

کالبد شکافی یارانه‌های انرژی در ایران



تهیه و تنظیم: محمد مزرعتی

کارشناس ارشد موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی در بهمن‌ماه برگزار شد، بحث یارانه‌های انرژی در ایران را مورد کتکاش قرار می‌دهد و در آن ابعاد مختلف بحث یارانه‌های انرژی در ایران همچون تعریف یارانه، میزان یارانه ضمنی، ترکیب یارانه‌ها، بخش‌های عمده دریافت‌کننده یارانه، شفاف‌سازی یارانه‌ها و دیگر مسایل مرتبط با آن تحلیل می‌شود.

میزگرد کالبد شکافی یارانه‌های انرژی در ایران که با حضور غلامحسین حسن‌تاش رییس موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، مهندس کسائی‌زاده مدیر برنامه‌ریزی تلفیقی شرکت پالایش و پخش، مهندس خسروی‌زاده مشاور مدیرعامل شرکت پالایش و پخش، دکتر مهدوی، کارشناس ارشد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و دکتر محمد مزرعتی

الان در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مطرح است. اینکه یارانه انرژی حذف شود و یا حذف نشود و اگر قرار شد که حذف شود چه روشی در نظر گرفته شود؟ آیا این روش تدریجی یا آنی باشد؟ یا اینکه به صورت تبعیض عمل شود از جمله مسایل مهم و قابل طرح هستند.

هزینه حمل و نقل، کیفیت سوخت، قیمت‌های بین‌المللی، انتخاب قیمت در بازارهای بین‌المللی با لحاظ هزینه فرصت، هزینه‌های تمام شده تولید، قیمت‌های داخلی متفاوتی که در استان‌های مختلف هستند. بحث دیگر تعدیل و یا حذف یارانه است که

○ آقای دکتر مزرعتی چه مسایلی را پیرامون یارانه‌های انرژی، مهم ارزیابی می‌کنید؟

● مباحثی که در یارانه انرژی مطرح هستند شامل تعریف یارانه انرژی، نحوه محاسبه مقدار یارانه‌های انرژی با لحاظ نرخ ارزهای متفاوت،

مثلاً اینکه یارانه‌های بنزین به طور کامل حذف شود و درآمدش به نفت سفیدی که توسط قشرهای محروم مورد استفاده قرار می‌گیرد به صورت یارانه مستقیم اختصاص یابد. بعد این که حالا هر روشی که استفاده کردیم چه آثار و تبعاتی بر اقتصاد ملی دارد؟ روی صرفه‌جویی انرژی و تورم چقدر اثر دارد؟ روی بودجه دولت، مزیت نسبی اقتصادی و اشتغال و مستهلک شدن کل بودجه دولت به واسطه افزایش تورم چه اثراتی دارد. بحث دیگری هم که مطرح است این است که آیا ما می‌توانیم یارانه‌های انرژی را کاملاً تعدیل کنیم بدون اینکه بر سایر متغیرهای کلان اقتصادی توجهی داشته باشیم.

اگر مثلاً بحث دستمزد را با کشورهای دیگر، مقایسه کنیم، باید ببینیم که دستمزد در مقایسه با انرژی چه وضعیتی دارد. دستمزد در ایران خیلی پایین‌تر از قیمت‌های نسبی انرژی است فرضاً اگر قیمت‌ها را با آمریکا یا کشورهای عضو OECD یا کشورهای دیگر مقایسه بکنیم همین وضع وجود دارد. برای خیلی از متغیرهای دیگر هم این وضع را می‌توانیم تصدیق کنیم.

بنابراین سؤالی که مطرح است این است که آیا ما می‌توانیم فکر کنیم که برای همه متغیرهای کلان و همه قیمت‌ها تعدیل را یک باره انجام دهیم و همه یارانه‌ها را یکباره حذف کنیم و یا اینکه اصلاً اقتصاد را ببریم به سمت شاخص‌بندی به طوری که همه نرخ‌ها به هم وصل باشند یا نه؟

آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) گزارشی تهیه کرده که در آن برای ۶ کشور که بیشترین یارانه انرژی را پرداخت می‌کنند محاسباتی انجام داده و تحلیل‌هایی را ارائه کرده است.

این کشورها شامل چین، روسیه، هند، اندونزی، ایران، آفریقای جنوبی، ونزوئلا، قزاقستان هستند. براساس معیارهایی که در توسعه پایدار وجود دارد مثل "رفاه اجتماعی"، "حمایت از محیط‌زیست" و "رشد اقتصادی"، بحث یارانه انرژی را مورد تحلیل قرار داده‌اند.

خلاصه‌ای که از کل این مجموعه به دست آمده، این است که اگر یارانه انرژی حذف شود، حدود ۱۴ درصد مصرف انرژی این کشورها کاهش پیدا می‌کند.

رشد اقتصادی (GDP) آنها به خاطر اینکه راندمان و کارایی اقتصاد بالا می‌رود، حدود یک درصد افزایش پیدا می‌کند و مقدار انتشار

آلاینده‌ها که بیشتر CO2 را در نظر گرفته، حدود ۱۷ درصد کاهش پیدا می‌کند و ضمناً یک سری منافع دیگری هم مربوط به عدم انتشار آلاینده‌های زیست محیطی حاصل می‌شود.

○ آقای دکتر مهدوی نظر شما در مورد تعریف یارانه انرژی چیست؟

● به طور کلی می‌توانیم یارانه‌ها را به دو دسته مستقیم و غیرمستقیم طبقه‌بندی کنیم. آنچه که معمولاً در قوانین بودجه سنواتی وارد می‌شود عنوان صریح یارانه را دارد و به عنوان یارانه مستقیم محاسبه می‌شود. در آنها اثری از انرژی و در واقع یارانه انرژی نمی‌بینیم. آن یارانه‌ها عمدتاً متوجه یارانه گندم هستند.

همچنین کالاهای اساسی، دارو، کود و سم شیمیایی از جمله موارد دیگری هستند که یارانه مستقیم دارند. یارانه غیرمستقیم در واقع گروه دیگری از یارانه‌ها است که ظاهراً شاید همه محققین و صاحب‌نظران روی اینکه این یارانه است یا نه و نحوه محاسبه و مبنای محاسبه آن اتفاق نظر ندارند در واقع کالاها و خدماتی که به نوعی احیاناً با قیمت‌های جهانی مقایسه می‌شود، به عنوان یکی از مصادیق یارانه به حساب می‌آیند. یعنی ملاک مقایسه با قیمت‌های جهانی در نظر گرفته می‌شود.

در مقایسه با قیمت‌های جهانی نرخ مبادله ارز یک بحثی است که آیا بالاخره چه نوعی را به عنوان نرخ معتبر مبادله ارزی در نظر می‌گیریم. آیا نرخ بازار در نظر گرفته شود؟ بعضی از صاحب‌نظران نرخ موثر ارز را به جای نرخ بازار و یا روش‌های دیگر محاسباتی را در نظر می‌گیرند که شاید خودش بتواند موضوع یک فعالیت مطالعاتی قرار بگیرد که اصولاً چه نرخ ارزی را باید در نظر بگیریم و یا احیاناً متغیرهای دیگری که می‌تواند در محاسبه یارانه‌های غیرمستقیم مورد توجه و مورد نظر قرار بگیرد چیست؟

○ آقای مهندس کسائی زاده نظر شما در

خصوص تعریف یارانه انرژی چیست؟

● توضیحات را جناب آقای مهدوی دادند من فقط یک اشاره می‌کنم. از دیدگاه ما می‌توان به دو طریق یارانه‌های غیرمستقیم را حساب کرد. فرض کنید که ما اصلاً هیچ فرآورده‌ای نداریم، می‌خواهیم آن را از خارج وارد کنیم. بنابراین باید نرخ فوب (FOB) خلیج فارس را بگیریم و یک

هزینه حمل هم شامل حال آن بکنیم، این را مقایسه بکنیم با نرخ داخلی و مابه‌التفاوت آن می‌شود یارانه. این یک تعبیری از یارانه است.

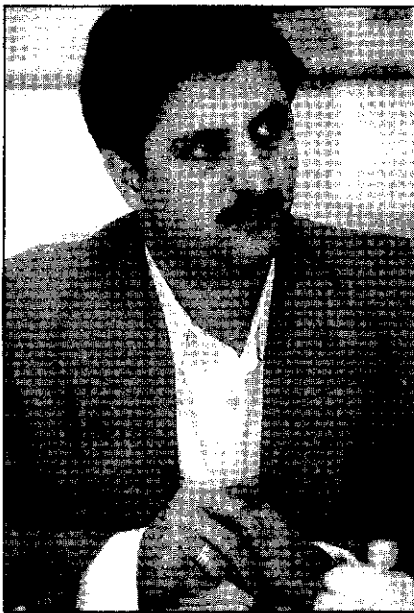
تعبیر دیگری به این شکل است که ما قیمت تمام شده داخلی خودمان را مد نظر قرار دهیم و ما به التفاوت آن را با نرخ رسمی کشور حساب بکنیم.

البته برای مورد اول ما دقیقاً حساب کردیم و چیزی حدود ۱۰ درصد هزینه حمل را به هزینه واردات سوخت اضافه کرده‌ایم. ماتنها فرآورده‌ای که الان وارد می‌کنیم بنزین است در تمام دنیا قیمت بنزینی که از پالایشگاه بیرون می‌آید نزدیک به هم است و فقط هزینه حمل آن تفاوت می‌کند که از کجا حمل بشود. اصولاً قیمت بنزین بسین ۱۹ تا ۲۲ سنت متغیر بوده و وابسته به قیمت نفت خام است. ما تمام این فرآورده‌ها را تک‌تک با نرخ فوب خلیج فارس محاسبه می‌کنیم.

در این صورت مبلغی بیش از ۱۱ میلیارد دلار فقط یارانه بخش فرآورده‌های نفتی خواهد بود (با نرخ ارز ۸۰۰ تومانی) که شامل نفت سفید، نفت گاز، بنزین و نفت کوره است. به این ترتیب با احتساب پنتان، نفتا، پلات فرم و خوراک صنایعی که داریم مجموعاً چیزی حدود ۸۸ هزار میلیارد ریال کل یارانه این فرآورده‌ها می‌شود که با آن گزینه اول منهای هزینه حمل‌اش محاسبه شده است. اگر بخواهیم حمل آن را هم در نظر بگیریم بین ۵ تا ۱۰ درصد می‌توانیم به آن اضافه کنیم.

ولی ممکن است این سؤال پیش آید اگر شما بخواهید به قیمت تمام شده داخلی این را حساب کنید چگونه است. علت اینکه ما حساب نکردیم این است که قیمت تمام شده داخلی بازیک پیش فرض‌هایی دارد که آیا ما به قیمت دفتری باید حساب کنیم؟ چون ما ارزش سرمایه‌گذاری مان به آن چیزی است که در دفاترمان ثبت شده است در دفاتر ما دلار ۷ تومانی و ۱۷۵ تومانی هم هست یا اینکه به قیمت روز حساب کنیم.

مثلاً در دنیا می‌گویند اگر بخواهیم یک بشکه نفت خام را تصفیه کنیم چقدر هزینه سرمایه‌گذاری نیاز داریم در ایران متوسط ۱۰ هزار دلار هزینه سرمایه‌گذاری یک بشکه نفت خام است. این یک راه است که به این شکل محاسبه کنیم که طبعاً هزینه تمام شده داخلی هزینه بالایی خواهد بود. ولی اگر به قیمت ارزش



دکتر مزرعتی:

محاسبه هزینه واقعی

تولید فرآورده‌های نفتی

به دلیل

مستهلك بودن پالایشگاه‌ها،

استفاده آنها از

تکنولوژی‌های قدیمی،

و نبود شیوه محاسبه

قیمت تمام شده،

امری دشوار است

از بین می‌رود و یا هزینه فرصت‌هایی که شهروندان به لحاظ تولید اتومبیل‌های با کیفیت پایین و یا عدم توسعه امکانات حمل و نقل عمومی در ترافیک از دست می‌دهند کجا محسوب می‌شود؟

○ آقای مهندس خسروی زاده نظر شما در این خصوص چیست؟

● ابتدا در مورد مساله قیمت تمام شده صحبت بکنیم و بعد بپردازیم به تعریف یارانه. طبیعتاً قیمت تمام شده عبارت است از قیمت نفت خام به اضافه هزینه‌های عملیاتی که ما انجام می‌دهیم. نفت خام بسته به این است که ما قیمت را چند بگیریم.

بنابراین یکی اینکه قیمت نفت خام را چند بگیریم، بعد قیمت ارزش برابری دلار را چند بگیریم، آیا ارزش دلار را ۸۰۰ تومان بگیریم یا اینکه قیمت دیگری برای آن لحاظ بکنیم.

معمولاً در محاسبات اقتصادی و بررسی‌های اقتصادی ارزش خرید دلار را برحسب قدرت خرید دلار در نظر می‌گیرند که به آن PPP^۱ می‌گویند.

قدرت خرید واقعی دلار را که سال گذشته حساب کردم، حدود ۴۳۴ تومان برای هر دلار بود. پس نه نرخ ۸۰۰ تومان و نه نرخ ۱۰۰ تومان و نه ۷ تومان خواهد بود. روشی که من بکار گرفتم شبیه همان روشی است که آقای کسائی زاده ارائه کردند. البته در محاسبه قیمت نیز من معتقد هستم که باید قیمت نفت خام محتوی را به دست آوریم.

اگر از این روش محاسبه را انجام دهیم، با ارقامی که آقای مهندس ارائه دادند مغایر خواهد بود و یارانه واقعی که جامعه و دولت متحمل می‌شود محاسبه خواهد شد.

○ آقای دکتر مزرعتی در ارتباط با تعریف

یارانه انرژی اگر صحبت تکمیلی دارید بفرمایید.

● با ارائه تعریف اقتصادی یارانه نظر اساتید را در اینجا جمع‌بندی می‌کنیم. در اقتصاد می‌گویند که یارانه در واقع آن مقداری است که یا دولت به صورت مستقیم می‌پردازد و یا برای حمایت از مصرف‌کننده و یا تولیدکننده قیمت‌ها را در زیر هزینه تولید و یا هزینه‌ای که در بخش عرضه انجام می‌شود، تعیین می‌کند. حالا طبق تعریف‌هایی که اساتید داشتند به این نتیجه رسیدیم که ما یک قیمتی داریم در داخل و قیمت بازاری فرآورده‌های نفتی و حامل‌های انرژی که

دفتری حساب کنیم، هزینه پایین خواهد بود. من کاری به ارزش دفتری و ارزش سرمایه‌گذاری ندارم ممکن است این سؤال پیش بیاید اصلاً هزینه‌ای که پالایش و پخش می‌دهد تا یک بشکه نفت خام را تصفیه و توزیع کنیم چقدر است؟ عرض کنم ۰/۸ دلار. این نرخی است که در سال گذشته تراز ما نشان می‌دهد و این با دلار ۸۰۰ تومانی است. ولی اگر شما ارزش سرمایه‌گذاری‌ها را در حدود ۱۰ میلیارد دلار در نظر بگیرید این ۰/۸ دلار ۱/۵ دلار به آن اضافه می‌شود و به ۲/۳ دلار می‌رسد.

نکته دیگر اینکه اگر بخواهیم یک میلیون و ۶۰۰ هزار بشکه در روز تصفیه نفت خام داشته باشیم و این تعداد بشکه را کاملاً بخواهیم پالایشگاه نو تلقی کنیم و استهلاك آن هم بخواهد ۱۰ ساله برگردد در این صورت هزینه تصفیه یک بشکه نفت خام ۲/۷ بعلاوه ۰/۸ دلار و به عبارتی ۳/۵ دلار خواهد بود.

ممکن است باز این سؤال پیش آید که چرا نرخ تمام شده ما با کشورهای مثلاً اروپایی مغایرت دارد؟ باید پاسخ داد که یک نکته‌ای که حائز اهمیت است، پیچیدگی پالایشگاه‌های ما است. یعنی الگوی پالایشی ما منهای دو پالایشگاه که بعد از انقلاب ساخته شده، مربوط به بیش از سه دهه پیش می‌شود و الگوی پالایشی دارد که بیش از ۲۳ درصد نفت کوره تولید می‌کند.

○ آقای حسن تاش نظر شما در خصوص

تعریف یارانه چیست آیا اصولاً مطابق این تعریف‌ها، یارانه‌ای پرداخت می‌شود؟

● متأسفانه شفاف نبودن هزینه‌ها موجب شده است که حتی در بین صاحب نظران، اتفاق نظر بر سر واقعی بودن یا واقعی نبودن یارانه‌ها وجود نداشته باشد و باز متأسفانه گزاره‌های غلطی در مورد سوبسید یا یارانه رواج یافته است که با تعریف اقتصادی آن مطابق نیست. به عنوان مثال طی سال‌های اخیر عده‌ای ما به التفاوت قیمتی که دولت فرآورده‌های نفتی را در داخل می‌فروشد و قیمتی که می‌تواند آنها را در بازارهای جهانی بفروشد را سوبسید به حساب می‌آورند، که البته این تفاوت یک هزینه فرصت Opportunity Cost هست اما سوبسید نیست. اگر قرار باشد هزینه‌های فرصت در اقتصاد به حساب آید (که البته به نوبه خود کار بسیار خوبی هم هست) اینکار باید همه جانبه صورت گیرد. مثلاً هزینه فرصت‌هایی که به دلیل سوء مدیریت

قیمتی است که مصرف‌کنندگان نهایی الان می‌پردازند.

یک قیمت دیگری هم در بعد عرضه وجود دارد که یا باید هزینه واقعی تولید و یا "هزینه فرصت" تهیه حامل‌های انرژی باشد. در واقع این قسمت دوم یعنی "هزینه یا ارزش حامل‌های انرژی در بخش عرضه" است که اتفاق نظری روی آن وجود ندارد و به علاوه تحت تأثیر متغیر مهمی همچون نرخ ارز و هزینه‌های انتقال و تسوزیع، ارزش نفت محتوی، تکنولوژی پالایشگاه‌های داخلی و... قرار دارد.

نرخ ارز هم که مورد توافق محققین و سیاستگذاران مختلف نیست، نرخ ارز رسمی، نرخ بازار آزاد، قدرت واقعی خرید ریسال (PPP) از جمله نرخ‌هایی است که در محاسبات مورد استفاده قرار می‌گیرد. همین امر باعث می‌شود که نتوانیم به یک تعریف خاص از یارانه و انرژی برسیم به نحوی که همه بتوانند یک رقم مشخص و معینی را محاسبه کنند.

محاسبه هزینه واقعی تولید فرآورده‌های نفتی نیز به دلیل مستهلک بودن پالایشگاه‌ها، استفاده آنها از تکنولوژی‌های قدیمی، در اختیار بودن هزینه‌های دفتری و نبود شیوه محاسبه قیمت تمام شده امری دشوار است. به علاوه استفاده از روش «سرمایه‌گذاری جایگزین» مجدداً فروش متعددی را راجع به "نرخ ارز" به لحاظ میزان "هزینه سرمایه‌گذاری برای هر بشکه ظرفیت نفت خام" به میان می‌آورد که باز محاسبات را متعدد می‌کند.

○ آقای مهندس کسائی‌زاده شما نظر خاصی در خصوص مطالب مطرح شده دارید؟

● من می‌خواهم به یک نکته‌ای اشاره کنم. شما استحضار دارید که ماده ۱۲۲ قانون برنامه، وزارت نفت را موظف کرده که به بخش خصوصی اگر می‌خواهد پالایشگاه یا واحدهای پایین دستی پالایشگاهی احداث کند مجوز تأسیس بدهد و خوراک نفت خام و اجازه صادرات فرآورده را نیز بدهد و اگر فرآورده‌ای هم این پالایشگاه نیاز داشت، به قیمت بین‌المللی خریداری کند.

ما اگر فرض بگذاریم که بنده به عنوان بخش خصوصی بخواهم این پالایشگاه را بسازم آن موقع ارزش را همان ارزی حساب خواهم کرد که از بانک مرکزی ریسال می‌دهم و دلار می‌گیرم. حالا ارزش تک نرخی شده و دیگر این سفره ۱۷۵

تومان و ۳۰۰ تومان و... جمع شده است بنابراین بنده به عنوان بخش خصوصی آن دلاری که می‌خرم حساب می‌کنم و غیر از این راه دیگری ندارم. الان نفت در انحصار دولت است. و اگر فردا بخش خصوصی بخواهد توی بازار بیاید آیا به آن می‌توانیم دیکته کنیم که آقا شما دلار را باید ۴۰۰ تومان حساب کنید؟ مسلماً نمی‌توانیم چنین محدودیتی را تحمیل کنیم.

○ آقای دکتر مهدوی آیا شما در این خصوص نظر خاصی دارید؟

● نکته‌ای که من می‌خواستم عرض کنم در مورد صحبت آقای مهندس کسائی‌زاده بود که گفتند اگر ما فرض بگیریم که نفتی نداشتیم و بساید این را وارد می‌کردیم چه قیمتی می‌پرداختیم؟ من می‌خواهم این را سؤال کنم که آیا واقعاً این روش محاسبه را ما قبول می‌کنیم؟ آیا فقط در مورد نفت و فرآورده‌های نفتی قبول می‌کنیم یا در مورد همه کالاها و خدمات؟ یعنی اگر مایبیم این روش محاسبه را برای انرژی قبول کنیم برای نیروی انسانی هم باید این را قبول بکنیم یعنی آن وقت محاسبه یارانه نیروی انسانی را چه طوری می‌خواهیم جواب دهیم. اگر در نظام برنامه‌ریزی ما بر این اساس به این برسیم که به تعبیر حضرت‌عالی ۸۸۰۰ میلیارد تومان یارانه داریم می‌دهیم خوب این یارانه را حذف کنیم، در مورد نیروی انسانی چه کار کنیم؟ در مورد خدمات پزشکی چکار کنیم؟ آیا شما این را می‌پذیرید که مثلاً فرض کنید اطباء کشور هم بگویند ما اگر عمل جراحی قلب را می‌خواستیم در خارج انجام دهیم هزینه آن ۲۰ هزار دلار بود، و ما ۲۰ هزار دلار می‌خواهیم. آیا بایستی یارانه را حذف کنیم و یا یکسان‌سازی کنیم؟ آیا برای دارو همه مقوله‌های کشور ما می‌توانیم این طور برخورد کنیم یا اینکه فقط برای مقوله‌های خاصی ما باید اینگونه برخورد کنیم.

○ آقای مهندس خسروی‌زاده اگر مطلبی در خصوص نظر آقای دکتر مهدوی دارید بفرمایید.

● در بنگلادش و هند و کشورهای مشابه وضعیت حقوق و دستمزدشان معلوم است. اصلاً قابل مقایسه با ما نیست. ولی انرژی و سایر کالاها قیمت‌هایی که برایشان تمام می‌شود به قیمت‌های بین‌المللی می‌پردازند. آنجا هم آیا باید آن جراح بیاید بگوید من که به قیمت بین‌المللی

جراحی نکرده‌ام؟ یا کارگر بیاید بگوید که من به قیمت بین‌المللی دریافت نکرده‌ام؟

اگر ما یک منبعی را ما در اختیار داریم، این متعلق به خود ما نیست. این متعلق به نسل‌های آینده نیز است. ما حق نداریم چون از زیر خاک خودمان در می‌آید و خودمان مصرف می‌کنیم، حقوق نسل‌های آینده را پیمان کنیم و بگوییم ما باید ارزانتر بخریم. این انفال متعلق به ما و تمامی نسل‌هایی است که بعد از ما به دنیا می‌آیند. طبیعتاً ما حق نداریم این کار را بکنیم. ما تنهاکاری که باید بکنیم، این ثروت‌های زیرزمینی را به ثروت‌های مولد روی زمینی تبدیل بکنیم که این ثروت مولد زیرزمینی را به نسل‌های آینده بدهیم.

○ آقای مهندس کسائی‌زاده با توجه به تعریفی که ارایه کردید و با لحاظ نرخ ارز ۸۰۰۰ ریال برای هر دلار، چه میزان یارانه ضمنی محاسبه شده است؟

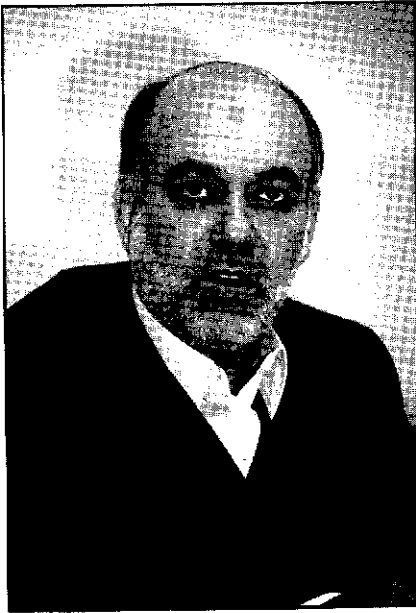
● یارانه فرآورده‌های نفتی با ارز ۸۰۰ تومان منهای هزینه حمل داخل یک چیزی حدود ۱۱ میلیارد دلار است که این شامل خوراک صنایع هم می‌شود. چون فرآورده‌های نفتی تنها جنبه سوخت ندارند بلکه خوراک صنایع مثل پتروشیمی و صنایع کوچک را نیز شامل می‌شوند.

البته ارقامی که من دارم برای سال ۷۹ است. روش محاسبه ما این است که متوسط نرخ ۷۹ را بگیریم یعنی مقطبی حساب نمی‌کنیم. ما الان نرخ نفت خام در سال ۷۹ را بشکته‌ای ۲۶ دلار حساب کردیم، فرآورده‌ها را هم به نرخ فوب خلیج فارس محاسبه کردیم.

هزینه‌های حمل داخل را اینجا حساب نکردیم اگر بخواهیم حساب کنیم ده درصد هزینه‌مان، هزینه حمل است.

○ آقای دکتر مرزعی شما چه ارقامی را محاسبه کرده‌اید؟

● محاسباتی که من دارم متفاوت بوده و ارقام ۱۵ میلیارد دلار، رقم ۱۳ میلیارد و ۱۱ میلیارد دلار برای کل انرژی برای سال ۱۳۷۶ را در بر می‌گیرد. این ارقام مثلاً برای گازوئیل حدود ۳ میلیارد دلار است، برای نفت کوره حدود ۱/۱ میلیارد و برای نفت سفید ۱/۵ میلیارد، بنزین ۱/۶ میلیارد دلار است. برق حدود ۴ میلیارد دلار و گاز طبیعی ۲ میلیارد دلار است. طبق تعریفی که در نحوه محاسبه ارایه شده،



مهندس کسانلی زاده:
اگر نرخ سوخت را
به گونه‌ای تعیین کنیم
که نه جهشی باشد
و نه تدریجی
و در یک مدت زمان مشخص
حدود ۴ تا ۵ سال
به قیمت منطقی برسیم،
فکر می‌کنم که به تدریج
این اثر قیمتی
باعث کاهش مصرف خواهد شد

خواهد داشت. بنابراین اگر دولتمردان به عدد و رقم‌ها توجه کنند ما می‌بینیم که با دست خودمان پول هنگفتی را از مملکت خارج می‌کنیم و فرآورده‌های نفتی وارد کرده و به مردم می‌دهیم، محیط زیست را آلوده می‌کنیم و خسارت‌های سنگینی را به جای می‌گذاریم. به نظر من خسارت‌های پنهانی به مردم تحمیل می‌کنیم که این خسارت‌ها قابل اندازه‌گیری نیست. شاید مهمترین بخش این بحث که باعث شد من در این جلسه شرکت کنم همین مساله باشد.

○ آقای دکتر مهدوی نظر شما در این خصوص چیست؟

● برای برنامه‌ریزی هرگونه تغییر، ما باید یک ارزیابی از شرایط و وضع موجودمان داشته باشیم و میزان هزینه‌ها و دستاوردهایی که از این تغییر برای ما حاصل می‌شود را مقایسه کنیم و بسنجیم که کدام آنها برای ما ارجح است و دستاورد بیشتری دارد. اگر فایده‌ای که به دست می‌آوریم بیشتر از هزینه‌ها باشد قطعاً یک تصمیم خردمندانه‌ای است و اگر هزینه‌ای که ما صرف می‌کنیم بیشتر از دستاورد ما باشد یک مقدار باید با تأمل و دقت بیشتری به مساله نگاه بکنیم.

در واقع چون حوزه ما در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی متولی حقوق و دستمزد است، لازم می‌دانم این نکته را عرض کنم که به طور کلی این نظام جدید بودجه‌ریزی شفافیت‌هایی را برای ما حاصل کرده و به ما اجازه داده برآوردی داشته باشیم که در سال آینده ۵۳۴۹۴ میلیارد ریال، حقوق و دستمزد به بخش دولتی می‌پردازیم. محاسباتی که ما داریم این است نشان می‌دهد که در بخش تأمین اجتماعی هم یک چیزی حدود ۷۸۰۰ میلیارد تومان حقوق و دستمزدی است که پرداخت می‌شود یعنی جمعاً ۱۳ هزار میلیارد تومان حقوق و دستمزدی است که در بخش دولتی و بخش خصوصی براساس یک برآورد اولیه پرداخت می‌شود. از طرف دیگر بالاخره به هر حال ما در هر تصمیمی که می‌گیریم بایستی به ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی، ترکیب جمعیت و عناصر مهمی که به هر حال جامعه ما را شکل می‌دهد توجه داشته باشیم و چه بسا خیلی از تسجوزهای جهانی برای ما برای ویژگی‌های جمعیتی، شرایط اقتصادی، اجتماعی، تجویز مشخص و قابل ارایه‌ای نباشد. همانطور که گفتیم قبلاً هم بالاخره

اگر هزینه فرصت، مبنای عمل باشد ملاحظه می‌شود که به واسطه مصرف بالای نفت گاز، بیشترین یارانه در بین فرآورده‌ها به نفت گاز پرداخت می‌شود. در اینجا برای برقی حدود ۴ میلیارد دلار یارانه محاسبه شده است در صورتی که اگر به روش قیمت تمام شده محاسبه شود دریافتی‌های وزارت نیرو بیشتر از هزینه‌های آن (حتی به روز کردن قیمت تأسیسات) خواهد بود و بنابراین یارانه‌ای از این بابت به مصرف‌کنندگان پرداخت نمی‌شود. این امر اهمیت یک تعریف صحیح از یارانه را آشکار می‌سازد.

○ بحث پرچالشی که وجود دارد نحوه تعدیل و یا حذف یارانه‌های انرژی است، آقای مهندس کسانلی زاده شما در این خصوص چه نظری دارید؟

● حذف کردن یارانه یا حذف نکردنش یک بحث اقتصادی است یعنی ما باید یک مدل ریاضی مناسبی برای این کار داشته باشیم به گونه‌ای که تمام پارامترهایی را که در این قضیه دخیل هستند در نظر بگیریم. شاید من این طور مطرح کنم که نه دنبال حذف کامل آن باشیم نه به دنبال اینکه به همین شکل باشد بلکه باید یک حالت میانه را در نظر گرفت. البته من خودم شخصاً برای بنزین یک طرح دارم که حالا بعداً فرصت شد صحبت می‌کنم ولیکن ما هم خوب می‌دانیم اگر ما یک مرتبه به صورت جهشی یارانه را حذف کنیم قطعاً تورمی در مملکت ایجاد می‌شود که دولت به این سادگی‌ها نمی‌تواند قضیه را کنترل کند و تجربه هم نشان داده که دولت در کنترل تورم ناتوان بوده است.

من اصلاً مخالف وضعیت موجود هستم و از موضع شرکت پالایش و پخش این موضوع را توضیح می‌دهم.

من حساب کردم که تا پایان برنامه سوم بیش از ۴ میلیارد دلار واردات بنزین خواهیم داشت. یعنی یک رقمی حدود ۲۱ میلیارد لیتر بنزین باید وارد کنیم. در سال آینده کمتر از یک میلیارد دلار واردات بنزین و اجزاء بنزین و LPG داریم. در آینده شرایطی برپایمان ایجاد خواهد شد که ما را از نظر تحویل‌گیری، انتقال، توزیع از نظر خرید در بازار منطقه با محدودیت مواجه می‌کند.

شما می‌دانید ما امسال بنزین را از چین خریدیم، یعنی از راه‌های دور خریداری شده. البته امور بین‌الملل این کار را می‌کند و دست ما نیست و این هزینه‌های کمرشکن و سنگین را

شرایط اجتماعی کشور ما به شکلی سامان پیدا کرده که وضعیت چند کالا بر سطح عمومی قیمت‌ها بسیار اثر بخش است. یعنی سطح عمومی قیمت‌ها به این چند کالا بستگی زیادی پیدا کرده است. یکی از آنها بحث نان است یکی بحث ارز است و دیگری بحث بنزین.

بنابراین در واقع محاسباتی که دفتر اقتصاد کلان سازمان مدیریت انجام داده و گزارش را برای ما فرستاده نشان می‌دهد که اثر مستقیم افزایش قیمت بنزین حتی به قیمت ۱۰۰ تومان، ۳ درصد اثر تورمی دارد و در بخش‌های مختلف این اثر مقادیر متفاوتی محاسبه شده است.

بر اساس مدل‌هایی که وجود دارند و جداول داده و ستانده شده اگر قیمت بنزین ۱۰۰ تومان بود، در بخش کشاورزی ۲/۸ درصد، در بخش معادن ۲/۲ درصد، صنایع ۰/۳ درصد و خدمات ۲/۸ درصد و جمعاً ۳ درصد اثر مستقیم تورمی را محاسبه کردند.

اما در خود این محاسبه‌ای که انجام شده تصریح کردند که ما اثر روانی افزایش قیمت بنزین را نتوانستیم حساب بکنیم یعنی این بدین معناست که مثلاً در مقاطع دیگری که ما افزایش قیمت سوخت را داشتیم، شاهد این بودیم که مثلاً اگر راننده مسافرکش روزانه ۵۰ هزار تومان درآمدش بوده و ۷۰۰ تومان یا ۸۰۰ تومان هزینه سوخت می‌داد وقتی که ۳۰ یا ۴۰ درصد در سال‌های ۷۳ و ۷۴ افزایش قیمت بنزین داشتیم، آنگاه هزینه سوخت اینها مثلاً از ۴۰۰ به ۶۰۰ تومان افزایش یافته بود. نرخ کرایه‌ها دو برابر یا بیشتر افزایش یافت. اگر می‌پرسیدیم چرا، بیان می‌شد که دولت بنزین را مثلاً دو برابر کرده و من هم باید کرایه را دو برابر کنم این در حالی است که هزینه آنها از ۴۰۰ تومان به ۶۰۰ تومان رسیده و این ۴۰۰ تومان توی این ۵۰۰۰ تومان درآمد یک وزن کمی را داشته است این یک اثر روانی است که افزایش قیمت بنزین ایجاد کرده است.

نکته دوم اینکه تورم و افزایش سطح عمومی قیمت‌ها در واقع یعنی کاهش قدرت خرید اشخاص حقوق بگیر. یعنی اگر ما در نظر بگیریم که کسی ۱۰۰ هزار تومان دستمزد دریافت می‌کند می‌تواند ۵۰ واحد از کالایی را که ۲۰۰۰ تومان است خریداری کند. اگر ما ۲۰ درصد تورم داشته باشیم آن کالا قیمت‌اش می‌شود ۲۴۰۰ تومان. یعنی قدرت خرید ۱۰۰ هزار تومان آن فرد که ۵۰ واحد کالا بوده تبدیل می‌شود به ۴۲ واحد کالا یعنی ۸ واحد کالا از قدرت خرید او کم می‌شود.

در واقع به خاطر همین است که اقتصاددان‌ها تورم را مالیات فقرا به ثروتمندان تعریف می‌کنند و در واقع به دلیل این کاهش قدرت خرید است که افشار دارای حقوق ثابت، زیان می‌کنند. به عبارت دیگر من این را می‌خواهم عرض کنم که اگر ما در نظر بگیریم که ۱۳ هزار میلیارد تومان حقوق و دستمزد در کشورمان دریافت می‌شود، اگر تصمیمی بگیریم که ۱۰ درصد تورم ایجاد کند، ۱۳۰۰ میلیارد تومان قدرت خرید این مبلغ کاسته می‌شود.

بنابراین در کلان تصمیم‌گیری باید ببینیم وقتی ما این تصمیم را می‌گیریم چه به دست می‌آوریم و چه از دست می‌دهیم. این حالا در حقوق و دستمزد است. من اینجا مثلاً هزینه‌های دولت را حساب نکردم. سایر بخش‌هایی که اقتصاد ملی به عنوان هزینه می‌پردازد حساب نشده است. باید ببینیم که هزینه‌های مختلفی که ما در بخش‌های مختلف داریم چقدر است و در اثر تورم سود ما چقدر کاهش پیدا می‌کند. هزینه‌ها چه مقدار افزایش پیدا می‌کند هزینه یک درصد که صرفه جویی می‌شود چه مقدار خواهد بود. اگر هزینه‌ای که صرفه جویی می‌شود به این میزان هزینه‌ای باشد که ما از دست می‌دهیم قطعاً تصمیم عاقلانه و درستی است. غیر از حقوق و دستمزد که بحث مهمی است، در مورد سایر هزینه‌ها اگر در واقع آنچه که به دست می‌آوریم کمتر از آن چیزی باشد که از دست می‌دهیم، قدرت مالی و هزینه‌ها و سود ما کاهش پیدا می‌کند. و قطعاً به نظر من این عمل درستی نیست و البته اگر چه ممکن است که این تصمیم منجر به یک سری اصلاحات در بخش انرژی و بخش اقتصادی کشور شود اما در بخش اجتماعی در واقع آثار سویی را بر مردم، افشار حقوق بگیر و کسانی که در واحدهای ثابت فعالیت دارند تحمیل می‌کند.

○ با توجه به بحثی که ارایه شد تقریباً همه موافق تعدیل یارانه‌های انرژی بودند حال سؤالی که مطرح می‌شود این است که به چه شیوه‌ای این تعدیل صورت پذیرد. آقای مهندس کسان‌زاده لطفاً شما بفرمایید؟

● در سال ۵۹ بالاترین قیمت واقعی را داشتیم و به تدریج از این سال قیمت‌ها پایین آمده است. علت این قضیه دقیقاً روشن است. یعنی افزایش‌های تدریجی که روی قیمت فرآورده‌های نفتی داریم - که اصولاً هم این

افزایش‌ها پایین‌تر از نرخ تورم است - در حقیقت ما افزایش نداشتیم کاهش نرخ داشتیم، و این باعث شده که این افزایش نرخ تأثیری روی مصرف نگذارد، یعنی تأثیر منفی گذاشته است.

○ آقای دکتر مزرعتی بفرمایید.

● توجه کنید که قیمت واقعی در امریکا نیز نزولی است ما در حدی که بتوانیم قیمت‌های واقعی این حامل‌های انرژی را ثابت هم بکنیم موفقیت خیلی بزرگی داشته‌ایم و اگر فرصت‌های تکنولوژیکی اجازه دهد، می‌توان صرفه‌جویی مورد انتظار را بدست آورد.

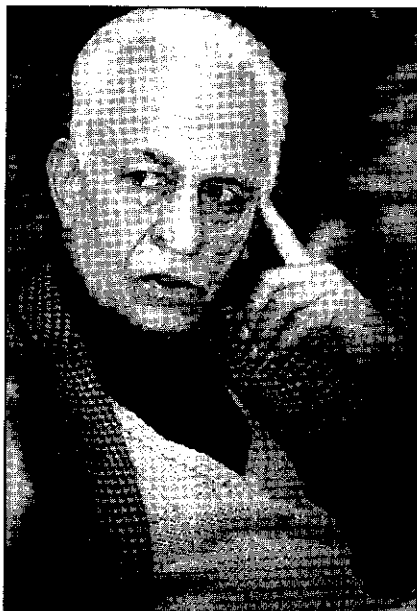
○ آقای مهندس کسان‌زاده نظر شما چیست؟

● مصرف بنزین حتی در مقاطع سال ۷۳ تا ۷۴ که افزایش قیمت صد درصد بوده یعنی از ۵ تومان به ۱۰ تومان رسید نیز افزایش یافت اما رشد مصرف تقریباً صفر بوده است.

○ آقای دکتر مزرعتی شما چه پاسخی دارید؟

● آیا شما ارقامی که می‌فرمایید مصرف بدون تغییر بود، قبول دارید؟ آیا این ارقام در آن زمان برای اینکه سیاست افزایش قیمت توجیه شود، دستکاری نشده‌اند؟ منظور من این است که این ارقام قابل اعتماد نیستند و باید نحوه تولید آنها یکبار دیگر برای این دو سال خاص مورد سؤال قرار گرفته و مجدد محاسبه شوند.

مهندس کسان‌زاده: من این ارقام را از شرکت ملی بخش گرفتم و عرض می‌کنم که البته مصرف مقدار کمی رشد داشته است. مثلاً در سال ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴ مصرف از ۳۱/۳ میلیون لیتر در روز به ۳۱/۴ میلیون لیتر رسیده است. یعنی ۰/۱ میلیون لیتر در روز افزایش پیدا کرده است که ۰/۱ ضربدر ۳۶۵ رقم درشتی خواهد شد. یعنی ۰/۳ درصد رشد داشتیم. در سال ۱۳۷۷ و ۷۸ رشد ما حدود ۳/۸ درصد یعنی رشد دقیقاً در سال ۷۷ برابر ۷ درصد و در سال ۷۸، ۳/۸ درصد شد. حالا این ۳/۸ درصد که رسید منظورم این است که بخشی از این کاهش مصرف انرژی به خاطر افزایش قیمت بوده است به خاطر همین افزایش قیمت بوده است که مردم به مصرف LPG گرایش پیدا کردند و این خودش باعث شد یک مقدار مصرف کاهش یابد. تجربه نشان داده که قیمت می‌تواند جزو



مهندس خسروی زاده:
با کمال تأسف
اقتصاد کشور ما
یک اقتصاد برونزاست
و در چنین سیستمی
کسانی که انرژی بیشتر
مصرف و تلف می‌کنند،
اقتضای آسب پذیر هستند

یا ۵۵ تومان در هر لیتر باشد. مابقی بنزین به صورت قیمت بدون یارانه قابل عرضه خواهد بود. مجموع این بنزین یارانه‌ای را که بدهیم در سال اول مصرف بنزین ما یک چیزی حدود ۳۳/۳ میلیون لیتر برای این مصارف می‌شود. اتومبیل‌های شخصی که ۵ لیتر می‌دهیم، کسی نخواهد بیشتر مصرف کند مجاز است. ولی قیمت تمام شده را باید بدهد. با این سبک که ادامه بدهیم سال ۸۱ مصرف ما به ۴۵/۸ میلیون لیتر می‌رسد در حالی که الان ۴۵/۶ میلیون لیتر است ما این یارانه را وقتی اینجا حساب می‌کنیم می‌شود ۶۴/۵ میلیارد ریال، یارانه سال اول که حذف می‌شود و به نفع دولت است. در سال دوم برنامه بیاییم آن ۵ لیتر بنزین یارانه‌ای را به ۴ لیتر کاهش دهیم در صورتی که تا کسی سرچایش است و ما ۲۵ لیتر را می‌دهیم. وانت بار هم همان ۱۵ لیتر را می‌دهیم. سال سوم به ۳ لیتر کاهش و سال بعد ۲ لیتر، یک لیتر و نهایتاً آرایه سوخت بنزین یارانه‌ای به صفر می‌رسد.

قیمت هم در تمام جایگاهها در طول ۵ سال ثابت خواهد بود و هیچ تغییری نخواهد داشت. سؤالی است که این پول مابه‌التفاوت یارانه را چه طور به مصرف‌کننده می‌دهیم. آن را هم مشخص کرده‌ایم. چون ما تجربه خیلی بدی روی کسوپ داریم. کارت‌های هوشمند را پیش‌بینی کردیم که ما از ابتدا که می‌خواهیم بنزین را گران کنیم به هر مصرف‌کننده خودرو، در مقابل سند خودرویی که به بانک آرایه می‌دهد یک کارت هوشمند برای مابه‌التفاوت قیمت دریافت کند، این کارت هوشمند طوری طراحی شده که نمی‌تواند همه را یک ماه مصرف کند. ماهانه ۱۲ را مصرف می‌کند.

آن موقع ایشان که ۵ لیتری استفاده می‌کند هیچ مشکلی ندارد، تاکسی که هیچ مشکلی ندارد، اصلاً یارانه‌ای است، و در عرض ۵ سال قیمت بنزین می‌رسد به قیمت منطقی، هیچ اتفاقی هم نمی‌افتد. نه جهش است نه تدریجی، یعنی یک چیزی بین این دو تا است.

این برای بنزین است در کنار بنزین نفت سفید و نفت گاز داریم، نفت سفید چون عمدتاً برای اقشار کم درآمد به عنوان سوخت مصرف می‌شود، یعنی ۹۸ درصد مصرف آن در بخش روستایی و سوخت است و بخشی هم شهری است. روی نفت سفید، نظرم آن این است که افزایش قیمت تدریجی باشد. روی نفت گاز، ۵۵ درصد نفت گاز در بخش حمل و نقل مصرف

یکی از پارامترهایی باشد که مصرف را تعدیل می‌کند. ولی به مرور زمان باعث می‌شود که دوباره چون اختلاف قیمت متناسب نیست قیمت سوخت نتواند بین بقیه نرخ‌ها، جایگاهش را پیدا کند.

ما الان در سال ۱۳۷۹ هستیم. پیش‌بینی ما تا پایان برنامه هم این است که مصرف بنزین شدیداً به سمت بالا حرکت می‌کند بنابراین اگر ما بخواهیم تدریجی قیمت را تغییر بدهیم تأثیری ندارد. در دولت قبل هم هیچ تأثیری نداشت آن موقع نرخ تورم هم بالا بود. زمان دولت آقای خاتمی نرخ تورم پایین‌تر آمده، افزایش قیمت سوخت هم کمتر است باز هم می‌بینیم که تأثیری بر کاهش مصرف ندارد.

اگر به صورت جهشی هم بخواهیم نرخ را تبدیل بکنیم آثار سوء تورمی دارد.

(آقای مهندس کسانی زاده شما گفتید که

افزایش تدریجی، هدف سیاست که کاهش مصرف باشد را بدست نمی‌دهد. از طرف دیگر افزایش ناگهانی و زیاد قیمت حامل‌های انرژی نیز آثار تبعی تورمی و اجتماعی دارد. حال شما نهایتاً به عنوان یک سیاستگذار چه سیاست عملی را پیشنهاد می‌کنید؟

● مصرف‌کننده‌هایی که ما در کشور داریم شامل تاکسی، وانت‌بار و ماشین‌های شخصی است که مصارف مشخص دارند. در شهرهای بزرگ تاکسی‌ها مصرفشان حدود ۲۵ لیتر در روز است، در شهرهای کوچک حدود ۱۵ لیتر در روز است و وانت در حدود ۱۵ لیتر در روز، در شهرهای بزرگ مصرف دارد. ما می‌توانیم برای اینکه یک مرتبه جهش افزایش قیمت ندهیم یک برنامه‌ای را طراحی کنیم که در طول ۵ سال به قیمت منطقی و واقعی برسیم. به این شکل که ما یک قیمت به اصطلاح تک‌نرخ برای بنزین خواهیم داشت. ولی بخشی از بنزین را به صورت یارانه‌ای می‌دهیم. پس از بررسی این قضیه دیدیم بیشترین مصرف یک ماشین شخصی اگر خیلی بخواهد افراط کند متوسط روزانه آن بیشتر از ۵ لیتر نیست.

اگر ما بخواهیم خیلی سخت‌گیری کنیم می‌توانیم ۱/۵ لیتر به آن بدهیم، ۲ لیتر بدهیم، ۳ لیتر بدهیم. اگر ۵ لیتر در روز بنزین به ماشین شخصی بدهیم، ۲۵ لیتر به تاکسی یا ماشین راهی ۱۵ لیتر به وانت بار بدهیم که این وسایل حمل و نقل عمومی هیچ مشکلی برایشان ایجاد نشود، قیمت بنزین یارانه‌ای می‌تواند ۵۰ تومان

می‌شود. یعنی عمده نفت گاز در بخش حمل و نقل است. در نفت گاز هم انتظارمان این است که چون نمی‌شود تأثیرش روی سایر اقلام را کنترل کرد، باید تدریجی باشد. یعنی نفت سفید و نفت گاز تدریجی، چون سیاست است که بقیه آن ۵۵ درصد اصلاً گاز جایگزین شود، خود به خود دارد حذف می‌شود. بخش صنایع و بخش خانگی خود به خود دارد حذف می‌شود. بنابراین روی این دو تا مطلب اگر انرژی بخواهد صرف شود لزومی ندارد و با تبعات منفی‌اش جامعه را مواجه می‌کند.

○ آقای حسن تاش نظریات آقای مهندس کسائی زاده در خصوص نحوه کاهش و حذف یارانه و تبعیض قیمتی برای خودروهایی مختلف و استفاده از کارت هوشمند را شنیدید نظر جنابعالی در خصوص هدف واقعی تعدیل قیمت و صحت برخی اظهارات در این مورد که بیشترین یارانه بنزین توسط اqtشار پر درآمد جذب می‌شود چیست؟

● در سال‌های گذشته مقامات ذی‌مدخل انگیزه خود از ارایه پیشنهاد برای افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی و حامل‌های انرژی را کنترل تقاضا و مصرف و بهینه‌سازی مصرف انرژی و به عبارتی برنامه دار کردن انرژی عنوان می‌کردند. اما ظاهراً واقعیت چیز دیگری بود. مسأله اصلی این بود که درآمد ناشی از حامل‌های انرژی نقش اصلی را در تأمین بودجه شرکت‌های (دولتی) تولیدکننده این حامل‌ها ایفا می‌کرد و در واقع انگیزه اصلی پیشنهاد دهندگان افزایش قیمت حامل‌های انرژی این بود که بودجه مورد نیاز دستگاه خود را تأمین کنند لکن برای مجاب کردن تصمیم‌گیران دلایل مختلفی از قبیل آنچه اصلاح الگوی مصرف را عنوان می‌کنند.

از آن پس نیز هسه ساله در مقطع بودجه‌نویسی و یا تنظیم برنامه‌های پنج ساله مجدداً این مباحث تکرار شده است و متأسفانه در تداوم استدلال‌های غیر علمی و غلط برای جا انداختن موضوع، دائماً گزاره‌های ناصحیح جدیدی نیز ارایه می‌شود و متأسفانه در کشور ما عده‌ای نیز علاقه دارند که به جای ارایه مبانی علمی و یا ارایه اطلاعات آماری برای نشان دادن صحت ادعاهای خود، این ادعاها را با تکرار اثبات کنند. به عنوان مثال یکی از گزاره‌هایی که در اثر تکرار، تدریجاً به یک اصل غیر قابل انکار تبدیل شده است، این است که بیشترین یارانه بنزین به اqtشار پر درآمد تعلق می‌گیرد در صورتی

که نتایج یک مطالعه انجام شده در سال ۱۳۷۴ نشان می‌دهد که حدود ۲۱ درصد مصرف بنزین به اتومبیل‌های در مالکیت خانوار، حدود ۲۰ درصد آن به حمل و نقل عمومی، حدود ۵۰ درصد آن به حمل و نقل بار و بقیه به موتور سیکلت‌ها، خودروهای دولتی و سایر مصارف مربوط می‌شود. اگر محاسبه کنیم که از ۲۱ درصد سهم خانوارها چند درصد آن مربوط به اqtشار پر درآمد است آنگاه مشخص خواهد شد که در آن ادعای مکرر چه میزان اغراق وجود دارد و می‌توان تخمین زده که آثار و تبعات افزایش قیمت بنزین بر حمل و نقل کالا و حمل و نقل عمومی چه خواهد بود. ضمن اینکه کارایی اتومبیل‌های اqtشار پر درآمد از نظر مصرف سوخت در بالاترین سطح نسبت به سایر خودروها قرار دارد.

دکتر مزرعتی: در ارتباط با استفاده از کارت‌های هوشمند و تخصیص ریالی مابه‌التفاوت قیمت به دارندگان خودرو این نکته حائز اهمیت است که مگر چند درصد دارندگان خودروها را خودروهای شخصی تشکیل می‌دهند؟ همانطور که آقای حسن تاش گفتند فقط ۲۱ درصد مصرف هدف را خودروهای شخصی دارا هستند. آیا اجرای این طرح فقط برای پوشش دادن ۲۱ درصد اقتصادی و قابل پذیرش است. توجه داریم که مابقی مصرف متعلق به حمل بار و مسافر عمومی است که نهایتاً بایستی یارانه آن مجدداً برگشت داده شود. البته این طرح از این جهت قیمت‌ها را در سطح قیمت‌های «فرصت» و یا قیمت تمام شده در نظر می‌گیرد، فساد مالی نساشی از قیمت‌های متفاوت داخلی و قیمت‌های لب مرز از بین می‌رود.

مهندس کسائی زاده: به هر حال من این ارقام را در اختیار ندارم ولی اعدادی می‌دهم که با توجه به آنها می‌توان به نتایجی رسید. ما مجموعاً تعداد خودروها را که در نظر گرفتیم ۷۱۱ هزار وانت بار، سواری شخصی ۲۶۶۸ هزار تاکسی کرایه ۱۳۰ هزار، موتور سیکلت ۱۹۵۲ هزار هستند. با این تعریف که روی تعداد شده، مصارف را ما برای موتور سیکلت اگر خیلی خوب بخواهیم ببینیم یعنی آنکه در رفاه کامل باشد ۱/۲۵ لیتر در روز، سواری ۵ لیتر در روز، وانت بار ۱۵ لیتر و تاکسی ۲۵ لیتر از این مقادیر می‌شود درصدها را دقیقاً حساب کرد.

به هر جهت بعد از ۵ سال هیچ کس یارانه‌ای دریافت نخواهد کرد. در واقع مثل این می‌ماند که

ما بجای این طرح بیایم و بتوانیم طوری قیمت‌ها را تغییر دهیم که ۵ سال دیگر کل یارانه انرژی حذف بشود.

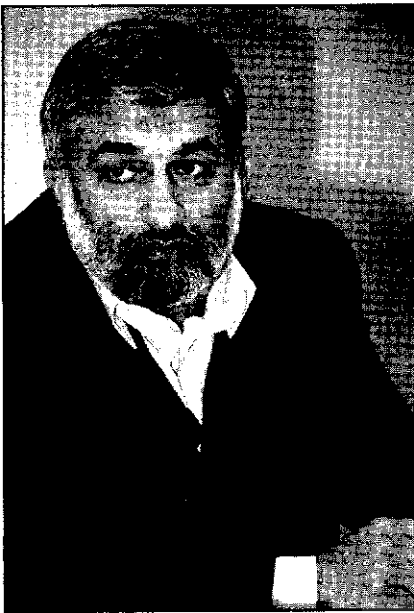
دکتر مزرعتی: به عقیده من بحث دیگری در این طرح شما مطرح است و آن بحث تحلیل هزینه و فایده اقتصادی استفاده از کارت هوشمند است. آیا تحلیل هزینه فایده اقتصادی انجام داده‌اید. مسأله دیگر اینکه طراحی سیستم کارت هوشمند، امنیت آن، پشتیبانی آن و... انجام شده است یا خیر؟

مهندس کسائی زاده: الان شرکت ملی پخش تعدادی از جایگاه‌ها را در زاهدان قابل استفاده کارت اعتباری کرده است. در تهران نیز این اقدام شروع شده است. البته این کارت‌ها متمرکز نیست و به صورت محلی عمل می‌کند مثلاً استفاده از شرکت واحد به صورت کارتی است مسافر کارت را در دستگاه کارت‌خوان می‌زند و سوار می‌شود. اینکه شبکه‌ای باشد یا Online خیلی مورد بحث نیست.

نکته دیگر اینکه نوع کارت باید ایمن باشد تا بعداً تقلبی آن تهیه نشود و خود این‌ها هم هزینه‌بر است. دستگاه کارت خوان لازم است که باز هزینه‌بر است. البته این ارزش دارد و علتش هم این است که اغلب پمپ بنزین‌هایمان دچار دستبرد می‌شود. یعنی حجم پولی که یک جایگاه‌دار می‌گیرد حجم پول زیادی است و صندوق‌هایشان مورد دستبرد واقع می‌شوند این خودش باعث می‌شود که دیگر پول جایگاه‌دار را کسی نزند از طرف دیگر مشتری مشکلی که بقیه پول را به صورت خرده حساب دریافت کند ندارد. این مسایل را ایزایران که تولیدکننده این کارت هوشمند است با شرکت پخش به مذاکره گذاشته و در حال انعقاد قرارداد و شروع تدریجی کار هستند. به این منظور که هم مردم حجم پول کمتری حمل کنند و هم جایگاه‌دارها دزدی و سرقت نداشته باشند.

○ آقای مهندس خسروی زاده نظر شما راجع به تعدیل تدریجی و یا حذف آبی یارانه‌های انرژی چیست؟

● در زمینه حمل و نقل من می‌خواهم عرض کنم که به لحاظ حمل و نقل به اشباع نرسیدیم شما در خیابان‌ها صاف اتوبوس‌ها را می‌بینید. مستظران تاکسی‌ها را می‌بینید و متقاضیانی را که می‌خواهند اتومبیل بخرند و ۲ یا ۳ سال توی صف می‌مانند تا اتومبیل تهیه کنند. می‌خواهید به مسافرت بروید، دیر



دکتر مهدوی:
بر اساس محاسباتی که
دفتر اقتصاد کلان
سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی
انجام داده،

مشخص شده است که
اثر مستقیم افزایش قیمت بنزین
حتی به قیمت ۱۰۰ تومان
۳ درصد اثر تورمی دارد
و در بخش‌های مختلف
این اثر متفاوت است

روش خاصی هم برای بنزین مطرح کردند که استفاده از کارت‌های الکترونیکی بود. اما به هر جهت با هر روشی که اقدام بکنیم (چه برای گاز، برق و یا فرآورده‌های نفتی و خصوصاً بنزین) یک آثار و تبعاتی دارد که این آثار و تبعات بر روی صرفه‌جویی انرژی، تورم قدرت خرید بودجه دولت، مزیت نسبی اقتصادی، اشتغال و روی نراز پرداخت‌ها است که خلاصه می‌کنیم. در بحث صرفه‌جویی انرژی اعتقاد بر این است که کشش‌های قیمتی تقاضای حامل‌های انرژی پایین است افزایش قیمت در کوتاه و میان مدت نمی‌تواند تأثیر خیلی بالایی در کاهش مصرف داشته باشد. به عبارت دیگر تغییرات قیمت اسمی و تعدیل رو به بالایی آن نمی‌تواند تکنولوژی‌های مورد استفاده را با تکنولوژی‌های با راندمان بالا جایگزین کند. بسته به این که سیاست تعدیل یارانه‌های انرژی چگونه باشد، اثرات خاصی را به اقتصاد و بر متغیرهای کلان تحمیل می‌کند. البته سنجش میزان این اثرات نیز مستقیماً تحت تأثیر متدولوژی مدل‌های مورد استفاده و دیدگاه‌های محقق است.

(۱) آقای حسن تاش نظر شما در خصوص کاهش یارانه و یا به تعبیری افزایش قیمت‌های انرژی و اثر آن بر کاهش مصرف سوخت و دیگر متغیرهای کلان اقتصادی چیست؟

● قیمت‌ها در اقتصاد به چراغ‌ها و علائم راهنمایی تشبیه شده‌اند. علائم راهنمایی عابر را از حرکت در بعضی مسیرها باز می‌دارند و مستقلاً عبور از بعضی از مسیرهای دیگر را برای او مجاز می‌دانند، در اقتصاد نیز قیمت‌ها باید بتوانند تولیدکننده و مصرف‌کننده را در مسیرهایی که منافع ملی را به حداکثر می‌رساند به حرکت درآورند. همچنین قیمت‌ها باید بتوانند تحقق برنامه‌ها را تضمین نمایند. نسبت قیمت‌هاست که فعالیت‌هایی را غیراقتصادی و غیر مقرون به صرفه کرده و فعالیت‌ها و اقدامات دیگری را اقتصادی و مقرون به صرفه می‌کند. دولت‌های حاکمیتی که به دلیل در اختیار نداشتن حوزه تصدی نمی‌توانند قیمت‌ها را یا بخش‌نامه تعیین کنند نیز با ابزارهای محدود در اختیار خود مانند مالیات، سوبسید و نرخ بهره، ... در واقع قیمت عوامل و کالاها را تنظیم کرده و از این طریق فعالیت‌ها و اقدامات عوامل اقتصادی را در جهت

می‌رسید، بلیت اتوبوس یا قطار یا هواپیماگیرتان نمی‌آید. به طور کلی جامعه و مملکت به دلایل ارزی هنوز به لحاظ حمل و نقل به اشباع نرسیده است.

کشش قیمتی نفت را هر چه قدر در زمینه حمل‌ونقل تعدیل و هر کاری بکنیم، تا زمانی که به اشباع برسیم افزایش مصرف خواهیم داشت. مساله رونق اقتصادی هم بسیار مطرح است. امسال که ما می‌بینیم وضع اقتصادی بهتر شده، تولید ناخالص داخلی بالا رفته، سرمایه‌گذاری بیشتر شده، گردش سرمایه بیشتر شده طبیعتاً حرکت اقتصاد جامعه بیشتر است و انرژی بیشتر، جایجایی بیشتر و طبیعتاً بنزین بیشتر مصرف می‌شود. روند همچنان ادامه دارد تا زمانی که جامعه در شرایط اقتصادی معین به یک حد اشباعی برسد.

بنابراین من معتقد به تعدیل قیمت‌ها و حذف تدریجی یارانه‌ها هستم و معتقدم که باید قیمت‌ها را منطقی و معقول کنیم. بنابراین من معتقدم قیمت‌ها را متناسب با قیمت‌های تمام شده به هم نزدیکتر کنیم. به عنوان مثال اگر قیمت نفت سفید را ۳ برابر هم بکنیم و مخصوصاً این کار را تابستان انجام دهیم که مصرف پایین است کسی اعتراض نمی‌کند، اثر آنچنانی هم ندارد، گازوئیل را اگر افزایش قیمت دهید اثر روانی و تورمی اش به مراتب کمتر از بنزین است. من طرفدار تعدیل قیمت و افزایش قیمت هستم ولی قبل از افزایش قیمت عاقلانه و معقول کردن قیمت‌ها و متوازن کردن آنها لازم است. من هم معتقد به افزایش جهشی نیستم و این ۱۰ درصد، ۱۰ درصدها هیچ دردی را دوا نمی‌کند. ولی به هر حال طبق یک برنامه و یک ضابطه معین این را به قیمت تمام شده باید رساند. روش آن هم مهم نیست. یک حرکت ناگهانی به قیمت رساندن در جامعه خیلی ایجاد تلاطم می‌کند و رها کردنش هم بسیار ناراحت کننده است.

(۲) آقای دکتر مزرعتی از تبیین اثرات تبیی اتخاذ سیاست تعدیل و یا حذف یارانه‌ها چه متغیرهای کلانی را باید مد نظر قرار داد.

● در خصوص حذف یارانه‌ها و یا تعدیل آن همه توافق داریم که بایستی به صورت غیر آنی باشد به هر جهت ما باید قیمت‌ها را به تدریج به سمت قیمت‌های تمام شده نزدیک نماییم و بار مالی دولت را این قدر افزایش ندهیم. البته

اهداف و برنامه‌هایی که منافع عمومی را بهینه می‌کند، هدایت می‌کنند بکارگیری این ابزارها در کشورهای با اقتصاد آزاد (اقتصاد بازار) چنان گسترده است که دوستان طرفدار اقتصاد لیبرال نیز نخواهند توانست منکر آن شوند.

ارتباط قیمت‌های حامل‌های انرژی با پارامترهای اقتصاد کلان نیز باید روشن باشد. خصوصاً میزان تأثیر پذیری سطح عمومی از قیمت حامل‌های انرژی باید تخمین زده شود و مورد محاسبه قرار گیرد. چنانچه افزایش قیمت حامل‌های انرژی بدون درک و آگاهی از این مساله صورت گیرد این احتمال وجود دارد که میزان افزایش سطح عمومی قیمت‌ها (تورم) ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی در حدی باشد که عملاً قیمت‌های حقیقی حامل‌ها ثابت باقی مانده و یا حتی کاهش یابد که در این صورت اهداف مورد نظر از افزایش قیمت حامل‌ها محقق نخواهد شد و تنها آثار تورمی آن بر روی اقتصاد باقی خواهد ماند. در این رابطه نکته دیگری نیز قابل توجه است و آن اینکه مدل‌های اقتصادی نشان می‌دهد که چنانچه به لحاظ فنی امکان جایگزینی میان حامل انرژی به عنوان یک عامل تولید با سایر عوامل تولید وجود نداشته باشد (کشش جانشینی عوامل صفر باشد) در این صورت افزایش قیمت‌های انرژی موجب کاهش مصرف انرژی و جایگزینی آن با سایر عوامل تولید نخواهد شد و به همان میزان سطح عمومی قیمت‌ها را افزایش داده و تولید ناخالص ملی (GDP) را نیز کاهش خواهد داد.

تعیین میزان تأثیرپذیری تقاضای هر یک از حامل‌های انرژی از قیمت آن حامل، مستلزم تخمین دقیق توابع تقاضا برای حامل‌های انرژی است. پس از تخمین تابع تقاضا می‌توان کشش قیمتی تقاضا را محاسبه کرد و تشخیص داد که میزان تقاضا در مقابل تغییرات قیمت چه واکنشی از خود نشان می‌دهد و تنها در این صورت می‌توان فهمید که با محدود کردن تقاضا در هر حد مورد نظر به چه میزان افزایش قیمت نیاز داریم. البته در این مورد چندین مطالعه (در قالب پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد و دکتری) انجام پذیرفته است که عمدتاً مبین این واقعیت هستند که کشش‌های قیمتی تقاضا برای فرآورده‌های نفتی ارقام بسیار پایینی هستند و این به این معناست که واکنش تقاضا در قبال افزایش قیمت این فرآورده‌ها بسیار ناچیز خواهند بود. کشش‌های متقاطع قیمتی تقاضا که بر مبنای

آن میزان تأثیرپذیری تقاضای هر حامل انرژی از قیمت سایر حامل‌ها مشخص می‌شود نیز باید محاسبه شوند. این نیز مستلزم تخمین توابع تقاضا برای حامل‌های انرژی است و تغییر قیمت یکی از حامل‌های انرژی بدون توجه به سایر حامل‌ها در واقع موجب تغییر قیمت‌های نسبی حامل‌ها خواهد شد و این ممکن است به طور ناخواسته و پیش‌بینی نشده تقاضا را از بعضی حامل‌های انرژی به بعضی دیگر منتقل کند.

بنابراین در جریان قیمت‌گذاری هر حامل انرژی باید تأثیر این قیمت‌ها بر تقاضای سایر حامل‌ها نیز مد نظر قرار گیرد. به عنوان مثال چنانچه نرخ برق افزایش یابد و نرخ فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی ثابت باقی بماند این مساله ممکن است بخشی از تقاضاهای بالفعل یا بالقوه برای برق را به سمت فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی منتقل کند و در این صورت پیش‌بینی‌ها با مشکل مواجه خواهد شد.

○ آقای مهندس کسایی زاده نظر شما در این خصوص چیست؟

● اگر ما نرخ را تعیین بکنیم به نحوی که نه به حالت جهشی باشد نه به حالت تدریجی و در یک مدت زمان مشخص حدود ۴ تا ۵ سال به قیمت منطقی برسیم، فکر می‌کنیم که به تدریج این اثر قیمتی باعث کاهش مصرف خواهد شد. یعنی وقتی کاهش مصرف بخواهیم داشته باشیم باید بین نرخ انرژی و سایر نرخ‌ها مقایسه کنیم، چون به هر حال باید ببینیم که از این سبد هزینه خانوار چند درصدش به هزینه انرژی مربوط می‌شود. آمار نشان می‌دهد که این هزینه فعلاً در کشور ما نسبت به سایر کشورها پایین است. دلیل پایین بودنش هم پایین بودن نرخ است. طبیعتاً وقتی که این هزینه بالا برود و قیمت‌ها افزایش پیدا کند، سهم هزینه انرژی در سبد هزینه خانوار افزایش پیدا خواهد کرد و اقتصاد خانوار حکم می‌کند که مصرف را کاهش دهد. ولی همانطور که آقای مهندس خسروی زاده گفتند اگر هیچ راهی بجز کاهش آن نداشته باشد مجبور می‌شود پول را پرداخت کند و انرژی را مصرف کند. ولی اگر راه داشته باشد راهش چیست؟

مثلاً برای حمل و نقل مثال زدیم. در اروپا شما می‌بینید که ساعتی از روز دستگاه تهویه مطبوع را خاموش می‌کنند به خاطر این که پول زیادی دارند برای انرژی می‌دهند و می‌خواهند پول کمتری بدهند. بنابراین اگر من به عنوان یک

آدمی که می‌خواهم متناسب با درآمد زندگی‌م اداره کنم، وقتی می‌بینم قیمت انرژی بالاست در مصرف انرژی صرفه‌جویی را به عمل می‌آورم و کس دیگری لازم نیست فشار بیاورد که آقا کمتر مصرف کنید.

دکتر مزرعتی: درباره اثر قیمت و کاهش مصرف انرژی باید به این نکته اشاره کنم که اثر نهایی سیاست قیمتی نامعلوم، ولی اثر سیاست غیر قیمتی (افزایش راندمان حتی در شرایط پرداخت یارانه) صددرصد و هدفمند است. در جایی که بیش از ۵۰ درصد انرژی مصرفی کشور توسط خود دولت مصرف می‌شود، چگونه می‌توان مطمئن بود که با افزایش و تعدیل کامل قیمت در این بخش صرفه‌جویی صورت پذیرد؟ در مجموعه وزارت نفت اکثر ساختمان‌های اداری قدیمی بوده و امکان تنظیم دما توسط کارمندان مجموعه ممکن نیست. با وجود بخش‌نامه وزیر نفت در خصوص مدیریت انرژی در مجموعه وزارت نفت ملاحظه می‌کنیم که دستگاه‌های حرارت مرکزی (و یا سرمایش در تابستان) به شدت کار می‌کنند و کارمندان مجموعه به منظور تعدیل هوا پنجره‌ها را باز می‌کنند. در چنین شرایطی اگر قیمت‌های انرژی ۱۰ برابر هم شود تأثیری در صرفه‌جویی اقلاً این بخش ۵۰ درصدی مصرف دولتی نخواهد داشت. من معتقدم که حتی در شرایط قیمتی فعلی که یارانه‌ای است، اگر دولت بخواهد می‌تواند از زیر بخش‌های مربوط به خودش سرمایه‌گذاری کند و انرژی را به صورت کار آمد مصرف کند. نکته دیگر این که چرا دولت برای مجموعه خودش انرژی را به قیمت‌های بین‌المللی عرضه نمی‌کند تا انرژی به صورت کارآمد مصرف شود. دولت می‌تواند طبق یک بند قانونی حداقل برای انرژی‌هایی که امکان هرزروی بین بازارها را ایجاد نمی‌کنند (یعنی برق و گاز طبیعی که دارای کنتور هستند) قیمت دریافتی را برای خودش در سطح بین‌المللی در نظر بگیرد. این اقدام تأثیر زیادی بر متغیرهای کلان همچون تورم نخواهد داشت اما می‌تواند اثر آن بر صرفه‌جویی به ویژه در بخش دولتی را ارزیابی کند.

می‌توان با سرمایه‌گذاری، راندمان بخاری‌ها، آبگرمکن و دیگر تجهیزات مصرفی را بالا برد، سیستم خودکار برای تهویه مطبوع ساختمان‌ها را تعریف کرد. وقتی داخل سازمان مدیریت برنامه‌ریزی و یا وزارت نفت می‌رویم می‌بینیم که

تهویه مطبوع به شدت کار می‌کند و از طرف دیگر اتلاف می‌شود. اینها کسانی هستند که می‌خواهند درباره انرژی تصمیم‌گیری کنند و قیمت انرژی را افزایش یا مصرف را کاهش دهند ولی خود اقدامی در صرفه‌جویی انرژی نمی‌کنند.

مهندس کسان‌زاده: سیستم دولتی است. ما همیشه باید از خودمان شروع کنیم. و خوشبختانه شرکت پالایش و پخش این کار را کرده است. یعنی ما داریم از خودمان شروع می‌کنیم. ما الان در تمام شرکت‌هایمان مدیریت انرژی ایجاد کرده‌ایم. متمیزی انرژی انجام می‌دهیم. پالایشگاه‌ها را به سمتی می‌بریم که مصرف انرژی برای تصفیه یک بشکه نفت خام کاهش پیدا کند. الان وزارت خانه سازمانی ایجاد کرده به نام سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت. ما حتی در این جهت پیش می‌رویم که خط تولید یک خودرو را جمع کنیم و یک خط تولید جدید بزنیم این به نفع مملکت مان است.

دکتر مزرعتی: بنابراین قیمت می‌تواند به بحث صرفه‌جویی کمک کند. اما نباید در تعدیل قیمت و کاهش یارانه فقط به قیمت متکی باشیم و تصور کنیم که اگر قیمت اصلاح شد همه چیز درست می‌شود ما موارد دیگری را هم باید در نظر بگیریم و اگر قیمت در هر لیتر به ۲۰۰ تومان هم افزایش یابد نباید انتظار داشته باشیم که مصرف کنترل شود. چون قیمت انرژی حتی در امریکا هم اثبات شده که یک متغیر مهم است اما تنها و بهترین آنها در صرفه‌جویی انرژی نیست. حدود ۳۰٪ صرفه‌جویی انرژی امریکا مربوط به قیمت بوده و بقیه آن مربوط به سیاست‌های غیر قیمتی و تغییر ترکیب صنایع بوده است.

(۱) آقای مهندس خسروی زاده نظر شما در خصوص اعمال سیاست غیر قیمتی در مقابل سیاست قیمتی و کاهش یارانه انرژی برای دستیابی به صرفه‌جویی انرژی چیست؟

● من ضمن اینکه طرفدار افزایش قیمت به آن صورتی که گفتم هستم ولی وسایل بادوام ما، مصرف‌کننده بالای انرژی هستند. وسایل بادوامی که چه در صنعت، چه در خانوار و چه در هر جایی از کشور استفاده می‌شوند بر مصرف هستند. عوض کردن اینها هم زمان می‌خواهد هم سرمایه بسیار بالا. یک خانواده اگر بخواهد یخچال، تلویزیون، اجاق گاز و جاروبرقی بخرد این هزینه برای آن خانوار غیر قابل تحمل خواهد

بود. یک صنعت هم اگر بخواهد وسایل انرژی بر خود مثلاً بویلر را عوض کند و تکنولوژی کم مصرف‌تر بکارگیرد آن هم یک هزینه بسیار بالایی را می‌طلبد و این هزینه و این سرمایه در جهان سوم دو تا مساله است. ما که پول توی بانک آماده نداریم که هر طور خواستیم استفاده بکنیم. پول معین داریم، بضاعت معین داریم، منابع مالی معین داریم. آیا این منابع مالی معین را باید صرف صرفه‌جویی بکنیم یا صرف ایجاد اشتغال و افزایش تولید؟ تجارت جهانی می‌گوید بهتر است فعلاً آن صرفه‌جویی فراموش بشود. افزایش تولید، ایجاد اشتغال و سرمایه‌گذاری در آن جهت باشد ولی به تدریج از وسایل کم مصرف‌تر استفاده کنید.

بنابراین من معتقدم که در کوتاه مدت هر افزایش قیمتی می‌خواهیم بدهیم. در کوتاه مدت به دلایلی که گفته شد وسایل با دوام خانوار، صنعتی و تجاری، را یک دفعه نمی‌توانیم عوض کنیم. حتی اگر پولش را داشته باشیم، زمان کم است. شما از کجا برای ۶۰ میلیون نفر یک دفعه یخچال کم مصرف می‌آورید تمام این ابزارها پر مصرف است. بنابراین در بحث افزایش مصرف یک مساله دیگر هم مطرح است و آن اینکه با کمال تأسف اقتصاد در مملکت ما یک اقتصاد برونزا است یک اقتصاد درون‌زا نیست و در یک اقتصاد برونزا متأسفانه آن کسانی که انرژی بیشتر مصرف می‌کنند و بیشتر تلف می‌کنند اقبال آسب‌پذیر هستند. من معتقدم این شیوه حتماً اثر خواهد داشت ولی اثر کوتاه مدت نه. اثر کوتاه مدت در حد صرفه‌جویی ۶ یا ۷ درصد تلف نکردن است مثل این‌که به پنجره را ببندیم.

مهندس کسان‌زاده: روش این نیست که هر چه داریم و انرژی بر است را با تکنولوژی جدید تغییر بدهیم. بحث این است که الان وسیله‌ای را که داریم تولید می‌کنیم و به بازار می‌دهیم اصلاح بکنیم و آنگاه عرضه کنیم.

یعنی به عنوان مثال الان وقتی در دنیا خودرو با مصرف ۴/۵ یا ۵ یا ۵/۵ یا ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر پیمایش استفاده می‌کنند ما دلایلی نداریم که با ۱۷ لیتر تولید کنیم و خودمان از آن طرف بنزین وارد بکنیم.

نکته دیگر اینکه ما گاهی بحث دولتی می‌کنیم و گاهی هم بحث بخش خصوصی است. اگر بحث دولتی بکنیم که فرمایشات شما درست است یعنی ما پولی داریم که برای هزینه کردن آن باید ببینیم اولویت‌ها کدام هستند و

براساس اولویت‌ها هزینه کنیم. ولی بخش خصوصی قضیه را اقتصاد سنجی می‌کند. مثلاً به عنوان مثال بنده اگر یک پالایشگاه دار بخش خصوصی باشم، ببینم که کوره‌های حرارتی دارد انرژی زیاد مصرف می‌کند، علت پایی می‌کنم و می‌بینم که مصرف سوخت بالا رفته است. پس اصلاح لازم را انجام می‌دهم. از طرف دیگر سرنیزه محیط‌زیست هم پشت من است یعنی همه اینها حکم می‌کند که من بیایم سیستم را اصلاح کنم و مصرف انرژی را پایین بیاورم. در کوره‌ها یک تعداد مشعل داریم که روشن است. هر سوختی می‌سوزد، نیاز به هوا دارد. وقتی که هوای زیادی برود به سوخت برسد مصرف سوخت را افزایش می‌دهد. ما می‌گوییم هوای زیادی باعث می‌شود مصرف سوخت بالا برود و آلودگی سوخت هم بالا برود.

بنابراین ما در بخش دولتی می‌گوییم که پولی که دستمان می‌آید فعلاً اولویت ندارد. ولی بخش خصوصی این کار را نمی‌کند بخش خصوصی داخل را نمی‌گویم. خارج از کشور را عرض می‌کنم که ما باید به آن مرحله برسیم. در حال حاضر ما می‌خواهیم طرح‌هایی که برای آینده پالایشگاه‌ها می‌بینیم روز آمد کنیم.

اینها هزینه دارد ولی اقتصاد باید حکم کند که این پول را بر می‌گرداند. اگر برگرداند این کار را می‌توانیم انجام دهیم.

شما یک خط پیکان را در نظر بگیرید، حساب کردیم که خط پیکان را به طور کامل جمع کنند و پولش را هم وزارت نفت بدهد به نفع مملکت است. حالا یک سؤال مطرح است که آیا وزارت نفت این پولی که می‌خواهد برای جمع کردن خط تولید بدهد، بیاید جایی سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال و افزایش تولید بکند یا اینکه بدهد این خط تولید را جمع کند. خسارت‌های پنهانی که این خط تولید به جامعه وارد کرده، دقیقاً حساب شده و مشخص است.

(۲) به هر حال مسئله پرداخت یارانه انرژی و نحوه محاسبه آن و حتی ماهیت وجودی این یارانه، از جمله مباحث مهم کشور است و مجله اقتصاد انرژی ضمن تشکر از اساتیدی که در این میزگرد شرکت کرده و نقطه نظرات خود را عنوان نمودند، از دریافت نقطه‌نظرات سایر صاحب‌نظران نیز چه به صورت مقاله و یا ارسال نامه استقبال می‌نماید. ■

پی‌نوشت:

1- Purchasing Power Parity