

استلزامات همت همگانی در عرصه بهینه‌سازی مصرف انرژی

محمد ابراهیمی - کارشناس حوزه نفت: یکی از برداشت‌های نادرست درباره جایگاه و نقش وزارت نفت در عرصه سوخت مایع و گاز طبیعی آن است که این وزارتخانه تمام مؤلفه‌های مرتبط با این دو حوزه را کنترل می‌کند. اما واقع امر چنین نیست. به عبارت دیگر وزارت نفت صرفاً مسئولیت تولید و عرضه این دو نوع سوخت را برعهده دارد و دخالتی در سایر تصمیم‌ها و راهکارها ندارد. به‌عنوان نمونه برخی تصور می‌کنند که قیمت‌گذاری فرآورده نیز از طریق وزارت نفت صورت می‌گیرد؛ حال به گفته وزیر نفت اساساً این وزارتخانه مرجع تصمیم‌گیر درباره قیمت‌گذاری و سهمیه‌بندی نیست.

پاک‌نژاد همچنین گفت که پیشنهاد وزارت نفت برای مدیریت مصرف، همانا اجرای اصلاحات غیرقیمتی است. این اظهارنظر به‌نوعی اشاره به مقوله‌ی راهبردهای مدیریت مصرف است که طی آن دو محور «قیمتی» و «غیرقیمتی» تعریف شده است.

اما این اظهارات وزیر نفت را چگونه می‌توان ارزیابی کرد؟ این مقام در نشست با مدیران ارشد وزارتخانه تصریح کرده که وزارت نفت صرفاً مسئول تأمین و توزیع سوخت است و بضاعت تولیدی خود را شفاف اعلام می‌کند. این گفته‌ها در شرایط کنونی نسبت دقیقی با وضعیت امروز این صنعت دارد. دشمن در جنگ اخیر تاسیساتی را تقریباً در هر چهار حوزه اصلی صنعت نفت کشورمان هدف قرار داد. در صنایع پایین‌دستی اقدام به نابودسازی برخی انبارهای ذخیره‌سازی فرآورده و همچنین یکی از پالایشگاه‌های کشورمان کرد. در صنعت نفت نیز به سراغ یکی از تاسیسات عرضه‌ی نفت. برخی تاسیسات و همچنین یوتیلی یکی از مراکز بزرگ پتروشیمی را نابود کرد.

با این اوصاف اما خدمات اصلی این صنعت به مردم همچنان برقرار است. به‌عنوان نمونه هنوز هیچ گزارشی در مورد کسری سوخت در هیچ نقطه از کشور منتشر نشده است. بدیهی است در شرایط کنونی باید برخی محدودیت‌ها اعمال شود تا چرخه خدمت‌رسانی همچنان استمرار داشته باشد.

اما در عین حال هنوز برخی گمان می‌کنند تمامی مؤلفه‌های مرتبط با سوخت و گاز طبیعی در حیطه اختیار وزارت نفت است. به همین خاطر بعضاً از این وزارتخانه انتظار دارند که نسبت به صرفه‌جویی در مصرف گاز یا سوخت مایع اقدام کند. از سوی دیگر، هرگونه قیمت‌گذاری فرآورده‌های نفتی را نیز ناشی از تصمیم‌های وزارت نفت می‌دانند.

به‌دلیل همین، ذهنیت نادرست است که وزیر نفت اشاره کرده که چگونگی سهمیه‌بندی و عرضه در بخش‌های مصرف که کشور با کمترین چالش روبه‌رو باشد، فراتر از مجموعه صنعت نفت تصمیم‌گیری می‌شود. در آذر ماه سال گذشته بود که نخستین نشست کارگروه بنزین دولت با محوریت تعیین رئیس برگزار شد. ریاست این کارگروه برعهده رئیس سازمان برنامه‌بودجه است و سخنگوی دولت نیز از این سخنگوی کارگروه بنزین است. وزارت نفت تنها یکی از اعضای این کارگروه است و فرآیندهای تصمیم‌گیری در رابطه با سهمیه‌ها و قیمت‌گذاری بنزین در آن کارگروه مطرح می‌شود.

حتی درباره تعیین میزان و انتخاب بخش‌های دریافت‌کننده گاز نیز فراتر از وزارت نفت تصمیم‌گیری می‌شود. با این حال، برخی همچنان وزارت نفت را نهاد تصمیم‌گیر در این مسائل می‌دانند. این وزارتخانه صرفاً نقش اجرای تصمیماتی را دارد که در نهادهای بالادستی اتخاذ می‌شود.

آن‌گونه که پاک‌نژاد تصریح کرده، حسب مجموعه شرایط موجود، چالش‌های ناترازی انرژی پیش از شروع ماه‌های سرد به سراغ صنعت نفت می‌آید. اما این یک چالش ملی و عمومی است. او قول داده بضاعت تولید گاز در ماه‌های پیش رو و سرد سال اعلام خواهد شد، اما به این نکته اشاره کرده که عرضه گاز به بخش‌های مختلف، نیازمند است.

پیش‌تر نیز رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی تأکید کرد که دولت افزایش تولید و بازسازی ظرفیت‌های آسیب‌دیده در جنگ تحمیلی سوم را با قدرت دنبال می‌کند، اما آثار آن در سال‌های آینده نمایان خواهد شد و بنابراین همراهی مردم از طریق مدیریت و صرفه‌جویی در مصرف انرژی برای عبور از تابستان پیش‌رو، ضروری و تعیین‌کننده خواهد بود. سقاب اصفهانی با اشاره به شرایط پیش‌رو در حوزه انرژی گفت که حتی در صورت تأمین کامل منابع مالی و امکانات، تابستان امسال دوره‌ای دشوار برای بخش انرژی خواهد بود؛ زیرا بخشی از ظرفیت گاز، بنزین و گازوئیل کشور آسیب دیده و چپ‌ساز بازگشت برخی ظرفیت‌های آسیب‌دیده بین ۱۸ ماه تا ۲ سال زمان می‌برد.

بدین ترتیب دوباره لازم به ذکر است که بهینه‌سازی مصرف انرژی یا بهبود مصرف اساساً در زمره وظایف اصلی وزارت نفت نیست و نباید انتظار داشت این وزارتخانه به‌تنهایی چنین بار مسئولیت بزرگی را بر دوش بکشد. بلکه چنانکه ذکر شد باید تمامی دستگاه‌ها/وزارتخانه‌ها/ نهادهای ارگان‌های کشور در راستای انجام وظایف محوله‌ی قانونی خود در حوزه بهینه‌سازی مصرف انرژی بکوشند. همان‌گونه که مقامات وزارت نفت بارها از گذشته تاکنون بیان کرده‌اند، اساساً پیش بردن آموری که فرایحشی است و چند دستگاه در اجرای آن نقش دارند، کار بسیار سختی است. این موضوعی فراملی است و دستگاه‌های اجرایی و سیاست‌گذاری متعددی در داخل و خارج دولت باید پای کار نظام در میث بهینه‌سازی مصرف سوخت بیایند. دستیابی به این هدف مصداق امنیت ملی، منافع ملی و ازجمله اهداف نظام مقدس کشورمان تحت راهبرد اجماعی ملی است؛ چیزی که وزیر نفت از آن ذیل تعبیر «همت همگانی» یاد کرده است.

گروه انرژی
editor@smtnews.ir



نیاز ضروری است. این به معنای حذف تدریجی یارانه‌های مستقیم بنزین و تخصیص این منابع

به پروژه‌های توسعه حمل‌ونقل پاک، نوسازی ناوگان، و حمایت از اقلشار آسیب‌پذیر است. شفافیت در تخصیص منابع حاصل از اصلاحات قیمتی و اجرای پروژه‌های غیرقیمتی، اعتماد عمومی را جلب خواهد کرد.

۱. تلاش‌های دولت و مردم: همکاری برای آینده‌ی پایدار

دستیابی به اهداف کاهش مصرف بنزین، نیازمند همکاری تنگاتنگ میان دولت و مردم است.

نقش دولت

-تدوین و اجرای سیاست‌های بلندمدت: دولت باید چشم‌اندازی روشن و استراتژی مشخصی برای گذار از الگوی مصرف ناپایدار بنزین تدوین کرده و به‌طور مستمر بر اجرای آن نظارت کند.

- سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها: اولویت دادن به سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی، توسعه انرژی‌های پاک، و بهبود استانداردهای خودرویی.

- ایجاد مشوق‌ها و تسهیلات: ارائه مشوق‌های مالی و غیرمالی برای تشویق به استفاده از حمل‌ونقل پاک، خرید خودروهای استاندارد، و اجرای پروژه‌های بهره‌وری انرژی.

- نظارت و شفافیت: ایجاد سازوکارهای مؤثر برای نظارت بر مصرف، جلوگیری از قاچاق، و افزایش شفافیت در تخصیص منابع.

- همکاری با بخش خصوصی: تشویق و حمایت از بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در صنایع مرتبط با حمل‌ونقل پاک و انرژی‌های نو.

نقش مردم

- تغییر در الگوهای رفتاری: اتخاذ تصمیمات آگاهانه در انتخاب شیوه حمل‌ونقل، استفاده بهینه از خودروی شخصی، و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی.

- پذیرش تغییرات و همراهی با دولت: مشارکت فعال در برنامه‌های اصلاحی، ارائه بازخورد سازنده، و درک عمیق از ضرورت گذار به‌سوی مصرف پایدار.

- آموزش و آگاهی‌بخشی: تلاش برای افزایش آگاهی خود و خانواده نسبت به پیامدهای مصرف بی‌رویه و اهمیت صرفه‌جویی. -استقبال از سیاست‌های حمایتی: درک این نکته که هدف از اصلاحات، ارتقاء رفاه بلندمدت و حفظ منابع برای نسل‌های آینده است.

وضعیت مصرف بنزین در ایران، آینه‌ای از چالش‌های عمیق اقتصادی و ساختاری است. اتکای صرف به یارانه‌ها و رویکردهای قیمتی، نه تنها راه‌حل پایدار نیست، بلکه مشکلات را تشدید می‌کند. تنها با تکیه بر «اصلاحات غیرقیمتی» - از جمله توسعه حمل‌ونقل عمومی، ارتقاء استانداردها، هوشمندسازی، و فرهنگ‌سازی - می‌توان به الگوی مصرف بنزین پایدار دست یافت.

این گذار، نیازمند همت جمعی دولت و ملت است؛ دولتی که با تدوین و اجرای سیاست‌های بلندمدت و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، راه

را هموار می‌سازد و مردمی که با تغییر در الگوهای رفتاری و پذیرش مسئولیت، در مسیر یاری‌رسان خواهند بود.

در نهایت، راهی از بند مصرف ناپایدار بنزین گامی اساسی در جهت دستیابی به توسعه پایدار و حفظ محیط زیست و ارتقاء امنیت اقتصادی و اجتماعی ایران خواهد بود. این یک انتخاب نیست، بلکه یک ضرورت حیاتی برای آینده‌ی روشن‌تر است.

ادبیات عام اقتصاد، در شرایط عدم‌شفافیت و نظارت کافی، افزایش نرخ بنزین می‌تواند فرصت‌هایی برای سوءاستفاده، قاچاق و ایجاد رانت فراهم آورد.

-عدم‌تغییر رفتار بلندمدت: افزایش قیمت، اگر با آموزش و فرهنگ‌سازی همراه نباشد، صرفاً به یک شوک کوتاه‌مدت تبدیل شده و رفتار پایدار مصرف‌کنندگان را تغییر نمی‌دهد.

اهمیت و مزایای اصلاحات غیرقیمتی در مصرف بنزین

رهایی از چنبره مصرف ناپایدار بنزین، نیازمند نگاهی جامع‌تر و اجرای «اصلاحات غیرقیمتی» است. این اصلاحات، به‌جای تمرکز صرف بر قیمت‌گذاری، بر تغییر زیرساخت‌ها، تکنولوژی، و فرهنگ مصرف انرژی تمرکز دارند و مزایای بلندمدت و پایداری را به ارمغان می‌آورند.

۱. بهبود و توسعه حمل‌ونقل عمومی:

یکی از اساسی‌ترین اصلاحات غیرقیمتی، سرمایه‌گذاری گسترده و هدفمند در توسعه و ارتقاء زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی است. این شامل:

- توسعه شبکه مترو و اتوبوسرانی: گسترش خطوط مترو در کلان‌شهرها و نوسازی ناوگان اتوبوسرانی با اتوبوس‌های مدرن، کم‌مصرف و پاک، انگیزه‌های قابل‌توجهی برای استفاده شهروندان از این وسایل فراهم می‌کند.

- تشویق به استفاده از دوچرخه و پیاده‌روی: ایجاد مسیرهای ایمن و مناسب برای دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی، به‌خصوص در مناطق شهری، می‌تواند بخش قابل‌توجهی از سفرهای کوتاه را به این شیوه‌های پاک اختصاص دهد.

- توسعه ناوگان خودروهای پاک: ارائه تسهیلات و مشوق‌ها برای تولید و واردات خودروهای هیبریدی و برقی، و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای شارژ این خودروها، گامی مهم در جهت کاهش وابستگی به بنزین است.

۲. ارتقاء استانداردها و بهره‌وری خودروها

اجرای سختگیرانه استانداردهای آلاینده‌ی و مصرف سوخت برای خودروهای داخلی و وارداتی، و تشویق به نوسازی ناوگان فرسوده، نقش بسزایی در کاهش مصرف بنزین دارد. این شامل:

- استانداردسازی موتورهای خودرو: الزام تولیدکنندگان به استفاده از موتورهای کم‌مصرف و با راندمان بالا.

- نوسازی ناوگان فرسوده: ارائه تسهیلات و برنامه‌های تشویقی برای اسقاط خودروهای فرسوده و جایگزینی آنها با خودروهای استاندارد.

- بهبود کیفیت سوخت: ارتقاء کیفیت بنزین تولیدی و کاهش ناخالصی‌ها، نه تنها به کاهش آلودگی هوا کمک می‌کند، بلکه به بهبود عملکرد موتور و کاهش مصرف سوخت نیز یاری می‌رساند.

۳. هوشمندسازی و مدیریت تقاضای انرژی

استفاده از فناوری‌های نوین در مدیریت مصرف انرژی، از جمله بنزین، می‌تواند ابزارهای مؤثری در اختیار دولت و مردم قرار دهد:

- سیستم‌های مدیریت ترافیک هوشمند: کاهش زمان توقف خودروها در ترافیک، به‌طور مستقیم منجر به کاهش مصرف سوخت می‌شود.

- استفاده از اپلیکیشن‌ها و ابزارهای اطلاع‌رسانی: ارائه اطلاعات دقیق از وضعیت ترافیک، مسیرهای جایگزین، و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی می‌تواند رفتار رانندگان را به سمت انتخاب‌های بهینه‌تر هدایت کند.

- برنامه‌ریزی برای کاربری اراضی: طراحی شهرها به‌گونه‌ای که دسترسی به خدمات ضروری، محل کار و مراکز تفریحی تسهیل شود، نیاز به استفاده از خودروهای شخصی را کاهش می‌دهد.

۴. فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی

تغییر نگرش و رفتار مردم نسبت به مصرف انرژی، یکی از پایدارترین و مؤثرترین راهکارهاست. این امر نیازمند:

- آموزش از سنین پایین: گنجاندن مفاهیم مدیریت انرژی و مصرف پایدار در برنامه‌های درسی مدارس.

- رسانه‌ها و کمپین‌های آگاهی‌بخش: اطلاع‌رسانی مستمر در خصوص پیامدهای مصرف بی‌رویه بنزین و ترویج الگوهای مصرف بهینه.

- تشویق رفتارهای پایدار: تقدیر و تشویق افرادی که الگوهای مصرف انرژی پایدار را رعایت می‌کنند.

۵. مدیریت هدفمند یارانه‌ها و شفافیت

در کنار اصلاحات غیرقیمتی، بازنگری در سیاست‌های یارانه‌ای

یارانه، بنزین

و

گره‌های کور اقتصاد

هادی سلگی، کارشناس حوزه انرژی در یادداشتی که برای ارسال کرده به موضوع یارانه‌ها، بنزین و گره‌های کور اقتصاد ایران پرداخته و در این راستا معتقد است که تنها راه اصلاح مصرف بنزین به‌عنوان یک سوخت استراتژیک رهایی از بند مصرف ناپایدار با اصلاحات غیرقیمتی است. در ادامه متن این یادداشت می‌آید:

ایران، این سرزمین غنی از منابع زیرزمینی، در دهه‌های گذشته به‌واسطه برخورداری از ذخایر عظیم نفت و گاز، همواره از مزایای نسبی در زمینه انرژی بهره‌مند بوده است. اما همین فراوانی، گاه تبدیل به‌نوعی بیماری مزمن شده است؛ بیماری وابستگی به درآمدهای نفتی و مصرف بی‌رویه انرژی، به‌خصوص بنزین. وضعیت مصرف بنزین در ایران، نه‌تنها یک مسئله اقتصادی، بلکه یک چالش پیچیده اجتماعی، زیست‌محیطی و حتی امنیتی است که نیازمند نگاهی عمیق، راهبردی و فراتر از راهکارهای صرفاً قیمتی است. در اینجا با بررسی وضعیت فعلی مصرف بنزین در ایران، به ناکارآمدی رویکردهای صرفاً قیمتی و در نهایت، تشریح و اهمیت و مزایای «اصلاحات غیرقیمتی» و تلاش‌های مکمل دولت و مردم در جهت کاهش مصرف و رسیدن به الگویی پایدارتر می‌پردازیم.

بنزین در ایران: از نعمت به نعمت؟

بنزین، به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین حامل‌های انرژی در سبب مصرف خانوار و حمل‌ونقل، همواره با یارانه‌های سنگین دولتی همراه بوده است. این یارانه‌ها، که در طول سال‌های متعددی به شکلی نهادینه شده‌اند، به‌طور بالقوه باید به‌منظور حمایت از اقشار ضعیف و هدایت توسعه اقتصادی به‌کار گرفته شوند. اما واقعیت امر، حکایت از نتایج معکوس دارد. یارانه‌های بنزین، به‌جای ایجاد انگیزه برای صرفه‌جویی و افزایش بهره‌وری، به عاملی اصلی در هدررفت منابع، تشدید آلودگی هوا، ناکارآمدی سیستم حمل‌ونقل، و زمینه‌ساز فساد و قاچاق تبدیل شده است.

آمارها در طول سال‌های نشان‌دهنده مصرف سرانه بالای بنزین در ایران در مقایسه با بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و حتی در حال توسعه است. این مصرف بالا، پیامدهای منفی متعددی را به همراه دارد:

- تخلیه ذخایر انرژی: بخش قابل‌توجهی از بودجه کشور صرف واردات بنزین (در مقاطعی) و همچنین تأمین هزینه تولید داخلی با نرخ یارانه‌ای می‌شود که این امر فشار مضاعفی بر ذخایر انرژی کشور وارد می‌کند.

- آلودگی هوا و پیامدهای بهداشتی: سهم عمده‌ای از آلودگی هوای کلانشهرها ناشی از انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلاینده‌های مضر حاصل از احتراق بنزین در موتور خودروها است. این آلودگی، هزینه‌های سنگینی را بر نظام سلامت کشور تحمیل می‌کند.

- تلفات جاده‌ای و ناکارآمدی حمل‌ونقل: مصرف بالای بنزین، یکی از نشانه‌های سیستم حمل‌ونقلی ناکارآمد و سنتی است که اغلب با خودروهای فرسوده و تکنولوژی‌های قدیمی همراه است. این موضوع، به نوبه خود، عامل افزایش تلفات جاده‌ای و استهلاک زیرساخت‌هاست.

- عدم‌تناسب با تولید ناخالص داخلی: درآمدهای حاصل از فروش بنزین با نرخ یارانه‌ای، در مقایسه با هزینه‌های تولید و فرصت‌های از دست رفته، تناسبی با تولید ناخالص داخلی ندارد.

چرا راهکارهای صرفاً قیمتی ناکافی هستند؟

در سال‌های اخیر، بحث اصلاح نرخ بنزین به‌طور مکرر مطرح شده و در مقطعی نیز اجرا شده است. در حالی که افزایش نرخ بنزین می‌تواند در کوتاه‌مدت منجر به کاهش مصرف شود، اما تجربه نشان داده این رویکرد به‌تنهایی کافی نبوده و در بسیاری از موارد، پیامدهای اجتماعی و اقتصادی نامطلوبی را به همراه داشته است. دلایل ناکافی بودن رویکردهای صرفاً قیمتی عبارتند از:

- عدم‌وجود زیرساخت‌های جایگزین: در غیاب سیستم حمل‌ونقل عمومی کارآمد، توسعه زیرساخت‌های انرژی پاک، و بهبود استانداردهای خودرویی، صرفاً افزایش نرخ بنزین، فشار مضاعفی بر دوش مردم، به‌ویژه اقشار کم‌درآمد، قرار می‌دهد.

- ایجاد تورم و کاهش قدرت خرید: افزایش نرخ بنزین، به‌طور مستقیم و غیرمستقیم، بر نرخ تمام کالاها و خدمات تأثیر می‌گذارد و منجر به تورم و کاهش قدرت خرید خانوارها می‌شود.

- مقاومت اجتماعی و سیاسی: افزایش نرخ حامل‌های انرژی، به‌ویژه بنزین، همواره با مقاومت‌های اجتماعی و سیاسی گسترده‌ای روبه‌رو بوده و اجرای آن نیازمند بسترسازی و اجماع ملی است.

- فرصت‌طلبی و فساد: برخلاف مباحث مطرح شده در متون و