

پرسمان «اقتصاد ایران»

دردم از یار است و درمان نیز هم



درد انتظار بازار دوم بنزین

دکتر موسی غنی نژاد، استاد دانشگاه و عضو شورای سیاست‌گذاری ماهنامه «اقتصاد ایران»

● اگر سهمیه‌بندی بنزین را به عنوان گام نخست اصلاح قیمت این فرآورده تلقی کنیم، اقدام مثبتی است، چراکه با محدود کردن عرضه از طریق سهمیه‌بندی، ارزش واقعی بنزین مشخص می‌شود.

در این میان، بزرگترین مزیت طرح سهمیه‌بندی، بسترسازی برای صرفه‌جویی، پایین آوردن مصرف بی‌رویه و رساندن آن به سطح تولید است. این اقدام در نوع خود مثبت است، اما نیاز به اقدامات تکمیلی دیگری دارد که یکی از آنها، عرضه بنزین آزاد است. در غیر این صورت، چنانچه دولت به سهمیه‌بندی اکتفا کند، در طولانی‌مدت علاوه بر نارضایتی عمومی قابل توجه، به دلیل وجود مازاد تقاضا، بازار دوم یا غیررسمی دیگری به راه می‌افتد. در این بازار غیررسمی به دلیل محدودیت عرضه از نظر قانونی، قیمت دیگری به جریان خواهد افتاد که به رغم نامشخص بودن، بالاتر از قیمت واقعی بوده و سلیقه‌ای اعمال می‌شود.

● مانع اصلی اجرای طرح آزادسازی قیمت بنزین، مانع فکری و ایدئولوژیک دولت برای عرضه بنزین با قیمت آزاد است. عده‌ای در بدنه دولت از ایجاد تورم غیرقابل مهار در جامعه هراس دارند، حال آن که بنزین تنها یک کالا محسوب می‌شود. به علاوه، تنها عاملی که در بالا رفتن تورم در کشور دخالت دارد، قیمت بنزین نیست.

لذا اصلاح قیمت، معقول‌ترین راه برای محدود کردن مصرف بنزین می‌باشد و به هیچ وجه سهمیه‌بندی را نمی‌توان یک اقدام دایمی تصور کرد. یک سیاست تکمیلی این است که دولت به جایگاه‌داران این اجازه را بدهد تا مقدار مشخصی از سهمیه خود را با لیتری ۳۰۰ تا ۴۰۰ تومان در اختیار مصرف‌کنندگان قرار دهند تا از این طریق، بخشی از نارضایتی مردم کاهش یابد. در هر صورت، هر چه به پایان فرصت شش ماهه کنونی برای مصرف بنزین سهمیه‌بندی نزدیک می‌شویم، فشار به بازار غیررسمی بنزین بیشتر شده و به موازات، با عدم تأمین بنزین آزاد از سوی دولت، نارضایتی‌های بیشتری ایجاد گردد.

● چنانچه دولت به بخش خصوصی اجازه دهد بنزین آزاد را با قیمت ۵۰۰ تا ۵۵۰ تومان - معادل قیمت بنزین در منطقه خلیج فارس - وارد کند، می‌توان این قیمت را به عنوان قیمت بهینه بنزین آزاد در کشور در نظر گرفت. واردات بنزین توسط بخش خصوصی و به صورت قانونی، باعث ضابطه‌مند شدن عرضه بنزین با قیمت آزاد می‌شود. ■

نگاهی بر مزایا و معایب طرح سهمیه‌بندی بنزین

طی هفته‌های اخیر، اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین، مزایا و معایب آن و لزوم آزادسازی قیمت بنزین، یکی از مهمترین مباحث مطرح در محافل خصوصی و عمومی کشور بوده است. به همین دلیل، واحد تحقیقات ماهنامه «اقتصاد ایران» طی پرسمانی با حضور تنی چند از مسؤولان و کارشناسان برجسته کشور، به بررسی مزایا و معایب طرح سهمیه‌بندی بنزین و راهکارهای آزادسازی قیمت این فرآورده پرداخته است. سؤالات و پاسخ‌های رسیده به شرح ذیل هستند:

- ۱) به نظر جنابعالی، مزایا و معایب طرح سهمیه‌بندی بنزین چیست؟
- ۲) موانع پیش‌روی اجرای طرح آزادسازی قیمت بنزین را چه می‌دانید؟ چه راهکارهایی برای رفع این موانع پیشنهاد می‌کنید؟
- ۳) قیمت بهینه بنزین آزاد چقدر و چگونه باید تعیین شود؟

بنزین می‌گذرد، نکات منفی طرح باید در فرصتی معقول بررسی شده و نسبت به رفع آن اقدام شود تا اصل طرح سهمیه‌بندی زیر سؤال نرود. به طور مثال، بهبود و توسعه ناوگان حمل و نقل درون شهری - علیرغم زحمات زیادی که تاکنون کشیده شده است - نیاز به تقویت جدی دارد تا هموطنان عزیزمان بدون هیچ گونه زحمت و فوت وقتی بتوانند زندگی عادی خود را همراه با صرفه‌جویی در مصرف بنزین داشته باشند. نکته منفی دیگر آن است که هنوز برای برخی مشاغل خاص، سهمیه اضافی تعیین نشده و هموطنان شاغل در این بخش‌ها، درخواست تعجیل اتخاذ تصمیم را دارند. البته به نظر بنده، اگر این طرح از چندین سال پیش شروع شده بود، می‌توانست سازنده‌تر باشد. در این صورت، با صرفه‌جویی‌های انجام شده در سال‌های قبل و رفع نکات منفی، امروز می‌توانستیم الگوی مناسبی برای مصرف بنزین داشته باشیم.

● در خصوص آزادسازی قیمت بنزین باید این مسأله را در نظر گرفت که بی‌رویه مصرف شدن بنزین، منجر به ترافیک‌های سنگین در شهرهای بزرگ و کشته شدن وقت مردم می‌شود، حال آن که سهمیه‌بندی بنزین در کنار بهبود ناوگان حمل و نقل عمومی می‌تواند این مشکل را به راحتی حل کند. با توجه به توزیع درآمد ملی کشورمان میان دهک‌های جامعه و مصرف بالای بنزین در دهک‌های بالای درآمدی، با آزادسازی قیمت، مشکل مصرف بی‌رویه بنزین حل نخواهد شد و چالش حمل و نقل همچنان وجود خواهد داشت.

● چنانچه آزادسازی قیمت بنزین مورد اتفاق نظر قرار گیرد، نباید تنها قیمت تمام شده یا قیمت وارداتی آن به اضافه هزینه‌های توزیع، ملاک امر باشد، بلکه آزادسازی باید به گونه‌ای باشد که موجب اصلاح الگوی مصرف بنزین شده و می‌توان از منابع جدید برای کشور و اقشار ضعیف، ایجاد درآمد کرد. در این صورت، بایستی در خصوص تعیین قیمت بنزین آزاد، مالیات بر مصرف بنزین نیز مورد توجه قرار گیرد. ■



صرفه‌جویی ۱۰ میلیارد تومانی

دکتر حجت‌الله غنیمی فرد،

مدیر امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران

● اولین مزیت طرح سهمیه‌بندی بنزین، آشنا شدن مردم با نحوه بهتر مصرف کردن بنزین است. چنانچه نحوه صرفه‌جویی همانند هفته اول اجرای طرح ادامه یابد، به طور قطع کشور می‌تواند الگوی مصرف بنزین را به سایر سوخت‌ها تسری داده و موجب مصرف بهینه کلیه سوخت‌ها شود. یکی دیگر از مزیت‌های سهمیه‌بندی، جلوگیری از پرداخت هزینه‌های گزاف برای واردات بنزین است. با این حال، نباید کاهش مصرف را بیش از حد پیش بینی کرد. طبق برآوردهای اخیر، کاهش مصرف ایجاد شده در روزهای نخست سهمیه‌بندی، حدود ۲۰ میلیون لیتر در روز بوده است - اگرچه این مصرف در همه روزها یکسان نیست و در برخی روزها کمتر و در برخی روزها بیشتر می‌باشد. با این حال اگر به طور متوسط، روزانه ۱۰ میلیون لیتر کاهش مصرف در نظر گرفته شود، با قیمت فعلی بازار منطقه که حدود ۷۵۰ دلار در هر تن می‌باشد، صرفه‌جویی معادل ۵۵۰ سنت در هر لیتر بنزین و در مجموع روزانه بیش از ۱۱ میلیون دلار ایجاد خواهد شد. از سوی دیگر، چون ارزش تخصیصی برای تهیه بنزین مازاد بر تولید در بودجه سال ۸۶، معادل ۲/۵ میلیارد دلار در نظر گرفته شده، مازاد ارزی ایجاد شده می‌تواند برای پروژه‌های دیگر که منجر به آبادانی و توسعه کشور می‌شود، مصرف گردد.

به هر حال، با عمر کوتاهی که از سهمیه‌بندی



صادرات با بنزین ۱۵۰۰ تومانی!

دکتر نرسی قربان، تحلیلگر بین‌المللی صنعت نفت و گاز و عضو هیأت تحریریه ماهنامه «اقتصاد ایران»

● اگر چه طرح سهمیه‌بندی بنزین یکی از گزینه‌های موجود برای مقابله با افزایش بی‌رویه تقاضای بنزین در کشور به شمار می‌آید، اما مصرف بی‌رویه بنزین در سال‌های گذشته، به سیاست‌های اشتباه دولت‌های امروز و دیروز در امر تخصیص یارانه‌های کلان به این فرآورده نفتی باز می‌گردد که باعث شده تا امروز با بحران مصرف بنزین مواجه شویم.

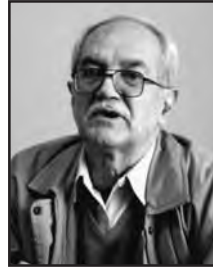
در خصوص مزایای سهمیه‌بندی بنزین می‌توانیم به جلوگیری از رشد سریع تقاضای بنزین، صرفه‌جویی در ذخایر ارزی با توجه به اختصاص میزان قابل توجهی از بودجه ارزی کشور به واردات بنزین و کاهش نسبی آلودگی هوا و ترافیک شهرها اشاره کنیم.

با این حال، اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین عواقب منفی سیاسی، اقتصادی و اجتماعی قابل ملاحظه‌ای را با خود به همراه خواهد داشت. این مسأله در بُعد اقتصادی، به تغییر نحوه فعالیت اقتصادی و حتی اوقات فراغت مردم می‌انجامد. نمونه این مسأله، بحران در تهیه بلیط هواپیما می‌باشد که به دلیل کاهش مسافرت با خودروی شخصی، به وجود آمده است. از سوی دیگر، عدم عرضه بنزین به قیمت آزاد به تشکیل بازار سیاه بنزین و در نهایت، فساد در سیستم توزیع بنزین سهمیه‌ای خواهد انجامید. در ضمن باید تأکید کرد که به نظر نمی‌رسد مشکلات حاصل از سهمیه‌بندی و در نهایت آزادسازی قیمت بنزین، تأثیر چشمگیری بر رشد اقتصادی بگذارد.

● آزادسازی قیمت بنزین باید طوری انجام شود که دولت نه تنها مجبور نباشد یارانه جدید بپردازد، بلکه در صورت امکان، منافعی هم به دست آورد. با این روش، دولت می‌تواند علاوه بر استفاده از یارانه‌ای که پیش از این به بنزین اختصاص می‌داد، با کسب درآمدهای جدید حاصل از فروش بنزین آزاد، ناوگان حمل و نقل عمومی را ترمیم و سامان‌دهی کرده و به خرید ناوگان مدرن و گازسوز اقدام کند. در صورت آزادسازی قیمت بنزین، افرادی که توانایی خرید خودرو و پرداخت هزینه بنزین را ندارند، باید بتوانند به راحتی تردد نموده و از مزایای یک سیستم حمل و نقل عمومی پیشرفته استفاده کنند.

● این که قیمت بنزین آزاد چقدر باشد، به قیمت‌های بین‌المللی بستگی دارد. در صورتی که هزینه اولیه خرید، مخارج پایانه‌های مربوط به واردات، سهم حمل و نقل و در نهایت، هزینه توزیع به قیمت اولیه اضافه شود، احتمالاً بهای بنزین را به ۶۰۰ تا ۷۰۰ تومان در هر لیتر خواهد رساند. لازم به ذکر است، بنزین در کشورهایی چون افغانستان و پاکستان نیز در همین حدود و حتی در کشورهایی مانند

ترکیه بیشتر می‌باشد. ملاحظه می‌کنیم که اجناس ترک با بنزین حدود ۱۵۰۰ تومان برای هر لیتر، در بازارهای کشورهای نفت‌خیز عرضه می‌شود. هزینه بنزین در ترکیه چندین برابر قیمت بنزین در ایران است، در حالی که بازارهای ماملو از اجناس ترک است. ■



اقدام جسورانه

دکتر ابراهیم رزایی، عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران

● در بررسی مزایا و معایب طرح سهمیه‌بندی بنزین، نکته مهم آن است که چرا در کشوری که از نظر ظرفیت‌های مالی و صنعتی، توانایی مالکیت خصوصی خودرو به گستردگی کنونی وجود ندارد، این تعداد خودروی خصوصی، آن هم با کیفیت بسیار پایین در سطح شهرها مشاهده می‌شود. همین امر باعث شده امروز به رغم محدودیت‌های مربوط به منابع انرژی، با بحران مصرف بی‌رویه بنزین مواجه شویم. به اعتقاد بنده، سهمیه‌بندی بنزین اقدامی پسندیده است و شاید لازم بود این طرح از همان ابتدای انقلاب اجرا می‌شد. البته این طرح در صورتی می‌تواند اثرگذار باشد که به درستی اجرا شود. به علاوه، تغییر تصمیمات از جمله اعلام افزایش مهلت

مصرف از چهار ماه به شش ماه، می‌تواند در تضعیف این تصمیم جسورانه نقش داشته باشد.

یکی از معایبی که متأسفانه در اجرای این طرح مدنظر قرار نگرفته، فرهنگ‌سازی و بسترسازی‌های آموزشی برای تفهیم اهمیت و لزوم سهمیه‌بندی در میان اقشار مختلف مردم می‌باشد. چنانچه دولت پیش از اجرای طرح، اذهان عمومی را نسبت به اهمیت منابع ملی انرژی آگاه می‌کرد، به طور قطع شاهد همکاری بیشتر مردم و مقاومت کمتر آنها می‌بود. ناگفته نماند که برخی کارشناسان نیز در برخورد با طرح، بیشتر جناحی برخورد کردند، تا تخصصی. از دیگر معایب اجرای سهمیه‌بندی می‌توان به شتاب‌زده بودن و عدم اتخاذ تدابیر لازم برای مقابله با آثار سوء آن - که امروز شاهدش هستیم - اشاره کرد. به عنوان مثال، می‌توان از فروش سهمیه توسط تاکسی‌داران، خرید خودروهای فرسوده به منظور استفاده از کارت سوخت آنها، ایجاد بازار سیاه و غیره نام برد.

● یکی از مهمترین موانع پیش‌روی طرح آزادسازی قیمت بنزین، ساختار دلالی حاکم بر نظام بیمار اقتصاد کشور است که اعمال هر سیاستی را با تورم شدید و بالا رفتن سرسام آور قیمت‌ها مواجه می‌کند. همین مسأله موجب مواجه شدن مردم با مشکلات فراوان شده و در نهایت، موجبات واکنش آنان را فراهم می‌نماید. قیمت بنزین باید به تدریج ولی با سرعت بالا به سمت آزادسازی حرکت کند.

● در خصوص تعیین قیمت بنزین، باید افق قیمت در کشورهای حوزه خلیج فارس را ملاک قرار داد. با وجود این، قیمت مذکور باید طوری انتخاب شود که با بهای بنزین در کشورهای همسایه تناسب داشته باشد، تا بدین وسیله از قاچاق این فرآورده جلوگیری شود. ■

مقابله با تحریم بنزین

نگاه New York Times به اجرای سهمیه‌بندی بنزین در ایران

مواجه کردند. یک کارشناس اقتصادی در این زمینه می‌گوید: «ما مجبور بودیم بنزین مورد نیاز خود را از ۱۶ کشور وارد کنیم. لذا اگر غرب جلوی واردات بنزین را می‌گرفت، با مشکلات شدیدی مواجه می‌شدیم.» گفتنی است، برخی از اعضای کنگره آمریکا، لایحه‌ای را پیشنهاد داده‌اند که بر اساس آن، هر شرکتی که در واردات بنزین به ایران یاری رساند، با تحریم‌های اقتصادی مواجه می‌گردد.

گفتنی است، دولت ایران مبالغ زیادی را به عنوان سوبسید برای بنزین پرداخت می‌کند. این کشور بنزین وارداتی را به قیمت ۲ دلار در هر لیتر خریداری کرده و به قیمت ۳۴ سنت عرضه می‌کند. از سوی دیگر، ایران قصد دارد با سرمایه‌گذاری ۱۸ میلیارد دلاری، تا سال ۲۰۱۲ ظرفیت پالایشگاه‌های خود را از ۱/۶ میلیون بشکه در روز به ۳/۱ میلیون بشکه در روز ارتقا دهد. اما برخی تحلیل‌گران معتقدند به دلیل مشکل تأمین مالی پروژه‌ها، هدف این برنامه تا سال ۲۰۱۲ احتمالاً تحقق نخواهد یافت.

از ساعات پایانی روز قبل از اجرای سهمیه‌بندی بنزین در ایران، تعداد زیادی از رانندگان برای دریافت سوخت در صف‌های طولی قرار گرفتند. اما با اتمام بنزین، چند پمپ بنزین و برخی مراکز خرید مورد هجوم و دستبرد قرار گرفتند. سپس تعدادی از مردم در جریان ناآرامی‌ها دستگیر شدند.

ایران که خود یکی از بزرگترین ذخایر نفتی دنیا را در اختیار دارد، هم اکنون ۴۰ درصد نیاز بنزین داخلی را وارد کرده و سالانه ۵ میلیارد دلار برای آن هزینه می‌کند. اما برخی تحلیل‌گران، سهمیه‌بندی بنزین را تلاش دولت ایران برای مقابله با تحریم‌های شورای امنیت می‌دانند. مؤسسه پژوهشی Eurasia Group در این زمینه گزارش داده است: وابستگی ایران به بنزین وارداتی، یکی از نقاط ضعفی بود که کشورهای غربی در بحث اعمال تحریم‌های جدی‌تر علیه ایران، به آن توجه دارند. اما دولتمردان ایران با تشخیص این امر و با اجرای سهمیه‌بندی بنزین، اهداف آنها را با شکست