

هفته‌نامه تحولات انرژی (۱۰۱)

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

کد موضوعی: ۳۱۰
شماره مسلسل: ۱۴۸۱۳
۱۳۹۵، دهمین ماه

به نام خدا

فهرست مطالب

- ۲.....اهم طرح‌های پژوهشی صنعت نفت در راستای اجرای اولویت‌های اقتصاد مقاومتی.....
- ۵.....اما و اگرهای دولت و مجلس در خصوص حذف سامانه هوشمند سوخت.....
- ۹.....وجود فساد در بنزین دونرخی؛ از واقعیت تا توهم.....
- ۱۲.....درآمدهای میلیاردی ناشی از کاهش یک درصدی تلفات برق.....



هفته‌نامه تحولات انرژی (۱۰۱)

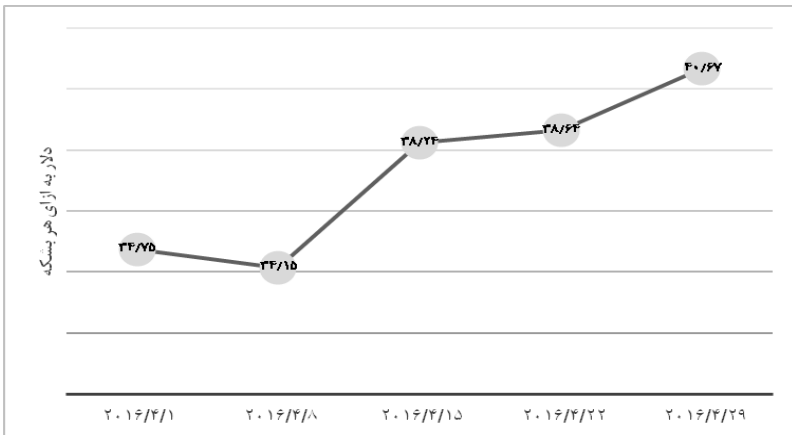
جدول ۱. قیمت‌های بین‌المللی نفت خام، گاز طبیعی و فرآورده‌های نفتی

متوسط قیمت در ماه آوریل سال ۲۰۱۶

عنوان	قیمت	واحد	بازار
نفت خام وست تگزاس	۴۵/۴۷	(دلار در بشکه)	نایمکس
نفت خام عمان	۴۱/۰۷	(دلار در بشکه)	بورس دویی
نفت خام برنت	۴۶/۷۵	(دلار در بشکه)	بورس لندن (ICE2nd)
نفت سبک ایران	۴۱/۷۲	(دلار در بشکه)	صادرات
نفت سنگین ایران	۳۹/۹۲	(دلار در بشکه)	صادرات
نفت کوره ۱۸۰	۱۹۰/۳۱	(دلار به‌ازای تن متریک)	فوب خلیج فارس
نفت گاز	۴۹/۵۲	(دلار در بشکه)	فوب خلیج فارس
نفثا	۳۸۲/۳۱	(دلار به‌ازای تن متریک)	فوب خلیج فارس
بنزین سوپر	۳۴	(سنت در لیتر)	فوب خلیج فارس
بنزین	۳۹/۸۵	(سنت در لیتر)	نایمکس
نفت حرارتی	۳۴/۲۲	(سنت در لیتر)	نایمکس
میعانات گازی پارس جنوبی	۴۰/۹۰	(دلار به‌ازای هر بشکه)	فوب آسیا
گاز طبیعی	۱/۹۰	(دلار به‌ازای هر میلیون بی تی یو)	بورس لندن (ICE)
گاز طبیعی	۲/۱۳	(دلار به‌ازای هر میلیون بی تی یو)	نایمکس

مآخذ: امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران و <http://www.eia.gov>

نمودار ۱. میانگین بهای نفت اوپک در ماه آوریل سال ۲۰۱۶



مأخذ: سایت اوپک.

اهم طرح‌های پژوهشی صنعت نفت در راستای اجرای اولویت‌های اقتصاد مقاومتی^۱ ایران اخیراً منابع بزرگی از هیدرات‌های گازی را در اعماق دریای عمان کشف کرده است که در زیر آنها لایه‌های متعارف گازی وجود دارد. کشف منابع بزرگی از هیدرات‌های گازی در اعماق دریای عمان می‌تواند به دسترسی ایران به منابع جدید گازی بیانجامد و تأکیدی بر اثبات حجم ذخایر انرژی کشور به‌عنوان بزرگ‌ترین دارنده گاز جهان باشد. بنا به اظهارات دکتر محمدرضا کمالی، رئیس پردیس بالادستی پژوهشگاه صنعت نفت، هیدرات‌های گازی شامل ذخایر گازی هستند که در بلورهای یخ و در عمق ۲ هزار متری کف دریا گرفتار شده است. به‌طور قطع این منابع در آب‌های سرزمینی ایران در دریای عمان و در عمق ۲ هزار متری زمین وجود دارد، اما این منابع غیرمتعارف است و

۱. روزنامه اطلاعات، شماره ۲۴۶۲۵.



هنوز حجم آن مشخص نیست. فاز نخست این طرح تحقیقاتی با موفقیت انجام شده و قرار است به‌زودی فاز دوم آن اجرا شود.

طرح مروارید خلیج فارس برای بررسی ساختارهای زمین‌شناختی در اعماق خلیج فارس توسط پژوهشگران ایران ۹۰ درصد پیشرفت دارد و در اجرای این طرح با دانشگاه‌های معتبر دنیا همکاری می‌شود. علاوه بر این، با تحقیقات صورت گرفته در لایه‌های رسوبی دوران ژوراسیک و کرتاسه در استان لرستان اخیراً ذخایر شیل‌های گازی کشف شده و وجود منابع غیرمتعارف گازی در آن به اثبات رسیده است. البته طرح تحقیقاتی روی لایه‌های رسوبی این استان هنوز کامل نشده است، ولی خوشبختانه پتانسیل بسیار بالایی برای شیل‌های نفتی و گازی در ایران وجود دارد. این فعالیت‌ها از طریق همکاری با دانشگاه آخن آلمان انجام شده و در این تعامل دانش فنی شناسایی منابع شیل نفت و گاز به داخل کشور انتقال خواهد یافت. اگرچه به دلیل پایین آمدن قیمت جهانی نفت هم‌اکنون تولید این منابع نامتعارف صرفه اقتصادی ندارد، ولی برنامه‌ریزان اقتصادی باید از وجود این منابع مطلع باشند.

طرح شناسایی ساختارهای زمین‌شناختی دشت اروندان در استان خوزستان حدود ۲۸ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. طرح دیگری هم برای بررسی وضع زمین‌شناختی منطقه کپه داغ در مرز ترکمنستان انجام شده که براساس آن ارتباط مخازن انرژی ایران و ترکمنستان اثبات می‌شود. طرح‌های ذخیره‌سازی گاز در مخازن زیرزمینی و طرح ملی خودکفایی افزایش‌های شیمیایی در صنعت حفاری به‌عنوان طرح‌های دیگر در دست اجرای پژوهشگاه صنعت نفت عنوان شده است. دکتر حمیدرضا کاتوزیان، رئیس پژوهشگاه صنعت نفت نیز اظهار داشت: در حوزه بالادست، پایین‌دست

و محیط زیست یک برنامه استراتژیک تدوین شده که در این برنامه اولویت با اجرای اقتصاد مقاومتی و ایجاد ارزش افزوده بیشتر در صنعت نفت است. وی با اشاره به ایجاد توانمندی برای ایجاد لایسنس‌های بومی ادامه داد: در حال حاضر توانسته‌ایم لایسنس‌های بومی در حوزه نمک‌زدایی تهیه کنیم و همچنین توانستیم در طراحی پالایشگاه هم وارد شده و لایسنس ۸ پالایشگاه را ایجاد کنیم. رئیس پژوهشگاه صنعت نفت ادامه داد: پژوهشگاه صنعت نفت همچنین در حوزه شیرین‌سازی گاز طبیعی با همکاری یک شرکت فرانسوی فعالیت‌هایی را آغاز کرده که امیدواریم در این زمینه به نتیجه خوبی برسیم. وی با تأکید بر افق‌های مخزنی در دشت اروندان و مطالعات اکتشافی، توسعه و ازدیاد برداشت از این افق‌ها گفت: این طرح هم ۲۸ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و در سال ۱۳۹۵ ادامه پیدا می‌کند. همچنین مطالعات ژئوشیمیایی منطقه گپه‌داغ غربی منطقه مرزی صورت گرفته و در سال ۱۳۹۵ ادامه پیدا خواهد کرد. پژوهشگاه صنعت و شرکت پترواس. ای. آفریقای جنوبی تفاهم‌نامه‌ای را امضا کرده‌اند که براساس آن، دو طرف در زمینه فناوری تبدیل گاز طبیعی به سوخت مایع (GTL) در بستر رآکتور دوغابی، تبادل اطلاعات و همکاری فنی همکاری می‌کنند و همچنین بازاریابی برای فروش محصولات نیز از مفاد تفاهم‌نامه است. کاتوزیان همکاری در بخش‌های پالایش نفت و کاندنسیت و ساخت پالایشگاه را هم مورد اشاره قرار داد و افزود: این موضوع بیشتر در آفریقای جنوبی نمود می‌یابد و طرف آفریقایی با اختلاط نفت خام، نفت خام ایران را در پالایشگاه‌های خود مورد استفاده قرار می‌دهد. دکتر منصور بزمی، رئیس پردیس پایین‌دستی پژوهشگاه صنعت نفت نیز اعلام داشت: کارخانه تولید روغن کمپرسورهای CNG، تابستان امسال با ظرفیت تولید ۱۵۰ تن در



سال در استان یزد به بهره‌برداری می‌رسد و به این ترتیب انحصار تولید این روغن شکسته و نیاز صنعت نفت به تأمین این محصول از خارج پایان می‌یابد. روغن مورد نیاز کمپرسورهای CNG کشور همواره از طریق چند شرکت آمریکایی تأمین می‌شده است و با راه‌اندازی این کارخانه، گامی بلند در مسیر قطع وابستگی‌ها و خودکفایی برداشته خواهد شد. رئیس پردیس پایین‌دستی پژوهشگاه صنعت نفت با اشاره به ظرفیت تولید سالانه ۱۵۰ تن روغن کمپرسور CNG در این کارخانه، افزود: این میزان، نه تنها نیاز داخل کشور را تأمین می‌کند، بلکه می‌توان از آن برای صادرات هم استفاده کرد. یکی دیگر از طرح‌های مهم در این حوزه بهره‌برداری از نخستین خط لوله کامپوزیتی انتقال نفت در ایران است که به‌زودی در اهواز بین مناطق مارون ۲ و مارون ۳ به طول ۱۰ کیلومتر به بهره‌برداری می‌رسد. استفاده از مواد کامپوزیتی در ساخت لوله‌های نفتی مانع از خوردگی شیمیایی آنها خواهد شد. وی ادامه داد: بهار سال آینده نخستین واحد مرکاپتان‌زدایی از میعانات گازی در فازهای ۲ و ۳ پارس جنوبی با ظرفیت ۸۰ هزار بشکه در روز به بهره‌برداری می‌رسد. مرغوبیت میعانات گازی پس از مرکاپتان‌زدایی در این واحد، به‌طور چشمگیر افزایش می‌یابد و حتی محصول نهایی از میعانات گازی تولید قطر مرغوب‌تر خواهد بود.

اما و اگرهای دولت و مجلس در خصوص حذف سامانه هوشمند سوخت^۱

طرح سهمیه‌بندی بنزین و استفاده از کارت‌های سوخت با مطرح شدن موضوعاتی از قبیل تحریم فروش بنزین به ایران به‌صورت جدی در بین مسئولان مطرح شد. کارشناسان که سهمیه‌بندی بنزین و استفاده از کارت‌های سوخت را به‌دلایل مختلفی

۱. خبرگزاری‌های تابناک، دانا، ایرنا، الف و فرصت امروز.

از جمله کاهش آلودگی هوا، مصرف بهینه سوخت و جلوگیری از قاچاق سوخت برای کشور مفید می‌دانستند متفق‌القول با سهمیه‌بندی بنزین موافق بودند. اما از خردادماه سال گذشته و با مطرح شدن موضوع تک‌نرخی شدن بنزین برای خودروهایی شخصی و موتورسیکلت‌ها، زمزمه‌هایی در خصوص حذف کارت‌های سوخت به گوش می‌رسید. زمزمه‌هایی که این روزها شکل جدی‌تر به خود گرفته و موضوع بحث این روزهای نمایندگان کمیسیون انرژی مجلس و مسئولان وزارت نفت قرار گرفته است. در چنین شرایطی برخی از کارشناسان معتقدند کارت‌های بنزین مأموریت خود را به سرانجام رسانده‌اند و در بحث قاچاق و کنترل مصرف بنزین مؤثر بوده‌اند. اما حالا دیگر خاصیت چندانی برای این کارت‌ها متصور نیستند و وزارت نفت هم به صورت جدی خواهان حذف شدن آنهاست.

موافقان استفاده از کارت‌های سوخت معتقدند این روش به نظارت و کنترل هزینه‌های سوخت کمک می‌کند، نیاز به روش پرداخت سنتی (پرداخت از طریق وجوه نقدی) را از میان برمی‌دارد، امکان تعیین قیمت سوخت به واسطه سراسری بودن شبکه‌ها و درایوهای انتقال سوخت الکترونیک ساده‌تر است و در نهایت در حوزه عمومی امکان تقلب و برداشت بیش از حد مجاز سوخت را به حداقل می‌رساند. با این حال سیستم تعیین حد مجاز برای دریافت سوخت از طریق کارت‌های الکترونیک، خصوصی یا دولتی بودن نهادهایی که کارت را صادر می‌کنند و نحوه تعیین قیمت سوخت، جزء چالش‌های اساسی شوریهایی است که از کارت سوخت حمایت می‌کنند. بر این اساس برخی کشورها در حوزه استفاده از سیستم هوشمند سوخت موفق عمل کرده و بازخوردهای امیدوارکننده‌ای دریافت کرده‌اند و برخی دیگر چندان موفق ظاهر نشده‌اند



در ذیل تجربه سه کشور استفاده‌کننده از این سیستم ارائه شده است:

الف) هندوستان

مدت‌هاست که ساکنان کشور هند، با فرهنگ استفاده از کارت‌های سوخت آشنا شده و به خوبی با این فرهنگ سازگار شده‌اند، بسیاری از شرکت‌های خصوصی و نیمه‌خصوصی در حوزه صدور کارت‌های سوخت فعالیت می‌کنند و فضای کارت‌های سوخت در هند نه فقط یک فضای رفاهی، بلکه یک فضای رقابتی و کارآفرین است. کارت‌های هوشمند پترو که محصولی از شرکت بهارات پترو است، از محبوب‌ترین کارت‌های سوخت این کشور محسوب می‌شود. علت محبوبیت این کارت‌ها به جوایز نقدی، امتیازها، جوایز اضافه‌بها و مواردی مشابه مرتبط است. در صورتی که فردی تمایل به استفاده از کارت نداشته باشد، می‌تواند با کمک کوپن‌های سوخت وابسته به این شرکت از پرداخت وجوه نقدی خودداری کند. درواقع کوپن‌ها نوعی جایزه برای دارندگان کارت‌های سوخت خواهد بود. اغلب کارت‌های سوخت شرکت‌های خصوصی در هند به شکل ماهیانه یا سالیانه قابلیت شارژ دارند و در ازای هر بار شارژ حائز درصدی مشخص از جوایز می‌شوند.

ب) مصر

بنابر گزارش پایگاه خبری المانیاتور؛ از اواسط سال گذشته میلادی دولت مصر در راستای طرح اصلاحات اقتصادی، از تصمیماتی مبنی بر اصلاحات در یارانه‌های بخش انرژی خبر دادند، بنابر گزارش‌ها در طول سال گذشته دولت مصر هزینه‌ای بالغ بر ۱۰۰ میلیارد پوند مصری (۱۳ میلیارد دلار) در بخش انرژی متحمل شده است، بر این اساس

دولت برای کنترل میزان مصرف سوخت هر خودرو و کاهش هزینه‌های بخش انرژی، برنامه‌هایی برای اعطای کارت سوخت به شهروندان طراحی کرد.

خالد عبدالغنی، مدیر پروژه کارت‌های سوخت مصر در گفتگو با المانیتور، از اجرای این طرح از اکتبر ۲۰۱۴ در قاهره و از ژوئن همین سال در سراسر مصر خبر داد. وی در این گفتگو تشریح کرد، کارت‌های سوخت دارای سقف استفاده هستند و در صورتی که فردی افزون‌بر میزان مجاز سوخت مصرف کند ناچار به پرداخت مبلغی خارج از یارانه تأمین شده توسط دولت خواهد بود. اما مدتی بعد خبرگزاری‌های مصر خبر از به تعویق افتادن برنامه‌های دولت در بخش کارت سوخت دادند. بر مبنای جزئیات این گزارش‌ها به نظر می‌رسید زیرساخت‌های کشور برای اجرای طرح یارانه انرژی و کارت سوخت، مهیا نیست و اجرای این طرح تا زمانی که آمادگی به حد کافی نرسد به تعویق خواهد افتاد. برخی تحلیلگران منطقه معتقدند مشکل دولت مصر تنها در یارانه‌های بخش سوخت خلاصه نمی‌شود، مدتی است دولتمردان مصر در بخش یارانه‌های شهروندی با معضل نارضایتی مردمی و حتی تظاهرات گاه و بیگاه روبرو هستند و بر این اساس، دولت تمایلی به ایجاد نارضایتی‌های مضاعف ندارد. در واقع تصمیم‌گیری دولت برای ایجاد زیرساخت‌های کامل بخش سوخت تصمیمی منطقی به نظر می‌رسد.

ج) انگلستان

در سراسر بریتانیا شرکت‌های متعددی همچون شل، آلستار، تگزاکو و... در حوزه سوخت و صدور کارت‌های سوخت فعالیت می‌کنند، برخی از این شرکت‌ها نه تنها به چرخه فروش سوخت و انرژی یاری می‌رسانند، بلکه به افزایش کارآفرینی در کشور نیز کمک می‌کنند. شرکت آلستار بالغ بر ۳۸,۰۰۰ شغل جدید به جامعه بریتانیا تقدیم کرده که



رکورد قابل توجهی است. در این میان دو نکته اصلی جلب توجه می‌کند: نخست اعتماد دولت به بخش خصوصی و شرکت‌های مختلف برای صدور کارت سوخت و ساده‌تر شدن مسیر دولت برای پیگیری میزان مصرف افراد از کارت‌های سوخت. دوم فرصت‌های شغلی متعددی که در سایه فعالیت شرکت‌های خصوصی ایجاد می‌شوند و نرخ اشتغال را می‌افزایند. با وجود این، نمی‌توان نقش زیرساخت‌ها در سیستم کارت‌های سوخت و پیشگیری از چند نرخ شدن را نادیده گرفت. عمده شکایات در خصوص توزیع انواع سوخت، بالا و پایین شدن سقف دریافت سوخت، یکسان نبودن نرخ و به عبارتی چند نرخ بودن آن و در نهایت عدم موفقیت دولت در تأمین بودجه مناسب برای این بخش را شامل می‌شود. بر همین اساس است که پیش از تصمیم‌گیری مبتنی بر توزیع کارت‌های سوخت، باید از وجود توانایی تأمین نیاز شهروندان اطمینان حاصل کرد.

وجود فساد در بنزین دونرخی؛ از واقعیت تا توهم^۱

مسئولان ارشد وزارت نفت در حالی سوءاستفاده‌های ناشی از بنزین دونرخی را بزرگنمایی می‌کنند که ارقام مربوط به آن در مقابل صرفه‌جویی‌های ناشی از سهمیه‌بندی بسیار ناچیز است و در برخی موارد، اصلاً مصداق فساد نیست. طبق مصوبه اخیر در مجلس شورای اسلامی، دولت مکلف است برای مصارف مازاد بر سهمیه پایه و سوخت‌گیری با کارت جایگاه‌دارها، بنزین را به قیمت تمام شده (قیمت فوب به علاوه هزینه‌های تبخیر و ریزش، حمل، انتقال و توزیع، بیمه، مالیات و کارمزد) عرضه نماید. این مصوبه مجلس عملاً به معنای دونرخی شدن بنزین در سال ۱۳۹۵ است. پس از گذشت چند روز از تصویب این تبصره، وزیر نفت مجدداً بر فسادآور بودن بنزین دونرخی

۱. خبرگزاری الف، کد مطلب ۳۴۸۵۸۳.

تأکید کرد؛ اما اظهارنظرهای مسئولان این وزارتخانه در مورد فساد بنزین دونرخی همواره مبهم و غیرشفاف بوده به‌گونه‌ای که هیچ‌گاه اشاره مستقیمی به نوع سوءاستفاده‌ها و عدد و رقم آنها نمی‌شود. به ناچار در این یادداشت به بررسی انواع احتمالات در مورد فساد بنزین دونرخی و تخمین میزان آنها می‌پردازیم:

۱. فروش سهمیه خودروهای شخصی: احتمالاً یکی از موارد فساد مورد نظر

وزیر نفت این است که برخی صاحبان خودروهای شخصی، سهمیه خود را به قیمتی بالاتر از قیمت پایه به سایرین بفروشند. در این حالت چون یک خودروی شخصی (و نه عمومی) سهمیه خود را فروخته، عملاً هیچ فساد و یا انحرافی رخ نداده است؛ زیرا به جای استفاده از حق قانونی خود، امتیاز استفاده از آن را به یک خودروی دیگر واگذار کرده است. پس این مورد اساساً هیچ فسادى ندارد.

۲. فروش سهمیه خودروهای عمومی: اگر یک خودروی عمومی، مثل تاکسی،

به جای اینکه در بخش حمل‌ونقل عمومی فعالیت کند، سهمیه خود را به خودروهای شخصی بفروشد عملاً انحراف از اهداف سهمیه‌بندی رخ می‌دهد؛ اما آیا حجم این انحراف قابل توجه است؟ فرض کنیم ۲۰ درصد از کل تاکسی‌های فعال، ماهیانه ۱۰۰ لیتر از سهمیه خود را بفروشند. با توجه به تعداد حدود ۳۵۰ هزار ناوگان تاکسی در کشور، اگر قیمت تمام شده بنزین را ۱۴۰۰ تومان فرض کنیم، حجم انحراف مذکور، ماهیانه تنها ۲/۸ میلیارد تومان خواهد بود. این درحالی است که در ۸ سال اجرای سهمیه‌بندی، به‌طور متوسط ماهیانه حدود ۱ میلیارد دلار (معادل بیش از ۳,۰۰۰ میلیارد تومان) از محل کاهش تقاضای بنزین عاید کشور شده است؛ بنابراین فساد ناشی از فروش سهمیه تاکسی‌ها ۱۰۰۰ برابر کمتر از صرفه‌جویی ناشی از سهمیه‌بندی در



سال‌های گذشته بوده است. لازم به ذکر است آژانس‌های مسافربری جزء حمل‌ونقل شخصی هستند و نباید از سهمیه ویژه‌ای برخوردار شوند؛ بلکه باید تسهیلاتی برای گازسوز شدن آنها فراهم گردد.

۳. سوءاستفاده جایگاه‌داران از بنزین دونرخی: احتمالاً مهمترین نوع فساد

موردنظر وزیر نفت، سوءاستفاده از اختلاف نرخ اول و دوم توسط برخی جایگاه‌داران متخلف است. طبق اظهارنظر مسئولان شرکت ملی پخش، در زمان سهمیه‌بندی، خرید اولیه سوخت توسط جایگاه‌داران براساس نرخ سهمیه‌ای بوده است. پس از تسویه حواله و ثبت میزان فروش در روزهای آینده، جایگاه‌داران میزان فروش بنزین آزاد را به شرکت پخش اعلام می‌کردند و مابه‌التفاوت نرخ سهمیه‌ای و آزاد را به این شرکت می‌پرداختند. در طی این فرآیند، برخی از جایگاه‌داران متخلف، اطلاعات و فاکتورهای فروش جایگاه را دستکاری و میزان فروش بنزین آزاد را کمتر از واقعیت گزارش می‌کردند و این سبب بروز اختلافات قضایی در پاره‌ای از موارد شده که در حال پیگیری است؛ اما آمارها نشان می‌دهد میزان این تخلفات بسیار ناچیز بوده و تنها در حدود ۱۰ میلیارد تومان در سال، یعنی کمتر از ۱ میلیارد تومان در ماه است؛ بنابراین نمی‌توان به بهانه سوءاستفاده تعداد اندکی از جایگاه‌داران زحمتکش، مزایای بزرگ دونرخی بودن بنزین را نادیده انگاشت. ضمن اینکه به‌راحتی می‌توان با اصلاح سازوکار تبادل مالی و استفاده هوشمندانه از فناوری اطلاعات، از بروز این فساد جلوگیری کرد. برای نمونه لازم است تسویه‌حساب اولیه براساس قیمت آزاد و تسویه‌نهایی براساس میزان فروش بنزین سهمیه‌ای باشد. از آنچه گفته شد، مشخص می‌شود کل فساد احتمالی ناشی از بنزین دونرخی بسیار کمتر از عواید ناشی از کاهش تقاضای بنزین بعد از سهمیه‌بندی است. ضمناً باید در نظر داشت به‌علت وجود سامانه هوشمند سوخت و ضابطه‌مند شدن توزیع، قاچاق بنزین نیز

تقریباً متوقف شد. براساس آمارهای رسمی، قاچاق بنزین قبل از سهمیه‌بندی آن، روزانه ۳ تا ۹ میلیون لیتر (معادل ۹۰ تا ۲۷۰ میلیارد تومان در ماه با نرخ کنونی فوب) بوده است که با استفاده از طرح کارت سوخت و دونرخی شدن بنزین، قاچاق آن تقریباً به صفر رسید. این درحالی است که با تک‌نرخی کردن بنزین، احتمال نابودی سامانه هوشمند و رشد مجدد قاچاق بنزین وجود دارد. حال باید از مسئولان وزارت نفت پرسید فساد سهمیه‌بندی بیشتر است یا فساد قاچاق بنزین؟ اگر بنزین دونرخی نباشد و کارت سوخت از بین برود، در صورت افزایش مجدد قیمت نفت، دولت با چه ابزاری از قاچاق بنزین جلوگیری می‌کند؟

درآمدهای میلیاردی ناشی از کاهش یک درصدی تلفات برق^۱

برقی که در نیروگاه‌ها تولید می‌شود به همان میزانی نیست که در اختیار مشترکین و یا مصرف‌کنندگان قرار می‌گیرد. بخشی از برق تولیدی توسط خود نیروگاه‌ها، بخشی در شبکه‌های انتقال و توزیع از دست می‌رود و مابقی در اختیار مشترکین قرار می‌گیرد. در چرخه عملیات صنعت انرژی کشور اعم از فرآیند تولید، فرآورش و تبدیل، انتقال و توزیع، اختلاف بین مقدار انرژی ورودی و خروجی بدون در نظر گرفتن انرژی مربوط به سوخت مصرفی خود فرآیندها به‌عنوان شاخص تلفات انرژی در عملیات تعریف می‌شود.^۲ با توجه به نقش و سهمی که تلفات در صنعت برق دارد، کاهش آن نیز از اهمیت بسیاری برخوردار است و در این مورد احکامی نیز در برخی از قوانین مصوب شده است. علاوه بر این وزارت نیرو نیز در برنامه‌های بلندمدت خود برای کاهش تلفات راهبردهایی

۱. خبرگزاری ایسنا، کد مطلب ۹۵۰۲۰۷۰۴۰۴۴.

۲. مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، ترازنامه هیدروکربوری، ۱۳۹۰.

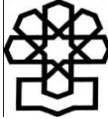


را نیز معین کرده و برای این منظور اصلاح مقررات، ضوابط و توسعه سامانه‌های مناسب برای جلوگیری از استفاده غیرمجاز از برق در شبکه‌های ضعیف، استقرار سازوکارهای اقتصادی - تجاری در فعالیتهای کاهش تلفات و شبکه هوشمند، اصلاح معماری شبکه‌های توزیع، هماهنگی در طراحی و توسعه شبکه‌های فوق توزیع و توزیع برق و... از جمله آنهاست.^۱

کاهش تلفات برق که طی سال‌های اخیر جزء برنامه‌های اصلی وزارت نیرو قرار گرفته است می‌تواند درآمدهای میلیاردی را برای کشور به ارمغان آورد. محمودرضا حقی‌فام، معاون هماهنگی توزیع برق توانیر، در بیست‌ویکمین کنفرانس ملی شبکه‌های توزیع نیروی برق با اشاره به اهمیت کاهش تلفات برق اظهار کرد: کاهش یک درصدی تلفات برق معادل ۲۵۰ میلیارد تومان در سال برای دولت درآمد به ارمغان می‌آورد. به گفته وی اگر بخواهیم همین عدد را با سوخت مصرفی در نظر بگیریم، در سال در حدود ۶۰۰ میلیارد تومان به ازای کاهش یک درصدی تلفات درآمد حاصل می‌شود. معاون هماهنگی توزیع برق توانیر تصریح کرد: کاهش تلفات دریاچه‌ای برای ورود به اصلاح فعالیتهای حاکم در جهت توزیع برق است. حقی‌فام با بیان اینکه اگر ما بتوانیم تلفات برق را کاهش دهیم به معنی اصلاح توزیع صنعت برق است، گفت: کاهش تلفات موجب تنظیم تعاملات فعال با نهادهای شهری و اصلاح مقررات و قوانین جاری می‌شود. وی مراحل مدیریت تلفات را به قرار ذیل برشمرد: اندازه‌گیری تلفات و در صورت امکان تفکیک هرچه بیشتر مؤلفه‌ها، هدفگذاری منطقه‌ای تلفات با توجه به کاهش تلفات و براساس مطالعات و همچنین مراقبت برای اصلاح فرآیندهای فنی مانند برنامه‌ریزی، طراحی، تأمین تجهیزات و انتظام‌بخشی به فرآیندها و مقررات. حقی‌فام با بیان اینکه

۱. وزارت نیرو اسناد توسعه برق کشور.

کاهش تلفات تأثیر بسیاری در ارتقای صنعت برق دارد، عنوان کرد: باید برنامه‌ریزی‌های اساسی برای این مسئله صورت بگیرد و به این موضوع به‌طور جدی‌تری چه در وزارت نیرو و چه در مراکز علمی توجه شود.



شماره مسلسل: ۱۴۸۱۳

مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: هفته‌نامه تحولات انرژی (۱۰۱)

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه انرژی)

تهیه و تدوین: زهرا جعفری

ناظران علمی: هوشنگ محمدی، فریدون اسعدی

متقاضی: کمیسیون انرژی

مسئولیت صحت و سقم مطالب گردآوری شده به لحاظ علمی، حقوقی، انتقال آراء
و نظرات ارائه شده به عهده منابع و سایت‌های مرجع است.



واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۹۵/۲/۱۴