



ارزیابی اقتصاددانان از مصوبه اخیر هیأت وزیران

حمایت از توزیع عادلانه بنزین

گزارش

رضوانه رضایی پور، الهام یوسفی

گروه سیاسی

از یک زاویه، درباره سیاست‌های بنزینی کشور و دولت هیچ تغییری رخ نداده است؛ سخنگوی دولت قبلاً گفته بود که بررسی‌ها در حال انجام است و هر تغییری قبل از اجرا به مردم اطلاع داده می‌شود. در مقابل خبرسازی‌ها برای حاشیه‌سازی و زیرسؤال بردن این سیاست دولت نیز همچنان در جریان است. از این قرار، آنچه روز گذشته در شبکه‌های اجتماعی مطرح شد، مصوبه دولت بود که پیشتر هم درباره آن صحبت شده بود، مصوبه‌ای در راستای اصلاح سیاست‌های بنزینی کشور که تقریباً هیچ کارشناس

مصوبه هیأت وزیران، رانت مصرف خواص را محدود می‌کند

تصمیم اخیر دولت برای اصلاح قیمت و شیوه توزیع بنزین تصمیمی ناهگانی یا تازه نیست، بلکه اقتضای ساختاری اقتصاد ایران است. طی بیش از یک دهه، مصرف داخلی بنزین از حدود ۶۵ میلیون لیتر در سال ۱۳۹۲ به بیش از ۱۱۵ میلیون لیتر در سال ۱۴۰۲ رسیده است؛ آن هم بدون آنکه رشد جمعیت یا رشد اقتصادی مشابهی اتفاق افتاده باشد. دو ترحی بودن بنزین در این مدت رانت، فساد، قاچاق و توزیع ناعادلانه یارانه پنهان ایجاد کرده و فشار ارزی سالانه ۵ تا ۶ میلیارد دلار به کشور تحمیل کرده است. از سوی دیگر اختلاف قابل‌توجه قیمت بنزین داخلی با قیمت واقعی آن در منطقه، انگیزه قاچاق و مصرف غیرکارا را افزایش داده و در برخی استان‌ها این وضعیت حتی به فعالیت اقتصادی شبه‌سودآور تبدیل شده



حسین عید
تبریزی
اقتصاددان

است. بنابراین، اصلاح قیمت و اصلاح نظام توزیع نه تمایل سیاسی دولت‌ها، بلکه نتیجه طبیعی چرخه هزینه‌فایده ملی است. اگر اصلاح صورت نگیرد، هزینه‌های یارانه پنهان، ناترازی بودجه، اتلاف سوخت و رشد قاچاق ادامه می‌یابد و در نهایت کشور را به اصلاحی ناهگانی و به‌مراتب پرهزینه‌تر خواهد رساند. قیمت‌های بالا بر سر مردم آوار خواهد شد. هدف مصوبه محافظه‌کارانه اخیر هیأت وزیران تنها افزایش قیمت بنزین نیست (هرچند کسری بودجه ارقام وحشتناکی است). افزایش قیمت صرفاً ابزار است، و نه هدف مستقل. دولت با احتیاط این اصلاحات حداقلی قیمت را انجام می‌دهد تا هدف نزدیک کردن تدریجی قیمت به هزینه فرصت اقتصادی، کاهش مصرف غیرضروری، و کاهش جذابیت قاچاق و ایجاد امکان مدیریت مصرف را محقق کند. بخش دیگری از هدف مصوبه، اصلاح شیوه توزیع است تا یارانه پنهان سوخت به جای آنکه به خودروها و طبقات پردرآمد برسد، بیش از گذشته به افراد و خانوارهای کم‌مصرف

و کم‌برخوردار منتقل شود. ظاهراً کل سهمیه ماشین‌های خارجی هم قطع شده است. در شرایط فعلی، دهک بالای درآمدی چند برابر دهک پایین از یارانه بنزین بهره‌مند است و خانوار فاقد خودرو هیچ سهم مستقیمی از این یارانه ندارد. اصلاح سازوکار توزیع این بی‌عدالتی را تا حدی کاهش می‌دهد و رانت مصرف خواص را محدود می‌کند. اگر سازوکار سهمیه فردی اعمال شود، امکان تخصیص عادلانه‌تر یارانه فراهم می‌شود، مصرف‌کنندگان پرمصرف از یارانه بیشتر محروم می‌شوند، قاچاق دشوارتر می‌شود و شفافیت بالاتری در تخصیص ایجاد خواهد شد. مصوبه دولت ممکن است از نظر عدالت مصرف، اصلاح و مقابله با رانت آثار مثبتی داشته باشد، اما شرط آن اتخاذ هر صحیح و طراحی دقیق است. بنزین در ایران در عمل بیشتر به نفع طبقات بالای درآمدی توزیع می‌شود، زیرا آنان مالک خودروهای بیشتر و پرمصرف‌تر هستند. اصلاح قیمت و توزیع این نابرابری را تا حدی برطرف می‌کند

و یارانه پنهان را از خودروهای لوکس و سفرهای غیرضروری به سمت افراد منتقل می‌کند. این اصلاح همچنین تخصیص منابع را بهبود می‌دهد و مصرف غیرکارا را کاهش می‌دهد، و از منظر اقتصادی به کاهش فشار بر بودجه و ذخایر ارزی کمک می‌کند. اگر وضعیت معیشت مردم بهتر بود، اصلاح قیمتی ارقام بالاتری را دربرمی‌گرفت. اما دولت نگران از وضع اقتصادی مردم به حداقل‌ها رو آورده است. حداقل‌هایی که متأسفانه رشد مصرف را زیاد مهار نخواهد کرد. اجرای همین مصوبه هم به اقناع افکار عمومی و توضیح شفاف دولت نیازمند است. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که مردم نسبت به اصلاحات قیمتی، بویژه درباره بنزین، حساسیت دارند و هرگونه ابهام به سرعت بی‌اعتمادی بیشتر ایجاد می‌کند. برای اقناع افکار عمومی دولت باید آمار دقیق و قابل فهم منتشر کند، مثلاً بگوید که یارانه پنهان بنزین چه میزان است و چه گروه‌هایی بیشترین بهره‌ر می‌برند. دولت باید به مردم اطمینان دهد که افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای مطرح

نیست و اگر در آینده هم رخ دهد محدود، تدریجی و شفاف خواهد بود و هیچ تصمیم غافلگیرکننده‌ای اعمال نخواهد شد. در مجموع شاید بتوان گفت که اصلاح قیمت و توزیع بنزین هرچند ضرورتی گریزناپذیر برای اقتصاد ایران است، اما در شرایط جاری معیشتی مردم، باید با احتیاط صورت گیرد و دولت هم به نظر می‌رسد احتیاط کرده است. مصرف غیرکارا، قاچاق گسترده، یارانه پنهان سنگین، نابرابری در توزیع یارانه و فشار ارزی پنج تا شش میلیارد دلاری، کشور را ناگزیر کرده است که به سمت اصلاحات تدریجی و مدیریت‌شده پیش برود. متأسفانه در شرایط دشوار این روزها، مردم سخت‌باور می‌کنند که این اصلاحات در صورت اجرا عدالت اجتماعی، کارایی اقتصادی و شفافیت را افزایش می‌دهد. مهربانانه‌ترین برخورد مردم آن خواهد بود که دولت چاله‌چوله‌های بودجه را پرمی‌کند. حتی برای چنین پذیرشی هم پیش‌نیاز موفقیت اقناع افکار عمومی از طریق شفافیت، ارائه اعداد دقیق و ارتباط روشن با مردم است.

اصلاح سیاست توزیع بنزین

اقتضای اجتناب‌ناپذیر اقتصادی است



جعفر
خیرخواهان
اقتصاددان

ما در کشور خود طی چند دهه گذشته، با هر نوع استدلال درست یا غلط، دولت را تولیدکننده و توزیع‌کننده فرآورده‌های نفتی تعریف کرده‌ایم و به همین دلیل نیاز دولت تعیین‌کننده قیمت این فرآورده‌ها بوده است. در گذشته، نرخ تورم چندان بالا نبود و به همین دلیل به طور طبیعی اصلاح قیمت انرژی

به صورت تدریجی انجام می‌شد. اما طی ۷ یا ۸ سال اخیر، با به صورت دقیق‌تر از زمان اصلاح قیمت انرژی، این روند اصلاح تدریجی متوقف شد و به همین دلیل عملاً اختیار و توان مدیریتی دولت برای اصلاح قیمت‌ها محدود شد. در کنار این مسأله، وجود حساسیت اجتماعی نیز به نوبه خود باعث شد دولت‌ها وارد این موضوع نشوند. پس از وقایع آبان ۹۸، با وجود تورم‌های بسیار بالا که اختلاف قیمت را زیاد می‌کرد، باز هم دولت قیمت بنزین را ثابت نگاه داشت؛ درحالی‌که پیش از آن، رشد قیمت انرژی متناسب با تورم تعیین می‌شد. به طور خلاصه، نتیجه این تثبیت طولانی مدت قیمت بنزین، این شد که امروز کشوری با تولید ثابت و حتی بدون افزایش نیاز واقعی به انرژی، از یک کشور صادرکننده بنزین که سالانه حدود ۶ میلیارد دلار از صادرات این فرآورده نفتی درآمد داشت، به یک کشور واردکننده بنزین تبدیل شده؛ وارداتی که اکنون نیز رقم آن حدود ۶ میلیارد دلار است و در نتیجه اگر همین سیاست فعلی درباره این فرآورده نفتی ادامه یابد، در سال آینده میزان ارز مورد نیاز برای واردات بنزین به ۸ تا ۱۰ میلیارد دلار هم خواهد رسید. سوال باید این باشد که پیامد یا نتیجه این سیاست برای کشور چیست؟ به واقع، این هزینه سنگین ارزی ۶ میلیارد دلار در سال جاری و ۸ تا ۱۰ میلیارد دلار در سال آینده، بدون هر شرایط تحریمی، بدون اینکه نفعی برای اقتصاد کشور داشته باشد، صرفاً به افزایش آلودگی، افزایش ترافیک، سفرهای غیرضروری و رشد مصرف منجر شده و می‌شود. درحالی‌که همین منابع می‌توانست صرف تأمین نیازهای اساسی کشور شود.

برپایه آنچه ذکر شد، به باور من اصلاح سیاست توزیع بنزین، نه یک تصمیم جدید، بلکه یک اقتضای اجتناب‌ناپذیر اقتصادی برای کشور است.

پرسش دیگر امروز ما می‌تواند این باشد که هدف تصویب‌نامر هیات وزیران چیست؟ صرفاً افزایش قیمت بنزین یا اصلاح و مدیریت مصرف؟ به طور کلی وقتی قیمت بنزین سال‌ها ثابت بماند، گرچه قیمت اسمی تغییر نمی‌کند، اما قیمت واقعی آن به‌طور مستمر کاهش می‌یابد. به همین دلیل در گذشته قیمت یک لیتر بنزین تقریباً معادل یک بطری شیر یا یک بطری آب بود، اما اکنون تقریباً به یک دهم قیمت آب یا شیر رسیده و در عمل قیمت بنزین به یک تا دو سنت رسیده است؛ درحالی‌که قیمت جهانی بنزین حدود ۳۰ تا ۵۰ سنت است. این، یعنی بنزین در ایران تقریباً رایگان توزیع می‌شود. بنابراین وقتی از «اصلاح قیمت» صحبت می‌کنیم، کاملاً طبیعی است که



علی سرزیمیر
اقتصاددان

واقعیت این است که اصلاح قیمت بنزین مسأله جدیدی در کشور ما نیست و این مسأله از زمان ریاست جمهوری آقای هاشمی رفسنجانی مطرح بوده است. اما در دو دهه اخیر این مسأله وخیم‌تر شده است، چرا که رشد مصرف بنزین سرعت زیادی دارد. اما این رشد مصرف درحالی اتفاق افتاده است که نه امکان تأمین مالی کافی برای تهیه نیازهای این مصرف وجود دارد و نه تولید بنزین در کشور به میزان مصرف رشد کرده است. بنابراین، به مصلحت کشور نیست که مصرف بنزین تا این حد بالا برود و منابع کشور به این شکل صرف شود.



علی میرزاخانی
اقتصاددان

امروز همه روی این مسأله اتفاق نظر دارند که به واسطه واردات سالانه ۵ تا ۶ میلیارد دلار بنزین، فشار اقتصادی به کشور وارد می‌شود. بنابراین، اصلاح این روند اجتناب‌ناپذیر است. اما چه باید کرد و چطور باید این اصلاح را دنبال کرد؟ واقعیت این است که پاسخ به این پرسش‌ها ساده نیست و نمی‌توان با جملات کلی، موضوع را توضیح داد. اساساً بنزین، نفت و سایر منابع انرژی جزو اموال ملی و متعلق به مردم هستند، نه دولت. دولت صرفاً مدیریت این منابع را برعهده دارد؛ همان‌طور که مالیات را نیز برای اداره نظام عمومی دریافت می‌کند، نه برای کسب درآمد شخصی. در سیستم مالیاتی، بخش پردرآمد جامعه مالیات بیشتری پرداخت می‌کند و بخش کم‌درآمد یارانه دریافت می‌کند. در مورد انرژی نیز باید همین منطق رعایت شود؛ یعنی عواید اصلی آن به افراد کم‌درآمد برسد. در حالی‌که اکنون ماجرا برعکس است و افراد پرمصرف و ثروتمند بیشتر از

اعدادی که درباره مبالغ مورد نیاز برای تأمین بنزین مصرفی کشور مطرح شده است، نشان می‌دهد سالانه ۵ تا ۶ میلیارد دلار صرف تأمین بنزین و به دنبال آن، صرف ایجاد رفاهی کاذب می‌شود که به نوبه خود نهایتاً منجر به مشکلاتی مثل آلودگی هوا و ترافیک خواهد شد. با توجه به مجموع این شرایط است که امروز دولت تلاش دارد اصلاح مصرف و رفتار مصرف‌کنندگان و بنزین را دنبال کند، اما واقعیت این است که دولت به تنهایی توان کافی برای پیشبرد این سیاست ضروری را ندارد.

اگر اتخاذ هر تصمیمی درباره بنزین و اصلاح سیاست‌های مربوط به آن، باید توجه داشت که اصلاح بسیار ناچیز قیمت بنزین تأثیر قابل‌توجهی در رفتار مصرف‌کنندگان ایجاد نخواهد کرد، بلکه صرفاً درآمد اندکی برای دولت به همراه خواهد داشت تا بتواند فقط بخشی از منابع لازم برای واردات بنزین را تأمین کند. در مواجهه با این وضعیت که تقریباً هیچ کارشناسی آن را نمی‌پذیرد، یعنی در پاسخ به این‌که چه باید کرد و راه حل چیست، از دید بسیاری از کارشناسان، اصلاح شیوه اصلاح سیاست‌های بنزینی، واگذاری سهمیه بنزین به هر فرد در قالب یک پلنفرم قابل تبادل است. در این روش، هر شهروند ایرانی سهمیه مشخصی دریافت می‌کند (مثلاً حدود ۱.۵ لیتر بنزین به توج به مصرف ۱۳۰ میلیون لیتر در روز) و می‌تواند آن را مصرف یا در صورت نیاز نداشتن، در بازار بفروشد. اگر کسی فکری می‌کند بنزین با قیمت ۱۵۰۰ تومان ارزان است، می‌تواند سهم خود را نگه دارد و اگر معتقد است ارزش واقعی آن بیشتر است، می‌تواند آن را واگذار کند. این روش علاوه بر عدالت مصرف، می‌تواند راهکاری عملی و تکنیکی برای کنترل مصرف و مقابله با قاچاق سوخت باشد.

سخت‌ترین دیگر درباره تأثیر مصوبه دولت بر عدالت مصرف و مقابله با رانت خواص، باید گفت اگر قرار است اصلاح قیمت معنا داشته باشد، تغییر عدد باید مؤثر و هدفمند باشد؛ زیرا

مصرف فعلی بنزین به مصلحت کشور نیست

کند و به دنبال آن کسری بودجه کشور را کمی کاهش دهد. به باور من، اصلاح قیمت‌های تعیین شده در مصوبه اخیر دولت برای بنزین، ضعیف، ناچیز و محتاطانه است. این اصلاح، نه زمینه عدالت در مصرف را به طور کامل فراهم می‌کند، نه رفتار مصرف‌کننده اصلاح می‌شود، نه تخصیص بهینه منابع اتفاق می‌افتد و نه مقابله مؤثری با مشکلات قلمداد خواهد شد. براساس شواهد علمی و استدلال‌های آماری، حتی اگر نرخ بنزین دو یا سه برابر هم شود، باز هم یک افزایش کم‌قلمداد می‌شود که برای اقناع مردم برای این افزایش دو یا سه برابری هم، فقط کافی است به مردم گفته شود افزایش تورم داشته‌ایم، پس باید این تغییر اعمال شود. زیرا بخاطر نبود منابع، امکان افزایش زیادت تولید یا واردات وجود ندارد، پس کشور باید به این افزایش‌ها تن دهد.

بهره‌مندی بیشتر ثروتمندان از یارانه انرژی عدالت در مصرف نیست

صرفاً افزایش درآمد دولت، بدون تأثیر بر کاهش مصرف، منجر به عدالت نخواهد شد. اگر اصلاح قیمت متناذر نباشد، نه تنها مانع مصرف بی‌رویه نمی‌شود، بلکه عدالت در تخصیص نیز گریه در روزهای اخیر مباحثی مبنی بر اجرایی شدن این مصوبه مطرح شده است، اما با توجه به اینکه مصوبه دولت حساسیت‌زدایی از افکار عمومی و اقناع جامعه ضروری است. دولت باید پیش از اجرای سیاست جدید، شفاف‌سازی لازم را انجام دهد. با وجود این باید توجه داشت که این مصوبه در واقع افزایش رسمی قیمت بنزین محسوب نمی‌شود. حدود ۸۰ درصد مصرف بنزین در همان بازه‌های قیمتی فعلی باقی مانده است. بنابراین این سیاست با تجربه افزایش قیمت در دوره‌های قبل قابل مقایسه نیست. تغییرات در محدوده قیمتی‌ای اعمال شده که معمولاً مورد استفاده عموم مردم نیست و بیشتر به نوبه شنبه تعیین قیمت بنزین سوپر است که بسیاری از افراد جامعه از آن استفاده نمی‌کنند.

باید تا پایان امسال جلوی هدر رفت منابع را گرفت



علیرضا توکلی
کاشی
کارشناس ارشد اقتصاد

نه فقط به دلیل این که امروز با تحریم و کمبود منابع مواجه هستیم، حتی اگر تحریم‌ها هم نبودند، از نظر منطق اقتصادی نیز واردات سالانه ۵ تا ۶ میلیارد دلار بنزین برای ایران یا هر کشور دیگری قابل قبول نیست. نه فقط به این دلیل، بلکه اساساً استفاده از منابع ارزی کشور برای واردات بنزین، آن هم در شرایطی که تحریم‌های دشواری علیه کشور ما اعمال شده و نیز کمبود از ناشی از این تحریم‌ها عادی که به زمینه تأمین ارز مورد نیاز دارو و بسیاری از کالاهای ضروری دیده می‌شود، استفاده از منابع ارزی برای واردات بنزین یکی از کم‌مصرف‌ترین و بی‌فایده‌ترین اقدامات است. اما سؤالی که باید پرسیده شود، این است که کشور چگونه به این نقطه رسید و ریشه‌های بروز این وضعیت چه بوده است؟ پاسخ به این سؤال را باید در تصمیم‌ها و سیگنال‌های سال‌های گذشته جست‌وجو کرد؛ منظور سال‌های دور است، یعنی زمان یا جایی که سیاست‌گذاران با پیام‌های نادرست خود به جامعه و مردم، مصرف بنزین ارزان را به عنوان یک حق طبیعی و بدیهی در ذهن جامعه تثبیت کردند. همین سیگنال‌ها و پیام‌های نادرست، امروز باعث شده است که هرگونه اصلاح سیاست‌های توزیعی یا قیمتی در این حوزه با مقاومت روبه‌رو می‌شود.

سؤال دیگری که باید مطرح شود این است که آیا همین رانت

بنزین ارزان عموماً به دست مردم عادی می‌رسد یا گروه‌های دیگر؟ پاسخ این است که قطعاً میزان توزیع این رانت در جامعه ما یکسان نیست و همه ایرانیان به یک اندازه از این رانت بهره نمی‌برند. به طور کلی، طبیعتاً افرادی که خودروهای بیشتر، خودروهای پرمصرف‌تر یا با خودروهای خود پیمایش بالاتری دارند، بهره بیشتری از یارانه پنهان موجود در قیمت بنزین می‌برند. اما در کنار این، باید توجه داشت که، این تصور که اقشار کم‌درآمد اصلاً هیچ سهمی از این رانت دارند هم، تصور کامل و توضیح دقیقی نیست؛ زیرا کالاهای عادی که به صورت روزانه در سطح شهرها جایزه می‌شود و به دست مردم می‌رسد یا همین بنزین ارزان حمل می‌شود. با وجود این، نکته اصلی این است که دولت با توزیع بنزین ارزان – چه برای خودروهای شخصی و چه تجاری – تلاش دارد نوعی رفاه را به مردم منتقل کند؛ رفاهی که از محل درآمدهای نفتی تأمین می‌شود. اما سؤال اساسی که باید مطرح کرد، این است که آیا مسیر بهتری برای رساندن این رفاه وجود ندارد؟ پاسخ روشن است؛ مسیر بهتری برای رساندن این رفاهی که قرار است از طریق بنزین به مردم ارائه شود، وجود دارد، مسیری که با اتفاقا کارآمدتر، عادلانه‌تر و کم‌هزینه‌ترند که باید در مجالی دیگر به‌طور مفصل بررسی شوند.

اما تا اینجا درباره این که درخصوص این ناترازی بنزین چه باید کرد یا دولت چه باید بکند، یا حتی این که دولت چه می‌تواند بکند، واقعیت این است که پاسخ به این سؤال ساده نیست. اگر بخواهیم