

گداسان واقع

تهیه و تنظیم: مینا بیانی



مصرف بنزین: آمار و ارقام

تهیه و تدوین یک گزارش جامع پیرامون مساله بنزین و حواشی آن در این روزها در نگاه نخست ساده به نظر می رسد زیرا در اکثر روزنامه ها و رسانه های کشور (بنزین، سوخت و انرژی) کلماتی است که به وفور مورد استفاده نویسندگان مقالات و گزارشگران قرار می گیرد. در تمام این مقالات، آمارها حکایت از مصرف بی رویه این ذخایر ارزشمند به دست ایرانیها دارد. با این همه سالهاست شاهد اخبار مشابه از این مشکل تکراری هستیم و هر سال تامین بودجه مازاد برای واردات بیشتر، مسکنی است برای دردی عمیق و مزمن. دولتها در سالهای پیش، بسته به شرایط و مختصات خود، راههای رفع این مشکل را پیشنهاد کردهاند اما در عمل شاهد تداوم این روند نامطلوب بودهایم. به گونهای که در بسیاری از موارد از سیاستها و طرحهای ارائه شده، جز در بایگانی ها، نشانی یافت نمیشود.

ظاهرا قرار نیست مشکل مصرف بنزین در اقتصاد ایران حل شود و تفاوت چندانی ندارد که رئیس هیات دولت چه کسی باشد. جالب آن است که هر سال وعده داده میشود که سال آینده مشکل حل خواهد شد و... هرچند برخی افزایش جمعیت کشور و حجیم تر شدن اقتصاد را عامل بروز این وضع میدانند، اما واقعیت تلخ این است که عادات مصرفی جامعه به ویژه در مورد بنزین به گونهای فزاینده در مسیر مصرف گرای تغییر کرده است و نمی توان از کنار این موضوع به راحتی گذشت که نرخ رشد مصرف بنزین بسیار فراتر از نرخ رشد اقتصادی بوده است و شاخصهای اقتصادی چنین سطح مصرفی را تایید نمیکند.

آخرین آمار ارائه شده حکایت از آن دارد که در نیمه نخست سال جاری (۱۳۸۴) رشد مصرف بنزین (نسبت به مدت مشابه سال قبل) ۵/۱ درصد بوده است که برای تامین میانگین ۶۷/۲ میلیون لیتر بنزین مصرفی روزانه کشور به ۲۲ میلیون لیتر واردات بنزین در هر روز نیاز داشت.

شرکت پالایش و پخش فراوردههای نفتی اعلام کرده که با انجام اصلاحات پالایشگاهی در طول برنامه سوم توسعه روزانه ۶ میلیون لیتر به ظرفیت تولید بنزین کشور افزوده شده است اما در سال گذشته هم به طور میانگین روزانه ۲۶ میلیون لیتر واردات بنزین گزارش شده است. البته ترازنامه ارائه شده سال ۸۳ حکایت از آماري متفاوت دارد که خود به بحثهای جدی مجلس و دولت تبدیل شد.

براساس پیش بینی ها مصرف بنزین در سال ۱۳۸۶، ۳۵ میلیارد لیتر خواهد رسید که رقم باورنکردنی ۹۵ میلیون لیتر در روز را نشان میدهد و اگر این روند درست باشد در سال ۱۴۰۴ یعنی تنها ۲۰ سال دیگر روزانه ۲۰۵ میلیون لیتر در روز مصرف بنزین خواهیم داشت.

در پایان جنگ تحمیلی ظرفیت پالایشگاهی کشور ۱۲۱ هزار بشکه کمتر از سال ۱۳۵۶ و ۱۵۱ هزار بشکه کمتر از سال آغاز جنگ تحمیلی (۱۳۵۸) بود، در حالی که سرانه مصرف ۵ فراورده اصلی از ۷۶۶ لیتر در روز در سال ۱۳۵۶ به ۸۹۷ لیتر در سال ۶۷ رسید و نکته جالب توجه آن است که سرانه مصرف بنزین در این دوره از ۱۳۲ لیتر به ۱۴۷ لیتر رسیده بود. این شاخص در سال بعد (۶۸) کاهش یافت و به ۱۴۴ لیتر رسید در حالی که پنج فراورده اصلی سرانه مصرف ۹۳۸ لیتر را شاهد بود.

نکته جالب توجه آن است که از سال ۱۳۷۸ شاهد کاهش ظرفیت پالایشگاهی کشور بودیم و از آن پس همواره کمتر از یک میلیون و ۶۲۰ هزار بشکه در روز پالایش شده است به گونهای که در سال ۱۳۸۱ ظرفیت پالایشی کشور یک میلیون و ۵۷۵ هزار بشکه در روز بود. اما در همین فاصله مصرف سرانه پنج فراورده نفتی به ۱۰۹۳ لیتر رسید که ۳۲۷ لیتر بیشتر از سال ۱۳۵۶ بود و رشد ۴۳ درصدی داشت و رشد مصرف سرانه بنزین طی سالهای مذکور قریب ۱۱۳ درصد بود و از ۱۳۲ لیتر در سال ۵۶ به ۲۸۱ لیتر در سال ۱۳۸۱ رسید که به معنای بالاترین میزان رشد در بین پنج فراورده اصلی است. براساس آمار ارائه شده فقط در سالهای ۶۷ و ۶۸ شاهد کاهش نسبی سرانه مصرف بنزین بودیم.

اگرچه دولتها از نظر حقوقی مسئول عملکرد دولتهای قبل از خود هستند اما واقعیت آن است که آنچه اکنون در اقتصاد کشور در حوزه مصرف بنزین مشاهده میشود مشکلی است که ریشه در چند دهه گذشته دارد. براساس برنامه دوم توسعه قرار بود رشد مصرف بنزین حداکثر ۳ درصد در سال باشد. این شاخص برای برنامه سوم ۵/۴ درصد در سال تعیین شد و بر این اساس قرار بود مصرف این فراورده نفتی در پایان سال ۸۳ نسبت به سال پایه (۱۳۷۶) تنها ۲۶ درصد بیشتر باشد در حالی که در عمل شاهد رشد ۸۴ درصدی مصرف بودیم. این وضعیت به طور طبیعی امکان هر نوع برنامه ریزی موفق را از برنامه ریزان سلب خواهد کرد.

به هر صورت، در حال حاضر شاهد یک عدم تعادل

در اقتصاد هستیم که راه رفع آن کاهش مصرف است یا افزایش تولید و راه سومی هم وجود ندارد. عدم تعادل در تولید و مصرف فراورده های نفتی از مباحث مورد توجه مهندس زنگنه - وزیر پیشین نفت - بود به گونه ای که در هر دو بار اخذ رای اعتماد در مجلس به این موضوع اشاره مستقیم داشت. وی در مرداد ماه ۱۳۷۶ و در زمان دریافت اولین رای اعتماد برای وزارت نفت از رشد مصرف ۵/۶ درصدی مصرف فراوردههای نفتی ابراز نگرانی کرد و از واردات ۶۰۸ میلیون دلاری انواع فراورده ها خبر داد. در آن زمان در بحث اهداف آتی وزارت نفت گفته شد: «برای تبدیل صادرات نفت خام به مشتقات نفتی با ارزش افزوده بیشتر، از طریق توسعه و بهسازی صنایع پائین دستی نظیر پالایشگاهها تلاش خواهد شد». در مرداد ماه ۱۳۸۰ و زمانی که زنگنه با ارائه گزارش عملکرد خود (۷۹-۷۶) به مجلس ششم در انتظار رای اعتماد بود، تنها به صورت گذرا به جایگزینی CNG به جای فراورده های نفتی اشاره کرد. اما زنگنه در ارائه برنامه چهار ساله دوم خود به طور جدیتر بحث پالایش را مورد توجه قرار داد که از آن جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- بهسازی پالایشگاههای موجود با هدف تولید محصولات با ارزش و کیفیت بالاتر.

- رفع تنگناهای موجود در سیستم پالایشی کشور به منظور افزایش توان تصفیه نفت خام، با توجه به بند فوق

اما در عمل رشد مصرف بسیار فراتر از تلاشهای انجام شده برای افزایش تولید بود.

درمان

همزمان با بروز مجدد مشکل تامین منابع برای واردات بنزین، باز هم بحثهای حاشیهای در ابعاد گوناگون مطرح شده است. دولت خواهان بودجه بیشتر برای واردات است و مجلس مدعی است که وزارت نفت باید مشکل را بدون مراجعه به حساب ذخیره ارزی حل کند و ... همزمان موضوع دو نرخی شدن بنزین هم مطرح شده است و ... به عبارت بهتر دهها راه حل ارائه میشود بدون آنکه عامل

اصلی عدم موفقیت مورد توجه قرار گیرد و این عامل باعث میشود که هر برنامه ای ناقص و در نهایت ناکام بماند.

واقعیت آن است که دولت تلاش می کند همه را راضی نگه دارد، بنزین گران نشود تا مردم تحت فشار قرار نگیرند و سیاست مشابهی هم در مورد صنایع اعمال میشود. به نظر میرسد که قبل از هر چیز دولت باید تصمیم بگیرد که آیا حاضر است بخشی از هزینه ها و فشارهای احتمالی این عدم تعادل را به جامعه منعکس کند و یا کماکان اجازه ندهد بخش یا بخشهایی ولو به طور موقت در این فرایند تحت فشار قرار گیرند.

اما گروهی نیز بر این باورند که دولت و مجلس با نگاهی مشابه به مقوله بنزین به عنوان یک مشکل بزرگ و حساس بر این نکته اتفاق نظر دارند که به رغم لزوم درمان این درد نمی توان با سیاستهای ضربتی، آبی و کوتاه مدت آن را درمان کرد. پس «باید هر چه زودتر اقدام عملی برای سامان دادن به وضعیت مصرف بنزین انجام شود.»

این سخنانی است که سایت نفتی شانا به نقل از رئیس مجلس و پس از سفر یک روزه خود به شهرستان ری در بازدید از پالایشگاه نفت تهران، منتشر کرد.

حداد عادل یادآور شد: رئیس جمهور و دولت نیز مسئله پلکانی سهمیه بندی بنزین را می خواهند اجرا کنند و ما هم



آن را قبول داریم. در حالی که حداد نظر دولت را هم همسو با دیدگاه خود می داند به نظر می رسد مجلس نظر مثبتی به این طرح داشته باشد. برای مثال رسول صدیقی بنای عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با بیان این که واقعی سازی قیمت سوخت چه به صورت پلکانی و چه به طور یکباره مورد تایید است، نشان داد که حداد عادل تنها موافق طرح مذکور نیست.

باز هم آمار

طی ۱۴ سال گذشته یعنی ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۴ همواره مصرف بنزین بیشتر از تولید آن بوده است، به گونه ای که به رغم بهره برداری از پالایشگاه بندرعباس مصرف بنزین همچنان بیش از تولید داخلی کشور بود. براساس آمار ارایه شده تولید بنزین در سال های ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۴ سالانه ۴/۴ رشد داشته و در مجموع به طور متوسط ۳۲/۵ میلیون لیتر در روز

وارد شده است درحالی که تولید در این مدت به طور متوسط ۴۰ میلیون لیتر در روز و مصرف ۵۸/۸۲۵ میلیون لیتر در روز گزارش شده است.

طی دوره یک ساله فعالیت دولت نهم متوسط میزان واردات بنزین از ۲۲ میلیون و ۴۴۰ هزار لیتر در روز در شهریور ۱۳۸۴ به ۲۸ میلیون و ۸۹۰ هزار لیتر در روز در شهریور ۱۳۸۵ رسیده که حاکی از رشدی در حدود ۲۶ درصد است.

براساس این گزارش با اجرای طرح های توسعه پالایشگاه ها در سال گذشته، برای افزایش ظرفیت تولید بنزین به میزان ۱۱۰ میلیون لیتر در روز برنامه ریزی شده است. البته روند سالهای قبل هم دارای اهمیت ویژه ای است.

درسال ۱۳۷۰ در حالی که مصرف بنزین ۲۴/۶ میلیون لیتر در روز بود تنها ۲۳/۲ میلیون لیتر در روز در کشور تولید شد که باعث شد واردات بنزین ۱/۷ میلیون لیتر در روز باشد.

براساس گزارش عملکرد یک ساله وزارت نفت در دولت نهم، که هفته قبل بر روی یک سایت وابسته به این وزارت خانه قرار گرفت از شهریور سال گذشته تاکنون میزان تولید فرآورده های نفتی پالایشگاه های کشور نیز به ۲۲۷ میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر در روز رسیده است. این میزان در مدت مشابه سال قبل، ۲۲۳ میلیون و ۵۹ هزار لیتر در روز بوده است

بنزین تولید شده است

در این دوره مصرف بنزین به طور متوسط ۴۰/۷۶۶ میلیون لیتر در روز بود که رشد سالانه ۷/۵۰ را نشان می دهد. از سوی دیگر واردات بنزین در این دوره با رشد ۲۱/۲۹ درصدی مواجه شده است به گونه که به طور متوسط روزانه ۷/۸۷۶۲ میلیون لیتر در روز بنزین واردات بنزین را شاهد بودیم.

در سال ۱۳۸۴ شاهد مصرف ۶۷/۸ میلیون لیتر در روز بنزین در کشور بودیم که بالاترین میزان مصرف بنزین در تاریخ کشور است در این سال رکورد تولید بنزین با ۴۲/۴ میلیون لیتر در روز شکسته شده است البته براساس آخرین گزارش رسمی اعلام شده میزان تولید بنزین در ۹ پالایشگاه فعال کشور در فاصله زمانی شهریور ۱۳۸۴ تا شهریور ۱۳۸۵ نشان می دهد تولید بنزین با ۱۳/۷ درصد رشد از ۴۰ میلیون و ۵۵۰ هزار لیتر به ۴۲ میلیون و ۴۴۰ هزار لیتر در روز رسیده است.

این تقسیم بندی اگرچه خارج از روال تحلیلی و سالانه است اما می تواند به نوعی نشان از عزم دولت برای افزایش تولید بنزین باشد.

براساس گزارش عملکرد یک ساله وزارت نفت در دولت نهم، که هفته قبل بر روی یک سایت وابسته به این وزارت خانه قرار گرفت از شهریور سال گذشته تاکنون میزان تولید فرآورده های نفتی پالایشگاه های کشور نیز به ۲۲۷ میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر در روز رسیده است. این میزان در مدت مشابه سال قبل، ۲۲۳ میلیون و ۵۹ هزار لیتر در روز بوده است.

این درحالی است که طی سالهای ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۴ به طور متوسط ۱۸/۴۲۸ میلیون لیتر در روز بنزین

متوسط یک میلیون ۴۰۴ هزار و ۹۰۰ بشکه بود که به طور متوسط سالانه ۳/۴۳ درصد رشد داشته است.

در حال حاضر ظرفیت کل پالایشگاه های نفتی کشور (۹ پالایشگاه)، حدود ۱/۶ میلیون بشکه در روز یعنی بیش از دوبرابر ظرفیت سال ۱۳۵۶ است. این خصوصیت می تواند خوب یا بد تحلیل شود و به نگاه ما بستگی دارد.

افزایش ظرفیت پالایشی کشور می تواند به معنای کاهش وابستگی کشور به واردات باشد و می تواند از دست رفتن توان صادراتی کشور تلقی شود. بویژه آنکه شاهد صادرات نیز نبودیم یا فرآورده های کم ارزش را صادر کردیم.

طی سال های ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۴ قیمت واقعی محصولات نفتی کشور کاهش داشته در حالی که طی این مدت در سایر کشورهای جهان قیمت حامل های انرژی افزایش یافته است. این ارزان بودن نسبی قیمت فرآورده های نفتی در کشور منجر به استفاده غیر بهینه از حاملها و انحراف فرآیند تولید شده است.

براساس آمار ارایه شده متوسط مصرف پنج فرآورده اصلی ۱۸۱/۱۸ میلیون لیتر در روز بود که در پی رشد متوسط ۲/۸۶ در سال صورت گرفت.

این در حالی است که مجموع تولید پنج فرآورده اصلی در این دوره به طور متوسط ۱۹۷ میلیون لیتر در روز بود که رشد ۳۳/۳ را نشان می دهد. متوسط واردات پنج فرآورده اصلی ۱۵ میلیون لیتر در روز بود که به معنای رشد ۲/۱ درصدی بود

براساس بررسی های صورت گرفته در سالهای ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۵ به طور متوسط یک میلیون و ۱۷۷ هزار و ۳۰۰ بشکه در روز نفت خام به صورت خوراک پالایشگاه های داخلی مصرف شده است که این شاخص در سال اول این دوره ۵ ساله ۹۹۷ هزار و ۸۰۰ بود که در سال ۱۳۷۵ به سطح یک میلیون و ۳۶۶ هزار و ۹۰۰ بشکه در روز رسیده است.

چهار سناریو برای بنزین

مصرف بی رویه بنزین طی سالهای متمادی و ایجاد شکاف بین تولید و مصرف این محصول، مشکلات فراوانی را برای کشورمان ایجاد کرده است. در طی سال های ۷۶ تا ۸۴ مصرف بنزین در کشور سالانه به طور متوسط ۸/۴ درصد رشد داشته و از ۳۵/۱۰ میلیون لیتر در روز در سال ۷۶ به ۶۷/۰۳ میلیون لیتر در روز در سال ۸۴ رسیده است. این در حالی است که در سال های اخیر بخش اعظمی از بنزین مصرفی کشور از محل واردات تأمین شده است. واضح است که مصرف منابع ارزی برای واردات بنزین در بلندمدت، از لحاظ اقتصادی توجیهی ندارد.

شاید نخستین راهحلی که در خصوص حل این چالش به نظر می رسد، افزایش قیمت بنزین تا سطوح منطقه ای و جهانی باشد. ولی افزایش ناگهانی قیمت بنزین با توجه به الگوی مصرف بلندمدت مرسوم و حساسیت نسبت به قیمت این فرآورده و تأثیر آن بر دیگر اقلام مصرفی ضروری، نتایج مختلفی را در بر دارد.

در همین راستا، مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی با انتشار گزارشی به بررسی سناریوهای مختلف افزایش قیمت بنزین و راه حل های پیش رو پرداخته است.

بنابر نتایج این گزارش، نخستین راه حل مطرح

شده، اجرای طرح جامع سامان دهی حمل و نقل عمومی و برابری نرخ بنزین با نرخ فوب خلیج فارس است که این راه حل، مورد نظر برخی از کارشناسان دولتی است. اما بررسی های به عمل آمده نشان می دهد که با اجرای این سیاست، شوک تورمی شدیدی (احتمالاً تا مرز ۱۳۲ درصد) به جامعه تحمیل خواهد شد. به علاوه، کسری بودجه دولت افزایش خواهد یافت، ضمن این که معلوم نیست در مرز قیمت ۵ هزار ریالی، بنزین اساساً کشت پذیر خواهد بود یا خیر! لذا این راه حل در شرایط فعلی معقول به نظر نمی رسد.

دو نرخ کردن بنزین به عنوان راهکار دوم نیز نوعی اختلال در بازار ایجاد کرده و به افزایش کرایه های حمل و نقل و قاچاق بنزین منتهی خواهد شد.

راهکار سوم، اجرای یک طرح جامع است. در این طرح، دولت سیاست سوسپسید دهی فعلی را با اجرای سیستم کارت هوشمند در دو سال نخست طرح ادامه داده و همزمان، زیرساخت ها را در جهت کاهش مصرف بنزین اصلاح می کند. بعد از دو سال و با اجرای بخشی از طرح جامع (از جمله کنترل مصرف از طریق صدور کارت هوشمند، اصلاح پالایشگاه های موجود، حذف خودروهای فرسوده، گازسوز کردن خودروهای پرمصرف با عمر قابل قبول، ارتقای تکنولوژی ساخت خودروهای کم مصرف، مبارزه با قاچاق فرآورده های نفتی و اصلاح بخش هایی از سیستم حمل و نقل عمومی)، می توان منطبق بر انتظارات تورمی جامعه، افزایش قیمت بنزین را تا حد متوسط قیمت منطقه اعمال کرد. مرکز پژوهش های مجلس معتقد است که با اجرای طرح جامع هم زیرساخت ها اصلاح شده و هم به مرور زمان، قیمت ها افزایش یافته و واردات بنزین کاهش می یابد. البته در اجرای این طرح باید گام ها به موازات هم برداشته شده و نظارت دقیقی بر مراحل کار صورت گیرد. آخرین راه حل نیز سهمیه بندی بنزین داخلی عنوان شده است.

در قالب این طرح، برای پرهیز از صرف هزینه سنگین برای واردات بنزین و استفاده از منابع آن برای سرعت بخشیدن به طرح جامع، بنزین داخلی برای مصارف شخصی و عمومی سهمیه بندی می شود. در این راستا، با توجه به تعداد خودروها و موتورسیکلت ها و مقدار تولید داخلی، به هر خودرو حداقل روزانه ۴ لیتر (برای خودروهای شخصی) و حداکثر روزانه ۲۰ لیتر (برای خودروهای عمومی مانند تاکسی) بنزین تعلق خواهد گرفت. این راه حل غیر از صرفه جویی ارزی هنگامت، منافعی مانند کاهش ترافیک، افزایش بهره وری در سیستم حمل و نقل و کاهش قیمت خودرو را در پی خواهد داشت.

تورم، فقر و یارانه های مصرفی

هدف از پرداخت یارانه های مصرفی، حمایت از خانوارهای فقیر و اقشار آسیب پذیر در راستای حصول به عدالت اجتماعی است. ولی هم اکنون، درصد قابل ملاحظه ای از خانوارهای کشورمان در تله فقر گرفتارند. در واقع، در ۱۵ سال اخیر به دلیل تورم های بی رویه و بی کاری، فقر خانوارهای ما بیشتر شده است. ریشه این مسایل تا حدی با میزان و شیوه فعلی پرداخت یارانه ها در ارتباط است، هرچند اصل این موضوع به کسری بودجه و پولی نمودن بدهی های دولت مربوط می شود. علیرغم آن که در بسیاری از شهرستان های کشور

و حتی روستاها تحرکی ایجاد شده، ولی فقر در آن نقاط بیشتر مشهود است.

متأسفانه اکثر سیاست‌های یارانه‌ای بر علیه خود عمل کرده و بیشتر به خانوارهای مرفه و دهک‌های پر درآمد اصابت کرده است. هم‌اکنون در کشورمان ثروتمندترین دهک جامعه نسبت به فقیرترین دهک، قریب به ۶ برابر بیشتر از یارانه استفاده می‌کند. برآوردها نشان می‌دهند که ثروتمندان بسیار بیشتر از فقرا از پرداخت‌های آشکار و پنهان یارانه‌ای بهره‌مند می‌شوند.

آخرین برآوردها حاکی از پرداخت ۴۵ میلیارد دلار یارانه انرژی است. این در حالی است که ۷۰ درصد بنزین توسط دهک‌های ثروتمند مصرف می‌شود. در همین راستا، ثروتمندترین دهک درآمدی کشور ۴۰ برابر بیشتر از فقیرترین دهک از یارانه بنزین بهره‌مند می‌شود. لذا «هرم برعکس شده» و هرچه به طرف گروه‌های پایین درآمدی می‌رویم، یارانه‌ها و پرداخت‌های انتقالی دولت کمتر می‌شوند: در واقع، حق به حق‌دار نمی‌رسد و هر که بامش بیش، برفش بیشتر شده است.

در کنار این بی‌عدالتی و ناکارایی، قیمت‌گذاری‌های دولتی که از طریق شورای اقتصاد و سایر ستادها و کمیسیون‌ها صورت می‌گیرد، به دلیل این که طبیعتاً از طریق اجماع بازار (Market Pluralism) صورت نمی‌گیرد، موجب انحراف قیمت‌ها (Price Distortion) و هزار درد بی‌درمان (از آلودگی محیط زیست و بیماری تا قاچاق و فساد) شده است.

انحراف قیمت‌ها حتی اگر به بهانه گسترش عدالت اجتماعی و پرداخت‌های انتقالی باشد، نامناسب‌ترین پدیده‌ای است که در اقتصادمان تجربه می‌شود. نظام اقتصادی موجود کشور با مخدوش و منحرف کردن قیمت‌ها، به مصرف و تولید ضربه زده و مصرف‌گرایی و ضعیف شدن واحدهای اقتصادی، بیکاری و بی‌بهره‌وری و بی‌عدالتی‌های بیشتری را به ارمغان می‌آورد.

اقتصاد سیاسی یارانه

مسئله یارانه‌ها در کشورمان، آن را از کالبد یک مسئله اقتصادی و اجتماعی بیرون آورده و به یک مسئله سیاسی تبدیل کرده است که بسیاری آن را لاینحل می‌دانند. «یارانه ملی» (مانند وضعیت بنزین) در ادبیات اقتصاد، معنایی ندارد و عادت بسیار بدی است. اما واقعا چرا یارانه‌ها در کشورمان هدفمند نمی‌شوند؟ پاسخ نخست این سؤال را باید در مخدوش بودن رابطه بین مردم و دولت جست‌وجو کرد.

تورم در کشورمان عمدتاً نشانه کسری بودجه دولت، پولی نمودن بدهی‌ها (یعنی استقراض از سیستم بانکی) و لذا بی‌انضباطی دولت می‌باشد. مردم ممکن است مکانیزم اصلی به وجود آمدن تورم را ندانند، ولی مطمئن هستند که مقصر اصلی آن دولت است. در مقابل، این طور به نظر می‌رسد که دولت‌ها برای پوشاندن اشتباهات خود به پرداخت یارانه رو می‌آورند. از آنجایی که دولت‌های کشورمان گزارش‌های مالی دقیق و کاملی را به مردم ارائه نمی‌دهند و به اصطلاح موجب خطر اخلاقی (Moral Hazard) می‌شوند.

یارانه ممکن است نوعی حق‌السکوت به مردم به حساب آید. سیاست‌های کلان ناکارآمد که موجب تورم، افزایش بیکاری، گستردگی فقر و غیره می‌شوند، طبیعتاً اجازه نمی‌دهند یارانه‌ها قطع گردند. برعکس، با استمرار مطالبات مردم، یارانه‌ها

مرتباً در حال افزایش هستند. از سوی دیگر، ظاهراً دولت به ثروتمندان و شهرنشینان نسبت به ضعفا و روستاییان، توجه بیشتری دارد. لذا به ناحق، یارانه بیشتری به آنها می‌دهد.

دو گام و هفت فاز

برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری در خصوص یارانه‌ها از طریق اعمال دو گام و هفت فاز پیشنهاد می‌شود: گام اول: ایجاد یک منظومه قیمت‌های آزاد و سالم در یک بستر غیرتورمی - خصوصاً با رعایت انضباط پولی، مالی و مدیریتی دولت. این منظومه سالم و کارآمد به صورت خودکار عدالت اجتماعی را برای اکثر اقشار جامعه به ارمغان می‌آورد، کار ایجاد می‌کند، بهره‌وری را افزایش می‌دهد، معیشت مردم را به خطر نمی‌اندازد، واحدهای اقتصادی را توانمند می‌سازد و...

گام دوم: در کنار این منظومه، ایجاد یک نظام یارانه - در واقع، نظام معافیت از منظومه قیمت‌های آزاد ضروری است.

۱-۲) فاز نخست در ساختار نظام یارانه‌ای را می‌توان با مطرح کردن ابتدایی‌ترین سؤال در بحث یارانه‌ها معین نمود: تعریف معیارهای استحقاق. مسلماً اولین سؤال این نیست که یارانه‌ها به صورت نقدی پرداخت شوند یا به شکل دیگر، بلکه مسأله مهم آن است که معیارهای «استحقاق» یارانه چه بوده و چه گروه‌ها، خانوارها و افرادی اولویت و حق دریافت یارانه یا معافیت از منظومه آزاد قیمت‌ها را دارند.

۲-۲) فاز دوم، شناسایی مدیریتی گروه‌ها و خانوارهای هدف بر اساس معیارهای تعیین شده و تأیید استحقاق آنها می‌باشد.

۳-۲) فاز سوم، تعیین روش پرداخت یارانه است که عمدتاً به چهار روش زیر قابل تقسیم است: سیستم کالابریگ (کوپنی)

یارانه‌های نقدی

پرداخت‌های مشخص فردی

پرداخت‌های متعاقب (مانند درمان)

بدین ترتیب، پرداختن به مسأله نقدی کردن یارانه‌ها تنها در این فاز جایز است و باید در کنار سایر روش‌های پرداخت یارانه مورد بررسی قرار گیرد.

۴-۲) فاز چهارم، پاسخ به مسأله تأمین مالی یارانه‌ها می‌باشد. در این گام، منبع یا منابع مورد نیاز برای پرداخت یارانه‌ها (برای اقشار هدف و بر اساس معیارهای تعیین شده) تعیین می‌شوند.

۵-۲) فاز پنجم این مسأله را مورد بررسی قرار می‌دهد که آیا نظام طراحی شده برای یارانه‌های مشخص یا پرداخت‌های انتقالی، نظامی گذرا یا مستمر است؟ بدیهی است، در پرداخت برخی از یارانه‌ها، استحقاق ابدی نخواهد بود و خانوارها و افراد به گروه‌های مستحق وارد و یا از آن خارج می‌شوند.

۶-۲) فاز ششم به مسأله آموزش به دریافت‌کنندگان یارانه و فرهنگ‌سازی می‌پردازد. در این راستا، ضروری است تلاش شود تا فرهنگ چشم و دهان به دست دولت دوختن، ترویج نیافته و روحیه کار شایسته از بین نرود و اسراف صورت نگیرد.

۷-۲) فاز آخر استقرار نظام یارانه مربوط به نظارت یا مانیتورینگ نظام پرداخت یارانه‌ها می‌باشد.

مدیریت این مسأله خود به بوروکراسی خاص و نهاد منضبط و ویژه‌ای نیازمند است. پایه‌ریزی صحیح این نهاد (یا استفاده از نهادهای موجود) می‌تواند از تخلفات و تقلب‌های احتمالی ممانعت به عمل آورد.

بدین ترتیب، الگو و راه‌حل هدفمند کردن یارانه‌ها مشخص است. اگر جمع کنیم: نخست باید یک نظام قیمتی صحیح (بدون انحراف) را پایه‌گذاری نموده و خصوصاً انضباط دولت را در آن لحاظ کنیم. سپس در مورد یارانه کالاهای خاص، مسأله استحقاق را معیاربندی و مدیریت نماییم. طبیعتاً دهک‌های درآمدی بالا از هر گونه یارانه بی‌نیاز هستند و از منظومه قیمت‌های آزاد به صورتی منصفانه، بهره می‌برند. سپس باید با استفاده از هفت فاز بعدی، کارایی و عدالت اجتماعی را با پرداخت یارانه‌های مؤثر، گسترده‌تر کنیم؛ ضمن این که منظومه قیمت‌های آزاد بدون انحراف، خود می‌تواند رشد اقتصادی را متوازن‌تر و عدالت اجتماعی را برای قشر وسیعی از جامعه مهیا سازد.

داستان یارانه‌های انرژی در ایران

اندیشکده کپتوس (Captus) طی گزارش ویژه‌ای وضعیت یارانه‌ها ی انرژی در کشورمان را

که برعکس، مانع دستیابی دولت به هدف خود در جهت کاهش فقر در جامعه می‌باشد؟ کارشناسان اندیشکده Captus معتقدند که در هر حال نباید از بهره‌برداری مناسب از یارانه‌ها غفلت ورزید و آن را یک امر مذموم و ناپجا تلقی کرد، زیرا حتی اقتصاددانانی که با تمام اشکال یارانه‌ها مخالف هستند، هنگام موفقیت آمیز بودن این کمک‌ها توضیح قانع‌کننده‌ای برای مخالفت خود با یارانه‌ها ندارند. به طور کلی، یارانه‌ها به یکی از دلایل زیر مورد استفاده قرار می‌گیرند:

- ۱- توزیع مجدد ثروت از اغنیا به فقرا.
- ۲- تأمین مالی یک فعالیت که دارای پیامدهای مثبت برای کل جامعه باشد (نظیر آموزش و پرورش).
- ۳- تأمین مالی گروه‌های کم درآمد در یک زیرساخت مالی ضعیف که در تسهیل توزیع منابع و درآمدها به کل افراد جامعه دچار مشکل است.
- ۴- حفظ تفاوت قیمت در بازارهای داخلی در مقابل

آخرین برآوردها حاکی از پرداخت ۴۵ میلیارد دلار یارانه انرژی است. این در حالی است که ۷۰ درصد بنزین توسط دهک‌های ثروتمند مصرف می‌شود. در همین راستا، ثروتمندترین دهک درآمدی کشور ۴۰ برابر بیشتر از فقیرترین دهک از یارانه بنزین بهره‌مند می‌شود. لذا «هرم برعکس شده» و هرچه به طرف گروه‌های پایین درآمدی می‌رویم، یارانه‌ها و پرداخت‌های انتقالی دولت کمتر می‌شوند: در واقع، حق به حق‌دار نمی‌رسد و هر که بامش بیش، برفش بیشتر شده است.

بازارهای خارج (نظیر حفظ تفاوت قیمت بین فرآورده‌های نفتی داخلی و قیمت بین‌المللی آنها) مؤسسه Captus در هر یک از چهار مورد یاد شده، تأثیر یارانه‌ها در بخش انرژی کشورمان را مورد بحث و بررسی قرار داده است.

توزیع مجدد ثروت از اغنیا به فقرا

یکی از اهداف مهم سیاسی یارانه‌ها ی انرژی، دستیابی به عدالت اجتماعی از طریق تغییر جهت درآمدها و ثروت از اغنیا به فقرا می‌باشد. تحقیقات نشان داده است که با وجود هزینه‌های گزافی که از این محل بر دولت ایران تحمیل می‌شود، یارانه‌ها در دستیابی به چنین هدف مهمی موفق نبوده‌اند. با نگاهی دقیق‌تر به یارانه‌های انرژی در ایران درمی‌یابیم که تنها بخش اندکی از این کمک‌ها عاید گروه‌های با درآمد پایین جامعه می‌شود.

در واقع، گروه‌های با سطح درآمد بالای جامعه حداکثر استفاده را از این یارانه‌ها می‌برند. برای مثال، از کل یارانه‌های بنزین در ایران تنها ۰/۱ درصد آن توسط ۱۰ درصد فقیرترین خانوارهای ایرانی مورد استفاده قرار می‌گیرد، در حالی که ۴۰ درصد این یارانه‌ها نصیب ۱۰ درصد ثروتمندترین خانوارهای جامعه می‌شود.

شاید بتوان گفت که این وضعیت یکی از پیامدهای طبیعی و غیر قابل اجتناب طراحی برنامه یارانه‌ها در ایران است، زیرا از آن جایی که یارانه‌ها با قیمت بسیار نازل در جامعه عرضه می‌شوند، بنابراین تنها افراد ثروتمند هستند که با در اختیار داشتن امکانات

مورد بررسی قرار داده است. در گزارش منتشر شده این مخزن اندیشه (Think Tank) بین‌المللی، آمده است: با وجودی که دولت جمهوری اسلامی ایران هر ساله میلیاردها دلار در قالب یارانه‌ها ی انرژی پرداخت می‌کند، اما میلیون‌ها شهروند ایرانی همچنان در فقر و بیکاری به سر می‌برند. سؤالی که اینجا مطرح می‌شود این است که آیا این یارانه‌ها به اهداف خود رسیده‌اند و اگر چنین نیست، چگونه می‌توان این برنامه را اصلاح کرد؟ بر اساس تحقیقات این اندیشکده، در سال ۲۰۰۰ هزینه یارانه‌ها در ایران به بیش از ۱۵/۶ میلیارد دلار (معادل ۱۱۸۵۰۰ میلیارد ریال) بالغ گردید که این میزان معادل ۱۶ درصد کل محصول ناخالص داخلی ایران و یا هزینه ایجاد شغل برای ۸/۷ میلیون شهروند ایرانی با حقوق ۱۵۰ دلار (معادل ۱۴۰ هزار تومان در ماه به نرخ امروز) می‌باشد. این در حالی است که انتظار می‌رود کل هزینه‌های یارانه‌ها در ایران تا پایان سال ۲۰۰۵ به ۱۸ میلیارد دلار رسیده باشد.

به گفته محمد شریف زادگان، وزیر اسبق رفاه و تأمین اجتماعی ایران، در حدود ۳/۱ میلیون شهروند ایرانی در زیر خط فقر مطلق زندگی می‌کنند و ۵/۷ میلیون شهروند دیگر با کمبود امکانات اولیه زندگی مواجه هستند. به گفته وی، حدود ۷ میلیون ایرانی نیز با ماهی کمتر از ۳۸ هزار تومان حقوق و دستمزد (به قیمت‌های سال ۲۰۰۰) امرار معاش می‌کنند. حال پرسش این است که آیا این یارانه‌ها به افراد مذکور کمک می‌کنند یا این



رفاهی نظیر خودروی شخصی و خانه های بزرگ می توانند از یارانه ها حداکثر استفاده را ببرند، در حالی که برای فقرا چنین امکانی وجود ندارد.

منتقدان برنامه یارانه های انرژی در ایران معتقدند که منابع طبیعی کشور به همه ایرانیان تعلق دارد. بنابراین همه افراد جامعه به طور یکسان حق استفاده از این منابع را دارند. اما برنامه ها و سیاستهای فعلی سبب شدهاند تا با تأثیر معکوس خود، ثروت از سمت فقرا به سمت اغنیا هدایت شود. تأمین مالی یک فعالیت دارای پیامدهای مثبت دولت ها می توانند از یارانه ها برای تأمین مالی فعالیت های موجد پیامدهای مثبت برای کل جامعه استفاده نمایند. یکی از این فعالیت ها، توسعه و گسترش بخش آموزش می باشد.

همه ما می دانیم که مصرف انرژی پیامدهای منفی نیز در پی دارد. بنابراین برای کاستن از مصرف بی رویه آن و همچنین کاهش آثار منفی "بیرونی (Externalities) مصرف، بیش تر کشورهای جهان تصمیم گرفته اند مالیاتهای سنگینی را بر انواع مصارف انرژی وضع نمایند. اما در ایران یارانه های سخاوتمندانه انرژی، تأثیر بسیار مخربی بر محیط زیست و بهداشت عمومی جامعه گذاشته اند.

برای مثال، بر اساس آخرین آمارهای تنها در تهران سالانه ۴۶۰۰ نفر بر اثر آلودگی بیش از حد هوا جان خود را از دست می دهند. این در حالی است که مجموع هزینه های اجتماعی سالانه این آلودگی ها حدود ۱۴/۲ میلیارد دلار برآورد شده است. این هزینه ها همراه با سایر هزینه های مطرح نشده نشان می دهند که برای کاهش مصرف بی رویه انرژی در ایران، باید در برنامه یارانه های انرژی تجدید نظر اساسی صورت بپذیرد.

پرداخت های مستقیم

در صورتی که زیرساخت های مالی (نظیر نظام بانکی و بورس) یک کشور آنقدر ضعیف و ناکارآمد باشند که از طریق آنها توزیع مستقیم منابع میان شهروندان امکان پذیر نباشد، می توان از یارانه ها

برای جبران بخشی از اثرات منفی پرداخت یارانه ها ی انرژی چند صباحی است که به جریان افتاده است، ولی هدف اصلی این پروژه تنها کاستن از مصرف بی رویه سوخت (توسط بخشی از جمعیت) می باشد و لذا کمک چندانی به حل جامع مسأله نخواهد کرد.

سهام سود نفت

با توجه به شواهد و قرائن موجود، می توان گفت که برنامه یارانه های انرژی در ایران به هدف اصلی خود مبنی بر کمک به اقشار کم درآمد و فقیر نایل نشده و در عوض، پیامدهای منفی فراوانی هم در پی داشته است. بر همین اساس، اندیشکده Captus پیشنهاد می کند که در راستای اصلاح یارانه ها در ایران، یارانه های انرژی به طور کامل برداشته شده و در عوض آن، سالانه به هر شهروند بالای ۲۵ سال ایرانی مبلغ ۶۵۰ دلار (معادل ۶۰۰ هزار تومان به نرخ امروز)، "سهام سود نفت" پرداخت گردد. این طرح مزایای فراوانی دارد که از آن جمله می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

۱- با استفاده از این روش، سطح استاندارد زندگی تمام شهروندان ایرانی به ویژه فقرا بهبود چشمگیری پیدا خواهد کرد، زیرا با پرداخت این سهم که معادل ۵۰ دلار در هر ماه خواهد بود، هر جوان ایرانی بالای ۲۵ سال سن، افزایش درآمدی معادل یک دوم درآمد ماهانه اش را تجربه خواهد کرد که در مورد فقرا این افزایش به ۲۰ برابر عایدی ماهانه آنها بالغ می گردد.

۲- علاوه بر رشد اقتصادی کل جامعه، با اجرای این نوع سیاستها از فشار بار موجود بر بخش محیط زیست و بهداشت و درمان کشور کاسته خواهد شد، زیرا با این روش و بر اساس پیش بینی سازمان بین المللی انرژی، سطح گازهای آلاینده در هوای ایران به نصف کاهش پیدا خواهد کرد. با منابع آزاد شده، سیاست های دیگری را هم می توان گزینش کرد که در نمودار صفحه قبل به برخی از آنها اشاره شده است.

گره کور بنزین

بارها شاهد بوده ایم که کاهش میزان یارانه یا در واقع افزایش قیمت سوخت در نتیجه چه ناآرامی هایی را ایجاد کرده و آندونزی سال ها تلاش برای رهایی از این مشکل را پشت سر دارد، ولی همچنان این معضل اقتصادی وجود دارد و همچنان قاچاق سوخت در این کشور که دیگر منابع نفتش در حال ته کشیدن است، ادامه دارد.

بر اساس یکی از گزارش هایی که از سوی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی منتشر شده است مصرف سرانه انرژی در ایران با ۸/۴ بشکه معادل نفت خام به ازای هر نفر بیش از دو برابر مصرف سرانه کشوری مانند مصر با ۷۵/۴ میلیون جمعیت و پنج برابر آندونزی با ۲۲۵ میلیون نفر جمعیت دو برابر چین با یک میلیارد و ۳۱۱ میلیون نفر جمعیت و چهار برابر کشور هند با یک میلیارد و ۱۲۲ میلیون نفر جمعیت است.

بدرت از این رابطه مصرف انرژی با تولید ناخالص داخلی است، یعنی برای تولید هر هزار دلار تولید ناخالص داخلی با قیمت ثابت حدود ۱/۵ تا ۳ برابر انرژی مصرف می شود که در کشور های پیشرفته به مصرف می رسد.

آنچه که در ایران جریان دارد از دیگر کشورهای دارای یارانه انرژی متفاوت است. نخست آنکه میزان یارانه انرژی در ایران بالاتر از همه کشور

های مشابه است. یک مقایسه ساده این یارانه در کشور های مختلف طبق آمار های بانک جهانی این واقعیت را نشان می دهد که در ایران چگونه منابع با ارزش ملی با تداوم سیاست های غیر اقتصادی به هدر می رود. این آمار مربوط به سال ۹۸ میلادی است، ولی بطور قطع نسبت ها تغییر چندانی نکرده است. بر اساس این آمار، متوسط نسبت تولید ناخالص داخلی به یارانه بنزین در کشور های تولید کننده نفت عضو اوپک ۳/۲۷ درصد است و در کشور های غیر عضو اوپک ۰/۶۰ درصد است و این آمار در جهان معادل منفی ۰/۰۹ است.

این آمار وضع کشور های اوپک با دیگر کشورها را نشان می دهد، این میزان در میان کشور های اوپک شرایط کشور ما را نشان می دهد. نسبت یارانه بنزین به تولید ناخالص داخلی در ایران در این سال ۵/۳۶ درصد است که بالاترین یارانه در میان کشورهای عضو اوپک است. پس از ایران نیجریه و آندونزی و ونزوئلا، عربستان سعودی و کویت قرار دارند.

اهمیت رابطه یارانه با تولید ناخالص ملی از آن جهت است که یک رابطه منطقی بین میزان کار مفید و سودمند در یک اقتصاد و ارزش افزوده تولید شده از انرژی مصرفی را نشان می دهد.

بنا بر این رابطه منطقی و معنی داری بین مصرف انرژی در ایران و تولید نیست و این امر روند منفی رشد در ایران را نشان می دهد. در واقع در مقایسه با انرژی مصرفی رشد متناسبی رخ نداده و در واقع اقتصاد بخشی از ارزش افزوده خود را از دست داده است. تغییر این رابطه و ایجاد یک معادله معنی دار میان انرژی مصرفی و اقتصاد یک راه حل بیشتر ندارد و آن راه حل قیمتی است. متأسفانه در ایران به دلیل بار سیاسی که افزایش قیمت سوخت و انرژی دارد هیچ فردی حاضر نیست این قدم را بردارد و همواره راه حل های میانه و غیر قیمتی که بیشتر بر روش های ارشادی استوار است و با فرهنگ سازی به اصلاح اقتصاد نظر دارد روی آورده می شود. این روش ها بطور قطع ضروری و لازم است

ولی باید بطور قطع تأکید کرد که تنها راه حل، راه حل قیمتی است و راه حل جایگزینی وجود ندارد. اگر نخواهیم تلاش های سال های اخیر را که حدود سه سال است عمومیت یافته، باطل و بی ارزش قلمداد کنیم باید بدانیم که راهی جز ارتباط منطقی قیمت انرژی با اقتصاد نیست و هر برنامه ای باید با این هدف طراحی و اجرا شود. تا زمانی که قیمت ها اصلاح نشود نه تولید، نه توزیع و نه مصرف اصلاح پذیر نیست و هر برنامه ای در این زمینه بی نتیجه بوده و اگر گامی به پیش برداشته شود نیز مشکلات جدیدی را در اقتصاد ایجاد می کند که سال ها بعد باید برای این مشکلات جدید راه حل ارایه کرد

. بنابراین باید بدون هیچ مجامله ای به سوی راه حل های قیمتی رفت و برنامه های جاری یک رابطه منطقی قیمتی داشته باشند. در حال حاضر دو سازمان برای فرهنگ سازی و چندین وزارتخانه و نهاد دولتی درگیر مسائل اجرایی اصلاح مسائل انرژی و سوخت در کشور هستند، ولی هیچکدام به یک هدف اعلام شده نرسیده اند و بطور اصولی میزان اتلاف دارایی و انرژی به میزانی است که اصلاح آن بسیار دشوار است. فقدان یک سیاست واحد و موازی کاری در نهاد های دولتی و تردید

های موجود در برنامه ریزی کلان دولتی در مورد انرژی و بنزین بصورت خاص موجب شده تا سوی دیگر این بخش اقتصادی یعنی تولید فرآورده های نفتی نیز دچار نابسامانی شود و ساماندهی آن با موانع و مشکلاتی مواجه شود.

بحث ساماندهی مصرف بنزین موجب شده که در سال های اخیر به مسأله بازار انرژی کشور توجه شود و رویکرد به آن یکسویه نباشد. اگر قصد اصلاح در این بازار جدی است باید برای آن طرح جامعی داشت که همه طرف های بازار را مورد توجه قرار دهد. به همین دلیل در ماه های اخیر شاهد هستیم که مسأله نوسازی و بازسازی مراکز توزیع و عرضه بنزین در کشور مورد توجه قرار گرفته است.

وقتی بازار توزیع بنزین و بطور اصولی بازار انرژی در کشور از یک ساختار منطقی و اقتصادی برخوردار نباشد طبیعی است که در طول زمان خود را با شرایط زمان هماهنگ نکند و متناسب با زمان حرکت نکند. اگر فعالان این بخش سود مناسبی نداشته باشند و از ضرورت های یک نظام اقتصادی مبتنی بر بازار و عرضه و تقاضا پیروی نکنند نمی توان انتظار داشت که دست اندر کاران آن خود را با زمان هماهنگ کنند و به ارایه خدمات قابل قبول و متناسب با نیاز جامعه روی آورند. اصلاح نیروی انسانی و تجهیزات و مدیریت و غیره در صورت برقراری یک نظام اقتصادی سالم بصورت خودکار قابل دسترسی است و برای اجرای طرح های دولت دیگر مانعی نخواهد بود.

افزایش قیمت بنزین

با توجه به اینکه پس از سالها ائتلاف منابع مسأله اصلاح قیمت در بازار انرژی به عنوان تنها راه حل طرفداران بیشتری در اقتصاد کشور یافته است و در ماه های اخیر دولت قصد تهیه لایحه افزایش پلکانی قیمت بنزین را در دست بررسی داشت، ولی متأسفانه هیچ یک از اعضای دولت حاضر به پذیرفتن مسئولیت ارایه و اعلام این مسأله نبود و این مسأله بطور رسمی از سوی مسئولان مربوطه رد شد.

یکی از مخالفان جدی این لایحه که در بدو تولد از دست رفته محسوب می شود دکتر احمد توکلی، رئیس مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی است

وی در خصوص لایحه افزایش پلکانی قیمت بنزین در ماه های اخیر تاکید کرده که باید متن این لایحه را ببینیم، ولی با افزایش قیمت بنزین مخالفم. به گفته وی تا وقتی که کالای جانشین یعنی حمل و نقل عمومی و اقدامات تبصره ۱۳ لایحه بودجه سال ۸۵ که بسته سیاسی است، اجرا نشود، افزایش قیمت بنزین باعث تورم شدید می شود و به ضرر اقتصاد ملی است. این تبصره مصرف واردات بنزین، عدالت در توزیع و حل معضل ترافیک را هدف گرفته است و باید اجرایی شود.

به گفته وی، ده پانزده سال است که تصمیمات نادرست در این زمینه ادامه پیدا کرد و اجرای برخی وظایف به تأخیر افتاد در نتیجه امروز هر تصمیمی گرفته شود هزینه دارد.

برخی موافقان لایحه افزایش قیمت بنزین نیز به دلیل شرایط جاری از ابراز نظر در این مورد خودداری می کنند و در مجلس عمده نمایندگان به اجرای تبصره سیزده تاکید دارند و راه حل اساسی در این مورد را اجرای آن می دانند. علاوه بر این برخی نمایندگان با توجه به نگرانی هایی که از

اجرای طرح سهمیه بندی با روش هایی مثل کالا برگ و دونرخی نمودن بر اساس آن دارند از اجرای چنین طرح هایی نیز حمایت نمی کنند و تاکید بر اجرایی شدن کارت هوشمند به عنوان یک راه حل عملی برای هرگونه رویکرد قیمتی و یا سهمیه بندی را بهترین راه حل می دانند.

در این زمینه رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی تاکید می کند که اجرای تبصره سیزده بهترین راه حل است و بهره برداری از تجربیات کشور های پیشرفته جهان می تواند به یک رویکرد قابل قبول در این زمینه منجر شود. وی به هر ترتیب بر این نکته تاکید می کند که واردات بنزین در نیمه دوم سال اجتناب ناپذیر است و باید توجه کرد که تا زمانی که شرایط لازم آماده نباشد هیچ اقدامی در این زمینه نمی تواند به نتیجه مطلوب منجر شود. با توجه به اینکه همه بر اجرای تبصره سیزده تاکید می کنند و در این بخش از لایحه بودجه دونرخی شدن و سهمیه بندی مورد تاکید قرار گرفته است به نظر می رسد در مورد افزایش قیمت توافق ضمنی ایجاد شده و در حال حاضر اختلاف نظر در میان مسئولان مربوطه در مورد نحوه اعمال سیاست های قیمتی است.

واکوی مسأله بنزین

یکی از روشهای کنترل توزیع بنزین و جلوگیری از قاچاق ۶ میلیون لیتری بنزین از کشور که از سال ۸۲ مطرح شده اجرای کارتهوشمند سوخت می باشد.

سال ۸۶ در حالی آغاز شد که بودجه کل کشور در مجلس شورای اسلامی بررسی و به تصویب رسیده در عین حال مسأله بنزین که یکی از موضوعات مهم در بودجه بود همانند گذشته در ایهام باقی ماند.

می توان به جرات گفت موضوع بنزین در چندساله اخیر یکی از موضوعاتی بوده است که در زمان رسیدگی به بودجه توجه بسیاری را به خود معطوف ساخته و دیدگاههای متفاوتی نیز نسبت به این پدیده وجود داشته است

مصرف بنزین در سالهای اخیر به شکل قابل توجهی افزایش یافته است، به نحوی که به رغم ذخایر غنی نفتی کشور، تامین بنزین مورد نیاز به یکی از دغدغه های دولت تبدیل شده است. بنزین از جمله فرآورده های نفتی انرژی زا می باشد که ۹۹ درصد آن در بخش حمل و نقل مصرف میشود.

مصرف این فرآورده به لحاظ پایین بودن قیمت، فرسودگی خودروها، بالا بودن مصرف خودروها، افزایش تعداد خودرو، افزایش مدت انتظار در ترافیک و نداشتن الگوی مصرف بهینه سال به سال سرریا افزایش یافته به گونه ای که مصرف این فرآورده از ۱۰/۷ میلیون لیتر در سال ۱۳۵۵ به متوسط رشد سالانه ۶/۱ درصد (حدود سه برابر رشد جهانی این فرآورده) به ۵۰/۵ میلیون لیتر در سال ۱۳۸۱ رسیده است.

به رغم احداث پالایشگاههای جدید، ظرفیت تولیدی پالایشگاهها پاسخگوی نیاز داخلی نبوده و به ناچار سالانه مقدار بسیار زیادی بنزین به ارزش صد هاد میلیون دلار خریداری و به داخل کشور حمل میگردد.

نکته قابل تامل اینکه چنین مصرف بالایی در شرایطی تحقق یافته است که سرانه خودرو در ایران به ازای هر صد نفر نسبت به سایر کشورها بسیار پایین می باشد. این امر حکایت از مصرف

سرانه بالای هر خودرو در کشور دارد.

بر اساس نظر کارشناسان و بر پایه آمار، در میان حاملهای اصلی انرژی، رشد مصرف بنزین بسیار زیاد بوده است و سرانه مصرف بنزین در ایران، بسیار بیشتر از سایر کشورهای در حال توسعه است.

طی سالهای اخیر روند تولید خودرو در ایران افزایش چشمگیری یافته است، بطوری که در سال ۱۳۸۰، ۳۷۰ هزار دستگاه، سال ۱۳۸۱ حدود ۵۱۰ هزار دستگاه، سال ۱۳۸۲ حدود ۷۴۰ هزار دستگاه و سال ۱۳۸۳ حدود ۹۳۰ هزار دستگاه خودرو تولید شده و در سال ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ تولید بیش از یک میلیون دستگاه خودرو است.

برآوردی که از مجموع کل خودروهای در حال تردد در سطح کشور اعم از وارداتی و تولید داخل وجود دارد، بیش از ۳ میلیون دستگاه است

. تعداد خودروهای با عمر کمتر از ۵ سال بیش از ۳ میلیون و ۴۲ هزار دستگاه تخمین زده میشود که روزانه بیش از ۲۳ میلیون لیتر بنزین مصرف میکنند. طبق برآوردهای اعلام شده خودروهای بین ۲۵ تا ۳۰ سال ۱۰ میلیون لیتر و بالای ۳۰ سال ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر در روز بنزین مصرف میکنند .

این در حالی است که طبق استانداردهای جهانی، خودروهای بالای ۱۵ سال عمر جزو خودروهای فرسوده محسوب میشوند از طرفی متوسط مصرف روزانه بنزین هر خودرو در ایران ۱۰/۷۵ لیتر است که بیشترین میزان مصرف در میان کشورهای جهان است.

همچنین مصرف سرانه انرژی در ایران با ۸/۴ بشکه معادل نفت خام به ازای هر نفر بیش از دو برابر مصرف سرانه کشوری مانند مصر با ۷۵/۴ میلیون جمعیت و پنج برابر اندونزی با ۲۲۵ میلیون نفر جمعیت دو برابر چین با یک میلیارد و ۳۱۱ میلیون نفر جمعیت و چهار برابر کشور هند با یک میلیارد و ۱۲۲ میلیون نفر جمعیت است. بنابراین رابطه منطقی و معنی داری بین مصرف انرژی در ایران و تولید نیست در واقع در مقایسه با انرژی مصرفی رشد متناسبی رخ نداده و در واقع اقتصاد بخشی از ارزش افزوده خود را از دست داده است.

همچنین روزانه علاوه بر آنکه ۲۵۰ هزار لیتر سوخت به خاطر کم دقتی مصرف کنندگان در جایگاههای سوخت به هدر میرود، یک میلیون لیتر بنزین نیز از طریق مرزهای ایران به کشورهای پاکستان، افغانستان، ترکیه، آذربایجان و برخی از کشورهای خلیج فارس قاچاق میشود.

براین اساس، میتوان عوامل اصلی افزایش مصرف بنزین در سالهای اخیر را اینگونه برشمرد:

۱- قیمت بنزین - قیمت بنزین در سالهای گذشته، هماهنگ با نرخ تورم افزایش پیدا نکرده است و در واقع بهای بنزین به قیمت ثابت، کاهش یافته است.

۲- تعداد و عمر متوسط خودروهای بنزین سوز- با توجه به افزایش تولید، تعداد اتومبیلها در چند سال گذشته به شدت افزایش یافته است و به نظر میرسد در سالهای آینده نیز تعداد اتومبیلها با رشد بالایی همراه باشد. از یکسو، افزایش عرضه خودروهای سواری، کاهش قیمت خودرو، ایجاد

تسهیلات مختلف مالی برای خرید خودرو، تبدیل شدن خودرو از یک کالای لوکس به یک کالای عمومی، واردات خودرو و نهایتاً افزایش قدرت خرید خودرو در خانوارهای ایرانی سبب افزایش ورودی

خودرو به شبکه حمل و نقل کشور شده است

. از سوی دیگر، نبودن قوانین کارا جهت از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و اجرایی نشدن قوانین موجود، خروجی خودرو از این شبکه را با کمترین نرخ رو به رو کرده است، لذا مجموع تعداد خودروهایی که در شهرها، روستاها و جاده های کشور تردد میکنند، به طور مرتب افزایش یافته است. این امر به طور مستقیم سبب افزایش مصرف بنزین در کشور خواهد شد. همچنین افزایش عمر خودروهای سواری و از رده خارج نشدن آنها سبب میشود راندمان مصرف بنزین در این گونه خودروها کاهش یافته و باعث افزایش مصرف بنزین در این خودروها شود.

۳- جمعیت- رشد جمعیت در سالهای اخیر کاهش یافته است ولی رشد جمعیت بالا در سالهای دهه ۶۰ هماکنون در سن خرید و استفاده از اتومبیل

و نیز استفاده از خدمات حمل و نقل هستند. بنابراین یک عامل دیگری که بر افزایش تقاضا برای خودروهای شخصی و نتیجتاً افزایش مصرف بنزین اثرگذار بوده است بحث افزایش جمعیت است که تقاضا برای خودرو را افزایش میدهد. به ویژه این که در چند سال اخیر جمعیت جوان کشور به حد اکثر خود رسیده است و این قشر با توجه به شرایط و نیازهای اجتماعی خود تمایل بیشتری به استفاده از خودروهای شخصی دارد.

۴- تولید ناخالص داخلی- با افزایش تولید، نیاز به حمل و نقل و به تبع آن، مصرف بنزین افزایش مییابد.

۵- ظرفیت سیستم حمل و نقل عمومی (شهری و بین شهری) به رغم افزایش جمعیت و افزایش تقاضا برای حمل و نقل عمومی، امکانات حملونقل شهری و بین شهری، و سیستم حمل و نقل عمومی در دو دهه گذشته با رشد نسبی اندکی همراه بوده است.

۶- میزان مصرف هر خودرو- میزان مصرف خودروها در داخل کشور بسیار بالا است.

۷- امکانات کاهش تعداد سفر (تجارت الکترونیک، دولت الکترونیک، بانکداری الکترونیک و...) با گسترش این امکانات، میزان تقاضا برای سفرهای شهری کاهش مییابد و به تبع آن تقاضای بنزین کاهش مییابد که این امکانات هنوز گسترش مناسبی در کشور ما پیدا نکرده است و بنابراین میتواند یکی از علل افزایش تقاضای بنزین باشد.

۸- میزان گسترش شبکه راههای شهری و بین شهری و حجم ترافیک افزایش تعداد اتومبیل و عدم گسترش شبکه راهها متناسب با آن، به افزایش ترافیک منجر میشود که باعث افزایش مصرف سوخت خواهد شد.

۹- میزان استفاده مردم از اتومبیل شخصی- به نظر میرسد با توجه به ضعف سیستم حملونقل شهری و ارزان بودن بنزین، مردم به استفاه از اتومبیل شخصی علاقه دارند. البته افزایش رغبت به استفاده از وسایل شخصی، ممکن است دلایل دیگری نیز داشته باشد. لیکن یکی از مهمترین آنها موضوع پایین بودن قیمت بنزین است.

۱۰- کیفیت بنزین

منابع و ماخذ: روزنامه های دنیای اقتصاد، جام جم ، همشهری ، کارگزاران، ماهنامه اقتصاد و توسعه و مجله گسترش صنعت