

محسن دلاویز: | قیمت سوخت و سراب توسعه



محسن دلاویز* : انرژی در اقتصاد و امنیت سیاسی کشورها نقشی اساسی دارد و نحوه مصرف آن نیز تعیین کننده درجه توسعه یافتگی کشورهاست. در همین حال ایران از لحاظ معیارهای بهره وری انرژی، پایداری محیط زیست، امنیت عرضه و برابری و عدالت در بهره مندی، در مقایسه با میانگین جهانی وضعیت خوبی ندارد. لذا عزم ملی و باوری همه جانبه به منظور بهبود عملکرد در حوزه بهینه سازی مصرف انرژی در کشور ضروری است.

برای مثال مطابق آخرین آمار و اطلاعات ترازنامه هیدروکربوری کشور، در سال ۱۳۹۵ روزانه ۸۷۰ هزار بشکه معادل نفت خام انرژی در بخش حمل و نقل مصرف شده است که مقایسه شاخصهای عملکردی آن نشان میدهد این میزان با سطح استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارد. فناوریهای قدیمی به ویژه موتور خودروهای تولیدی، فرسودگی ناوگان به خصوص ناوگان خودروهای سنگین، عدم توسعه متوازن حمل و نقل عمومی، فرهنگ نامناسب استفاده از خودروهای شخصی و تکمیل نشدن زیرساختهای شهری از جمله مهم ترین عوامل بالابودن مصرف انرژی در این بخش است. بهانه این یادداشت هم تمرکز روی این حوزه، به خصوص بحث این روزهای کشور یعنی کنترل مصرف بنزین است.

در ماههای اخیر دیدگاههای مختلفی در این باره مطرح شده است. عده ای موافق افزایش قیمت و عده ای مخالف بوده اند. موافقان و مخالفان استدلالهای خود را دارند، اما نگارنده با توجه به مسئولیتهای خود در این حوزه اینگونه می اندیشم: این که هرگونه تغییر در قیمت بنزین به عنوان یک کالای حساسیت زا تبعاتی دارد، مورد پذیرش همگانی است، اما آمار و ارقام مصرف و میزان یارانه پنهانی که فقط در خصوص بنزین در روز اختصاص می یابد، بسیار نگران کننده است.

گرچه با تلاش وزیر محترم نفت، میزان تولید بنزین ظرف دو، سه سال گذشته رشد قابل توجهی داشته که قابل تقدیر است، اما انگار

مسابقه‌ای بین افزایش تولید و مصرف در جریان است و رشد بی‌رویه مصرف بنزین هم مسئله‌ای نیست که به‌سادگی بتوان از آن گذشت. یکی از ابزارهای مهم کنترل مصرف در دنیا قیمت است و هرگز نباید این مهم را نادیده انگاشت که انرژی ارزان تشویق به مصرف بیشتر است. از طرفی سرانه کم درآمدی مردم ایران در مقایسه با کشورهای که نرخ بنزین منطقی و واقعی است، عامل مهمی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. البته به‌زعم نگارنده، تضعیف سرمایه‌ی اجتماعی و فاصله دولت و مردم در این سال‌ها عامل مهمی است که نمی‌توان تضمین کرد صرف افزایش قیمت حتماً کنترل مصرف را هم در پی خواهد داشت.

این روزها حتی برخی به دنبال توزیع یارانه انرژی به سرانه جمعیت کشور هستند که در نگاه اول این راهکار به عدالت اجتماعی نزدیک است، اما اعتقاد دارم هر نوع توزیع پول و سیستم یارانه‌ای شکست خورده است و حتی ممکن است نتیجه عکس داشته باشد، زیرا با افزایش نقدینگی و در پی آن تورم مضاعف، فشار بیشتری به دهک‌های کم درآمد جامعه که بهره‌مندی کمتری از یارانه انرژی دارند وارد می‌شود. طبق آمارها ۳ دهک ثروتمند جامعه از نیمی از یارانه انرژی برخوردار می‌شوند و نیمی دیگر به ۷ دهک دیگر اختصاص می‌یابد.

تغییر ندادن قیمت به بهانه ترس از تحرکات اجتماعی هم قابل پذیرش و منطقی نیست، زیرا اعتبارات کشور آن هم در این شرایط خطیر بیش از این اجازه دادن رقم سنگین یارانه سوخت را نمی‌دهد (یارانه‌ای که بین ۳۰ تا ۴۵ میلیون دلار در روز فقط برای بنزین تخمین زده می‌شد). اگر فضای اعتماد متقابل بین دولت - مردم مناسب باشد حتماً با گفت‌وگوی شفاف و تبیین موضوع مردم راضی نخواهند شد که منابع ملی این‌چنین به هدر رود یا تنها به عده‌ای محدود، اختصاص یابد. تجربه دنیا در این زمینه قابل رجوع است که هرکسی سوخت بیشتری مصرف کند پول بیشتری (مالیات) بپردازد. یعنی موضوع مهم مالیات بر سوخت در این خصوص جالب است که کشورهای صادرکننده نفت، از محل فروش نفت در سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۰، قریب به ۸۵۰ میلیارد دلار در آمد داشته‌اند، اما در همین سال‌ها کشورهای صنعتی با سیستم مالیات فرآورده‌های نفتی ۱۳۰۰ میلیارد دلار کسب درآمد کرده‌اند.

لذا توجه کارشناسان را به این مهم جلب می‌کنم. اگرچه مالیات بر سوخت هم به نوعی افزایش قیمت محسوب می‌شود، اما اگر به‌درستی اجرایی شود شاید راهکار مناسبی در این شرایط باشد.

در آخر آنچه به اجرا نزدیک‌تر است، ظاهراً بحث دونرخی شدن بنزین

است که به هر حال مسکنی است برای عبور از شرایط بدون حل آن. اما هرگونه تفاوت نرخ یعنی رانت و قاچاق در کشور با توزیع یارانه بی‌هدف. در شرایط رانتی، هرگز توسعه محقق نخواهد شد و با توزیع پول و یارانه در کشور، توسعه سربانی بیش نخواهد بود.

محسن دلاویز
مدیرعامل شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت