اخبار

هشدار صنعت آب پیش از بارش‌های شدید

سخنگوی صنعت آب کشور با اشاره به پیش‌بینی بارش‌های شدید متاثر از پدیده ال‌نینو، نسبت به آب‌گرفتگی معابر شهری در صورت عدم لایروبی به موقع هشدار داد و خواستار اقدام فوری شهرداری‌ها برای آزادسازی مسیرهای عبور آب شد. به گزارش ایسنا، عیسی بزرگ‌زاده، سخنگوی صنعت آب کشور با اشاره به اطلاع‌رسانی‌های انجام‌شده درباره احتمال وقوع بارش‌های شدید و سیلابی متاثر از ال‌نینو در برخی مناطق کشور، بر ضرورت تسریع در اقدامات پیشگیرانه و آمادگی مدیریت شهری تاکید کرد. بزرگ‌زاده با بیان اینکه یکی از اقدامات مهم و موثر در کاهش آثار احتمالی بارش‌های شدید، آماده‌سازی مسیرهای عبور آب در محدوده‌های شهری است، گفت: ضروری است شهرداری‌های محترم در کوتاه‌ترین زمان ممکن نسبت به لایروبی و آزادسازی مسیل‌ها، آبراهه‌های شهری و کانال‌های تخلیه آب‌های سطحی اقدام کنند. وی افزود: با توجه به هشدارها و اطلاع‌رسانی‌های پیشین درباره احتمال وقوع ال‌نینو و بارش‌های شدید و سیلابی، انتظار می‌رود این موضوع مورد توجه جدی مدیریت شهری قرار گیرد تا مسیرهای عبور آب پیش از آغاز بارش‌ها از هرگونه انسداد و مانع پاکسازی شود. سخنگوی صنعت آب کشور ادامه داد: وجود نخاله‌های ساختمانی، زباله و سایر پسماندها در مسیر مسیل‌ها و آبراهه‌های شهری می‌تواند ظرفیت عبور آب را کاهش بدهد و در زمان بارش‌های شدید، زمینه آب‌گرفتگی معابر، خیابان‌ها و مناطق مسکونی را فراهم کند. در شرایط کنونی، پاکسازی و آزادسازی مسیر آبراهه‌ها از جمله اقداماتی است که با اجرای به‌موقع آن می‌توان بخشی از مخاطرات ناشی از بارش‌های شدید را کاهش داد و آمادگی شهرها را برای مدیریت روان‌آب‌ها افزایش داد. وی در پایان خواستار توجه و اقدام سریع شهرداری‌ها و دستگاه‌های متولی برای تکمیل اقدامات پیشگیرانه و اطمینان از باز بودن مسیرهای عبور آب در نقاط شهری شد.

اهداف تولید نفت اوپک پلاس برای ماه آینده بدون تغییر می‌ماند

سه منبع آگاه پیش از نشست روز یکشنبه گروه اوپک پلاس، به رویترز اعلام کردند که این گروه قصد دارد اهداف تولید نفت خود را برای ماه نوامبر ثابت نگه دارد. به گزارش ایسنا، تولیدکنندگان نفت عضو اوپک پلاس در منطقه خلیج فارس، در پی اختلالات مداوم در صادرات ناشی از تجاوز نظامی امریکا و رژیم صهیونیستی ایران، بسیار کمتر از اهداف تعیین شده تولید می‌کنند و میزان صادرات آنها در ماه‌های اخیر، بین ۶۰ تا ۸۰ درصد سطوح عادی در نوسان بوده است. به گفته منابع صنعتی، این جنگ همچنین موجب به تعویق افتادن بررسی ظرفیت تولید اعضای اوپک پلاس شده است. این بررسی برای تعیین سهمیه‌های تولید اعضا در سال ۲۰۲۷ حیاتی است، اما جنگ تحمیلی علیه ایران باعث ایجاد عدم قطعیت در برآورد پتانسیل تولید در آینده شده است. سه منبع نزدیک به مذاکرات اظهار کردند: اوپک پلاس متشکل از سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) و متحدانش از جمله روسیه در اصل توافق کرده است که اهداف تولید را برای ماه نوامبر ثابت نگه دارد. اوپک پلاس پس از سال‌ها کاهش تولید، در بخش عمده‌ای از سال ۲۰۲۶ در حال افزایش اهداف تولید بوده است، اما به دلیل درگیری‌ها در خاورمیانه، بخش عمده‌ای از این افزایش‌ها تنها روی کاغذ باقی مانده و عملی نشده است. ۷ عضو اصلی اوپک پلاس در ماه اوت ۲۵ میلیون بشکه در روز نفت تولید کردند که نسبت به ژوئیه، ۶۳۰ هزار بشکه افزایش داشت، اما همچنان حدود ۵ میلیون بشکه در روز کمتر از سطح تولید پیش از آغاز جنگ در ماه فوریه بود. اوپک پلاس همچنان کاهش تولیدی به میزان حدود ۲ میلیون بشکه در روز را برای اکثر اعضا اعمال می‌کند. به گفته منابع آگاه، این گروه برای تصمیم‌گیری در مورد نحوه توزیع افزایش تولید به بررسی ظرفیت نیاز دارد و بعید است پیش از سال ۲۰۲۷ تغییری در میزان تولید ایجاد شود. بر اساس گزارش رویترز، ۷ عضو اصلی گروه که در نشست روز جاری شرکت می‌کنند، شامل عربستان سعودی، روسیه، عراق، کویت، الجزایر، قزاقستان و عمان هستند.

توفان نوح هم بیاید سناریوی مدیریت آب عوض نمی‌شود

وزیر نیرو با تأکید بر ضرورت تغییر رویکرد در تأمین آب نیروگاه‌ها و صنایع کشور، تصریح کرد که بازچرخانی آب و استفاده از پساب نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت استراتژیک است. وی ضمن اشاره به موفقیت طرح‌های اجرا شده در مشهد، خواستار تسریع در رفع موانع مدیریتی و اقتصادی برای تعمیم این الگو به سایر نقاط کشور شد. به گزارش ایلنا به نقل از وزارت نیرو، وزیر نیرو در جلسه امور آب که صبح امروز شنبه ۱۱ مهر با حضور معاونان و مدیران ارشد صنعت آب در محل این وزارتخانه برگزار شد، با بیان اینکه شرایط منابع آبی کشور نیازمند بازنگری جدی در نحوه تأمین آب صنایع بزرگ و نیروگاه‌هاست، اظهار داشت: تجربه نیروگاه فردوسی مشهد نشان داد که با ورود بهنگام مدیریتی و حل چالش‌های بین‌بخشی، می‌توان معضل نبود آب را به فرصتی برای استفاده از پساب بازچرخانی شده تبدیل کرد. وی با اشاره به اینکه نباید پروژه‌های بازچرخانی آب به دلیل بروکراسی یا مقاومت‌های اجرایی متوقف بمانند، تأکید کرد که در مدل‌های جدید توسعه، حتما باید «توجیه اقتصادی» برای سرمایه‌گذاران و ذی‌نفعان لحاظ شود. به گفته وزیر نیرو، اختصاص حاشیه سود مناسب برای طرح‌های بازچرخانی، نه تنها باعث استقبال صنایع می‌شود، بلکه پایداری این پروژه‌ها را در بلندمدت تضمین خواهد کرد. علی‌آبادی همچنین با اشاره به چالش‌های گذشته در این حوزه، از مدیران استانی خواست تا با شناسایی ظرفیت‌های فاضلاب شهری، برای پروژه‌های سال آینده برنامه‌ریزی عملیاتی داشته باشند تا چرخه تأمین آب صنایع از منابع پایدار (پساب) به‌طور کامل جایگزین منابع آب‌های زیرزمینی زمینی شود. در پایان این نشست، بر این نکته تأکید شد که با وجود پیش‌بینی بارش‌های پیش رو نباید سیاست وزارت نیرو در مدیریت منابع آب عوض شود و منابع آبی جدید باید به محیط زیست اختصاص یابد. همزمان با بارش‌های ال‌نینو احتمال دریافت بارش‌های سنگین در کشور وجود دارد، اما حتی اگر به اصطلاح توفان نوح هم بیاید، سیاست مدیریت منابع آبی باید بر مدیریت مصرف و آب تمرکز داشته باشد و تغییری در این روند ایجاد نشود.

آمارهای رسمی نشان می‌دهد

سهم برق از هزینه خانوارهای ایرانی؛ یک درصد



آمارهای رسمی نشان می‌دهد ۱۰۰ درصد شهروندان ایرانی به برق دسترسی دارند و سهم برق از هزینه خانوار یک درصد است. به گزارش تسنیم؛ برق یکی از اساسی‌ترین خدمات انرژی و زیرساختی در تأمین رفاه خانوار، توسعه اقتصادی و دسترسی به خدمات عمومی است. این خدمت، علاوه بر تأمین روشنایی، امکان استفاده از وسایل سرمایشی و گرمایشی، نگهداری مواد غذایی، ارتباطات، آموزش، خدمات بهداشتی و فعالیت‌های اقتصادی را فراهم می‌کند، از این‌رو، ارزیابی وضعیت برق تنها با سنجش دسترسی به شبکه امکان‌پذیر نیست و باید سه مولفه اصلی را در بر گیرد:

بررسی داده‌های گزارش «پایش ابعاد فقر انرژی» مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نشان می‌دهد ایران در زمینه گسترش دسترسی فیزیکی به برق به سطح بسیار مطلوبی رسیده است؛ با این حال، چالش اصلی برق کشور از «دسترسی» به‌سمت «پایداری عرضه، ظرفیت تولید، کیفیت شبکه و عدالت در هزینه‌ها» منتقل شده است. ایران از نظر دسترسی خانوارها به برق، در سطح کشورهای با درآمد بالا قرار دارد. میزان دسترسی به برق در مناطق شهری و روستایی تقریبا به ۱۰۰ درصد رسیده است و شکاف میان این دو منطقه بسیار محدود است، این وضعیت، یکی از مهم‌ترین دستاوردهای توسعه زیرساختی کشور در دهه‌های اخیر به‌شمار می‌رود. بر اساس آمار وزارت نیرو، در سال ۱۴۰۳ تمامی جمعیت شهری به برق دسترسی داشته‌اند، همچنین تقریبا تمام خانوارهای روستاهای بالای ۲۰ خانوار و بخش عمده روستاهای کوچک‌تر نیز از شبکه برق برخوردار بوده‌اند، این موضوع نشان می‌دهد توسعه شبکه برق در ایران، به‌خلاف بسیاری از کشورهای در حال توسعه، صرفا محدود به شهرها نبوده و مناطق روستایی و کمتر توسعه‌یافته را نیز پوشش داده است. روند دسترسی به برق در فاصله سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که اختلاف میان خانوارهای شهری و روستایی در این شاخص بسیار اندک بوده است، همچنین بررسی وضعیت دهک‌های هزینه‌ای نشان می‌دهد تمامی دهک‌ها، از دهک اول تا دهک دهم، از سطح بالایی از دسترسی به شبکه برق برخوردارند، بنابراین، محرومیت از شبکه برق در ایران دیگر مساله‌ای فراگیر نیست و بیشتر باید در قالب محرومیت از خدمات پایدار، تجهیزات مناسب و توان پرداخت هزینه‌ها بررسی شود. صرف دسترسی به شبکه برق به‌معنای برخورداری کامل از خدمات انرژی نیست، خانوار باید بتواند از تجهیزات برقی مورد نیاز برای تأمین رفاه و آسایش استفاده کند، به همین دلیل، برای ارزیابی این بخش، دسترسی خانوارها به ۶ وسیله برقی مورد بررسی قرار می‌گیرد. در فاصله سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۲، خانوارهای ایرانی به‌طور متوسط به پنج مورد از شش وسیله برقی اصلی دسترسی داشته‌اند، این میزان در مناطق شهری تقریبا پنج وسیله و در مناطق روستایی حدود چهار وسیله بوده است، بنابراین، با وجود پوشش تقریبا کامل شبکه برق، همچنان شکاف رفاهی میان شهر و روستا در زمینه مالکیت و استفاده از تجهیزات برقی وجود دارد، از این منظر، شاخص مالکیت وسایل برقی علاوه بر سنجش دسترسی به انرژی، تصویری از سطح رفاه و توان اقتصادی خانوار نیز ارایه می‌دهد. وسایل سرمایشی بخش مهمی از مصرف برق خانوارها را تشکیل می‌دهند؛ به‌ویژه در مناطق گرمسیر که استفاده از کولر برای حفظ سلامت و آسایش حرارتی ضروری است. تغییر الگوی سرمایش در ایران طی سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۴۰۲ نشان‌دهنده افزایش دسترسی به تجهیزات سرمایشی و همزمان حرکت تدریجی مصرف به‌سمت وسایل پرمصرف‌تر است. افزایش استفاده از کولر گازی اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا مصرف برق این تجهیزات معمولا از کولرهای آبی و پنکه بیشتر است، در نتیجه، رشد کولر گازی می‌تواند در مناطق گرمسیر، بار شبکه را در ساعات اوج مصرف افزایش دهد و احتمال بروز ناترازی میان عرضه و تقاضای برق را تشدید کند. الگوی استفاده از وسایل سرمایشی در دهک‌های مختلف نیز متفاوت است، در دهک‌های پایین، استفاده از کولر آبی رشد بیشتری داشته است، درحالی که در دهک‌های بالاتر استفاده از کولر گازی افزایش یافته است. در سال ۱۴۰۲، سهم استفاده از کولر آبی در دهک اول حدود ۶۳ درصد و در دهک دهم حدود ۵۱ درصد بوده است، در مقابل، استفاده از کولر گازی در دهک دهم به حدود ۲۰ درصد رسیده، درحالی که این رقم در دهک اول حدود ۱۰ درصد بوده است، این تفاوت نشان می‌دهد که دهک‌های پردرآمدتر، باوجود مصرف بیشتر برق، از تجهیزات سرمایشی پیشرفته‌تر و پرمصرف‌تری استفاده می‌کنند، خانوارهای کم‌درآمد نیز ممکن است مصرف برق کمتری داشته باشند، اما این مصرف لزوما به‌معنای رفاه بیشتر نیست و می‌تواند ناشی از محدودیت مالی و استفاده کمتر از تجهیزات سرمایشی باشد. کاهش استفاده از پنکه در همه دهک‌ها نیز نشان‌دهنده تغییر الگوی مصرف و جایگزینی تدریجی آن با کولر آبی و کولر گازی است، این روند، در صورت نبود سیاست‌های بهره‌وری و استانداردهای مناسب، می‌تواند فشار بیشتری بر شبکه برق وارد کند. خاموشی‌های بخش توزیع بیشتر به وضعیت شبکه انتقال و توزیع، فرسودگی تجهیزات، حوادث و اختلالات فنی مربوط می‌شود، در مقابل، خاموشی‌های ناشی از مدیریت بار یا کمبود تولید، بیشتر نشان‌دهنده ناترازی میان ظرفیت تولید و میزان تقاضاست. متوسط زمان خاموشی هر مشترک ناشی از بخش توزیع در سال ۱۴۰۱ برابر با ۱۶/۱ دقیقه در روز بوده است، این رقم در سال ۱۴۰۲ به ۰۶/۱ دقیقه و در سال ۱۴۰۳ به ۹۶/۰ دقیقه در روز کاهش یافته است، بنابراین، از نظر خاموشی‌های ناشی از شبکه توزیع، وضعیت اندکی بهبود یافته است، اما روند خاموشی‌های ناشی از مدیریت بار یا کمبود تولید کاملا متفاوت بوده است: در سال ۱۴۰۳، متوسط زمان خاموشی ناشی از مدیریت بار یا کمبود تولید به ۲۱/۱۹ دقیقه در روز رسیده است؛ یعنی نسبت به سال ۱۴۰۲ بیش از سه برابر شده و رشد آن حدود ۲۶۹ درصد بوده است، در همین سال، متوسط کل زمان خاموشی هر مشترک به ۱۸/۲۰ دقیقه در روز افزایش یافته است. این داده‌ها یک نکته مهم را آشکار می‌کنند: مشکل اصلی برق کشور در سال‌های اخیر، کاهش پوشش شبکه یا ضعف عمومی در بخش توزیع نیست، بلکه کمبود ظرفیت تولید و ناترازی میان عرضه و تقاضاست، به‌بیان دیگر، زیرساخت اتصال خانوارها به شبکه توسعه یافته است، اما ظرفیت تولید و تأمین برق متناسب با رشد مصرف افزایش نیافته است. افزایش استفاده از کولر گازی، لوازم برقی و تجهیزات سرمایشی، به‌ویژه در فصل تابستان، موجب رشد شدید تقاضای برق می‌شود. مصرف سرمایشی معمولا در ساعات مشخصی به اوج می‌رسد و در صورت محدود بودن ظرفیت نیروگاه‌ها، شبکه را با فشار مواجه می‌کند. فرسودگی نیروگاه‌ها، شبکه انتقال و تجهیزات توزیع موجب کاهش راندمان، افزایش تلفات و محدود شدن ظرفیت عملیاتی شبکه می‌شود. ظرفیت اسمی نیروگاه‌ها لزوما برابر با ظرفیت قابل اتکای تولید نیست و در دوره‌های اوج مصرف، بخشی از ظرفیت به‌دلیل تعمیرات، محدودیت سوخت یا مشکلات فنی در دسترس قرار ندارد. توسعه ظرفیت تولید، نوسازی شبکه و افزایش ظرفیت انتقال، نیازمند سرمایه‌گذاری مستمر است. قیمت‌گذاری یارانه‌ای برق و فاصله تعرفه‌ها با هزینه واقعی تولید و عرضه، انگیزه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را کاهش داده و توان مالی شرکت‌های برق برای توسعه زیرساخت‌ها را محدود کرده است. در سال‌های گذشته، تقاضای برق سریع‌تر از ظرفیت تولید و شبکه رشد کرده است، در چنین شرایطی، مدیریت بار و خاموشی برنامه‌ریزی‌شده به ابزاری برای حفظ تعادل شبکه تبدیل می‌شود، این روش، اگرچه از فروپاشی گسترده شبکه جلوگیری می‌کند، اما هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی قابل توجهی دارد. بخش عمده تولید برق ایران همچنان بر نیروگاه‌های حرارتی متکی است، این نیروگاه‌ها به سوخت گاز طبیعی وابسته‌اند و در دوره‌های اوج مصرف گاز، به‌ویژه در زمستان، با محدودیت تأمین سوخت مواجه می‌شوند. محدودیت گاز می‌تواند تولید برق را کاهش بدهد یا نیروگاه‌ها را به استفاده از سوخت‌های مایع و آلاینده مانند مازوت وادار کند. یکی دیگر از ابعاد فقر انرژی، سهم هزینه برق از کل هزینه خانوار است. بررسی داده‌های سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد متوسط سهم هزینه برق در سبد هزینه خانوار در مناطق شهری حدود یک درصد و در مناطق روستایی حدود ۴/۱ درصد بوده است. سهم بالاتر هزینه برق در مناطق روستایی عمدتاً به پایین‌تر بودن سطح کل هزینه خانوارهای روستایی مربوط می‌شود، همچنین در سطح کشور، متوسط سهم هزینه برق در کل دوره حدود یک درصد بوده است، این رقم در نگاه نخست پایین به‌نظر می‌رسد، اما باید توجه داشت که پایین بودن سهم هزینه برق الزاما به‌معنای مناسب بودن وضعیت رفاهی خانوار نیست، این شاخص تحت‌تأثیر دو عامل مهم قرار دارد: پایین بودن نسبی تعرفه برق به‌دلیل یارانه‌ها و افزایش سریع‌تر سایر هزینه‌های خانوار نسبت به تعرفه برق. در سال‌هایی که نرخ تورم افزایش یافته، سهم هزینه برق از کل هزینه خانوار کاهش یافته است، دلیل این موضوع آن است که قیمت برق در بسیاری از سال‌ها تقریبا ثابت مانده، درحالی که هزینه مسکن، خوراک، حمل‌ونقل و سایر کالاها افزایش یافته است، در نتیجه، مخرج کسر یعنی کل هزینه خانوار سریع‌تر از هزینه برق رشد کرده و سهم نسبی برق کاهش یافته است. در سال ۱۳۸۹ و پس از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها، سهم هزینه برق به‌طور محسوسی افزایش یافت، اما در سال‌های بعد، با رشد تورم و تعدیل محدود تعرفه‌های برق، سهم برق در سبد هزینه خانوار دوباره روند کاهشی پیدا کرد، این روند نشان می‌دهد که کاهش سهم هزینه برق در سال‌های اخیر الزاما حاصل افزایش بهره‌وری یا کاهش مصرف نیست؛ بلکه تا حد زیادی نتیجه تثبیت نسبی تعرفه برق در برابر تورم بوده است. سهم هزینه برق در دهک‌های پایین بیشتر از دهک‌های پردرآمد است؛ در دهک اول، خانوارها معمولا بخش بیشتری از هزینه‌های خود را صرف نیازهای اساسی می‌کنند، بنابراین، حتی اگر مقدار مصرف برق آنها کمتر باشد، هزینه برق سهم بزرگ‌تری از کل هزینه خانوار را تشکیل می‌دهد، در مقابل، خانوارهای دهک‌های بالاتر ممکن است برق بیشتری مصرف کنند و از وسایل برقی بیشتری استفاده کنند، اما به‌دلیل سطح بالاتر هزینه و درآمد، سهم هزینه برق از کل سبد آنها کمتر است. سهم هزینه برق در دهک اول در سال ۱۳۸۶ حدود ۷/۱ درصد بوده و در سال ۱۴۰۲ به حدود ۸/۰ درصد رسیده است، در همین دوره، این شاخص در دهک دهم از حدود ۷/۰ درصد به ۵/۰ درصد کاهش یافته است، بنابراین، باوجود کاهش سهم هزینه برق در همه دهک‌ها، همچنان فشار نسبی این هزینه بر خانوارهای کم‌درآمد بیشتر است. تعرفه‌گذاری پلکانی برق نیز در این زمینه اهمیت دارد، در این نظام، با افزایش مصرف و ورود خانوار به پله‌های بالاتر، نرخ برق افزایش پیدا می‌کند، این سازوکار می‌تواند از مصرف غیرضروری جلوگیری کند، اما در صورتی که الگوی مصرف خانوار به شرایط اقلیمی، تعداد اعضا، کیفیت ساختمان و نوع تجهیزات توجه نکند، ممکن است فشار بیشتری بر برخی خانوارها وارد شود. آنچه از بررسی وضعیت برق در ایران به دست می‌آید، یک تصویر دوگانه است؛ از یک سو، تقریبا همه خانوارها به شبکه برق دسترسی دارند و شکاف تاریخی میان شهر و روستا در این زمینه تا حد زیادی کاهش یافته است؛ از سوی دیگر، برخورداری از برق لزوما به‌معنای برخورداری برابر از رفاه انرژی نیست، تفاوت در دسترسی به وسایل برقی و سهم بالاتر هزینه برق در سبد خانوارهای روستایی و کم‌درآمد نشان می‌دهد که مساله امروز فقط «برق‌دار بودن» خانوارها نیست؛ بلکه این است که خانوارها تا چه‌اندازه توان استفاده از این دسترسی را دارند، به‌بیان ساده، ممکن است برق تا در خانه رسیده باشد، اما قدرت خرید خانوار برای تأمینِ تجهیزات و پرداخت هزینه‌های انرژی همچنان محدود باشد، به همین دلیل، فقر انرژی را نمی‌توان تنها با تعداد خانوارهای متصل به شبکه برق سنجید؛ بلکه باید دید این خانوارها چه‌میزان امکان بهره‌مندی واقعی از خدمات انرژی را دارند، بر اینِ اساس، چالش اصلی در سیاستگذاری برق، دیگر صرفاً گسترش شبکه نیست؛ بلکه تبدیل «دسترسی به برق» به برخورداری واقعی و عادلانه از انرژی است؛ موضوعی که برای خانوارهای کم‌درآمد و مناطق روستایی اهمیت بیشتری دارد.

مصرف ۲۰ میلیارد لیتر بنزین در سال توسط ۱۴ میلیون وسیله فرسوده

بررسی‌ها نشان می‌دهد حدود ۱۴ میلیون خودروی سواری و موتورسیکلت فرسوده سالانه ۲۰.۳ میلیارد لیتر بنزین مصرف می‌کنند و نوسازی ۵ میلیون دستگاه می‌تواند ۳.۳ میلیارد لیتر از مصرف سوخت را کاهش بدهد. به گزارش مهر، بررسی آمار مربوط به خودروهای سواری و موتورسیکلت‌های فرسوده نشان می‌دهد فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل فقط یک مساله مرتبط با ایمنی، آلودگی هوا یا کیفیت تردد نیست، بلکه به یکی از عوامل قابل توجه در مصرف بالای بنزین کشور نیز تبدیل شده است. برآوردهای موجود نشان می‌دهد حدود ۱۴ میلیون دستگاه خودروی سواری و موتورسیکلت فرسوده در کشور تردد دارند و مجموع مصرف سالانه آنها به حدود ۲۰.۳ میلیارد لیتر بنزین می‌رسد. بر اساس این برآورد، حدود ۲.۶ میلیون خودروی سواری و ۱۱ میلیون و ۳۹۵ هزار و ۳۳۸ دستگاه موتورسیکلت در گروه مورد بررسی قرار دارند. این دو گروه در مجموع نزدیک به ۱۴ میلیون وسیله نقلیه را تشکیل می‌دهند؛ ناوگانی که به‌دلیل سن بالا و مصرف سوخت بیشتر، نسبت به وسایل نقلیه جدیدتر بنزین بیشتری مصرف می‌کند. در بخش خودروهای سواری، متوسط مصرف ۱۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر و پیمایش سالانه ۲۰ هزار کیلومتر در نظر گرفته شده است. بر این اساس، هر خودروی سواری مورد بررسی به‌طور متوسط سالانه حدود ۳۲۰۰ لیتر بنزین مصرف می‌کند و مجموع مصرف ۲.۶ میلیون دستگاه به حدود ۸.۳ میلیارد لیتر در سال می‌رسد. موتورسیکلت‌ها نیز سهم بالایی در این مصرف دارند. با فرض پیمایش سالانه ۱۵ هزار کیلومتر و متوسط مصرف ۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، مصرف سالانه هر دستگاه حدود ۱۰۵۰ لیتر برآورد می‌شود. در نتیجه، مصرف ۱۱ میلیون و ۳۹۵ هزار و ۳۳۸ دستگاه موتورسیکلت در این گروه به حدود ۱۲ میلیارد لیتر در سال می‌رسد. ترکیب این دو رقم، یعنی حدود ۸.۳ میلیارد لیتر مصرف خودروهای سواری و حدود ۱۲ میلیارد لیتر مصرف موتورسیکلت‌ها، مجموع مصرف سالانه ۲۰.۳ میلیارد لیتری را به دست می‌دهد. در مقایسه با مصرف سالانه حدود ۴۹.۳ میلیارد لیتر بنزین، می‌توان گفت وسایل نقلیه فرسوده مورد بررسی حدود ۴۱ درصد از این میزان مصرف را به خود اختصاص می‌دهندوسایل نقلیه فرسوده مورد بررسی حدود ۴۱ درصد از مصرف بنزین را به خود اختصاص می‌دهند. به بیان دیگر، بخش قابل توجهی از سوخت مصرفی کشور در ناوگانی مصرف می‌شود که هدف اصلی برنامه‌های نوسازی و اسقاط قرار گرفته است. در چنین شرایطی، خروج بخشی از ناوگان فرسوده و جایگزینی آن با خودروها و موتورسیکلت‌های کم‌مصرف‌تر می‌تواند مستقیما بر میزان مصرف بنزین اثر بگذارد. برآوردهای انجام‌شده نشان می‌دهد جایگزینی یک میلیون خودروی سواری فرسوده می‌تواند سالانه حدود ۱.۲ میلیارد لیتر از مصرف بنزین کم کند. در بخش موتورسیکلت نیز خروج چهار میلیون دستگاه فرسوده و جایگزینی آنها با موتورسیکلت‌های جدیدتر، کم‌مصرف‌تر یا برقی، حدود ۲.۱ میلیارد لیتر صرفه‌جویی سالانه ایجاد می‌کند. بنابراین، در مجموع با نوسازی پنج میلیون وسیله نقلیه شامل یک میلیون خودرو و چهار میلیون موتورسیکلت، ظرفیت صرفه‌جویی سالانه حدود ۳.۳ میلیارد لیتر بنزین ایجاد خواهد شد. البته این میزان صرفه‌جویی به معنای کاهش ۴۰ درصدی مصرف کل بنزین کشور نیست. نسبت ۳.۳ میلیارد لیتر به مصرف سالانه ۴۹.۳ میلیارد لیتر حدود ۶.۷ درصد است. عدد حدود ۴۰ درصد، سهم مصرف فعلی خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده از کل مصرف ۴۹.۳ میلیارد لیتری است. این تفکیک از نظر محاسباتی اهمیت دارد، زیرا نشان می‌دهد نوسازی پنج میلیون دستگاه، در صورت تحقق کامل برآوردها، می‌تواند بخشی از مصرف موجود را کاهش بدهد، نه اینکه به تنهایی کل سهم ناوگان فرسوده از مصرف سوخت را حذف کند. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که فرسودگی ناوگان در کنار روند رشد مصرف سوخت کشور قرار گیرد. در چنین شرایطی، افزایش تعداد وسایل نقلیه، رشد پیمایش و استفاده گسترده از خودروهای شخصی می‌تواند فشار بیشتری بر تقاضای بنزین وارد کند. در مقابل، کاهش مصرف از طریق بهبود فناوری و خروج خودروهای پرمصرف، یکی از مسیرهایی است که بدون کاهش مستقیم میزان جابه‌جایی، امکان کنترل بخشی از مصرف را فراهم می‌کند. به همین دلیل، سیاست اسقاط صرفا به معنای خارج کردن یک خودروی قدیمی از چرخه تردد نیست؛ بخش مهم‌تر ماجرا، جایگزینی وسیله فرسوده با محصولی است که مصرف سوخت پایین‌تری داشته باشد. اگر فرآیند اسقاط بدون فراهم‌شدن امکان نوسازی و تأمین مالی مناسب انجام شود، اثر آن بر کاهش مصرف بنزین محدود خواهد بود. از سوی دیگر، تفاوت میان خودرو و موتورسیکلت در این محاسبات قابل توجه است. در خودروهای سواری، یک میلیون دستگاه نوسازی‌شده حدود ۱.۲ میلیارد لیتر کاهش مصرف ایجاد می‌کند، در حالی که جایگزینی چهار میلیون موتورسیکلت حدود ۲.۱ میلیارد لیتر صرفه‌جویی به همراه دارد. این اختلاف نشان می‌دهد تعداد بالای موتورسیکلت‌های فرسوده، در کنار الگوی پیمایش و مصرف آنها، بخش مهمی از ظرفیت کاهش مصرف سوخت را تشکیل می‌دهد. در سال ۱۴۰۵، فرآیند اجرایی اسقاط خودروهای فرسوده وارد مرحله عملیاتی شده و ثبت درخواست متقاضیان در سامانه مربوط آغاز شده است. این فرآیند در چارچوب تکالیف برنامه هفتم پیشرفت و مقررات مربوط به ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو دنبال می‌شود. باید توجه داشت که با وجود ظرفیت بالای صرفه‌جویی، تحقق این ارقام به میزان اجرای واقعی برنامه نوسازی وابسته است. مالکان خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده برای جایگزینی وسیله نقلیه خود نیازمند منابع مالی، تسهیلات و ساز و کارهای شفاف برای اسقاط و دریافت گواهی هستند. از همین رو، افزایش ظرفیت مراکز اسقاط به تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده تحقق هدف پنج میلیون دستگاه باشد. در همین حال، محمدصادق حاتمی، رییس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل از بازنگری ارزش گواهی اسقاط خودروهای سواری خبر داد و گفت: ارزش هر گواهی در اردیبهشت‌ماه امسال از ۳۵ به ۶۰ میلیون تومان افزایش یافته است. با توجه به صدور سه گواهی برای هر خودروی فرسوده، ارزش گواهی اسقاط هر خودرو اکنون به ۱۸۰ میلیون تومان می‌رسد با توجه به صدور سه گواهی برای هر خودروی فرسوده، ارزش گواهی اسقاط هر خودرو اکنون به ۱۸۰ میلیون تومان می‌رسد. وی افزود: ارزش گواهی‌ها متناسب با قیمت خودروهای فرسوده، هزینه اسقاط و ارزش ضایعات به‌صورت شناور و توسط بخش خصوصی بازنگری خواهد شد. به گفته حاتمی، در صورت نبود گواهی اسقاط، قانون پرداخت عوارضی معادل یک‌ونیم درصد ارزش خودرو را پیش‌بینی کرده و هدف از تعیین قیمت گواهی، ایجاد صرفه اقتصادی برای مالکان به‌منظور خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد است. بر این اساس کاهش مصرف بنزین تنها پیامد احتمالی خروج ناوگان فرسوده نیست. وسایل نقلیه قدیمی معمولا علاوه بر مصرف بالاتر، آلایندگی بیشتری نیز ایجاد می‌کنند و هزینه نگهداری آنها برای مالکان افزایش می‌یابد. بنابراین، نوسازی ناوگان می‌تواند همزمان چند هدف را دنبال کند؛ از کاهش مصرف سوخت گرفته تا کاهش آلایندگی و بهبود ایمنی تردد که میزان تحقق این ظرفیت نیز به سرعت اسقاط، تأمین منابع مالی، توان مراکز اسقاط، دسترسی مالکان به وسیله جایگزین و اجرای مستمر برنامه‌های نوسازی بستگی دارد.

رویداد

زمستان امسال خاموشی داریم؟

مدیریت شبکه و تأمین سوخت در زمستان امسال اهمیت بیشتری دارد و طبق اعلام رییس هیات‌مدیره سندیکای صنعت برق ایران با توجه به تداوم ناترازی گاز و تأثیر آن بر تأمین سوخت نیروگاه‌ها، احتمال خاموشی به دلیل کمبود سوخت وجود دارد. به گزارش ایسنا، محمدهادی فقیه‌زاده -رییس هیات‌مدیره سندیکای صنعت برق ایران- درباره کسری تولید برق در زمستان اظهار کرد: به هر صورت، ما همیشه از سال‌های قبل هم در حقیقت وارث یک ناترازی در تولید گاز و مصرف گاز در کشور بودیم. این ناترازی امسال تشدید پیدا کرده، به علت اتفاقاتی که در جنگ اتفاق افتاده و بخشی از ظرفیت تولید گاز کشورمان کم شده است.

ادامه از صفحه اول

امریکا بحران می‌سازد دیگران هزینه‌اش را می‌دهند

این اظهارنظر، پرده از یک واقعیت تلخ برمی‌دارد؛ اروپا حتی در چارچوب نهادهای بین‌المللی، تحت فشار امریکا برای اتخاذ تصمیماتی است که منافع بلندمدت انرژی خود را به خطر می‌اندازد. ۶) در چنین شرایطی، کشورهای تولیدکننده خلیج‌فارس تلاش می‌کنند بخشی از آسیب‌پذیری خود را از طریق مسیرهای جایگزین کاهش دهند. عربستان سعودی خط لوله شرق به غرب خود را که نفت را از مناطق شرقی به بندر ینبع در دریای سرخ منتقل می‌کند، پس از یک حمله پهپادی در سپتامبر ۲۰۲۶ بازسازی و راه‌اندازی مجدد کرده است. براساس گزارش آرگوس مدیا، جریان نفت از این خط لوله به حدود ۵.۵ میلیون بشکه در روز بازگشته و حدود ۴ تا ۴.۵ میلیون بشکه نفت خام برای صادرات از ینبع در دسترس است. خط لوله ۷ میلیون بشکه‌ای شرق به غرب، که عربستان از زمان اختلال در حمل و نقل دریایی از طریق تنگه هرمز به آن متکی بوده، در ۱۰ سپتامبر پس از اصابت پهپاد به سه ایستگاه پمپاژ از ۱۱ ایستگاه آن متوقف شد. آرامکو با ایجاد یک خط لوله دورگذر موقت، توانست جریان را به بیش از ۷۵ درصد ظرفیت بازگرداند. فرانسه نیز اعلام کرده که آماده کمک به «تامین امنیت» زیرساخت‌های انرژی عربستان در ینبع و در امتداد خط لوله شرق به غرب است-اقدامی که نشان‌دهنده تلاش اروپا برای یافتن مسیرهای جایگزین و کاهش وابستگی به گازوییل امریکایی است. آنچه در بحران کنونی آشکار می‌شود، ماهیت واقعی مفهوم «امنیت انرژی» در گفتمان قدرت‌های غربی است. برای امریکا، امنیت انرژی به معنای امنیت عرضه برای خود، به قیمت ناامنی برای دیگران است. واشنگتن با تهدید به ممنوعیت صادرات گازوییل، در واقع می‌گوید: «مصرف‌کننده امریکایی نباید رنج بکشد، حتی اگر مصرف‌کننده اروپایی باشد.» دیوید فایف، اقتصاددان ارشد موسسه آرگوس، هشدار داده که قطع عرضه امریکا احتمالا باعث «انفجار قیمت‌ها» در سطح بین‌المللی خواهد شد. اما این هشدار برای واشنگتن اهمیتی ندارد، زیرا اولویت آن انتخابات میان‌دوره‌ای نوامبر است. قیمت گازوییل در امریکا به رکورد ۶.۵۴ دلار در هر گالن رسیده و ترامپ نگران تاثیر آن بر رای‌دهندگان است. اروپا اما در این معادله، ابزار چانه‌زنی است، نه شریک. واشنگتن از یک سو اروپا را تهدید می‌کند، از سوی دیگر از آن می‌خواهد هزینه بحرانی را بپردازد که خود امریکا با حمله به ایران ایجاد کرده است. تحولات اخیر نشان می‌دهد که نظم انرژی جهانی، نه یک نظام همکاری‌محور، بلکه سلسله‌مراتبی از قدرت است. امریکا در راس این سلسله‌مراتب قرار دارد و با ترکیبی از زور نظامی، فشار اقتصادی و تهدید، اراده خود را بر دیگران تحمیل می‌کند. ذخایر راهبردی، مسیرهای انتقال، ظرفیت پالایش و حتی نهادهایی مانند IEA، همه در خدمت این سلسله‌مراتب عمل می‌کنند. کشوری که ذخیره دارد اما قدرت نظامی ندارد، مجبور است ذخیره خود را به درخواست ارباب قدرت آزاد کند. کشوری که مسیر جایگزین دارد اما تحت فشار تحریم است، نمی‌تواند از آن مسیر به طور کامل بهره ببرد و کشوری که به یک مسیر انتقال وابسته است، با یک گلوگاه جغرافیایی -یا یک تهدید سیاسی- به زانو درمی‌آید. بحران انرژی کنونی، پیش از آنکه یک بحران اقتصادی باشد، بحرانی در مشروعیت نظم جهانی به رهبری امریکا است. کشوری که خود با حمله نظامی به ایران، امنیت مسیرهای انرژی را مختل کرده، اکنون با تهدید متحدان خود، از آنها می‌خواهد هزینه این ماجراجویی را بپردازند. کشوری که بزرگ‌ترین صادرکننده گازوییل جهان است، تهدید می‌کند این صادرات را قطع خواهد کرد تا اروپا را به تسلیم وادارد. پرسش راهبردی امروز دیگر فقط «چه کسی ذخیره دارد؟» نیست. پرسش این است: چه کسی بحران می‌سازد و چه کسی هزینه آن را می‌پردازد؟ پاسخ به این پرسش، چهره واقعی نظم انرژی جهانی -و ماهیت استعماری آن- را آشکار می‌کند. در این نظم، ذخایر انرژی نه ابزار امنیت، بلکه ابزار سلطه هستند و اروپا، که خود را متحد امریکا می‌داند، در واقع یکی از گروگان‌های این نظم است.

در تنگه هرمز چه می‌گذرد؟

پیامد این اقدام برای ایالات متحده فاجعه‌بار خواهد بود: این کار به تدریج نرخ مصرف و تولید آنها را کاهش می‌دهد، آنها را مجبور به تخلیه ذخایر استراتژیک نفت زمان جنگ می‌کند و تورم و قیمت‌ها را به سطوحی می‌رساند که برای شهروندان عادی غیرقابل تحمل است. این کشور -داوطلبانه و بدون اعلام وضعیت اضطراری- از اوج تولید به سطحی متوسط سقوط خواهد کرد. در بحبوحه رقابت با چین، این وضعیت مزیتی عظیم برای چینی‌ها ایجاد می‌کند و این دقیقا همان چیزی است که امروز شاهد آن هستیم. اجازه دهید مثال ساده‌ای بزنم: فردی معمولی را تصور کنید که روزانه ۲۰۰۰ کالری مصرف می‌کند و منطقه خطر برای او از ۱۰۰۰ کالری یا کمتر آغاز می‌شود. کاهش مصرف به زیر آن مرز ۱۰۰۰ کالری، هشداری برای خطر است و فرد را وادار می‌کند تا اقدامات احتیاطی را در پیش گیرد. ایران نمی‌خواهد امریکایی‌ها خطر را احساس کنند، مبادا که دست به اقدامات احتیاطی زده و وضعیت را اصلاح کنند؛ این همان جوهره استراتژی «قورباغه در حال جوشیدن» است. به شما اجازه می‌دهم زنده بمانید و احساس امنیت کنید، حال آنکه قدرت پیشین‌تان از دست رفته است. این بدان معناست که می‌توانم بدون کشتن شما یا تبدیل شدن به یک جنایتکار جنگی، کنترل‌تان کنم و این کار را بدون آنکه امریکایی‌ها را علیه خود متحد سازم یا آنان را به احیای کشورشان ترغیب کنم، انجام می‌دهم، اقداماتی که هیچ یک به نفع ایران یا چین نیست.