

خلاصه گزارش اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه اصلاح جداول شماره (۴) و (۸) قانون برنامه چهارم توسعه
اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و بند (د) تبصره (۱۱)
قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور»

مقدمه

با توجه به عدم تحقق اهداف و شروطی که در بند (و) تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ برای سهمیه‌بندی و یا تعیین قیمت مناسب برای بنزین مازاد بر سهمیه، مورد تأکید قرار گرفته بود، دولت لایحه فوق را جهت افزایش منابع مالی واردات بنزین از ۲/۵ میلیارد دلار به ۶ میلیارد دلار تقدیم مجلس شورای اسلامی نموده است. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، با توجه به هزینه سنگینی که تابحال بابت واردات کمبود بنزین مصرفی کشور، به بودجه‌های سالانه تحمیل شده است و پیش‌بینی رشد غیرقابل کنترل مصرف بنزین در سال‌های آینده، به بررسی راهکارهای پیش‌روی کشور برای تعامل با رشد مصرف بنزین پرداخته و سناریوهای مختلف را مورد توجه قرار داده که امید است نهایتاً کمترین عواقب منفی را برای مردم و کشور داشته باشد.

تأکید می‌شود که در مورد موضوع مورد بررسی هیچ راهکاری وجود ندارد که اتخاذ آن، کشور را با آثار منفی روبرو ننماید، بنابراین با محاسبه هزینه - فایده هر راهکار، می‌توان از بین گزینه‌های موجود انتخاب کرد. توصیه می‌شود برای اطلاع بیشتر از آثار منفی و مثبت هر یک از سناریوهای پیشنهادی به گزارش مفصل‌تر مرکز، با شماره مسلسل ۸۰۳۱ (مهرماه ۱۳۸۵) رجوع کرده، همچنین از بین سناریوهای پیشنهادی به سناریوهای شماره ۷ یا ۸ عنایت بیشتری شود:

سناریوی ۱. ادامه روند موجود مصرف بنزین با قیمت جاری که با توجه به محاسبه میانگین قیمت بنزین در فاصله زمانی بین تاریخ‌های ۸۵/۵/۳۱ تا ۸۵/۶/۲۹، هزینه آن برای هفت ماه (شهریور تا پایان سال جاری) حداکثر ۲/۶ میلیارد دلار خواهد شد نه ۳/۵ میلیارد دلار. (بدین ترتیب تغییر حجم منابع مالی بند (د) تبصره (۱۱) از ۲/۵ میلیارد به حداکثر ۵/۱ میلیارد دلار خواهد بود).

سناریوی ۲. توزیع بنزین به روال جاری و افزایش قیمت با هزینه تمام شده که آثار تورمی آن سنگین خواهد بود و علی‌رغم اینکه هزینه طبقه مرفه را بالاتر از هزینه طبقه متوسط و محروم خواهد برد، ولی اثر تورمی آن به طبقات پایین بسیار بیشتر از آثار آن به طبقه مرفه خواهد شد و جبران تورم ناشی از آن به طور قطع برای طبقه مرفه مشکلی بوجود نخواهد آورد. هزینه خرید واردات برای این سناریو حداکثر مطابق سناریوی ۱ خواهد بود.

البته امکان دارد، مصرف کاهش یافته (مقدار آن غیرقابل پیش‌بینی است) و احتمالاً نیاز ارزی نسبت به سناریوی ۱ کمتر شود.

توضیح برای سناریوهای بعدی: اجرای سناریوهای بعدی نیاز به توزیع کالابریگ یا کارت هوشمند دارد که در صورت اتخاذ هر یک از آنها باید سریعاً نسبت به توزیع کالابریگ یا کارت هوشمند حداکثر تا تاریخ ۸۵/۹/۳۰ اقدام نمود تا بتوان از اول دی‌ماه نسبت به سهمیه‌بندی‌های پیشنهادی اقدام کرد. در این صورت برای

شهریور ماه و فصل پاییز امسال تصویب تأمین حدود ۱/۵ میلیارد دلار منابع مالی ضروری است و تاریخ شروع مدیریت تقاضا از ۱۳۸۵/۱۰/۱ خواهد بود.

سناریوی ۳. سهمیه‌بندی تولید داخل به قیمت جاری و تأمین بقیه بنزین مورد نیاز از طریق واردات و عرضه آن به قیمت تمام شده (دو نرخه کردن قیمت بنزین)، که دارای آثار منفی شبیه سناریوی ۲ خواهد بود و ساختار تورم توسط نرخ بالا سامان خواهد یافت. هزینه واردات مورد نیاز این سناریو هم تقریباً بین سناریوی ۱ و ۲ خواهد بود.

سناریوی ۴. سهمیه‌بندی صرف بنزین تولید داخل (بدون انجام واردات)، که اجرای آن، نیاز به واردات MTBE با هزینه ۵۰۰ میلیون دلار برای اختلاط با بنزین تولید داخل است تا حدود ۴۲ میلیون لیتر بنزین حاصل شود. این سناریو باعث خواهد شد که بازار آزاد بنزین در کشور ایجاد شده و در آن قیمت بالایی برای بنزین شکل گیرد و سهم بخش عمومی با این قیمت بالا بفروش رسیده و صدمه سنگین به سیستم حمل و نقل عمومی بنزین‌سوز وارد شود. ضمن اینکه بخش زیادی از مشاغل مرتبط با سفرهای شهری و بین‌شهری (خدمات خودرویی و گردشگری و...) از بین برود. لذا اتخاذ این سیاست اصلاً توصیه نمی‌شود.

سناریوی ۵. ادامه مصرف جاری با قیمت موجود تا ۱۳۸۵/۱۰/۱ و سهمیه‌بندی در سه ماهه چهارم سال، به گونه‌ای که متوسط مصرف روزانه بنزین در سال ۱۳۸۵ معادل متوسط مصرف روزانه آن در سال ۱۳۸۴ باشد. در صورت اتخاذ این سناریو، باقیمانده بنزین برای سه ماهه پایان سال، روزانه حدود ۴۷/۵ میلیون لیتر خواهد بود که مشکل بازار آزاد را مثل سناریوی ۴ ولی با غلظت کمتری به وجود خواهد آورد. از طرف دیگر ممکن است نیاز به تأمین MTBE اضافی نیز باقی بماند. این سناریو و سناریوی ۴ علاوه بر عدم صرفه‌جویی اقتصادی، به بازار حاشیه‌ای پررنگی از فروش سهمیه‌ها (بخصوص سهمیه بخش حمل و نقل عمومی) دامن خواهد زد و بنابراین توصیه نمی‌شوند.

سناریوی ۶. سهمیه‌بندی ۵۰ میلیون لیتر بنزین (۴۲ میلیون لیتر تولید داخل + ۸ میلیون لیتر واردات). این سناریو از مشکلات کمتری نسبت به سناریوهای ۴ و ۵ برخوردار است و علاوه بر اختصاص سهمیه نسبتاً مناسب برای وسائط حمل و نقل عمومی، می‌توان به هر خودروی شخصی نیز روزانه ۴ لیتر اختصاص داد. با اجرای این سناریو مشکل حدود ۸۵ درصد صاحبان خودروهای شخصی حل شده و احتمالاً هزینه کمتری نیز به نسبت سناریوهای ۴ و ۵ خواهد داشت.

سناریوی ۷. واردات ۱۸ میلیون لیتر بنزین سوپر با هزینه قابل پیش‌بینی حدود ۷۰۰ میلیون دلار و اختلاط آن با بنزین تولید داخل (فقط ۲۰۰ میلیون دلار بیش از سناریوی ۴ یعنی سهمیه‌بندی صرف تولید داخل است) و سهمیه‌بندی ۵۰ میلیون لیتر در روز بنزین (مطابق سناریوی ۵) و اختصاص ۱۰ میلیون لیتر دیگر در اختیار دولت برای مدیریت در وضعیت‌های ناشناخته، (مثل خودروها و موتورسیکلت‌های شخصی مسافرکش آزاد، یا توزیع مازاد بر سهمیه برای ایام تعطیل نوروز). در بین ۷ سناریوی ذکر شده، این سناریو بهترین حالت را خواهد داشت که با آموزش همگانی می‌توان زمینه را برای معاینه به موقع خودروها و موتورسیکلت‌ها و سایر سیاست‌ها زمینه کاهش مصرف را فراهم کرد و همچنین با مبارزه جدی‌تر با قاچاق بنزین و مدیریت بر جلوگیری از تبخیر و ... پیش‌بینی می‌شود بتوان مصرف در فصل زمستان را نسبت به ۹ ماهه اول سال حدود ۱۳ میلیون لیتر کاهش داد که عملاً آثار منفی کمتری را نسبت به سایر سناریوها تحمیل نماید.

سناریوی ۸. توزیع کارت هوشمند قبل از ۱۳۸۵/۱۰/۱ تا بتوان با استفاده از قابلیت آن نسبت به جمع‌آوری آمار وسائط نقلیه و مصرف هر یک از آن‌ها اقدام نمود و بدون ایجاد هرگونه جو نامطلوبی، مصرف را مدیریت نمود، ولی متأسفانه به نظر می‌آید این امکان تا تاریخ مورد نظر فراهم نشود که در این صورت با توجه به نظر مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران مبنی بر آماده شدن آن تا قبل از اسفندماه سال جاری، به وزارت نفت تکلیف شود که از این تکنولوژی در کنترل مصرف استفاده نماید.