

بنزین مجانی



علی اصغر سمیعی
رئیس هیئت مؤسس
کانون صرافان

چند هفته‌ای می‌شود که آقای پزشکیان و کابینه‌اش کار خود را آغاز کردند، اقتصاد به هم ریخته و رانتی شده، و قیمت‌های غیرواقعی و دستوری و متنوع به وجود آمده؛ از جمله مهم‌ترین آنها قیمت ارز و از آن هم حیاتی‌تر قیمت برای حامل‌های انرژی از جمله قیمت برای بنزین است که طبق آمارهای اعلامی در حال حاضر حدود ۱۳۰ میلیون لیتر بنزین روزانه در کشور مصرف می‌شود و برای هر لیتر آن حدود ۶۵ سنت یعنی حدود ۴۰ هزار تومان یارانه از بیت‌المال یعنی از جیب مردم پرداخت می‌شود که البته کسانی که از داشتن اتومبیل محروم هستند، از این سوبسید یارانه هم بهره‌ای ندارند، ممکن است گفته شود که اگر این یارانه برای بنزین پرداخت نشود و بنزین بخواهد به قیمت واقعی عرضه شود مردم ناراحت می‌شوند و احتمالاً دست به اعتراض می‌زنند، اگر دلایل این کار را برای مردم توضیح دهند، حتماً مردم متوجه و قانع می‌شوند، ولی حالا اگر هم بخواهیم بنزین را کم‌کم مجانی در اختیار مردم بگذاریم، چرا فقط به دارندگان اتومبیل آن هم نه به‌طور مساوی بلکه به‌صورت ناعادلانه (هر کس بیشتر مصرف کند بیشتر از رانت سوبسید بر خوردار می‌شود)

حداقل اجازه بدیم بنزین مجانی بین همه ملت به صورت مساوی و عادلانه توزیع شود، مثلاً به هر ایرانی ماهیانه ۳۰ لیتر بنزین مجانی به جای یارانه نقدی داده شود، می‌شود بنزین را به‌شماره کارت ملی هر کسی واریز کرد، موایبی که اینگونه توزیع مجانی بنزین دارد اینکه اولاً بعد از گران شدن بنزین دیگر کسی نگران نمی‌شود، چون هر مقدار که قیمت بنزین بالا برود، قیمت سهمیه او هم افزایش می‌یابد و شاید حتی برای آنهایی که مقدار مصرفشان کمتر از مقدار بنزین دریافتی‌شان باشد و مازاد آن را بخواهند بفروشند بالا رفتن بنزین و واقعی شدن قیمت آن امر شادی برانگیزی هم باشد، در این صورت روزانه حدود ۹۰ میلیون لیتر بنزین مجانی به جای یارانه نقدی به مردم داده می‌شود و مازاد آن یعنی حدود ۴۰ میلیون لیتر بنزین در اختیار دولت باقی می‌ماند، که احتمالاً با واقعی شدن قیمت بنزین و اصلاح الگوی مصرف و صرف نکردن قاچاق، دیگر نیاز به آن ۴۰ میلیون لیتر هم نخواهد بود، دولت می‌تواند آن مقدار را صادر کند یا وارد نکند و در هر دو صورت از فشار بر بودجه کشور و نرخ تورم کاسته می‌شود، البته دولت می‌تواند در مواقعی با تزریق مقداری از آن از نوسانات در بازار بنزین جلوگیری کند، از سوی دیگر کمپن بنزین‌ها به‌درج قیمت روزانه برای خرید و فروش بنزین، اقدام به خرید و فروش بنزین از داخل کارت‌های مردم نموده یا با توجیل فیزیکی به فروش بنزین بپردازند، حتی بانک‌ها و صرافی‌ها هم می‌توانند با درج قیمت اقدام به خرید و فروش بنزین داخل کارت مردم بنمایند و بنزین می‌تواند به‌عنوان یک کالای سرمایه‌ای مورد خرید و فروش قرار بگیرد، در ضمن نرخ برابری بنزین با ارزها یا با سکه یا با حامل‌های دیگر انرژی به‌طور منظم از سوی بانک مرکزی اعلام شود، بانک مرکزی می‌تواند به بانک‌ها اجازه دهد همانگونه که حساب‌های ارزی برای مردم باز می‌کنند حساب‌های بنزینی هم به صورت جاری و پس‌انداز برای مردم افتتاح نمایند، مردم هم می‌توانند بدون اینکه نگران باشند که از ارزش اموال‌شان کاسته شود حساب بنزینی افتتاح کرده و سرمایه‌های خود را به صورت بنزین در حساب‌شان پس‌انداز کنند، حتی بانک‌ها می‌توانند سود منحصراً به‌هم‌این حساب‌های بنزینی بدهند و آن را به صورت وام در اختیار صاحبان صنایع یا تاجر قرار دهند، حتی بورس بازاری که معمولاً با خرید و فروش ارز و طلا به بورس بازاری می‌پردازند، (در حال حاضر برآورد می‌شود بیش از بیست میلیارد دلار ارز خارجی به‌طور نقدی توسط مردم نگهداری می‌شود) می‌توانند از این به‌بعد با بنزین، بورس بازاری کنند، یعنی بنزین را خریداری کنند در کارت‌شان یا در حساب بنزینی خود در بانک‌ها قرار دهند، و با خرید و فروش آن از این طریق هم بورس بازاری کنند و هم وجدانی آسوده داشته باشند، و هم از خطرات نگاه داشتن ارز و طلا، مانند آتش سوزی یا گم شدن یا دزدیده شدن یا مصادره شدن ایمن باشند، موهبت دیگری که واقعی شدن نرخ بنزین برای مردم دارد همانا کم شدن مصرف آن به خاطر تغییر الگوی مصرف خواهد بود که باعث می‌شود هوای شهرها کمتر آلوده شود و همچنین مسلمانان کم شدن سفرهای زمینی یا اتومبیل، از تعداد تصادفات جاده‌ای کم می‌شود و همچنین از ترافیک در شهرها که موجب تلف شدن وقت مردم و خرد شدن اعصاب آنها خواهد بود کاسته خواهد شد، و از این طریق انواع بیماری‌ها کم می‌شود و از بار سیستم بهداشت و درمان هم قدری کاسته می‌شود.

نگاه کارشناس / ۲

کاظم عزیزی معاون مدیریت ستاد سوخت کشور:

ما هم نمی‌دانیم سوخت گران می‌شود یا خیر

در چرخه حمل و نقل کشور وجود نداشته باشد و فعال نباشند قطع خواهد شد.

با توجه به موفقیتی که در حوزه بیمه شخص ثالث داشتیم اخیراً با همکاری وزارت نفت و سایر دستگاه‌ها، طرح عدم تخصیص سوخت به خودروهای فاقد معاینه فنی را نیز در دستور کار قرار دادیم که به زودی طرح عدم تخصیص سهمیه سوخت به خودروهای فاقد معاینه فنی با اولویت ناوگان گازوئیل‌سوز در مرحله اجرا قرار می‌گیرد.

همچنین طرح ابطال فوری کارت سوخت خودروهای اسقاطی که قبلاً با تاخیر زیادی اجرایی می‌شد با جدیت در حال اجراست. بحث مدیریت بهینه کارت‌های هوشمند سوخت و تخصیص سهمیه سوخت بر مبنای نیاز واقعی خودروها نیز با توجه به تحلیل داده‌ای که از منظر میزان برداشت از سهمیه اول و دوم کارت سوخت و همچنین روند برداشت از کارت جایگاه‌ها در حال انجام است و هدف اصلی از این کار کنترل مصرف سوختی بوده که به قاچاق منجر می‌شده است، یعنی با این کار بحث مدیریت کارت هوشمند سوخت از طریق پایش مصرف و اعمال سهمیه اول و سهمیه دوم صورت می‌پذیرد؛ بنابراین یکی از ضرورت‌ها، احصاء همه روزه‌هاست تا کانال‌هایی که منجر به این می‌شود تا مصرف سوخت افزایش پیدا کند و انحراف در مصرف سوخت ایجاد کند، خنثی گردند، بخش دیگر این است که مصرف سسی‌ان‌جی را به روال قبل برگردانیم و میزان مصرف بنزینی که ناشی از کاهش استقبال از این سوخت بود را دوباره به نقطه اصلی آن برگردانیم و حتی این قابلیت وجود دارد که بدون توسعه جدید و صرفاً با حمایت خاص و استفاده از ظرفیت‌های فعلی و بلااستفاده سسی‌ان‌جی، نیاز به واردات به حداقل ممکن برسد.

نکته مهم و اساسی اینکه در ماده ۴۶ برنامه هفتم توسعه مقرر شده است تا از ترکیب و ادغام سه دستگاه اجرایی از جمله ستاد «مدیریت حمل و نقل و سوخت»، «سازمان انرژی‌های تجدیدپذیر و بهره‌وری انرژی برق» و «شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت» سازمان جدیدی به نام «سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی» زیر نظر رئیس‌جمهور شکل بگیرد و بعد از آن این سازمان همه راهکارهای کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت که منجر به افزایش بی‌رویه مصرف سوخت و انرژی در این سال‌های اخیر شده بود به صورت فرابخشی در این سازمان جدید و با توجه به راهکارهایی که در این بند قانون دیده شده و ابزارهای مالی که تعریف شده، اقدامات کلان، متمرکز و ریشه‌ای انجام شود.

اصل و اساس بر این است که بتوانیم سرانه مصرف بنزین را کاهش دهیم که الزامات مربوط به آن در قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت آمده است و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت محوریت اجرایی آن را برعهده دارد که در این قانون برای رسیدن به کاهش سرانه بنزین و نفت و گاز راهکارهایی ارائه و به دولت الزام شده است که آنها را نیز در حال پیگیری هستیم که بحث توسعه سوخت داشتیم و موفق شدیم به مدت ۱۰ سال مصرف سوخت کشور را کنترل کنیم، من مطمئن هستم با تشکیل این سازمان جدید و با حمایت‌های بسیار خوبی که در جایگاه زیر نظر رئیس‌جمهور برای آن در نظر گرفته شده و نگاه خوبی که در سطح حاکمیت نسبت به ضرورت تشکیل یک دستگاه تخصصی و فرابخشی ایجاد شده، مصرف سوخت کشور به میزان کنترل شده خواهد رسید و آرزو داریم دوباره به صادرکننده بنزین تبدیل شویم. باید به این موضوع فکر کنیم که بخش مهمی از اضافه مصرفی که در بنزین داریم ناشی از مصرف غیرواقعی و غیرمنطقی است؛ چون ما همین تردد و فعالیت را در گذشته داشته‌ایم بدون اینکه واردات داشته باشیم اما اکنون به این مرحله رسیده‌ایم که ارزش زیادی از کشور با واردات بنزین بلعیده می‌شود.

کاظم عزیزی، معاون مدیریت ستاد سوخت کشور در گفت‌وگو با «هم‌میهن» به این موضوع اشاره می‌کند که دولت با هزینه سنگین و چالش جدی با بنزین مواجه است و سیاست‌های غیرقیمتی در دستور کار قرار دارد. او می‌گوید براساس برنامه هفتم توسعه باید «سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی» زیر نظر رئیس‌جمهور تشکیل شود تا از این طریق میزان مصرف کنترل شود.

«برای بنزین سیاست‌های قیمتی در دستور کار است؟»

با توجه به اینکه در طول سال‌های متعددی از سال ۱۳۹۸ تا به امروز تغییر قیمتی در حوزه بنزین اتفاق نیفتاده است و از سویی در واقع با ناترازی بنزین مواجه شدیم و کشور در این خصوص در حال حاضر نسبت به گذشته با مشکلات بیشتری مواجه است؛ از سوی دیگر با توجه به قیمت جهانی بنزین و به دلیل تغییراتی که سال‌های اخیر در قیمت ارز اتفاق افتاده فاصله و شکاف قیمتی بین قیمت واقعی بنزین و نرخ عرضه آن در جایگاه‌ها تشدید شده است. از طرف دیگر نیز متأسفانه مصرف سسی‌ان‌جی کشور به‌رغم ظرفیتی که داریم متأسفانه رو به پایین آمده و این مقداری که کاهش پیدا کرده به افزایش مصرف بنزین دامن زده است.

از طرف دیگر با توجه به نرخ تورم در طول سال‌های پس از سال ۹۸ که آخرین اصلاح قیمت بنزین اتفاق افتاد، قیمت بنزین به لحاظ ارزشی از منظر مصرف‌کننده با کاهش مواجه شده است اگر این را در کنار رشد سالانه مصرف بنزین قرار دهیم به این می‌رسیم که دولت با یک هزینه سنگین و چالش جدی در حوزه بنزین مواجه است.

فعلاً دو سیاست در دستور کارشناسی است؛ یکی سیاست‌های غیرقیمتی که با مدیریت بهینه رشد فراینده، مصرف بنزین کنترل شود اما بخش دیگر بحث سیاست قیمتی هست که اخیراً با تغییر دولت و رویکردهای جدید، ما نیز در حد آنچه که از سوی ریاست محترم جمهور و معاون اول‌شان اعلام شده مطلع هستیم که ظاهراً چنین موضوعی هم در دستور کار دولت است، اما زمان آن مشخص نیست.

«اگر قرار به افزایش قیمت باشد، پیشنهاد شما چه رقمی است؟»

باید به صورت دقیق میزان و روند عرضه و تقاضا و تاثیر افزایش قیمت بنزین در کنترل‌پذیری مصرف آن و همچنین کسش قیمتی و نرخ تورم ناشی از قیمت جدید بررسی شود؛ همچنان که وزیر اقتصاد هم اعلام کردند افزایش قیمت بنزین افزایش نرخ تورم را به همراه خواهد داشت.

به‌رحال در سطح سیاست کلان اقتصادی دولت نیز قاعدتاً در خصوص اثربخشی قیمت‌گذاری در شاخص‌های اقتصادی و با توجه به دغدغه دولت در رابطه با کاهش تورم، بحث قیمت‌گذاری بنزین مورد تحلیل دقیق کارشناسی قرار خواهد گرفت و به نظر می‌رسد با توجه به همه ملاحظات این کار با دقت و حساسیت بالایی در دولت انجام شود.

آنچه که از نظرات دولتمردان برآورد می‌شود این است که ابتدا فرهنگ‌سازی و شفاف‌سازی واقعیت‌های موجود و ارائه ضرورت‌ها از طریق اقناع افکار عمومی صورت پذیرد و روال کار مطابق فرآیند کارشناسی و با هماهنگی و همراهی جامعه هدف و مخاطبین این بخش انجام شود.

«سیاست‌های غیرقیمتی دولت در خصوص بنزین چیست؟»

در این خصوص اتفاقاً با محوریت ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت اقداماتی در چند بخش در حال انجام است از جمله اینکه کارگروه‌های مختلفی را فعال کرده‌ایم؛ از جمله عدم تخصیص سوخت به خودروهای بدون بیمه شخص ثالث است که این کار در حوزه خودروهای گازوئیل‌سوز و تاکسی و وانت با موفقیت انجام شده است و صرفه‌جویی قابل توجهی نیز به همراه داشته است. بنا است این روند به‌صورت برخط برای همه خودروها و موتورسیکلت‌های کشور انجام دهیم که با اجرای آن بخش زیادی از تخصیص نابجای سهمیه سوخت به ناوگانی که ممکن است



به دلیل تورم ایجاد شده در سال‌های اخیر پایین به نظر می‌رسد و مصرف آن را بالا برده، مناسب نیست. دولت دوازدهم در حالی دولت را تحویل داد که تولید بنزین بین ۱۱۰ تا ۱۱۳ میلیون لیتر بود و مصرف داخلی زیر ۱۰۰ میلیون لیتر که باعث شده بود بتوانیم بنزین را صادر کنیم. براساس آمارها در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ و بعد از افتتاح پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس از شهریور ۱۳۹۹ ایران به صادرکننده بنزین تبدیل شد. اما در سه سال دولت سیزدهم به‌رغم وجود پتروپالایشگاه شهید سلیمانی، نتوانستیم میزان مصرف داخلی را تأمین کنیم. براساس آمارها در نوروز امسال به‌طور متوسط روزانه ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین در کشور توزیع شده که نسبت به سال قبل ۶ درصد افزایش داشت. در هر حال ریشه کمبود بنزین چه از طرف مصرف‌کنندگان و چه دولت که تولیدکننده آن است، کشور را به واردکننده آن تبدیل کرده و در سال گذشته ۳ میلیارد دلار واردات بنزین صورت گرفته است و مجلس برای واردات بنزین ۸۰ هزار میلیارد تومان تصویب کرده است. باید دید پزشکیان و تیم او دربار بنزین چه تصمیمی را اتخاذ می‌کنند و صحبت‌های او و معاون اول را می‌توان استارت گرانی بنزین دانست یا خیر.

کنونی ۱۵-۱۰ سال طول خواهد کشید.

«به‌نظر شما چه راه‌های غیرقیمتی می‌تواند به اصلاح وضعیت مصرف کمک کند؟»
ببینید باید از تجربه موفق کشورهای دیگر استفاده کنیم. بیاید یک‌بار مدیریت درست را اعمال کنیم. کمی ترمز مافیای خودرو و قطعه‌سازان را بکشیم. مثلاً بیاییم به قشر فرهنگی و دانشگاهی و نظامی اجازه بدیم که خودرو کوچک هیبریدی تا سقف ۱۵ هزار دلار با سرمایه خودشان وارد کنند، آنها را از گمرک معاف کنیم، خودروهای فرسوده بالای ۲۰ سال آنها را بگیریم. دولت به‌جای حقوق گمرکی از بنزین سود می‌کند و حتی سود بیشتری خواهد کرد. خودروسازان مجبور می‌شوند که رقابت کنند و ماشین‌های آنها استانداردسازی شود. بعد از چند دهه یک بار به قشر فرهنگی و دانشگاهی و نظامی هم یک فرصت تجدید قوای مالی داده‌ایم. هم‌زمان باید برق کشور را به‌سمت تجدیدپذیرها ببریم. ایران یکی از سه نقطه پهشت اطلس جغرافیایی روی زمین برای تولید انرژی خورشیدی است. ۲۵ درصد برق جهان از تجدیدپذیرها است و ایران زیر یک درصد است. آنها هم نباید اجازه داد در این انتقال انحصاری مانند مینا ایجاد شود. تجربه جهانی از مشارکت اقتصادی مردم به میزان ۱۹ درصد از ۲۵ درصد خبر می‌دهد. یعنی مردم دارند از انرژی فسیلی به‌جای دولت‌ها می‌گذرند. ما هم باید با تجربه جهانی اقدام کنیم. طرح‌ها مطالعه و برای ایران آماده است و فقط متقاضی ندارد.

هم‌زمان با حل مشکل برق به کمک تجدیدپذیرها به جای خرید چندمیلیاردی دولتی برای برقی‌سازی سیستم حمل و نقل، با نصف آن سرمایه هم می‌توان مونتاژ خودرو «بریز» در ایران را شروع کرد. اگر نتوانیم با سیستم روز دنیا جلو برویم، اتوبان‌های ما به اندازه کافی شارژ سریع برقی نداشته باشند، امکان تأمین سوخت هیدروژن برای حمل و نقل سنگین را نداشته باشیم، همین چند خودرو عبوری ترانزیت از ایران هم از سال ۲۰۳۰ دیگر به خاطر تبدیل می‌شوند. اینقدر کار عقب‌مانده داریم که آدمی وقتی آنها را فهرست می‌کند، موهای سرش سیخ می‌شود. اینها سیاه‌نمایی نیست، اینها خودت‌تحقیری نیست، اینها آینده‌فرزندان ما است که فعلاً هیچ‌کس مسئولیت آن را به‌عهده نگرفته است. امثال بنده هم از روی عشق به ایران و تعهد به آیندگان پیگیر هستیم.

آقای رئیس‌جمهور گفتند برای انرژی و مشکلات اگر لازم باشد از خارج بهترین‌ها را می‌آوریم و حتی تیم فوتبال را مثال زدند. یاد شرکت‌هایی مثل آرمکو افتادم که چند دهه است به حرف رئیس‌جمهور ایران عمل کرده‌اند. اما مدیران خارجی که هیچ ایرانیان خارج‌نشین که می‌توانستند کمک کنند هم هیچ، حتی بهترین‌های داخل هم از مدیریت انرژی کشور در دولت چهاردهم فعلاً جایی ندارند.



کرام علیزاده
رئیس هیئت مدیره
کانون صرافان