بالاتر و درصد بنزن کمتری داشته باشد. عدد اکتان نشان دهنده میزان مقاومت سوخت در برابر احتراق خودبه خودی یا همان سطح آرام‌سوزی در موتور خودرو است، پس هر چه عدد اکتان بالاتر باشد درجه آرام‌سوزی و قدرت موتور افزایش می‌یابد. بنزن آلاینده است و هر چه کمتر باشد بهتر است. استاندارد یورو ۴، حدود ۹۵ درصد اکتان و یک درصد بنزن دارد."

به طور متوسط در کشور روزانه ۷۰ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌شود که حدود ۶۰ میلیون لیتر آن را پالایشگاه‌ها تولید می‌کنند و باقی آن تا حدود سال ۸۶ از طریق واردات تامین می‌شد. پس از مطرح شدن بحث تحریم و اعمال آن، واردات به تدریج متوقف گردید. دولت وقت برای رفع مشکل کمبود بنزین از پتروشیمی کمک گرفت؛ به همین منظور تعدادی از مراکز پتروشیمی تولید یکی از محصولاتشان را که ماده‌ای واسط به نام ریفرمیت (نوعی اکتان افزا و بهبود دهنده کیفیت بنزین) بود را افزایش دادند و از حجم تولید سایر محصولات صادراتی کاستند تا ریفرمیت را به پالایشگاه‌ها برسانند و آن را با بنزین پالایشگاهی ترکیب کرده تا کیفیت آن بهبود یابد و قابل مصرف شود. (پیش از اعمال تحریم، بنزین وارداتی با بنزین کم کیفیت پالایشگاهی، به منظور قابل مصرف کردن آن؛ ترکیب و استفاده می‌شد. البته ناگفته نماند که پالایشگاه اراک که بنزین تهران از آن تهیه می‌شود، به مرور زمان و با ایجاد انواع واحدهای افزایش کیفیت، اکنون بنزین مطلوبی در حد استاندارد یورو ۴ تولید می‌کند؛ ولی متأسفانه سایر پالایشگاه‌های کشور هنوز به حد مطلوب نرسیده‌اند.)

عمده تولید ریفرمیت توسط پتروشیمی نوری در عسلویه صورت می‌گرفت و در همان جنوب کشور مصرف می‌شد. البته برخی بر این باورند که پیش از اعمال تحریم، ریفرمیت تولیدی پتروشیمی‌ها به کشورهای همسایه صادر می‌شد و با افزودن مواد بی کیفیت و تولید بنزین، دوباره تحت عنوان بنزین وارداتی توسط ایران خریداری می‌شد. در هر حال، این روند ادامه داشت تا اخیراً به نظر رسید نیازی به واردات نیست.

تا اوایل زمستان سال گذشته همین روال ادامه داشت و شرکت ملی پخش و پالایش فراورده‌های نفتی و حتی وزیر نفت، در مصاحبه دی ماه ۹۲ تولیدات پتروشیمی را بی‌ضرر اعلام کردند.

چند ماه بعد، حدوداً اوایل اسفند ماه، وزیر نفت تغییر موضع نسبتاً ناگهانی داشت، وی در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که با تفاهم سازمان محیط زیست و وزارت نفت، از تولید ریفرمیت پتروشیمی‌ها جلوگیری می‌شود و واردات در دستور کار قرار می‌گیرد. (این در حالی است که وقتی مجلس از مسئولین نفتی کشور پرسید؛ آیا برای واردات بنزین نیازی به بودجه دارید با پاسخ منفی مواجه شد. که جای بحث دارد.)

سازمان محیط زیست بنزین ریفرمیت ناشی از پتروشیمی را عامل اصلی آلودگی هوا معرفی کرده و به ادعای این سازمان، طبق آنالیز صورت گرفته در آلمان مقدار بنزن آن ۶ بدست آمده است. (البته دستگاه آنالیز مورد استفاده در آلمان GC است، که در همه پالایشگاه‌های کشور موجود است؛ همچنین به گفته شرکت پخش و پالایش نفتی هیچ اسنادی در مورد این آنالیز، از سوی محیط زیست در اختیار این شرکت قرار نگرفته است.)

برخی کارشناسان معتقدند؛ آنچه پیش از این در کشور مصرف می‌شد، همین ریفرمیت بود که با یک مبادله دوباره وارد کشور می‌شد؛ مهم‌تر اینکه همانطور که پیش از این اشاره شد این بنزین فقط سهم کمی از کل بنزین مصرفی کشور را تامین می‌کرد و اگر آلودگی تهران و کلان شهرها ناشی از بنزین است ( جای بحث دارد). کارشناسان معتقدند عوامل بسیاری در این آلودگی موثرند، مثلاً نیروگاه اصفهان مقدار زیادی نفت کوره می‌سوزاند که روزانه حدود ۲۵۰ تن گوگرد حاصل از آن، در فضای شهر پراکنده می‌گردد.

این امر با درخواست سند معتبر از سوی کارشناسان نفتی پیگیری شد؛ به همین منظور شرکت پخش و پالایش بیانیه‌ای را برای دفاع از ادعای سازمان محیط زیست منتشر کرده و مقدار آلاینده‌ی بنزین مصرفی کشور را چند برابر استاندارد جهانی خواند و بر لزوم توقف کار پتروشیمی تاکید کرد! اما در واقع بنزین مصرفی کشور همان بنزین پالایشگاهی است که همان اکتان افزای ریفرمیت پتروشیمی به آن اضافه شده و با توجه به اینکه در پتروشیمی واحد بنزن‌زدایی وجود دارد (بنزن جداگانه به عنوان حلال صنعتی کاربرد دارد) امکان اینکه اکثر بنزن آن ناشی از پالایشگاه باشد، بیشتر می‌شود و فرض آلاینده بودن تولیدات پتروشیمی ضعیف است. (حتی کارشناسان خواستار ارائه سند معتبر مبنی بر ادعای این مقدار بالای بنزن شدند و ادعا می‌کنند بنزن سوخت آنالیز شده در حدود ۲,۵ است.)

از سوی دیگر؛ صاحب‌نظران حوزه انرژی و بنزین، ادعای شرکت پالایش و پخش و سازمان محیط زیست مبنی بر اینکه کیفیت بنزین وارداتی یورو ۴ است را؛ رد کردند. در این زمینه انتقادهایی هم شنیده می‌شود، از جمله اینکه چرا کیفیت بنزین وارداتی با استاندارد تطبیق نمی‌خورد و بنزن آن حتی از پتروشیمی هم بیشتر است؟ آنها حتی مستندات ارایه دادند که در بحث واردات بنزین استانداردهایی مثل عدد اکتان تست نمی‌شود.

همچنین برخی علت ادعای چند برابر بودن آلاینده‌گی ریفرمیت پتروشیمی در برابر استاندارد را، تغییر استاندارد می‌دانند، یعنی استاندارد ارتقا یافته و درصد بنزن مجاز آن در شاخص جدید کمتر تعریف شده است.

به هر حال با توجه به فرمایش رهبری مبنی بر تاکید بر اقتصاد مقاومتی، آیا افزایش واردات تنها راهکار انتخابی دولت است؟

البته برنامه بلند مدت، باید بهبود کیفیت و ظرفیت تمام پالایشگاه‌های کشور در حد استاندارد یورو ۴ و حتی بهتر باشد که در این صورت دیگر نیازی به تولیدات پتروشیمی نیست و هر پالایشگاهی خود واحد تولید ریفرمیت خواهد داشت، مثل پالایشگاه کنونی اراک.

به امید اینکه فارغ از هر گونه بازی‌های سیاسی، ارتقای کمی و کیفی پالایشگاه‌ها که وظیفه اصلی‌شان تولید بنزین پاک است، هر چه سریع‌تر در اولویت مسئولین محترم قرار گیرد.

در این میان، یکی از مسائل که نقش آن نباید مغفول بماند؛ افزایش مصرف بنزین در کشور است. حتی با وجود اینکه در سالهای گذشته CNGها مقداری از مصرف بنزین را کاهش داده‌اند؛ مصرف، همه ساله روند صعودی داشته است. حتی گفته می‌شود نرخ رشد مصرف در کشور برابر کل مصرف برخی کشورهای آفریقایی است. در این راستا تصمیم‌هایی همچون دونرخه کردن بنزین هم گرفته شد، اما بدون شک یکی از مهم‌ترین عوامل کنترل قیمت حامل انرژی، صرفه جویی یکایک ما در این حوزه است.