



سه‌می‌بندی بنزین ریسک منطقی دولت



دکتر حمیدرضا عربی
کارشناس مسایل سیاسی

با آغاز کار دولت نهم، زرمه‌ها برای مدیریت مصرف بی‌رویه بنزین رنگ جدی‌تری به خود گرفت. هر چند دولت‌های گذشته نیز بر اهمیت این موضوع به خوبی واقف بودند، اما واردات کمرشکن بنزین و خروج میلیاردها دلار ارز از کشور، چون دملی چرکین می‌نمود و ترس از دستکاری آن و شیوع ناهنجاری‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن، جراحان اقتصادی را از هر گونه تئوری‌پردازی بر حذر می‌نمود و دولت‌ها نیز به تبعیت آنان از این نقطه سیاه بر پیکره اقتصاد کشور به راحتی گذشتند.

اما واقعیت آزردهنده بیش از ۵ میلیارد دلار خروج ارز از کشور در سال و آلودگی هوا و آشفتنی ترافیک شهرها به تبع آن، دولت نهم را ناگزیر به پای گذاشتن در ورطه‌ای نهاد که "کاسته شدن محبوبیت مردمی" بدیهی‌ترین و محتمل‌ترین پیامد آتی بود.

رییس‌جمهور که پیش از این بارها از سوی منتقدین به سخنان و رفتارهای پوپولیستی متهم شده بود، این بار با وقوف بر ریشه دواندن بنزین ارزان و بدون مرز مصرف در لایه‌های مختلف جامعه و بخصوص اقشار کم درآمد، طرح سه‌می‌بندی و مدیریت مصرف بنزین را به مجلس شورای اسلامی ارایه نمود و تن به ریسکی منطقی داد.

در حالی که امروز و فردا کردن مسوولان در شروع طرح سه‌می‌بندی بنزین عملا جامعه را به طور جدی درگیر با نحوه برخورد با چنین مقوله مهمی نکرد، شامگاه سه‌شنبه چهارم تیر ماه در اخبار صدا و سیما و پی‌آمد آن SMS های فراوان از گوشه و کنار، خبر سه‌می‌بندی بنزین از ساعت ۲۴ همان شب اعلام شد.

بهت ناشی از سه‌می‌بندی باعث هجوم بی‌هدف خودروها و موتورسیکلت‌ها به پمپ‌بنزین‌های کشور و بخصوص پایتخت شد تا برای آخرین بار هم که شده طعم بنزین بی‌حساب و کتاب را به وسایل نقلیه خود بچشانند. طبیعی است که در این مدت زمان اندک تا مرز تعیین شده، صف‌های کیلومتری بنزین بخصوص در شهرهای بزرگ و ناامیدی و نگرانی از آینده پیش رو، به رفتارهای احساسی مردم و فرصت‌طلبی عده‌ای بینجامد و نتیجه‌اش ویرانی چندین پمپ بنزین، فروشگاه و... باشد. اما به واقع مقرر که بود؟

اطلاع‌رسانی ضعیف برای تصمیمی خطیر

شاید به جرات بتوان گفت که اطلاع‌رسانی در خصوص سه‌می‌بندی بنزین و فواید آن از جنبه‌های مختلف سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی به ضعیف‌ترین وجه ممکن صورت گرفت و در حالی که بارها به موضوع صرفه‌جویی ارزی ناشی از سه‌می‌بندی بنزین اشاره شده، اما هیچ‌گونه برنامه و آمار مدونی برای هدایت این ارز صرفه‌جویی شده ارایه نشد. در عین حال برنامه‌های دولت و وزارت نفت برای تولید بنزین و خودکفایی در آن (طی برنامه چهار ساله‌ای که وزیر نفت قول داد) اعلام نشد. به عبارت ساده‌تر مصرف‌کننده بنزین، در قبال سه‌می‌بندی شدن آن، هیچ‌گونه تحولی در عرصه اجتماعی و فردی لمس نکرد و این، ضعف در اطلاع‌رسانی را نمایان ساخت.

فواید انکارناپذیر

صرفه‌جویی ارزی تنها یکی از مزایای این طرح است و حال آن‌که در همین مدت زمان اندک اجرای آن در می‌یابیم:

- مشکل ترافیک شهرهای بزرگ به طوری شگفت‌انگیز کاهش می‌یابد و یا بر طرف می‌شود.
- با کاهش سفرهای غیر ضروری برون شهری، علاوه بر کاهش ترافیک جاده‌های مواصلاتی کشور (که متأسفانه هیچ‌گونه تناسبی با تعداد ماشین‌های کشور ندارد) آمار سرسام‌آور تصادفات و مرگ و میرهای جاده‌ای به نحو قابل ملاحظه‌ای روند نزولی به خود می‌گیرد.

- آلودگی هوا به عنوان معضل لاینحل شهرهای بزرگ به ویژه تهران کاهش می‌یابد.

به دنبال اجرای کامل طرح، دولت می‌تواند با صرف

اعتبار صرفه‌جویی شده از این رهگذر:

- ناوگان حمل و نقل عمومی از جمله اتوبوس، تاکسی، مترو، ترن هوایی و... را سامان و گسترش دهد.

- در خصوص گازسوز کردن خودروها و ایجاد ایستگاه‌های گازرسانی در اقصی نقاط کشور اقدام نماید.

- با ایجاد پالایشگاه‌های جدید و وارد کردن تکنولوژی نوین تولید بنزین و جایگزین کردن آن با واردات بنزین، زیرساخت‌های تولید اقتصادی آن را ساماندهی کند تا این معضل را برای همیشه در کشور برطرف نماید.

توانایی صادرات بنزین، کارشناسانه است

شاید در نگاهی سطحی به اتفاقات چند روز اخیر، عده‌ای سخنان دکتر احمدی‌نژاد در خصوص توانایی کشور برای صادرات بنزین را غیر کارشناسانه خوانند. در حالی که با توجه به پتانسیل‌های کشور برای تولید بنزین و قیمت تمام شده بسیار پایین‌تر از نرخ جهانی بنزین، در صورت تامین نیازهای داخلی، بنزین به عنوان کالایی صادراتی و بسیار باارزش و ارزآور مطرح می‌گردد.

لذا دولت می‌تواند در چنین فضایی که به خواست خود گام در آن نهاده با حداکثر استفاده کارشناسانه از پتانسیل‌های موجود، تهدید همیشگی واردات بنزین به کشور را طی برنامه‌ای میان مدت به فرصتی استثنایی جهت ارزآوری مبدل نماید.



گفت و گو با دکتر حسن تاش کارشناس اقتصاد انرژی

بهینه‌سازی مصرف بنزین، راه کار قیمتی ندارد



منوچهر طاهران



در زبان آذری (ترکی) مثالی است به این مفهوم که نان را به نانوا بده یکی هم اضافه. در اصل کنایه این ضرب‌المثل بر این است که کار را به کار دان باید سپرد و چه خوب بود که در کشور ما هم این اتفاق به درستی صورت می‌گرفت. این واقعیت را باید قبول کرد که نگاه خاص و ویژه کارشناس همیشه یک گام به جلو بوده و مانند نوری است که شخص در دست می‌گیرد و در ظلمت تاریکی پیش می‌رود و در نتیجه شخص به سلامتی قادر به پشت سر گذاشتن تاریکی است. با این مقدمه شاید نه چندان مرتبط به سراغ دکتر غلامحسین حسن تاش که کارشناس ارشد و صاحب‌نظر در مسایل انرژی است و همچنین نایب رئیس انجمن اقتصاد انرژی ایران که سال‌ها در زمینه انرژی تحقیق، بررسی و تدریس کرده است می‌رویم.

استاد وقت‌شناس بدون این که حتی یک دقیقه تاخیر کند در جلسه مصاحبه شرکت می‌کند و با حوصله فراوان به سوالات ما در مورد بنزین و مسایل پیرامون آن پاسخ می‌دهد. به نظر من بحث انرژی و در نهایت بنزین مصداق خوب و بارزی است تا بتوانیم نظام تصمیم‌گیری در کشور را آسیب‌شناسی کنیم. زیرانسان می‌دهد نظام تصمیم‌گیری ما به موقع نتوانسته تصمیمات درستی اتخاذ کند که همین امر امروزه ما را در مرحله‌ای قرار داده که حل کردن معضل بسیار دشوار شده است. در سنوات گذشته هم همیشه بحث بنزین مطرح بوده است. به طوری که این بحث همیشه در مذاکرات بودجه مطرح بوده و به قدری در این موضوع کار نشد که امروز این مشکل به یک غول بزرگ تبدیل شده است و حتی هر قدر توان ملی را نیز به کار می‌گیریم، حریف این غول بزرگ نمی‌شویم. چه بسا امروز هم مشکلاتی وجود دارد که اگر به آن توجه نشود، در آینده نیز توان مقابله با آنها را نخواهیم داشت.

جواب دادن به این سوال با حل کنترل مصرف بنزین دو موضوع متفاوت است که هر کدام راهکارهای متفاوتی را نیز دارند. بنابراین موضوع بنزین مسایل مختلفی دارد که ما امروزه همه را با هم قاطی کرده‌ایم، از عدالت اجتماعی تا لجستیک بنزین و هزینه‌های دولت. حل کردن هر کدام از این مسایل راه حل منحصر به فرد خود را دارد. در مسایل اقتصادی و اصولاً در علوم انسانی، متدولوژی این نیست که شاه‌کلیدی پیدا شود که با آن بتوان قفل همه مسایل و مشکلات را یک جا باز کرد.

خواسته‌ایم برای همه راه حل واحد پیدا کنیم که این امکان‌پذیر نبوده است. مثلاً یک مساله این است که آیا عدالت اجتماعی در مساله بنزین لحاظ شده است. خوب طبیعی است پارانه خاصی پرداخت می‌شود و اقشار خاصی نباید بهره‌مند شوند، اما این گونه می‌شود.

و این که چرا این امتیاز فقط در انحصار افرادی باشد که اتومبیل دارند؟ این نگاه خاص به مساله است.

آیا ما امروز مشکل بنزین را به درستی آسیب‌شناسی کرده‌ایم؟ و چقدر کار کارشناسی و تخصصی کارآمد انجام داده‌ایم؟

وقتی که کالایی ابعاد اقتصادی کلان پیدا می‌کند و عرضه و تقاضا، بازار، پارانه و مباحث ملی را دربر می‌گیرد، به طور طبیعی باید نگاه کاملاً موشکافانه داشته باشیم. بنزین ابعاد مختلفی دارد چرا که در زندگی روزمره مردم نقش اساسی دارد. متأسفانه گاهی مسایل مختلفی را خلط کرده‌ایم و

در سال ۸۵، ۴/۵ میلیارد دلار بنزین وارد کردیم و در سال ۸۶ تخمین بر این است اگر همان روند مصرف و رشد تقاضا ادامه پیدا کند و همان قیمت باشد، چیزی حدود ۷ الی ۸ میلیارد دلار برای واردات نیاز داریم.

این رقم برای کشور بسیار سنگین است پس باید مصرف کنترل شود. در این میان فرضیه‌ای که از حساسیت و اهمیت فراوانی برخوردار است، بحث قاچاق است. یک گمان این است که اگر قیمت‌گذاری واقعی باشد، راه قاچاق بسته می‌شود. توضیح این که در کشور ترکیه بهای هر لیتر بنزین حدود ۱۸۰۰ تومان است. حال این که ما باید چه قیمت‌گذاری داشته باشیم تا بتوانیم با آن، قاچاق را مسدود کنیم. با توجه به میزان ریسک‌پذیری و هزینه حمل و نقل، مثلاً اگر قیمت ۱۷۰۰ تومان یا ۱۶۰۰ تومان در هر لیتر تعیین شود مشکل قاچاق حل می‌شود؟ و آیا اقتصاد کشور توان پذیرش این رقم را دارد؟

البته در کشورهای مثل پاکستان و افغانستان مساله به گونه‌ای دیگر است و آن این که قیمت بنزین احتمالاً تابعی از ایران است که اگر ما قیمت را بالا ببریم ممکن است آن جا هم قیمت افزایش پیدا کند که در این صورت باز هم قاچاق ادامه خواهد داشت. کشور ما در منطقه‌ای واقع شده که در اطراف آن کشورها با سیاست‌های گوناگون شرایط مختلفی دارند که از جمله می‌توان به اقتصادهای به هم ریخته و ناهنجار اشاره کرد. برای همین ما نمی‌توانیم در چنین شرایطی با کشورهای همسایه یک اقتصاد همگون و هم سطح و اصولاً اتحاد اقتصادی داشته باشیم. پس طبیعی است که اختلاف قیمت‌ها وجود خواهد داشت و به همین خاطر احتمال قاچاق هر چیزی ممکن است، از جمله بنزین. با این حساب نمی‌توان صرفاً به دلیل قاچاق، قیمت بنزین را گران کرد و هزینه گزاف این روش را به دوش مردم گذاشت.

آقای دکتر نظر شما در مورد کارت هوشمند چیست؟ آیا اصولاً این روش می‌تواند جوابگو باشد؟

کارت هوشمند در هیچ کشوری سابقه ندارد و این ابتکار فقط در ایران رخ داده. در واقع می‌توان کارت هوشمند را به دوپون لوکس و دیجیتالی تشبیه کرد که ماهیت همان کوپن سنوات گذشته را دارد. البته وجود کوپن و یا کارت هوشمند اصل نیست باید دید در دنیای کنونی بحث سهمیه‌بندی می‌تواند جوابگو باشد یا خیر. اگر سهمیه‌بندی بشود و بنزین

آزاد به نرخ دیگری عرضه نشود، خود به خود یک بازار ثانویه شکل خواهد گرفت و به تبع آن نرخ ثانویه نیز به وجود خواهد آمد. در آن صورت ممکن است حتی شاهد وارد شدن بنزین از خارج از کشور به داخل نیز باشیم، البته به صورت قاچاق، به شرط این که نرخ بالا و برای قاچاقچیان به صرفه باشد. در این صورت عملاً آثار تورمی شدیدی خواهد داشت که موجب ایجاد فسادی دیگر از نوع مشاغل کاذب خواهد شد و احتمال انگیزه تقلب در کارت هوشمند به وجود خواهد آمد. حال اگر خود دولت بیاورد بنزین را به صورت آزاد ارایه کند، سوال پیش خواهد آمد که آیا قیمت شناور خواهد بود یا ثابت؟ که در هر دو صورت بازار ثانویه به وجود خواهد آمد که در این میان باید دو نوع سهمیه‌بندی باشد: یعنی هر کس می‌تواند با نرخ ۱۰۰ تومان به یک میزان مشخص سوخت‌گیری کند و با نرخ آزاد نیز که فرضاً ۵۰۰ تومان خواهد بود باز به یک میزان مشخص، که اگر این دو نتوانند نیاز مصرف‌کننده را برطرف کنند، بازار سوم شکل می‌گیرد. اگر قیمت بنزین آزاد شناور باشد باز هم تورم خودش را با آن تنظیم خواهد کرد.

پس بنابراین ما در فضایی هستیم که هر کاری بکنیم مشکل خواهیم داشت. چاره‌ای نیست یا باید آن رقم ۸ میلیارد دلار در سال را بپذیریم، که پول کشور خرج می‌شود، یا بایستی سهمیه‌بندی که توضیح دادم را داشته باشیم. عملاً در کوتاه مدت هیچ کار جامعی نمی‌شود انجام داد، به این دلیل که به موقع به مساله نپرداخته‌ایم و لذا حداقل کاری که می‌کنیم باید این باشد که این انتخاب بد یکی دو سال گریبان کشور را بگیرد نه تا ابد.

آیا به درستی می‌توان ادعا کرد که

در کشور ما علت اصلی تورم مساله بنزین است؟

تورم بیش از آن که ناشی از واقعیت باشد، ناشی از انتظارات است. در واقع دولت ما در سال‌های گذشته هر سال قیمت‌ها را قدری افزایش می‌داد، براساس این اصل از دی ماه که مردم انتظار افزایش قیمت‌ها را داشتند و نگرانی که به موجب همین انتظار بود، شخص را مجبور می‌کرد تا درآمد خودش را بالا ببرد و این منجر به تورم می‌شد.

این اشتباه است اگر تصور شود که تورم در ایران فقط از بابت نرخ بنزین است. ما هزار فاکتور عامل تورم‌زا داریم که مهمترین عامل آن عدم تناسب حجم نقدینگی است که به اقتصاد تزریق می‌شود. میزان تولید ملی و رشد اقتصادی از نکات اصلی تورم است که البته عاملی مانند بنزین کمک می‌کند این تورم بیشتر خودش را آشکار کند.

با توجه به همه‌ی این مسایل شما راه چاره را چه می‌دانید؟

در شرایطی که ما قرار داریم برای امسال تصمیم خوبی نمی‌توانیم بگیریم هر تصمیمی را هم اتخاذ کنیم آثار منفی خواهد داشت. اما از امروز می‌توانیم به بلندمدت فکر کنیم و تصمیمی مناسب بگیریم. مثلاً درست است که ما ۷ میلیون اتومبیل در کشور داریم، اما این ۷ میلیون خودرو مصرف یکسانی ندارند. چه بسا ۵۰ درصد بنزین کشور را فقط یک میلیون دستگاه مصرف می‌کنند و ۵۰ درصد مابقی را ۶ میلیون باقی مانده. در کشور ما اتومبیل‌هایی هستند که در روز بیشتر از ۳۰۰ کیلومتر مسافت طی می‌کنند. متأسفانه چون حمل و نقل بار هم توسعه نیافته و شکل مشخصی به خود نگرفته یک بخش





پس نمی شود از مردم انتظار داشت که هم اتومبیل را به دو برابر نرخ واقعی خریداری کنند و هم ماشینی داشته باشند که دو برابر مصرف ماشین های دیگر بنزین مصرف می کند و هم بنزین را گران بخرند خیر به این صورت نمی شود.

وضعیت انرژی در تمام زمینه ها از نگرش مصرف چگونه است؟

به طور جدی باید گفت وضعیت مصرف انرژی در کشور بسیار نگران کننده است. ۹۸ درصد مصرف انرژی در کشور از نفت و گاز است، به این گونه حدوداً معادل ۴/۲ میلیون بشکه نفت خام در روز مصرف می شود. یعنی در سال چیزی حدود ۱۰۰ میلیارد دلار با قیمت های امروز خرج انرژی کشور می باشد. اگر ما یک اقتصاد ۱۰۰۰ میلیارد دلاری و با تولید ملی خیلی بالا به همراه تجارت خارجی گسترده ای داشتیم، اصلاً مهم نبود. اما ما یک اقتصاد حدود ۱۶۰ میلیارد دلاری، همراه با ۱۰۰ میلیارد دلار مصرف سالانه انرژی داریم، که این به هیچ عنوان همخوانی ندارد و وحشتناک است. امروز این حساسیتی که در مساله بنزین رخ داده بابت ۸ میلیارد دلاری است که باید صرف خرید بنزین کنیم، در صورتی که اگر این رقم به ۸ میلیارد دلار نمی رسید مثلاً همه بنزین مان را در داخل تولید می کردیم، شاید به این زودی ها به فکر نمی افتادیم.

در مورد گازوئیل نیز همین اتفاق در حال رخ دادن است. اگر روزی برسد که چهار میلیارد دلار واردات گازوئیل داشتیم، باید به فکر چاره باشیم. حتی گاز را هم تلف می کنیم. به عنوان کارشناس انرژی هشدار می دهم که ما در بحث سایر حامل های انرژی نیز ناکارآمد عمل می کنیم.

ما مصرفی غول آسا و ناهنجاری غلطی داریم که باید کنترل شود. کنترل مصرف انرژی هم صرفاً با قیمت حل شدنی نیست. باید با نگرش کنترل و صرفه جویی و بهینه سازی انرژی این مشکل را حل کنیم.

بحث آخر را بفرمایید.

واقعیت این است که ما متأسفانه در بحث انرژی و کنترل آن، موضوع را جدی نگرفتیم. امروز هم با چالش های فراوانی روبه رو هستیم.

تکیه بر ذخایر انرژی نمی تواند دوام چندانی داشته باشد. امیدوارم هر چه زودتر مسوولان با تکیه بر دانش کارشناسان مجرب، تصمیمات قابل قبولی بگیرند تا وضعیت مصرف انرژی در کشور بهینه و مفید باشد.

شلوغ می کنیم. مثلاً سرانه اتومبیل ما با کشورهای پیشرفته ی دنیا فاصله زیادی دارد. در اروپا هر یک و نیم نفر، یک اتومبیل دارند. در حالی که اگر آمار ۷ میلیون دستگاه اتومبیل که هم اکنون در کشور موجود است درست باشد، ما ۱۰ به یک هستیم. با این تعریف معلوم می شود ماشین زیاد نداریم، اما تعریف اتومبیل در این جا با کشورهای دیگر فرق دارد.

در دنیا به یک منطقی رسیدند مبنی بر این که اتومبیل ارزان، قطعه گران، تعمیرات گران و بنزین گران. حسن این منطق این است که این ناوگان دایماً در حال نو شدن است. و نکته دیگر عمر مفید اتومبیل است که حداکثر ۵ سال است، بعد از این زمان نگاه داشتن اتومبیل به صرفه نخواهد بود پس سریعاً از چرخه خارج شده و اتومبیل نو جایگزین می شود. در این میان اتفاقاً صنعت اتومبیل سازی هم صنعت اشتغال زایی است و این امر موجب گردش دایمی این چرخه می شود. اما متأسفانه در کشور ما این منطق وجود ندارد، بنابراین نمی شود از چهار اصل منطقی که اروپا و جهان دارد، سه اصلش را فراموش کرد و فقط به گران کردن بنزین اکتفا نمود. در این میان یک راهکار شاید بتواند مفید باشد مثلاً به جای این که اتومبیل ناکارآمد به مبلغ ده میلیون تومان به مشتری فروخته شود، پنج میلیون تومان فروخته شود و بنزین هم از لیتری ۱۰۰ تومان به لیتری ۱۰۰۰ تومان افزایش پیدا کند و افراد صاحب خودرو نیز پنج میلیون تومان باقی مانده را در بانک ها سرمایه گذاری کنند که با این حساب با سود حاصله از این سرمایه گذاری می توان بنزین لیتری ۱۰۰۰ تومان را به راحتی خریداری کرد.

قابل ملاحظه ای از این بنزین در حمل و نقل بار بین شهرها و روستاها مصرف می شود.

اتومبیل بنده روزی ۴۰ یا ۵۰ کیلومتر مسافت طی می کند، اما اتومبیل مسافرکش روزی ۳۰۰ کیلومتر به بالا در حرکت است و اتفاقاً بسیار هم بدمصرف و پرمصرف است برای همین ماشین هایی از این دست که ۲۰ درصد کل خودروهای کشور را تشکیل می دهند، در عوض ۷۰ درصد بنزین را هم مصرف می کنند. پس باید این گروه خاص را شناسایی کرد و در مدت یکی دو سال این معضل که راهکارش فقط تعویض اتومبیل آنهاست را برطرف کرد. البته نه با آهنگ آهسته که سالی ۱۰ تا ۲۰ هزار اتومبیل فرسوده عوض می شود و اصلاً به چشم نمی آید اگر این کار با سرعت انجام شود ناوگان حمل و نقل زیباتر و به روزتر و آلاینده ای این خودروها به مراتب کمتر خواهد بود، و از محل بنزینی که صرفه جویی می شود، می تواند ظرف ۲ سال برگشت سرمایه شود.

خوب گره کار کجا است؟

این واقعیت را باید گفت که صنایع داخلی و اتومبیل سازی ما این اجازه را نمی دهد. صنایع داخلی ما عادت به حمایت دولتی کرده اند. یکی از این حمایت ها ورود اتومبیل صنایع رقیب خارجی با سود گمرکی دو برابر است که به طور طبیعی قدرت خرید مردم را کاهش می دهد و در عوض صنایع داخلی هر اتومبیل ناکارآمدی را به گرانترین قیمت به مصرف کننده بیچاره می دهد. چیزی که مسلم است نباید مسایلی که ابعاد ملی دارند، دستخوش جریانات جناح بندی و صنفی شوند. البته این را نیز اضافه کنم گاهی اوقات بی جا