

اقتصادی ادامه دار باشد.

منافع کشورمان ایجاب می‌کند که دولت‌مردان به جای این همه تأکید روی افزایش تولید طی سال‌های گذشته روی راه‌های مدیریت مصرف بنزین تأکید می‌شد چون طبیعتاً منافع اقتصادی آن بیشتر بود.

طی سالیان اخیر همواره اولویت وزارت نفت بجای بهینه‌سازی مصرف بر افزایش تولید بوده، به طوری که به‌عنوان نمونه باید گفت وقتی هر لیتر تولید بنزین در کشورمان ۱۱ هزار و ۸۰۰ تومان بوده، این در حالی است که این فرآورده نفتی با قیمت یک هزار و ۵۰۰ تا سه هزار تومان به فروش می‌رسد، به همین دلیل حتی با وجود تکنولوژی، فن آوری و حوادث پالایشگاه در کشورمان تا زمانی که از این امر ضرر کنیم نباید روی افزایش تولید تکیه کرده بلکه باید مصرف را بهینه کنیم.

در نتیجه از همان روز اولی که طرف کاهش مصرف و بهینه کردن آن را به طرف تولید فروختیم بازنده مشخص بوده است و این فرآیند طی سال‌های متمادی ادامه داشته است.

پس این سؤال مطرح می‌شود در حوزه مصرف چه باید کرد، بدون شک چند راهکار در این حوزه وجود دارد که می‌توان به رفع ناترازی رسید که یکی از آنها قیمت است.

در بحث قیمت‌گذاری طی سال‌های گذشته با وجود تورم ۴۰ درصدی شاهد آن بودیم که قیمت بنزین تغییری به خود ندیده است، بنابراین به گواه همه کارشناسان انرژی این نحوه قیمت‌گذاری در کشورمان سراسر اشتباه است.

ارتقای کیفیت خودرو دومین گزینه برای رفع ناترازی بنزین است به گونه‌ای که مادامی که از دوغول انحصارگر بازار خودرو حمایت همه‌جانبه می‌کنیم شاهد آن هستیم که این خودروسازها خودروهای بی‌کیفیت خود را با قیمت سرسام آور روانه بازارهای مصرف کنند بنابراین وقتی واردات نیز طی سال‌های گذشته ممنوع بود این امر صورت گرفت که میزان مصرف بنزین در خودروهای تولید داخل دو برابر میزان متوسط جهانی است که باعث تاسف است.

حمل و نقل عمومی سومین گزینه برای رفع ناترازی بنزین است به طوری که وقتی از مردم تقاضا می‌کنیم از خودروهای شخصی استفاده نکنند طبیعتاً باید سیستم‌های حمل و نقل عمومی را هم افزایش کمی و هم افزایش کیفی داد.

این در حالی است که هم‌اکنون متوسط پیمایش سالانه خودرو در اروپا ۱۰ هزار کیلومتر و در ایران ۱۸ هزار کیلومتر است چون جایگزینی نداریم و مصرف بنزین به تبع این امر افزایش می‌یابد.

در اکثر کشورهای دنیا خودروسازان و سوخت بسیارگران است، این در حالی است که در کشورمان برعکس این قضیه است چون دو مافیای خودروسازان ایجاد انحصار خودرو و حذف کامل رقابت خودروهای بی‌کیفیت خود را با چند برابر قیمت جهانی به مصرف‌کنندگان می‌فروشد.

مافیای دوم قاچاق سوخت است به طوری که وقتی که تفاوت قیمت زیادی در بنزین فروش داخل نسبت به بنزین کشورهای همسایه وجود دارد به طوری که

به‌عنوان نمونه هر لیتر گازوئیل در افغانستان ۵۱ هزار تومان به فروش می‌رسد ولی در ایران ۳۰۰ تومان است طبیعی است که در این وضعیت کسی نمی‌تواند جلودار قاچاقچیان بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی باشد.

بنابراین می‌توان گفت پیوند زر(قاچاقچیان سوخت) و زور(تولیدکنندگان خودروی داخلی) سبب شده که ناترازی انرژی خصوصاً در امر بنزین در کشورمان صورت گیرد که این دو مافیای تلاش می‌کنند با دامن زدن به اخباری حول محصول تأثیر افزایش قیمت بنزین و نگران کردن مردم، دولت‌ها را از افزایش قیمت بنزین بترسانند.

آمار دقیقی در خصوص میزان قاچاق بنزین در کشورمان وجود ندارد اما بین ۱۰ تا ۳۰ میلیون لیتر از بنزین تولید داخل قاچاق می‌شود، به گونه‌ای طی مطالعه‌ای که صورت گرفته و در آن زمان متوسط مصرف بنزین ۱۱۰ میلیون لیتر بنزین در روز مصرف می‌شد گفته شده که اگر مصرف لاستیک خودرو و روغن موتور را محاسبه کنیم می‌توان به قاچاق بنزین پی برد.

به گونه‌ای که اگر مصرف لاستیک کشور را در نظر گرفته و فرض کنیم هر ۴ لاستیک خودرو ۶۰ هزار کیلومتر کار می‌کند میزان کل پیمایش خودروهای کشور ۳۱۵ میلیارد کیلومتر می‌شود، اما میزان مصرف روغن موتور کشور نیز فرض کنیم هر لیتر روغن موتور

پیوند

زر(قاچاقچیان سوخت) و

زور(تولیدکنندگان خودروی داخلی)

سبب شده که

ناترازی انرژی

خصوصاً در امر

بنزین در کشورمان

صورت گیرد که

این دو مافیای تلاش

می‌کنند با دامن

زدن به اخباری

حول محصول تأثیر

افزایش قیمت

بنزین و نگران

کردن مردم، دولت‌ها

را از افزایش قیمت

بنزین بترسانند

۵ هزار کیلومتر کار کند و در مجموع ۳۱۶ میلیارد کیلومتر می‌رساند.

بنابراین اگر بگوییم هر ۱۰۰ کیلومتر ۹ لیتر بنزین مصرف می‌شود می‌توان گفت که مصرف واقعی بنزین در کشورمان چیزی حدود ۷۷ میلیون لیتر در کشور می‌شود بنابراین ۳۳ میلیون لیتر احتمالاً قاچاق می‌شود.

بنابراین هر ساعت چندین میلیارد تومان بنزین در کشورمان قاچاق می‌شود که به این سادگی هانمی‌توان جلوی این امر را گرفت و خبرهای جلوگیری کردن از سوخت قاچاق در مناطق مرزی با این حجم از قاچاق سوخت طبیعتاً پاک کردن صورت مسئله است.

از طرف دیگر سه سناریو برای ناترازی بنزین در کشورمان قابل تصور است به طوری که سناریو اول به جهل و بی‌کفایتی مدیران مسؤول برمی‌گردد که قابل دفاع نیست، در سناریو دوم نفوذ خارجی و خیانت به مملکت است که با نفوذ این افراد در بخش انرژی توانسته‌اند کار خود را به خوبی انجام دهند تا با دست خودمان کشور را دچار مسئله‌ی ناترازی کنیم اما سناریو سوم که محتمل‌تر از فساد است به طوری که این قاچاق ۳۳ میلیون لیتری در روز تنها می‌توان با فساد گسترده صورت گیرد، به محض صحبت از حذف یارانه بنزین و اصلاح قیمت می‌شود عده‌ای می‌گویند افشار متوسط به پایین و آسیب‌پذیر فقیرتر از گذشته می‌شوند، این در حالی است که بنده معتقدم مسئله حذف یارانه نیست بلکه نحوه پرداخت یارانه ایراد دارد به گونه‌ای که هر یارانه‌ای که به صورت غیرهوشمند تقسیم شود نمی‌تواند روش مؤثری باشد چون دور از عدالت اجتماعی است.

باید به این نکته اشاره کرد که دهک ۱۰ جامعه نسبت به دهک اول یارانه انرژی بسیار بیشتری را به خود اختصاص داده که دور از عدالت بوده، به طوری که گفته می‌شود این میزان ۳۰ برابر است.

خانواده‌ای که در دهک دهم قرار دارد و با چهار نفر و چهار ماشین هر چند روز یکبار بنزین یک باک بنزین مصرف می‌کند هر باک نهایتاً ۹۰ هزار تومان می‌شود ولی اگر با آب آن را شستشو کند هزینه‌اش بیشتر می‌شود این در حالی است که هزینه تولید یک باک بنزین چندین برابر این میزان است که توسط مردم فقیری که در استانهای محروم هستند و خودروی ندارند پرداخت می‌شود. بنابراین باید به دهک‌های فقیر و متوسط کمک مالی شود ولی نگذاریم یارانه انرژی را دهک‌های بالایی جامعه مصرف کنند و بخش عمده‌ای از آن در جیب این طبقات برود. در برنامه هفتم توسعه آمده که رشد ۸ درصدی در بخش اقتصاد (که به کمک افزایش تولیدات صنعتی انرژی بر) باید صورت گیرد این در حالی است که در وضعیت فعلی با این یارانه سنگین انرژی به نظر می‌رسد نمی‌توان به این امر رسید چون مصرف بنزین سرسام آور خواهد شد.

به عبارت دیگر سیاست انرژی در کشورمان وجود ندارد و صرفاً به صورت مقطعی داریم در بخش انرژی حرکت می‌کنیم به همین دلیل پرواضح است که ناترازی افزایش و به تبع آن با واردات گسترده بنزین روبه‌رو خواهیم شد.