

به نرخ اصل خود

بازگشت قیمت بنزین

■ حسن خسروجردی فارغ التحصیل مدیریت بازرگانی است و به گفته خودش تجارب کاری اش بیشتر از تحصیلات دانشگاهی است. وی کار را از دوازده سالگی و کارگری شروع می کند و به تدریج مراحل بعدی را طی می نماید تا جایی که در سن ۱۸ سالگی با تاسیس کارگاهی به تولید محصولات سردخانه ای می پردازد. وی سابقه فعالیت در شرکتهای بزرگ در بخش بازرگانی خارجی ایران، نایب رئیس شورای همکاری اقتصادی ایران و آفریقا در اتاق بازرگانی ایران، مدیریت مجموعه پارس بنفشه، نخل بارانی پردیس و ریاست هیات مدیره شرکت پردیس مدیران راد را بر عهده دارد و در حال حاضر بعنوان رئیس اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی پذیرای ما و پاسخگوی سوالاتمان پیرامون مساله بنزین شد.

گفت و گو با حسن خسروجردی - رئیس اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی

هزینه های سنگینی به بار می آید اما آیا موفق هستند؟ فکر نمی کنم. شاید با وجود کارت هوشمند سوخت عوامل قاچاق نتوانند به آسانی فعالیت خود را ادامه دهند، اما آیا نمی توان کارت هوشمند را کپی کرد؟ نمی توان صدها کارت هوشمند تقلبی وارد بازار کرد؟ آیا کارت هوشمند بدون عیب و نقص است؟ شاید مهمترین مزیت کارت هوشمند (با فرض اینکه کارکرد صحیحی دارند به احتمال زیاد ظرف ۵ ماه آینده عوارض آن هم مشخص می شود!) کاهش قاچاق بنزین باشد. اما با گذشت زمان این کارتها تازگی خود را از دست خواهند داد و خود به معضل ترافیک تبدیل خواهند شد. در این زمان مشاهده نمائید که چه صف طولی در جایگاه های بنزین به وجود خواهد آمد. در مجموع کارت هوشمند شیوه ای کاملا مردود نیست اما درمان و راه حل نمی باشد. این جریان مانند مداوای یک زخم عمیق با چسب زخم است که درمان قطعی نمی باشد.

■ آیا سایر کشورها تجربه استفاده از کارت هوشمند را دارند یا این طرح ابتکار ایران است؟

تا کنون چنین موردی را در سایر کشورها مشاهده نکرده ام. در تمام کشورها مصرف بنزین آزاد است و نیازی به سهمیه بندی (آن هم به شکل موجود) ندارند. ممکن است یک جریان، گروه یا سازمانی کارتهای اعتباری برای اعضای خود در نظر بگیرند یا از کارت هوشمند در مسائل بانکی استفاده کنند اما چنین موردی که در کشور ما لحاظ شده است را سراغ ندارم.

زمانی که از نظر مصرف نگرانی وجود ندارد و دولتها از درآمد مضاعفی بر خوردار هستند، دلیلی برای این کار نیست. ۹۰ درصد کشورهای دنیا معادل نرخ بنزین، مالیات دریافت می کنند یعنی اگر بنزین با نرخ ۵۰۰ دلار خریداری می شود به اندازه ۵۰۰ دلار هم دولت مالیات می گیرد حتی بسیاری از کشورها و دولتها تمایل

۱۰ برابر تعداد اتومبیل است، یعنی روزانه ۱۰ لیتر برای هر اتومبیل. این رقم برای هر خودرو حداقل ۵ برابر از بیشترین مصرف کننده ها (آمریکا) بیشتر است. در شهرستانها که مسافتها چندان زیاد نیست ۱۰ لیتر مصرف بنزین قطعا نیست و در تهران هم که میزان مصرف بالاست باز نباید ۱۰ لیتر باشد، اگر فرض کنیم که ۷ میلیون خودرو وجود دارد و هر کدام ۵ لیتر بنزین مصرف کنند، ۳۳۵ میلیون لیتر مصرف بنزین خواهیم داشت. مقدار بنزین تولیدی در ایران و مقدار واردات آن ۲ برابر این میزان است، سوال این که پس مابقی این ارقام کجاست؟ نباید فکر کنیم ۴۰-۵۰ درصد آن قاچاق می شود؟ ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز هم وجود دارد، زحمات بسیار زیادی هم کشیده اند و بهترین نیروها را هم داشته اند (هر چند آنان شک دارند این مقدار قاچاق شود) پس در واقع نتوانسته اند از قاچاق جلوگیری کنند یا مشخص کنند این مقدار کجا می رود، لذا بسیار ضروری است انگیزه قاچاق از بین برود.

شاید با وجود کارت هوشمند سوخت عوامل قاچاق نتوانند به آسانی فعالیت خود را ادامه دهند، اما آیا نمی توان کارت هوشمند را کپی کرد؟ نمی توان صدها کارت هوشمند تقلبی وارد بازار کرد؟ آیا کارت هوشمند بدون عیب و نقص است؟

در حال حاضر دولت به این نتیجه رسیده که بنزین را سهمیه بندی نماید. متاسفانه کار نادرستی را انجام می دهیم و سپس کار اشتباه دیگری که عوارض متعددی هم در پی دارد را راه حل می دانیم!!

■ در حال حاضر بحث بنزین به مراحل بحرانی خود نزدیک می شود و نظرات مثبت و منفی فراوانی نسبت به تصمیمات اخیر وجود دارد، به عقیده شما در حال حاضر وضعیت بنزین در کشور چگونه است؟ آیا ادامه روند موجود منطقی است؟

در مورد بنزین معتقدم که باید به قیمت واقعی خود بازگردد. این ظلم به مردم کم درآمد جامعه است که عده ای خاص مصرف بنزین را در اختیار داشته باشند. معضل ترافیک، مصرف زیاد بنزین و واردات آن در شرایط فعلی، ناشی از ارزان بودن بنزین است. در واقع هیچ کس در سید خانوار خود محاسبه ای پیرامون پرداخت بنزین وجود ندارد. کرایه های منازل و هزینه های موجود در خانواده برای افراد نگران کننده است، تنها مساله ای که اصلا در مورد آن نگرانی وجود ندارد و جزء هزینه های پیش پا افتاده برای اتومبیل داران محسوب می شود، هزینه بنزین است. چرا باید چنین شرایطی به وجود آید که کسی در مورد بنزین فکری نکند؟

توجه کنید که درآمد سرانه اتومبیل داران کشور از عربستان، امارات و کشورهای حوزه خلیج فارس کمتر نیست. چرا نباید قیمت بنزین را حداقل به اندازه این کشورها برسانیم که جزو نرخهای پائین در دنیا هستند؟ در دنیا قیمت بنزین به طور متوسط یک دلار است. در کشورهای حوزه خلیج فارس حدود ۳۵۰-۳۰۰ تومان است ملاحظه کنید که نرخ پایینی دارند، در این شرایط بنزین با شرایطی که از آن اطلاع دارید عرضه می شود و قاچاق به میزان فراوان وجود دارد. مگر چقدر می توان در مرزها از خروج سوخت قاچاق جلوگیری کرد؟

می گویند حداقل ۵۰ درصد بنزین وارداتی تولیدی در کشور قاچاق می شود، مگر نیروی بازدارنده قاچاق وجود ندارد؟

در دنیا میانگین مصرف بنزین برای هر خودرو روزانه حدود یک الی ۱/۵ لیتر است. در کشور ما میزانی که تولید می شود ۴۰ میلیون لیتر در روز و مقادیری که وارد می شود ۳۰ میلیون لیتر در روز بیش از



دارند مصرف بیشتر شود زیرا موجب افزایش درآمد دولت می شود.

■ به نظر شما چرا طی سالهای گذشته به این نتیجه نرسیدیم که از یارانه های بی مورد استفاده نشود؟

نگاه گذشته کشور مبنی بر این بود که درآمد نفت، درآمد اندکی نیست. مردم رعیت شاه هستند و شاه پول را میان مردم تقسیم می کند و شکل تقسیم می تواند در قالب پرداخت مستقیم یا غیر مستقیم باشد.

ایران به مرور وارد بخش صنعت شد و با توجه به افزایش جمعیت و رشد صنعت دریافت که نفت پاسخگوی نیاز امروز و نسل آینده نیست و با درآمد نفت نمی توان کشوری توسعه یافته ساخت.

برای پیشرفت و توسعه کشور، باید صنایع داخلی را تحت پوشش قرار داد و نگاه به آینده و صادرات هم داشته باشیم. در این شرایط ارزش درآمد حاصل از نفت بیش از پیش نمایان می شود در حال حاضر نیازهایی بوجود آمده که بازدهی آنها در آینده نمایان خواهد شد. سرمایه نیازهای آینده باید به نحوی تامین شود لذا پرداخت یارانه های غیر ضروری و ... باید حذف شود در صورتیکه برای هر کدام از اینها چاره ای وجود دارد.

جامعه در حال حاضر فهیم تر و آگاه تر شده است و می داند از سرمایه خود چگونه استفاده بهینه به عمل آورد لذا تصمیم گرفته بسیاری از یارانه های غیر ضروری که در گذشته وجود داشته را حذف نماید.

در این زمینه دو نگرش کلی وجود دارد. اینکه یارانه های غیر ضروری یا به تدریج و یا به یکباره حذف شود در این صورت در نهایت ۵ سال بحران و تالطم خواهیم داشت و سپس به حالت عادی باز خواهیم گشت، به این ترتیب منافع مردم در سرمایه گذاری فراوان و اشتغال زایی زیاد در بخش های مختلف شکل می گیرد.

■ طبق برنامه های سوم و چهارم توسعه قرار بر این بود که قیمت بنزین هر سال افزایش پیدا کند اما در سال اول مجلس هفتم، تصمیم ایشان تغییر یافت و ابراز داشتند که به دلیل عوارض روانی و تورمی که هر سال افزایش قیمت بنزین در جامعه به وجود می آورد و این افزایش قیمت در مصرف بنزین نیز تاثیری نخواهد داشت، قیمت بنزین ثابت بماند. به نظر شما این تصمیم تا چه میزان صحیح بود؟

نظر نمایندگان مردم محترم است اما معتقدم این تصمیم نادرست بود. پیدایش تورم قاعده خاصی ندارد.

در کشوری که فعالیت های زیر بنایی صورت می گیرد و بخش زیادی از هزینه ها صرف عمران کشور می شود (که بازدهی این هزینه ها سریع نیست) سرمایه دولت جهت عمران در میان مردم

پخش می شود و نقدینگی در جامعه افزایش پیدا می کند اما به دلیل اینکه چنین فرآیندی مسیر بازگشت ندارد موجب بروز تورم می شود.

تمام کشورهای در حال توسعه اگر فعالیت عمرانی زیر ساختی و دیر بازده داشته باشند با افزایش تورم روبرو خواهند شد. دولت نهم با دلسوزی وارد میدان شده است و یکی از اقداماتی که آغاز کرد رشد و گسترش فعالیت های عمرانی بود.

در حقیقت سرمایه گذاری بسیار زیادی صورت داد و همه توان و تلاش خود را به عمل آورد تا فعالیت های عمرانی به سرانجام برسد در حال حاضر این دیدگاه وجود دارد که دولت موجب گرانی شده است. من معتقدم عنوان این مطلب که قیمت ها تثبیت خواهد شد هیچ سنخیتی با سازندگی کشور ندارد.

یک کشور فقیر اگر امور عمرانی انجام ندهد سرمایه و پولش حفظ می شود. بسیاری از کشورهای آفریقایی سال هاست که سد، نیروگاه، راه و ... نساخته اند و ارزش پول خود را حفظ

کنند، قدرت خرید بالایی دارند و اینان خود عامل تورم هستند.

البته کشورهای در حال توسعه ای مانند چین و هند که درصد طبقه مرفه و متوسط آنها نسبت به کل جمعیت بسیار پائین است، بهتر از ما قادر هستند مایحتاج عمومی را کنترل کنند و جلوی تورم لجام گسیخته را بگیرند.

دولت به شدت تلاش کرده تا قیمت ها ثابت باقی بماند اما پرداختن به فعالیت های عمرانی و تزریق پول در سرمایه گذاری های دیر بازده موجب تشدید بروز تورم می شود. باید بپذیریم تورم وجود دارد پس شرایط را با تورم هماهنگ و قدرت خرید مردم هماهنگ کنیم.

■ پس به عقیده شما نباید از عوارض تورمی قیمت بالای بنزین نگران باشیم؟

اصلاً نباید نگران بود. این امر افزایش قیمت بنزین، مانند دارویی است که به بیمار می دهیم و

۹۰ درصد کشورهای دنیا معادل نرخ بنزین، مالیات دریافت می کنند یعنی اگر بنزین با نرخ ۵۰۰ دلار خریداری می شود به اندازه ۵۰۰ دلار هم دولت مالیات می گیرد حتی بسیاری از کشورها و دولتها تمایل دارند مصرف بیشتر شود زیرا موجب افزایش درآمد دولت می شود.

تب می کند اما به تدریج درمان می شود. مگر چند نوبت می توان قیمت ها را به دلیل افزایش قیمت بنزین افزایش داد؟ گاز سوز کردن خودروها یکی از عواملی است که موجب کاهش مصرف بنزین می شود البته در این زمینه راه های مختلفی وجود دارد اما بهترین راه این است که قیمت بنزین را معادل قیمت جهانی آن عرضه کنیم.

■ به عنوان رییس اتحادیه صادر کنندگان نفت، گاز و پتروشیمی چه راه حلی در این زمینه پیشنهاد می کنید؟

در اتحادیه هم به این نتیجه رسیده ایم که قیمت بنزین باید به نرخ اصلی خود بازگردد. معتقدم اگر قیمت بنزین ۴۰۰ تومان شود انگیزه قاچاق و ریسک حاصل از آن از بین می رود.

■ در شهرهای بزرگ ایران سیستم حمل و نقل عمومی چندان کارآمد نیست. اگر قیمت بنزین ۴۰۰ یا ۸۰۰ تومان شود بسیاری از مسافران در راه باز می مانند.....

این مشکل حداکثر یک ماه وجود خواهد داشت اگر نرخ بنزین افزایش یافت و به دنبال آن تردد خودروهای شخصی کم شد یک ماه بحران خواهیم داشت، آنگاه سیستم حمل و نقل عمومی توانمند تر می شود به دلیل اینکه با کاهش ترافیک در سطح شهر وسایل نقلیه عمومی با سرعت بیشتری حرکت کرده و مسافران را جابجا می کنند. به عنوان مثال مسیری مانند میدان ولیعصر تا

تجربش که در حال حاضر و با ترافیک موجود بیش از یک ساعت طی می شود پس از کاهش بار ترافیکی طی این مسیر به کمتر از نیم ساعت کاهش پیدا خواهد کرد و حمل و نقل عمومی روان تر انجام خواهد شد. از سوی دیگر با کاهش زمان طی شده بین مسیر های حمل و نقل عمومی، بخش خصوصی نیز راغب خواهد شد تا با افزایش ارزش افزوده ناشی از افزایش تعداد رفت و برگشت در مسیرهای تعیین شده، در این بخش سرمایه گذاری خواهد کرد و این امر موجب رونق حمل و نقل عمومی خواهد شد.

این تنها راههای کوتاه مدت این مساله است و در بلند مدت با افزایش قیمت بنزین می توان درآمد حاصل از آنرا از صرف توسعه شبکه حمل و نقل ریلی درون شهری خواهد نمود. بنابراین نباید از عواقب کوتاه مدت این موضوع هراس داشت.

هنر دولت در حل این موضوع این است که با اطلاع رسانی عمومی مبنی بر اینکه افزایش قیمت بنزین در بلند مدت موجب افزایش رفاه و ایجاد اشتغال خواهد گردید در برابر بحران های احتمالی ناشی از افزایش قیمت بایستد و این تالطم زودگذر را با هنر و هوشمندی خود پشت سر گذارد.

علاوه بر این باید به عوامل خارجی هم توجه نمود. در بخش سازندگی و طرح و برنامه همیشه خرابکارهای بیگانه ای وجود دارند که مانع از پیشرفت ما می شوند. بسیاری از کشورها با این مشکل مواجه نیستند. به عقیده من نظام آنقدر توانمندی دارد که تبلیغات منفی قدرت های بیگانه را خنثی نماید.

■ تاثیر انرژی و یارانه در اقتصاد کشور چگونه است؟

یارانه باید در امر صادرات و بخش هایی که مزیت نسبی داریم صرف شود. قرار نیست همه چیز تولید کنیم، به تمام دنیا هم صادرات داشته باشیم و وارداتی هم صورت نگیرد. قرار است انسان ها بر اساس قانون برنده-برنده زندگی سالم و بدون نگرانی داشته باشند. خداوند در هر کشوری نعماتی ارزانی داشته است که ایران باید از مزیت های نسبی و نعمت های خدادادی به عنوان حرف اول اقتصادی منطقه استفاده کند.

اگر در نفت مزیت نسبی داریم باید با ارائه یارانه و وام های ارزان قیمت صنایع مربوط به نفت را تقویت کنیم نه اینکه این یارانه ها را در جهت مصرف مستقیم این نعمت پایان پذیر خداوند قرار دهیم. به نظرم دولت باید در تولید اقتصادی و صادرات یارانه را در نظر بگیرد. اختصاص یارانه با واردات بی فایده خیانت به کشور است.

■ به نظر شما طرح سهمیه بندی مصرف بنزین موفقیت آمیز خواهد بود؟

به هر حال این یک راه حل است، هرچند قابل قبول نمی باشد. در شرایط فعلی این روش بهتر از مصرف بی رویه و صرف هزینه های بالاست.