



قیمت نفت در معاملات روز سه‌شنبه بازار جهانی، تحت تاثیر نگرانی‌ها از احتمال پایین آمدن عرضه نفت خاورمیانه در پی‌بوحه تجاوز نظامی آمریکا به ایران، روند کاهشی روز گذشته خود را معکوس کرد و اندکی افزایش یافت. به گزارش ایسنا، قیمت آتی نفت برنت برای تحویل در ماه آینده، با ۶۲ سنت یا ۰٫۷ درصد افزایش، به ۸۴٫۳۹ دلار و ۳۹ سنت در هر بشکه رسید. نفت برنت در معاملات روز قبل ۷ درصد کاهش یافته و به پایین‌ترین سطح سه‌هفته گذشته رسیده بود. قیمت نفت خام وست تگزاس اینترمدیت (WTI) آمریکا با ۶۱ سنت یا ۰٫۷ درصد افزایش به ۸۰٫۹۵ دلار رسید. شاخص نفت آمریکا روز گذشته بیش از ۵ درصد کاهش یافته و به پایین‌ترین سطح خود در تقریباً یک هفته نزول کرده بود. قیمت هاروژ دوشنبه پس از آن کاهش یافت که دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا روز یکشنبه مدعی شد حملات جدید به ایران از تا زمان مذاکرات جاری برای پایان دادن به جنگ و حل و فصل ادعاهای مربوط به کنترل تنگه کلدی هم‌زمان به تعویق می‌اندازد. این آبراه تولیدکنندگان نفت خلیج فارس را به بازارهای جهانی متصل می‌کند و پیش از آغاز حمله غیرقانونی آمریکا رژیم صهیونیستی به ایران در اواخر فوریه مسیر ترانزیت محصولات انرژی معادل حدود ۲۰ درصد از کل مصرف روزانه جهان بود. تحلیلگران شرکت مالی «آی‌ان‌جی» در یادداشتی نوشتند: «باتوجه به اینکه هنوز عدم قطعیت قابل توجهی وجود دارد، به نظر می‌رسد که مقیاس ریزش قیمت روز دوشنبه، بیش از حد بوده است.» تحلیلگران بانک بار کلیر گفتند: در هفته منتهی به ۳۱ ژوئیه، صادرات خالص نفت خام و فرآورده‌های نفتی از طریق تنگه هرمز به‌طور متوسط ۴٫۲ میلیون بشکه در روز بود، در حالی که این رقم در هفته قبل ۳٫۲ میلیون بشکه در روز بوده است. داده‌های کشتیرانی روز دوشنبه نشان داد که در دریای سرخ، شش ابرفتکش با پرچم عربستان سعودی اخیراً مسیر خود را در خلیج عدن به سمت داهانه و به سمت جنوب آفریقا در حرکت هستند، در حالی که نفتکش حامل نفت عربستان سعودی از تنگه باب‌المندب عبور کرده‌اند. بر اساس گزارش روترز، داده‌ها نشان می‌دهد که ترافیک در تنگه هرمز بین ایران و عمان نیز پس از گزارش وقوع حادثه برای کشتی‌ها، کاهش یافته است. در همین حال، داده‌های منتشر شده در روز دوشنبه نشان داد که صادرات نفت خام آمریکا در ژوئیه، با ۳۶۶ میلیون بشکه در روز کاهش یافته که پایین‌ترین سطح در هشت‌ماه گذشته است. سر نیز افزایش عرضه خاورمیانه پس از آتش‌بس موقت ژوئن، تقاضا برای نفت خام آمریکا کاهش داد.

رویداد

آغاز عرضه رایگان سی‌ان‌جی واعطای مخازن اقساطی

عضو هیات مدیره انجمن سی‌ان‌جی با اشاره به ظرفیت خالی ۷۵ درصدی سی‌ان‌جی گفت: طرح عرضه رایگان واعطای مخازن اقساطی برای جبران کسری ۵ میلیون لیتر نیز کلیلید خورده و امیدواریم با بازگشت ۸۰۰ هزار خودروی خارج‌شده از مدار، تقاضای روزانه به ۲۲ میلیون مترمکعب برسد. رضایت‌بردار در گفت‌وگو با ایلنا، درباره استفاده از سی‌ان‌جی برای جبران کسری بنزین اظهار داشت: در حال حاضر صنعت سی‌ان‌جی حدود ۴۰ میلیون لیتر در روز ظرفیت فعال جایگاهی دارد که از ۱۵ تا ۱۶ میلیون مترمکعب آن استفاده می‌شود. یعنی عملاً ۷۵ تا ۷۷ درصد ظرفیت خالی است. وی افزود: طبق آمار جدید، در حال حاضر مصرف سی‌ان‌جی روزانه در کشور، که از سال ۱۴۰۰ از رقم مصرف ۲۲ میلیون مترمکعب سی‌ان‌جی، امروز به ۱۶ میلیون مترمعب رسید. این بدان معناست که ۱۰ تا یک میلیون خودرو از ظرفیت سی‌ان‌جی استفاده نمی‌کنند. یعنی عملاً به خاطر پربانی بودن قیمت بنزین و بی‌مسئالی مثال رجکت شدن مخازن این خودروها از ظرفیت استفاده نمی‌کنند. عضو هیات مدیره انجمن سی‌ان‌جی گفت: باتوجه به کاهش تقاضا برای سی‌ان‌جی چند طرح در دستور کار قرار گرفته و از جمله واگذاری مخزن رایگان به خودروهای بازی، واگذاری مخزن اقساطی به کلیه خودروهای عمومی و شخصی که از هفته گذشته استارت‌زده‌ده‌مورد دیگر اینکه جایگاه‌ها زمان جنگ ۱۲ روزه به‌صورت خوداختیاری عرضه رایگان سی‌ان‌جی را در دستور کار قرار دادند.مرحله دوم هم‌زمان جنگ اسفند ماه که شرایط بنزین پیچیده شد طرح خوداختیاری عرضه رایگان انجام شد. وی ادامه داد: در مرحله اول و دوم بیش از ۵۰ هزار صد جایگاه‌ها در طرح عرضه رایگان سی‌ان‌جی مشارکت کردند. از ۱۰ روز گذشته مجدداً با همکاری تعدادی از جایگاه‌ها استارت رایگان کردن سی‌ان‌جی را زیدیم. در حال حاضر حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰۰ جایگاه به همین پوشش اضافه‌شدند و پیش‌بینی این است که با همکاری بخش دولتی این عدد به بیش از ۱۰۰۰ جایگاه برسد. نیکزاد خاطرنشان کرد: ما از دولت درخواستیم در جهت اجاره به جایگاه‌ها و شرکت‌های میم‌کناری کمک کند که بتوانند به‌طرح اضافه‌شوند و بخشی از فروش نقدی را که باید از مردم دریافت کنند دولت متقبل شود. البته وزارت کشور با استناد رای‌های پوینش‌نگاری کرده که این کار انجام شود، بنابراین رای این پوینش‌نگاری‌ها را رد کرد. که تقاضای سی‌ان‌جی بهبود یابد. وی تصریح کرد: پیش‌بینی اولیه این است که با تصمیمات جدید درمورد بنزین و تمهیداتی که در حوزه سی‌ان‌جی اندیشیده شد حداقل تا ۵ تا ۶ میلیون مترمکعبی که از سال ۱۴۰۱ از تقاضای سی‌ان‌جی کم شده به سرعت برگردد. عضو هیات مدیره انجمن سی‌ان‌جی خاطر نشان کرد: حدود ۶۰۰ تا ۸۰۰ هزار خودرو به دلیل کمبود پایین بنزین از مدار مصرف سوخت سی‌ان‌جی خارج شده‌اند، یعنی ظرفیت در نااملا استفاده نمی‌کنند. اگر این تعداد خودرو به‌صفت تقاضا برای سی‌ان‌جی برگردد حداقل به رقم مصرف ۲۲ تا ۲۵ میلیون مترمکعب در روز می‌رسیم که سهم بزرگی در جبران کسری بنزین است. وی تأکید کرد: اگر حداقل ۶ میلیون متر سسی‌ان‌جی را به سبد سوخت بازگردانیم در واقع ۶ میلیون لیتر کسری بنزین جبران می‌شود و این دست‌یافتنی است.

نفت و انرژی

«تعادل» گزارش می‌دهد

تب ۱۵۰ دلاری در بازار

گلناز بر تو می‌هر!

در بازار جهانی نفت، معمولاً اعداد روی مانیتورها و معاملات کاغذی آتی هستند که جهت حرکت قیمت‌ها را تعیین می‌کنند. اما هر از چندگاهی، قوانین سرسخت فیزیکی و جغرافیاسر بلندی می‌کنند و به معامله‌گران یادآور می‌شوند که نفت در نهایت یک کالای فیزیکی است که باید درون لوله‌ها جریان یابد و در مخازن ذخیره شود. گزارش‌های اخیر از وضعیت ذخایر نفت ایالات متحده و به ویژه قطب استراتژیک «کاشینگ» در اوکلاهاما، رنگ خطری جدی را برای کل زنجیره تأمین انرژی جهان به صدا درآورده است. کاهش موجودی این مرکز به زیر آستانه بحرانی ۱۸۶ میلیون بشکه، نه فقط یک نوسان فصلی، بلکه نشانه‌ای از یک بن‌بست ساختاری است که می‌تواند محرک جهش تاریخی قیمت نفت به مرز ۱۵۰ دلار در هر بشکه باشد. در این گزارش، ابعاد هیدرولیکی، ژئوپلیتیکی و اقتصادی این بحران را کالبدشکافی می‌کنیم.

هفتگی اداره اطلاعات انرژی آمریکا نیست؛ اینجا شاهراه حیاتی و تقاطع خطوط لوله‌ای است که نفت تگزاس و سایر نقاط را به پایلایگاه‌های عظیم خلیج می‌کریک و سراسر ایالات متحده متصل می‌کند. این مرکز همچنین نقطه تحویل فیزیکی قراردادهای آتی نفت وست تگزاس اینترمدیت است. سقوط ذخایر این مرکز به زیر مرز ۲۰ میلیون بشکه، سیستم را وارد فاز «تنش عملیاتی» کرده است. از نظر فنی، مخازن ذخیره‌سازی نفت نمی‌توانند کاملاً خالی شوند. وقتی حجم نفت درون یک مخزن سقف مشخصی را رد کرده و به کف نزدیک می‌شود، پدیده‌ای به نام «لج» تعینش‌پسند» و رسوبات سنگین رخ می‌نماید. فراتر از آن، برای پمپاژ و انتقال نفت از طریق خطوط لوله متصل به این مخازن، نیاز به یک فشار هیدرولیکی حداقلی است که توسط حجم آب‌گرفته‌نفت در بالای مخزن تأمین می‌شود. سقوط به رقم ۱۸۶ میلیون بشکه یعنی مخازن در حال از دست دادن فشار لازم برای رانش فیزیکی نفت در لوله‌ها هستند. در چنین شرایطی، حتی اگر روی کاغذ نفت وجود داشته باشد، در عمل جاری نخواهد شد. این ذخایر نفت یکمی، اولین دمیونوی بحران عرضه در بازار واقعی است.

فشار لازم برای رانش فیزیکی نفت در لوله‌ها هستند. در حال حاضر، پوشش تقاضا توسط ذخایر تجاری جهان به حدود ۵۷ هفته عرضه رسیده است. این در حالی است که استانه عملیاتی در مقیاس جهانی، ۵۵ هفته به‌رآورد می‌شود. فاصله دو هفته‌ای با خطر مرز جهانی بدین معناست که پژوهشگران در مطالعه‌ای تازه، به سراغ یکی از چالش‌های کمتر دیده‌شده تولید برق رفته‌اند؛ چالشی که به وابستگی نیروگاه‌های حرارتی به آب مربوط می‌شود و در مناطق کم‌آب اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. به گزارش ایسنا، نیروگاه‌های حرارتی از مهم‌ترین تأمین‌کنندگان برق هستند، اما در کنار این نقش حیاتی، به آب فراوانی هم به‌ویژه برای خنک‌سازی نیاز دارند. همین وابستگی باعث شده است که این نیروگاه‌ها در بسیاری از کشورهای، از جمله ایران، به یک ریشخند عریان می‌دهد که کل ذخایر استراتژیک و تجاری سیستم به‌شدت آب رفته است. در حال حاضر، پوشش تقاضا توسط ذخایر تجاری جهان به حدود ۵۷ هفته عرضه رسیده است. این در حالی است که استانه عملیاتی در مقیاس جهانی، ۵۵ هفته به‌رآورد می‌شود. فاصله دو هفته‌ای با خطر مرز جهانی بدین معناست که پژوهشگران در مطالعه‌ای تازه، به سراغ یکی از چالش‌های کمتر دیده‌شده تولید برق رفته‌اند؛ چالشی که به وابستگی نیروگاه‌های حرارتی به آب مربوط می‌شود و در مناطق کم‌آب اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

به گزارش ایسنا، نیروگاه‌های حرارتی از مهم‌ترین تأمین‌کنندگان برق هستند، اما در کنار این نقش حیاتی، به آب فراوانی هم به‌ویژه برای خنک‌سازی نیاز دارند. همین وابستگی باعث شده است که این نیروگاه‌ها در بسیاری از کشورهای، از جمله ایران، به یک ریشخند عریان می‌دهد که کل ذخایر استراتژیک و تجاری سیستم به‌شدت آب رفته است. در حال حاضر، پوشش تقاضا توسط ذخایر تجاری جهان به حدود ۵۷ هفته عرضه رسیده است. این در حالی است که استانه عملیاتی در مقیاس جهانی، ۵۵ هفته به‌رآورد می‌شود. فاصله دو هفته‌ای با خطر مرز جهانی بدین معناست که پژوهشگران در مطالعه‌ای تازه، به سراغ یکی از چالش‌های کمتر دیده‌شده تولید برق رفته‌اند؛ چالشی که به وابستگی نیروگاه‌های حرارتی به آب مربوط می‌شود و در مناطق کم‌آب اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

سیستم تاب‌آوری خود را در برابر هر گونه شوک ناگهانی عرضه (مانند حوادث سایبری، توقف ناگهانی تولید در یکی از کشورهای بزرگ صادرکننده یا تشدید تنش در آبراه‌های راهبردی مانند تنگه هرمز) از دست داده است. بازار نفت در سال‌های اخیر به واسطه آزاردهنداری ذخایر استراتژیک توسط دولت آمریکا تا حدی آرام نگاه داشته‌شده، اما اکنون این اثرها تخلیه‌شده‌اند و بازار بدون هیچ‌گونه سپهر حفاظتی در برابر بادهای ژئوپلیتیک قرار گرفته است.

یکی از بزرگ‌ترین پارادوکس‌های فعلی بازار، قیمت‌گذاری ی پایین‌تر از واقعیت ریسک‌هاست. از منظر تاریخی، هر زمان که ذخایر جهانی به این سطوح بحرانی سقوط می‌کردند، قیمت نفت به‌دلیل بحران بیمه ریسک حداقل ۲۰ درصد بالاتر از سطح فعلی معامله می‌شد. چرا بازار اکنون این ریسک را جدی نمی‌گیرد؟ پاسخ در خوش‌بینی کاذب و باور معامله‌گران به وعده‌های سیاسی کاخ سفید نهفته است. در شرایطی که دونالد ترامپ سکان هدایت دولت آمریکا را در دست دارد، بازار همچنان بر این فرض استوار است که توافق‌های پشت پرده یا فشار بر تولیدکنندگان بزرگ اوپک و غول‌های مصرف‌کننده آمریکا می‌تواند به سرعت جریان جدیدی از انرژی را وارد بازار کند. شعار «هفته بنز، عزیزم، هفته بنز» که مکرراً از سوی

واشنگتن شنیده می‌شود، این توهم را ایجاد کرده که ظرفیت مازاد تولید به سرعت فعال خواهد شد. اما واقعیت‌های مهندسی نفت و نرخ بازگشت سرمایه در صنعت شیل نشان می‌دهد که افزایش ظرفیت واقعی تولید، فرآیندی زمان‌بر و نیازمند ماه‌ها سرمایه‌گذاری سنگین است که با فشارهای کوتاه‌مدت سیاسی محقق نمی‌شود.

وقتی ذخایر به حداقل ممکن می‌رسند و ظرفیت مازاد تولیدی در کار نیست، بازار به یک «قطعه عطف» تکنیکال می‌رسد. در این نقطه، دیگر امکان پوشش ناترازی فیزیکی عرضه و تقاضا از طریق برداشت از انبارها وجود ندارد.

در چنین سناریویی، تنها یک مکانیسم برای تعادل‌بخشی به بازار باقی می‌ماند: تخریب تقاضا از طریق شوک قیمتی.

قیمت نفت باید به قدری بالا برود که مصرف‌کنندگان نهایی (از صنایع غیر نفتی) به یک «قطعه عطف» (جهانی) مجبوره به کاهش مصرف خود شوند. محاسبات تحلیلگران ساختاری بازار نشان می‌دهد برای دستیابی به این سطح از تخریب تقاضا و بازگردن تعادل به بازار رخ‌دهد، موج نقدیت از تورم جهانی و کودا اقتصادی قیمت نفت وست تگزاس و برنت باید به مرز ۱۵۰ دلار در هر بشکه را رد کند؛ سطحی که کورد تاریخی سال ۲۰۰۸ را نیز خواهد شکست.



بدون شک، ایالات متحده و اروپا نمی‌توانند ناترازی داخلی خود را بدون اتکا به جریان‌های کلان انرژی خاورمیانه حل کنند. هر گونه اختلال فیزیکی یا حتی کندی حرکت نفتکش‌ها از مبدأ خلیج فارس، به عنوان کاتالیزور سناریوی ۱۵۰ دلاری عمل خواهد کرد.

در غیاب یک جریان انرژی پایدار، مطمئن و فزاینده از خلیج فارس به سمت بازارهای جهانی، کاهش ذخایر کاشینگ و هاب‌های اروپایی متوقف نخواهد شد.

واقعیتی متقابل امنیت لجستیک انرژی در خلیج فارس و پایداری شبکه توزیع در اوکلاهاما، با دیگر پیوستگی‌های شدید ژئوپلیتیک و ژئوگنومی آبراه‌ها را به اثبات می‌رساند.

داده‌های ناامیدکننده از وضعیت ذخایر نفت آمریکا و واقعیت‌های فیزیکی زمین است. سرمایه‌گذاران و سیاست‌گذاران اقتصادی در سراسر جهان باید خود را برای سناریوی بازگشت نفت سرقرمی و احتمالاً پرواز آن به سمت ۱۵۰ دلار آماده کنند؛ بحرانی که اگر رخ‌دهد، موج نقدیت از تورم جهانی و کودا اقتصادی را به همراه خواهد داشت و بار دیگر دست بر تریه تولیدکنندگان سنتی انرژی در خاورمیانه خواهد داد.

وضعیت در نیروگاه‌های مشابه هم باشد. اهمیت این نتایج در «فصلنامه علوم و مهندسی آب و فاضلاب» وابسته به انجمن آب و فاضلاب ایران انتشار یافته‌اند. فقط در عدد‌های فنی خلاصه نمی‌شود. طبق اطلاعات تکمیلی این پژوهش، میزان آب صرفه‌جویی‌شده نفت جهان تقریباً ۱۱ میلیون بشکه در روز است. این رقم به تنهایی به‌تنهایی می‌تواند این نیاز روزانه ۴۴ هزار نفر را تأمین کند. این مقایسه کمک می‌کند تا ابعاد واقعی موضوع برای عموم روشن‌تر شود. وقتی یک نیروگاه بتواند با چند اقدام مشخص، چنین حجمی از مصرف آب را کاهش دهد، در عمل هم به مدیریت بهتر منابع آب کمک می‌کند و هم بخشی از هزینه‌های خود را پایین می‌آورد. به همین دلیل، این دست پژوهش‌ها می‌توانند برای برنامه‌ریزان صنعت آب و برق اهمیت عملی داشته باشند.

البته در پژوهش به برخی محدودیت‌ها نیز اشاره شده است. داده‌های بررسی‌شده فقط مربوط به نیروگاه‌های شهید مدح اهواز بوده و بنابراین تعمیم مستقیم نتایج به همه نیروگاه‌ها نیازمند مطالعات بیشتر است.

همان‌طور که در مقاله اشاره شد، مقایسه‌ای از ارزیابی‌شده‌اند و اجرای آزمایش‌های پایلوت یا میدانی می‌تواند در آینده دقت و اعتبار نتایج را بیشتر کند.

پژوهشگران پیشنهاد کرده‌اند که در آینده، ارزیابی اقتصادی دقیق‌تر، بررسی دوره بازگشت سرمایه، هزینه‌های بلندمدت و نیز اثرات محیط‌زیستی این راهکارها با جزئیات بیشتری مطالعه شود.

همچنین مدیریت پساب حاصل از واحد اسمز معکوس نیز می‌تواند موضوع مهمی برای تحقیقات بعدی باشد.

پژوهشگران نیز برای برقراری تعادل بین مدیریت پساب و تولید برق، هیبریدی با ضایعات‌های مردم را جلب کرده است.

این خوردها اکنون حداقل در استان گیلان و دیگر استان‌هایی که نام‌برده شد، در حال ترده هستند.

با‌خوردهای موجود نیز نشان می‌دهد که این موضوع رضایت‌مندی مردم را جلب کرده است.

و وقتی شهروندان بتوانند خودرویی با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات

قیمت‌گذاری و تخصیص سوخت را نیز تعیین کند. به بیان دیگر، مصرف‌کننده باید خود انتخاب خودرو داشته باشد و دولت نیز نداشته باشد.

سوخت و قیمت سوخت تخصیص یافته به هر نوع خودرو تصمیم‌گیری کند.

این سیستم می‌تواند به گونه‌ای طراحی شود که هم به نفع مصرف‌کننده باشد و هم منافع دولت را تأمین کند.

از یک‌سو امکان انتخاب خودروی بهتر، کم‌مصرف‌تر و مطلوب‌تر را خواهند داشت و از سوی دیگر، دولت می‌تواند در زمینه نوع و میزان بنزین تخصیصی و همچنین قیمت مساله برای کشوری که به‌اصرف پایا بنزین و هزینه‌های واردات سوخت مواجه است، اهمیت زیادی دارد.

موضوع بازگشت سوخت، محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از سازمان حفاظت محیط‌زیست، بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر تهران ناشی از خودروهاست.

بنابراین، اگر دولت توان گفت که چنین مدلی ظرفیت ایجاد تعادل میان منافع مردم و دولت را دارد، مردم به خودروهای بهتر دسترسی‌یابی می‌کنند.

دولت می‌تواند با حذف یا کاهش قیمت خودروهای با کیفیت بالاتر و قیمت تمام‌شده پایین‌تر در اختیار داشته باشند، چنین امکانی استقبال می‌کنند.

البته موضوع تنهاقیامت نیست، ایمنی، میزان مصرف سوخت، کیفیت خودرو و اثرات