بازخوانی پرونده نفت تهران، نماینده اخلاق مدار صنعت نفت در فوتبال قهرمانی ایران؛

فوتبالی شایسته برای صنعتی صدساله

احمد مددی

شاید در نگاه اول، تیتر این یادداشت چندان گویای نیت نگارنده نباشد و مخاطب برای خود این سوال را طرح کند که قدمت صنعت نفت چه ارتباط الزام آوری با عملکرد یک تیم فوتبالی می‌تواند داشته باشد؟ صنعت نفت ایران امروزه در یکصد و چهارسالگی خود به سر می برد و به همین دلیل قدیمی ترین صنعت مدرن ایران تلقی می شود، این انحصار در ماهیت صنعتی نفت،طی سالها و دهه های متمادی و در ایامی که هنوز بسیاری از رشته های صنعتی در کشورمان پا نگرفته و متولد نشده بود درونمایه این صنعت را با بروکراسی و انضباطی که لازمه حیات رو به توسعه آن است عجین کرده بود ،خاصه که دست کم طی ۴۲ سال اولیه تاریخ صنعت نفت، این انضباط از جنس سخت‌گیرانه انگلیسی اش بوده است، سایه این میراث بروکراتیک در تمام صحنه صنعت نفت و در تمام دهه های اخیر کم و بیش محسوس و مشهود بوده و به گواه ناظران وکارشناسان ذات صنعت نفت با انضباط عجین شده و این صنعت در ایران در شمار منضبط ترین بخش های اقتصادی کشور است، به همین دلیل نسبت داده شدن مواردی از ضعف یا سستی به این صنعت حتی اگر هم رخ دهد موضوعی است که لااقل پذیرش آن در ذهنیت جامعه ایرانی که صنعت نفت را همواره در شمار منضبط ترین ها و بهترین های اقتصاد ملی دیده و شناخته ،کمی با تامل و اما و اگر روبرو می شود. با این وصف اگر تیم نفت تهران را به عنوان نماد و نماینده شایسته ی صنعتی بدانیم که طی یک قرن حیات خود در ایران حداقل در حوزه اقتصادصنعتی در شمار اولین ها و حتی به تعبیری شایسته ترین حوزه زیرساختی تولید منابع درآمدی ملی بوده است سخنی به خطا نگفته باشیم،این سخنم باز هم متکی به دلایلی مستند و واضح است که شرح خواهم داد،باشگاه نفت تهران در شمار قدیمی ترین باشگاههای ورزشی کشور است که سابقه تیم سازی دست کم ۵۰ ساله آن در حوزه ورزش برای این تیم نفتی ،نام وآوازه ای نیک به همراه آورده است،همین سابقه مستمر حضور در میادین ورزشی مختلف این تیم را به کانونی از اخلاق مداری بدل ساخته است چرا که سابقه طولانی و اتصال داشتن این تیم ها به صنعتی منضبط ،موجب شده است تا مدیران و برنامه‌ریزان تیم های ورزشی نفت به حفظ آوازه و سابقه خوب این تیم ها در سایه اخلاق ورزشی بسیار حساس باشند.همین رویه موجب شده است در کنار سایر رشته های ورزشی همچون کشتی،دو و میدانی ، شنا و شیرجه و والیبال در عرصه فوتبال که اوج درخشندگی باشگاه نفت تهران است ،این تیم به «کارخانه بازیکن سازی» معروف و موسوم شود،این باشگاه طی تمامی سالهای نیم قرن حضورش در عرصه ورزش قهرمانی فوتبال بازیکنان شایسته و حرفه ای را به میادین فوتبال تقدیم کرده است،افرادی همچون محمد مایلی کهن،بهرام میرشیبانی ،علی کریمی ،علی اصغر مدیروستا،منصور رشیدی، مرحوم داوود پهلوانی ،مرتضی عزیز محمدی،و سجاد بیرانوند، تنها گوشه ای از سرمایه‌های انسانی سالهای گذشته و امروز فوتبال ملی ایران هستند که هویت فوتبالی شان در قالب باشگاه نفت تهران شکل گرفته است.در حوزه مربی گری نیز از دیرباز مربیان نامدار و اخلاق مداری در این تیم حضور یافته اند که خود این مساله شائنگز جایگاه ممتاز نفت تهران در عرصه ورزش فوتبال بوده است.افرادی همچون مرحوم استاد پرویز دهداری نماد اخلاق فوتبال ایران در سالهای دور ، مرحوم حمید شیرزادگان، میرشیبانی،بیژن جعفری ،فرزانی، ناصرفریادشیران، مهدی دینورزاده و(در حال حاضر) حسین فرکی هدایت این تیم را بر عهده داشته اند، که هر کارشناس با انصافی به حسن تجربه و تخصص ممتاز این افراد معترف است،با تمام این اوصاف تیم فوتبال نفت تهران هم همچون هر تیم دیگری در عرصه میدانی این ورزش ممکن است نتایجی نه چندان مورد انتظار در برخی مقاطع کسب کرده باشد، این روند درباره تیم نفت هم در بازه زمانی قبل از سال ۸۲ قابل مشاهده بود اما از سال مذکور این تیم با تدبیر مدیران وقت و سرمایه گذاری مادی و حمایت های معنوی ، از انجماد فوتبالی خارج شد و با همت مربیان و بازیکنان به یک تیم منسجم و کارآمد فوتبال در کشور تبدیل شد،این روند خوشبختانه اکنون هم هرچند با فراز و فرود اما مستمر و در حال تداوم است ،قهرمانی تیم نفت تهران در مسابقات لیگ دسته ۳ کشور با مربی گری ناصرفریادشیران در سال ۸۴ که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان ورزش نقطه عطفی در تاریخ حیات ۵۰ ساله این تیم محسوب می شود فراز و فرودهای زودگذری در نفت تهران پدید آمد اما با تدابیرهایی که ریشه در اشراف مدیران صنعت نفت کشور داشت این تیم به سرعت بر برخی مشکلات حاشیه ای فایق آمد و با ممارست کادر فنی و بازیکنان ،این تیم شایسته به لیگ برتر کشور راه یافت.اما واقعیت اینجاست که به نظر می رسد برخی جریانها و دست های نامرئی علاقه چندانی به استمرار رشد تیم فوتبال نفت تهران ندارند و در صورتی که فرصت دست بدهد برای مانع تراشی در راه تعالی و پیشرفت این تیم کوتاهی نخواهند کرد، مجال تردید نیست که تیم نفت یک باشگاه ساده ورزشی نیست و نام این تیم، همواره با اعتبار و اهمیت ذاتی استراتژیک ترین صنعت کشور گره خورده و حتی به تعبیری می توان گفت لایه اصلی هواداران این تیم، تمامی کارکنان شریف و پرتلاش صنعت نفت ایران هستند که با هر پیروزی و صعود این تیم روحیه ای برای کار و همت مضاعف می یابند،با این وصف و اگر اهمیت غیر قابل انکار نیروی انسانی را در ساختار توسعه پرشتاب صنعت نفت درک کنیم، درمی یابیم که مانع تراشی بر سر راه اعتلای تیم فوتبال صنعت نفت ، در حقیقت ،کارآمدی و نشاط روحی هزاران پرسنل صنعت نفت و اعتبار تاریخی ورزش در صنعت نفت را هدف قرار داده است.به گواه مستندات قابل اتکا،طی سالهای اخیر که تیم نفت تهران به تعبیری نوسازی و بهسازی شده است یکی از شفاف ترین و در عین حال سالم ترین سیستم های مالی را در حوزه ورزش کشور ارائه کرده است به گونه ای که سلامت مالی این باشگاه از سوی نهادهای نظارتی مختلف و به صورت متعدد تایید و تحسین شده است.چنین باشگاهی البته به جرات نمایندهٔ شایسته ی صنعت نفتی با یک قرن سابقه است و در شایستگی آن نمی توان شک و شبهه ای داشت اما این تیم هم برای تداوم حرکت در مسیر خلق شایستگی های بیشتر از حمایت تصمیم سازان و تدبیرپردازان صنعت نفت بی نیاز نیست.هر چند نگارنده اعتقاد دارد مدیران عالیرتبه این صنعت از جمله دکتر میرکاظمی وزیر کارآمد نفت و مهندس قلعه بانی مدیرعامل شرکت ملی نفت به دلیل سوابق مدیریتی درخشان شان ، به خوبی با آثار و تبعات ارزش آفرینی تیم های ورزشی در محیط های صنعتی و ارتباط دو سویه میان روحیه کارکنان صنعت نفت و نتایج حاصل از مسابقات تیم نفت تهران،آشنا هستند و قطعا خواست آنها چیزی جز ادامه پیشرفت تیم نفت تهران نیست اما امید می رود که این نگرش از سطوح بالای مدیریتی به سطوح دیگر نیز سرایت کند و مدیران صنعت نفت این تیم را جزیی لاینفک از هویت فرهنگی -تاریخی صنعت نفت قلمداد کنند ،در آن صورت است که از نفت تهران باید حتی انتظاراتی فراتر از برده‌های شیرین این روزهایش داشت.

به نظر می رسد برخی جریانها و دست های نامرئی علاقه چندانی به استمرار رشد تیم فوتبال نفت تهران ندارند و در صورتی که فرصت دست بدهد برای مانع تراشی در راه تعالی و پیشرفت این تیم کوتاهی نخواهند کرد

سرنوشت بنزین

محمد علی زمان خانی

با آغاز شمارش معکوس برای پایان سهمیه بنزین دوره تابستانی و خودکفایی ایران در تولید این فرآورده نفتی، احتمال اختصاص سهمیه بنزین یارانه ای برای دوره پاییز به خودروهای شخصی قوت گرفت.

از ابتدای سالجاری تاکنون به طور متوسط روزانه ۶۳ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف شده است که با اجرای طرح تولید بنزین در واحدهای پتروشیمی از هفته گذشته، به طور رسمی ۱۸ تا ۲۰ میلیون لیتر واردات این فرآورده استراتژیک نفتی متوقف شده است. در کنار دستاوردهای بین المللی و سیاسی خودکفایی ایران در تولید بنزین و گازوئیل، صرفه جویی در هزینه های دولت از محل توقف واردات این فرآورده نفتی یکی دیگر از ویژگیهای قابل توجه این پروژه ضربتی است. اما از مهر ماه سال گذشته تاکنون به منظور مدیریت مصرف بنزین در ناوگان حمل و نقل کشور، سهمیه بنزین خودروهای شخصی در سه مرحله به ۱۸۰ لیتر در تابستان سالجاری کاهش یافت به طوری که در اواسط خرداد ماه هم با اختصاص ۱۸۰ لیتر بنزین برای دوره تابستانی (ماهانه ۶۰ لیتر) به خودروهای شخصی، امکان تامین بنزین مورد نیاز بخشهای مختلف از محل تولید پالایشگاههای نفت داخلی فراهم شد.در همین حال محمد رویانیان رئیس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور خرداد ماه امسال با بیان اینکه با اختصاص سهمیه تابستانی معادل تولید فعلی پالایشگاههای داخلی (۴۵ میلیون لیتر)بنزین در کشور ، گفته بود: این به منزله آن است که برای تامین بنزین سهمیه بنزین خودروهای شخصی نیازی به واردات نخواهد بود.در کنار کاهش سهمیه بنزین در مدت یکسال گذشته تاکنون با اجرای طرح سهمیه بندی بنزین صرفه جویی های قابل توجه ای در کاهش مصرف بنزین کشور به وجود آمده است.سید مسعود میرکاظمی وزیر نفت هم مرداد ماه امسال از صرفه جویی بیش از ۱۲ میلیارد دلاری در ۳ ماهه نخست اجرای طرح سهمیه بندی بنزین در کشور خبر داده بود.آمارهای رسمی وزارت نفت نشان می دهد با اجرای طرح سهمیه بندی بنزین از تیر ماه سال ۱۳۸۶ تا پایان اسفند ماه سال گذشته به ترتیب به طور متوسط روزانه از ۲۰، ۲۲ و ۳۴ میلیون لیتر و در مجموع بیش از ۲۷ میلیارد لیتر در مصرف بنزین صرفه جویی شده است.این در حالی است که علیرضا ضیغمی معاون وزیر نفت معتقد است؛ اگر سامانه هوشمند و سهمیه بندی بنزین در ایران اجرا نمی شد میزان مصرف این حامل انرژی در سالجاری به ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیون لیتر در روز می رسید.تمامی این آمار و ارقام نشان می دهد که با اجرای سهمیه بندی و کاهش ۱۰۰ درصدی سهمیه بنزین خودروهای شخصی، در شرایط فعلی با ادامه سناریوی اختصاص سهمیه ماهانه ۶۰ لیتر بنزین یارانه ای نه تنها هیچ گونه نیازی به واردات بنزین نخواهد بود بلکه با راه اندازی طرحهای جدید بنزین سازی امکان صادرات این فرآورده نفتی هم فراهم می شود. پیگیری مهر نشان می دهد که در حال حاضر حدود یک میلیارد لیتر بنزین در کارت هوشمند سوخت بیش از ۱۷ میلیون کارت راه یافت.اما واقعیت اینجاست که به نظر می رسد برخی جریانها و دست های نامرئی علاقه چندانی به استمرار رشد تیم فوتبال نفت تهران ندارند و در صورتی که فرصت دست بدهد برای مانع تراشی در راه تعالی و پیشرفت این تیم کوتاهی نخواهند کرد، مجال تردید نیست که تیم نفت یک باشگاه ساده ورزشی نیست و نام این تیم، همواره با اعتبار و اهمیت ذاتی استراتژیک ترین صنعت کشور گره خورده و حتی به تعبیری می توان گفت لایه اصلی هواداران این تیم، تمامی کارکنان شریف و پرتلاش صنعت نفت ایران هستند که با هر پیروزی و صعود این تیم روحیه ای برای کار و همت مضاعف می یابند،با این وصف و اگر اهمیت غیر قابل انکار نیروی انسانی را در ساختار توسعه پرشتاب صنعت نفت درک کنیم، درمی یابیم که مانع تراشی بر سر راه اعتلای تیم فوتبال صنعت نفت ، در حقیقت ،کارآمدی و نشاط روحی هزاران پرسنل صنعت نفت و اعتبار تاریخی ورزش در صنعت نفت را هدف قرار داده است.به گواه مستندات قابل اتکا،طی سالهای اخیر که تیم نفت تهران به تعبیری نوسازی و بهسازی شده است یکی از شفاف ترین و در عین حال سالم ترین سیستم های مالی را در حوزه ورزش کشور ارائه کرده است به گونه ای که سلامت مالی این باشگاه از سوی نهادهای نظارتی مختلف و به صورت متعدد تایید و تحسین شده است.چنین باشگاهی البته به جرات نمایندهٔ شایسته ی صنعت نفتی با یک قرن سابقه است و در شایستگی آن نمی توان شک و شبهه ای داشت اما این تیم هم برای تداوم حرکت در مسیر خلق شایستگی های بیشتر از حمایت تصمیم سازان و تدبیرپردازان صنعت نفت بی نیاز نیست.هر چند نگارنده اعتقاد دارد مدیران عالیرتبه این صنعت از جمله دکتر میرکاظمی وزیر کارآمد نفت و مهندس قلعه بانی مدیرعامل شرکت ملی نفت به دلیل سوابق مدیریتی درخشان شان ، به خوبی با آثار و تبعات ارزش آفرینی تیم های ورزشی در محیط های صنعتی و ارتباط دو سویه میان روحیه کارکنان صنعت نفت و نتایج حاصل از مسابقات تیم نفت تهران،آشنا هستند و قطعا خواست آنها چیزی جز ادامه پیشرفت تیم نفت تهران نیست اما امید می رود که این نگرش از سطوح بالای مدیریتی به سطوح دیگر نیز سرایت کند و مدیران صنعت نفت این تیم را جزیی لاینفک از هویت فرهنگی -تاریخی صنعت نفت قلمداد کنند ،در آن صورت است که از نفت تهران باید حتی انتظاراتی فراتر از برده‌های شیرین این روزهایش داشت.

موضوع بنزین در کشور ما سالهاست که به عنوان یک دستورکار پراهمیت اقتصادی مطرح است، از میانه دهه ۴۰ شمسی و با توسعه صنعت موتاژ خودرو در ایران نیاز به بنزین بیش از سالها و دهه های پیش از آن محسوس شد و امروز که خیابان های تهران و سایر شهرهای بزرگ ایران تبدیل به پارکینگ های بزرگ خودرو های سواری شده است این اهمیت استراتژیک آشکارتر و عیان تر شده است.به موازات و با گذشت زمان تهیه و تامین بنزین مصرفی کشور به دغدغه ای مهم برای مدیران و برنامه ریزان کشور بدل گشت تا جایی که در دو مقطع از تاریخ معاصر ایران یک بار در سال ۱۳۶۵ و در میانه جنگ تحمیلی و بار دیگر از تابستان سال ۸۶بنزین در ایران سهمیه بندی شد آنگونه که از رصد پارامترها و مولفه های اقتصادی بر می آید در بارنخست به صورت موقت و صرفا به دلیل شدت گرفتن حملات عراق به شهرها و پالایشگاههای کشور و نیز کاستن از بودجه مصرفی جاری به نفع بودجه جنگ و در مرحله دوم که از سال ۸۶ تاکنون ادامه دارد به دلیل رشد رو به تزاید مصرف بنزین و ترس مدیران کشور از عواقب تلخ اقتصادی ناشی از توزیع بنزین ارزان قیمت ،این حامل استراتژیک سوختی با سهمیه بندی مواجه شده است.با این حال و در شرایطی که بنزین از سال ۸۶ تاکنون بر اساس یک طرح اقتصادی مشخص و به قول مسوولان وقت اقتصادی با یک طرح حساب شده در آزمون سهمیه بندی وارد شد ،اما اکنون که ۳۸ ماه از زمان اعمال سهمیه‌بندی بنزین گذشته است به نظر می رسد بنزین در دام ها و تارهای خود تنیده اقتصاد ایران گرفتار آمده و بیم آن می رود که این بار با اجرای سیاست هایی نه چندان حساب شده ،همان مختصر دست‌آوردهای محسوس ناشی از سه سال سهمیه بندی نیز بر باد رود.تدوین و تصویب لایحه هدفمندسازی یارانه ها و مکلف شدن دولت به تعیین تکلیف نرخ فرآورده های سوختی اکنون دولت را در دوراهی ادامه یا قطع مسیر سهمیه بندی قرار داده است خبرهای رسیده و پراکنده از درون هسته های موثر بر تصمیم سازی و تصمیم گیری اقتصادی در دولت حاکی از آن است که گروهی از دولتیان بر تداوم استفاده از کارت های هوشمند سوخت و ادامه روند چند نرخی بنزین ضمن تاکید بر افزایش نرخ تمامی رده های توزیعی بنزین تاکید دارند حال آنکه شماری دیگر از تصمیم سازان دولتی معتقدند پس از سه سال سهمیه بندی و رصد واقعیت های تولید،توزیع و مصرف بنزین در کشور ادامه این طرح به صرفه و صلاح کشور نیست و با استناد به مفاد لایحه هدفمندسازی یارانه ها می توان بنزین تک نرخی را در کشور، تنها باز هم با تاکید بر افزایش نرخ و رسیدن به نرخ منطقه ای یا جهانی آن توزیع کردواقعیت اینجاست که طرح سهمیه بندی بنزین در هنگام اجرا شدنش اهداف و آرمانهایی را دنبال می کرد که می خواست اقتصاد یارانه زده ایران را از مهمترین عامل فرسودگی اش یعنی سوبسیدهای سوخت رها کند و آنرا آماده تعالی و پیشرفت واقعی بنماید با این حال نگاهی به سرنوشت برخی از اهداف و نتایج ناشی از سیستم سهمیه بندی بنزین قابل تامل است ، مفاد تبصره ۱۳ بودجه سال ۸۶ که معیار و ملاک توفیق سهمیه بندی و به تعبیری ضمانت نامه آثار مبارک این طرح بود اکنون دیگر به خاطره ها پیوسته ،آنهمه برنامه ریزی برای راه اندازی سالانه هزاران جایگاه توزیع گاز مایع سوختی،توسعه حمل و نقل درون شهری ،توسعه مترو و الزام به تولید خودروهای ارزان قیمت و کم مصرف در کنار رواج گاز به عنوان سوخت اصلی خودروهای تولیدی سرنوشت مبهم تلخی پیدا کرده است.در همان زمان گفته می شد که از ۱۰۰ درصد یارانه حامل های انرژی ۱۸/۴ درصد مربوط بنزین، ۸۱ درصد نفت سفید، ۳۲/۲ درصد نفت گاز، ۸ درصد نفت کوره، ۲/۵ درصد گاز مایع، ۲/۳ درصد برق و ۰/۴ درصد گاز طبیعی مربوط به گاز طبیعی بوده است . صحت این آمار و آمارهای مشابه البته همچنان به دلیل مشخص نبودن روایت های علمی مربوط به نرخ نهایی تولید نفت در ایران و فقدان بررسی های علمی قابل استناد در نحوه محاسبات ریاضی قیمت حامل های انرژی دارای ضریب خطای احتمالی است اما آنگونه که از نتایج واقعی طرح سهمیه بندی بنزین و نیز بررسی های تئوریک بر می آید برخلاف آنچه که بسیاری از مدیران دولتی گمان می کنند سهمیه های بنزین دیگر بر اقشار پردرآمد جامعه مالتری ندارد ،چرا که حذف سهمیه بنزین خودروهای شخصی وارداتی با ظرفیت موتور بیش از ۱۳۰۰ سی سی و خودروهای تولید داخل باظرفیت موتور بیش از ۲۰۰۰ سی سی (که متعلق به دهک‌های بالای جامعه هستند) در حقیقت به گونه ای فاحش سهم دهک های بالای جامعه را تا حد قابل توجهی در استفاده از یارانه بنزین کاهش داد تا جایی که می توان ادعا کرد این اقشار امروزه در فهرست مصرف کنندگان بنزین یارانه ای به صورت مستقیم قرار ندارند، اما در مقابل اقشار کم درآمد که هدف اصلی دولت در اجرای انواع طرح ها با محوریت عدالت اجتماعی را تشکیل می دهند بالاترین مصرف کنندگان بنزین یارانه ای هستند در حدود ۶ میلیون دستگاه موتورسیکلت و صدها هزار خودروی ساخت داخل عمدتا مربوط به لایه های کم درآمد اجتماع هستند، به موازات مصرف ۵۰ درصد از انواع حامل های سوختی در بخش حمل و نقل عمومی که مصرف کنندگان آن بدون تردید اقشار کم درآمد جامعه را تشکیل می دهند همگی مستندائی است که نشان می دهد بازی با نرخ بنزین و سناریوسازی های متعدد برای آن هیچ تاثیری بر قشر پردرآمد ندارند و دولت تنها با جمعیت انبوه و بعضا کم درآمدی مواجه است که از قضای روزگار پیکره اصلی ساخت مقبولیت همه دولت های سالهای اخیر و به ویژه دولت آقای احمدی نژاد را تشکیل می دهند.این عوامل همگی دست به دست هم داده تا مقوله سیاست های بنزینی که می‌تواند هدف و ملاک طراحی های اقتصادی و مبتنی بر داده های ریاضی و مستندات عینی اقتصادی باشد را به بنزینی بارنگ و بوی سیاسی تغییر دهد. به نظر می رسد دولت اکنون در برزخ ناشی از اعلام سیاست کلیدی خود در نیمه دوم سال جاری بر سر بنزین گرفتار شده و سخن تلویحی یک مقام دولتی مبنی بر اینکه« نرخ بنزین معلوم شده اما اکنون آنرا اعلام نمی کنیم» حکایت از آن دارد که دولت مشغول رصد آثار احتمالی و واکنش های اجتماعی آزاد سازی قیمت بنزین در ایران است،اما در ورای این رویدادها بلاتکلیفی عرصه کلی اقتصاد ایران با سناریوسازی های مبهم بر سر بنزین تشدید شده و آثار و تبعات آن قطعا بیش از خشم عمومی و هیجان های زودگذر اجتماعی خواهد بود،آنچه که مسلم است سهمیه های کنونی حتی برای اقشار کم درآمد که اصلی ترین بهره مندان از آن هستند هیچ گونه منفعت آشکاری ندارد و اگر همین سهمیه نیز قطع گردد شاید تاثیری بر میزان و چگونگی مصرف بنزین در این لایه پرجمعیت اجتماع ایران بر جای نگذارد اما در مقابل آثار قیمتی آن بسیار پراهمیت و دیرزوال خواهد بود،به نظر می رسد بهترین شیوه تصمیم گیری دولت بر سر سرنوشت بنزین خارج کردن آن از برزخ سیاست و تصمیم گیری کاملا اقتصادی برای این حامل سوخت است،پایان دادن به قصه سهمیه بندی و فروش بنزین به نرخ آزاد می تواند یک تصمیم کاملا اقتصادی تلقی شود،هر چند باید توجه داشت که نرخ آزاد الزاما به معنای نرخی مشابه نرخ بنزین در آمریکای شمالی یا شرق آسیا نیست ،نرخ آزاد بنزین نرخ تمام شده بنزین تولید داخل به علاوه هزینه توزیع و مالیات دولتی است که البته دولت می تواند تا چند سال اولیه اجرای این طرح و برای هماهنگ شدن مسیر کلی اقتصاد ایران با این روش از دریافت و اعمال مالیات صرفنظر کند.بر اساس گزارش های مستند نرخ بنزین تولید داخل برخی پالایشگاهها همچون پالایشگاه آبادان بسیار کمتر از نرخ فعلی بنزین در کشور ماست ،حتی فراتر از این نرخ بنزین فوب خلیج فارس با محاسبه نرخ نفت ۷۰ دلاری و اضافه کردن هزینه تن/کیلومتر حمل بنزین به مبادی مصرفی چندان تفاوت فاحشی با نرخ های اعمال شده در ایران امروز ندارد و تحمل آن برای مصرف کنندگان ایرانی چندان آزار دهنده نخواهد بود.در هر حال و با استناد به واقعیت های اقتصاد ایران تصمیم گیری سیاسی و برآمده از سناریوهای آغشته به سیاست برای یک کالای کاملا اقتصادی همچون بنزین می تواند آثار و تبعاتی تخریبی بر ماهیت اقتصاد خواهان رشد ایران بر جای گذارد که البته امیدواریم دولت با پرهیز از اعمال این سیاست نرخ گذاری و تعیین سرنوشت بنزین را در مداری کاملا اقتصادی فراهم نماید.

به نظر می رسد بهترین شیوه تصمیم گیری دولت بر سر سرنوشت بنزین خارج کردن آن از برزخ سیاست و تصمیم گیری کاملا اقتصادی برای این حامل سوخت است

اندراحوالات امروز بنزین

رضا وثوقی

هفته نامه تخصصی صنعت نفت ایران
با گستره توزیع بین المللی
صاحب امتیاز ، مدیر مسوول و سردبیر: احمد مددی
دبیر اجرایی: قاسم مددی
دبیر تحریریه: حمیدرضا شکوهی
مدیر هنری: هادی قهرمانی
مترجم: حسین لطفی
نشانی: تهران - خیابان فاطمی
خیابان یکم کوچه سمندر - پلاک ۷ - واحد سوم
صندوق پستی: ۳۳۹۸-۱۵۸۷۵
تلفن: ۸۸۹۶۵۵۳۱-۸۸۹۸۲۳۲۸ فاکس: ۸۸۹۶۵۴۰۸
چاپ: نشر چاپ امید ایرانیان(۵۵۲۷۵۷۷۰)