

جایگاه بخش انرژی در برنامه سوم

شرکت کنندگان در میزگرد:

دکتر مجید عباس پور مشاور رئیس جمهوری در امور علمی، و رئیس هیأت مدیره انجمن اقتصاد انرژی سید غلامحسین حسن تاش مدیر مسئول مجله اقتصاد انرژی، و نایب رئیس هیأت مدیره انجمن اقتصاد انرژی

مهندس حسن خسروی زاده کارشناس مسائل انرژی، عضو هیأت مدیره انجمن اقتصاد انرژی مهندس رضا فرمند کارشناس اقتصادی مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، و عضو هیأت مدیره انجمن اقتصاد انرژی

گران کردن آن ممکن است مشکلی برای کل اقتصاد مملکت به وجود بیاورد، مانند تورم، بیکاری و غیره.

اگر از دید مسائل بودجه‌ای و مسائل سرمایه‌ای و سرمایه‌گذاری نگاه کنیم، به هر حال مملکت باید سرمایه‌های خود را حفظ کند و سرمایه‌زدایی نشود.

در ضمن وقتی بحث افزایش قیمت کالایی مطرح می‌شود، ابتدا باید دید که آیا کاهش هزینه‌ها درست انجام شده است یا نه و در آن صورت است که بحث افزایش قیمت‌ها پیش می‌آید. اگر در برنامه سوم به همه هزینه‌ها درست نگاه شده باشد، و نتیجه‌گیری شده باشد که برای تأمین بودجه چاره‌ای جز افزایش قیمت‌ها نیست، در این صورت باید این کار را کرد، چون بالاخره باید بودجه از یک جایی تأمین شود. به هر حال بخش انرژی، یعنی نفت،

فرمند: وارد این بحث نمی‌شوم که آیا ما واقعاً به انرژی یارانه می‌دهیم یا نه. اما من موافق منطقی کردن قیمت انرژی هستم. در عین حال فکر می‌کنم که گاهی ممکن است مصالح بخش انرژی، مصالح توسعه اقتصادی و مصالح ناظر بر بودجه دولت همخوان و در یک جهت نباشند. اگر از دید مصرف انرژی و بهینه‌سازی آن نگاه کنیم، تجربه نشان داده است که افزایش قیمت انرژی، بیش از این حدی که تاکنون وجود داشته، و بیش از این هم امکان پذیر نبوده، تأثیر مهمی در کاهش مصرف انرژی یا نداشته و یا حداقل ما نتوانسته‌ایم در محاسباتمان آن را نشان بدهیم.

از این دیدگاه، تردید نیست که اگر در داخل کشور عوامل تولید ارزان‌تر به دست تولیدکننده برسند، در مقیاس جهانی مزیتی نسبی به حساب می‌آید و

حسن تاش: این میزگرد عمدتاً درباره بخش انرژی در برنامه سوم است. به چند موضوع اساسی در این زمینه خواهیم پرداخت. در این جلسه دو موضوع قیمت‌گذاری و مدیریت انرژی مطرح خواهد شد و در جلسه بعدی مسائل دیگر را بررسی خواهیم کرد. از این که دعوت ما را پذیرفتید تشکر می‌کنم. بحث قیمت‌گذاری انرژی، بر محور موضوع‌هایی مانند این که قیمت منطقی انرژی چگونه محاسبه می‌شود، و منطق یارانه انرژی چیست، و این که آیا راه صرفه‌جویی در انرژی افزایش قیمت است، از مدت‌ها پیش میان صاحب‌نظران انرژی از یک سو و مردان سیاسی از سوی دیگر مطرح بوده است. ابتدا از آقای مهندس فرمند خواهش می‌کنم بحث را شروع کنند.

بنزین، برق و غیره در انحصار دولت است، و بنابراین از کالاهایی هستند که قیمت آنها در حدی که لازم باشد، باید در پنج ساله بعدی بالا برود.

اما در لایحه‌ای که تهیه شده، من فکر می‌کنم تصمیمی که در ماده ۱۱۷ گرفته شد، منطقی‌تر باشد. به این معنی که هر ساله ببینیم قیمت انرژی در آن سال به چه میزان باید بالا برود. این کار منطقی‌تر از این است که از حالا جدولی برای افزایش قیمت در پنج سال تهیه کنیم.

یک شعار برای برنامه

دکتر عباسپور: من فکر می‌کنم بحث قیمت‌گذاری را مجزا از سایر عواملی که در برنامه‌ریزی انرژی مطرح است نمی‌توانیم در نظر بگیریم. در این بحث باید مسائل دیگری را هم در نظر گرفت، مثلاً سرمایه‌گذاری برای توسعه بخش انرژی، سیاست‌های صرفه‌جویی، مسائل بهره‌برداری از منابع، چگونگی مشارکت بخش خصوصی در مورد بهره‌برداری از حامل‌ها و فرآورده‌ها، صنایعی که تولیدکننده انرژی هستند، تفاوت قیمتی که در داخل کشور ما با سایر کشورهای جهان وجود دارد، مسأله قاچاق. اگر تفاوت قیمت انرژی در داخل با قیمت انرژی در سایر کشورهای جهان را کم نکنیم، میزان و حجم مقدار انرژی که از کشور خارج می‌شود، چه خواهد بود.

البته من با آقای مهندس فرمند هم عقیده هستم. همه کسانی که در زمینه انرژی صاحب نظر هستند و من با آنها تماس داشتم، این تصمیم را تأیید می‌کنند. تصمیمی منطقی است.

منتها این تصمیم راه‌حلی ارائه نکرده است. بالاخره برنامه ما چیست. آیا ما باید هر سال صبر کنیم ببینیم اوضاع و احوال و نوسانات قیمت چگونه است؛ که آیا قیمت بالا می‌رود، و متناسب با آن می‌توانیم پولی هم ذخیره کنیم یا این که نه، قیمت پایین می‌آید و باید سیاست‌های ریاضت‌کشی را پیش بگیریم و صرفه‌جویی کنیم، و متناسب با آن تصمیم‌گیری کنیم. این به نظر من درست نیست، چون به این ترتیب ما یک سیاست دراز مدت را عرضه نکرده‌ایم.

اگر آن سیاست‌هایی را که در برنامه سوم در بخش انرژی آمده است، و

سازمان برنامه و بودجه تهیه کرده، مطالعه کنیم، می‌بینیم به مشکلات و مسائلی که موجب عدم تصمیم‌گیری می‌شود، اشاره شده است.

من فکر می‌کنم که اگر ما در کل برنامه، در بخش انرژی یک شعاری برای برنامه در بخش انرژی تنظیم کنیم قدم مهمی برداشته‌ایم. در برنامه‌های اول و دوم، برنامه‌سازی بود، پیش رفتیم و حالا با مشکلات کمتری روبرو هستیم. ولی باید این را هم گفت که زیربنای ما در بخش انرژی درست نیست. حالا می‌توانیم این هدف پنج‌ساله را در برنامه سوم قرار بدهیم که ساختار انرژی ساختار سالمی باشد. آیا بالاخره می‌خواهیم موضوع هسته‌ای در یک سازمان باشد و مسائل قیمت‌گذاری در سازمان دیگری، و مسائل مربوط به تولید در وزارتخانه دیگری باشد. در وضع فعلی دست مادر سرمایه‌گذاری عملاً بسته است و نمیتوانیم از سرمایه‌های خارجی استفاده کنیم. پس آیا حتماً لازم است که سرمایه‌های دولتی را به این صورت به کار اندازیم. در این شرایط طبیعتاً منطق حکم میکند که انرژی قیمت واقعی خودش را بگیرد و اینجا بحث قیمت‌گذاری انرژی و غیره مطرح می‌شود.

ایده کلی آن است که هرگاه بحث قیمت‌گذاری مطرح می‌شود، خواه انرژی خواه بخش‌های دیگر، قیمت‌گذاری‌ها باید با واقعیات تطبیق کند. اگر بنا هست که ما به نوعی به آشنایی از مردم کمک کنیم که با قیمت‌های کمتری انرژی مصرف کنند، باید راه حل و روش دیگری برای آن پیدا کنیم. قیمت‌گذاری به صورت عام، و با قیمت پایین، مشکلات زیادی ایجاد خواهد کرد.

شعاری که به نظر من لازم است، این است: قیمت‌گذاری‌ها مبتنی بر قیمت‌گذاری‌های واقعی باشد. یعنی اگر برای انرژی یک قیمت جهانی در نظر بگیریم، باید سعی کنیم به آن سمت حرکت کنیم که قیمت خودمان را دست کم به آن قیمت نزدیک کنیم.

ضرورت پیام

خسروی زاده: قیمت انرژی و کنترل قیمت آن باید هدف‌دار باشد.

صاحب یک پیام باشد. پیامی از مسئولان به جامعه و مصرف‌کننده برساند و در جهت منع یا گسترش مصرف نوعی از انرژی باشد. به‌طور جنبی هم این پیام باید جلوگیری از بالا رفتن هزینه‌ها باشد، ایجاد درآمد بکند و مشکلاتی را که در جهت مصرف کالایی روی داده است تا اندازه‌ای مرتفع کند.

با این دید باید به مسأله یارانه و قیمت‌گذاری انرژی نگاه کرد. اول باید ببینیم که قیمت‌های تمام شده اینها، هزینه‌های فرصت این حامل‌های انرژی که ما داریم به این قیمت در جامعه مصرف می‌کنیم چیست. قیمت‌های تمام شده را به طرق مختلفی می‌شود محاسبه کرد. یکی از روش‌ها که ما دنبال می‌کنیم براساس نفت خام به قیمت هر بشکه ۲۰ دلار و هر دلار ۳۰۰ تومان و ۸۰۰ تومان است. براساس این قیمت‌ها:

- اگر دلار را ۳۰۰ تومان بگیریم، هر لیتر گاز مایع ۴۸ تومان برای ما تمام می‌شود و اگر دلار را ۸۰۰ تومان بگیریم ۱۲۹/۶ می‌شود.

- بنزین با دلار ۳۰۰ تومان ۶۳/۸ تومان و با دلار ۸۰۰ تومان، ۱۷۳/۳ تومان

- نفت سفید به همین ترتیب ۵۶/۳ و ۱۵۹ تومان

- نفت گاز ۴۸ و ۱۲۹/۶ تومان

- نفت کوره ۳۶ و ۹۸/۲ تومان

براساس این ارقام، زیان دهی یا هزینه فرصتی که کشور از دست می‌دهد به دست می‌آید. منظورم اختلاف قیمت تمام شده با قیمت فروش است.

- با قیمت دلار ۳۰۰ تومان در هر لیتر بنزین ما ۲۸/۸ تومان ضرر می‌کنیم. (ولی می‌بینیم که این ۲۸/۸ تومان از سوسیدی که برای نفت سفید می‌دهیم خیلی کمتر است.)

- ۴۶/۳ تومان روی نفت سفید ضرر می‌کنیم.

- ۳۷ تومان روی نفت گاز و ۳۱ تومان روی نفت کوره ضرر می‌کنیم.

اگر قیمت دلار را ۸۰۰ تومان حساب کنیم:

- ۱۳۷/۳ تومان روی بنزین، ۱۴۲

تومان روی نفت سفید، ۱۱۹/۶ تومان

روی نفت گاز و ۸۷/۲ تومان روی نفت کوره زیان می‌دهیم.

به لحاظ مسائل روحی و روانی تجربه نشان داده است که مردم در هر زمان بر روی یک چیز حساسند و در این چند سال جامعه نسبت به بنزین حساس است. این حساسیت نسبت به نفت سفید و نفت کوره و نفت گاز وجود ندارد. وقتی می‌خواهند درباره تورم مثالی بزنند، می‌گویند بنزین شده است ۳۵ تومان، همان‌طور که می‌گویند دلار شده است ۳۰۰ تومان یا ۸۰۰ تومان. بنابراین به مجردی که قیمت بنزین را بالا ببریم اثری که روی تورم و جامعه و مردم دارد، بسیار شدید است. بنابراین هم ضروری که ما از محل فروش بنزین متحمل می‌شویم کمتر است و هم زمانی که جامعه از محل افزایش قیمت بنزین متحمل می‌شود، خیلی شدیدتر و بیشتر است. ما میزان مصرف چهار فرآورده اصلی مان در هفت ماه اول سال جاری این‌طور بوده است: بنزین ۳۹/۸ میلیون لیتر در روز، نفت سفید ۱۷/۷۶ میلیون لیتر، نفت گاز ۵۶/۸۸ میلیون لیتر، و نفت کوره ۲۸/۴۵ میلیون لیتر در روز. به عبارت دیگر این سه فرآورده چندین برابر بنزین، مصرف دارند. در نتیجه می‌توانید برای جبران بخشی از این زیانها، روی حاملهای دیگر انرژی کار کنید.

حالا ببینیم نفت چراغ را چه کسانی مصرف می‌کنند. نفت چراغ تقریباً بیشتر در پخت و پز و مسائل اداره خانه مصرف می‌شود. متوسط مصرف هر خانوار در سال ۱۲۰۰-۱۱۰۰ لیتر است. نکته دیگر این است که مصرف‌کننده نهایی اثرش را نمی‌تواند منعکس کند. وقتی می‌گیرد، دیگر نمی‌تواند روی کرایه بار بکشد، چون مصرف‌کننده نهایی است بنابراین یک خانوار در عرض سال ۱۲۰۰ لیتر مصرف می‌کند و هرچه باشد قابل تحمل است. افزایش قیمت در اینجا آن اثری را که روی بنزین می‌تواند داشته باشد، قابل لمس و بحث نیست.

مصرف روزانه نفت گاز به‌طور متوسط حدود ۶۶ میلیون لیتر است. مصارفی که نفت گاز دارد، یک مقداری گرمایی است، یک مقداری در وسایط نقلیه، یک مقداری در صنایع و یک مقداری هم در کشاورزی. آن چیزی که

عباسپور:

در برنامه سوم توسعه شعار در بخش انرژی می‌باید قیمت‌گذاری مبتنی بر قیمت‌گذاریهای واقعی باشد یعنی باید سعی کنیم به سمت قیمت‌های جهانی انرژی حرکت کنیم

به‌عنوان سوخت در خانه‌های مصرف می‌کنند، اثرش مانند همان نفت سفید است که مصرف‌کننده نهایی اثرش را منتقل نمی‌کند.

در حمل و نقل اثر افزایش قیمت را باید این‌طور بررسی کنیم که وقتی شما یک اتوبوس را امروز ۶۰ میلیون تومان می‌خرید، هزینه‌های استهلاک، نگهداری، تعمیرات، و راننده را که حساب کنید، هزینه سوخت هرچه باشد، حتی لتری ۵۰۰ تومان، نسبت به سایر هزینه‌ها چندان نیست. هزینه استهلاک به تنهایی سالانه ۲۴ یا ۲۵ میلیون تومان است. هزینه‌های نگهداری، تعمیرات، لاستیک و... هم جای خود دارد. بنابراین هزینه سوخت شما به حساب نمی‌آید. کامیون حدود ۸۵، ۹۰ میلیون تومان قیمت دارد. اینجا هم آنچه درباره اتوبوس گفته شد، صادق است. بنابراین افزایش قیمت سوخت روی هزینه حمل و نقل اصلاً به حساب نمی‌آید. مردم هم حساسیت چندانی ندارند.

در صنایع شما یک رقم سنگین، شاید چندصد میلیون تومان، برای کارخانه سرمایه‌گذاری می‌کنید. هزینه مواد خام و اولیه سنگین است. یک مقدار سنگین‌تر سرمایه در گردش و هزینه‌های جاری دارید و هزینه‌های عملیاتی و انواع و اقسام هزینه‌ها. باز هم افزایش قیمت انرژی در صنایع چندین برابر کمتر از اثری است که روی هزینه حمل و نقل دارد. سوخت را به هر قیمتی به صنایع بدهید، اصلاً نمی‌شود فکر کرد که روی قیمت تمام شده تولید آن اثر چندانی

داشته باشد. البته یکی دو تا صنعت است که اثر دارد، مثل سیمان که رقم سوخت آن بالا است. ولی در نیروگاه‌ها شما گازوئیل را به عنوان سوخت نمی‌دهید، بلکه به‌عنوان خوراک است. ولی روی صنایع به‌طور کلی چیزی که به حساب نمی‌آید اثر سوخت روی قیمت تمام شده است. تنها اثری که شاید بشود گفت قابل درک است آن مقداری است که در کشاورزی مصرف می‌شود که آن هم قابل جبران است (۳-۵ درصد گازوئیل در این قسمت مصرف می‌شود).

ما الان یک مقدار گازوئیل هم برای حمل و نقل و هم برای صنایع مصرف می‌کنیم. طبیعتاً اگر شما در این زمینه بخواهید سنجیده‌تر عمل کنید صحیح‌تر این است که آن چیزی که برای حمل و نقل مصرف می‌کنید کیفیت بهتری داشته باشد. بنابراین می‌توانیم گازوئیل مصارف مختلف را به لحاظ کیفیت و قیمت جدا کنیم.

مسئله بعدی نفت کوره است. نفت کوره هم، غیر از آن چیزی که در نیروگاه‌ها به‌عنوان خوراک مصرف می‌شود تا تولید نوع دیگری از انرژی شود، قیمت بسیار پایینی دارد.

قیمت‌های نسبی

حالا برگردیم قیمت‌های نسبی را نگاه کنیم. قیمت یک لیتر گازوئیل را شما می‌دهید ۱۰ تومان، نفت کوره را می‌دهید ۵ تومان. هزینه حمل و نقل نفت کوره سنگین است. ولی نفت گاز تمیزتر و راحت‌تر است. بنابراین وقتی که این قدر اختلاف قیمت کم است، مصرف‌کنندگان بیشتر روی می‌آورند به گازوئیل. بنابراین این اختلاف قیمت‌ها باید به صورت منطقی تری باشد.

ما الان سیاستمان تأمین گاز در کشور است و هر متر مکعب گازی که مصرف می‌کنید، در مصرف سوخت مایع صرفه‌جویی می‌کنید که قابل صدور است. صادرات گاز ما نه تنها سود آور نیست، بلکه زیان‌آور است که در جای آن بحث می‌کنیم. بنابراین اگر سیاست تعمیم مصرف گاز است، که هست، آن وقت این سیاست قیمت‌گذاری هیچ انگیزه‌ای در جهت تغییر مصرف ایجاد نمی‌کند. شما وقتی می‌خواهید لوله‌کشی

گاز بکنید، یک حق اشتراک می‌دهید، که در صنایع یک رقم چندصد میلیون تومانی است و در خانه‌ها هم بالاخره رقمی است. یک هزینه خدمات نصب می‌دهید که آن هم یک هزینه بسیار بالایی است که از هزینه اشتراک هم بالاتر است. یک هزینه انشعاب می‌دهید که آن هم رقم بالایی است. البته من عدد و رقم هم دارم که چون برای موارد مختلف است، خیلی طولانی است. یک آبرنمان ثابت می‌دهید که چه مصرف بکنید و چه نکنید برای پوشش هزینه‌ها بتان می‌گیرند.

این هزینه‌ها یک قسمت است، و یک قسمت هم لوله‌کشی داخل منزل و تبدیل وسایل نفت سوز به گاز سوز. برای یک خانه متعارف این هزینه‌ها بین ۸۰۰ هزار تومان تا یک میلیون تومان تمام می‌شود. سود این پول‌ها خیلی بیشتر از هزینه سوخت مایعی است که مصرف می‌کنید. آن وقت قیمت گاز هم برای مصرف خانگی تا یک میزان معینی ۵۰ ریال است. بعد از ۱۲۵۰ متر مکعب می‌شود ۱۵ تومان، درحالی که یک لیتر نفت سفید یا گازوئیل را ۱۰ تومان می‌خرید. در صنایع یک کارخانه متوسط صنعتی باید ۳، ۴ میلیارد تومان هزینه کند تا این چیزها را پوشش دهد. آن وقت هر متر مکعب گاز را برای این مصرف کننده حدود ۹ تومان و خورده‌ای حساب می‌کنند. درحالی که می‌دانیم ارزش کالری یک متر مکعب گاز معادل ۰/۸۵ لیتر نفت کوره است و معادل ۰/۹ لیتر گازوئیل. بنابراین اگر مردم را به حال خودشان بگذاریم و اگر از تداوم عرضه مطمئن باشند، هیچ کس سراغ گاز نمی‌رود.

پس اینجا هم قیمت انرژی شما منطقی نیست. یعنی قیمت سوخت مایع‌تان باید فاصله بسیار زیادی داشته باشد. به همین علت شما می‌بینید چند صد هزار علمک در خانه‌ها نصب شده است و آن مصرف‌کنندگان طبیعتاً از مصرفشان خودداری می‌کنند. یک زمانی من که در برنامه‌ریزی بودم پیشنهاد کردیم که بیایم اعلام کنیم که در یک محله که گاز رفت، پس از شش ماه سوخت مایع را قطع می‌کنیم. ولی الان می‌بینیم که این کار نمی‌شود. از کجا به این مردم یک میلیون تومان بدهیم. باید این روابط منطقی شود. یعنی اگر هدف

تعمیم مصرف گاز است، این نرخ‌ها و قیمت‌ها به صورت منطقی و کارشناسی تعیین شود. یک سیستم‌گذاری واقعی در تعیین قیمت که بتواند منطقی و قابل فروش و دفاع باشد، در جامعه ما متأسفانه انجام نشده است.

افزایش قیمت یا برای افزایش درآمد صورت می‌گیرد، یا برای کاهش مصرف یا برای جلوگیری از آلودگی هوا. در بخش حمل و نقل، تجربه نشان داده است که در عرض این مدت ما قیمت‌ها را هرچه افزایش دهیم، نه تنها کاهش مصرف نداشته‌ایم، بلکه افزایش هم داریم. چرا؟ چون جامعه ما به طور کلی به لحاظ جایجایی و حمل و نقل در تمام زمینه‌ها به اشباع نرسیده است. مدتها باید در ایستگاه اتوبوس بایستید تا شما را از شهری به شهری ببرد. مدتها باید در خیابان راه بروید تا یک تاکسی بیاید و شما را سوار کند. باید مدتها بدوید تا یک بلیت قطار بگیرید. در نوبت‌های طولانی باید بمانید تا بلیت هواپیما بگیرید. مدتها باید در صف بایستید تا اتوبوس داخل شهری گیر بیاورید. اگر بخواهید بار جابه‌جا کنید، مدتها وقت می‌برد. بنابراین جامعه حتی در وضعیت متوسط بد اقتصادی هم به لحاظ جابه‌جایی به اشباع نرسیده است. الان یک رقم بالاتر از ۳/۹ میلیون وسیله نقلیه بنزین سوز در کشور هست (آخر سال ۱۳۷۷) و هر سال ۲۵۰ هزار به این تعداد اضافه می‌شود و چندین سال هم مردم برای خرید در نوبتند. به همین دلیل این ماشین‌هایی هم که هستند، حرکت می‌کنند و مصرف می‌کنند و چون مصرف می‌کنند، تغییر قیمت‌ها نمی‌تواند چندان مؤثر باشد. براساس اطلاعاتی که از سازمان صنایع گرفته‌ایم، رقم دقیق ۳۹۸۷۷۰۰ بنزین سوز، غیر از موتورسیکلت، در آخر سال ۷۷ داشته‌ایم. باز هم بر اساس این اطلاعات ۴۰ درصد این ماشین‌ها بالای ۲۰ سال عمر دارند. این ماشین‌ها مال کسانی هستند که وضع اقتصادی خوبی ندارند و نمی‌توانند وسیله خود را تبدیل به احسن کنند و ماشین خوبی بگیرند. باز هم بر اساس اطلاعاتی که خودروسازی‌ها می‌دهند، اگر ماشین کاملاً سالم باشد، به‌ازای هر ۱۰۰ کیلومتر به مصرفش اضافه می‌شود، یعنی یک ماشین پیکان

۲۰ ساله، ۲/۲ لیتر هر ۱۰۰ کیلومتر اضافه مصرف می‌کند، تازه اگر خوب به آن رسیده باشید.

همان‌طور که گفته شد، ۴۱ درصد ماشین‌ها بالای ۲۰ سال دارند، ۷۳ درصد بالای ۱۰ سال، ۹۲ درصد بالای ۵ سال و ۸ درصد نوتر از این. افرادی که ماشین‌های بالای ۲۰ و ۱۰ سال دارند، افراد مستضعفی هستند که توانایی تعویض اتومبیل خود را ندارند. بنابراین افزایش قیمت بنزین نه به لحاظ قسط و عدالت اجتماعی قابل دفاع است، نه به لحاظ کم کردن مصرف بنزین، نه به لحاظ کاهش ضرر دولت.

جمع‌بندی این که ما به جای این‌که بیایم تمرکز کنیم بر قیمت بنزین، بیایم قیمت سایر فرآورده‌ها را بالا ببریم. این سه اثر دارد: (۱) به تعمیم مصرف گاز کمک می‌کند، (۲) عدالت اجتماعی را بیشتر اعمال می‌کند، (۳) درآمدی که برای دولت ایجاد می‌کند قابل مقایسه نیست. ۳۷ میلیون لیتر مصرف بنزین در برابر ۱۶۵ میلیون لیتر مجموع فرآورده‌ها. بنابراین من پیشنهاد می‌کنم قیمت سایر فرآورده‌ها را به ۲ برابر و ۲/۵ برابر یا بیشتر برسانیم، که به هیچ‌جا ضرر نمی‌رساند. ولی افزایش قیمت بنزین یک مسأله روحی بسیار شدیدی دارد. و تورم بسیار شدیدی ایجاد می‌کند. بنابراین بهتر است قیمت سوخت‌های مایع افزایش یابد تا هزینه‌ها پوشش داده شود، و قیمت‌گاز در سطوح پایین نگه‌داشته شود.

برنامه‌ریزی و استراتژی

حسن تاش - من می‌خواهم از یک زاویه دیگر به این مسأله نگاه کنم. وقتی صحبت از قیمت حامل‌های انرژی و بعد از آن حذف یارانه‌ها می‌کنیم، همیشه تمرکز بحث روی کاهش هزینه‌های دولت و بالانس کردن بودجه دولت، و به عبارتی بالا بردن درآمد و یا کاهش هزینه‌ها، است. به این معنی که اگر با قیمت بالاتر بفروشیم، یعنی افزایش درآمد دولت، و اگر یارانه کمتر بپردازیم، یعنی کاهش هزینه‌های دولت. نکته دیگر این‌که بیشتر از دید عدالت اجتماعی به موضوع نگاه کرده‌ایم و اصولاً سوسید را به صورت «یارانه» نگاه کرده‌ایم که مفهوم یاری و کمک را می‌رساند. به نظر من این

ترجمه کارا و کاملی برای این کلمه، باتوجه به کارکردهایی که در کشورهای دیگر دارد، نیست. در این فضا ما داریم به نوعی به فقدان و عدم برنامه ریزی و استراتژی برای بخش انرژی اعتراف می کنیم. مثالی می زنم. در اکثر کشورهای اروپایی دربرابر مالیات بسیار سنگینی که از فرآورده های نفتی دریافت می کنند، سوبسیدهای بسیار زیادی به زغال سنگ می دهند و این کار اصلاً مفهوم یارانه و کمک به کسی را ندارد اگر هم قصد کمی باشد، کمک به حفظ یا ارتقای سهم زغال سنگ در سبد انرژی است. به این معنا یک استراتژی وجود دارد که این سهم از یک حدی پایین تر نیاید. این یک استراتژی و برنامه بلندمدت است. برای حفظ این سهم و رقابت با سایر سوخت ها باید به زغال سنگ سوبسید پرداخت شود، و در جایی دیگر باید مالیات گرفته شود. اگر با همان نظر به کشور خودمان نگاه کنیم، باید بگوییم بحث یارانه و قیمت تمام شده، چندان منطقی نیست. اگر برنامه تان ایجاب می کند و استراتژی دارید، قیمت بنزین را ۲۰۰۰ تومان کنید. چرا می خواهید قیمت تمام شده را پیدا کنید. ما به عنوان دست اندرکاران انرژی، به جای این که فکر کنیم دولت چگونه می تواند بودجه اش را بالانس کند و عدالت اجتماعی را محور بگیریم، باید ببینیم که آیا این نگاه به برنامه و استراتژی انرژی اعتبار دارد یا نه. با این بحث آقای فرمند که به بحث مزیت نسبی اشاره کردند، موافقم. یکی از چیزهایی که باید به آن توجه کنیم، نقش و جایگاه انرژی در اقتصاد کلان است. بحث صرفه جویی و کاهش مصرف انرژی به معنای افزایش سایر عوامل تولید در اقتصاد است.

یک جایی باید استراتژی انتخاب شود. در آن صورت یکی از پارامترهایی که در قیمت گذاری انرژی باید به آن توجه کنیم، تشخیص نسبت قیمت انرژی نسبت به قیمت سایر عوامل است. باید قیمت سرمایه، نیروی کار و سایر عوامل را ببینیم. علاوه بر این اگر استراتژی برای انرژی داشته باشیم، باید این طور به موضوع نگاه کنیم که ما می خواهیم در یک حاملی تقاضا را محدود کنیم و در یک حامل دیگر می خواهیم تقاضا را

فرمند:

تجربه نشان داده که افزایش قیمت انرژی تأثیر مهمی در کاهش مصرف انرژی نداشته و یا حداقل ما نتوانسته ایم

در محاسباتمان آن را نشان دهیم

زیاد کنیم. به این علت قیمتی را می گذاریم تا این تقاضا را تنظیم کند. بنابراین باید تابع تقاضا را تخمین زده باشیم. اگر توابع را تخمین زده باشیم، با چه پارامتری و با چه نرخ می خواهیم قیمت را تخمین بزنیم تا تقاضای مورد نظر را برآورده سازد؟

مثلاً استراتژی ما در حمل و نقل چیست؟ اگر می خواهیم سیستم هایی را که از برق استفاده می کنند توسعه بدهیم، باید قیمت بنزین را زیاد کنیم. البته قبل از آن باید نقطه انتخابی برای مردم ایجاد کنیم. اگر این کار را نکنیم، تورم ایجاد می شود. بنابراین مطالب خودم را این طور جمع بندی می کنم که اگر بخواهیم از دید استراتژیک به موضوع انرژی نگاه کنیم، باید به این نکات توجه کنیم:

- قیمت نسبی عوامل تولید
- توابع تقاضای حامل های مختلف انرژی و کشش قیمتی تقاضا
- تعیین سهم ایده آل حامل های انرژی در سبد مصرفی خانوار و تولیدکننده

- کشش های جایگزینی قیمت های حامل های انرژی

این بحث ها در کنار سایر عوامل باید مورد توجه قرار گیرد. اگر نگرش ما منحصراً مبتنی بر هزینه های دولت و بالانس بودجه دولت باشد، این نگرانی وجود دارد که از آن نگرش، برنامه دار کردن انرژی در نخواهد آمد. بنابراین دلخوش نباشیم که بحث کنترل مصرف انرژی، مدیریت بر انرژی، بهینه سازی و غیره، تنها با بازی کردن با قیمت، و آن هم

با هدف گرفتن قیمت تمام شده، می تواند مؤثر باشد. باید برنامه داشت. البته باید آن را با تورم و سایر چیزها نیز تطبیق داد. ولی آن نگرانی که چند سال است وجود دارد، آن است که ما با آن نگرش به مسأله نگاه می کنیم، بعد می خواهیم از آن مدیریت را نتیجه بگیریم. این نگرشی نیست که به مدیریت انرژی جواب بدهد.

سیاست های کلان

عباسپور: یکی از نکاتی که باید به آن توجه کرد این است که میزان مصرف انرژی در کشور ما، نسبت به درآمد سرانه، ۱۶ برابر ژاپن است. این نشان می دهد که مصرف انرژی در کشور ما به هیچ وجه بهینه نیست. این موضوع در مورد خودروهای ما و در رانندگی که در گرمايش داریم، خود را نشان می دهد. پرت انرژی برق در کشور ما ۱۳ درصد است و استاندارد جهانی ۵ درصد. این خودش عامل مهمی است که هزینه تولید را بالا می برد.

منظور من این است که پیش از بحث هایی مثل بحث قیمت گذاری، ابتدا باید روی سیاست های کلان، به توافق برسیم. مثلاً تصمیم بگیریم که آیا در استفاده از منابع صرفه جویی کنیم و بگذاریم برای آیندگان، یا این که هرچه بیشتر از آن ها استفاده کنیم تا مشکلات امروز خود را حل کنیم. بعضی از کشورهای تولیدکننده انرژی مطرح می کنند که درصدی از درآمد حاصل از فروش انرژی را به سرمایه گذاری برای آیندگان اختصاص می دهند.

مسائل دیگری هم مطرح می شود، مثلاً عدالت اجتماعی، امنیت ملی و غیره.

اینها را یک شاخص قرار بدهیم و خودمان را مسئول بدانیم. مثلاً در مورد امنیت داخلی تا چه حدی می توانیم خودمان را قابل انعطاف نشان بدهیم تا اگر مثلاً قیمت افزایش پیدا کرد با عواقب اعتراضات و غیره روبه رو شویم. یا این که از این نظر آن قدر اطمینان داریم که اگر قیمت را صد درصد افزایش دادیم اتفاقی نخواهد افتاد.

من فکر می کنم که سالهای گذشته که قیمت بنزین خرده خرده افزایش یافت، به موضوع نسبت افزایش قیمت در

مقایسه با نسبت افزایش تورم یا اثر تورمی افزایش قیمت توجه نداشتیم. فرض کنید اگر قیمت بنزین را از ۳۵ تومان به ۱۴۰ تومان در سال آینده برسانیم، آثار تورمی که به هر صورت در رابطه با کرایه تاکسی و غیره خواهد داشت همانقدر خواهد بود که ۳۵ تومان را برسانیم به ۵۰ تومان. اگر این کار را سه سال قبل انجام می‌دادیم شاید مشکلات تورمی را به صورت کنونی نداشتیم.

بازبینی فرض‌ها

فرمند: در بحث قیمت انرژی ما یک فرض‌هایی کردیم و چون این فرض‌ها را خیلی قبل کردیم، نمی‌آیم ببینیم درست هستند یا نه. یکی این است که اگر ما صرفه‌جویی انرژی کنیم، نفت را در خلیج فارس مثلاً می‌فروشیم. در حالی که بازار نفت دنیا امروز عرضه‌ی بیش از تقاضا دارد. این طور نیست که کشتی‌ها صف کشیده باشند که ما نفت اضافی مان را بفروشیم. درست است که می‌گوییم زیر زمین نگه می‌داریم، ولی این برمی‌گردد به مطالب دیگر، مثلاً این که رسالت ما چیست و آیا در آینده این نفت به درد می‌خورد؟ و آیا این نفت را در آینده از ما خواهند خرید؟

یک فرض دیگر این است که شدت انرژی در کشور ما خیلی بالا است. نه، این طور نیست. کشورهای مشابه ما همین حدود شدت انرژی را، حالا یکی دو بشکه پایین یا بالا، دارند. اگر قدرت خرید را ملاک بگیریم، می‌توانیم بگوییم که مثلاً یک ژاپنی ۵ یا ۶ برابر قدرت خرید ما را دارد، ولی مصرف انرژی‌اش سه برابر ما است. البته این خوب نیست، ولی وحشتناک هم نیست. نمی‌گوییم که ما مشکل نداریم، اما مشکل انرژی را نمی‌توان فقط با قیمت‌گذاری درست کرد. بیشتر مشکلات بخش انرژی ما از سیاست‌های دولت است که در سطح اقتصاد کلان، در بودجه اعمال می‌شود. مثلاً در بودجه، رفاه را قبل از تولید می‌گذارند، یعنی منجر کسر که تولید است با یک نرخ یکی دو درصد بالا می‌رود، اما رفاه، یعنی مثلاً داشتن خانه بزرگ، کولر، ارکاندیشن، پاترول، این‌ها با سرعت بیشتری افزایش پیدا می‌کند.

بعیدیک فرض دیگری که می‌کنیم، این است که اتومبیل‌های شخصی خیلی بنزین

مصرف می‌کنند. این فرض خیلی غلط است. آنچه خیلی بنزین مصرف می‌کند، وانت‌ها هستند که شاید بالای ۳۵ درصد بنزین مملکت را مصرف می‌کنند و گاهی همین‌طور سرگردان، بدون بار، می‌گردند. یک فرض دیگر که اصلاً درست نبوده، مربوط به مسکن است. بالای ۴۰ درصد مصرف انرژی مملکت مربوط به مسکن است. این را حتی در ترازنامه انرژی نشان نمی‌دهند. در حدود ۱۷ تا ۲۰ درصد آن برای ساخت مسکن به کار برده می‌شود، در حمل و نقل مصالح ساختمانی. شهرداری اجازه می‌دهد که آجر ۳ ساتی روکار مصرف کنید و این آجر را از یزد بیاورید و برش بدهید و غیره. ۲۰ تا ۲۵ درصد دیگرش هم در گرمایش و سرمایش به کار می‌رود و هر روز هم وزارت مسکن دنبال این است که کوچک‌سازی کنید، مرتفع‌سازی کنید و چیزهایی نظیر این. اما از آن طرف می‌گویند مرتفع‌سازی نکنید چون مشرف است. بعد ما می‌آیم یخه صنعت را می‌گیریم که خیلی مصرف می‌کند.

نکته دیگری که باید به آن اشاره کنم، این است که ما خودمان را با ژاپن و انگلیس و بلژیک و این‌گونه کشورها مقایسه می‌کنیم، بدون توجه به آمایش مملکت. وسعت این سرزمین با تراکم پایین جمعیت و پست و بلندی بسیار و تفاوت‌های اقلیمی جنوب و شمال آن، با کشوری مثل بلژیک قابل مقایسه نیست که سطح آن صاف، و تراکم و توزیع جمعیت آن متناسب است. در ایران توزیع جمعیت متناسب نیست. جمعیت در شمال و غرب کشور متمرکز شده، و بقیه خالی است. آن وقت بندر ما کجاست؟ بندرعباس. در چنین وضعیتی ما نباید بگوییم که زیاد مصرف می‌کنیم. ۵۰ درصد کامیون‌های مملکت یک‌سر خالی دارند می‌روند. تازه از این‌جا می‌روند آن‌جا دنبال بار. گاهی بندرعباس می‌روند بار نیست، می‌روند چابهار.

حسن قاش: و پدیده حمل مضاعف فرمند: بله، حمل مضاعف و چیزهای دیگر. البته یک‌سر خالی در همه جای دنیا وجود دارد. در آمریکا ۳۰ درصد کامیون‌ها یک‌سر خالی‌اند. این فرض‌ها را اگر یک بار دیگر ارزیابی کنیم، می‌بینیم، مشکل ما آن قدرها هم غیرعادی نیست.

نهایتاً می‌رسیم به اینجا که چه مقدار از مصرف انرژی ما مجاز است و چه مقدار غیرمجاز. باید برویم دنبال غیرمجاز تا آن را درست کنیم، که با اعمال سیاست‌های مختلف قیمتی و غیر قیمتی، مثلاً دو نوع گازوئیل داشتن، می‌توانیم.

یک نکته دیگر اهمیت زیادی به موضوع قاچاق نفت است. مگر چقدر قاچاق می‌شود؟ در حدود یک میلیون لیتر در روز، و شاید ۷۰۰ هزار لیتر، که در مقابل ۱۷۰ میلیون لیتر مصرفی ما اصلاً چیزی نیست. این مقدار را اگر مردم شرق کشور و غرب کشور و مرزنیسان قاچاق نکنند، جایش هروین می‌آورند. بالاخره آن‌ها هم زندگی‌شان باید یک جوری بگذرد. هزینه‌ی جلوگیری از قاچاق هروین و تریاک بیش از درآمدی است که از قاچاق سوخت ازدست می‌دهیم. غیر از سوخت، بسیاری از چیزها، مثل پارچه و شکر هم قاچاق می‌شود.

حسن قاش: در تأیید یکی از فرض‌هایی که آوردید، بگویم که فرض بر آن است که مصرف شخصی بنزین خیلی بالا است. در صورتی که باتوجه به همان اشباع نبودن و محدود بودن بخش حمل و نقل که آقای مهندس خسروی زاده اشاره کردند، در واقع بخش قابل توجهی از اتومبیل و وانت، در واقع در بخش حمل و نقل عمومی دارد استفاده می‌شود. بنابراین مصرف شخصی نیست.

فرمند: برآورد ما این است که در حدود ۲۰۰ هزار اتومبیل در این مملکت دارند کار مسافرکشی انجام می‌دهند که پرمصرف هم هستند. ۵ درصد انرژی را گروه ۱۰ درصد بالای درآمدی مصرف می‌کنند که از این ۵ درصد هم ۴۰ تا ۵۰ درصد آن مربوط به شهرستان‌ها و ۵۰ تا ۶۰ درصد مربوط به تهران است.

شدت انرژی

خسروی زاده: درباره شدت انرژی توضیحاتی باید بدهم. همان طور که دوستان گفتند، ما اول آمدیم رفاه را ایجاد کردیم، بعد به سراغ تولید رفتیم. تعریف شدت انرژی این است: میزان مصرف

انرژی تقسیم بر تولید ناخالص داخلی. اگر بخواهیم این شدت انرژی را تقسیم‌بندی کنیم، باید بگوییم یکی مصرف رفاهی تقسیم بر تولید ناخالص داخلی است، یکی خدمات داخلی، و یکی خدمات تولید بر تولید ناخالص داخلی. ما قبل از این‌که تولیدی شویم، رفاهی شدیم. قبل از انقلاب مسئولان فکر می‌کردند یکی از معیارهای پیشرفتگی در دنیا مصرف سرانه انرژی، سیمان، پیکان، پروتئین و غیره است، یعنی هرچه بیشتر انرژی مصرف کنیم، پیشرفته‌تریم.

بعد از انقلاب این موضوع فراموش شد، اما موضوع قسط پیش آمد، که حالا که به شهرها رفاہ داده شده است، به روستاها هم باید داده شود. برق‌رسانی به روستا پیش آمد. این برق‌رسانی تنها یک شعله چراغ نبود، ماشین لباسشویی، تلویزیون، فریزر، یخچال و غیره هم بود. این بود که پیش از انقلاب و بعد از انقلاب، هرکدام به صورتی، ما رفاہ را بر تولید مقدم داشتیم. حالا که آن قدرتی که به جامعه بگوید ماشین لباسشویی و کولر و فریزر و امثال آن استفاده نکنید، چون شدت انرژی ما بالا است.

حسن تاش: یعنی نکته اصلی این است که ساختار اقتصاد ما رفاهی و مصرفی است و تولیدی نیست و این امر در مصرف انرژی هم تجلی پیدا می‌کند.

خسروی زاده: حالا به صورت دیگری به مسأله نگاه کنیم. صنایع ما قدیمی و فرسوده است، در نتیجه میزان مصرف آن‌ها نسبت به واحدهای دیگر خیلی بالا است. تمام وسایل پردوام خانگی ما، از یخچال و کولر، پرمصرف است. برای وارد کردن ماشین‌ها از خارج، در مورد میزان مصرف انرژی آن‌ها معیاری نداشتیم. کشوری بودیم که فراوان انرژی داشتیم. فقط به دوام و قدرت و قیمت فکر می‌کردیم. بنابراین وارث جامعه‌ای هستیم که در تمام زمینه‌ها ابزارهای مصرف‌کننده انرژی آن پرمصرف هستند و عوض کردن اینها احتیاج به سرمایه‌ای عظیم دارد که هیچ قدرتی نمی‌تواند این سرمایه را تأمین کند. و زمان بسیار طولانی هم احتیاج

داریم تا ۴ میلیون ماشین پرمصرف را از جامعه بیرون ببریم. تنها کاری که می‌توانیم بکنیم کاهش ضایعات، تلفات و اسراف است. و کل این رقم هم بسیار ناچیز است. تجارب ملت‌های دیگر هم این را به ما دیکته می‌کند. سرمایه محدودی داریم که یا باید برای تولید سرمایه‌گذاری کنیم، یا آن را صرف هزینه‌های کاهش مصرف انرژی. تجربه دنیا به ما می‌گوید، و عقل سلیم حکم می‌کند، که اول سرمایه‌گذاری برای افزایش تولید و اشتغال بکنیم، و بعد اگر زمانی توسعه یافته شدیم، به فکر مسائل ریخت و پاش‌ها بیفتیم. خلاصه کنم، من خیلی راهی نمی‌بینم برای کمتر مصرف کردن انرژی. فقط یک راه دارد و آن جایگزین کردن است. هر متر مکعب گاز را که مصرف کنید، معادل آن می‌توانیم سوخت مایع صرفه‌جویی کنیم.

حاکمیت و تصدی

حسن تاش: برای این‌که به بخش دوم بحث منتقل شویم، من یک سؤال دارم شاید بتوانیم به جواب آن نزدیک شویم: در شرایط کنونی وظایف دولت دو بخش است: اولی وظایف حاکمیتی شامل سیاست‌گذاری، تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی، کنترل، و نظارت است؛ و دیگری تصدی است، شامل اکتشاف، تولید، پالایش، تصفیه، حمل و نقل، جایجا کردن فرآورده و فروش آن به مردم. آنچه که مسلم است در بعد سیاست‌گذاری، تقسیم کردن بخش انرژی به وزارتخانه‌های مختلف کاری منطقی نیست. یعنی اگر از دید حاکمیت و سیاست‌گذاری به مقوله نگاه کنیم، قطعاً به این نتیجه می‌رسیم که باید یک وحدتی در این زمینه باشد و هدایت اینکه چه حاملی در کجا مصرف بشود و چگونه استراتژی انرژی را تعقیب نماییم، من فکر نمی‌کنم که منطقاً بتوان منکر این شد که سیاست‌گذاری و حاکمیت در بخش انرژی را به دو وزارت خانه و یک سازمان تقسیم کردن غلط است. پس اگر از دید حاکمیتی به این مقوله نگاه کنیم، به این نتیجه می‌رسیم که باید دستگاهها را ادغام کرد. اما واقعیت چیست؟ دستگاههای انرژی ما، نفت، نیرو و سازمان انرژی اتمی (که

برای یک منظور خاص و در زمان خاصی تبدیل به یک سازمان خاص شده و گرنه تولید برق به عهده وزارت نیرو بوده است.) واقعیت این است که دستگاههای حاکمیتی نیستند، بلکه بنگاههای اقتصادی هستند و تصدی در آنها بر حاکمیت غلبه دارد. و حجم تصدی در اینها بالاست، بنابراین اگر ادغام کردیم، تصدی را ادغام کرده‌ایم و بسیار از مسائل و مشکلات ناشی از ادغام را به‌وجود می‌آورد که دست و پاگیری مسائل تصدی را دوچندان می‌کند. بنابراین قصد اصلی که وحدت سیاست‌گذاری و حاکمیت است تحقق نمی‌یابد و این خلأ شدیدتر خواهد شد. بنابراین از یک منظر که ادغام توصیه می‌شود از منظر واقعی قابل توصیه نیست و نتیجه آن برای کشور بسیار ناگوارتر خواهد بود. مگر اینکه یک اتفاق‌هایی بیفتد که آنوقت خیلی طول می‌کشد، یعنی اولاً دستگاهها در خودشان حاکمیت و تصدی را تفکیک کنند، یعنی در خود وزارت نفت و نیرو این تفکیک اتفاق بیفتد، و تا حد ممکن تصدی را واگذار کنند و یا تصدی را با الزامات بخش تصدی انجام دهند و این دستگاهها و وزارت‌خانه‌ها دستگاههای حاکمیتی بشوند و آنوقت استعداد پیدا می‌کنند که ادغام صورت بگیرد.

این یک واقعیت است. و از طرف دیگر واقعیت این است که ما دستگاه سیاستی و حاکمیتی در بخش انرژی نداریم. در قانون این مسأله به عهده وزارت نیرو گذاشته شده است، اما تجربه عملی نشان داده که وزارت نیرو در این امر توفیق کامل نداشته. به نظر من این دلیل بسیار روشن ساختاری دارد و این است که وزارت نیرو در مجموعه انرژی کشور یک زیربخش است، یعنی بالای ۹۸٪ انرژی کشور نفت و گاز است. یک بخش در پالایشگاهها تبدیل به فرآورده می‌شود و بخشی هم در نیروگاهها تبدیل به یک حامل دیگر می‌شود. شما نمی‌توانید یک زیربخش را به کل بخش حاکم کنید. سهم برق آبی در کل انرژی کشور حدود ۱/۵ درصد است و بقیه نفت و گاز است. بنابراین هیچگاه وزارت نیرو با هیچ قانون و تبصره‌ای نمی‌تواند موفق بشود بعلاوه این که وزارت نیرو نیز یک

دستگاه تصدی است. یعنی کارش دادن آب و برق است. اداره نیروگاهها و انتقال برق است. بنابراین از یک طرف باتوجه به آن واقعیت اول که گفتیم این ادغام توصیه نمی‌شود. از یک طرف هم ما فاقد یک دستگاه سیاست‌گذاری و حاکمیتی در بخش انرژی کشور هستیم. و تا این خلأ رفع نشود، همان مشکلی که در بحث قیمت‌گذاری داشتیم وجود خواهد داشت، چون بدون یک استراتژی کلان روشن در بخش انرژی داریم عمل می‌کنیم. بنابراین واقعاً چه راه حلی باید برای این امر پیدا کرد، یک راه‌حلهای مقدماتی وجود دارد و آن این که اول از همه خود مجلس به عنوان یک سیستم و جایگاه حاکمیتی در کشور کمیسیونهای نیرو و نفت را ادغام کند، تحت عنوان کمیسیون انرژی و مسأله انرژی را یکجا ببیند، خوشبختانه در سازمان برنامه این اتفاق افتاده است و مدیریتهای نفت و گاز و برق ادغام شدند تحت مدیریت انرژی و این خیلی طول می‌کشد، تا آنکه آن خلأ حاکمیتی در بخش اجرایی خصوصاً حل بشود و چه راه حلی می‌توان برای این پیدا کرد.

بحث قدیمی

خسروی زاده: این یک بحث بسیار قدیمی است، در اواخر دهه ۳۰ حاکمیت به فکر افتاد که در کشور مصرف انرژی زیاد است و این مصرف و انرژی‌رسانی برای کشور مسأله ایجاد می‌کند. فکر کردند که یکی از افراد کارکشته قدیمی که وزیر، نخست‌وزیر و سناتور و وزیر دربار بوده را رئیس نفت بکنند و این فرد مشکل انرژی کشور را حل کند، دکتر اقبال را آوردند و او نیز تلاشهایی کرد ولی وزارت خانه‌ها و سازمانهای دیگر زیر بار نرفتند و به نتیجه نرسید. و به فکر افتادند یک جوان فعال و پرانرژی را که جاه طلب هم هست، برای این کار برگزینند. و وزارت آب و برق قدیم را «وزارت نیرو» نام نهادند و آقای روحانی را وزیر قرار دادند و یک معاونتی هم به لحاظ قانونی در اینجا ایجاد کردند، طبیعتاً به همان دلایلی که آقای حسن تاش خیلی شیواییان کردند و دلایل عدیده دیگر این هم نتوانست چاره درد شود. بعد فکر کردند که آقای جمشید آموزگار

که فردی باهوش و درس‌خوانده فلان‌جا بود بیاورند و مسایل انرژی کشور را به وی سپردند، در وزارت اقتصاد و دارایی آن زمان. البته وجه قانونی به موضوع ندادند و آنجا هم به عللی که عرض خواهم کرد نتیجه نگرفتند. در روزهای آخر رژیم گذشته فکر کردند که یک تشکیلاتی برای انرژی درست کنند جدا از تمام این سیستمها و تحت نظر بالاترین مقام اجرایی کشور کار بکنند که به همه جا اشراف دارد. به همین دلیل سازمانی بنام سازمان انرژی کشور در حال شکل‌گیری بود و قرار بود مسئول آن آقای دکتر رضا فلاح باشد و تحت نظر مستقیم شاه کار بکند و مسایل انرژی کشور را به نحوی حل و فصل کند. سازمان هم درست کردند و با افراد مختلفی هم برای رفتن به سازمان صحبت کردند و کمک گرفتند که انقلاب شد. به نظر من اگر انقلاب هم نشده بود به نتیجه نمی‌رسید. در بهمن ماه ۱۳۶۰، برنامه ریزی تلفیقی شرکت نفت مسأله را در هیأت دولت مطرح کرد که مسأله انرژی کشور ما به سیاست‌گذاری، هماهنگی و همکاری نیاز دارد و اگر هر کسی جداگانه کار بکند اولاً یکسری کارهای موازی انجام می‌شود و اقدامات مقابل همدیگر را خنثی می‌کنند. و در آن زمان پیشنهاد شد که «شورای انرژی» تشکیل شود و متشکل باشد از تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان، متأثر شونده‌گان و هماهنگ‌کنندگان و صاحب‌نظران. آقای میرحسین موسوی نخست‌وزیر بودند و این تفکر را پذیرفتند. و از برنامه‌ریزی طرح خواستند. یک شورای انرژی پیشنهاد شد و یک سازمان انرژی که بازوی عملیاتی و اجرایی باشد. آقای موسوی گفتند که سازمان آدم و بودجه می‌خواهد و دبیرخانه. ولی اصل تفکر شورای انرژی را پذیرفتند و در جلسه بعد پیشنهاد شد که وزارت‌خانه‌های تولیدکننده انرژی، وزارت نیرو، وزارت نفت، سازمان انرژی اتمی، وزارت صنایع، کشاورزی، وزارت اقتصاد و دارایی، سازمان برنامه و بودجه، وزارت راه و ترابری، شهرداری تهران و معاونت محیط زیست عضو شورای انرژی باشد و دبیرخانه هم مقتبس از دبیرخانه اوپک شروع کرد. وزارت‌خانه‌ها یکی دو نفر

کارشناس به این دبیرخانه فرستادند و پیشنهاد شد که تحت نظر بالاترین مقام اجرایی کشور باشد که به همه جا اشراف داشته باشد و در عین حال رئیس شورای انرژی نیز نخست‌وزیر باشند و تسلیدکنندگان، مصرف‌کنندگان و متأثرشوندگان مسائل خود را مطرح کرده و در آنجا سیاست‌گذاری کنند و سیاست‌گذاری از دبیرخانه به وزارت‌خانه‌های ذیربط ابلاغ شود. و از آنجا جواب بگیرد و کارهای مطالعاتی و خوراک برای شورا تأمین شود. جز وزارت راه همه جواب مساعد دادند و بهرحال تصویب شد. یک شورا تشکیل شد، و دبیرخانه هم به آن صورت که گفته شد منصوب شد. و پیشنهاد شد که در نخست‌وزیری باشد و اگر در اینجا نشد، به دلیل اینکه بیش از ۹۵ درصد انرژی در وزارت نفت تهیه می‌شود و در وزارت نفت تشکیل شود. به این مرحله که رسید گفتند که زیر نظر سازمان برنامه و بودجه باشد، تصویب شد و قرار شد که شورا به همان ترتیب تصویب شده تشکیل شود. وزیر نفت عوض شد و وزیر جدید دوست نداشت که دیگران در کارش مداخله کنند و متأسفانه آن مصوبه بهم ریخت و شورای انرژی محدودی متشکل از رئیس انرژی اتمی وزارت نیرو و وزیر نفت بعلاوه دو نماینده مجلس و یک نفر از سازمان برنامه در دفتر وزیر نفت تشکیل می‌شد. و آن‌هم بعد از چند جلسه دیگر تشکیل نشد. و با این توضیح من فکر می‌کنم که راه بهبود وضع انرژی همان شورای انرژی کشور است که تحت نظر بالاترین مقام اجرایی دور هم جمع شود که آقای رئیس‌جمهور است. و اگر اهمیت آن از شورای اقتصاد بیشتر نباشد کمتر نیست. شاید صحیح باشد تمام کسانی که قبض می‌فرستند برای جمع‌آوری پول برق، آب و گاز و تلفن به بخش خصوصی واگذار شود.

حسن تاش: یا همه آنها که زمین را می‌کنند و خط انتقال می‌کشند و شبکه و انشعاب می‌گذارند (در الجزایر همین طور است).

خسروی زاده: آقای فرمند اشاره خوبی کردند، یک کشور پهناور با تراکم

کم و مسائل اداری، در انرژی رسانی هر کدام یک ساز می‌زنند. و در جاهای دیگر دنیا، بخش بزرگی را بخش خصوصی اداره می‌کند، دهها شرکت نفتی و نیروگاه خصوصی هستند و با هم رقابت می‌کنند و برای جلب مشتری سیاست‌گذاری آنها باید جالب باشد. سیاست‌گذاری کلی را دولت‌ها انجام می‌دهند. مثلاً در امریکا یک وزارت انرژی وجود دارد. به نظر می‌رسد شورای انرژی می‌تواند در این مقطع راه‌گشا باشد.

ادغام کمیسیون‌ها در مجلس

فرمودند: در تکمیل فرمایشات آقای خسروی زاده اشاره کنم که یک شورای انرژی در برنامه چهارم وجود داشت که نسبتاً موثر هم بود. و در آن زمان شورای عالی انرژی بود. مسأله این است که مشکل داریم و این فقط مربوط به انرژی نیست در خیلی از بخشها هست. مثلاً در کشاورزی، و صنایع هم وضع همین است. در صنایع حدود ۱۸ ارگان متفاوت دخالت دارند. از بانک توسعه صنعت و معدن گرفته تا بنیاد مستضعفان، وزارت صنایع و سازمان گسترش و... در انرژی هم ۵ وزارت‌خانه دخالت مستقیم دارند: نفت، نیرو، جهاد، معادن و فلزات، و سازمان انرژی اتمی. و بعضی دستگاههای دیگر و شرکتها را هم که بحساب آوریم تعداد بیشتر می‌شود. این مشکل را چگونه حل کنیم؟ حل این مشکل در قدم اول همان است که آقای حسن تاش اشاره کردند، این‌که خود مجلس کمیسیون نفت و نیرو را یکی کند ولی این دو وزارت‌خانه هم علی‌رغم پیشنهاد جدید به دلیل مشکل تصدی و سابقه متفاوتی که دارند و نوع فرهنگ سازمانی، ادغامشان مشکلات جدیدی ایجاد می‌کند که مشکلات تصدی هم قابل حل نیست. من می‌گویم در ایران یک ارگانی وجود دارد برای سیاست‌گذاری‌های عمده اقتصادی و یکی هم برای مسائل عمده امنیتی و سیاسی، مسأله حاکمیتی را به آنها بسپاریم و تعریف کنیم که چه چیزی حاکمیت است و چه چیزهایی غیرحاکمیتی و تصدی است. مثلاً مسأله فروش، استخراج نفت، صالیات برق و بیع متقابل را شورای اقتصاد تصمیم بگیرد. ولی شورای

اقتصاد به مسائل دیگری می‌پردازد مثلاً نرخ سیگار چه شود. زمانی هم یادم هست که راجع به مسأله IGAT1 و یا IGAT2 در شورای اقتصاد بحث می‌شد یا مثلاً خط لوله اسکندرون و اهواز در شورای اقتصاد رد شد (علی‌رغم میل وزارت نفت)، در نتیجه قدم اول در مجلس است و مقوله‌های حاکمیتی را از تصدی‌ها جدا کنیم و تصمیم‌گیری راجع به اینها در حضور وزیر نفت در شورای اقتصاد انجام گیرد. یا در شورای امنیت ملی، و آنها را تقویت کنیم، ادغام نکنیم. به دلیل فرهنگ مسئولیتهای متفاوت و دستمزدهای مختلف و از نظر تصدی خودشان هم مشکل پیدا می‌کنند. یک وزارتخانه را اگر دو برابر کنیم، اداره آن زیر نظر یک نفر مشکل‌تر می‌شود. البته شاید راه حل این باشد که یک وزیر دولت که از این دو وزیر بالاتر است، انتخاب شود. مثلاً همه اینها زیر نظر معاون اول رئیس‌جمهور اداره شوند، مشروط بر اینکه کار اصلی آن معاون چیز دیگری نباشد.

حسن تاش: با ادغام کمیسیونها و تشکیل شورا موافقم. شاید در قدم اول کار درستی باشد. اما توجه داشته باشید که شورهایی که تاکنون تشکیل شده‌اند، در پر کردن خلأهای حاکمیتی خیلی تسوئق نداشته‌اند. زیرا باز همین نمایندگان بخش تصدی در آنجا می‌نشینند و آنها را به سرعت به یک کانونهایی برای حل مشکلات بخش تصدی خودشان تبدیل می‌کنند، یعنی یک بودجه‌ای یا مصوبه‌ای بگیرند و کار خودشان را حل کنند، مگر این‌که آن چیزی که آقای فرمند گفتند به آن اضافه کنیم، یعنی متکی به یک دبیرخانه باشد که زیر نظر مقامی باشد که تصدی ندارد. مثلاً وزیر مشاور و... زیرا اگر برای این شورا دستور کار طراحی نشود و بر مبنای ذهنیت مستقل از تصدی نباشد دستور کار را همان افراد می‌آورند و مسائل تصدی خودشان را مطرح می‌کنند. و البته متصدیان باید در آن شورا باشند و آن پیشنهاد ایده‌ال را که آمده با واقعیات چکش‌کاری بکنند و برآیند این می‌تواند حرکتی باشد به سوی این‌که خلأ حاکمیتی این بخش حل شود.

خسروی زاده: دبیرخانه در سازمان برنامه است.

حسن تاش: متأسفانه سازمان برنامه هم ضعیف است و هم تبدیل به یک دستگاه تصدی شده است. یعنی آنقدر کارهای اجرایی برای این سازمان تراشیده شده که از آن که قبلاً دستگاه سیاست‌گذاری بود خیلی فاصله گرفته است.

شورای عالی انرژی

عباس پور: اصولاً در بحث تشکیلات یکی از روشهایی که چگونگی سازماندهی تشکیلات را تعیین می‌کند میزان داده‌ها و ستادهای موضوعی هر بخش به بخش دیگر است. مثلاً اگر موضوع انرژی را در نظر بگیریم و بخواهیم کل تشکیلات انرژی را در یک وزارتخانه متمرکز کنیم باید ببینیم داده‌های مربوط به تشکیلاتی که به امر پالایش و تولید فرآورده‌های سوختی می‌پردازد با تشکیلاتی که باید نیروگاه احداث کند و سد بزند چیست. به نظر بنده اگر بخواهم مختصر و مفید به اصل موضوع بپردازم، من هیچگونه ارتباط تنگاتنگی بین این دو نمی‌بینم.

البته این‌که سازمان انرژی اتمی با وظیفه تولید انرژی هسته‌ای تشکیل شده و وظیفه وزارت نیرو نیز در همین راستا است؛ لذا ادغام تشکیلات موازی با سازمانی که وظیفه تولید و بهره‌برداری انرژی را دارد امری منطقی است. لذا بنده معتقدم که باید سازمان انرژی اتمی با وزارت نیرو ادغام گردد. از طرفی باید تشکیلات موازی نظیر بخش تولید انرژی از وزارت جهاد منتزع و به بخش زیربند در وزارت نیرو ملحق گردد. وظیفه وزارت نفت، اکتشاف، تولید، ذخیره‌سازی و بهره‌برداری بهینه از منابع و حاملهای انرژی است. این امر می‌تواند در یک وزارتخانه جدا تمرکز یابد. البته سیاست‌گذاری کلان انرژی نیاز به تشکیل جدی «شورای عالی انرژی کشور» با حضور وزارتخانه‌های ذیربط دارد تا بتوان سیاست‌گذاری کلان در بخش انرژی را با اطمینان تعقیب کرد.

مسائل ژئوپلیتیکی نوین در عرصه انرژی

تألیف: جان وی. میچل،
پیتر بک و مایکل گراب
معرفی از: مایکل سی. لینچ
سال تألیف: ۱۹۹۶

برای تحلیل گران مسائل ژئوپلیتیکی انرژی، این کتاب میچل و همکارانش در مؤسسه سلطنتی امور بین‌الملل انگلیس بسیار مهم است.

مهمترین مقوله‌های مطرح شده در کتاب عبارتند از: نفت خام، نفت غیر اوپک، وضعیت منطقه خاورمیانه، روسیه و آسیای شرقی، ونیز گرم شدن جهانی کره زمین.

به دو نکته باید اشاره کرد. نخست آن که در این کتاب کشورهای آفریقا و آمریکا به فراموشی سپرده شده‌اند. در حالی که این کشورها دارای منابع غنی و سرشار زغال سنگ و انرژی‌های تجدیدپذیر هستند. نکته دیگر آن که وقایع و تحولات جهان با سرعت زیادی در حال وقوع است، مثلاً در بخش مربوط به اتحاد جماهیر شوروی سابق، سرعت وقایع طوری است که هیچ کتابی نمی‌تواند آخرین تحولات را بررسی کند. با این همه از آنجا که کتاب مورد بحث به طور عمقی و اساسی به مسائل مورد بحث می‌پردازد، اهمیت و اعتبار آن قابل توجه است.

نویسنده کتاب تأثیر عوامل سیاسی را بر روی بازار دچار رکود و بر روی کشورهای تولیدکننده نفت نشان می‌دهد. فصلی از کتاب که مربوط به گرم شدن سطح زمین است، ظاهراً از دید نویسندگان اهمیت کمتری دارد که شاید دلیل آن سنگین بودن جنبه‌های علمی،

تکنیکی، اقتصادی و حتی گاه عوامل پیچیده سیاسی است. اما همین قدر اشاره می‌شود که برخی کشورها مایل به اجرای پروتکل‌های کاهش آلودگی نیستند.

محتوا و لحن کتاب برای خواننده عادی سنگین است، اما بی‌تردید توجه متخصصان را جلب خواهد کرد.

انرژی اتمی در سوئد: انرژی و محیط زیست

تألیف: ویلیام دی.
نوردهاوس
معرفی از: ماریان رادتزکی
سال تألیف: ۱۹۹۷

در یک همه‌پرسی در سال ۱۹۸۰، اکثر رأی دهندگان سوئدی حمایت خود را از توقف تدریجی صنعت انرژی اتمی کشور تا سال ۲۰۱۰ اعلام کردند.

از سوی دیگر در اوایل دهه ۱۹۹۰، دولت سوئد موافقت کرد که در فعالیت‌های بین‌المللی به منظور مهار تغییر شرایط جوی شرکت کند تا انتشار گاز CO₂ در سال ۲۰۱۰ به میزان سال ۱۹۹۰ کاهش یابد.

اما ملاحظات سیاسی بر هر دو تفکر تأثیر گذاشت. و نویسنده دشواری‌های اجرای هر یک از این تصمیم‌ها و نیز ایجاد ساختاری خاص در بخش نیروی سوئد را نشان می‌دهد. تقریباً نیمی از کل تولید انرژی سوئد از تولید انرژی اتمی و نیمی دیگر عمدتاً از تأسیسات برق - آبی است.

کتاب مسائل اقتصادی، زیست محیطی، سیاسی، و مشکلات تحمیل شده بر جامعه سوئد را بررسی می‌کند و نتیجه می‌گیرد که هزینه توقف تدریجی تولید انرژی اتمی در سال ۲۰۱۰ به میزان ۹ میلیارد دلار (براساس قیمت دلار در سال ۱۹۹۵) یعنی تقریباً ۵-۶ درصد از کل تولید ناخالص ملی (GDP) برنامه‌ریزی شده آن کشور در همان زمان خواهد بود. هزینه کاهش انتشار گاز CO₂ در سال ۲۰۱۰ به میزان سال ۱۹۹۰، ۷۵ میلیارد دلار تخمین زده شده، که بسیار بالاتر از هزینه تعطیل

کردن تأسیسات اتمی است. این مبلغ قابل ملاحظه تقریباً ۲۲ درصد از کل تولید ناخالص ملی این کشور در سال ۲۰۱۰ خواهد بود.

در بخشی از کتاب، ریسک‌ها و خطرات حاصل از مصرف انرژی اتمی بر محیط زیست با مصرف سوخت‌های فسیلی مقایسه شده، و نتیجه‌گیری شده که خطرات اولی کمتر است. و تصمیم به توقف تدریجی و پیش از موقع تأسیسات اتمی، نه فقط به لحاظ مسائل اقتصادی بلکه از لحاظ جوانب اجتماعی و زیست محیطی آن، غیرمنطقی دانسته شده است.

بررسی

مدل‌های رشد اقتصادی

با توجه به

مسائل زیست محیطی

تألیف: آندرا بلتراتی

معرفی از: کریستوفر دی.

راجرز

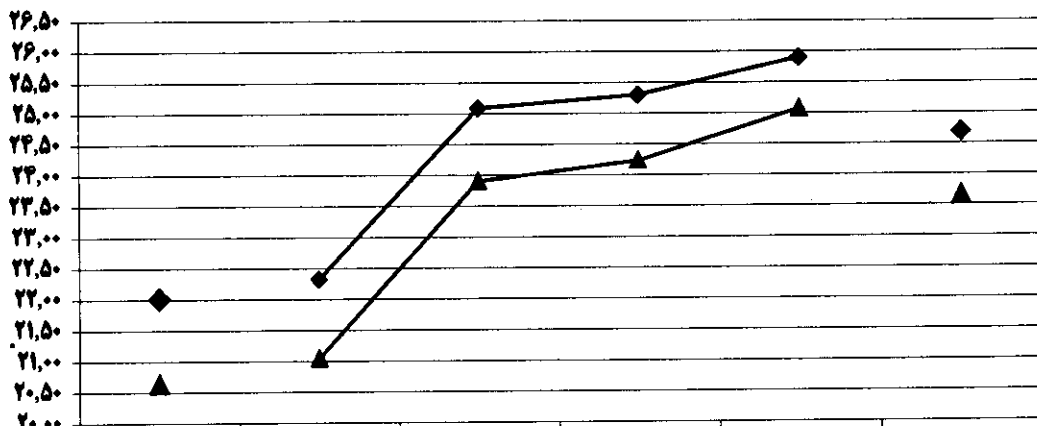
سال تألیف: ۱۹۹۶

مضمون اصلی کتاب ارتباط میان رشد اقتصادی و چگونگی وضعیت محیط زیست براساس نقطه نظر رشد و توسعه پایدار است. آندرابلتراتی (نویسنده کتاب)، مدل‌های اقتصادی رسمی را برای تحلیل دیدگاه توسعه پایدار به کار می‌گیرد.

در مدل‌های استاندارد اقتصادی ضعف‌هایی احساس می‌شود، چون این مدل‌ها هم از جنبه ساختار اقتصادی حائز اهمیت است و هم از نقطه نظر سیاست‌گذاران. لذا مدل‌ها باید به گونه‌ای تدوین شوند که علاقه و اشتیاق هر دو طرف را جلب کند.

سیاست‌گذاران هنگام مطالعه این کتاب در پی یافتن دلیل و برهان خواهند بود، و این خود، ضعف کار را نشان می‌دهد. در مجموع بررسی استدلال‌های ارائه شده در کتاب، بدون داشتن آموزش کافی در مورد مسایل اقتصادی کاری بس دشوار خواهد بود. ■

تغییرات میانگین قیمت نفت در ماه نوامبر



نوع نفت	میانگین ماه اکتبر	هفته اول	هفته دوم	هفته سوم	هفته چهارم	میانگین ماه نوامبر
نفت برنت	22.01	22.22	25.09	25.2	25.9	24.69
نفت سبک ایران	20.63	21.04	22.9	24.22	25.07	23.65

تهیه کننده: مصطفی شریف‌النبی

عوامل کاهش دهنده قیمت نفت

- افزایش ذخایر بنزین و نفت گاز آمریکا طی ماه نوامبر
- فروش در معاملات کاغذی از سوی دلان نفتی
- سخنان ولیعهد عربستان مبنی بر جلوگیری از بروز بحران در بازار نفت
- احتمال برداشت از ذخایر استراتژیک آمریکا در صورت ایجاد مشکل در سال 2000

عوامل افزایش دهنده قیمت نفت

- کاهش 5 میلیون بشکه از ذخایر نفت خام آمریکا
- گفت‌وگوهای مثبت وزرای نفت ایران و عربستان در حاشیه اجلاس گاز خلیج فارس در تهران
- عدم توافق در زمینه تمدید قرارداد شش ماهه نفت در برابر غذای سازمان ملل برای عراق و احتمال قطع صدور نفت این کشور
- گزارش IEA مبنی بر کاهش 1/8 میلیون بشکه در روز از ذخایر نفت خام جهان در ماه گذشته
- افزایش میزان پایداری اعضای اوپک به توافق کاهش به سطح 91 درصد

مرور کلی بازار نفت

در ماه نوامبر در اغلب اوقات بازار شاهد شرایط پس بهین (backwardation) بود. همچنین با نزدیک شدن سال نو میلادی و احتمال قطع صدور نفت از سوی برخی عرضه‌کنندگان نفت، بازار نگران کاهش عرضه است که البته وزارت انرژی آمریکا و IEA سعی دارند این موضوع را کم اهمیت نشان دهند تا از اثر آن بر بازار بکاهند. کاهش عرضه نفت از سوی تولیدکنندگان نفت خاورمیانه بویژه ایران و عربستان به آسیا باعث شده تا در برخی موارد تقاضای زیاد منطقه باعث خرید محموله‌های نفتی حتی تا 1/5 دلار بالاتر از قیمت رسمی اعلام شده از سوی کشورهای صادرکننده گردید.