5 میلیارد دلار دیگر برای واردات بنزین

خدابخشی، لیلا

تغییر در شیوه عرضه و قیمت بنزین اگر چه یکی از جنجالی‏ترین دستور کارهای نمایندگان مجلس هفتم در روزهای پایانی سال گذشته بود اما به نظر می‏رسد این‏ موضوع تا پایان نیمه اول امسال نیز،میان اظهار نظرهای‏ دولت و مجلس بلاتکلیف باقی بماند.سهمیه بندی، دو نرخی شدن یا ثابت ماندن قیمت بنزین سه راه حلی‏ است که هنوز هیچ یک از آنها به عنوان گزینه نهایی قطعی‏ نشده است.از زمانی که اختلاف نظر در میزان مصرف‏ بنزین میان دولت و مجلس بالا گرفت تا زمانی که‏ دیدگاه‏های متفاوت نمایندگان مجلس موجب دسته‏بندی‏ آنها به طرفداران سیاست‏های قیمتی و سیاست‏های‏ غیر قیمتی شد در حدود یک سال می‏گذرد.در خلال آن‏ مسوولان کشور از یک سو قول داده‏اند حجم تولید بنزین‏ را از 42 میلیون لیتر به 120 میلیون لیتر در روز افزایش دهند و از سوی دیگر اعلام شده قیمت بنزین پس از اصلاح‏ سیستم حمل و نقل عمومی افزایش یابد.رییس کمیسیون‏ انرژی مجلس شورای اسلامی معتقد است امکان ادامه‏ روند فعلی در استفاده 70 میلیون لیتر بنزین در روز با قیمت‏ 80 تومان وجود ندارد اما در همین حال افزایش قیمت و کوپنی شدن بنزین را نیز نا محتمل می‏داند.

مصوبه‏ای برای اجرا؟

بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی در بند ز تبصره 13 قانون بودجه سال 1385،به دولت اجازه داده‏ شد بعد از انجام مراحل 25 گانه در راستای بهینه سازی‏ مصرف سوخت،افزایش تولید یا بهینه سازی‏ پالایشگاه‏ها،توسعه حمل و نقل عمومی،خارج کردن‏ خودروهای دوگانه سوز،در صورت لزوم با تصویب‏ شورای اقتصاد نسبت به سهمیه بندی بنزین و تعیین قیمت‏ مناسب برای بنزین مازاد بر سهمیه تعیین شده اقدام نماید.

منوط شدن تغییر قیمت بنزین به اجرای تکالیف دولت‏ به معنای راه درازی است که تا اصلاح وضعیت قیمتی‏ بنزین باید طی شود.به عقیده بسیاری از صاحب نظران‏ پیمودن این راه نه تنها تا پایان شش ماهه اول امسال بلکه‏ تا پایان سال نیز غیر ممکن است.به این ترتیب می‏توان‏ گفت تعیین قیمت مناسب برای بنزین از سوی دولت‏ حداقل تا پایان سال بعید به نظر می‏رسد.

رییس کمیسیون انرژی مجلس در این باره‏ می‏گوید:"هدف تبصره 13 بودجه این بود که ابتدا دولت‏ امکانات حمل و نقل عمومی را گسترش دهد تا کیفیت‏ و قیمت حمل و نقل عمومی ارزان شود و پس از آن نرخ‏ بنزین را یکسان کند یا سوبسید را قطع کند که افزایش‏ قیمت بنزین موجب افزایش تورم نشود."کمال دانشیار اما با قطعیت توضیح می‏دهد:"با این وجود امکان انجام‏ تکالیف مطرح شده برای دولت در یک سال وجود ندارد. گاز سوز کردن خودروها حداقل سه سال طول می‏کشد یا ساخت پالایشگاه و افزایش میزان تولید بنزین در داخل‏ کشور حداقل پنج سال زمان لازم دارد.پس چگونه‏ ممکن است آنگونه که اعلام می‏شود در نیمه دوم سال‏ دولت در مورد اصلاح قیمت بنزین با وجود تاکید بر سیاست‏های غیر قیمتی اقدام کند؟"

بر اساس مصوبه دیگر مجلس بودجه چهار میلیارد دلاری دولت برای واردات بنزین نیز به 5/2 میلیارد دلار کاهش یافته است.به این ترتیب در صورت ثابت ماندن‏ قیمت بنزین در سال جاری،دولت بودجه لازم برای‏ واردات بنزین مورد نیاز کشور در نیمه دوم سال را نیز در اختیار ندارد.به عقیده دانشیار راه حل محتمل برای‏ دولت،تقاضای افزایش بودجه برای واردات بنزین در قالب متمم بودجه سال جاری است.او تاکید می‏کند:"دو مصوبه مجلس،برنامه دولت را برای توسعه‏ سیستم حمل و نقل عمومی می‏کند."این دو مصوبه‏ به گفته دانشیار،کاهش پیشنهاد دولت مبنی بر 4 میلیارد دلار بودجه برای واردات بنزین به 5/2 میلیارد دلار و مخالفت با پیشنهاد دولت مبنی بر 9 درصد افزایش قیمت خودروها است.دانشیار توضیح می‏دهد:"افزایش 9 درصدی قیمت خودرو منجر به 900 میلیارد تومان درآمد می‏شد که دولت این مبلغ را برای توسعه حمل و نقل‏ عمومی می‏خواست اما تصویب نشد.به این ترتیب‏ راه حلی به جز افزایش بودجه واردات بنزین در متمم‏ بودجه وجود ندارد."به گفته او بودجه مورد نیاز دولت‏ برای واردات بنزین در نیمه دوم سال نیز 5/2 میلیارد دلار خواهد بود که با احتساب 5/2 میلیارد دلاری که اکنون‏ تصویب شده است به رقم پنج میلیارد دلار می‏رسد و این رقم بیشتر از 4 میلیارد دلار تقاضا شده از سوی دولت‏ خواهد بود.دولت در سال 84 در حدود 7 میلیارد دلار یارانه برای پایین نگه داشتن بهای بنزین اختصاص داد در صورتی که سرانه مصرف بنزین به طور میانگین 10 لیتر در روز است.

مشق‏های نا نوشته

برای اجرای فهرست طولانی تکالیف دولت در مورد اصلاح قیمت بنزین به هزینه‏ای در حدود 15 میلیارد دلار نیاز است.کمال دانشیار می‏گوید:"اجرای‏ طرح‏های دولت در زمینه ساخت پالایشگاه برای افزایش‏ میزان تولید حداقل ده میلیارد دلار هزینه در بر دارد در سایر موارد نیز حداقل پنج میلیارد دلار نیاز است."

توسعه حمل و نقل عمومی،بهینه سازی مصرف‏ سوخت،گاز سوز کردن خودروها،افزایش تولید بنزین‏ با بهینه سازی پالایشگاه‏ها و ساخت پالایشگاه‏های‏ جدید،توسعه حمل و نقل عمومی ریلی،تاکسی رانی‏ شهری و اتوبوس،خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل،تامین اتوبوس و تاکسی‏های دوگانه‏ سوز،احداث جایگاه‏های جدید عرضه گاز طبیعی و صدور اجازه واگذاری بخشی از ناوگان جدید اتوبوس رانی به بخش‏های تعاونی و خصوصی بخشی‏ از فهرست تکالیف دولت است که باید پیش از افزایش‏ قیمت بنزین انجام شود.در حالی که برخی از این‏ تکالیف مانند خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه‏ حمل و نقل یا گاز سوز کردن خودروها و خصوصی‏ سازی در عرصه حمل و نقل عمومی مدت‏هاست که در دستور کار دولت‏های گذشته تا امروز قرار دارد،اما افزایش قیمت بنزین اگر چه از نظر اقتصادی تصمیمی‏ کاملا منطقی است،از نظر اجتماعی آنچنان پر هزینه است‏ که هیچ دولتی تا کنون نتوانسته به نفع منافع بلند مدت‏ چنین هزینه‏ای را قبول کند.

دولت در انتظار مجلس

با اعلام وزیر نفت مبنی بر قطعی شدن سهمیه بندی‏ بنزین،می‏توان گفت دولت میان افزایش قیمت یا فشار برای کاهش مصرف راه حل دوم را انتخاب کرده است. وزیری هامانه اخیر اعلام کرده است که دولت با توجه‏ به کاهش بودجه برای واردات بنزین،در انتظار تصمیم‏ مجلس در خصوص سهمیه بندی بنزین است.در صورت قطعی بودن تصمیم دولت برای سهمیه بندی‏ بنزین،جزییات این ماجرا باید در مجلس نهایی شود. دانشیار می‏گوید:"میزان بنزین مورد نظر کمیسیون‏ انرژی برای هر خودرو پنج لیتر در روز است."در این‏ صورت هر خودرو می‏تواند پنج لیتر بنزین در روز را به‏ قیمت 80 تومان مصرف کند و مابقی مصرف روزانه به‏ قیمت هر لیتر 400 تومان عرضه خواهد شد.اما در گفته‏های وزیر نفت می‏توان نشانه‏هایی از تردید در اتخاذ سیاست سهمیه بندی را نیز مشاهده کرد.

دولت به هیچ عنوان امکان‏ اجرای 25 راهکار تصویب‏ شده برای بهبود حمل و نقل عمومی را در طی شش‏ ماه ندارد

بنا بر گفته وزیری هامانه‏"دولت در بودجه سال 85 کل‏ اعتبار مورد نیاز برای واردات بنزین تمامی سال را پیش بینی و ارائه کرد،ولی مجلس شورای اسلامی تا سقف 5/2 میلیارد دلار از این بودجه را برای انجام واردات‏ بنزین در شش ماهه نخست سال تصویب کرد.بنابراین‏ اگر مجلس تصمیم جدیدی در زمینه تامین بنزین شش‏ ماهه دوم سال نگیرد تنها راهی که باقی می‏ماند این است‏ که در شش ماهه دوم سال 85 فقط بنزین تولید داخل را توزیع کنیم که این موضوع باعث محدودیت عرضه بنزین‏ خواهد شد و معنای آن سهمیه بندی است."

وزیر نفت اعلام کرده است:"برای انجام این کار از سوی دولت،مجلس باید تصمیم جدیدی بگیرد و ما تابع تصمیمات مجلس هستیم،ولی تاکنون هیچ برنامه‏ رسمی برای انجام سهمیه بندی تهیه نشده است.قاعدتا باید این تصمیم‏گیری هر چه زودتر انجام شود تا آیین نامه‏های اجرایی آن تهیه شود.ما هم منتظر این‏ تصمیم گیری هستیم."

در حالی که در سال گذشته واردات بنزین بالغ بر پنج‏ میلیارد دلار برای کشور هزینه در بر داشته و منجر به‏ کاهش مازاد تجاری ایران به 9 میلیارد و 60 میلیون دلار در شش ماهه اول سال شد،افزایش تقاضاهای داخلی و ناکافی بودن تولید داخلی منجر به آن خواهد شد که‏ واردات بنزین ایران حتی با وجود تجهیز پالایشگاه‏های‏ داخلی و افزایش ظرفیت آن‏ها افزایش یابد.در واقع در صورت منطقی نشدن قیمت بنزین و اصلاح نشدن‏ الگوی مصرف،میزان مصرف بنزین با رشد نجومی 10 درصد در سال ادامه خواهد یافت.به نظر می‏رسد از یک‏ سو اختلاف نظر میان نمایندگان مجلس در مورد سیاست‏های مورد نیاز برای مهار مصرف و منطقی‏ شدن قیمت بنزین موجب شده تا تصمیم شفاف و روشنی در نهاد تصمیم سازی کشور اتخاذ نشود و از سوی دیگر عدم تمایل دولت به افزایش قیمت یا کوپنی‏ کردن بنزین باعث شده تا در سال 85 نیز همچنان هزینه‏ پنج میلیارد دلاری برای واردات بنزین و بیش از دو میلیارد دلار سوبسید به مصرف کنندگان بنزین پرداخت‏ شود تا مصرف غیر استاندارد بنزین و آلودگی هوا در کنار هزینه فرصت بودجه واردات بنزین همچنان در فهرست مشکلات حل نشده باقی بمانند.

سه راه حل

در نهایت با توجه به اولویت دادن سیاست‏های‏ غیر قیمتی نسبت به سیاست‏های قیمتی از سوی دولت‏ و مجلس،کاهش بودجه واردات بنزین و غیر محتمل‏ بودن افزایش قیمت بنزین به قیمت‏های جهانی،به نظر می‏رسد سه راه حل اجرایی در مورد قیمت بنزین ممکن‏ است.

راه حل اول سهمیه بندی و کوپنی شدن بنزین است؛

راه حل دوم دو نرخی شدن بنزین به طوری است که‏ بنزین تولید داخل به قیمت هر لیتر 80 تومان عرضه شود، اما مازاد مصرف که در حدود 50 درصد مصرف است‏ به قیمت خریداری شده که در حدود هر لیتر 400 تومان‏ است عرضه شود.

و راه حل سوم،که به نظر محتمل‏تر می‏رسد تقاضای‏ افزایش بودجه برای واردات بنزین از سوی دولت در قالب متمم بودجه است.این امر به ثابت ماندن قیمت‏ بنزین منجر می‏شود.

رییس کمیسیون انرژی مجلس نیز امکان تحقق راه حل‏ سوم را بیشتر می‏داند:"دولت به هیچ عنوان امکان اجرای‏ 25 راهکار تصویب شده برای بهبود حمل و نقل عمومی‏ را در طی شش ماه ندارد.از سوی دیگر بودجه مورد نیاز برای تامین بنزین را در اختیار ندارد و امکان سهمیه بندی‏ نیز در حد استفاده از کارت هوشمند وجود دارد نه به‏ معنای دو نرخی شدن."