



بسمتعالی

وزارت نفت، وزارت نیرو، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت صنعت، معدن و تجارت،
 وزارت جهاد کشاورزی، وزارت راه و شهرسازی، سازمان انرژی اتمی ایران،
 سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت کشور

شورای عالی انرژی کشور به موجب ماده (۵) قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۴ در راستای سیاستگذاری، تنظیم و تدوین سیاستهای کلی و راهبردی بخش انرژی کشور و سند ملی راهبردی انرژی کشور (مصوب ۱۳۹۶/۰۴/۲۸ هیات محترم وزیران) در تاریخ ۱۳۹۹/۰۷/۲۱ تشکیل و «سند تامین انرژی بخش حمل و نقل کشور تا افق ۱۴۲۰» را تصویب نمود:

"سند تامین انرژی بخش حمل و نقل کشور تا افق ۱۴۲۰ با تاکید بر کارایی و بهینه سازی مصرف سوخت" در اجرای بندهای (۴) و (۱۵) سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی و نیز مواد (۵) و (۹) قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی، با هدف تامین امنیت انرژی در بخش حمل و نقل داخلی تا افق ۱۴۲۰ به همراه سیاستهای مرتبط با آن در چهار بخش زیر و به شرح پیوست (ممه‌ور به مهر دبیرخانه شورای عالی انرژی کشور) ابلاغ می‌گردد:

- (۱) سیاستهای (ترکیب سبد) حمل و نقل بار و مسافر در درون و برون شهرها
- (۲) سیاستهای بهینه سازی سبد سوخت برای مصارف حمل و نقل بار و مسافر
- (۳) سیاستهای تولید انواع خودروهای سبک، نیمه سنگین و موتورسیکلت
- (۴) سیاستهای نوسازی و بازسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای

معاون رئیس جمهور



ریاست جمهوری
سازمان برنامه و بودجه کشور

رئیس سازمان

شماره: ۷۵۳۵۱۴
تاریخ: ۱۳۹۶/۱۲/۲۹
بست: دارد

احکام و الزامات لازم به منظور اجرایی نمودن این مصوبه ظرف مدت یکماه و پس از تایید کمیسیون تخصصی شورای عالی انرژی کشور، توسط وزارت نفت به هیئت وزیران ارائه خواهد شد.

با احترام مجدد

محمد باقر نوبخت

رونوشت:

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی - معاون اول محترم رئیس جمهور - دفتر رئیس جمهور - اعضای محترم شورای اقتصاد - معاون محترم حقوقی رئیس جمهور - معاون محترم امور مجلس رئیس جمهور - رئیس محترم سازمان امور اداری و استخفاکی کشور - دفتر بازرسی ویژه رئیس جمهور - دیوان محاسبات کشور - اداره کل قوانین و مقررات کشور - سازمان بازرسی کل کشور - اداره کل قوانین مجلس شورای اسلامی - مجمع تشخیص مصلحت نظام - شورای عالی امنیت ملی - استانداری ها - حوزه ریاست - تمام معاونت های سازمان برنامه و بودجه کشور - دفتر هیات دولت - کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی - اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران - اتاق تعاون ایران

ش.ش: ۲۸۲۸۶۲۴

در کارگزاری: ۲۳۱۱۶۱۴۶

مرکز تلفن: ۴-۳۳۷۱

تیران - میدان بهارستان - خیابان دانشسرا

بسمه تعالی

سند تامین انرژی بخش حمل و نقل کشور تا افق ۱۴۲۰ با تاکید بر کارایی / بهینه سازی مصرف سوخت

مصوب ۲۱ مهرماه ۱۳۹۹

شورای عالی انرژی کشور



مقدمه:

نگاهی گذرا به جریان انرژی در کشور نشان دهنده آن است که در سال ۱۳۹۶، روزانه نزدیک به ۹/۲ میلیون بشکه معادل نفت خام انرژی تولید شده و از این میزان حدود ۶ میلیون بشکه معادل نفت خام در روز، مصرف بخش‌های مصرف‌کننده نهایی در کشور بوده است. شدت مصرف نهایی انرژی نیز همواره رشد صعودی داشته و در سال‌های اخیر به میزان ۱/۷۶ بشکه به ازای هر میلیون ریال تولید ناخالص داخلی رسیده است. بخش‌های عمده مصرف‌کننده انرژی شامل بخش‌های خانگی، حمل و نقل، نیروگاه‌های حرارتی و صنایع می‌باشند، ادامه این روند افزایشی مصرف و شدت انرژی، در آینده نزدیک ناپایداری در امنیت انرژی، آلاینده‌گی فزاینده محیط زیست را در پی خواهد داشت.

از جمله بخش‌های مهم مصرف‌کننده انرژی که مصرف غیرمتعارف داشته و شاخص‌های مصرف در آن با استانداردهای جهانی فاصله بسیاری دارد، بخش حمل و نقل می‌باشد. مصرف فرآورده‌های نفتی مایع در بخش حمل و نقل بیش از ۶۵ درصد کل مصرف فرآورده‌های نفتی مایع است و با انتشار بیش از ۱۲۷ میلیون تن معادل دی اکسید کربن بعد از نیروگاه‌های حرارتی، بیشترین میزان انتشار آلاینده‌های زیست محیطی ناشی از مصرف نهایی سوخت‌های فسیلی را دارد. در این میان میزان مصرف بنزین موتور در کشور که در مرداد سال ۱۳۹۸ به حدود ۱۰۵ میلیون لیتر در روز رسیده بود، می‌تواند به نوبه خود در آینده نزدیک، امنیت عرضه سوخت در کشور را با مشکل جدی مواجه نماید. بنابراین مدیریت تقاضای سوخت در بخش حمل و نقل به‌ویژه حمل و نقل زمینی (جاده‌ای-ریلی) از اولویتهای ضروری و غیرقابل انکار است که همه ذینفعان از جمله دولت، تولیدکنندگان و بهره‌برداران در بخش‌های مختلف باید به عنوان یک الزام ملی برای کنترل این روند همت گمارند.

هدف اصلی از این سند، تامین امنیت انرژی در بخش حمل و نقل داخلی تا افق ۱۴۲۰ است. بدین منظور ارتقای کارایی / بهینه‌سازی مصرف انرژی در بخش حمل و نقل کشور به عنوان یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر مورد توجه بوده است.

این سند نه تنها ناظر بر جلوگیری از هدررفت منابع تجدیدناپذیر نفت، کاهش آلودگی هوا و الزامات زیست محیطی در سطح جهانی و ملی است، بلکه از جمله دیگر اهداف آن، فراهم کردن امکان سرمایه‌گذاری‌های هدفمند در بخش پالایشی کشور برای توسعه توان اقتصادی ملی می‌باشد.

در سند حاضر، با توجه به اهمیت و سهم مصرف سوخت حمل و نقل زمینی (جاده‌ای-ریلی)، سیاست‌های غیرقیمتی بهینه‌سازی مصرف سوخت در چهار بخش اصلی شامل موارد زیر تنظیم شده است:

بخش اول: سیاست‌های (ترکیب سبد) حمل و نقل بار و مسافر در درون و برون شهرها

بخش دوم: سیاست‌های بهینه‌سازی سبد سوخت برای مصارف حمل و نقل بار و مسافر

بخش سوم: سیاست‌های تولید انواع خودروهای سبک، نیمه سنگین و موتورسیکلت

بخش چهارم: سیاست‌های نوسازی و بازسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای

به منظور بررسی نتایج حاصل از اجرای سیاست‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت (غیرقیمتی و قیمتی)، از مجموعه به هم پیوسته مدل‌های پشتیبان براساس ساختار برنامه‌ریزی بلندمدت در بخش تقاضا، عرضه و اقتصاد کلان استفاده شده است. با استفاده از مدل مزبور میزان تقاضای سوخت در بخش حمل و نقل زمینی ابتدا برای گزینه سبد بهینه سوخت براساس اعمال سیاست‌های غیرقیمتی بهینه‌سازی مصرف و سپس برای گزینه سبد بهینه سوخت با اصلاح تدریجی قیمت حامل‌های انرژی تا سال ۱۴۱۰ و اعمال سیاست‌های غیرقیمتی بطور همزمان، پیش‌بینی و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.



سیاست های غیر قیمتی بهینه سازی مصرف سوخت

بخش اول- سیاست های (ترکیب سبد) حمل و نقل بار و مسافر در درون و برون شهرها

سیاست ها و طرح های مصوب که در اجرای سیاست های کلی ابلاغی بخش حمل و نقل و نیز احکام برنامه ششم توسعه و قانون توسعه حمل و نقل عمومی مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۸ مجلس شورای اسلامی به منظور بالا بردن سهم حمل و نقل عمومی درون شهری با اولویت توسعه مترو در کلان شهرها و توسعه ناوگان اتوبوس/ مینی بوس در دیگر شهرها و توسعه حمل و نقل ریلی برای بار و مسافر بین شهری و نیز نوسازی و بازسازی ناوگان عمومی حمل بار و مسافر بین شهری و توسعه حمل و نقل عمومی درون شهری باید با جدیت پیگیری و عملیاتی شود.

مهم ترین این سیاست ها و طرح ها به شرح زیر می باشد:

- (۱) بند (ب) ماده ۵۷ قانون برنامه ششم : در طول اجرای قانون برنامه ششم باید سهم حمل و نقل ریلی بار حداقل به ۳۰ درصد و سهم حمل و نقل ریلی مسافر حداقل به ۲۰ درصد برسد.
- (۲) ماده (۷) قانون توسعه حمل و نقل عمومی: افزایش سهم حمل و نقل عمومی درون شهری به گونه ای که ۷۵٪ سفرهای درون شهری با حمل و نقل عمومی (۴۰٪ مینی بوس/ اتوبوس، ۲۵٪ تاکسی و ون، ۱۰٪ قطار شهری) پوشش داده شود.
- (۳) توسعه حمل و نقل مسافر با مترو در تهران و هشت کلان شهر موضوع مصوبه شماره ۱۱۹۳۵۲۶ مورخ ۱۳۹۶/۳/۸ شورای اقتصاد،
- (۴) توسعه حمل و نقل بار و مسافر توسط راه آهن موضوع مصوبه ۲۸۳۹۶۸ مورخ ۱۳۹۴/۱۰/۲ شورای اقتصاد،
- (۵) جایگزینی و نوسازی ناوگان حمل و نقل دیزلی درون شهری و برون شهری موضوع مصوبه شماره ۱۲۸۸۴۵ مورخ ۱۳۹۷/۰۳/۲۰ شورای اقتصاد
- (۶) جایگزینی ۱۲۹ هزار دستگاه تاکسی فرسوده با انواع گاز سوز، برقی و هیبریدی با پیمایش بالا موضوع مصوبه شماره ۷۷۷۲۵۴ مورخ ۱۳۹۸/۱۲/۲۸ شورای اقتصاد

بخش دوم- سیاست های بهینه سازی سبد سوخت برای مصارف حمل و نقل بار و مسافر

در این بخش، سیاست های استفاده از سوخت های CNG، بنزین، نفت گاز، گاز مایع، LNG و برق در انواع خودروهای شخصی و موتور سیکلت ها و نیز خودروهای عمومی حمل بار و مسافر و در ادامه سیاست های نحوه تأمین سوخت لکوموتیوهای راه آهن و کشتی ها تعیین شده است.

۱-۲ سیاست های نحوه استفاده از CNG به عنوان سوخت بخش حمل و نقل عمومی:

سیاست های نحوه استفاده از CNG به عنوان سوخت بخش حمل و نقل عمومی به ترتیب زیر تعیین می گردد:

- (۱) CNG به عنوان سوخت پاک، در دسترس و اقتصادی کشور، در حمل و نقل عمومی در نظر گرفته می شود و تا حد امکان باید جایگزین بنزین و نفت گاز شود.
- (۲) الزام به استفاده از CNG به عنوان سوخت اصلی در خودروهای سبک عمومی و ناوگان مسافر شهری (اتوبوس و مینی بوس) و تشویق سایر خودروهای شخصی به استفاده از این نوع سوخت.
- (۳) ارائه مشوق های مالی و تسهیلات بانکی ارزان قیمت حسب مورد به مالکان وانت ها و خودروهای سواری عمومی (مانند تاکسی ها و سامانه های تاکسی های اینترنتی) برای تبدیل سوخت این خودروها به CNG



- (۴) با توجه به مشکل بودن استفاده از CNG در خودروهای نیمه‌سنگین (اتوبوس‌ها و کامیون‌ها) که در خارج از شهرها تردد می‌کنند، اولویت در مصرف CNG برای اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های درون شهری قرار می‌گیرد.
- (۵) مزیت رقابتی قیمتی سوخت CNG برای تشویق استفاده‌کنندگان این نوع سوخت نسبت به سایر سوخت‌ها (بنزین) حفظ شود.
- (۶) توسعه متناسب جایگاه‌های عرضه سوخت CNG با تعداد خودروهای این ناوگان و استفاده از جایگاه‌های سیار در نواحی فاقد توجیه اقتصادی احداث جایگاه‌های جدید.
- (۷) تامین سوخت CNG در بخش راه آهن در صورت برتری اقتصادی این نوع سوخت به سوخت LNG انجام پذیرد.
- (۸) حمایت از تولید خودروهای پایه گاز سوز سبک و سنگین (اتوبوس) از طریق توسعه فناوری موتور و پلت‌فرم صورت پذیرد.

۲-۲ سیاست‌های نحوه استفاده از LNG به عنوان سوخت خودروها و لکوموتیوها و کشتی‌ها:

سیاست‌های نحوه استفاده از LNG به عنوان سوخت خودروها و لکوموتیوها و کشتی‌ها به ترتیب زیر تعیین می‌گردد:

- (۱) استفاده از LNG در سید سوخت خودروهای سبک مورد نظر نیست.
- (۲) استفاده از سوخت LNG در بخش قوای محرکه لکوموتیوهای راه آهن با احداث واحدهای کوچک Mini-LNG در شهرها با اولویت تهران، اصفهان، تبریز، اهواز، مشهد و بندر عباس حمایت خواهد گردید.
- (۳) استفاده از سوخت LNG در خودروهای سنگین (کامیون‌ها) در شهرهای مابین مراکز مهم تولید و مصرف علی‌الخصوص بنادر با اولویت احداث واحدهای Mini-LNG در مراکز مزبور در قالب ارائه تسهیلات صرفه جویی سوخت حمایت خواهد گردید.

۳-۲ سیاست استفاده از خودروها و موتورسیکلت‌های برقی/ هیبریدی:

سیاست استفاده از خودروها و موتورسیکلت‌های برقی/ هیبریدی به ترتیب زیر تعیین می‌گردد:

تولید داخلی خودروها و موتورسیکلت‌های برقی/ هیبریدی با اولویت اشتراکی و نیز واردات این نوع وسایط نقلیه باید مورد حمایت قرار گیرد و برای تشویق تولید آن‌ها سود بازرگانی واردات اجزای این نوع خودروها و موتورسیکلت‌ها باید به صورت ترجیحی مورد توجه قرار گیرد.

۴-۲ سیاست‌ها برای نحوه استفاده از گاز مایع (LPG) به عنوان سوخت خودروها :

سیاست‌ها برای نحوه استفاده از گاز مایع (LPG) به عنوان سوخت خودروها به ترتیب زیر تعیین می‌گردد:

عرضه LPG صرفاً برای مصارف عمدتاً پخت و پز خانوارهایی که به شبکه گاز طبیعی دسترسی ندارند انجام می‌شود، لذا این سوخت در سبد آتی سوخت خودروها در کشور سهمی ندارد.

۵-۲ سیاست‌ها برای نحوه استفاده از نفت گاز در بخش حمل و نقل:

سیاست‌ها برای نحوه استفاده از نفت گاز در بخش حمل و نقل به ترتیب زیر تعیین می‌گردد:

با توجه به مخاطرات زیست محیطی استفاده از سوخت نفت گاز در داخل شهرها، استفاده از این سوخت به ناوگان سنگین و نیمه سنگین، ریلی و بصورت محدود کشتی‌ها محدود می‌شود. از این رو نفت گاز سهمی در ناوگان سواری‌های سبک علی‌الخصوص سواری‌های عمومی (به استثنای وانت‌های نیمه سنگین) ندارد.



۶-۲ نحوه تأمین بهینه سوخت حمل و نقل ریلی

تأمین سوخت حمل و نقل ریلی به ترتیب اولویت های ذیل تعیین می‌شود:

الف- تأمین حداقل ۷۰ درصد سوخت لوکوموتیوها از طریق LNG تا افق ۱۴۲۰

ب- تأمین نیاز انرژی محرک لوکوموتیوهای راه‌آهن کشور و قطارهای پرسرعت با برق تا افق ۱۴۲۰

ج- ادامه استفاده از نفت‌گاز

بخش سوم- سیاست‌های تولید انواع خودرو سبک و نیمه‌سنگین و موتورسیکلت

تولید انواع خودرو سبک و نیمه سنگین و موتورسیکلت به شرح ذیل تعیین می‌گردد:

- (۱) الزام به تولید حداقل ۵۰٪ خودروهای شخصی/سواری ساخت داخل با قابلیت فنی CNG سوزش و اعمال مشوق‌های لازم برای خریداران در راستای استفاده از خودروهای گازسوز
- (۲) الزام به تولید کلیه خودروهای سواری برای مصارف عمومی با سوخت CNG/برقی از طریق الزام خودروسازان به نصب کیت گازسوز/برقی در این خودروها.
- (۳) الزام به اختصاص حداقل ۳۰ درصد تولیدات خودروسازان داخلی به خودروهای دوگانه سوز تا افق ۱۴۲۰
- (۴) افزایش سهم تولید موتورسیکلت های برقی به حداقل میزان ۳۰٪ تا افق ۱۴۲۰ در سبد تولید موتورسیکلت‌سازان کشور و ترغیب و تشویق مصرف‌کنندگان به استفاده از موتورسیکلت های برقی
- (۵) بازنگری و بروز رسانی کلیه استانداردها و معیارهای مصرف سوخت موتورسیکلت‌ها، خودروهای سبک و سنگین بنزینی، دیزلی، گازسوز و برقی/هیبریدی متناسب با شرایط توسعه فناوری حداقل هر سه سال یکبار و ارزیابی نحوه اجرا و اثربخشی بصورت سالانه انجام و متناسب با محصولات پر مصرف مطابق هدفگذاری استانداردهای مذکور از چرخه تولید خارج می‌شوند.

بخش چهارم- سیاست‌های نوسازی و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای:

سیاست‌های نوسازی و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به شرح ذیل تعیین می‌گردد:

- (۱) اعطای تسهیلات مالی به منظور اسقاط خودروهای سبک و سنگین فرسوده و جایگزینی و نوسازی ناوگان مربوطه با همکاری دستگاه‌های اجرایی مرتبط با تأکید بر اجرای مصوبات موجود.



سبد بهینه سوخت بخش حمل و نقل زمینی (جاده‌ای - ریلی - دریایی) تا افق ۱۴۲۰

به منظور مدیریت مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌گی کلان شهرها و حفظ امنیت عرضه سوخت در بخش حمل و نقل کشور (جاده‌ای - ریلی - دریایی)، نیاز ضروری به برنامه‌ریزی بلندمدت جهت ایجاد تنوع در سبد سوختی متکی بر اجرای سیاست‌های تبیین شده بهینه‌سازی مصرف سوخت حمل و نقل وجود دارد. بر اساس مطالعات، ارزیابی‌ها و بررسی‌های وزارت نفت در قالب سبد سوخت بخش حمل و نقل تا افق ۱۴۲۰، بهترین ترکیب ممکن در سبد سوخت بخش حمل و نقل زمینی (ریلی - جاده‌ای - دریایی) که می‌تواند با اعمال سیاست‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت (سیاست‌های غیر قیمتی و اصلاح تدریجی قیمت حامل‌های انرژی) در اقتصادی‌ترین حالت، امنیت عرضه سوخت را حفظ نموده، تنوع سبد سوختی را به همراه داشته باشد و منجر به کاهش آلاینده‌گی کلان شهرها شود، با پیش‌فرض‌های ذیل پیش‌بینی شده‌است.

پیش‌فرض‌ها:

- نرخ رشد اقتصادی متوسط ۵/۶ درصد
- نرخ رشد جمعیت متوسط ۱/۱ درصد طی دوره ۲۰ ساله تا ۱۴۲۰
- بهبود قابل ملاحظه در فناوری خودروهای تولیدی و ارتقاء سطح معیار و استانداردهای مصرف انرژی آن‌ها
- توسعه و افزایش سهم حمل و نقل عمومی (درون شهری و برون شهری) به گونه‌ای که تا پایان برنامه هفتم توسعه ۷۵٪ سفرهای درون شهری با وسائط حمل و نقل عمومی انجام شود.
- افزایش سهم حمل و نقل ریلی بار حداقل به ۳۰ درصد و افزایش سهم حمل و نقل ریلی مسافر حداقل به ۲۰ درصد تا سال ۱۴۱۰
- توسعه خطوط مترو کلان شهرهای کشور به گونه‌ای که حداقل ۱۰ درصد سفرهای درون شهری بویژه در کلان شهرها را در بر بگیرد.
- بهبود بهره‌وری انرژی در ناوگان حمل و نقل باری کشور حداقل سالانه ۱/۵ درصد
- اسقاط وسایل نقلیه شخصی و عمومی طبق مقررات قانونی موجود
- افزایش سهم موتورسیکلت‌های برقی به حداقل ۳۰ درصد از تولیدات موتورسیکلت کشور تا افق ۱۴۲۰
- افزایش سهم خودروهای دوگانه سوز/برقی/هیبریدی در سبد تولید خودرو سازان به گونه‌ای که کلیه خودروهای سواری عمومی از نوع گازسوز/برقی/هیبریدی باشند.
- افزایش سهم موتورسیکلت/خودروهای برقی/هیبریدی در سبد تولید خودرو سازان به گونه‌ای که تیراژ حداقل ۱۰۰ هزار وسیله نقلیه در سال باشد.
- انجام معاینه فنی دوره‌ای برای وسایل نقلیه شخصی و عمومی طبق ضوابط و مقررات جاری.
- اجرای موفق طرح‌های بهینه‌سازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل سبک و نیمه سنگین طبق زمانبندی‌های پیش‌بینی شده
- اصلاح تدریجی قیمت فراورده‌های نفتی بر مبنای پیش‌فرض‌های فنی با اعمال کلیه سیاست‌های غیر قیمتی و بهینه‌سازی مصرف سوخت اعمال می‌شود. همچنین، قیمت گاز طبیعی نیز به طور تدریجی اصلاح می‌شود



جدول سبد بهینه سوخت بخش حمل و نقل زمینی (ریلی - جاده‌ای) تا افق ۱۴۲۰ -

گزینه بهینه با اصلاح تدریجی قیمت سوخت (واحد: میلیارد لیتر معادل بنزین)

نوع سوخت	گزینه بهینه همراه با اصلاح تدریجی قیمت سوخت تا قیمت منطقه ای		
	۱۳۹۸	۱۴۱۰	۱۴۲۰
بنزین	۳۳/۰۶	۳۴/۶۶	۳۴/۴۸
نفت گاز	۲۱/۹	۲۳/۴۵	۲۵/۳۳
CNG	۹/۹	۱۶/۳۳	۱۹/۴۰
LNG	۰/۰۰	۰/۳۶	۰/۸۲
LPG	۰/۰۱	۰/۰۰	۰/۰۰
هیبرید و الکتریسیته	۰/۰۴	۲/۸۰	۵/۱۱
جمع کل	۶۴/۹۱	۷۷/۶	۸۵/۱۴

جدول ترکیب سبد سوخت بخش حمل و نقل زمینی (ریلی - جاده‌ای)

تا افق ۱۴۲۰ - گزینه بهینه با اصلاح تدریجی قیمت سوخت تا قیمت منطقه ای (واحد: درصد)

نوع سوخت	گزینه بهینه همراه با اصلاح تدریجی قیمت سوخت تا قیمت منطقه ای		
	۱۳۹۸	۱۴۱۰	۱۴۲۰
بنزین	۵۰/۹۳	۴۴/۵۷	۴۰/۵۰
نفت گاز	۳۳/۷۵	۳۰/۳۲	۲۹/۷۶
CNG	۱۵/۲۵	۲۱/۰۴	۲۲/۷۸
LNG	۰/۰۰	۰/۴۶	۰/۹۶
LPG	۰/۰۱	۰/۰۰	۰/۰۰
هیبرید و الکتریسیته	۰/۰۶	۳/۶۱	۶/۰۰
جمع کل	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

در جداول فوق سوخت های هوایی و دریایی لحاظ نشده است.

در گزینه اصلاح تدریجی قیمت سوخت تا سطح قیمت منطقه ای بیشترین کاهش از لحاظ میزان مصرف سوخت حاصل شده و سهم CNG در سبد سوخت حمل و نقل تا حدود ۲۳٪ در سال ۱۴۲۰ رشد خواهد داشت. همچنین سهم بنزین نیز از حدود ۵۱٪ کنونی به حدود ۴۰٪ در سال ۱۴۲۰ کاهش می‌یابد و سهم وسایط نقلیه برقی/هیبریدی نیز تا ۴٪ خواهد رسید.



چشم گیری خواهد یافت. در این گزینه می توان با اصلاح تدریجی قیمت سوخت طی یک دوره زمانی طولانی، اثرات ناخواسته اجتماعی ناشی از اصلاح یکباره قیمت سوخت را به حداقل رساند.

در نهایت مقایسه ارقام و اطلاعات گزینه های مختلف بیانگر این واقعیت است که ادامه روند کنونی طی سال های آتی نتایج نامطلوب و زیان باری به همراه خواهد داشت و بیانگر این واقعیت است که اعمال سیاست های بهینه سازی مصرف باید در اولویت تصمیم گیران ملی قرار گیرد و به صورت یک طرح اقدام الزامی، با جدیت پیگیری شود.

گزینه اصلاح تدریجی قیمت سوخت به همراه اعمال سیاست های غیر قیمتی بهینه سازی مصرف، بهترین نتیجه را از لحاظ مدیریت مصرف، توسعه حمل و نقل عمومی، ارتقاء بهره وری در ناوگان حمل و نقل باری و مسافری، تامین امنیت سوخت و بهبود در شاخص های عملکردی در برداشته و برنامه ریزی های لازم به منظور تحقق سبد بهینه سوخت بخش حمل و نقل زمینی کشور (ریلی- جاده ای- دریایی) مبتنی بر این گزینه، احتیاج به حصول رشد اقتصادی متوسط، ارتقاء سطح فناوری خودروهای تولیدی، وضع مقررات الزام آور تردد و سایط نقلیه، توسعه حمل و نقل عمومی، اجرای طرح های بهینه سازی مصرف سوخت بر اساس اتخاذ سیاست های پیشنهادی قیمتی و غیر قیمتی به صورت تجمیعی در حوزه مدیریت و بهینه سازی حمل و نقل بار و مسافر، ترکیب سبد سوخت، تولید، بازسازی و نوسازی ناوگان می باشد.

لازم به توضیح است که این سند می بایستی متناسب با بازخوردها، شرایط و سیاست های جاری و همچنین میزان عملکرد و تحقق سبد بهینه سوخت بخش حمل و نقل، هر پنج (۵) سال یکبار مورد ارزیابی، به روزرسانی و بازنگری قرار گیرد.

علاوه بر این در سند حاضر به طور طبیعی، گزینه های پیشنهادی تامین انرژی بخش حمل و نقل با توجه به پیوستگی سطح فناوری و بهبود تدریجی آن تهیه شده است، اما اگر تحولات فناوری و نوآوری اساسی در نحوه تامین منابع انرژی بخش حمل و نقل صورت پذیرد و فناوری های نوین و منابع برق خورشیدی کاربرد گسترده پیدا کند یا تغییرات ساختاری تعیین کننده در ساختار عرضه و تقاضای این بخش ایجاد شود، یقیناً تقاضای داخلی بازار انرژی، نحوه مصرف، نوع سوخت و قدرت خرید مصرف کنندگان، بر میزان عرضه منابع سوخت های فسیلی تأثیر جدی می گذارد که در این سند امکان منظور کردن آثار و پیامد این رخدادها فراهم نبوده است. در صورتی که چنین تحولاتی به اندازه ای اثرگذار باشند که بر بازار داخلی کشور نیز تأثیر قابل توجهی بگذارند، در آینده باید این تأثیرات را نیز در برآورد تقاضای سوخت های فسیلی بخش حمل و نقل، مورد لحاظ قرار داد.

