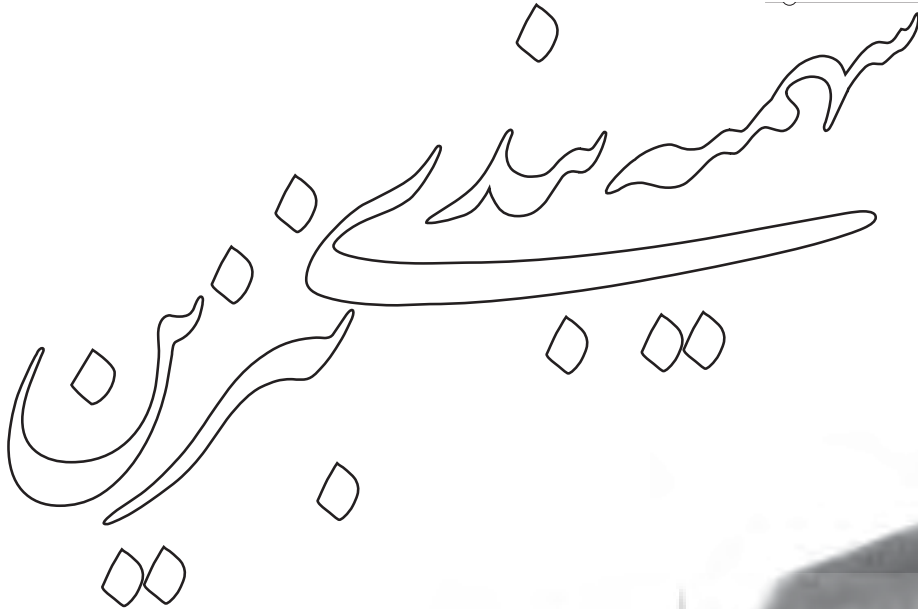


فقط با



به کاهش مصرف رسمی

گفت و گو با دکتر حسن سبحانی
عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی



دهیم، اما سوالی مطرح می شود که ما به چه میزان قیمت را بالا ببریم تا مصرف در سطح معینی کاهش پیدا کند، باید گفت بعضی از کالاها مانند بنزین کالای بی کششی هستند، بدان معنا که اگر قیمت را صددرصد افزایش دهیم، لزوماً تقاضا برای بنزین صددرصد کاهش پیدا نخواهد کرد. مانند دارو است؛ زمانی که فرزندی بیمار شود اگر دارو قیمتش ۳ برابر هم شود، بدیهی است که پدر و مادر خانواده به هر صورت دارو را تهیه می کنند. بنزین هم این گونه است، کاربراتورها خودروها بنزینی است. بنابراین اگر افزایش قیمت بدهیم، مصرف خیلی کمتر از آن افزایش قیمت کاهش پیدا می کند.

یعنی شما افزایش قیمت بنزین و سوخت را دلیل منطقی برای کاهش مصرف نمی دانید؟

من مخالف افزایش قیمت سوخت هستم. بسیاری از کارشناسان و مسوولان فرآورده های نفتی در کشور معتقدند که اگر قیمت سوخت بخصوص بنزین در کشور به قیمت بازارهای جهانی برسد، مصرف بسرعت کاهش خواهد یافت؛ یعنی آنها ادعای خود را به کشورهای پیشرفته مرتبط می دانند که آنها سوخت بسیار گرانی در دسترس دارند، ولی در عوض به مصرف منطقی رسیدند.

اگر قیمت بنزین به لیتری ۶۰۰ تومان افزایش پیدا کند، مصرف به حد قابل توجهی کاهش می یابد. ما با این روش یعنی افزایش ۸ برابری روی قیمت بنزین مخالفیم؛ چون مردم قدرت خرید برای این قیمت بنزین را ندارند از آن گذشته بنزین و

بالایی بر بودجه کشور دارد. به عبارتی در سال ۱۳۸۵ نزدیک به ۵ میلیارد دلار واردات بنزین داشتیم که معادل ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است. این رقم بسیار بالایی است. بنابراین ما از این حیث می گوییم مصرف غیرمنطقی است. برای روشن شدن تصویر نجومی این رقم، مثالی را مطرح می کنیم. در سال ۱۳۸۵ اعتبارات عمرانی ۳۰ استان کشور ۳ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان بوده در حالی که واردات بنزین ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است. بنابراین کشور پول زیادی را صرف خرید بنزین می کند. وقتی از منطقی کردن صحبت می شود، اهداف مختلفی مدنظر است؛ اما آنچه محور اصلی است موضوع چگونگی کاهش مصرف و اختلافات موجود بر سر این چگونگی است.

به نظر شما ایده آل های مصرف چه می تواند باشد و چه روشی را منطقی می دانید؟

کاهش مصرف اهداف عمده تمامی دست اندرکاران است. اگر پول زیادی داشته باشیم و برای آنچه مصرف می شود بنزین وارد کنیم، در آن صورت فضای شهرها کشش این مقدار خودرو را نخواهد داشت.

در علم اقتصاد اصولاً دو روش برای کاهش مصرف وجود دارد. اول روش قیمتی و دوم روش غیرقیمتی است. در روش قیمتی استدلال این گونه است که با بالا بردن قیمت، تقاضا را برای مصرف کاهش

پیش از این که سال ۱۳۸۶ آغاز شود، درست در ماههای آخر سال هر کجا یعنی از خانه ملت گرفته تا گفتگوهای ساده مردم، صحبت از تغییر و تحولات قیمت سوخت به خصوص بنزین بود.

شاید ۲ ماه آخر سال ۱۳۸۵ بود که مردم با یک نگرانی از تغییر و تحولات قیمت بنزین صحبت می کردند که دست آخر مجلس حداقل این تغییرات را به ۳ ماه بعد از شروع سال منتقل کرد. شاید می خواستند مانند هر سال مردم را در شروع سال نو با افزایش ناگهانی قیمت سوخت و به تبع آن افزایش قیمت کرایه ها و... مواجه نکنند. شاید هم این تغییرات در پیش است منتها با تاخیر. قرار است بنزین از خرداد ماه با نرخ لیتری ۱۰۰ تومان ارائه شود، نمایندگان خانه ملت یا حداقل موافقان طرح سهمیه بندی معتقدند باید به کاهش مصرف رسید و طرح سهمیه بندی تنها راه پیش روی این هدف است. برای پیگیری و دلایل تغییر و تحولات قیمت سوخت طی چند ماه اخیر و نتایج به بار آمده از کم و کیف آن گفتگویی را با دکتر حسن سبحانی - نماینده مجلس و عضو کمیسیون برنامه و بودجه - انجام دادیم که میخوانید.

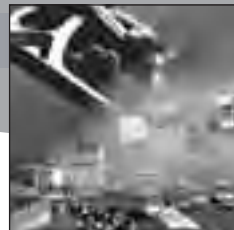
وارد کردیم. درباره نفت سفید و نفت کوره واردات نداریم و از تولید داخل مصرف می شود. بخشی از فرآورده نفتی به غیر از گازوئیل و بنزین توسط شرکت ملی نفت ایران صادر می شوند، اما در ۴ فرآورده عمده بنزین و گازوئیل واردکننده هستیم.

هر صاحب نظری براساس ایده و ارزیابی خود تعریفی از منطقی کردن مصرف سوخت دارد. شما این پدیده را چگونه تعریف و ارزیابی می کنید؟

شاید یک تعریف واحد از منطقی کردن سوخت برای بنزین و گازوئیل وجود نداشته باشد. آنچه وفاق وجود دارد، مصرف بالای آن است یعنی بالاتر از میزان تولید. از سوی دیگر تحمیل بسیار

قبل از این که وارد بحث شویم یک تصویر منسجم از تولید و مصرف سوخت در کشور ارائه دهید و بفرمایید از لحاظ آماری در چه وضعیتی قرار داریم؟

برای ارائه یک تصور منسجم باید عرض کنم که مصرف سوخت بنزین ۴۲ میلیون لیتر در روز است که از منابع داخلی صورت می گیرد. بنابراین آمار تاکنون ۳۲ میلیون لیتر در روز واردات داشتیم و پیش بینی رشد برای سالهای آینده روزانه با احتساب این مقدار مصرف به ۸۱ میلیون لیتر خواهد رسید. مصرف نفت گاز یا گازوئیل هم روند رو به رشد داشته است به طوری که متأسفانه سال گذشته نسبت به سالهای قبل میزان بیشتری گازوئیل



گازوئیل کالایی هستند که با سرعت افزایش خود را به کالاهای دیگر تسری می دهند و جامعه را با تورم بسیار لجام گسیخته ای مواجه می کنند که هزینه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی افزایش قیمت بسیار فراتر است از منافعی که کاهش مصرف دارد.

از سوی دیگر افزایش قیمت در حد ۲۰ تا ۷۰ تومان نیز به کاهش مصرف بنزین نخواهد رسید. ما هدف کاهش مصرف بنزین را تعقیب می کنیم و معتقدیم افزایش قیمت آن از ۸۰ به ۱۰۰ تومان ما را به هدفمان نمی رساند؛ زیرا مردم توان پرداخت بنزین

لیتری ۱۰۰ تومان را هم دارند. با افزایش بیشتر از این میزان هم مخالفیم بنابراین روش دوم یعنی روش غیرقیمتی را پیشنهاد می کنیم. این روش استدلال می کند که ما چون به دلیلی که ذکر کردیم امکان گران تر کردن قیمت سوخت را نداریم بنابراین باید از مردم بخواهیم در قیمت پایین تر مصرف را کم کنند. یعنی گفته می شود سقف مصرف بنزین در سال ۸۶ به ۸۰ میلیون لیتر می رسید، حال با شروع بحث سهمیه بندی این میزان را به ۶۰ میلیون لیتر کاهش می دهیم یعنی ۲۰ میلیون لیتر کاهش یافته و ۶۰ میلیون لیتر به صورت سهمیه بندی بین مردم توزیع می شود. با احتساب و اجرا شدن این روش به طور قطع ما به هدف کاهش مصرف خواهیم رسید و ۲۰ میلیون لیتر مصرف روزانه کم می شود.

منتها چون ۶۰ میلیون لیتر در اختیار داریم و این معادل تقاضای مردم نیست باید این ۶۰ میلیون لیتر به شیوه ای بین مردم توزیع شود تا به حمل و نقل و جابه جایی بار و مسافر لطمه ای وارد نکند و آن توسعه حمل و نقل عمومی است. با توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی می توان از مردم خواست از خودروی شخصی کمتر استفاده کنند تا مصرف کم شود. ما در حقیقت با این طرح می گوئیم شما به جای این که بنزین لیتری ۶۰۰ تومان بخرید، با ۸۰ یا ۱۰۰ تومان بنزین با سهمیه کمتری خریداری کنید.

شما به عنوان موافقان طرح سهمیه بندی آیا به این موضوع اندیشیده اید که افزایش قیمت چه عواقب منفی ای دارد، به عنوان مثال ما می بینیم که تعداد بيشماری از مردم برای امرار معاش طی روز مسافركشی می کنند و شاید هزاران هزار نفر در روز توسط تاکسی ها و وسیله های شخصی بین شهر و درون شهرها جابه جا می شوند، با وجود این شاید سهمیه بندی، کفاف میزان مصرف سوخت شهروندان را ندهد. برای پاسخگویی به این بخش از اقبال جامعه چه راهکاری پیش بینی شده است؟

در مورد آن دسته از اشخاصی که کارشان حمل و نقل مسافر است، بناسست وزارت کشور یک ساماندهی در این باره انجام دهد. به عبارتی این اشخاص یا وسیله نقلیه خود مورد شناسایی قرار می گیرند و براساس قانون سهمیه بندی با نظارت بر آنها سهمیه مازادی به آنها تعلق خواهد گرفت

اما در مورد شخصی که مصرف بیشتر دارد و برای اهداف خود بین شهرها و نقاط دور رفت و آمد می کند، این سهمیه اختصاصی عملی نیست و باید از وسیله عمومی استفاده کند.

این شیوه حالت بینابینی دارد، یعنی روزانه ۲۰ میلیون لیتر صرفه جویی می کنیم و پول حاصل از مازاد آن را صرف توسعه حمل و نقل عمومی می کنیم.

آیا توسعه حمل و نقل عمومی عملی است؟

در قانون بودجه سال ۸۵ و ۸۶ هم رقم ۴ هزار میلیارد تومان پول صرف توسعه حمل و نقل عمومی و مترو در نظر گرفته شده است. اگر در بودجه عمومی برای خرید بنزین صرفه جویی شود از حساب ذخیره ارزی برای توسعه حمل و نقل استفاده خواهد شد.

فکر می کنید موضوع سهمیه بندی در میان مردم پاسخ مثبت خواهد داد؟

در ۷ تا ۸ شهر بزرگ ممکن است سهمیه ای که اختصاص یابد اندکی کمتر از نیاز آنها باشد اما براساس اطلاعات دریافت شده در باقی شهرها همین میزان سهمیه ای که اختصاص یافته مصرف می کنند.

بنابراین در آن شهرها مشکلی وجود ندارد، اما در شهرهای بزرگ ممکن است در کوتاه مدت یعنی تا زمانی که حمل و نقل عمومی توسعه یابد شوکهایی را ایجاد کند، اما تحمل این کمبودها ما را به صرفه جویی ۳ میلیارد دلار نزدیک می کند. اگر جامعه به این اطمینان برسد که مازاد پول حاصل از صرفه جویی در سرمایه گذاری ها و توسعه حمل و نقل صرف خواهد شد در آن صورت نگرانی کمتر خواهد بود.

پیشتر موضوع دورخی شدن بنزین مطرح بوده و بتازگی هم بعضی از نمایندگان مجلس مطرح کردند که افزایش ۲۰ تومان به نرخ بنزین حلال مشکل نیست. بنابراین ممکن است به نرخ ۸۰ تومان برگردد؟

آنچه الان قانون است، بنزین لیتری ۱۰۰ تومان است. اگر طرحی یا لایحه ای به مجلس نیاید و این قانون اصلاح نشود، این رقم ۱۰۰ تومان است. الان دو نرخ نداریم. قرار است حدود ۶۰ میلیون لیتر در روز بین خودروهای عمومی و شخصی، موتورسیکلت ها، آژانس ها، مسافركش ها و قایق ها توزیع شود دولت هم می تواند برای خودروهای شخصی خودش بنزین وارد کند.

بتازگی عده ای از نمایندگان واگذار بنزین به بخش خصوصی را پیشنهاد کردند تا بنزین به قیمت آزاد هم در بازار عرضه شود. دو بحث وجود دارد، اول قیمت آزاد و دوم این که چه کسی باید بنزین را وارد کند. البته در مجلس هیچ بحثی در این باره وجود ندارد و این تنها نظر نمایندگان محترم مجلس است، اما در مورد قیمت آزاد استدلالی موجود است مبنی بر این که اگر

شخصی بخواهد خارج از میزان سهمیه بنزین مصرف کند، با قیمت بالاتر از ۸۰ و ۱۰۰ تومان می تواند آن را تهیه نماید، حال این مازاد را شرکت ملی نفت می خواهد وارد کند یا بخش خصوصی در اختیار بگیرد ما با این نظر مخالفیم به خاطر این که این نظریه آثار مخرب بر اقتصاد دارد. همواره در اقتصادی که دو نرخ وجود دارد نرخ پایین تر متاثر از نرخ بالا می شود. به عبارتی زمانی که من یک سهمیه ۱۲۰ لیتری دارم و به قیمت ۱۰۰ تومان در خودروم پمپ می زنم، همزمان می دانم این ۱۲۰ لیتر من ۱۰۰ تومان نمی ارزد بلکه ۶۰۰ تومان (قیمت آزاد) می ارزد، چون از پمپ دیگر کسی بنزین مازاد را لیتری ۶۰۰ تومانی تهیه می کند. لذا میل به ایجاد بازار سیاه و واگذاری این بنزین به دیگران بیشتر می شود یا اگر بازرگان و تاجری که وضع مالی خوبی دارد و می تواند بنزین آزاد مصرف کند بدون شک این قیمت بالا را روی کالاها و خدماتی که می فروشد یا تولید می کند به مصرف کننده منتقل می کنند، بنابراین ما می بینیم که در اقتصاد یک روند بسیار فزاینده تورمی آغاز شده و منشا آن افزایش قیمت بنزین است، در حالی که هدف اصلی کاهش مصرف بوده و شاید با ابعاد خرید خارج از سهمیه ما را از هدف کاهش مصرف دور کند. در هر حال ما با دو نرخ آزاد و پایین مخالف هستیم چون فسادپذیر است.

با این حساب یارانه سوخت منتفی می شود؟

البته در مورد سوخت معتقد به وجود یارانه نیستیم ما درباره سوخت از ارزان فروشی صحبت می کنیم یارانه از لحاظ اقتصادی عبارت از ما به متفاوت قیمت تمام شده از قیمت فروش است. تعریف اقتصادی یارانه برای بنزین وجود ندارد ولی اعتراف می کنم که بنزین ارزان فروخته می شود در مقایسه با آب معدنی که ۲۵۰ تومان قیمت دارد.

اخیرا در خبرها اعلام شد که حذف یارانه سوخت هواپیما از سوی مجلس احتمال افزایش قیمت بلیت هواپیما را در پی دارد، با این که سفر هوایی در کشور ۳ درصد اعلام می شود آیا افزایش قیمت بلیت هواپیما به کاهش مسافر منجر نخواهد شد؟

باید دید به واسطه حذف یارانه سوخت، چه میزان قیمت به بلیت ها اضافه می شود فکر می کنم تقاضا برای سفر هوایی یک تقاضای با کشش نیست مثلا اگر قیمت بلیت ۳۰ درصد افزایش یابد تقاضای سفر ۳۰ درصد کاهش پیدا نمی کند شاید ۵ درصد کاهش یابد. ولی این ۵ درصد به آن معنا نیست که صندلی هواپیما خالی بماند چون در بعضی از فصول سال دیده می شود که تقاضا برای سفر بیش از صندلی های موجود هوایی است؛ بنابراین با حذف یارانه سوخت موافقم چون جماعتی که از آن استفاده می کنند امکان جایگزین کردن آن را دارند و توان پرداخت افزایش ۳۰ درصد را خواهند داشت.

کارت هوشمند تا چه حد برای کنترل قاچاق بنزین موثر است؟ آیا ارتباطی می توان بین این دو یافت و کلا راههای جلوگیری از قاچاق بنزین را در چه می دانید؟

کسانی کارت هوشمند را ابداع کردند که مصرف واقعی هر خودرو و مصرف کل بنزین در کشور را در اختیار دارند. اهداف مختلفی از انواع کارت هوشمند در نظر گرفته شده یکی اندازه گیری میزان مصرف و دیگر این که اگر بخواهیم تا یک حدی سهمیه اختصاص دهیم محاسبه آن امکان پذیر باشد و سوم این که قابلیت دارد که مصرف کننده تا یک مقدار خاص با یک قیمت بنزین بزند و اگر از آن مقدار بالاتر بزند با یک قیمت دیگر پمپ بزند. کارت هوشمند به لحاظ علت و معلولی با قاچاق رابطه تعریف شده ای ندارد، اما اگر قاچاق از پمپهای بنزین صورت بگیرد و چون هر شخصی به میزان معینی می تواند بنزین مصرف کند تا حدودی زمینه های قاچاق بنزین را کاهش می دهد؛ اما زمینه کنترل قاچاق بنزین نیست.

برای کنترل از قاچاق سوخت در حوالی مرزها چه راهکاری مناسب تر است؟

قاچاق بنزین ربطی به قیمت سوخت ندارد زمانی که نیروی انتظامی برای کنترل مرزها مشکل دارد این معضل همچنان اتفاق می افتد؛ البته اگر قیمت سوخت افزایش یابد ممکن است قاچاق سوخت کم شود اما قیمت بالا تورم را موجب می شود بعضی ها استدلال می کنند برای کنترل قاچاق قیمتتها را باید افزایش داد این استدلال غلطی است. به هر حال مقدار قاچاق بنزین آنقدری نیست که به خاطر آن قیمت بنزین را افزایش داد. نمی شود به خاطر این میزان کم قاچاق سوخت کل کسانی را که داخل کشور سوخت مصرف می کنند با افزایش قیمت، جریمه کرد. باید مرزها را مورد کنترل اساسی قرار داد. افزایش قیمت شاید جلوی قاچاق را بگیرد ولی پرداخت هزینه ها بیش از آن است.

در پایان چه جمع بندی از ماحصل نظرات خود و چه تقاضایی از مردم دارید؟

باید عرض کنم که ما در سال ۱۳۸۶ درباره بنزین در وسط بحران هستیم و در مورد گازوئیل هم وارد بحران می شویم، گازوئیل در سال گذشته ۱۶ تومان در هر لیتر به فروش می رفت اما براساس تصویب قانون قرار است ۴۵ تومان در هر لیتر به فروش برود. این رقم برای کشاورزی و حمل و نقل عمومی بسیار خطرناک و تورم زاست، ولی در عین حال مصرف بسیار زیاد ما با حفظ قیمت قابل دوام نیست یعنی قیمت را زیاد کنیم به تورم می رسیم قیمت را ثابت نگه داریم و مصرف را کنترل نکنیم اصولا پولی نداریم که برای مصرف بیشتر وارد کنیم؛ بنابراین پیشنهاد بهتر همان سهمیه بندی با قیمت ثابت و پایین است که حداکثر از خرداد ماه آغاز می شود این یک تصمیم بزرگ ملی است که نباید تحت تاثیر بحثهای سیاسی قرار بگیرد والا شکست می خورد.

منبع: روزنامه جام جم