



انرژی و بنزین و سرگذشت آن

گفت و گو با محمد آقایی

گروه نفت

همزمان با گفت و گوی پیشین که در سال ۱۳۸۲ در وزارت نفت با شما داشتیم گفته می شد تولید بنزین داخلی تقریباً معادل مصرف آن زمان می باشد، بنابراین واردات بنزین معادل قاچاق آن است. پرسش این است مملکتی که با این همه مشکلات و موضوعاتی مثل فقر و خط فقر سالی ۵

میلیارد دلار هزینه بنزین وارداتی می پردازد؛ چرا در قسمت فنی قضیه، نتوانستیم متناسب با این مقدار، پالایشگاه بسازیم و در داخل بنزین را تولید کنیم. در حالی که همزمان با گفت و گوی پیشین، یک پالایشگاه با ظرفیت ۲۰۰ هزار بشکه در روز حدود ۲ یا ۲/۵ میلیارد دلار هزینه داشت. آن زمان پروژه ای هم مطرح بود که به جای این که نفت خام یا فرآورده ها را از جنوب تا ۲۰۰۰ کیلومتر پمپاژ کنیم، نفت خام خزر را بخریم و در یک پالایشگاه در شمال کشور پالایش کنیم.

آن موقع روشن بود روند مصرف داخلی چنان شتابان است که وزارت نفت پیش بینی می کند تا ۱۵ سال دیگر کل نفت خام به مصرف داخلی برسد و دیگر نفتی برای صادرات نداشته باشیم. آن وقت تحلیل می شد که گروه های پورسانتاژ آن قدر قوی هستند که

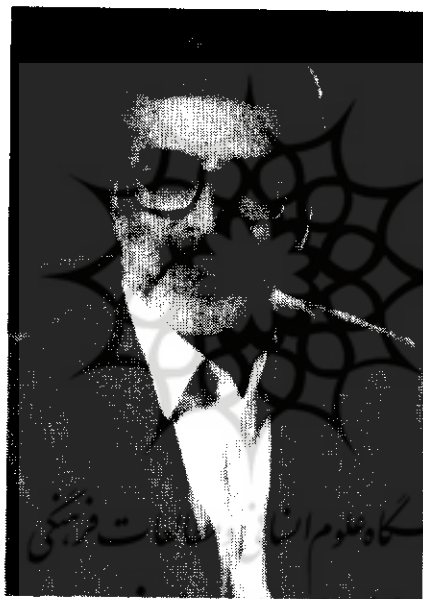
نمی گذارند مشکل فرآورده های نفتی حل شود. در کنار این موضوع راه هایی برای آزادسازی قیمت بنزین بود که گفته می شد در صورت اجرا با شورش های اجتماعی روبه روی شویم. پیشنهاد دیگری هم بود که درآمد ناشی از آزادسازی قیمت را در اختیار هیئتی بگذارند که بین پنج دهک پایین تقسیم شود که محاسبه شده بود که سهم هر نفر ماهانه ۲۰۰۰۰۰ تومان می شد.^(۱)

شما که تادی ماه ۱۳۸۴ معاون وزارت نفت بودید و مسئول پالایشگاه های مملکت و مطالعات زیادی در این زمینه دارید می خواستیم از نظر ائتان بهره مند شویم. عمل درست دولت برای برون رفت از بحران چیست؟

در ارتباط با قاچاق بنزین باید گفت در آن زمان مجموعه اطلاعاتی که از وزارت اطلاعات و نیروی انتظامی داشتیم، حاکی از این بود که روزانه یک تا یک و نیم میلیون لیتر قاچاق بنزین و حدود ۲ تا ۳ میلیون لیتر قاچاق گازوئیل داریم. البته با اطلاعاتی که پس از سهمیه بندی به دست آمد با درصد رشد مشخصی که سالیانه داشته ایم ارقامی که پیشتر

گفتم اثبات می شود. بنابراین اکنون با احتساب درصد رشد، قاچاق فرآورده ها بویژه بنزین و گازوئیل در مجموع به حدود ۴ تا ۵ میلیون لیتر در روز رسیده است. با توجه به بازدید و تحقیقاتی که از استان های قاچاق خیز کرده ام به نظرم رقم نیروهای اطلاعاتی و انتظامی صحیح می باشد. اجازه دهید با توجه به پرسش هایی که مطرح کردید تاریخچه این موضوع و قضیه را کمی عمیق تر در این گفت و گو پیش ببریم.

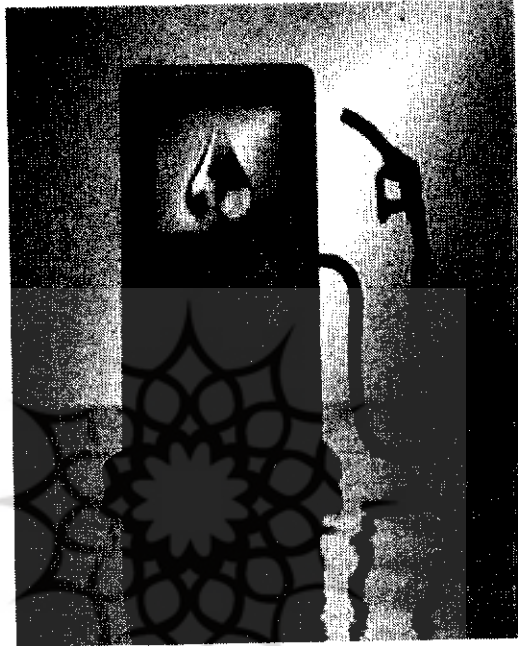
میزان مصرف بنزین در ایران پیش از پایان برنامه اول (ابتدای سال ۱۳۷۳) و شروع برنامه دوم (سال ۱۳۷۴) بیشتر از ۳۰ میلیون لیتر در روز نبود. خاطر هم هست پیش از این که به سال های برنامه اول برسیم بحث احداث پالایشگاه اراک مطرح بود، به طوری که طراحی و کارهای مربوط به آن ۴ سال پیش از شروع برنامه اول آغاز شده بود؛ به طوری که طراحی اساسی اش در همان سال برنامه اول تمام شده بود و کار مناقصه و انتخاب پیمانکار احداث پالایشگاه اراک در همان سال ها آغاز شد. ظرفیت پالایشگاه اراک ۱۵۰۰۰۰ بشکه در



روز بود و ۵ سال بعد، یعنی اواخر سال ۱۳۷۱، به نتیجه رسید. همچنین در سال های ۶۵-۶۴ پیش از شروع برنامه اول بحث احداث پالایشگاه بندرعباس مطرح بود. در آن برنامه قرار بود این پالایشگاه را به عنوان پالایشگاه صادراتی در نظر بگیرند. به همین منظور برای کاهش هزینه مقرر شد در کنار سواحل خلیج فارس احداث شود، چرا که تولید آن مازاد بر مصرف داخلی بود... مدیریت مهندسی ساختمان شرکت ملی نفت ایران مسئول احداث پالایشگاه بندرعباس شد. ۳ تا ۴ سال، یعنی تا ۱۳۶۸ طول کشید تا بحث های مربوط به شیوه تأمین منابع مالی احداث این پالایشگاه را بررسی کردند. تعیین شیوه در پیشرفت و چگونگی کار بسیار اثرگذار است. منظوم منابع مالی ای است که روی بحث انتخاب مدل تولید نیز اثر می گذاشت. ابتدا بحث برای این بود که سرمایه گذاری به صورت تأمین منابع مالی (فاینانس) انجام و باز پرداخت این سرمایه و سود از محل فروش نفت کوره تأمین شود. این در حالی بود که آن زمان نفت کوره مصرف قابل ملاحظه ای در کشور داشت و هنوز گاز جایگزین

فرآورده‌های نفتی نشده بود.

موضوع دیگر این بود، سرمایه‌گذاری که نفت کوره را در ازای سرمایه‌گذاری قبول کند نبود و فقط سرمایه‌گذارانی جلو می‌آمدند که به ازای سرمایه‌گذاری تنها نفت خام می‌خواستند و تازه بحث این بود که آیا از ابتدای قرارداد به سرمایه‌گذار نفت خام داده شود یا پس از به تولید رسانیدن؟ مذاکرات مدیریت مهندسی و ساختمان با طرف‌های سرمایه‌گذاران خارجی به نتیجه نرسید چون نفت تخصیصی برای این پالایشگاه نفت خام سنگین منطقه (خارک) بود و در نهایت طراحی و ساخت پالایشگاه بندرعباس از سال ۶۸ سامان داده شد و طرف قرارداد طراحی تفصیلی و تأمین کالا هم شرکتی ایتالیایی بود به نام Snanprojetg و با ظرفیت ۲۳۲ هزار بشکه در روز با ترکیب تولید ۱۰ میلیون لیتر بنزین و در حدود ۳۰٪ تولید نفت کوره و بقیه نفت گاز و نفت سفید توافق شد. باید توجه داشت اگر می‌خواستند نفت کوره فوق‌العاده کمتری تولید کنند باید سرمایه‌گذاری حتی تا حدود ۲ برابر افزایش می‌یافت. سرمایه‌گذاری نهایی پروژه ۳/۵ میلیارد دلار شد. پس از این که در نهایت کارهای مربوط به طراحی و طراحی تفصیلی، تهیه و تدارک کارها و پشتیبانی پایان یافت، قرارداد نصب آنها به وسیله



تعدادی شرکت‌های ایرانی تحت پوشش شرکت ملی نفت ایران امضا و به هر صورت طراحی این پروژه سال ۱۳۶۸ آغاز شد و آخرین مراحل آن تا ایجاد ظرفیت کامل سال ۱۳۷۹ بود. این در حالی بود که با وجود همه کمبودهایی که در این سال‌ها بخصوص در میزان درآمد ارزی بود تخصیص‌های لازم به این پالایشگاه در اولویت انجام می‌شد و فاز اول این پالایشگاه در سال ۱۳۷۶، در هفته‌های آخر ریاست جمهوری آقای رفسنجانی افتتاح شد که با فعال شدن برج تقطیر شماره یک تولید به ۱۱۰۰۰۰ بشکه رسید. ولی ۱۶ مرحله تکمیلی آن، یعنی قسمت‌های برج تقطیر شماره ۲، واحد آیزوماکس، واحد هیدروژن و واحد احیای مستمر کاتالیستی (CCR) که تولیدکننده اصلی بنزین با اکتان بالاست، به تدریج طی سال‌های ۷۶ تا اواخر ۷۸ و شروع برنامه سوم به بهره‌برداری رسیدند و بدین ترتیب در سال ۱۳۷۹ میزان تولید بنزین در پالایشگاه بندرعباس به ۱۱-۱۰ میلیون لیتر در روز رسید. خوب است در اینجا

نگاهی هم به پیش‌بینی‌ها و واقعیت‌ها درباره روند مصرف بنزین در آن مقطع داشته باشیم. در طول برنامه دوم رشد مصرف بنزین حدود ۵-۴٪ بود که در سال پایانی آن (۱۳۷۸) رشد مصرف به ۷٪ رسیده بود. حال آن‌که در ماده ۱۹ قانون برنامه دوم رشد مصرف سالانه حداکثر ۳٪ در نظر گرفته شده بود، با این حال در پایان برنامه دوم فاصله بین مصرف و تولید کم بود و حداکثر واردات روزانه بنزین حدود ۳ میلیون لیتر در روز بود. بنابراین آن جهت‌گیری اولیه که در مورد ساخت پالایشگاه بندرعباس مطرح بود که با اتمام آن در پایان برنامه سوم، کشور از واردات بنزین و گازوئیل و دیگر فرآورده‌هایی نیاز شود در صورتی که رشد مصرف در حد همان حداکثر ۳٪ باقی می‌ماند محقق می‌شد.

مستحضرید که سال‌های ۱۳۷۸ - ۱۳۷۷ سال‌های کارشناسی برای تدوین برنامه سوم توسعه بود که در آن برنامه بخصوص در بخش انرژی جهت‌گیری‌های بسیار مهمی طرح شده بود که بدان‌ها می‌پردازم. مهم‌ترین محورهای برنامه سوم به قرار زیر بود:

محور اول؛ که به عبارتی می‌توان آن را یکی از ارکان مهم برنامه سوم نیز دانست، اصلاح ساختار بر مبنای خصوصی‌سازی بود. از این روکل توسعه‌های پالایشگاهی، پتروشیمی، نیرو و... می‌بایست توسط بخش خصوصی انجام گیرد. کم‌این‌که با مراجعه به قانون برنامه سوم مشاهده می‌شود که دیگر هیچ‌جا صحبت از ساخت پالایشگاه و نیروگاه توسط دولت نیست.

جهت‌گیری دوم مربوط به اصلاح تدریجی قیمت فرآورده‌ها طی برنامه سوم توسعه بود، به گونه‌ای که با افزایش سالیانه بیست درصدی در پایان برنامه سوم قیمت فرآورده‌های نفتی به سطح قیمت‌های حوزه خلیج فارس برسد. ماده ۵ لایحه برنامه سوم پیشنهادی دولت به مجلس معطوف به همین قضیه بود. در آن ماده علاوه بر توجه به افزایش قیمت‌ها، جهت‌گیری‌های تکلیفی

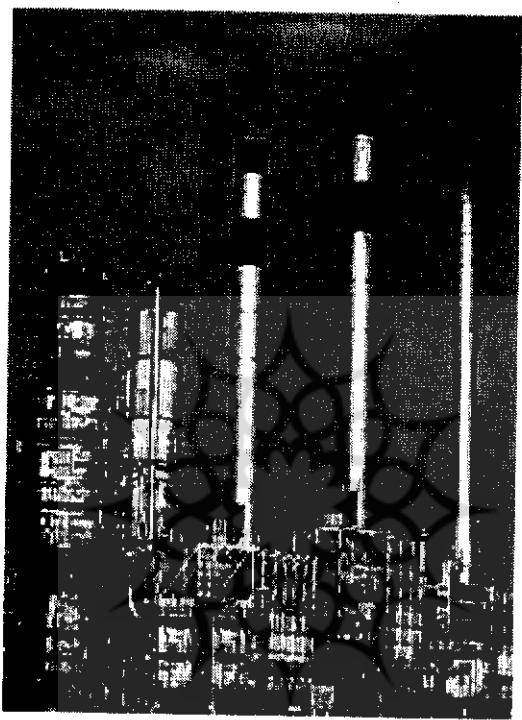
متنوعی از قبیل توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، گازسوز کردن خودروها، اصلاح کیفیت خودروهای داخلی توسعه ناوگان ریلی و... برای اجرا توسط دولت منظور شده بود. توجه شود که جهت‌گیری اصلاح ساختار بر مبنای خصوصی‌سازی و اصلاح قیمت‌ها با هم در تطبیق قرار داشتند. بخش خصوصی با ابلاغیه و تضمین بخشنامه‌ای وارد

بخش خصوصی با ابلاغیه و تضمین بخشنامه‌ای وارد میدان نمی‌شود. در وضعیتی که قیمت نفت خام در سطح بین‌المللی پایین بود و این باعث کاهش نرخ بازگشت سرمایه در بخش توسعه پالایشگاهی در حد ۱۲-۸٪ شده بود که حتی از سود سپرده سرمایه‌گذاری در بانک‌های داخلی نیز کمتر بود

میدان نمی شود. در وضعیتی که قیمت نفت خام در سطح بین‌المللی پایین بود و این باعث کاهش نرخ بازگشت سرمایه در بخش توسعه پالایشگاهی در حد ۱۲ - ۸٪ شده بود که حتی از سود سپرده سرمایه‌گذاری در بانک‌های داخلی نیز کمتر بود. بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری توسعه پالایشگاهی وارد نمی شد. از این رو در سطح دنیا ساخت پالایشگاه توجیه اقتصادی نداشت و حتی یکی از علل اصلی موضوع بعدی که باعث افزایش جهش وار قیمت نفت طی دوره‌های طولانی

شد، کمبود بنزین در سطح جهانی به دلیل کاهش ظرفیت پالایشگاهی در جهان بود. در داخل هم که اصولاً قیمت فرآورده، کلاً یارانه‌ای است، بنابراین بخش خصوصی منطقی نمی یافت تا وارد ساخت پالایشگاه و... شود؟

طبیعی است که روند قیمت جهانی نفت خارج از اختیار ماست، اما آنچه در داخل مد نظر بود این که با ایجاد بستر قانونی - حقوقی مناسب برای فعالیت بخش خصوصی و رساندن قیمت‌های داخلی به سطح بین‌المللی طی یک فرآیند ۵ ساله، همزمان با ساخت پالایشگاه توسط بخش خصوصی که آن هم حدود ۵-۴ سال زمان نیاز دارد. بهره‌برداری از پالایشگاه ما عملاً مصادف با افزایش سطح قیمت فرآورده‌ها به سطح منطقه‌ای خواهد شد. از این رو علی‌القاعده منطقیاً بخش خصوصی در مورد محصول دغدغه‌ای نخواهد داشت. ساخت پالایشگاه ۲۰۰ هزار بشکه‌ای در شمال کشور که در پرسش خود به آن اشاره کردید، برای استفاده از نفت وارداتی حوزه خزر در همین فضا برنامه‌ریزی شده بود. لایحه پیشنهاد دولت با محورهایی که گفتم به مجلس پنجم رفت. اتفاق بسیار مهمی که افتاد این بود که مجلس پنجم ماده ۵ لایحه را حذف کرد و به جای آن افزایش سالیانه حداکثر ۱۰٪ قیمت فرآورده‌ها را که حتی کمتر از نرخ تورم بود تصویب کرد. اقداماتی از قبیل گازسوز کردن خودروها، توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، اصلاح و بهینه‌سازی خط تولید خودرو با هدف کاهش مصرف آنان و... که اصلاً در قانون رنگی جدی پیدا نکرد و از



پروژه‌های علوم انسانی و مطالعات فرسنگی

اتفاق بسیار مهمی که افتاد این بود که مجلس پنجم ماده ۵ لایحه را حذف کرد و به جای آن افزایش سالیانه حداکثر ۱۰٪ قیمت فرآورده‌ها را که حتی کمتر از نرخ تورم بود تصویب کرد

پس از حذف ماده ۵ از لایحه برنامه توسعه، سازمان برنامه عنوان کرد ما مخروطی را به‌عنوان برنامه سوم تهیه کردیم که قاعده آن روی زمین و رأسش در بالا بود، با حذف این ماده رأس مخروط بر روی زمین و قاعده آن در بالا قرار گرفت

حالت تکلیف جدی عملاً خارج شد. خاطریم است پس از حذف ماده ۵ از لایحه برنامه توسعه، سازمان برنامه عنوان کرد ما مخروطی را به‌عنوان برنامه سوم تهیه کردیم که قاعده آن روی زمین و رأسش در بالا بود، با حذف این ماده رأس مخروط بر روی زمین و قاعده آن در بالا قرار گرفت. از این رو این مخروط با هر تلنگری از تعادل خارج می شود. همین‌طور هم شد. برای نمونه؛ رشد مصرف بنزین که سالیانه حداکثر ۵/۴٪ در طول برنامه سوم پیش‌بینی شده بود در پایان برنامه سوم به ۱۲/۷٪ هم رسید.

در مورد ساخت پالایشگاه توسط بخش خصوصی نیز حدود ۲۰ - ۱۵ موافقت اصولی از سوی وزارت نفت صادر شد، اما حتی یک مورد مطالعات امکان‌پذیری آن نیز انجام نشد و بخش خصوصی هیچ اقدامی هم برای ساخت انجام نداد. در حالی که اگر نرخ رشد مصرف بنزین حداکثر ۳٪ (در برنامه دوم) و حداکثر ۵/۴٪ (در برنامه سوم) محقق می شد و انسجام برنامه با وجود ماده ۵ لایحه و اقدامات غیرقیمتی پیش‌بینی شده در آن حفظ می شد، در پایان برنامه سوم نه تنها با کمبود بنزین روبه‌رو نبودیم، بلکه مقداری هم برای صادرات می ماند.

از اواسط برنامه سوم، یعنی اوایل سال ۱۳۸۱ این خطر بزرگ در عمل، خود را نشان داد، یعنی روشن شد که برنامه ناهماهنگی دارد؛ از یک سو بخش خصوصی که مبنای کار بود وسط نمی آمد، قیمت‌ها هم هدف‌مند عمل نمی کرد و رشد مصرف پیش‌بینی شده حداکثر ۵/۴٪ هم اصلاً وجود خارجی نداشت. از سوی دیگر با اتفاق جدیدی روبه‌رو شدیم و آن رشد سرسام‌آور خارج از برنامه تولید داخلی خودرو آن هم با کیفیت نازل بود، یعنی خودروی گران و سوخت ارزان، به طوری که به استثنای یکی دو خودروی کمتر مصرف بنزین ۱۷ - ۱۴ لیتر در صد کیلومتر دارند. منظور تان خودرو صفر کیلومتر است؟ زیرا رئیس سازمان گسترش در میزگرد تلویزیونی اعلام کرد مصرف بنزین خودروهای جدید حداکثر ۱۲ لیتر درصد کیلومتر است.

نخیر، مصرف سوخت در خودروی پژو ۴۰۵ (GLX) تقریباً ۱۳/۶ لیتر در

صدکیلومتر است. سمند بین ۱۵-۱۴ لیتر و پراید حدود ۱۰ لیتر در صدکیلومتر است. پیکان نیز ۱۷-۱۵ لیتر، تنها خودرویی که مصرف زیر ۱۰ لیتر دارد پژو ۲۰۶ است. زانتیا نیز حدود ۱۰ لیتر است.

برای این که وجه سرسام آور تولید بهتر باز شود توجه کنید کل خودرو بنزین سوز در کشور در پایان برنامه سوم (ابتدای سال ۱۳۸۴) حدود ۷ میلیون خودرو بوده است که ۳/۵ میلیون آن ظرف برنامه ۵ ساله سوم به چرخه حمل و نقل وارد شده بود، یعنی قبل از برنامه سوم چیزی حدود ۳/۵ میلیون خودرو در چرخه حمل و نقل وجود داشته است. در سال ۸۵، حدود ۱/۲ میلیون خودرو وارد چرخه حمل و نقل شده است. در سال های ۸۴-۸۳ نیز سالی یک میلیون خودرو تولید شده است.

آیا وزارت نفت به آقای خاتمی نسبت به این وضعیت هشدار نمی داد؟

چرا. همان طور که گفتیم این اشکال در متن قانون برنامه به وجود آمده بود (وارونه سازی مخروط برنامه) و یک اشکال هم در خارج از برنامه که همین ناهماهنگی بسیار سنگین بین برنامه های وزارت صنایع در توسعه صنعت خودرو با وزارت نفت بود. البته این، مربوط به بنزین بود، در حالی که اگر کل فرآورده های نفتی را مطالعه کنیم این ناهماهنگی ها بین وزارت راه و ترابری، وزارت نیرو و وزارت نفت نیز وجود داشت. این ناهماهنگی ها خیلی در برنامه سوم بروز کرد و دائماً وزارت نفت در مجلس در این مورد هشدار می داد. البته لازم به ذکر است که این ناهماهنگی ها مختص برنامه سوم نبود، بلکه در برنامه اول و دوم توسعه نیز وجود داشت، حتی در برنامه چهارم توسعه نیز وجود دارد. مثلاً اکنون توسعه شهرنشینی و شبکه های ارتباطی داخل شهر به جایی رسیده که حتی به فرض محال اگر ۱۰ برابر ظرفیت کنونی هم بنزین تولید شود، خیابان ها برای خودروها بیشتر از این کشش ندارند.

در پایان سال ۱۳۸۰ مجموعاً ما با این وضعیت روبرو بودیم: (۱) بخش خصوصی وارد میدان نشد. (۲) قیمت ها اصلاح نشد. (۳) رشد مصرف از حداکثر ۵/۴٪ پیش بینی شده به دو برابر افزایش یافت. (۴) برنامه افزایش سرسام آور خودرو توسط خودروسازان به وجود آمده بود و وارد مدار استفاده می شوند. خودروهای جدید در شرایطی وارد چرخه حمل و نقل می گردیدند که برنامه مدونی برای خروج خودروهای فرسوده اجرایی نمی شد. ترافیک سنگین ناشی از این وضعیت، مصرف سوخت را به طور مضاعف بالا می برد. افزایش قیمت هم که مجاز نبود. تخصیصی هم از منابع طبق قانون برنامه برای ساخت و توسعه پالایشگاه های جدید در نظر گرفته نشده بود، یعنی همه چیز خارج از کنترل

برنامه های بود. خب با این وضع باید چکار می کردیم؟ با توجه به شرایط، صرفاً می توانستیم از توان درونی تخصیصی از وزارت نفت برای اصلاح اوضاع بهره مند شویم و در این راستا اقدامات زیر را انجام دادیم.

اولین کار این که تمام توان و همت خود را بر اساس منابع محدود داخلی تخصیصی از وزارت نفت صرف ارتقا و بهبود (Upgrading) پالایشگاه های موجود کردیم، دومین اقدام، طراحی برای ورود به مرحله توسعه پالایشگاهی و زمینه سازی برای ملحوظ کردن این فعالیت ها blank در برنامه های ۵ ساله آینده بود. سومین اقدام تلاش برای اخذ برخی از مصوبات و مجوزها در جهت انجام اقدامات اول و دوم در قوانین بودجه سال های ۸۳ و ۸۴ بود، زیرا همان گونه که اشاره شد با توجه به فضای ذهنی حاکم بر برنامه سوم و امید به ورود بخش خصوصی، هیچ گونه تخصیص مالی برای توسعه و ساخت پالایشگاه توسط دولت در قانون بودجه در نظر گرفته نشده بود و حالا که در نیمه راه با مشکلاتی که برشمردم روبرو شدیم، معقول این بود سعی کنیم حداقل بخشی از منابع مالی مورد نیاز را در بودجه های سالیانه لحاظ کنیم. سه اقدام فوق در راستای مدیریت و افزایش تولید قرار داشت و محور چهارم که در جهت مدیریت مصرف بود و امید اصلی ما هم متوجه این بخش بود، این که با توجه به روند وحشتناک مصرف به سمت تأمین امکانات جایگزین خودرو شخصی با وسایل حمل و نقل عمومی برویم و در نهایت اصلاح قیمت سوخت نیز انجام شود.

به طور خلاصه: فعالیت ها و اقدامات مربوط به مدیریت توسعه تولید و عرضه و نتایج حاصل را می توان به شرح زیر برشمرد:

ساخت واحد جدید CRU (تولیدکننده بنزین) در پالایشگاه لاوان که طی برنامه سوم توسعه افتتاح و به تولید رسید. مرحله اول توسعه کیفی پالایشگاه تهران و تبریز که سبب افزایش تولید ۲ تا ۳ میلیون لیتر بنزین

در روز شد و در ضمن در پروژه مبادله

سه جانبه (Swap) نفت خام شمال

بسیار مؤثر بود. در پالایشگاه بندرعباس

نیز توسعه در جهت ارتقای مرحله اول

انجام شد و بعضی تغییرات و اصلاحات

کیفی در پالایشگاه های اصفهان و شیراز

صورت گرفت. ما حاصل فعالیت های

مرحله اول این شد که در پایان برنامه سوم

توسعه، روزانه ۱۵ میلیون لیتر از تولید

نفت کوره کاهش یافت و ما به ازای آن،

تولید گازوئیل ۹ میلیون لیتر، بنزین ۶

میلیون لیتر و گاز مایع ۱ میلیون لیتر

افزایش یافت.

مرحله دوم ارتقا که طراحی پیشرفته ای

می خواست بدون استثنای تمام

پالایشگاه های سال های ۸۲ و ۸۳ انجام

پذیرفت. کار طراحی این مرحله در

پالایشگاه اراک با شرکت جی جی سی

در مورد ساخت پالایشگاه توسط بخش خصوصی نیز حدود ۲۰-۱۵ موافقت اصولی از سوی وزارت نفت صادر شد، اما حتی یک مورد مطالعات امکان پذیری آن نیز انجام نشد و بخش خصوصی هیچ اقدامی هم برای ساخت انجام نداد.

در حالی که اگر نرخ رشد مصرف بنزین حداکثر ۳٪ (در برنامه دوم) و حداکثر ۵/۴٪ (در برنامه سوم) محقق می شد و انسجام برنامه با وجود ماده ۵ لایحه و اقدامات غیر قیمتی پیش بینی شده در آن حفظ می شد، در پایان برنامه سوم نه تنها با کمبود بنزین روبرو نبودیم، بلکه مقداری هم برای صادرات می ماند

زاین در نیمه اول سال ۱۳۸۳ به اتمام رسید و مصوبه سرمایه‌گذاری به روش فاینانس که چیزی حدود ۲ میلیارد دلار بود را در این مورد از مجلس ششم گرفتیم. در سال ۱۳۸۳ طراحی ارتقای پالایشگاه اصفهان تمام شد و حتی مناقصه آن نیز برگزار و در نهایت در سال ۱۳۸۵ به قرارداد انجامید. قراردادهایی که اوایل سال گذشته مثل پالایشگاه اصفهان و اراک در دولت نهم بسته شد کل مراحل طراحی و برگزاری مناقصه‌اش در دولت خاتمی صورت گرفته بود. در مورد پالایشگاه بندرعباس هم بگویم که نه تنها کار طراحی‌اش را مشاور انجام داد، بلکه مناقصه‌اش هم در برنامه سوم انجام شد و کار اجرایی‌اش نیز در آن دوران شروع شد، به طوری که در پایان دوران خدمت دولت هشتم پیشرفت اجرایی چشمگیری داشت که فکر می‌کنم چند ماه دیگر به بهره‌برداری برسد و حدود ۹۰ هزار بشکه به ظرفیت پالایشگاه بندرعباس اضافه می‌شود، به طوری که ظرفیت کل پالایشگاه به حدود ۳۲۰۰۰۰ بشکه خواهد رسید. کار دیگر مرحله اول ارتقای کیفی، توسعه و نوسازی در پالایشگاه آبادان بود که فعالیت اجرایی آن توسط پیمانکار ایرانی (شرکت پی دک) در سال ۱۳۸۰ آغاز و مدت ۳۶ ماه طول کشید و در اوایل ۱۳۸۴ به بهره‌برداری رسید. با اجرای این پروژه در واقع نوسازی و ایجاد واحد جدیدی در پالایشگاه آبادان که قدیمی‌ترین پالایشگاه کشور است، انجام شد. فاز دوم ارتقای کیفیت در پالایشگاه آبادان احداث واحد «کت کراکر» جدید بود که تقریباً ۶ میلیون لیتر در روز بنزین تولید می‌کند. طراحی پروژه در سال ۱۳۸۳ به اتمام رسید. مناقصه در سال ۱۳۸۳ برگزار و دو بار هم تجدید مناقصه شد. در نهایت دو سه ماه بعد از استقرار دولت جدید قرارداد بسته شد.

به طور خلاصه جمع بندی کنیم که اقدامات ما در مرحله اول ارتقای کیفیت که باعث کاهش ۱۵ میلیون لیتر از تولید نفت کوره و افزایش تولید بنزین، گازوئیل و گاز مایع شد در پالایشگاه لاوان، آبادان، تهران و تبریز اجرا و به اتمام رسید. مرحله تکمیلی ارتقا که شامل طراحی، مناقصه و شروع به اجراست در دیگر پالایشگاه‌ها که نام بردم مثل اراک، بندرعباس، اصفهان و... انجام شد و در جریان است. هر متخصصی می‌داند که کار

طراحی ارتقا در یک پالایشگاه قدیمی حدود ۲ سال زمان می‌برد. یک سال هم برگزاری مناقصه طول می‌کشد و تازه بعد از ۳-۲ سال کار اجرایی از مرحله مهندسی تفصیلی، شروع می‌شود و از این رو یک اشتباه است همه کارهایی را که مربوط به ۴-۳ سال پیش از دولت نهم است به شیوه دیگری مطرح کنند. علاوه بر فعالیت‌های مرتبط به سری اقدامات اول و دوم اصلاح و ارتقای کیفیت ما سه اقدام دیگر که به ساخت پالایشگاه جدید مربوط می‌شد انجام گرفت. در سال ۱۳۸۲؛ طراحی پالایشگاه میعانات گازی را آغاز کردیم که در سال ۱۳۸۴ به اتمام رسید. این پالایشگاه قرار است در بندرعباس احداث شود. مناقصه آن را

هم در همان سال برگزار کردیم و اکنون دولت نهم هم از طریق مشارک- داخلی و خارجی به دنبال انجام آن است. احداث دو پالایشگاه برای تصفیه نفت سنگین و فوق سنگین، یکی در بندرعباس و دیگری در آبادان مدنظر قرار گرفتند که طراحی آنها در سال ۱۳۸۳ شروع شد و اکنون مذاکرات مربوط به انعقاد قرارداد؛ مراحل نهایی شدن را طی می‌کند.

بدین ترتیب، فرازهای مربوط به تولید و افزایش آن را با اقداماتی که ذکر شد دنبال می‌کردیم. منتها یک امید اصلی داشتیم و آن این که در کنار حساسیت به برنامه‌های توسعه‌ای که در حال اجرا بود بتوان زمینه‌های استفاده از کمک‌های فاینانس را در افق برنامه چهارم گنجانده و از آن بسیار بااهمیت‌تر، این که جهت‌گیری‌های مدیریت مصرف در آن برنامه سامان یابد. منطقی ما هم این بود که در سال ۸۳-۸۲ پیش‌بینی می‌کردیم که سرمایه‌گذاری لازم برای توسعه پالایشگاهی حدود ۱۷ میلیارد دلار خواهد بود که سهم ریالی آن معادل ۵ میلیارد دلار و مابقی، یعنی ۱۲ میلیارد دلار سهم ارزی پروژه‌ها بود که بخش اعظم آن باید از طریق فاینانس تأمین می‌شد، زیرا خارج از توان داخلی بود. در ضمن لازم است بگویم اقداماتی که در مرحله اول توسعه، ارتقا، اصلاحات و مراحل تکمیلی شرح آن را دادم، حدود ۳ میلیارد دلار خرج در برداشت و در برنامه سوم صورت گرفت و باید توجه داشت وقتی شما برای توسعه ظرفیت پالایشگاه هزینه می‌کنید همزمان نیز باید خطوط لوله جدید و تلمبه‌خانه‌ای خطوط را افزایش دهید که آن نیز مستلزم هزینه است، اما بحث ما تنها ناظر به مخارج توسعه‌ای در خود پالایشگاه‌هاست. برنامه‌ریزی ما برای جذب این سرمایه‌گذاری سنگین این بود که از سال ۱۳۸۳ ظرف ۵ سال میزان تولید بنزین را از ۴۲ میلیون لیتر در روز به ۱۳۰ میلیون لیتر افزایش دهیم که البته حدود ۳۰ میلیون لیتر از این افزایش مربوط به پالایشگاه میعانات گازی است و با این حساب؛ خوراک پالایشگاه‌ها از ۱/۶ میلیون بشکه نفت خام در روز به حدود ۳-۲/۷ میلیون بشکه می‌رسد و اگر قیمت اصلاح نشود خوب طبیعی است که شما با ۴ میلیون بشکه تولید نفت خام اولاً؛ با مصرف بسیار بی‌رویه به تدریج چیزی برای صادرات نخواهید داشت و ثانیاً؛ از درآمد صادراتی آن بخش که به داخل اختصاص می‌یابد نیز محروم خواهید شد. از این رو ما بسیار حساس بودیم که در برنامه چهارم مسائل مربوط به مدیریت مصرف حل و فصل شود. من بارها در مصاحبه‌ها در آن دوران عرض کرده‌ام که ما با علاقه عمیق به توسعه کشور اقدامات مربوط به افزایش ظرفیت پالایشگاهی را انجام می‌دهیم و مجلس هم در همین راستا باید در قوانین بودجه سالیانه و برنامه چهارم ما را در تأمین منابع مالی سرمایه‌گذاری‌ها یاری دهد، اما مهم‌تر از این امر، انتظار به این امر است که قانونمندی‌های مدیریت مصرف تنظیم شود و این قانونمندی‌ها

با اتفاق جدیدی روبه‌رو شدیم و آن رشد سرسام‌آور خارج از برنامه تولید داخلی خودرو آن هم با کیفیت نازل بود، یعنی خودروی گران و سوخت ارزان، به طوری که به استثنای یکی دو خودرو اکثر مصرف بنزین ۱۷-۱۴ لیتر در صد کیلومتر دارند

در سال ۸۵، حدود ۱/۲ میلیون خودرو وارد چرخه حمل و نقل شده است. در سال‌های ۸۴-۸۳ نیز سالی یک میلیون خودرو تولید شده است



دو وجه دارند؛ یک وجه بخش قیمتی است و بخش دیگر غیر قیمتی است و این دو وجه هم به هم متصل اند شما هنگامی که می خواهید وجه قیمتی را تصحیح کنید حتماً باید تسهیلات موازی جایگزین آن را به تدریج فراهم کنید وگرنه یک طرح ناقص الخلقه و ابر روی دست شما می ماند. در آن مقطع که ما با جدیت دنبال مدیریت مصرف بودیم تلاش داشتیم در بعد غیر قیمتی آن زمینه های توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و کاهش مصرف از طریق توسعه CNG خارج از رده کردن خودروهای فرسوده و بخصوص بهبود کیفیت خودروهای ساخت داخل که بسیار مهم است را فراهم آوریم و به موازات پیشرفت در بخش غیر قیمتی به تدریج در یک فرایند مشخص، قیمت را نیز افزایش دهیم.

هر یک از موارد بالا در بخش های مشخصی از برنامه چهارم توسعه

تبلور یافت که بند مربوط به اصلاح قیمت در ماده ۳ قانون برنامه چهارم گنجانده شد، البته لازم به ذکر است که طرح بحث افزایش قیمت ها یک شبه نبود، بلکه از ابتدای سال ۱۳۸۲ یعنی دو سال پیش از برنامه چهارم مطرح شده بود.

اتفاق خاصی که دوباره افتاد و واقعاً برای ما شکننده بود این که در مجلس هفتم ماده ۳ صد و هشتاد درجه تغییر داده شد و تبدیل به تثبیت قیمت شد و بعد هم با تهمت مطرح شد که دولت گران فروشی می کند؛ و این که قیمت بنزین ۸۰ تومان نیست، بلکه ۳۵ تومان است!!

ما هم در یک مصاحبه گفتیم چرا عدد را اشتباه می گویند؟ قیمت ۳۵ تومان

نیست، بلکه ۳۴۵ ریال است! ولی علم اقتصاد ایجاب می کند که در قیمت تمام شده ماده اولیه یعنی قیمت نفت خام تحویلی به پالایشگاه ها را نیز محاسبه کنید نه این که آن را صفر در نظر بگیرید. نتیجه چه شد؟ وارونه سازی ماده ۵ برنامه سوم و تغییر ۱۸۰ درجه ای ماده ۳ برنامه چهارم و بعد هم اتهام گران فروشی به دولت آقای خاتمی.

گفتند تثبیت قیمت ها عیدی مجلس هفتم به مردم است.

به نظر من تمام کسانی که آن وضعیت ها را درست کردند مسبب ایجاد شرایط کنونی اند. پیش از این که بحث را درباره اتفاقات بعدی دنبال کنیم، خوب است اشاره داشته باشیم که وزارت نفت در طول برنامه سوم پیگیر اجرای سیستم بهره مالکانه بود.

وزارتخانه شدیداً پیگیر این مطلب بود که در مناسبات بین دولت و شرکت ملی نفت از سیستم و مکانیزم بهره مالکانه استفاده کند؛ خیلی هم روی این قضیه کار کرد. سیستم بهره مالکانه یک رابطه در خرید و فروش نفت خام بین شرکت نفت و دولت برقرار می کرد. به اضافه این که رابطه ای هم بین شرکت نفت و شرکت ملی پالایش و پخش ایجاد می نمود، یعنی پالایش و پخش باید عملاً نفت را از شرکت ملی نفت ایران می خرید. این پیشنهاد به مجلس رفت و برخلاف نظری که وزارتخانه داشت، در مجلس تغییر کرد. این امر هم در مجلس ششم اتفاق افتاد. البته آن تغییر یک پله بهتر از وضع ماقبل بود ولی نسبت به نظری که وزارتخانه داشت فاصله زیاد بود، اما

در سال ۱۳۸۲ میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۳۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد

پیشرفت آن در تبصره ۱۲ بود که می گفت حالا که پول بین شرکت نفت و شرکت پالایش و پخش رد و بدل نمی شود حداقل در حساب های مالی، ورودی و خروجی ها را بر اساس قیمت های منطقه ای عمل نمایید. با این عمل بهره وری را از نظر مدیریت مالی می توانیم کنترل کنیم و آنجایی را که بهره وری و کارایی اش کمتر بود با مکانیزم های کنترل مالی بهبودش دهیم و عملاً بسیار مؤثر واقع شد، بخصوص در مطالعات Benchmarking. لیکن در سال ۱۳۸۴ با اصلاحات در مجلس هفتم این موضوع نیز تغییر کرد، زیرا وزارت نفت؛ شرکت ملی پالایش و پخش و شرکت ملی گاز را پیمانکار شرکت ملی نفت ایران کرد، یعنی اینجا دیگر خرید و فروش نفت خام تعطیل شد و در نهایت این شرکت ها بابت تولید، انتقال و توزیع، پولی به عنوان حق العمل می گیرند و از پایه با مکانیزم بنگاه داری که وجود داشت فرق اساسی پیدا کرد. البته در سال ۱۳۸۵ وزارت نفت با تصمیم داخلی و با هماهنگی های معموله با بیرون از وزارت نفت، نظام فروش نفت خام به پالایش و پخش توسط شرکت ملی نفت را به طور عملی برقرار کرد که گام مناسب و خوبی بود و پالایش و پخش را از حالت پیمانکار خارج کرد و اختیارات وسیعی در اختیار آن شرکت قرار داد. در هر صورت با آن فضا ما وارد برنامه چهارم شدیم. شما اگر توجه کنید در طول برنامه سوم بیشترین رشد مصرف بنزین را داشتیم بخصوص در دو سه سال آخر برنامه سوم و اساساً شکاف های اصلی که واردات بنزین را در برنامه سوم بالا برد مربوط به همین دو سه سال است. اگر از من بپرسید، بنده علت العلیل اصلی را در وضع موجود در حذف ماده ۵ لایحه برنامه سوم توسعه و جایگزین ماده سه برنامه چهارم با لایحه تثبیت قیمت ها می دانم. برای این که اگر این دو کار نمی شد و همه برنامه های توسعه ای که پیش بینی شده بود انجام می شد الان فاصله ای بین تولید و مصرف نداشتیم و اگر بود خیلی محدود بود. ضمن این که در کنار روند اصلاح قیمتی باید راه حل های اصلاح غیر قیمتی نیز پیگیری می شد؛ مثل اصلاح سیستم خودروها و... در این مورد یک مثال می زنم تا مطلب به حد کافی روشن شود؛ مصرف روزانه بنزین کشور قبل از سهمیه بندی چیزی حدود ۸۰ میلیون لیتر در روز بود. مصرف کشوری مثل آلمان ۹۰ میلیون لیتر در روز است تعداد خودرو کشور ما ۸/۵ میلیون و موتورسیکلت حدود ۸-۷ میلیون، اما آلمان ۵۵ میلیون ماشین بنزین سوز دارد. در کشور آلمان اگر از کارمند اداری خصوصی یا دولتی سؤال کنید که با چه وسیله ای سرکار آمده است و او بگوید با وسیله شخصی آمده همه به او می خندند، ولی در ایران چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی وضعیت برعکس است.

یکی از دلایل افزایش مصرف آیا مربوط به افزایش قیمت نفت و به تبع آن ازدیاد درآمد ملی که منتج به رفاه و قدرت خرید بیشتر داخلی و خارجی می شود، نیست؟

تأثیر افزایش درآمد مردم در رشد مصرف یکی از دلایل فرعی و مرتبط است. در این سطح مسائل دیگری را هم می توان مطرح کرد، اما فعلاً به اصل قضیه توجه داریم.

در این قسمت، از بحث تولید وارد مصرف می شوم و به چند نکته مهم در این خصوص می پردازم. در ۹ پالایشگاه کشور روزانه حدود ۲۲۰ میلیون لیتر از ۵ فرآورده بنزین، نفت گاز، نفت سفید، نفت کوره و گاز مایع تولید می شود. حدود ۴۲ میلیون لیتر آن بنزین است، ۱۰ میلیون لیتر آن گاز مایع و ۱۰۵-۱۰۰ میلیون لیتر نفت سفید و نفت گاز است (تقریباً ۲/۵ برابر میزان تولید بنزین) و باقی مانده آن حدود ۷۵-۷۰ میلیون لیتر نفت کوره است. بعضاً این طور فکر می کنند وقتی می گوئیم تولید در پالایشگاه یعنی همه نفت خام ورودی به بنزین تبدیل می شود، در صورتی که این بستگی به میزان سرمایه گذاری دارد، اگر سرمایه گذاری اولیه نازل باشد مقدار بنزین تولیدی کمتر و چنانچه سرمایه گذاری سنگین تر باشد میزان بنزین استحصالی بیشتر می باشد. مثلاً برای نفت خام های سبک میزان ۳۰-۲۵٪ آن تبدیل به بنزین می شود و این طور نیست که همه نفت خام ورودی را بتوان به بنزین تبدیل کرد و برش فرآورده های تولیدی عمدتاً همان ۵ محصولی است که ذکر شد. برنامه های توسعه ای با حجم سرمایه گذاری ۱۷ میلیارد دلار که در بخش تولید بدان اشاره کردم مقدار تولید ۲۲۰ میلیون لیتر را تقریباً به ۳۷۰ میلیون لیتر می رساند. میزان تولید بنزین و نفتای (کنونی در پالایشگاه ها حدوداً ۲۱-۲۰٪ است. نفت کوره تقریباً ۳۱ و ۴۵ درصد هم نفت سفید و نفت گاز است و بقیه هم مابقی فرآورده ها. اما چنانچه برنامه های طراحی شده برای ۵ سال آینده طبق زمان خود به انجام برسد و ظرفیت تولیدی به ۳۷۵-۳۷۰ میلیون لیتر پیش بینی شده برسد آنگاه سهم بنزین در سبد تولیدی فرآورده ها حدود ۳۳-۳۲٪ خواهد شد. (با احتساب پالایشگاه میعانات گازی) و میزان مصرف نفت خام و میعانات گازی به عنوان خوراک اولیه پالایشگاه ها حدود ۳-۲/۷ میلیون بشکه در روز خواهد بود. حالا در اینجا لازم است گریزی بزنم به آنچه در حال اتفاق است. در سال ۱۳۸۲ میزان یارانه این پنج فرآورده نفتی چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده، این میزان یارانه در سال ۱۳۸۴ مبلغ ۲۵ میلیارد شده و در سال ۱۳۸۶ می شود ۶۷ میلیارد دلار که حدود ۵۰-۴۷ میلیارد دلار آن مربوط به فرآورده های مایع می باشد. یکی از مواردی که برای اذهان عمومی درست تبیین نشده و سعی در ابهام زدایی هم نمی شود تحلیل همین یارانه هاست. توجه شود نفتی که به پالایشگاه داده می شود در واقع فرصت درآمد صادراتی آن سلب شده است و اگر همین نفت بدون قیمت گذاری وارد پالایشگاه شده و فقط هزینه های پالایش و دیگر موارد مشابه بدان اضافه شود در نهایت قیمت فروش یارانه ای به دست می آید، مثلاً

در جلسه با مدیران نفت، آقای خاتمی گفت من باید یک انقلاب اقتصادی انجام می دادم که آن انقلاب، حذف یارانه ها بود

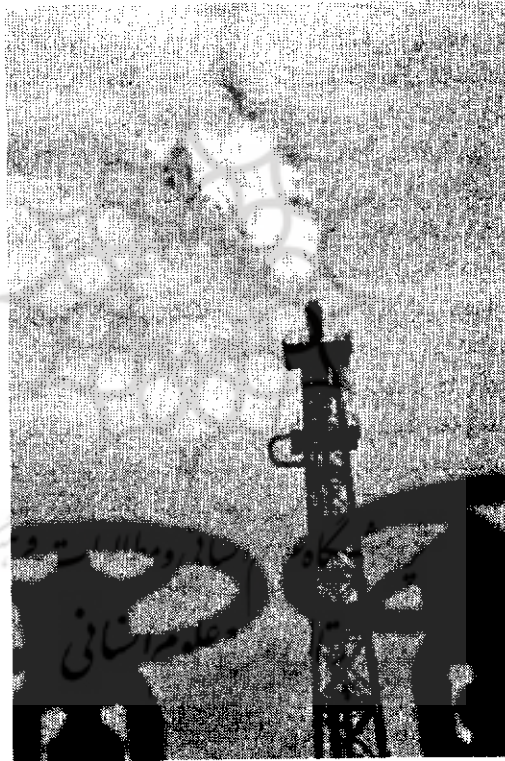
بحران در مصرف داخلی فقط مربوط به بنزین نیست، گازوئیل هم هست حتی بحث بحران در گازوئیل خطرناک تر از بنزین است، اما چون فراگیری بنزین را ندارد خیلی در جامعه مطرح نشده است در حالی که تولید آن تقریباً دو برابر بنزین است

اکنون قیمت گازوئیل به صورت فوب (F.O.B) در خلیج فارس (یعنی بدون مالیات و تعرفه) تقریباً ۶۰۰ - ۵۶۰ تومان است و در داخل ۱۶/۵ تومان عرضه می‌شود، یعنی این میزان هزینه حمل و نقل و کارمزد آن هم نمی‌شود. بنزین هم حدود ۶۵۰ - ۶۰۰ تومان است، به‌طور معمول قیمت نفت سفید و نفت گاز حدود ۹۵ - ۹۲٪ بنزین است، یعنی تفاوت زیادی با هم ندارند در حالی که در بعضی از نقاط دنیا حتی قیمت گازوئیل مرغوب گران‌تر از بنزین است. حالا توجه شود که این میزان یارانه‌ای که ذکر شد چگونه توزیع می‌شود. مطابق گزارش ترازنامه انرژی وزارت نیرو سهم دهک اول جامعه از یارانه بنزین ۱/۳٪ است، دهک دوم ۲/۴٪، دهک نهم ۱۸/۸٪، دهک دهم ۳۲/۷٪. در مورد گازوئیل که شهر و روستا با هم به صورت تجمعی در نظر گرفته شده بدین صورت است: دهک اول ۰/۵٪، دهک دوم ۲/۳٪، دهک نهم ۲۶/۶٪ که بخش روستایی آن زیاد است.

به دلیل مرغداری‌ها و پمپ‌های آب کشاورزی و ... دهک دهم ۳۴/۷٪ مشاهده می‌شود بدترین نوع بی‌عدالتی در کشور ما همین شیوه توزیع یارانه‌هاست.

آقای خاتمی هم بزرگ‌ترین ناکامی خود را در عدم موفقیت در حل این معضل دانست.

بله. در جلسه با مدیران نفت، آقای خاتمی گفت من باید یک انقلاب اقتصادی انجام می‌دادم که آن انقلاب، حذف یارانه‌ها بود و من در انجام این انقلاب موفق نبودم و البته به شرحی که گذشت قانون هم این اجازه را نمی‌داد. پس با این آمار هرکس دارا تر و دارای امکانات بیشتری است یارانه بیشتری جذب می‌کند. حالا آمار ترافیکی، روانی، زیست محیطی و مختلفی را که ایجاد می‌شود به دلیل ملموس بودن آن صرف‌نظر می‌کنیم. رنج بزرگی که ما از موضوع یارانه‌ها باید ببریم بی‌عدالتی منحصر به فرد و نمونه‌ای است که در دیگر کشورهای دنیا به اندازه ایران در مسئله توزیع یارانه انرژی وجود ندارد. اصل عدالت خواهی آن است که به تدریج آن هم نه یک شبه نه یک ساله در عرض دو سه سال به تدریج این وضع را اصلاح کنیم و گرنه قطعاً و یقیناً با گرفتاری‌های بزرگی روبه‌رو خواهیم شد. این مطلب را روزی در جمعی مطرح کردم، شما که با تکیه بر مدیریت عرضه، توسعه پالایشگاهی را تشویق می‌کنید برای مردم توضیح



هیچ راهی بهتر از مدیریت مصرف برای اصلاح وضع موجود وجود ندارد ضمن این‌که به مدیریت مصرف هم نباید به‌طور مجرد نگاه شود، بلکه باید در کنار مدیریت انرژی دیده شود و مدیریت انرژی هم جدا از مدیریت توسعه و مدل توسعه نیست. اینها همه به هم مرتبطند

نمی‌دهید که اگر روند توسعه پالایشگاه‌ها بدون اصلاح قیمت فرآورده تداوم یابد، به ازای تصفیه ۲۰۰ هزار بشکه نفت خام و تولید ۱۰ میلیون تن بنزین از آن، در واقع مملکت از ۲۰۰ هزار بشکه درآمد صادراتی محروم می‌شود؟ و این مطلب را با اعتقاد به توسعه ظرفیت و نیز مدیریت و کنترل مصرف عرض کردم که در جواب گفته شد اگر همه مطالب یک جا گفته شود بعضی تحلیل‌ها اشکال پیدا می‌کند.

مثالی بزنم؛ همین ۱۰٪ رشد مصرف بنزین اگر تداوم داشته باشد ظرف ۱۵ سال آینده یعنی در سال ۱۴۰۰ مصرف بنزین روزانه به ۳۱۰ - ۳۰۰ لیتر می‌رسد، اکنون برای تولید بنزین و دیگر فرآورده‌ها ۱/۶ میلیون بشکه نفت به پالایشگاه‌ها داده می‌شود. حالا فرض کنید فاصله بین مصرف حال و آینده را بخواهیم صرفاً با ساخت پالایشگاه جبران کنیم بینیم وضعیت چگونه خواهد شد. ساخت یک پالایشگاه ۲۰۰ هزار بشکه‌ای مدرن و پیچیده حدود سه میلیارد دلار سرمایه می‌خواهد که امروزه بیشتر هم شده است. با این پالایشگاه ۱۰ میلیون لیتر در روز بنزین تولید می‌شود، حالا ما به تفاوت تولید بنزین روزانه ۴۲ میلیون لیتر را از ۳۰۰ میلیون مصرف آینده کم کنید می‌شود ۲۵۸ میلیون لیتر، یعنی ۲۶ پالایشگاه ۲۰۰ هزار بشکه‌ای که بدین ترتیب خوراک نفت خام برای این تعداد پالایشگاه‌ها می‌شود ۵/۶ میلیون بشکه که با احتساب ۱/۶ میلیون بشکه ظرفیت کنونی می‌شود ۶/۸ میلیون بشکه در روز. اکنون تولید نفت خام ۴ میلیون بشکه در روز است یعنی در سال ۱۴۰۰ تقریباً نزدیک به تولید کنونی نفت خام را باید از خارج وارد کنیم. حالا اگر تمام تولید نفت خام داخل را وارد پالایشگاه‌ها کنیم مشروط به این‌که به تدریج چنان قیمت را اصلاح کرده باشیم که درآمد حاصل از فروش آن حداقل معادل درآمد صادرات از نفت خام باشد و پیش‌بینی بازار یابی مازاد صادراتی هم داشته باشیم در آن صورت نگرانی وجود ندارد، اما در حالی که قیمت اصلاح نشده باشد تقدم راهبرد مدیریت تولید بر مدیریت مصرف بخصوص در یک اقتصاد متکی به نفت به نابدی منابع ملی و فاجعه‌آفرینی می‌انجامد. پیش از سهمیه‌بندی مصرف بنزین حدود ۸۰ میلیون لیتر در روز بود و حدود ۴۰ میلیون لیتر کسری داشتیم که از چهار پالایشگاه ۲۰۰ هزار بشکه‌ای به دست

می آید. اگر با قیمت ۶۰ دلار در هر بشکه قیمت ۸۰۰ هزار بشکه در روز این پالایشگاه‌ها را حساب کنیم سالیانه حدود ۱۸ میلیارد دلار می‌گردد که از درآمد صادرات نفت خام کسر می‌شود. ضمناً باید حدود ۱۲ میلیارد دلار هم برای احداث آنها سرمایه‌گذاری کنیم. نفت دارایی ماست نه درآمد، اگر کسی خانه خود را بفروشد و پول آن را در بانک بگذارد و سالیانه از بخشی از آن ارتزاق کند، آیا رفتار منطقی داشته است؟ هیچ وقت نمی‌آیند دارایی را خرج روزمره کنند. ویژگی و کارا کتر دارایی زایش ارزش افزوده است. دارایی باید صرف تبدیل به ارزش افزوده و توسعه زیر بناها شود. حالا مادر کشور دارایی را صرف هزینه جاری و در واقع دود کردن و به هوا فرستادن آن می‌کنیم.

آیا می‌توانیم بگوئیم سهمیه‌بندی بنزین در راستای همین ارزیابی شما از چشم‌انداز آینده صورت گرفته و دولت در برابر واقعیات مورد اشاره مجبور به سهمیه‌بندی شده است؟

به این مطلب هم خواهیم رسید. بگذارید انسجام تحلیلی را دنبال کنیم. اگر ذهن خود را از اقتصاد عوام‌پسند خارج کنیم، آن وقت باید ببینیم از منظر تحلیل‌های مبتنی بر منافع ملی چه چیزی بیرون می‌آید؟ شما ۴ میلیون بشکه نفت خام تولیدی دارید سالی ۳-۲ میلیارد دلار باید سرمایه‌گذاری کنید تا همین تولید را حفظ کنید و اگر در نهایت بخواهید این تولید را بالا ببرید، سالی حداقل ۵ میلیارد دلار هم باید سرمایه‌گذاری اضافه کنید که ما فعلاً این کار را انجام نمی‌دهیم.

در برنامه چشم‌انداز ۲۰ ساله ظرفیت تولید ۵/۶ میلیون بشکه در روز مدنظر قرار گرفته است.

بله. ۵/۶ ظرفیت که متوسط آن می‌شود ۵/۱ - ۵ میلیون بشکه در روز. بنابراین برای یک میلیون بشکه افزایش ظرفیت؛ طی پنج سال باید سالی حداقل ۵ - ۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شود. برای تثبیت ظرفیت هم که جای خودش را دارد، ما حتی به اندازه همان میزان تثبیت هم سرمایه‌گذاری نمی‌کنیم. تزریق هم که به دلیل مصرف بی‌رویه گاز در داخل، هر وقت کسری گاز می‌آوریم از تزریق کم می‌کنیم. مصرف انرژی هم که حد و حصری ندارد. حالا الان مسئله بنزین سوخته شده، در حالی که در برق و گاز هم همین شرایط است و اصلاً مشکل مدیریت مصرف در بنزین به تنهایی نیست. بنزین چون مسئله روزمره‌ای است و واردات بیشتر شده مقداری برجسته شده و گرنه همین امسال نزدیک ۲ - ۱/۵ میلیارد دلار واردات گازوئیل داریم. با وجودی که گفتیم در طرح‌های توسعه‌ای مرحله اول پالایشگاه‌ها حدود ۱۰ - ۹ میلیون لیتر ظرفیت تولید گازوئیل را در داخل افزایش دادیم.

امسال ۱/۳ میلیارد دلار برای واردات گازوئیل اختصاص داده‌اند و دوباره اعلام شده ۷۰۰ میلیون دلار دیگر باید تا پایان سال اختصاص یابد.

پدیده مصرف بی‌رویه در همه عرصه‌های انرژی مطرح است. امسال نزدیک به ۱۰۰ میلیون متر مکعب موازنه منفی در گاز داریم که اثر خود را عمدتاً روی تزریق در چاه‌های نفت می‌گذارد.

آیا این روند ظرف ده سال آینده یک نگرانی برای ما نیست؟ اگر روند اصلاح قیمت را همراه روند توسعه پالایشگاه‌ها دنبال نکنیم، آن وقت با این میزان سرمایه‌گذاری در نفت خام و این میزان تزریق و نرخ رشد مصرف داخلی حداکثر ظرف ۱۲ - ۱۰ سال آینده روی صادرات اثر جدی خواهد داشت. توجه شود که بحران در مصرف داخلی فقط مربوط به بنزین نیست، گازوئیل هم هست حتی بحث بحران در گازوئیل خطرناک‌تر از بنزین است، اما چون فراگیری بنزین را ندارد خیلی در جامعه مطرح نشده است در حالی که تولید آن تقریباً دو برابر بنزین است. پس این بحث یک بحث واقعی و نگرانی در ظرف ۱۰ سال آینده است. حضرت امام می‌فرمودند نفت یک دارایی بین نسلی است، حالا متأسفانه با شکل اقتصاد عامه‌پسند چنان شده که نفت، نسل‌کنونی را نیز جواب نمی‌دهد. در نظر داشته باشید اکنون در کشور یک راهبرد اشتباهی مطرح می‌شود، بدون این‌که به زمینه‌های راهبرد موازی با آن توجه شود، راهبرد توسعه تولید پالایشگاهی باید در کنار راهبرد اصلاح قیمت و اصلاح مکانیزم غیرقیمتی ایجادکننده رفاه باشد، مانند توسعه شبکه حمل و نقل عمومی و گازسوز کردن خودرو، بهینه‌سازی خودروها. این دو راهبرد اگر همپوشانی نداشته و مکمل هم نباشند و دوروند معکوس را طی کنند و یا به عبارتی یکی را گرفته و دیگری را فراموش کنیم آن وقت با تهدید بزرگی روبه‌رو خواهیم شد.

با توجه به آنچه درباره نوع و میزان یارانه‌ها و چگونگی توزیع آن مطرح شد هیچ راهی بهتر از مدیریت مصرف برای اصلاح وضع موجود وجود ندارد ضمن این‌که به مدیریت مصرف هم نباید به‌طور مجرد نگاه شود، بلکه باید در کنار مدیریت انرژی دیده شود و مدیریت انرژی هم جدا از مدیریت توسعه و مدل توسعه نیست. اینها همه به هم مرتبط‌اند. در مورد کارت هوشمند موضوع مصوبه به مجلس ششم در زمان ریاست جمهوری آقای خاتمی برمی‌گردد که اواخر دولت ایشان چند ماهی هم صرف طراحی‌های پروژه شد و بخشی از اقدامات اجرایی نیز صورت گرفت و بعد دولت جدید بر سر کار آمد. خیلی از کسانی که امروز نسبت به پروژه کارت هوشمند موضع مثبت دارند قبلاً می‌گفتند این کار عبث و بیهوده‌ای است و گلایه شدید می‌کردند که اصلاً چرا بحث سهمیه‌بندی در کشور راه افتاده است. اما باید توجه داشت در شرایطی که از یک سو براساس مصوبه مجلس هفتم راه‌حل افزایش قیمت قانوناً جلوگیری گرفته شده بود، از سوی دیگر بحران فزاینده مصرف هم وجود داشت. از این رو به‌عنوان یک اضطرار بحث سهمیه‌بندی مطرح شد. سهمیه‌بندی صرفاً در شرایط اضطرار مفهوم دارد.

آیا از مدخل علم اقتصاد به اضطرار می‌رسیم یا این‌که از منظر تهدید امنیتی سهمیه‌بندی اجرا شد؟

هر دو جنبه به هم متصل است. وقتی مصرف بی‌رویه دارید این خود به‌عنوان یک نگرانی جدی و ملی عمل می‌کند. از زاویه دیگر از بعد اقتصادی شرایطی برای شما فراهم می‌شود که راه‌حل دیگری ندارید، چون راه‌حل‌های قیمتی

خیلی از کسانی که امروز نسبت به پروژه کارت هوشمند موضع مثبت دارند قبلاً می‌گفتند این کار عبث و بیهوده‌ای است و گلایه شدید می‌کردند که اصلاً چرا بحث سهمیه‌بندی در کشور راه افتاده است

جلویش بسته شده است. راه حل های غیر قیمتی هم انجام نشده و تداوم مصرف بی رویه نیز اقتصاد را به اتاق احتضار می کشاند. اینها شرایطی را به وجود آوردند که سهمیه بندی به عنوان یک امر موقتی مطرح شد، ولی اگر راه حل اصلاح قیمتی به طور هدفمند در بستر خود صورت می گرفت دیگر مقوله سهمیه بندی اساساً مطرح نبود.

موضوع تهدیدهای خارجی و تحریم ها چقدر در اجرای پروژه سهمیه بندی مؤثر بوده اند؟

این موضوعات مربوط به یکی دو سال اخیر است.

بالاخره موضوع سهمیه بندی هم در همین مقاطع مطرح و اجرا شده. همین گونه که معاون رئیس جمهور، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: ما نشانه هایی دال بر تحریم می دیدیم و اجرا و سهمیه بندی یکی از افتخارات دولت است که به مقابله با آن پرداخت. ضمناً عضو هیئت رئیسه مجلس نیز به توطئه تحریم بنزین اشاره داشت.

نباید نگاه سیاسی به یک روند اجرایی اقتصادی داشت. وقتی به پروسه نگاه کنیم قضیه فرق می کند.

البته آقای باهنر از موضع نقد اشاره داشت که «دولت به جای این که اجرای مصوبه مجلس را شتاب دهد و (به تعبیر ایشان گاز دهد) ترمز آن را کشید.» بنابر این اعلام غافلگیرانه و ناگهانی سهمیه بندی می تواند ناشی از واکنش لحظه ای در برابر طرح تحریم بنزین باشد.

اگر خاطرتان باشد مجلس در بهمن ماه ۱۳۸۵ مصوبه سهمیه بندی را تصویب کرد و آن موقع این بحث سهمیه بندی به طور جدی مطرح نبود. نگرانی اصلی در باره روند سرسام آور مصرف بود و این که بیشتر از ۲/۵ میلیارد دلار نباید برای واردات بنزین هزینه شود. مسئله اصلی این بود که من به عنوان یک نگرانی جدی و ملی بدان اشاره داشتم و جنبه قوی در طرح سهمیه بندی به عنوان یک راه حل موقت ناشی از همین دید بود. آنچه ضد انقلابیون و فرصت طلبان امریکایی در این یکی دو ماه اخیر در باره تحریم بنزین مطرح کردند، در نقطه انتهایی قضیه بود و اصل مسئله مصوبه ای بود که باید اجرا می شد. باید متوجه بود که خیلی از کسانی که امروز از پروژه سهمیه بندی بنزین به عنوان افتخار ملی یاد می کنند و به اجرای آن می بالند در اندک زمان گذشته نه چندان دور مخالفت خود را با آن اعلام داشته بودند. لازم است بگوییم متأسفانه

اکنون دو موضوع است که با تحریف و قلب حقیقت مطرح می شود؛ نخست این که توسعه تولید پالایشگاهی را به دولت جدید نسبت می دهند که اصلاً این گونه نیست. دیگر این که دلایل راهبردی طرح سهمیه بندی بنزین از نگاه دولت پیشین را به درستی مطرح نمی کنند. در این راستا ملاحظه می شود که در بیانات مسئولان مؤثر تناقضات آشکاری در مبانی نگرششان به طرح سهمیه بندی مشاهده می شود و مثلاً در همان شب که سهمیه بندی اعلام شد در

میزگرد تلویزیونی آقای باهنر عنوان کرد که در آینده نزدیک لازم است به وسیله دولت قیمت آزاد بنزین اعلام شود و به تدریج قیمت بنزین باید اصلاح شود. از این رو تاریخ مصرف و عمر سهمیه بندی تازمانی است که قیمت اصلاح شود در صورتی که در همان میزگرد وزیر نفت اعلام می کند که عمر سهمیه بندی تازمانی است که ما تولید داخل را بالا ببریم. اصلاً این دو دیدگاه کاملاً متفاوت است. تولید باید در خدمت جریان های راهبردی اقتصاد ملی قرار بگیرد که یکی از مؤلفه های آن در جامعه ما مدیریت مصرف است. اکنون عمدتاً در غالب کشورها رشد مصرف منفی است، یعنی تعداد ماشین اضافه می شود، اما مصرف آنها از ۸-۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر به ۵-۴ لیتر می رسد. از این رو اگر چه ماشین زیاد می شود اما نرخ رشد مصرف کاهش می یابد. ما در تفکرات، مشکل راهبردی در این زمینه داریم.

انگلستان با ۳۷ میلیون خودرو و ایران با ۷/۵ میلیون خودرو مصرف بنزین یکسانی دارند.

آمار آلمان را هم که اشاره کردم در همین زمینه بود.

جناب عالی مدافع رشد پالایشگاهی هستید، منتها در خدمت مدیریت مصرف نه مدیریت توزیع، اما اگر قرار باشد قیمت ها اصلاح شود با توجه به این که حفظ سهم ایران در اوپک یک سیاست مصوب نظام است و حتی برخی کاهش آن را یک تهدید امنیت ملی می دانند و با این که در سند چشم انداز تولید ۵/۶ میلیون بشکه نفت خام در روز مد نظر قرار گرفته. از این رو اگر قیمت ها به سطح بین المللی برسد آیا در این شرایط سیاست واردات بنزین بهتر از سیاست توسعه پالایشگاهی نیست.

یک جهت گیری و تحلیل راهبردی بعضاً در امور اوپک و وزارت نفت در دوران برنامه سوم بود و نظرشان این بود اگر چشم خود را روی اصلاحات قیمتی و جایگزین مصرف، استفاده از وسایل نقلیه عمومی به جای وسایل شخصی، تبدیل وسایل به گازسوز و... ببندیم و صرفاً بخواهیم ازدیاد مصرف را با توسعه پالایشگاهی جواب دهیم همان اتفاقی می افتد که برایتان توضیح دادم و برای جلوگیری از وقوع آن شرایط باید بیشتر فشار خود را روی اصلاح قیمت بگذاریم و با توضیح دقیق به مردم نگران آن هم نباشیم. در شرایط اصلاح قیمت اگر ظرفیت پالایشگاهی خود را توسعه دهیم چیزی ضرر نکرده ایم، ضمن این که با مدیریت مصرف احتمالاً می توان از واردات بی نیاز شد و اگر هم نیازی باشد بخش خصوصی می تواند به صورت رقابتی وارد شود. همان گونه که در سیاست های ابلاغی اصل ۴۴ تمام پالایشگاه ها باید به بخش خصوصی واگذار شود توزیع نیز تماماً باید به دست بخش خصوصی سپرده شود. بخش خصوصی که با قیمت ۸۰ تومان در هر لیتر بنزین تولید پا پیش نمی گذارد.

ذهنیتی که آن موقع در وزارت نفت وجود داشت این بود که اگر ما این شیوه

وقتی مصرف بی رویه دارید این خود به عنوان یک نگرانی جدی و ملی عمل می کند. از زاویه دیگر از بعد اقتصادی شرایطی برای شما فراهم می شود که راه حل دیگری ندارید، چون راه حل های قیمتی جلویش بسته شده است. راه حل های غیر قیمتی هم انجام نشده و تداوم مصرف بی رویه نیز اقتصاد را به اتاق احتضار می کشاند

اقتصاد مبتنی بر منافع ملی و راهبردی و توسعه گرا و عدالت خواه امکان تحقق می یابد. با اقتصاد عامه پسند نمی توان مدیریت مصرف کرد. مدیریت مصرف اصولاً راه حل اقتصاد عامه پسند ندارد.

آیا راه حل تبدیل گاز به بنزین GTL به صلاح و صرفه است؟
قیمت تمام شده آن بسیار بالاست. حدود ۸ سال در پژوهشگاه صنعت نفت روی طراحی و Licence آن کار شده، ولی به لحاظ عملی در نقاط محدودی از دنیا از این تکنولوژی استفاده می شود. مثلاً یک پالایشگاه با ظرفیت ۱۰ هزار بشکه ای در مالزی فعال است. روش GTL

نیاز به سرمایه گذاری بسیار بالا با تکنولوژی روز دنیا دارد و قیمت تمام شده تولیدات آن نیز بسیار گران است. پس این که دولت نوید داده در حال انعقاد قرارداد برای تأسیس پالایشگاه GTL است آیا این امید دادن برای افزایش تولید بنزین بی اساس است؟

احساس من این است که در بحث مدیریت مصرف و سهمیه بندی، کل مطلب درباره تاریخچه آن و راهبردهای مطرح شده بیان نمی شود و در مورد مدیریت تولید نیز، سیری که اتفاق افتاد مطرح نمی گردد. من علت اصلی را در باره این که چرا به این وضع رسیدیم مطرح کردم و آن این که اگر در

زمان خود ماده ۵ برنامه سوم توسعه که در آن راه حل قیمتی و غیر قیمتی ملحوظ بود حذف نمی شد و تثبیت قیمت ها در قالب لایحه تثبیت در مجلس هفتم انجام نمی شد و همزمان توسعه ناوگان عمومی و اصلاح کیفیت خودروها و طرح های توسعه ای بخش خصوصی پالایشگاه به موقع انجام می شد؛ اکنون نیازی به سهمیه بندی نبود.

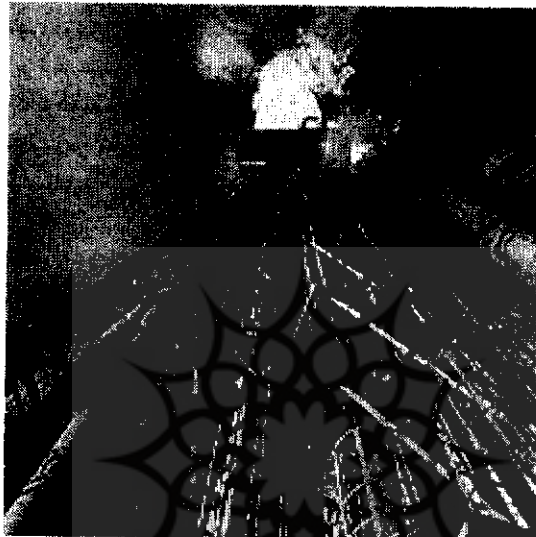
آیا طرح سهمیه بندی بنزین بدون سهمیه آزاد موفق خواهد بود؟
صرف نظر از جنبه های فنی، کارت هوشمند سوخت یعنی کوپن شیک دیجیتالی. در این روش اگر از شیوه قیمت پلکانی که در آن مردم خود مدیریت مصرف را انجام دهند استفاده نشود، قیمت آزاد غیر رسمی حتماً جزء لاینفک سهمیه بندی است و به وجود می آید. اساساً ساختار سخت افزار و نرم افزار کارت هوشمند هم با ظرفیت ایجاد چنین روشی در قیمت گذاری سامان داده شده است. اگر دولت این مکانیسم را به مورد اجرا نگذارد جامعه مصرف کننده در درون خودش مکانیسم قیمت آزاد غیر رسمی را تحمیل خواهد کرد، کمترین که همین الان سهمیه وانت ها و تاکسی ها شکل دهنده بخشی از این بازار است. بنابراین قیمت دوم در بطن قضیه حتماً شکل خواهد گرفت. نکته بسیار مهمی که در اینجا باید شکافته شود این است که اساساً سهم هر یک از وسایل نقلیه در ساختار مصرف موجود چگونه بوده است؟ از ۷۴ میلیون لیتر مصرف روزانه در سال گذشته و قبل از سهمیه بندی، ۶ میلیون خودرو و شخصی روزانه تنها ۳۰ میلیون لیتر مصرف را به

راهبرد ناقص را پیش ببریم و به مسائل مدیریت مصرف نپردازیم، آن نگرانی جدی و ملی را خواهیم داشت ضمن این که کسی هم به فکر اصلاح قیمت نخواهد افتاد. همچنان که اگر ما اکنون ۲/۵ میلیون بشکه نفت خام برای تحویل به پالایشگاه داشتیم اصلاً این بحث مطرح نبود، کما این که اکنون که جامعه روی گازوئیل حساس نشده هیچ خبری نیست. قیمت مصوب ۴۵ تومان را به ۱۶/۵ تومان تبدیل کردند، در حالی که گفتم بحران گازوئیل از بنزین جدی تر است، برای این که مسئله خیلی ملموس نیست.

ظاهراً در بیشتر نقاط دنیا ارتباطی بین درآمد سرانه و قیمت بنزین وجود ندارد و با درآمد سرانه پایین هم قیمت انرژی تقریباً با سطح بین المللی مطابقت دارد، چرا در ایران این گونه نیست؟

ما حساسیتی که روی بنزین در کشور ایجاد کردیم و متأسفانه آن را دامن زدیم و بعضی از رسانه ها و رسانه ملی هم متأسفانه در این دامن زدن بسیار نقش داشته اند. اعتقاد این است که نه تنها طبق قانون اساسی، باید مجلس پرسشگر و دولت پاسخگو داشت، بلکه باید روزنامه و صدا و سیما پرسشگر و پاسخگو هم داشته باشیم و مردم نیز باید

پاسخگو و خواهان شنیدن پاسخ درست باشند. مردم سرمایه اجتماعی اند باید با پاسخ های درست اعتماد آنها جلب شود و حکمرانی خوب از درون مردم آگاه با ایمان عدالتخواه، آزادی خواه و پاسخگو و پاسخ درست شنبه به دست می آید نه با سیاست های اقتصادی عامه پسند که منابع را مفت و ارزان یا یارانه فراوان، آن هم به بدترین شکل توزیع می کند. یارانه گازوئیل در سال ۱۳۸۶ حدود ۱۸ میلیارد دلار و یارانه بنزین برای سال ۱۳۸۶ با میزان مصرف قبل از سهمیه بندی حدود ۱۵ میلیارد دلار است. متأسفانه باید بگویم آنچه در مورد یارانه در خیلی از بحث ها مورد محاسبه قرار می گیرد صرفاً مربوط به بنزین وارداتی است، در حالی که ظرفیت پالایشگاهی ۱/۶ میلیون بشکه نفت خام را به ۲۲۰ میلیون لیتر فرآورده تبدیل می کنیم که بیشتر آنها را به صورت بسیار ارزان می فروشیم مثلاً گران ترین فرآورده پالایشی از نظر قیمت تمام شده گاز مایع (LPG) است و متقابلاً ارزان ترین قیمت فروش نیز مربوط به همین محصول است که به صورت کیسول گاز مایع لیتری ۲۷ ریال فروخته می شود، برای تاکسی هایی که از LPG استفاده می کنند نیز قیمت تقریباً مجانی است. در یک جمله مطلب اصلی را بگویم و آن این که بنزین، گازوئیل، نفت سفید، گاز مایع و برق باید در کشور مدیریت مصرف شوند و الا هر سال یارانه های عظیمی را آن هم با بی عدالتی تبعیض آمیز در توزیع باید صرف کرد. کمر بندها را باید بست، راه حل مدیریت مصرف تنها راه اصولی است که همراه با سیستم های بسیار باارزش رفاه آفرین عمومی در یک



خود اختصاص می دادند و بقیه آن یعنی ۴۴ میلیون لیتر مربوط به وانت، تاکسی، موتورسیکلت و... است که به غیر از موتورسیکلت ها جمعاً ۲/۵ میلیون خودرو می باشند که الان هم سهمیه های بالا مختص آنهاست. حالا دقت شود سرانه مصرف خودروهای شخصی قبل از سهمیه بندی حدود ۵ لیتر در روز بوده که بعد از سهمیه بندی به حدود ۳ لیتر کاهش یافته که جمعاً حدود ۱۰-۹ میلیون لیتر کاهش از این ناحیه را به دنبال داشته و جمعیت کثیری را تحت فشار قرار داده، زیرا بیشترین فشار از ناحیه سهمیه بندی روی این قشر وارد می شود که در سبد مصرف سرانه بنزین سهم به مراتب کمتری از آن ۲/۵ میلیون خودرو را داشته است. بسیاری از افرادی که توان اجاره در تهران را نداشته اند به کرج و شهرهای حاشیه رفته بودند و با وسیله شخصی خود به تهران می آمدند حالا همه آنها تحت فشار قرار گرفته اند و به مترو و اتوبوس روی آورده اند و وضعیتی به وجود آمده که شاهدیم، بنابراین ۶ میلیون خودرو شخصی، برای صرفه جویی حداکثر ۱۰ میلیون لیتر تحت فشار شدید قرار گرفته و طبیعتاً اگر قیمت آزاد اعلام نشود بخش عظیمی از آنها برای حل مشکلات خود حتماً به دنبال تأمین بنزین آزاد غیر رسمی خواهند رفت و کمالین که در دروان کوپنی شدن بنزین در اوایل انقلاب، وانت بارها تأمین کننده بنزین بازار آزاد غیر رسمی بودند.

پیش از سهمیه بندی، میزان بنزینی که به مناطق مرزی اختصاص می یافت به گونه ای بود که عملاً امکان قاچاق سوخت را جهت ارتزاق و گذران زندگی مردم فقیر این مناطق فراهم می آورد، حالا با نظام سهمیه بندی وضعیت در این استان ها چه خواهد شد؟

در نظام غیر سهمیه ای مکانیزم بدین صورت بود که هرکس به وسیله خودرویی که به پمپ بنزین ها می آورد هر میزان بنزین می خواست شرکت پخش موظف به تحویل به او بود، یعنی اساساً قانوناً کسی حق

نداشت مانع سوخت گیری یک وسیله نقلیه شود و یا از او سؤال کند که بنزین را برای کجا و چه مصرفی می خواهد. در سیستان و بلوچستان، ۴۰ هزار وانت وجود داشت که روزانه مستمراً در کار سوخت گیری از پمپ بنزین ها و تخلیه در انبار به قصد انباشت و سپس قاچاق بودند مثلاً در بازارچه های اوپک زاهدان روزی ۱۰ هزار گالن کوچک بنزین مبادله می شد که سوخت آن از طریق همین مکانیزم که گفتیم تأمین می شد. مشابه این در آذربایجان غربی و شرق خراسان بود و اخیراً هم در غرب ایلام به وجود آمده بود، اینها همه محصول آن مکانیزمی که گفتیم بود.

در مهیاد دفترچه هایی بود که با آن بیش از ۶۰ لیتر بنزین در روز نمی توانستند بردارند.

در زمان تصدی مسئولیت در پالایش و پخش، زمانی که خواستم سهمیه زاهدان را از ۳۰ لیتر روزانه به ۱۵ لیتر کاهش دهم کار داشت به استیضاح وزیر نفت می کشید که شما چه حقی دارید؟ هرکس ماشین دارد هر قدر بنزین می خواهد باید به او بدهید، بنابراین دولت هیچ گاه رسماً چیزی به نام سهمیه؛ برای قاچاق و امرار معاش فقرا تخصیص نداده است، اما در عمل چون ملزم به تحویل سوخت به هر میزان به هر شخص بود، از این رو با مکانیزمی شبیه به آنچه در مورد وانت بارها در سیستان و بلوچستان گفتیم سوخت عملاً قاچاق می شد و حالا طبیعی است که با نظام سهمیه بندی میزان عرضه آن، محدود شده باشد.

پی نوشت ها:

- ۱- عدالت بهینه؛ قیمت توزیع فرآورده های نفتی، دکتر حسین رفیعی، چشم انداز ایران، شماره ۴۰، صفحه ۱۵۵.
- ۲- نفتا محصولی است که با افزایش MTBE بدان، به بنزین تبدیل می شود.

خوانندگان گرامی نشریه

با توجه به مشکلات مالی و قطع شدن یارانه کاغذ، خواهشمند است برای همکاری با نشریه، گزارش های خود را از نحوه توزیع (در شهرستان محل سکونت) با ذکر نشانی محل هایی که نشریه به صورت مناسب توزیع نمی شود ارائه فرمایید.

با تشکر

واحد توزیع نشریه چشم انداز ایران ۰۲۱-۶۶۴۳۳۲۰۷

خوانندگان محترم

با ارسال نظرات خود، ما را در هر چه پربارتر کردن نشریه یاری فرمایید.

meisami40@yahoo.com