

مغلطه انحصارگران بنزین

آیا افزایش قیمت بنزین، مصرف را کاهش می‌دهد؟!؛ مقایسه غلط بازار داخلی بنزین با بازارهای جهانی

در پی اظهارات بنزینی رئیس دولت چهاردهم در صحن علنی مجلس، گمانه‌زنی‌ها درباره افزایش قیمت بنزین بالا گرفته است. محمود اولاد، کارشناس اقتصادی، معتقد است نه تنها مقایسه قیمت بنزین با بازار جهانی کارشناسی نیست، بلکه افزایش قیمت بنزین هم منجر به کاهش مصرف آن نمی‌شود.

به گزارش گروه اقتصاد گزارش خبر-انرژی، مسعود پزشکیان، رئیس دولت چهاردهم، در حاشیه تقدیم لایحه بودجه به مجلس نظرات خود را درباره قیمت بنزین بیان کرد.

او با حضور در پشت تریبون مجلس، ضمن انتقاد از وجود چالش بزرگ اصلاح یارانه حامل‌های انرژی اعلام کرد مصرف بنزین در سال جاری ۴۰ درصد بالاتر از سال ۹۸ بوده و هزینه تمام‌شده تولید بنزین بدون لحاظ قیمت نفت حدود هشت هزار تومان است.

این اظهارات حواشی بسیاری در پی داشت و گمانه‌زنی‌ها درباره احتمال افزایش قیمت بنزین را بالا برد.

گرچه پزشکیان درباره زمان و چگونگی افزایش قیمت بنزین صحبتی نکرد، اما تاکید دوباره بر اصلاح یارانه حامل‌های انرژی از سوی رئیس دولت، با توجه به حساس بودن موضوع بنزین، این احتمال را تقویت کرد.

آن‌طور که مشخص است، دلایل دیگری همچون تورم، وجود خودروهای پرمصرف، کیفیت پایین بنزین تولیدی و بسیاری عوامل دیگر وجود دارند که در نهایت اثر افزایش قیمت را خنثی خواهند کرد و بار دیگر مصرف بنزین را افزایش خواهند داد.

گذشته از این موضوع، بحث چرایی قیمت هشت هزار تومانی بنزین نیز نامشخص است. بنا بر گفته پزشکیان، این قیمت بدون احتساب نفت خام است؛ یعنی هزینه استخراج نفت، پالایش، حمل فرآورده نفتی و هزینه جایگاه‌دار در آن محاسبه نشده است.

بدون احتساب این موارد، قیمت هشت هزار تومانی کمی عجیب به نظر می‌رسد. استهلاك پالایشگاه‌ها، کاهش بهره‌وری، هزینه بالا و تحریم‌ها از جمله مواردی هستند که می‌توانند بر گران بودن قیمت تمام‌شده اثر بگذارند.

این در حالی است که برخی از کارشناسان حوزه انرژی، با استناد به صورت مالی پالایشگاه‌ها، قیمت تمام‌شده بنزین بدون احتساب نفت خام را حدود ۲۵۰۰ تومان برآورد می‌کنند و رقم هشت هزار تومان را اشتباه می‌دانند. به عقیده این کارشناسان رقم هشت هزار تومان، رقم بنزین صادراتی است و برای دستیابی به قیمت تمام‌شده بنزین در داخل کشور، باید به همان صورت مالی پالایشگاه‌ها مراجعه کرد.

چنان‌که از شواهد پیداست، همچنان قیمت تمام‌شده بنزین و نحوه محاسبه آن محل مناقشه است.

هزینه تمام‌شده ارتباطی به قیمت بنزین توزیعی ندارد

محمود اولاد، کارشناس اقتصادی، توضیح داد: در ادبیات اقتصادی، ساختار درون بنگاه و هزینه‌های بنگاه بر قیمت تمام‌شده تأثیری ندارند و قیمت در بازار تعیین می‌شود. وقتی قیمت در بازار تعیین شود، بنگاه می‌تواند تصمیم بگیرد که فعالیت کند یا خیر. همچنین بنگاه تصمیم می‌گیرد که از طریق نوآوری هزینه‌ها را کاهش دهد.

او ادامه داد: موضوع ساختار قیمت‌گذاری در ایران موضوع دیگری است که ارتباطی با قیمت تمام‌شده ندارد. قیمت تمام‌شده در بنگاه‌های مختلف عبارت از هزینه‌های دستمزد نیروی انسانی، نرخ بهره سرمایه، اجاره، مواد اولیه و... است. بنگاه‌ها در این ساختار هزینه، با استفاده از تکنولوژی‌های مختلف و نوآوری‌هایی که در سازمان و تشکیلات یا در خط تولید انجام می‌دهند، می‌توانند به کاهش هزینه کمک کنند.

این کارشناس اقتصادی افزود: برای مثال یک کارخانه می‌تواند ساختار تولید خود را به نحوی شکل دهد که کاربر باشد. در جایی که نیروی انسانی گران‌تر باشد، مشخصاً هزینه تمام‌شده او نیز گران‌تر خواهد شد. ولی اگر بنگاه سرمایه‌بر باشد، هزینه‌های بنگاه نیز کاهش می‌یابد. بنگاه با تکنولوژی تولید و نوآوری می‌تواند این موضوع را مدیریت کند و هزینه تمام‌شده را کاهش دهد.

به گفته اولاد، در تمام دنیا از نوآوری برای کاهش هزینه تولید استفاده می‌شود چراکه قیمت را بازار تعیین می‌کند و تنها کاری که می‌توانند انجام دهند این است که هزینه تولید را کاهش دهند تا سودآوری کنند.

او اضافه کرد: برای مثال اگر قیمت دلاری انواع اجناس خارجی در نظر گرفته شود، با توجه به افزایش قابلیت‌های آنها، قیمت کالاهایی مانند موبایل، لپ‌تاپ و... روزه‌روز کاهش پیدا می‌کند. گاهی قیمت ثابت می‌ماند، اما امکانات آنها بیشتر می‌شود؛ دلیلش نوآوری‌هایی است که بنگاه‌ها در ساختار خود دارند.

این کارشناس اقتصادی در مورد ساختار هزینه‌ای بنگاه‌ها تشریح کرد: در مورد ساختار هزینه‌ای پالایشگاه‌ها باید گفت اوضاع متفاوت است. در اینجا به دلیل ساختار دولتی یا خصوصی موجود، مشکلاتی نظیر نیروی انسانی مازاد، ریخت‌وپاش‌های فراوان، نبود کنترل بر انبارداری و هزینه‌های انبار بالا و... به وجود آمده است. این بدان معناست که هزینه‌های بنگاه اساساً بالاست.

او ادامه داد: همچنین به دلیل تحریم، نمی‌توان تکنولوژی جدید وارد کرد و با تکنولوژی قدیمی تولید گران‌تر تمام می‌شود. از سوی دیگر، به دلیل رکود اقتصادی و نرخ‌های پایین سرمایه‌گذاری، استهلاک جبران نمی‌شود و ماشین‌آلات روبه‌روز مستهلک‌تر می‌شوند. در نتیجه، کارایی تولید دستگاه‌ها پایین است. برای مثال دستگاهی که پیش‌تر ۱۰ واحد تولید می‌کرد، در حال حاضر هفت واحد تولید می‌کند.

بنا بر اظهارات اولاد، تمامی این موارد بر قیمت تمام‌شده اثر می‌گذارند و باعث افزایش هزینه آن می‌شوند. از این موضوع نمی‌توان نتیجه گرفت که به دلیل بالا بودن قیمت تمام‌شده باید قیمت فرآورده نیز افزایش یابد. این دو موضوع به هم ارتباطی ندارند چراکه قیمت در بازار تعیین می‌شود.

بالا بودن قیمت تمام‌شده ربطی به قیمت آن در بازار ندارد

اولاد درباره بازار فرآورده‌های نفتی گفت: بازار فرآورده‌های نفتی، بازار انحصاری است. دولت به صورت انحصاری از یک طرف بنزین را به پالایشگاه‌ها می‌دهد و از طرف دیگر تنها خریدار بنزین از پالایشگاه‌ها و تنها فروشنده بنزین به مردم است.

او در مورد نحوه محاسبه قیمت بنزین توضیح داد: پالایشگاه‌ها حق‌العمل کاری می‌کنند. دولت نفت را در اختیار پالایشگاه‌ها قرار می‌دهد و آنها با تبدیل نفت به فرآورده، حق‌العمل دریافت می‌کنند. در گذشته نفت دریافتی را هم در محاسبات لحاظ و از بنزین ۳۰ هزار تومانی صحبت می‌کردند.

محمود اولاد افزود: این در حالی است که این یک موضوع حسابداری است و نمی‌توان در محاسبات قیمت تمام‌شده، قیمت نفت اولیه را اعمال کرد. خوشبختانه این موضوع اکنون جا افتاده است و از بنزین هشت هزار تومانی بدون احتساب نفت خام صحبت می‌شود.

این کارشناس اقتصادی خاطرنشان کرد: از طرف دیگر، دولت به صورت انحصاری بنزین را به مردم می‌فروشد. انحصارگر، قدرت انحصاری در قیمت‌گذاری دارد و با توجه به کُشش قیمتی، تعیین‌کننده قیمت است. در حال حاضر انحصارگر قیمت را سه هزار تومان تعیین کرده است.

نمی‌توان قیمت بازارهای جهانی را با قیمت بازار داخلی مقایسه کرد

اولاد ضمن بررسی ادعای تفاوت قیمت داخلی و بازار جهانی بنزین تصریح کرد: گاهی انحصارگر ادعایی می‌کند مبنی بر اینکه می‌تواند به جای فروش به قیمت سه هزار تومان در بازار داخلی، فرآورده خود را در بازارهای جهانی به قیمتی بالاتر و برای مثال به قیمت ۲۰ هزار تومان بفروشد. این ادعا زمانی مورد پذیرش است که انحصارگر به بازارهای دیگر دسترسی داشته باشد و ضمن وجود خریدار برای کالای خود، بتواند با هزینه‌های پایین‌تر در آن بازارها بفروشد.

او اظهار کرد: ایران در شرایط تحریمی قرار دارد و اگر هم کسی حاضر به خرید فرآورده‌های نفتی ایران شود، آن را با قیمت پایین و تخفیف‌های چندین درصدی می‌خرد. ایران در حال حاضر در فروش نفت خام همین کار را می‌کند و بنزین نیز از این قاعده مستثنی نیست.

این کارشناس اقتصادی توضیح داد: شرایط به گونه‌ای است که تخفیف سنگین داده می‌شود و بسیاری اوقات، توانایی بازگشت مبلغ آن نیز وجود ندارد و ایران مجبور به واردات اجناس بنجل در ازای نفت است. از طرف دیگر، هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه کالا نیز بسیار بالاست و به دلیل تحریم‌ها اصلاً ارزش مورد نیاز وارد کشور نمی‌شود. در چنین شرایطی فروش در بازارهای جهانی به مبلغ ۲۰ هزار تومان، سود بسیار کمتری نسبت به فروش به قیمت سه هزار تومان در بازار داخلی دارد.

انحصارگر یک بازار دائمی باثبات برای خود ایجاد کرده است

اولاد در خصوص وضعیت انحصارگر در چنین شرایطی یادآورد شد: انحصارگر از این اوضاع سود می‌برد و باید خوشحال باشد که بازاری وجود دارد که کالا را به قیمت سه هزار تومان خریداری می‌کند. در واقع مردم مجبور به خرید هستند؛ چراکه با توجه به سیاست درهای بسته و با خودروهایی که در اختیار دارند، به‌ناچار مجبور به مصرف این حجم بنزین هستند. این شرایط، یک بازار دائمی باثبات برای انحصارگر ایجاد کرده است و نگرانی‌ای بابت کاهش تقاضا ندارد.

او ادامه داد: در بازار جهانی، این انحصارگر باید با تولیدکننده‌های دیگر رقابت کند. این بازار بی‌ثبات است و ممکن است مشتریان در بازارهای جهانی به دلیل شرایط تحریمی و کیفیت پایین محصول، بنزین را از انحصارگر نخرند یا بارها فرآورده را به او بازگردانند تا در نهایت بتوانند بنزین را با قیمت پایین‌تری از او بخرند. وقتی چنین شرایطی بر کشور حاکم است، نمی‌توان قیمت بازارهای جهانی را قیمت بازار داخلی مقایسه کرد. زمانی می‌توان چنین ادعایی کرد که انحصارگر توانایی فروش در بازارهای جهانی را داشته باشد.

به اعتقاد این کارشناس اقتصادی، در حال حاضر با چهار اقدام ساده می‌توان مصرف بنزین را کاهش داد؛ از ترمیم آسفالت جاده‌ها گرفته تا اجازه واردات نسبتاً گسترده خودروهای خارجی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی. با انجام این کار هم می‌توان سهم نسبی خودروها را بهتر کرد و هم ممکن است مصرف بنزین تقریباً ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش پیدا کند.

او ادامه داد: وقتی کاهش مصرف اتفاق افتاد، انحصارگر باید ببیند که اصلاً فرآورده تولیدی را از او خواهند خرید یا با مازاد عرضه روبه‌رو خواهد شد؟ انحصارگر باید ببیند که پس از کاهش مصرف، افراد حاضر می‌شوند با چه قیمتی محصول را خریداری کنند.

اولاد معتقد است نمی‌توان با ادعای بالا بودن قیمت این فرآورده در بازارهای جهانی، قیمت محصول داخلی را افزایش داد، چراکه دولت اصلاً به بازار خارجی دسترسی ندارد!

افزایش قیمت پس از سال ۹۸ مصرف را کاهش نداد

او در مورد راهکار قیمتی بنزین توضیح داد: گفته می‌شود از سال ۹۸ تاکنون، مصرف ۴۰ درصد افزایش پیدا کرده است. در سال ۹۸، قیمت بنزین افزایش یافت. اگر قرار است افزایش قیمت، مصرف را کاهش بدهد، پس چرا موجب افزایش مصرف شده است؟ این یک سوال جدی است.

تقاضای بنزین مشتق‌شده از تقاضای حمل‌ونقل است

اولاد دلایل افزایش مصرف بنزین را این‌چنین برشمرد: افزایش مصرف بنزین به سیستم حمل‌ونقل برمی‌گردد. چراکه مردم بنزین را مانند آب مصرف نمی‌کنند. تقاضای بنزین مشتق‌شده از تقاضای حمل‌ونقل است. به دلیل نیاز به حمل‌ونقل، مصرف بنزین هم افزایش می‌یابد.

او اضافه کرد: در این مدت، حمل‌ونقل عمومی به‌خوبی بسط پیدا نکرده است. عمدتاً مترو و اتوبوس‌های شرکت واحد فرسوده هستند و جایگزین نشده‌اند. چند وقت پیش اعلام شد میزان اتوبوس‌های شرکت واحد تقریباً نصف شده و به دلیل کاهش سرمایه‌گذاری، اتوبوسی جایگزین نشده است. مترو نیز مشکلات فراوانی دارد.

او گفت: در چنین شرایطی، ناوگان حمل‌ونقل عمومی به‌شدت کاهش پیدا کرده و به هر حال مردم نیاز به حمل‌ونقل دارند. حال مردم مجبور به استفاده از حمل‌ونقل خصوصی هستند و همین موضوع باعث افزایش مصرف بنزین می‌شود.

پرمصرف بودن خودروهای داخلی و کاهش قدرت خرید مردم

او ضمن اشاره به کاهش درآمد مردم به عنوان عاملی تاثیرگذار گفت: درآمدهای مردم کاهش یافته و قدرت خرید آنها نیز به‌شدت افت کرده است. در این شرایط، مردم نمی‌توانند هزینه تعمیر و نگهداری خودرو را بپردازند. ناوگان خودرو خصوصی نیز ضعیف‌تر شده و مصرف بالا رفته است.

اولاد با اشاره به ممنوعیت واردات خودروهای خارجی عنوان کرد: از سال ۹۷، واردات خودروهای خارجی ممنوع شده است. نسبت خودروهای داخلی در ترکیب خودروها بالا رفته و این خودروهای داخلی دو تا سه برابر خودروهای خارجی بنزین مصرف می‌کنند. همچنین استهلاک جاده‌ها جبران نشده است و جاده‌ها وضعیت اسفناکی دارند. تمامی این موارد منجر به افزایش قیمت بنزین شده است.

وی تشریح کرد: وقتی این موارد دیده نشود، فکر می‌کنند چون بنزین ارزان است پس مصرف بالا می‌رود. مگر بنزین مانند آب معدنی است؟ مگر بنزین خوراکی یا پوشاک است که وقتی ارزان شود، مصرف مردم بالا رود؟ نوع کالا باید در تحلیل لحاظ شود. بنزین در باک خودرو ریخته می‌شود و تقاضای آن مشتق‌شده از تردد با وسیله نقلیه است.

به گفته او، افزایش تردد از طریق حمل‌ونقل خصوصی تابع درآمد است. اگر درآمد افراد بالا باشد، زمان خود را به تفریح و سرگرمی اختصاص می‌دهند. درآمد در ایران کاهش پیدا کرده و حمل‌ونقل مبتنی بر تفریح و گردش اصولاً نباید افزایش یابد. در ایران عمدتاً تردد از طریق حمل‌ونقل خصوصی، تابع میزان رفت‌وآمد روزمره افراد به سمت کار و دانشگاه و.. است.

این کارشناس اقتصادی در نهایت یادآور شد: وقتی چنین ساختاری وجود دارد، نمی‌توان گفت چون قیمت بنزین ارزان است، پس مصرف آن بالا رفته است. این دو اصلاً در چنین ساختاری، به هم ارتباطی ندارند.