

در این سرفصل همچنین می خوانید:

۶۷ بازار جهانی نفت

۶۸ بازی ریسک‌های ژئوپلیتیک

۶۹ کوتاه انرژی

۶۹ طرح ماه



ارز یابی سیاست انرژی در طرح تحول اقتصادی

## جراحی در حین بحران؟

توسعه به‌هنگام شبکه حمل‌ونقل عمومی، انجام اقدامات لازم برای کاهش تقاضای سفرهای درون شهری، اصلاح راندمان مصرف سوخت خودروها - که متأسفانه با استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارد - و بسیاری اقدامات دیگر، می‌توانست از رسیدن به مرز بحران جلوگیری کند.

### مشکلات چند بُعدی

مشکل اصلی، عدم برخورد کارشناسان در جهت تعریف درست مشکل و حل مشکل بوده و هست که متأسفانه حتی در زمان رسیدن به بحران نیز حل نمی‌شود. در گذشته، با در هم آمیختن مجموعه‌ای از مشکلات مربوط به یک پدیده و عدم تطبیق میان اهداف و راهکارها، راه به جایی نبرده‌ایم. متأسفانه در مورد بنزین، مشکلات متعددی وجود دارد که برخی از مهمترین آنها عبارتند از:

- غیر منطقی بودن قیمت‌ها برای مصرف‌کنندگان و مابه‌التفاوتی که دولت پرداخت می‌کند (که به غلط یا درست یارانه نام گرفته است) - و بار مالی آن برای دولت
  - مشکل عدالت اجتماعی ناشی از عدم تناسب بهره‌مندی دهک‌های مختلف درآمدی از مابه‌التفاوتی (اصطلاحاً یارانه‌ای) که دولت پرداخت می‌کند
  - مشکلات مربوط به تأمین و لجستیک بنزین وارداتی که به مرز محدودیت امکانات رسیده است
  - مصرف بی‌رویه و بیش از حد بنزین
  - قاچاق بنزین به خارج از کشور.
- برخی معتقدند که اصلاح قیمت‌ها، آن هم به معنای تطبیق دادن قیمت‌های داخلی با قیمت‌های بین‌المللی، همه مشکلات فوق‌الذکر را حل خواهد نمود. ولی مطالعات انجام شده در مورد کشش قیمتی تقاضای حامل‌های انرژی، چه در سطح داخلی و چه در سطح جهانی و همچنین، توجه به ساختار تورمی ایران، نشان می‌دهد که

تحلیلی از آقای سید غلامحسین حسن تاش، مدیر مسؤؤل ماهنامه «اقتصاد انرژی» در رابطه با مصرف انرژی در کشور

افزایش قیمت‌های انرژی به طور دقیق تبیین نگردیده است. اما باید توجه داشت که حداقل از ابتدای دوران سازندگی - که اینک بیست سال از آن می‌گذرد - موضوع قیمت حامل‌های انرژی و تجدیدنظر در آن، در دستور کار دولت و مجلس در دوره‌های مختلف بوده که البته توفیقی در این زمینه حاصل نشده است.

پرواضح است که میزان مصرف همه حامل‌های انرژی در کشور، غیرقابل قبول است. ولی در این میان، بنزین بیشتر از سایر سوخت‌ها، جلب توجه کرده است. کافی نبودن میزان بنزین تولید داخل و ضرورت وارد نمودن میلیاردها دلار بنزین، خصوصاً در شرایط افزایش شدید قیمت‌های جهانی آن، بالاخره دولت و مجلس را متوجه معضل بنزین نمود. ارزش واقعی بنزین و سایر حامل‌های انرژی، بر مبنای قیمت‌های بین‌المللی اقتصاد ملی محاسبه شده و بر همین اساس، هزینه مستقیم و هزینه فرصت ایجاد می‌کند. قیمت‌های کاذب داخلی، ممکن است مصرف‌کنندگان را بفریبد و به ایشان علایم غلط بدهد، ولی نمی‌تواند و نباید دولت را بفریبد که اگر چنین شد، این دلیل دیگری بر ضعف نظام سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری است.

مصرف انرژی در ایران، بدون تردید در حد فاجعه‌آمیزی بی‌رویه است. شاخص شدت مصرف انرژی در ایران، بدترین شاخص در سطح جهان است. مجموعه نفت و گاز مصرفی در کشور، اینک به سطح بیش از ۴/۳ میلیون بشکه معادل نفت خام در روز رسیده است که با قیمت‌های روز نفت خام، ارزش آن به بیش از یکصد میلیارد دلار در سال می‌رسد. چنین مصرفی، لزوماً برای اقتصادی که هزاران میلیارد دلار محصول ناخالص ملی یا گردش اقتصادی داشته باشد بد نیست. اما مسلماً این عدد با هیچ یک از پارامترها و شاخص‌های اقتصاد ایران تناسب ندارد.



تردیدی نیست که نظام قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی در کشور دچار بحران است. شاید ذکر همین نمونه کافی باشد که بنزین و گازوییل، دو برش پالایشی کاملاً نزدیک به هم هستند و در چند ماه گذشته، قیمت جهانی گازوییل بالاتر از بنزین بوده است ولی قیمت بنزین در ایران، لیتری صد تا چهارصد تومان و قیمت گازوییل لیتری شانزده تومان می‌باشد! البته هدف یا اهداف دولت فعلی از تجدیدنظر در

اقتشار کم درآمد جامعه و آیا واقعاً می‌توان مشکلات اقتصادی اقتشار کم درآمد را به طور کامل حل کرد؟

### درمان درد

مسئله پتانسیل عظیمی برای صرفه‌جویی و بهینه‌سازی مصرف انرژی در کشور وجود دارد. مسأله به قدری خطیر است که شاید هیچ اولویتی بالاتر از آن برای کشور وجود نداشته باشد. برای حل این معضل، کافی است در سطح ملی، تصمیمی جدی بگیریم. تعداد بی‌شماری از پروژه‌های صرفه‌جویی و بهینه‌سازی انرژی وجود دارند که در قیمت‌های واقعی (منطقه‌ای) انرژی، کاملاً اقتصادی و قابل اجرا هستند و دوره بازگشت سرمایه‌شان (از محل انرژی صرفه‌جویی شده) نیز بسیار کوتاه است و صد البته در قیمت‌های داخلی انرژی، اقتصادی و قابل اجرا نیستند. معنی این حرف، این نیست که برای اجرای این پروژه‌ها، لاجرم نباید قیمت‌ها افزایش یابند، بلکه کافی است دولت حاضر باشد انرژی صرفه‌جویی شده از قبیل این پروژه‌ها را برای چند سال، به قیمت‌های خارجی وارداتی خریداری نماید. ■

باشد که این نحو پرداخت‌های دولت به حامل‌های انرژی (همان اصطلاحاً پارانها)، روش مطلوبی نیست و اقتصاد را دچار مشکل کرده است. اما مسأله این است که نباید فراموش کنیم ما امروز در مقام تجویز این عمل نامطلوب نیستیم، بلکه مسأله ما نحوه خارج کردن این غده سرطانی از پیکره اقتصاد است. چنین پیکری را که ده‌ها مرض و عدم تعادل دیگر هم دارد، نمی‌توان شتاب زده و غیرمسئولانه زیر تیغ جراحی برد، چراکه ممکن است هرگز سالم بیرون نیاید!

علاوه بر این، اقتصاد ما هم‌اکنون دچار عارضه بیماری هلندی است و برخورد شوک‌گونه با اصلاح قیمت حامل‌های انرژی می‌تواند این بیماری را شدیدتر کرده و لطمه بیشتری را به تولید ملی وارد و وضعیت رکود تومی را تشدید نماید. تردیدی نیست که قشرهای پردرآمد، از پرداخت‌های دولت به عنوان یارانه انرژی، بیشتر بهره می‌برند، کما این که از تمام امکانات ملی، اعم از جاده و فرودگاه و سایر زیرساخت‌ها نیز بهره بیشتری می‌برند. اما سؤال این است که با حذف این پرداخت‌ها و ظهور آثار تومی آن، آیا این گروه بیشتر آسیب می‌بینند یا

تعدیل قیمت‌ها گرچه ممکن است مشکلات اول و دوم را حل کند، اما معلوم نیست بتواند سایر مشکلات را حل نماید. در واقع، افزایش قیمت‌ها، خصوصاً با تعدیل تورم بعدی که اتفاق خواهد افتاد، تأثیر قابل توجهی بر میزان مصرف نخواهد داشت و با تداوم میزان مصرف، مشکل لجستیک هم به قوت خود باقی خواهد ماند. در این صورت، نگرانی این است که پاک شدن صورت مسأله برای دولت، موجب شود که مشکل مصرف بی‌رویه و اسراف ملی بنزین فراموش شده و کماکان منابع ملی هدر رود. قاچاق، ناشی از تفاوت قیمت میان دو سوی مرز است. در همه کشورهای هم‌مرز با ما، لزوماً قیمت بنزین مطابق با قیمت‌های جهانی نیست و بعضاً بسیار بالاتر از آن است. مثلاً در کشور ترکیه، قیمت فعلی بنزین بیش از لیتری ۱۸۰۰ تومان است. بنابراین معضل قاچاق هم کاملاً حل نخواهد شد. خلاصه این که اگر مشکلات، تفکیک و اولویت‌بندی نشوند و راهکارها با اهداف، مطابقت نداشته و زمینه‌ها و شرایط مناسب اجرای آنها فراهم نگردند، حل ریشه‌ای مشکلات اتفاق نخواهد افتاد.

### یارانه انرژی و معضل تورم

در مورد دلایل عدم برخورد درست با مسأله قیمت حامل‌های انرژی، مشکل دیگری نیز وجود داشته و آن، عدم تعریف و درک صحیح از یارانه بوده است. یارانه، یک ابزار اقتصادی است که با هدفی مشخص و برای تحقق بخشیدن به یک سیاست اقتصادی پرداخت می‌شود. با بررسی اسناد تصمیمات دولت‌ها و مجالس گذشته، به جرات می‌توان گفت، چه قبل و چه بعد از انقلاب، هیچ مرجعی، تصمیمی در مورد اعطای یارانه به حامل‌های انرژی اتخاذ ننموده است. در حقیقت، مسأله این بوده که کشور، دائماً با تورم فزاینده مواجه بوده و دولت‌ها یا مجالسی که بر سر کار بوده‌اند، همواره با این موضوع در ستیز بوده و نخواسته‌اند آن را به رسمیت بشناسند. همواره این نگرانی وجود داشته که افزایش و یا تعدیل تومی قیمت کالاها و خدمات اساسی و ضروری که در اختیار دولت است، اولاً بر تورم مَهر تأیید می‌زند و ثانیاً به سهم خود به افزایش بیشتر نرخ تورم کمک می‌کند. لذا در جهت مقابله با تورم، حاضر به افزایش قیمت حامل‌های انرژی نشده‌اند. بنابراین ما با تصمیمی به نام پرداخت یارانه روبه‌رو نبوده و نیستیم که بخواهیم هدف پرداخت آن را عوض کنیم. در واقع ما با مسأله تأخیر تاریخی در تعدیل تومی قیمت حامل‌های انرژی روبه‌رو هستیم.

با بالا رفتن مداوم سطح عمومی قیمت‌ها و ثابت ماندن قیمت‌های انرژی و با بالا رفتن قیمت جهانی نفت، تفاوت قیمت‌های موجود با قیمت‌های واقعی، به غول با شاخ و دم تبدیل شده است که تصمیم‌گیری در مورد آن بسیار دشوار است. بنابراین، مسأله و نکته کلیدی در زمینه اصلاح و تعدیل قیمت حامل‌های انرژی، مسأله تورم است و آثار تومی هر تصمیمی که توجه و عنایتی به مقوله تورم نداشته باشد، می‌تواند زیانبار باشد. در عین حال به نظر نمی‌رسد، هیچ یک از تفکرات اقتصادی موجود در کشور با این اصل مخالف

## بازار جهانی نفت

### ریسک‌های کمتر و انتشار آمار مربوط به ذخیره‌سازی نفتی آمریکا، قیمت‌های نفت را کاهش داد.

در پی انتشار آمار مربوط به میزان ذخیره‌سازی نفتی آمریکا، قیمت جهانی نفت باز هم کاهش یافت. در بازار نیویورک، قیمت نفت وست تگزاس اینترمدیت برای تحویل در ماه سپتامبر، با ۵۹ سنت کاهش به ۱۱۸/۵۸ دلار در هر بشکه رسید. این قیمت در طول معاملات روز ۵ ماه اوت تا سطح بشکه‌ای ۱۲۰/۴۹ دلار صعود کرده ولی تا بشکه‌ای ۱۱۷/۹۱ دلار نیز کاهش یافته بود. در همین بازار، قیمت بترین تحویلی ماه سپتامبر با ۰/۷۱ سنت کاهش به ۲/۹۴ دلار در هر گالن بالغ شد.



بی‌تی‌یو رسید. در بازار لندن، قیمت نفت خام برنت در یای شمال برای تحویل در ماه سپتامبر، با ۷۰ سنت کاهش به ۱۱۷ دلار در هر بشکه رسید. قیمت این نوع نفت خام نیز بین ۱۱۵/۶ تا ۱۱۸/۷۷ دلار در هر بشکه در نوسان بود. اداره اطلاعات انرژی آمریکا اعلام کرد سطح ذخیره‌سازی‌های تجاری نفتی این کشور، برای اولین بار در سه هفته گذشته، افزایش یافته است. بر اساس همین گزارش، میزان ذخیره‌سازی‌های نفت خام این کشور، در هفته منتهی به اول ماه اوت با ۱/۷ میلیون بشکه افزایش به ۲۹۶/۹ میلیون بشکه رسید. همزمان، سطح ذخیره‌سازی‌های فرآورده‌های میان‌تقطیر برای سیزدهمین هفته متوالی افزایش نشان داد و در هفته گذشته با ۲/۸ میلیون بشکه افزایش، به ۱۳۳/۳ میلیون بشکه رسید. گفتنی است، سطح ذخیره‌سازی‌های بنزین ایالات متحد برای دومین هفته متوالی کاهش یافت و در هفته گذشته با ۴/۴ میلیون بشکه کاهش، به ۲۰۹/۲ میلیون بشکه رسید. افزایش ذخیره‌سازی‌ها، کاهش ریسک‌های بین‌المللی و همچنین، رکود اقتصادی آمریکا را می‌توان از عوامل اصلی کاهش قیمت جهانی نفت خام به شمار آورد.

گفتنی است، قیمت گاز طبیعی در بازار مزبور با ۴/۷۷ سنت افزایش، به ۸/۷۷ دلار در هر میلیون

### قیمت نفت خام ایران در مناطق مختلف \*

منطقه	نفت سبک	نفت سنگین
آسیا	۱۲۰/۹۵	۱۱۵/۳۸
شمال غربی اروپا	۱۱۰/۵۰	۱۰۷/۳۳
مدیترانه	۱۱۰/۱۲	۱۰۷/۳۲
آفریقای جنوبی	۱۱۴/۴۷	۱۱۱/۳۷
میانگین وزنی	۱۱۷/۹۶	۱۱۱/۸۱

\*دلاربرای هر بشکه، ۱۶ مرداد ۱۳۸۷  
استخراج: «اقتصاد ایران» از امور بین‌الملل شرکت ملی نفت.