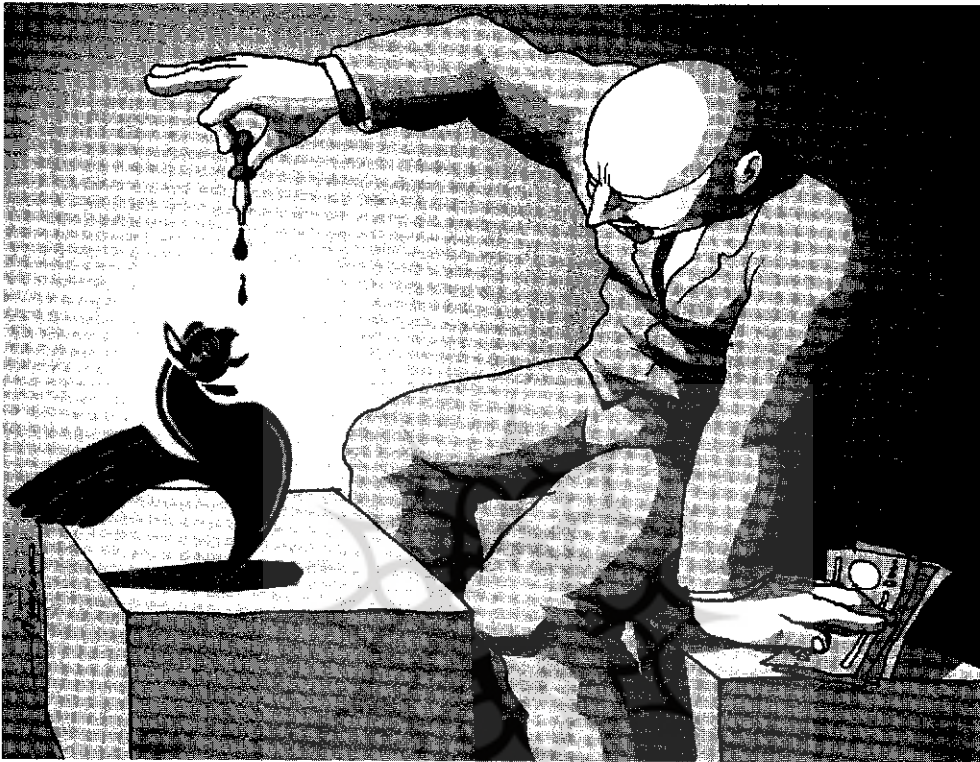


نقدی بر شیوه‌های اجرایی تعدیل نرخ سوخت در بخش حمل و نقل هوایی



مهدی علی‌یاری

قائم‌مقام مدیر عامل در امور بین‌الملل و توسعه شرکت هواپیمایی ماهان

دلایلی بر این مسایل مطرح شده دارد. هر چند که مجله اقتصاد انرژی نظر خود را در مورد حذف یارانه‌های انرژی قبلاً بیان داشته و در این مورد میزگردی را نیز برگزار کرده است، اما در اینجا و به منظور اطلاع‌رسانی کامل هر دو نظر را در کنار یکدیگر قرار داده و قضاوت را به عهده خوانندگان محترم می‌گذارد.

حذف یارانه‌های انرژی از جمله تعدیل نرخ سوخت از آن دسته مباحثی است که نقطه نظرات متفاوت و گاه متضادی در آن مورد وجود دارد. مقاله ذیل که به قلم مهدی علی‌یاری است نکات جالب توجهی را در خصوص ماهیت بنزین هواپیما و پیامدهای ناشی از گران کردن آن مطرح می‌کند. اما در مقابل مدیریت برنامه‌ریزی تلفیقی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی نیز پاسخ‌ها و

هواپیمایی ذکر شود.
۲- قیمت پایه سوخت هواپیما ۵۰۰ ریال برای هر لیتر است که برابر ماده (۵) قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۷۹ مجلس شورای اسلامی - برای بهای هر لیتر بنزین در نظر گرفته شده است؛ بنابراین به طور تلویحی پذیرفته شده که سوخت هواپیما همان بنزین است ولی برابر تفسیری که در عمل شرکت ملی پالایش و پخش

۴۶/۵ میلیارد تومان در نظر گرفته شده که عیناً به شرکت‌های هواپیمایی پرداخت می‌شود.

نتایجی که به طور مستقیم از صراحت عبارات فوق از اطلاعیه شرکت مذکور به دست می‌آید عبارت هستند از:

۱- سالانه (و حداقل در سال ۱۳۸۱) ۴۶/۵ میلیارد تومان یارانه به شرکت‌های هواپیمایی تخصیص یافته است، بدون این که معیار قانونی تخصیص میزان یارانه مذکور به شرکت‌های

شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران در واکنشی به خیر افزایش بهای سوخت هواپیما در تاریخ ۱۳۸۱/۲/۱۹ اعلام کرد که "شرکت‌های هواپیمایی برای جبران زیان ناشی از جلوگیری از افزایش بهای قیمت بلیت هواپیما، سالانه ۴۶/۵ میلیارد تومان یارانه می‌گیرند." همچنین در ادامه اضافه کرد: "سهام تخصیصی از این بابت (ما به التفاوت به هر میزان با قیمت پایه ۵۰۰ ریال برای هر لیتر)،

فرآورده‌های نفتی ایران از ماده (۷۱) قانون آزمایشی تنظیم بخش از مقررات مالی دولت - مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۷ کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی - ارایه کرده است، این فرآورده یا حامل انرژی از جمله فرآورده‌های اصلی ذکر شده در قانون اخیرالذکر که شامل بنزین، نفت سفید، نفت گاز، نفت کوره و گاز طبیعی مصرفی کشور هستند، خارج شده و رأساً به وسیله شرکت مذکور تعیین قیمت شده است.

۳- یارانه تخصیصی به شرکت‌های هواپیمایی نتیجه محاسبه مابه التفاوت قیمت پایه بنزین برای هر لیتر با هر قیمتی است که شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به تناوب زمانی طی سال ۱۳۸۱ تعیین می‌کند.

صرف نظر از این که هیچ گونه شیوه قانونی و یا عملی برای پرداخت یارانه مورد بحث پیش‌بینی نشده، اکنون پس از گذشت چند ماه از سال، ریالی از یارانه تخصیصی به هیچ کدام از شرکت‌های هواپیمایی پرداخت نشده است، ولی شرکت‌های هواپیمایی و ادار به پرداخت علی‌الحساب و سپرده‌گذاری به ازاء هر لیتر تحویل بنزین تعیین قیمت شده توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران شده‌اند و هنوز دورنمای آن مشخص نیست.

اما آنچه که اهمیت بیشتری دارد بنیان نظری و شیوه عملی حذف یارانه سوخت از جمله سوخت هواپیما است که به تشریح هر یک می‌پردازیم.

۱- بنیان نظری

منظور از بنیان نظری وجوه قانونی (حقوقی) و ضرورت‌های اقتصادی و جوانب تئوریک آن است.

الف - وجوه قانونی

سوخت هواپیما بی‌تردید یکی از

فرآورده‌های اصلی نفت^(۱) است که به منظور کارایی و استفاده از آن در موتور جت هواپیما افزودنی‌هایی به آن اضافه می‌شود، ولی ماهیت فرآورده اصلی بودن آن را تغییر نمی‌دهد و به لسان منطقیان آن افزودنی‌ها همچون عوارض عارض بر ذات تلقی می‌شوند. صرف‌نظر از پذیرش صریح و تلویحی این امر توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، تا سال ۱۳۷۷ که یکباره به میزان دویست درصد (۲۰۰٪) قیمت سوخت هواپیما افزایش یافت، چنین ابهامی از سوی آن شرکت دامن زده نشده بود.

به لحاظ حقوقی شرکت مزبور یا باید "سوخت هواپیما" را از مصادیق "مطلق بنزین یا نفت سفید" نام برده شده در ماده (۷۱) قانون آزمایشی تنظیم بخش از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰ کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی بداند و برای خروج و استثنای آن در قیمت‌گذاری و اثبات صلاحیت قانونی قیمت‌گذاری آن توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به طور شفاف قانون‌گذاران را متقاعد کند و به صراحت در قوانین و مقررات مربوط، عنوان بنزین یا نفت سفید را برای سوخت هواپیما بیاورد و یا این که به صورت علمی اثبات کند که سوخت هواپیما، بنزین یا نفت سفید نیست. در هر حال این سؤال کماکان باقی می‌ماند که سوخت هواپیما چه ماهیتی دارد و وضعیت شیمیایی و فیزیکی این ماده (حامل) انرژی را چیست؟ و آیا می‌توان آن را در ردیف روغن موتور، پارافین و... جزو فرآورده‌های غیراصلی قلمداد کرد؟

به هر حال علاوه بر سابقه ذهنی و عملی در خصوص تلقی بنزین از سوخت هواپیما، رأی هیأت عمومی دیوان عدالت اداری مبنی بر این که سوخت هواپیما باید بنزین باشد، در تاریخ

۱۳۷۹ اعلام شده است.

نظر به این که هیچ قانونی به صراحت، ماده (۵) قانونی برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۷۹ مجلس شورای اسلامی - و بند الف تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور - مصوب اسفند ماه ۱۳۸۰ مجلس شورای اسلامی - و نیز رأی هیأت عمومی دیوان عدالت اداری را در این خصوص فسخ یا نقض نکرده است، اعتبار ماده صدورالذکر و نیز رأی اخیرالذکر پابرجاست.

ضروری است که بدانیم تمهیدات پیش‌بینی شده در بند، "ن تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور - مصوب ۲۲ اسفند ۱۳۸۰ مجلس شورای اسلامی - نیز قادر نیست ناقض موارد فوق و یا مبین قانونی و حقوقی تشریح وضعیتی جدید برای سوخت هواپیما و قیمت آن باشد، اگر چه در آنجا از یارانه قابل پرداخت به شرکت‌های هواپیمایی سخن رفته است. زیرا وقتی از نظر مبنایی، وجود امری از نظر قانونی محل تردید باشد، تنظیم مقرراتی برای بخشی از مسایل آن نمی‌تواند شبهه وارده را مرتفع کند. به نظر نگارنده این به آن جهت است که شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران نمی‌تواند با صراحت و شفاف در قالب‌های قانونی مراد خود را - یعنی افزایش قیمت سوخت هواپیما به بیش از ۱۰ درصد- بیان کند؛ زیرا قانون‌گذار با استدراک کامل آن، توجه خویش را معطوف به نکات عدیده‌ای چون ابهام در عبارت "قیمت‌های جهانی"، روش "قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی" در ایران و نیز در صنعت نفت با توجه به قیمت تمام شده آنها، رعایت عدالت در "تعیین سهم هزینه حامل انرژی سوخت هواپیما در سبد هزینه" ارایه‌کنندگان خدمات حمل و نقل هوایی" (شرکت‌های هواپیمایی)، اثرات اقتصادی آن

جدول شماره ۱

موضوع	واحد	۱۳۶۹	۱۳۷۰	۱۳۷۱	۱۳۷۲	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰
جمعیت	میلیون	۵۴	۵۵/۸	۵۷/۲	۵۸/۶	۶۰	۶۲	۶۳	۶۴	۶۵	۶۶	۶۷	۶۸
تعداد مسافر حمل شده در پروازهای داخلی	میلیون	۵	۵/۲	۶/۱	۶/۹	۷/۳	۸/۴	۸/۳	۹/۲	۸/۶	۸/۲	۷/۹	۷/۶
در صد مسافران داخلی به کل جمعیت	%	۹٪	۹٪	۱۱٪	۱۲٪	۱۲٪	۱۴٪	۱۳٪	۱۴٪	۱۳٪	۱۲٪	۱۲٪	۱۱٪
تعداد مسافر حمل شده در پروازهای خارجی	میلیون	۰/۸	۰/۸	۰/۹	۱	۱	۱	۱/۲	۱/۴	۱/۸	۱/۹	۲/۷	۳
در صد مسافران خارجی به کل جمعیت	%	۱٪	۱٪	۲٪	۲٪	۲٪	۲٪	۲٪	۲٪	۳٪	۳٪	۴٪	۴٪
در صد به کل مسافر حمل شده	%	۱۴٪	۱۳٪	۱۳٪	۱۳٪	۱۲٪	۱۱٪	۱۳٪	۱۳٪	۱۷٪	۱۹٪	۲۵٪	۲۸٪
در صد داخلی نسبت به کل مسافر حمل شده	%	۸۶٪	۸۷٪	۸۷٪	۸۷٪	۸۸٪	۸۹٪	۸۷٪	۸۷٪	۸۳٪	۸۱٪	۷۵٪	۷۲٪
در صد کل مسافر حمل شده به کل جمعیت	%	۱۱٪	۱۱٪	۱۲٪	۱۳٪	۱۴٪	۱۵٪	۱۵٪	۱۷٪	۱۶٪	۱۵٪	۱۶٪	۱۶٪

x سال ۱۳۸۰ تقریبی می باشد.

جدول شماره ۲
ارقام مربوط به مصرف سوخت هواپیما در ایران

درصد نسبت به کل (اعم از مسافری و باری)	درصد نسبت به کل (اعم از دولتی و غیر دولتی)	جمع مصرف سوخت	میزان مصرف سوخت شرکتهای هواپیمایی		
			دولتی	غیر دولتی	
۷۱٪	۹۲/۵٪	۷۹۶۶۷۵۰۰۰	۲۰۱۶۷۵۰۰۰	۵۹۵۰۰۰۰۰۰	بخش مسافری
۲۹٪	۷/۵٪	۶۵۴۰۰۰۰۰	۵۱۱۰۰۰۰۰	۱۴۳۰۰۰۰۰	بخش باری
۱۰۰٪	۱۰۰٪	۸۶۲۰۷۵۰۰۰	۲۵۲۷۷۵۰۰۰	۶۰۹۳۰۰۰۰۰	جمع مصرف سوخت ناوگان مسافری و باری کشور

الف - رویکرد غیر قابل استبدال:

۱- توسعه حمل و نقل عمومی: زیرا هواپیما وسیله‌ای شخصی نیست و "وسیله عمومی" تلقی شده و مبادرت به حمل و نقل مسافر و بار با آن "خدمات عمومی" است و در شمار «حمل و نقل عمومی» است و توسعه آن با افزایش قیمت یکباره آن به (۳) برابر محل تأمل است؛ در این مورد به جدول شماره ۱ مراجعه شود.

۲- رانت خواری و قاچاق فرآورده‌های نفتی: در صورتی که مجموع سوخت مصرفی شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در سال ۱۳۸۰ را به طور تقریب ۸۵۰ میلیون لیتر محاسبه کنیم، از این میزان مصرف ۹۲/۵ درصد توسط شرکت‌های هواپیمایی مسافری ایرانی در مسیرهای داخلی و بین‌المللی مصرف شده است و تنها ۷/۵ درصد آن توسط شرکت‌های هواپیمایی باری ایرانی

دیگری همچون "توانمندسازی مردم برای صرفه‌جویی منطقی انرژی و مصرف بهینه آن"، "افزایش بازده انرژی" و "توسعه حمل و نقل عمومی" و نیز سایر عباراتی که از سوی کارشناسان امور انرژی اظهار می‌شود و نیز آنچه که مقامات دست‌اندرکار همانند "جلوگیری از رانت خواری"، "قاچاق فرآورده‌ها"، "واریز درآمدهای حاصل به جیب دولت" و "کنترل تقاضا و مصرف و هدمندکردن بارانه‌ها" اظهار می‌کنند، تعبیر و تفسیر کرد، ولی توجه به دو نکته در این بابت ضروری است:

اول - سنجش مطابقت برخی از اهداف پیش گفته با افزایش قیمت سوخت هواپیما؛ در این خصوص دو گونه تأثیر مثبت و منفی را ملاحظه می‌کنیم:

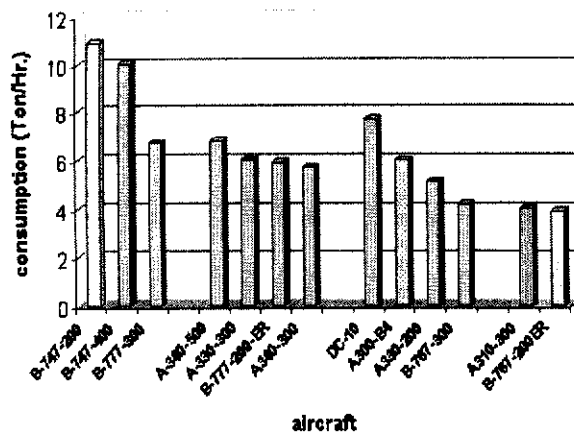
شامل: عامل تعیین‌کنندگی سوخت هواپیما در سایر عوامل مؤثر در آرایه خدمات مورد نظر، میزان اثرگذاری بر تقاضای سوخت هواپیما و نیز تأثیرگذاری افزایش قیمت سوخت هواپیما بر سطح عمومی قیمت‌ها (تورم) و تولید ناخالص ملی کشور خواهد کرد و در عمل آشکار می‌شود که آیا انگیزه اصلی افزایش قیمت حامل انرژی مورد بحث تنها در مورد هواپیما، تأمین بودجه مورد نظر است یا اصلاحات ساختاری در بخش انرژی یا بخش حمل و نقل هوایی؟

ب - ضرورت‌های اقتصادی

عبارات کلی "حفظ و صیانت از سرمایه‌های ملی"، "رعایت صرفه و صلاح کشور" در ماده (۷۱) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت را با مراجعه به ذیل بند الف تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور می‌تواند با عبارات

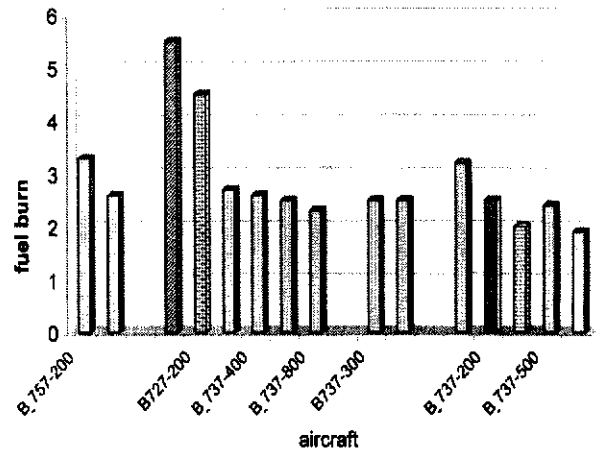
نمودار ۲

مصرف سوخت هواپیماهای پهن پیکر در هر ساعت پروازی



نمودار ۱

مصرف سوخت هواپیماهای باریک پیکر در هر ساعت پروازی



مصرف شده است. با عنایت به این که در مورد انتقال مسافر توسط هواپیمای مسافری، قاچاق سوخت بی معنی است از این رو مصرف ۷/۵ درصدی به فرض مشمول قاچاق شدن آنها - در مقایسه با مصرف ۹۲/۵ درصد آن توسط بخش مسافری، مبنای استدلال قرارداد و اقدام به قیمت گذاری براساس قیمت های جهانی در خصوص آن، جداً مورد سؤال است. در این مورد به جدول شماره ۲ مراجعه شود.

لازم به یادآوری است که برابر بند "ل" تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور "دولت مکلف است با مطالعه و بررسی های کارشناسی در لایحه بودجه سال ۱۳۸۲ کل کشور ترتیبی اتخاذ کند که کلیه فرآورده های نفتی را به قیمت منطقه ای (نه قیمت های جهانی) محاسبه و محصول را نیز به قیمت منطقه ای منظور کند".

اگر مصرف بنزین روزانه کشور را مطابق گزارش شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران روزی ۴۵ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر (میزان مصرف سال ۱۳۸۰) بدانیم میزان آن در سال (یعنی ۳۶۵ روز) ۱۶ میلیارد و ۷۱۷ میلیون لیتر خواهد بود. البته شرکت مذکور میزان مصرف را در سال ۱۳۸۱ حدود ۵۰ میلیون لیتر در روز پیش بینی کرده اند. با توجه به کاهش بیش از ده درصدی مصرف سوخت هواپیما در سال ۱۳۸۰ نسبت به سال ۱۳۷۹ به دلیل کاهش ناوگان هوایی کشور میزان سوخت مصرف شده توسط شرکت های هواپیمایی ایرانی اعم از مسافری و باری حدود ۹۰۰ میلیون لیتر است که کمی بیش از ۵ درصد از کل مصرف بنزین سالانه کشور توسط شرکت های هواپیمایی ایرانی و خارجی خواهد بود.

به نظر می رسد با اعمال افزایش جهشی قیمت سوخت هواپیما اولاً - وسیله عمومی هواپیما را هر چه بیشتر از شمار خدمات عمومی دور می کنیم، زیرا روند افزایش یکی از اقلام مهم هزینه عملیاتی شرکت های هواپیمایی که نقش حدود سی درصدی را در سید هزینه عملیاتی آنها حایز است، که از نظر نرم بین المللی حتی در کشورهای توسعه یافته نیز بیشتر است، در کوتاه مدت به ناچار به افزایش بهای بلیت می انجامد که اثر قهری آن در پروازهای داخلی است. از این رو طبقات با درآمد متوسط و پایین را هر چه بیشتر از بهره مندی از هواپیما محروم می کند. ثانیاً - به جای اصلاح شرایط مورد نظر در بخش باری، ۹۲/۵ درصد صنعت حمل و نقل هوایی یعنی بخش مسافری را تحت تأثیر قرار می دهد.

از این رو باید ملاک رعایت "صرفه و صلاح کشور" را در این خصوص مد نظر آورد.

ب- رویکرد مستدل (آثار مثبت):

از جمله آثار مفید قهری اصلاح نظام قیمت گذاری انرژی در صنعت حمل و نقل هوایی می توان موارد زیر را برشمرد:

- ۱- شفاف سازی شرایط اقتصادی و تجاری صنعت هواپیمایی و هدایت قهری آن به وضعیت بهینه
- ۲- ورود تکنولوژی جدید (نسل جدید هواپیمایی که سوخت کمتری را می سوزانند) و کاهش مصرف سوخت
- ۳- خروج شرکت های با ناوگان استیجاری و هواپیمایی که مصرف سوخت بیشتری را دارا هستند، همانند:

و 100/200، B747- و B707 و TU-154M و B727-100/200

۴- شفاف سازی هزینه های مستقیم و غیرمستقیم مؤثر در قیمت تمام شده هر ساعت - صندلی پرواز. در صورتی که دولت و تصمیم گیران سطوح میانی آن به اتخاذ تصمیمات متأثر از آثار مثبت فوق و در قالب اصلاحات ساختاری صنعت هواپیمایی مبادرت کنند، قاعدتاً با لحاظ الزاماتی عقلایی، آثار مثبت دیگری را به شرح زیر به دنبال دارد:

- کاهش تصدیدی گری دولت در صنعت هواپیمایی کشوری که هم اکنون در قالب شرکت های هواپیمایی دولتی به صورت گسترده ای (حدود ۷۵ درصد) انجام می گیرد؛
- تعیین تکلیف فرودگاه های غیراقتصادی یا کم بازده اقتصادی و حذف مسیرهای غیراقتصادی
- هدفمند کردن پرداخت یارانه های سوخت در بخش مسافری تا زمان اصلاح نظام قیمت گذاری بلیت هواپیما براساس عرضه و تقاضا و تخصیص یارانه به فعالیت های صادراتی در قالب حمایت از صادرات غیرنفتی (کالا و خدمات فنی - مهندسی) توسط شرکت های هواپیمایی و تعیین تکلیف موضوع ترانزیت
- راه یابی به مسیر گریزناپذیر اعمال اصلاحات ساختاری در صنعت حمل و نقل هوایی
- معقول شدن میزان تقاضا متناسب شدن تعداد صندلی های عرضه شده و نیاز واقعی و عقلایی شدن تعداد و ترکیب ناوگان و مصرف سوخت
- ترکیب بندی جدید و معقول ناوگان هوایی کشور براساس هزینه - فایده و نیاز واقعی
- جهت یابی سرمایه های ملی و دولت در زمینه

زیربنای ضروری بخش صنعت حمل و نقل هوایی

● گشوده تر شدن فضای رقابت و فعالیت سرمایه گذاران داخلی و خارجی در صنعت هواپیمایی

- موارد زیر الزامات این امر زیر هستند.

الف - اصلاح نظام قیمت گذاری بلیت در پرواز داخلی

ب - لغو انحصارات شرکت های دولتی در مسیرهای پروازهای خارجی

ج - تنظیم قواعد رقابت در بازارهای خارجی بین المللی

د - عدم اعمال هر گونه تبعیض میان بخش های دولتی و خصوصی در صنعت هواپیمایی.

دوم - آیا اصلاح نظام قیمت گذاری انرژی در بخش حمل و نقل هوایی تنها و یا مهمترین رهیافت اصلاحات ساختاری در حوزه انرژی و یا حتی در حوزه حمل و نقل هوایی است؟

افزایش قیمت بنزین یکی از سهل الوصول ترین درآمدهایی است که وزارت نفت برای تکمیل بودجه خود (شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده های نفتی ایران) طی سال های اخیر از آن بهره برده است و با وعده مصرف بهینه و کاهش میزان مصرف، آن را افزایش داده است. اگر چه از نظر نگارنده، واقعی کردن قیمت ها در سطح قیمت های تمام شده به صورت تدریجی و طی یک برنامه توسعه، مقبول و منطقی است ولی مایل است مواردی چند را در این خصوص یادآور شود:

- ۱- افزایش قیمت سوخت هواپیما در شرایطی به صورت جهشی انجام می گیرد که:
 - اولاً - بزرگترین مصرف کننده آن شرکت های دولتی هستند، یعنی از ۸۶۲ میلیون و ۷۵ هزار لیتر سوخت مصرفی شرکت های هواپیمایی ایران در سال ۱۳۸۰، معادل ۶۴۵ میلیون لیتر برابر با ۷۵ درصد کل مصرف ناوگان مسافری و بیش از ۷۱ درصد کل مصرف سوخت ناوگان هوایی کشور (اعم از مسافری و باری) معادل ۶۰۹ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر توسط بخش دولتی مصرف شده است. بنابراین در سال ۱۳۸۱ بر رقم هزینه های دولت بیش از سال گذشته افزوده خواهد شد که جبران آن دو راه حل بیشتر ندارد:
 - الف - تحمیل آن به مصرف کننده از طریق افزایش قیمت بلیت که در خصوص خدمات قابل عرضه توسط شرکت های دولتی برابر ماده (۵) قانون برنامه سوم توسعه با محدودیت حداکثر

ب- از منابع داخلی جبران شود. این در حالی است که شرکت‌های دولتی مهم با زبان‌های سنواری و انباشته‌ای مواجه هستند که تا سال گذشته با وجود دریافت یارانه مابه‌التفاوت ارزش شناور و ارز آزاد نیز ادامه داشته است. چون جبران چنین ضرری از محل منابع داخلی ممکن نیست زیرا افزایش بیش از ۱۰ درصد کم احتمال است و نیز امکان توقف عملیات شرکت‌های دولتی متصور نیست، بنابراین بدهکاری آنها بیشتر خواهد شد.

● ثانیاً - یارانه پیش‌بینی شده برابر ماده (۷۱) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت قابل پرداخت به شرکت‌های هواپیمایی برابر اعلام مقامات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران ۴۶۵ میلیارد ریال است و اگر ۷۵ درصد آن (برابر مصرف سوخت مصرف شده) یعنی ۳۴۸ میلیارد و ۷۵۰ میلیون ریال به شرکت‌های هواپیمایی دولتی اختصاص یابد. (اگر میزان مصرف سال جاری برابر مصرف سال گذشته باشد)، باید دید که باقی مانده آن یعنی ۱۱۶ میلیارد و ۲۵۰ میلیون چگونه بین ده شرکت غیردولتی قابل تقسیم است؟ شرکت‌های غیردولتی نمی‌توانند حتی در مدت کوتاه نیز با بدهکاری سنگین ناشی از مابه‌التفاوت قیمت پایه و قیمت تعیین شده که پرداخت یارانه هم تکافوی آن را نخواهد کرد به حیات عادی خویش ادامه دهند. بنابراین باید تدبیر دیگری را در تخصیص یارانه‌ها اندیشید تا به حذف بخش خصوصی از صنعت حمل و نقل هوایی نیانجامد.

۲- توفیق اصلاحات ساختاری در بخش انرژی البته مستلزم آزادسازی در این بخش و خصوصی کردن فعالیت‌ها در آن است که از این رو هم‌زمان با اتخاذ تدابیری در جهت اجرای سیاست‌های آزادسازی و خصوصی‌سازی، رفع موانع و ایجاد فضای مناسب برای انجام فعالیت‌های اقتصادی ضروری است، ولی جز افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی اقدام مؤثری مشاهده نمی‌شود. اما می‌توان از جمله، به مهمترین اقدامات مربوط به فرآیند آزادسازی و خصوصی‌سازی در بخش انرژی به واگذاری مالکیت شرکت‌های دولتی پالایش و عرضه کننده فرآورده‌های نفتی و حذف انحصار در این حوزه، مقررات‌زدایی و اجازه توسعه رقابت در بخش انرژی، پرداخت هدفمند و منصفانه یارانه‌ها به مصرف‌کنندگان خصوصی و دولتی

فرآورده‌های نفتی، کاهش هزینه‌های مدیریتی شرکت‌های دولتی فعال در حوزه انرژی، کوچک کردن دستگاه‌های دولتی دست‌اندرکاران و کاهش تصدی‌گری‌های دولت به منظور کاستن از قیمت تمام شده تولید، فرآوری و عرضه فرآورده‌های نفتی بتوان اشاره کرد.

در این صورت واگذاری نظام قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی به مکانیزم عرضه و تقاضا و بازار (قیمت‌های منسطقه‌ای) در یک بازار غیربرنامه‌ای و آزاد با شرایط فوق در بخش انرژی، معقول به نظر می‌رسد.

در هر حال یک نکته محرز است و آن اینکه نه تمام مساله "اصلاحات ساختاری" در "تعدیل قیمت‌های حامل‌های انرژی" خلاصه می‌شود و نه با آن به همه اهداف اصلاحات ساختاری می‌توان رسید. به طور مثال بهینه‌سازی مصرف سوخت هواپیما صرفاً در گرو افزایش قیمت‌ها تا سطح جهانی نیست، بلکه استفاده از هواپیماهای موجود با مصرف سوخت بالا نتیجه تحریم و عدم امکان دستیابی به تکنولوژی جدید و نسل نونین هواپیماهای کم مصرف و سایر دلایل عیدیه اقتصادی است.

۳- نکته مهم دیگر آن است که عین دولت از بابت از دست دادن منافع ناشی از محاسبه مابه‌التفاوت قیمت پایه (به طور مثال در سال ۱۳۸۱) نسبت به کدام قیمت (جهانی، تمام شده و منطقه‌ای) قابل حساب و اخذ است. یعنی به واقع مفهوم یارانه‌ای که دولت می‌پردازد چیست و چه مقدار است؟ اگر در کنکاشی ژرف بخواهیم مقوله یارانه را معنا کنیم ناچار باید در تفاضل قیمت پایه با یک قیمت شاخص به تعیین هویت پردازیم. قیمت‌های شاخص مذکور عبارت هستند از:

الف - قیمت جهانی: اگر یارانه را ما به‌التفاوت قیمت پایه نسبت به قیمت جهانی محاسبه کنیم، لابد برآورد زیر صحیح است:

متوسط قیمت بنزین بابت هر لیتر با احتساب قیمت فوب نفت خام در خلیج فارس ۲۰ سنت است. حال اگر به جای فروش آن توسط دولت به مردم به بهای ۵۰۰ ریال، آن را در خلیج فارس به بهای ۲۰ سنت به ازای هر لیتر به خریدار خارجی بفروش، با ملحوظ داشتن قیمت دلار برابر ۸ هزار ریال، در واقع هر لیتر بنزین به قیمت یک هزار و ۶۰۰ ریال به فروش رسیده است. در این حالت تفاوت آن با نرخ ۵۰۰ ریال بیش از سه برابر خواهد بود. ولی باید خاطر نشان کرد که صرف نظر از این که همه عوامل

هزینه و درآمد در اقتصاد کلان کشور و یا اقتصاد بخش حمل و نقل هوایی به دلار محاسبه نمی‌شود، طبق مطالعات اخیر بانک جهانی بر مبنای شاخص "برابری قدرت خرید" (۳۲) نیز نرخ دلار به قیمت ۸ هزار ریال، نرخ تثنی و غیرواقعی تلقی شده است که منعکس‌کننده قدرت خرید افراد در ایران نیست بلکه نرخ برابری مؤثر دلار در قبال ریال که منعکس‌کننده قدرت خرید مردم می‌باشد ۲۰۰۰ ریال است (۳۳). ملاحظه می‌شود که در این صورت بهای بنزین ایران به قیمت جهانی ۴۰۰ ریال با در نظر گرفتن نرخ برابری ریال با دلار امریکا خواهد بود که کمتر از قیمت پایه سال ۱۳۸۱ است. آیا در این حالت واقعاً یارانه‌ای بابت بنزین به مصرف‌کنندگان بنزین داده می‌شود؟

ب- قیمت تمام شده: به طور کلی قیمت‌ها در ادبیات اقتصادی دنیا، محرک تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در مسیر حداکثر ساختن منافع ملی به شمار می‌آیند و متکفل تضمین تحقق برنامه‌های اقتصاد کلان کشورها مشروط به، به کارگیری ابزارهایی چون مالیات و یارانه هستند.

بنابراین قیمت حامل‌های انرژی نیز اگر برای کنترل عرضه و تقاضا تعیین می‌شوند باید با برنامه جامع انرژی کشور هم خوانی داشته باشند. در عین حال باید قیمت تمام شده حامل انرژی بنزین به روشی معقول و منطقی مشخص شود. تعیین قیمت حامل انرژی بنزین صرف نظر از ضرورت شفافیت آنها در شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران مستلزم تعیین هزینه‌های مربوط به ارزش هر بشکه نفت خام محتوای آن، هزینه پالایش و سود منصفانه آن و نیز هزینه حمل و نقل در مقایسه با قیمت‌های متوسط جهانی است. در شرایط غیررقابتی و انحصاری تولید و عرضه سوخت در ایران که هنوز از هزینه‌های شفاف تولید بنزین مطلع نیستیم، به دست آوردن قیمت تمام شده و مطابقت دادن آن با قیمت‌های جهانی، صرفاً تحمیل هزینه‌های مدیریتی به مصرف‌کنندگان است. از این رو واقعیت یارانه تخصیصی نیز در محاق ابهام قرار می‌گیرد. در هر حال نقد عالمانه و منصفانه، زمانی ممکن است که وزارت نفت، قیمت تمام شده فرآورده‌های نفتی از جمله بنزین را محاسبه و اعلام کند.

ج- قیمت منطقه‌ای: برابر بند "ل" تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور "دولت مکلف است با مطالعه و بررسی‌های کارشناسی در لایحه بودجه سال ۱۳۸۲ کل کشور ترتیبی

انتخاژ کند که کلیه فرآورده‌های نفتی را به قیمت منطقه‌ای محاسبه و محصول را نیز به قیمت منطقه‌ای منظور کنند. این قانون "واردات فرآورده‌ها" را نیز مشمول همین قیمت دانسته است. شاید در کوتاه مدت شاخص قرار دادن قیمت منطقه‌ای به عنوان سقف قیمت‌ها و تعیین یارانه‌ها در مقایسه با قیمت پایه هر سال که مطابق بند الف تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۱ کل کشور در خصوص متوسط قیمت چهار فرآورده اصلی نفتی تنها اجازه افزایش ۱۰ درصد داده شده است، راه‌حل مناسبی باشد، ولی به طور اصولی باید قیمت تمام شده را که قیمت واقعی تلقی می‌شود ملاک تعیین قیمت فروش محصول دانست تا با اعمال سیاست‌های حمایتی تعرفه‌ای همانند مالیات (مستقیم یا غیرمستقیم یا عوارض) و یارانه سیاست‌های کلان اقتصادی و سیاست‌های راهبردی بخش را محقق ساخت.

در هر حال از نظر نویسندگان اقتصادی ضروری است در تعیین قیمت و اعمال سیاست‌های فوق، موارد زیر مد نظر قرار گیرد:

۱- سهم هزینه حامل انرژی مؤثر در تولید خدمات (حمل و نقل هوایی): جایگاه هزینه سوخت هواپیما در هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های هواپیمایی باید تعیین و با توجه به نرم‌های بین‌المللی به طور منطقی قیمت‌گذاری شود. به طور مثال در کشورهای اروپایی، آمریکا در خاور دور که به فرآورده نفتی حامل انرژی

(سوخت) هواپیما یارانه تعلق نمی‌گیرد و اساساً صنعت حمل و نقل هوایی در آن کشورها یارانه‌ای نیست، ۱۹/۶ درصد درآمد هر ساعت پرواز و در کشور ما ۱۴/۷ درصد درآمد هر ساعت پرواز با یک نوع هواپیمای واحد (B727-200) صرف هزینه سوخت می‌شود. در این مورد به نمودار شماره (۲) مراجعه شود. در این وضعیت، جایگاه سوخت در هزینه‌های عملیاتی و درآمد حاصله با توجه به توان مالی شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مشخص می‌شود.

۲- تأثیر افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تابع تقاضا در صنعت حمل و نقل هوایی ایران چه میزان است؟ اگر چه تاکنون مطالعه جامعی در این خصوص انجام نگرفته است ولی می‌توان به نتایج زیر اشاره کرد:

الف - افزایش‌های پسلکانی (سالانه ده درصد) تأثیر چندانی بر مصرف نداشته است. افزایش جهشی (دو برابر در سال ۱۳۷۷) نیز به اصلاحات ساختاری در صنعت حمل و نقل هوایی نیانجامید.

ب - افزایش قیمت حامل‌های انرژی تنها بر میزان نرخ بلیت در مسیرهای پروازی داخلی اثرگذار بوده است و هر بار حدود ۵ درصد در کاهش تقاضا مؤثر بوده است.

نتیجه آن که تابع تقاضا از قیمت حامل‌های انرژی متأثر نشده است و به ویژه آن که به مصرف بهینه انرژی در صنعت حمل و نقل هوایی نیز نیانجامیده است؛ زیرا ماهیت دولتی شرکت‌های

عمده مصرف‌کننده انرژی در این صنعت (حدود ۷۱ درصد) باید با اصلاحات ساختاری در دستخوش تغییر شود. تا اقدامات بنیادی در این زمینه به طور هماهنگ باهم انجام نگیرند نتیجه بخشی آن، امر مورد حصولی نیست. در عین حال نباید از یاد برد که تحریم‌گسترده ورود تکنولوژی جدید به صنعت هواپیماهایی، مانع حضور نسل نوین هواپیماهایی است که از مصرف سوخت کمتری برخوردارند. از این رو به زبان اقتصاد دانان باید گفت در حال حاضر کسب‌های قیمتی تقاضا برای حامل انرژی سوخت هواپیما رقم پایینی است.

۳- تأثیرپذیری سطح عمومی قیمت‌ها از افزایش قیمت سوخت هواپیما: تا زمانی که از افزایش قیمت سوخت هواپیما بر قیمت بلیت به صورت مصنوعی جلوگیری شود، اثر این وضعیت در ورشکستگی و تعطیلی شرکت‌های هواپیمایی و نابسامان‌تر شدن صنعت حمل و نقل هوایی منعکس خواهد شد. در حالی که پیش‌بینی می‌شود این شرایط غیر واقعی دوامی نیابد، بر قیمت بلیت در مسیرهای پروازی داخلی تأثیر خواهد گذارد زیرا از آن گریزی نیست و این امر بر افزایش نرخ تورم و کاهش تولید ناخالص تأثیر خواهد داشت و این یک مغالطه آشکار است که پرداخت یارانه سوخت به منظور ممانعت از افزایش قیمت بلیت است. زیرا اولاً - میزان یارانه تخصیصی، کفایت مابه‌التفاوت افزایش قیمت سوخت را نمی‌کند. محاسبه زیر را این موضوع را روشن می‌سازد:

ریال $680/000/000/000 = 800 \times (1300 - 500)$ (کمترین میزان مصرف قابل پیش‌بینی سوخت در سال ۱۳۸۱) $850/000/000$ لیر (کمبود یارانه) ریال $215/000/000/000 =$ (میزان یارانه اعلام شده توسط شرکت ملی پالایش و ...) ریال $465/000/000/000$ (میزان یارانه مورد نیاز سال ۱۳۸۱)

افزایش پنهان قیمت سوخت هواپیما ریال $250 = 850/000/000$ لیر $\div 215/000/000/000$ ریال

حد اقل قیمت واقعی سوخت هواپیما با وجود پرداخت یارانه 750 ریال $= 250$ ریال $+ 500$ ریال

میزان افزایش عملی قیمت سوخت نسبت به سال ۱۳۸۰ در صورت پرداخت یارانه ریال $300 =$ (قیمت سال ۱۳۸۰) 450 ریال $- 750$ ریال

ریال $255/000/000/000 = 300$ ریال $\times 850/000/000/000$

لیتر درآمد شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران ناشی از افزایش قیمت سوخت هواپیما پس از پرداخت یارانه

ایران و درآمد خزانه و تفاوت فاحش آن‌ها $(6/5)$ برابر) به دست می‌آید: حال اگر محاسبات زیر را در نظر بگیریم، درآمد شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی

(میزان واریزی به خزانه) ریال $1/500/000/000/000$ - (میزان درآمد سال ۱۳۸۱ از محل افزایش سه قلم فرآورده نفتی) $2/812/000/000/000$ ریال

درآمد واقعی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران از محل افزایش سه قلم فرآورده‌های نفتی ریال $1/312/000/000/000 =$

درآمد واقعی خزانه پس از کسر یارانه ها $700/000/000/000 = 800/000/000/000 - 1/500/000/000/000$

بنگاه تجاری (شرکت‌های هواپیمایی) و استهلاک سرمایه‌گذاری‌های جدید برای نوسازی و جایگزینی ناوگان بوده است، دلایل کافی برای افزایش سنواری قیمت بلیت تا مرز حاکمیت قیمت در بازار عرضه و تقاضا است.

ثانیاً - افزایش سایر اقلام هزینه‌ای در عملیات بازرگانی صنعت هواپیمایی همانند رشد متوسط ۱۵ درصدی نرخ تورم در سال ۱۳۸۱ و عقب‌ماندگی تاریخی قیمت تمام شده در بیست سال اخیر، که عمدتاً به دلیل عدم محاسبه شود

نتیجه‌گیری:

یارانه "حامل‌های انرژی" در ادبیات اقتصادی به میزان پرداختی دولت گفته می‌شود که به صورت مستقیم به تولیدکننده یا مصرف‌کننده

حامل انرژی تعلق می‌گیرد و یا به مابه‌التفاوت قیمت عرضه حامل‌های انرژی (در اینجا سوخت هواپیما) در بازار در مقایسه با قیمت تولید (در اینجا تهیه) آن گفته می‌شود که به منظور حمایت از تولیدکننده یا مصرف‌کننده حامل انرژی (سوخت هواپیما) تعیین و به صورت غیرمستقیم به یکی از آنها تولیدکننده و یا مصرف‌کننده (در اینجا مسافران هواپیما) پرداخت می‌شود. در حال حاضر همگان اتفاق نظر دارند قیمتی که مصرف‌کننده نهایی (مسافر هواپیما) برای مصرف سوخت هواپیما در هر ساعت صندلی پرواز می‌پردازد با قیمتی که متضمن هزینه واقعی تهیه آن است، تفاوت دارد. ولی در مورد قیمت واقعی تهیه سوخت هواپیما اختلاف نظر وجود دارد، زیرا محاسبه هزینه‌ها، تابع متغیرهای مهمی چون ارزش نفت خام محتوی هر بشکه که منبع اصلی تولید و مبنای اساسی ارزش‌گذاری سوخت هواپیماست، نرخ ارز در بازار ایران، هزینه حمل و بخش سوخت وارداتی، هزینه مواد افزودنی ضد یخ، ماده رنگی و سرب به مقدار کم است. از این رو قیمت تمام شده سوخت هواپیما در پرده ابهام باقی است. بنابراین تعیین یارانه براساس آن ناممکن و یا حداقل بسیار دشوار است و نمی‌توان همه

صاحب‌نظران را در مورد هزینه تعیین شده برای آن متقاعد کرد. برابر اظهارات مقامات دست‌اندرکار شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، یارانه تخصیصی به بنزین در سال، ۱/۶ میلیارد دلار است. با توجه به مصرف روزانه بنزین که در کشور حدود ۵۰ میلیون لیتر است، مصرف روزانه بنزین هواپیما (اگر سوخت هواپیما بنزین تلقی شود) ۴/۶ درصد آن است.^(۴) با محاسبات صورت گرفته روشن شد آنچه که تحت عنوان یارانه با فرمولی که مقامات مذکور اظهار می‌دارند به مسافران به عنوان مصرف‌کنندگان نهایی (نه به شرکت‌های هواپیمایی) داده می‌شود، تمامی یارانه محاسبه شده نیست. در عین حال در خصوص افزایش قیمت سوخت "هواپیما" که "وسيله‌ای عمومی" تلقی می‌شود به صورت جهشی و در مورد افزایش قیمت سوخت اتومبیل (اعم از شخصی و عمومی) به صورت پلکانی انجام گرفته است. به نظر راقم این نوشتار شیوه پلکانی افزایش قیمت در سوخت هواپیما همانند تجربه افزایش قیمت در سوخت اتومبیل کارساز نیست و اعمال شیوه جهشی نیز مواجه با اشکالات عدیده‌ای است که مورد اشاره قرار گرفت. از آنجا که حذف

یارانه‌های مستقیم و یا غیرمستقیم سوخت هواپیما و نیز هزینه استفاده از هواپیما در پروازهای داخلی و خارجی با قیمت یارانه‌ای مورد نظر اینجانب نیست بنابراین روش بینابینی فروش سوخت هواپیما به قیمت منطقه‌ای^(۵) در یک دوره سه ساله هم زمان با اصلاح نظام قیمت‌گذاری بلیت هواپیما و واقعی کردن آن پیشنهاد می‌شود، در غیر این صورت پیش‌بینی می‌شود بخش خصوصی تقریباً به طور کامل و بخش دولتی (حتی با حمایت‌های مستقیم غیرمستقیم دولت) وضعیت نابسامان‌تری پیدا کند و این گونه یک جنبه‌نگری، اصلاحات ساختاری در صنعت حمل و نقل هوایی را به تأخیر می‌اندازد. اطمینان دارد در صورتی که روش بینابین مورد عمل قرار گیرد با ورود نسل جدید هواپیماهای کم مصرف مشروط به حمایت بازارهای مالی داخلی و استفاده از بازارهای مالی خارجی، رفع تحریم و نیز بهره‌گیری از روش‌های خرید هواپیما که در بخش خصوصی قابل اعمال هستند، شاهد کاهش مصرف سوخت هواپیما و بهینه آن خواهیم بود که در کاستن از هزینه‌های دولت، آرایه خدمات بهتر و ایمنی افزون‌تر به سهم خود مؤثر خواهد بود.

دیدگاه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی



آنچه که در ذیل می‌آید بخشی از نقطه‌نظرات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در خصوص تعدیل قیمت سوخت هواپیما است:

۱- اصولاً تصمیم به افزایش قیمت سوخت هواپیما، به دنبال برنامه‌ها و سیاست‌های این شرکت در خصوص شفاف سازی قیمت‌ها، حذف

یارانه‌ها و افزایش درآمدهای دولت در چارچوب قوانین و مقررات جاری است و سعی بر آن بوده تا با تعدیل و اعمال قیمت‌های واقعی، متناسب با قیمت‌های بین‌المللی زیان دولت ناشی از عدم دریافت نرخ واقعی کالا و خدمات، در این بخش از مصرف که روزانه به طور متوسط ۲/۶ میلیون

لیتر است، به حداقل ممکن کاهش یابد. بدیهی است که پس از گذر از این مرحله، بتدریج از میزان یارانه‌ها کاسته شده و در مقابل، نرخ بلیت هواپیما نیز باید متناسب با خدمات آرایه شده و همراه با نرخ واقعی سوخت تعدیل گردد.

۲- میزان یارانه تخصیصی در مورد سوخت‌های

هواپیمایی براساس بند «ن» تبصره ۱۲ قانون برنامه بودجه سال ۱۳۸۱ شرکت ملی پالایش و پخش مکلف شده که مبلغ ۱۵۰۰ میلیارد ریال به حساب درآمد عمومی کشور (نزد خزانه‌داری کل) واریز و از این مبلغ تا ۸۰۰ میلیارد ریال بابت یارانه حمل و نقل هوایی و قیر جاده‌ها به وزارت راه و ترابری و دستگاه‌های تابع آن اختصاص داده شده که سهم سوخت‌های هوایی در سال ۱۳۸۱، ۴۶۵ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است.

۳- شیوه قانونی و عملی برای پرداخت‌های مورد نظر در گزارش مذکور و مدت زمان اجرای آن بستگی به تصمیمات مجلس شورای اسلامی و هیأت محترم دولت خواهد داشت که چگونه در بودجه سال‌های بعد مورد توجه قرار گیرد.

۴- هر چند وسایل حمل و نقل هوایی، به دلیل حمل و نقل مسافر و بار به عنوان یک وسیله نقلیه عمومی مطرح هستند، ولی به لحاظ عدم امکان برخورداری تمامی آحاد جامعه از خدمات آن و بنا به دلایلی از جمله:

عدم امکان ارائه خدمات کافی از سوی شرکت‌های هواپیمایی، عدم وجود فرودگاه در بیشتر شهرها، گران بودن هزینه مسافرت‌های هوایی در مقایسه با سایر وسایل سفر، نمی‌توان آن را به عنوان یک وسیله عمومی همردیف با وسایل حمل و نقل جاده‌ای، آبی و ریلی به حساب آورد (بیشترین مسافرین آن کارکنان دولت و شرکت‌ها به هنگام عزیمت به مأموریت‌های اداری و اقلیت خاصی از عموم جامعه هستند) بنابراین منطقی نیست که هزینه‌های یارانه‌ای آن را بر عموم آحاد جامعه تحمیل کرد.

۵- سوخت هواپیما (A.T.K) از نظر این شرکت یک فرآورده تولیدی ویژه غیر از فرآورده‌های اصلی محسوب می‌شود که در فرآیند تولید پالایشگاه‌ها و پس از اضافه کردن افزودنی‌های لازم حاصل می‌شود. گرچه این فرآورده بر پایه نفت سفید است، اما با بنزین موتور و یا نفت سفید تفاوت دارد، بنابراین تلفی آن در شمار فرآورده‌های اصلی و محروم کردن شرکت از اعمال قیمت واقعی آن منطقی به نظر نمی‌رسد.

۶- به شمار آوردن سوخت هواپیما به عنوان بنزین موتور بنا به رأی هیأت عمومی محترم دیوان عدالت اداری یا هر مرجعی دیگر نمی‌تواند دلیلی بر چشم‌پوشی از اخذ حقوق دولت تلفی شود. مبانی حقوقی و قانونی این شرکت برای تعدیل نرخ سوخت هواپیما مطابق قانون برنامه سوم توسعه و ماده ۷۱ قانون تنظیم

بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰ کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی است که به تصویب شورای محترم نگهبان نیز رسیده و ابلاغ شده است و چون از نظر این شرکت سوخت هواپیما (A.T.K) یک فرآورده تولیدی جدا از چهار فرآورده اصلی است، بنابراین تصمیم‌گیری در خصوص تعیین نرخ آن در چارچوب ماده فوق در صلاحیت هیأت مدیره شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران است. از طرفی تشخیص در رعایت صرفه و صلاح مملکت در این بوده است که برای تعیین قیمت آن نرخ بین‌المللی فوب خلیج فارس اعمال شود، به همین لحاظ این شرکت از اول سال جاری عرضه این فرآورده را با نرخ منطقه‌ای اعمال می‌کند.

۷- ضرورت‌های اقتصاد ایجاب می‌کند در راستای برنامه‌های اقتصادی کلان دولت، شفاف‌سازی قیمت‌ها برای فرآورده‌های نفتی خصوصاً فرآورده‌های ویژه اعمال شود. اگر امروزه که نزدیک به ده سال از اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی می‌گذرد نتوان برای سوخت هواپیما نرخ واقعی تعیین کرد، پس زمان واقعی کردن قیمت سوخت چه موقع خواهد بود؟ اگر امروزه به جهت کمک به رفاه عموم مردم خصوصاً روستاییان عزیز مسؤولان امر صلاح می‌دانند که نرخ نفت سفید چندان افزایش نیابد و نرخ نفت گاز نیز به جهت توسعه اقتصادی/اجتماعی و فرهنگی جامعه ناگزیر باید پایین نگه داشته شود، آیا ضرورتی برای پایین نگه داشتن نرخ بنزین موتور و سوخت هواپیما و سایر فرآورده‌های ویژه‌ای که عموم مردم از مزایای مصرف آن برخوردار نیستند وجود دارد؟ پس چه زمانی می‌توان به مقوله‌هایی نظیر شفاف‌سازی قیمت‌ها، کاهش و حذف یارانه‌ها، بهینه‌سازی مصرف سوخت، خصوصی‌سازی و سیاست‌های جایگزین حامل‌های متداول انرژی و... جامه عمل پوشاند.

۸- قیمت جهانی، قیمت تمام شده، قیمت اسمی و غیره همه نگرش‌هایی است که می‌تواند مبنای تحلیل محاسباتی مقاله باشد ولیکن آنچه که مورد نظر این شرکت است تعیین نرخ سوخت هواپیما بر مبنای متوسط نرخ‌های بین‌المللی فوب خلیج فارس است که به صورت ۱۵ روز یکبار تعیین می‌شود. این نرخ ممکن است با نرخ‌های جهانی و تمام شده داخلی نیز تفاوت داشته باشد ولی در نهایت آنچه که هدف غایی

این شرکت است اعمال ماده ۷۱ قانون صدرالذکر است که به شرکت اجازه داده است به منظور حفظ و صیانت از سرمایه‌های ملی نرخ فرآورده‌های نفتی ویژه را حداکثر تا حد قیمت‌های جهانی افزایش دهد. با اعمال این نرخ شرکت‌های هواپیمایی متناسب با نرخ‌های بین‌المللی هزینه‌های سوخت خود را پرداخت می‌کنند و برای فعالیت‌های خاصی متناسب با نیاز اجتماعی-دفاعی، یارانه دریافت می‌کنند.

پی‌نوشت:

۱- دانشنامه نفت و انرژی تألیف مهندس مهدی مهروز از انتشارات انجمن نفت ایران در ص ۱۲۵ از عنوان "بنزین هواپیما" استفاده کرده است ولی تحت عنوان "نفت سفید" در ص ۳۹۶، آن را مصروف موتور توربینی و جت (موتورهای هواپیماهای جت فعلی که در مورد استفاده شرکت‌های هواپیمایی است) دانسته است. از طرف دیگر می‌توان به نشریه روزانه مدیریت تحقیقات و برنامه‌ریزی معاونت امور بین‌الملل مورخ ۱۳۸۱/۳/۲۶ مراجعه کرد. شرکت ملی نفت ایران در این نشریه برای اعلام قیمت فرآورده‌های نفتی در بازارهای جهانی از جمله سوخت جت از عنوان سوخت جت (نفت سفید) استفاده می‌کند. به طور نمونه به ص ۳ شماره ۲۴۱۶ نشریه مذکور به تاریخ ۱۳۸۱/۳/۲۶ مراجعه شود.

۲- Purchasing Power Parity

۳- نشریه اقتصاد انرژی - شماره ۲۰ - دی ماه ۱۳۷۹ - صفحات ۲-۳ - برای اطلاع بیشتر از اقتصاد انرژی و یارانه‌های تخصیصی به شماره‌های ۳۴۳۳ نشریه اقتصاد انرژی مراجعه شود.

۴- میزان یارانه روزانه پرداختی بابت بنزین به مسافران شبکه حمل و نقل هوایی شهری و هواپیما (در صورتی که سوخت هواپیما، بنزین تلفی شود) در این محاسبات مشخص شده است:

(میزان سوخت مصرفی روزانه ناوگان هوایی کشور در سال ۱۳۸۱) $2328767 = 2328767$ روز + میزان سوخت مصرفی ناوگان هوایی کشور در سال ۸۱ $850/000/000$ لیتر
میزان مصرف روزانه بنزین در کشور $50/000/000$ لیتر
برابر $2328767 = 21$

این محاسبات نشان می‌دهد که مهمترین اقدام برای شفاف‌سازی هزینه‌های دولتی و حذف یارانه سوخت باید در مورد پرداخت غیرمستقیم یارانه بنزین به مصرف‌کنندگان شبکه حمل و نقل شهری انجام گیرد.

۵- تا زمانی که نتوان قیمت تمام شده را محاسبه کرد، ملاک "قیمت منطقه‌ای" به طور مرحله‌ای مورد پذیرش است مشروط بر آنکه هزینه فرصت (Opportunity Cost) تهیه یا تولید سوخت هواپیما از قیمت تمام شده حذف شود تا قیمت، معقول و متوازن شود، اگر چه نقدهای دیگری بر ملاک "قیمت منطقه‌ای" وارد است.