

مصرف غیربهبینه حامل‌های انرژی و خصوصاً فرآورده‌های نفتی و بالا بودن بیش از حد شاخص شدت انرژی یکی از مشکلات مهم اقتصاد کشور است. سالانه میلیاردها دلار از سرمایه‌های ملی کشور از این طریق به هدر می‌رود. در ابتدای برنامه پنج ساله اول و تصور و برداشت از این مقوله بسیار غریبه و وهم‌آلود بود اما امروز با پشت سر گذاشتن دو برنامه پنج ساله و با وجود اقداماتی که در برنامه‌های اول و دوم پیش‌بینی شده بود تصویر شفاف‌تر و شناخت روشنتری در این زمینه بوجود آمده است. مطالعات زیادی در این رابطه انجام پذیرفته، همایش‌های متعددی برگزار گردیده و جمع‌کثیری از مدیران صنایع نیز دوره‌های آموزش مقدماتی را گذرانیده‌اند. اغلب مطالعات انجام شده که توسط مراجع داخلی و بعضاً خارجی انجام پذیرفته است نشان می‌دهد که در اغلب بخش‌های اقتصادی و صنعتی کشور ظرفیت قابل توجهی برای کاهش مصرف انرژی و بهینه‌سازی آن وجود دارد. اما کمتر اقدام عملی در این جهت صورت پذیرفته است. در شرایط فقدان منابع کافی برای توسعه ظرفیت‌های تولید نفت خام کشور و با وجود تحریم‌های بین‌المللی و سایر موانعی که در این رابطه وجود دارد، کنترل مصرف داخلی فرآورده‌های نفتی در حفظ توان صادراتی نفت خام کشور نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. کشور ما باید بتواند بازارهای صادراتی نفت خام خود را در چارچوب نظام سهمیه‌بندی تولید اوپک حفظ نماید و بنابراین هر بشکه مصرف کمتر در داخل به معنای یک بشکه بیشتر برای صادرات خواهد بود.

البته باید توجه شود که در مسیر بهینه‌سازی و صرفه‌جویی در مصرف انرژی نیز نباید دچار افراط و تفریط شویم، در هر حال کشور ما کشوری است که از نظر منابع انرژی دارای مزیت نسبی است در حالی که در زمینه تأمین سرمایه و فن‌آوری‌های پیچیده فاقد مزیت است، لذا هرگونه سرمایه‌گذاری و اقدامی در زمینه بهینه‌سازی مصرف انرژی و به هر قیمتی که انجام پذیرد نمی‌تواند مطلوب باشد و بدون شک در مورد هر اقدامی که مستلزم صرف سرمایه و واردات ماشین‌آلات و تجهیزات باشد باید مطالعات فنی و اقتصادی کافی صورت گیرد. البته بخش قابل توجهی از اقدامات در زمینه کنترل مصرف انرژی و افزایش بازدهی آن نیازی به سرمایه‌گذاری و نصب تجهیزات خاص ندارد و صرفاً مستلزم برنامه‌ریزی، ممیزی و نظارت‌ها و مراقبت‌های مدیریتی است و به عبارت دیگر میزان قابل توجهی از مصرف بی‌رویه انرژی به مشکلات عمومی فرهنگی و مدیریتی که منجر به پایین بودن بهره‌وری در همه زمینه‌ها گردیده است مربوط می‌شود. اما سطح بالاتری از بهینه‌سازی مصرف انرژی مستلزم جایگزین کردن سایر عوامل بجای انرژی است که در این صورت اگر کاهش مصرف انرژی مستلزم افزایش نیروی کار و اشتغال باشد مطلوب است اما اگر مستلزم جایگزین کردن سرمایه و کالاهای سرمایه‌ای ارزبر باشد همانطور که اشاره شد در هر مورد نیازمند

برنامه سوم، مجلس ششم و مقوله بهینه‌سازی مصرف انرژی

محاسبات دقیق و بررسی‌های فنی و اقتصادی است.

و اما پس از رسیدن به این سطح از مسئله (جایگزین کردن سایر عوامل بجای انرژی)، مطالعات اولیه نشان می‌دهد که بسیاری پروژه‌های اقتصادی برای بهینه‌سازی مصرف انرژی وجود دارد که در قیمت‌های فعلی سوخت توجیه اقتصادی پیدا نمی‌کند به این معنا که فرضاً یک کارخانه دار می‌تواند با انجام یک سرمایه‌گذاری مختصر و با نصب بعضی تجهیزات، میزان سوخت مصرفی خود را کاهش دهد اما هنگامی که این سرمایه‌گذاری مختصر را (با توجه به پایین بودن بیش از حد قیمت سوخت) با میزان سوخت اضافه‌ای که در صورت عدم این سرمایه‌گذاری در طول زمان مصرف خواهد کرد مقایسه می‌کند آن را مقرون به صرفه نمی‌یابد. و لذا به وضعیت جاری خود ادامه می‌دهد. به عبارت دیگر یارانه‌های پرداختی به حامل‌های انرژی موجب شده است که نوعی تعارض مابین منافع ملی و منافع خصوصی مصرف‌کنندگان این حامل‌ها بوجود آید. به این معنا که بسیاری از پروژه‌های مورد بحث در قیمت‌های واقعی سوخت (یعنی قیمت‌های بین‌المللی و قیمتی که دولت در صورت عدم مصرف داخلی می‌تواند حامل انرژی موردنظر را در بازار جهانی بفروشد رساند) توجیه اقتصادی دارند اما در قیمت‌های فعلی و یارانه‌ای سوخت که مصرف‌کننده با آن مواجه است توجیه اقتصادی نمی‌یابند. حال باید بررسی کرد که چاره رفع این مشکل چیست؟ شاید در نگاه اول به نظر برسد که چاره اصلی حذف کامل یارانه از قیمت حامل‌های انرژی است اما تجربه ده سال گذشته نشان داده است که چنین اقدامی غیرممکن می‌نماید. تداوم تاریخی یارانه‌ها موجب شده است که حذف یارانه‌ها از چنان آثار و تبعات منفی بر اقتصاد و خصوصاً از چنان آثار توری می‌برخوردار است که تصمیم‌گیری در این مورد را بسیار دشوار می‌سازد، از سوی دیگر تجربه نشان می‌دهد که حذف تدریجی یارانه‌ها نیز اقدام اثربخشی نبوده است چرا که با توجه به ساختار تورمی کشور همواره نرخ تورم بیشتر از میزان تعدیل قیمت حامل‌های انرژی افزایش یافته و موجب گردیده است که قیمت‌های واقعی این حامل‌ها عملاً ثابت مانده و یا حتی کاهش یابد، عدم امکان حذف یارانه و تعدیل قیمت‌ها نباید امر مهم بهینه‌سازی در مصرف انرژی را تعطیل کند.

با توجه به آنچه که گفته شد به نظر می‌رسد که هیچ راه چاره‌ای به غیر از منطقی کردن یارانه‌ها باقی نمی‌ماند یعنی دولت باید با تمهید برنامه‌ها و اقدامات لازم به شکل وسیعی، یارانه‌ها را به سمت پروژه‌هایی که مصرف حامل‌های انرژی را کاهش می‌دهد منتقل نماید. متأسفانه در حال حاضر یارانه‌ها به شکلی پرداخت می‌شود که مشوق مصرف بیشتر است و لذا باید در جایی پرداخت بشود که مشوق صرفه‌جویی و کنترل بیشتر باشد.

دولت باید از کلیه پروژه‌های کنترل و بهینه‌سازی مصرف انرژی که در قیمت‌های واقعی و بین‌المللی سوخت توجیه اقتصادی پیدا

می‌کنند حمایت نموده و به این پروژه‌ها یارانه پرداخت نماید همچنین باید مکانیزم‌های انگیزشی جهت اینکه صنایع و مصرف‌کنندگان عمده انرژی چنین پروژه‌هایی را پیشنهاد نمایند تمهید شود. در هر حال باید راهکارهای گوناگونی جهت رفع تعارض مابین ملی و منافع مصرف‌کنندگان عمده انرژی اندیشیده شود.

خوشبختانه بطور همزمان در آستانه اجرای قانون برنامه پنج ساله سوم عمرانی و تشکیل مجلس جدید قرار داریم و خوشبختانه در جریان آخرین تغییرات انجام شده در آئین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی که در روزهای آخر مجلس پنجم به اجرا گذاشته شد با ادغام بخشی از کمیسیون نیرو در کمیسیون نفت، کمیسیون جدیدی بنام کمیسیون انرژی تشکیل شده است بنابراین مجلس ششم این امتیاز را خواهد داشت که مسایل انرژی را بطور منسجم و یکپارچه مورد توجه قرار دهد و مجلس می‌تواند در چارچوب برنامه سوم که از انعطاف لازم در این زمینه برخوردار است قوانین و مقررات تسهیل‌کننده را تنظیم و تصویب نماید.

علاوه بر این باید توجه داشت که در این رابطه فرصت‌های جالبی برای استفاده از امکانات بین‌المللی نیز وجود دارد. اغلب پروژه‌های بهینه‌سازی و صرفه‌جویی انرژی جنبه زیست‌محیطی نیز دارند و تحقق آنها موجب کاهش گازهای آلاینده نیز می‌گردد از سوی دیگر در چارچوب کنوانسیون‌های زیست‌محیطی اغلب کشورهای صنعتی موظف شده‌اند که تدریجاً میزان گازهای آلاینده خود را کاهش دهند اما از آنجایی که این کشورها در گذشته بسیاری از فن‌آوری‌های پیشرفته را بکار گرفته‌اند هزینه سرمایه‌گذاری برای کاهش بیشتر آلودگی در این کشورها بسیار بالاست در صورتی که در کشورهای در حال توسعه می‌توان با صرف هزینه‌های بسیار کمتر میزان بیشتری از آلودگی را کاهش داد بنابراین کشورهای فوق‌الذکر ترجیح می‌دهند برای انجام تعهدات خود در مورد کاهش میزان آلودگی، از پتانسیل کشورهای در حال توسعه استفاده نمایند و لذا این امکان وجود دارد که با برنامه‌ریزی و برخورد منسجم از این موقعیت استفاده شود، البته اغلب کشورهای صنعتی در حال حاضر، صرفاً در حال بررسی و مطالعه پتانسیل‌های موجود در این زمینه هستند اما روند گفتگوها در کنفرانس‌های محیط‌زیست نشان می‌دهد که مقوله «تجارت آلودگی» نهایتاً پذیرفته خواهد شد و در این صورت اقدامات جدی‌تری نیز در این رابطه به عمل خواهد آمد.

در هر حال همانگونه که در مقدمه بحث نیز اشاره گردید در طول دو برنامه قبلی بحث و بررسی کافی در این زمینه به عمل آمده است و به نظر می‌رسد که زمان، زمان عمل و اقدامات جدی‌تر است.

مدیر مسئول