



معاون اول رئیس‌جمهور در جلسه کارگروه مصوبه بنزین:

در طرح‌های اصلاحی با مشورت نخبگان و تعامل مردم اقدام کردیم

عواید حاصله در قالب کالبرگ به مردم ارائه می شود

دولت برای اصلاحات احتمالی در مصوبه به نفع مردم آمادگی دارد

گام اول برای اجرای تصویب‌نامه دولت برای

اصلاح قیمت بنزین، دیروز برداشته شد. این گام، مطلقاً افزایش قیمت بنزین نبود، بلکه برگزاری اولین جلسه کارگروه مصوبه بنزین بود؛ کارگروهی که در این تصویب‌نامه هم قید شده بود. این کارگروه وظایف متعددی دارد، از اصلاح برخی رویه‌ها، اصلاح قیمت و حتی تعیین سهمیه سوخت. اظهارات معاون اول رئیس‌جمهور که جلسه دیروز این کارگروه به ریاست وی تشکیل شد، همین رویکرد دولت را نشان می‌دهد، یعنی رویکرد اصلاحی نسبت به تصویب‌نامه خود دولت و نیز رویکرد اقناعی دولت برای اجرای این تصویب‌نامه. به این معنی که در ادامه مسیر، نه تنها از جامعه و نخبگان بازخورد گرفته می‌شود، بلکه درهای دولت برای شنیدن هر انتقاد و پیشنهادی باز است. برای همین بود که محمدرضا عارف دیروز نه تنها اعلام کرد که «در طرح‌های اصلاحی با مشورت نخبگان و تعامل مردم اقدام کردیم» یا اینکه «عواید حاصله در قالب کالبرگ به مردم ارائه می‌شود»، بلکه تصریح کرد: «دولت برای اصلاحات احتمالی در مصوبه به نفع مردم آمادگی دارد.»

گام اول برای اجرای تصویب‌نامه دولت برای اصلاح قیمت بنزین، دیروز برداشته شد. این گام، مطلقاً افزایش قیمت بنزین نبود، بلکه برگزاری اولین جلسه کارگروه مصوبه بنزین بود؛ کارگروهی که در این تصویب‌نامه هم قید شده بود. این کارگروه وظایف متعددی دارد، از اصلاح برخی رویه‌ها، اصلاح قیمت و حتی تعیین سهمیه سوخت. اظهارات معاون اول رئیس‌جمهور که جلسه دیروز این کارگروه به ریاست وی تشکیل شد، همین رویکرد دولت را نشان می‌دهد، یعنی رویکرد اصلاحی نسبت به تصویب‌نامه خود دولت و نیز رویکرد اقناعی دولت برای اجرای این تصویب‌نامه. به این معنی که در ادامه مسیر، نه تنها از جامعه و نخبگان بازخورد گرفته می‌شود، بلکه درهای دولت برای شنیدن هر انتقاد و پیشنهادی باز است. برای همین بود که محمدرضا عارف دیروز نه تنها اعلام کرد که «در طرح‌های اصلاحی با مشورت نخبگان و تعامل مردم اقدام کردیم» یا اینکه «عواید حاصله در قالب کالبرگ به مردم ارائه می‌شود»، بلکه تصریح کرد: «دولت برای اصلاحات احتمالی در مصوبه به نفع مردم آمادگی دارد.»

ضرورت‌ها و پیامدهای قیمت‌گذاری پلکانی بنزین

درباره قیمت‌گذاری بنزین دیدگاه‌های مختلفی مطرح است. در میان این دیدگاه‌ها، یک منطق بسیار معقول و پرکاربرد در قیمت‌گذاری انرژی، قیمت‌گذاری پلکانی است که در تصویب‌نامه دولت هم دیده می‌شود. در این روش، قیمت بسته به میزان مصرف افراد افزایش پیدا می‌کند و این مزیت را دارد که افزایش قیمت، عمومی و سراسری نیست، بنابراین، این شیوه، از یک سو می‌تواند از شدت سیگنال‌دهی قیمتی به انتظارات تورمی بکاهد و از سوی دیگر، عادلانه‌تر نیز هست. به این معنا که هر کسی که بیشتر مصرف می‌کند، قیمت واحد بیشتری پرداخت می‌کند. از این جهت، همین حلال هم در بسیاری از بخش‌ها همین سیاست اجرا می‌شود. به دیگر سخن، قیمت پلکانی یعنی اگر



حسین درودیان کارشناس اقتصادی

بنزین و مسیری که نمی‌توان ادامه داد

درباره تصویب‌نامه اخیر دولت در موضوع بنزین، بحث‌ها و گفت‌وگوهای بسیاری مطرح شده است. اما در نگاهی به همه این بحث‌ها، به نظر می‌رسد می‌شود از دو زاویه به این موضوع نگاه کرد: در منظر اول، مسأله این است که در کشور ما سال‌هاست قیمت بنزین عملاً ثابت مانده است. به این معنی که اگر قیمت این حامل انرژی در یک روند بلندمدت و براساس یک سازوکار روشن و قابل پیش‌بینی اقتصادی و حتی سیاسی، متناسب با نرخ تورم به‌تدریج افزایش پیدا می‌کرد، قطعاً مطلوب‌تر از وضعیتی بود که امروز با آن مواجه هستیم. زیرا امروز ناچار هستیم با یک افزایش و در فضایی ناروشن عمل کنیم. از این منظر، بالا رفتن تدریجی و



سعید بیات پژوهشگر اقتصاد

این یک اصلاح است، یک شوک نیست

افزایش قیمت بنزین که به واقع باید آن را اصلاح قیمت بنزین برشمرد، اساساً اقدام چندان ناخوشایندی برای کشور و اقتصاد ما نیست و به همین دلیل در نگاهی دقیق‌تر می‌توان آن را یک شروع برای طی کردن روند اصلاحی تلقی کرد.

هرچند عد تعیین شده برای قیمت‌های چندگانه بنزین در نگاه اول، تأثیر قابل توجهی بر افزایش درآمد دولت با کاهش مصرف و بهینه‌سازی بنزین نخواهد داشت، اما به نوبه خود گام اول برای ایجاد فرآیند پلکانی اصلاح قیمت و مدیریت مصرف بنزین در کشور محسوب می‌شود. به طور کلی موضوع اصلی در کشور ما، عدالت در توزیع یارانه‌هاست، نه صرفاً اصلاح قیمت بنزین. درباره اصلاح قیمت بنزین نیز باید



آرش نجفی رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران



مرتضی افقه استاد دانشگاه شهید چمران

الزامات اصلاح قیمت بنزین

موضوع اصلاح و افزایش قیمت بنزین فقط مربوط به دولت فعلی نیست و از دوره آقای هاشمی رفسنجانی این مسأله مطرح بوده و بارها اجرا شده است. امروز در زمینه اصلاح قیمت بنزین، استدلال‌های مختلفی مطرح می‌شود. دولت چهاردهم و به طریق اولی کشور، به دلیل بی‌تدبیری‌های گذشته، هشت سال تحریم شدید و تخلیه منابع مالی و اقتصادی کشور در دوره‌های گذشته، در ننگانی مالی قرار دارد. به این ترتیب منابعی که می‌توانستند جایگزین درآمد نفتی حذف‌شده باشند،



کامران ندری عضو هیات علمی دانشگاه امام صادق(ع)

ضرورت‌های اجتماعی یک اصلاح

در روزهایی که بحث اصلاح قیمت حامل‌های انرژی مطرح شد، نگرانی از تبعات معیشتی آن نیز مطرح شده است. بویژه اینکه جامعه تجربه خوبی از تصمیم‌های گذشته ندارد. البته از منظر اقتصادی، ضرورت‌هایی نیز پشت این اصلاحات نهفته است. تثبیت طولانی‌مدت قیمت انرژی باعث شده است تا امروز قیمت

بیشتر مصرف‌کنند، باید مبلغ بیشتری بپردازد. با وجود این، قیاس مستقیم این موضوع با قیمت بنزین چندان دقیق نیست، چرا که بنزین عملاً فقط یک پله قیمتی دارد؛ یعنی از هزار و ۵۰۰ تومان به ۲ هزار تومان، در کنار این واقعیت که این قیمت‌ها نیز بعد از چند سال عملاً بی‌معنی شده‌اند. در حالی که مثلاً در قیمت‌گذاری گاز، اخیراً پوله تعریف شده است. به‌ویژه حالا که کشور وارد یک سطح معنادار واردات شده است، دیگر این بحث که «دولت برای واردات پول نمی‌دهد» موضوعیتی ندارد. در شرایطی که دولت بنزین را وارد می‌کند، دیگر بحث «هزینه فرصت» مطرح نیست، بلکه هزینه صرف مطرح است. از این منظر، تعیین یک قیمت سوم برای بنزین می‌تواند یک راهکار بینابین و معقول باشد؛ به این صورت که هم اصلاح قیمت اتفاق می‌افتد و هم این اصلاح، سراسری و یک‌باره نیست.

در مورد قیمت ۵ هزار تومانی برای سهمیه سوم بنزین هم برخی معتقدند این عدد بالاست و ممکن است برای مناطق آقماری مشکل ایجاد کند یا منجر به حوادث شود. اما واقعیت این است که ۵ هزار تومان عدد پایینی است

حساب‌شده قیمت بنزین، با ملاحظات کافی و مشابه آنچه در برخی دوره‌های گذشته تجربه شد، می‌توانست قابل دفاع باشد. نکته دوم این است، آن مسیرهای درست که در گذشته وجود داشت، به دلایل متعددی ادامه پیدا نکرد. زیرا سال‌هاست که دولت‌های ما در حوزه قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی، بویژه بنزین، دست به تصمیم‌های ناگهانی زده‌اند که هر بار موجی از ابهام در بازار ایجاد کرده است. قاعدتاً اگر برنامه‌ای منظم، قابل پیش‌بینی و شفاف برای اصلاح قیمت‌ها وجود داشت، این فرآیند می‌توانست در یک مسیر عادی و بدون تنش طی شود؛ درحالی‌که تصمیم جدید به معنای برهم‌زدن تعادل تصنعی موجود در بازار و به تبع آن، ایجاد نوعی نااطمینانی است.

نکته سوم در این زمینه، به ساختار چندنرخی جدیدی که برای بنزین درنظر گرفته شده است، برمی‌گردد؛ یعنی به جایی که صحبت از نرخ‌های هزار و ۵۰۰، هزار و ۳ هزار و ۵ هزار تومانی برای بنزین مطرح است. در حالی که به یارانه‌های سوخت به جای خودرو، مستقیم به خانوارها برسد تا همه اقشار بتوانند از آن استفاده کنند، نه اینکه منابع کشور با تبدیل دلار به بنزین، در خودروها به هدر رود. امروز اصلاح قیمت بنزین در شرایطی رخ می‌دهد که تورم کشور در ۷ سال گذشته نزدیک به چندصد درصد بوده است. نشانه این تورم بالا، این امر است که نرخ ارز از حدود ۱۰ هزار تومان در سال‌های گذشته به بیش از ۱۱۰ هزار تومان در سال جاری رسیده است. در این میان، افزایش اندک کنونی قیمت بنزین که در مصوبه دولت دیده شده است، نسبت به این تورم بزرگ، اثر اقتصادی قابل توجهی محسوب نمی‌شود و به همین دلیل برخی تلقی‌ها مبنی بر اینکه باید انتظار واکنش منفی از سوی مردم نسبت به این اصلاح را داشت، نادراست است و دقیق نیست، مگر آن‌که برخی سوءاستفاده‌گران و بازیگران خاص، بخواهند از این فرصت علیه دولت، علیه مردم یا علیه کشور سوءاستفاده کنند. دولت نیز برای اقناع افکار عمومی باید با مردم شفاف و صادقانه صحبت کند

از این زاویه نگاه کرد. به دیگر سخن، عدالت واقعی در این است که یارانه‌های سوخت به جای خودرو، مستقیم به خانوارها برسد تا همه اقشار بتوانند از آن استفاده کنند، نه اینکه منابع کشور با تبدیل دلار به بنزین، در خودروها به هدر رود. امروز اصلاح قیمت بنزین در شرایطی رخ می‌دهد که تورم کشور در ۷ سال گذشته نزدیک به چندصد درصد بوده است. نشانه این تورم بالا، این امر است که نرخ ارز از حدود ۱۰ هزار تومان در سال‌های گذشته به بیش از ۱۱۰ هزار تومان در سال جاری رسیده است. در این میان، افزایش اندک کنونی قیمت بنزین که در مصوبه دولت دیده شده است، نسبت به این تورم بزرگ، اثر اقتصادی قابل توجهی محسوب نمی‌شود و به همین دلیل برخی تلقی‌ها مبنی بر اینکه باید انتظار واکنش منفی از سوی مردم نسبت به این اصلاح را داشت، نادراست است و دقیق نیست، مگر آن‌که برخی سوءاستفاده‌گران و بازیگران خاص، بخواهند از این فرصت علیه دولت، علیه مردم یا علیه کشور سوءاستفاده کنند. دولت نیز برای اقناع افکار عمومی باید با مردم شفاف و صادقانه صحبت کند

به دلیل تحریم‌ها در دولت‌های دوازدهم و سیزدهم نقد شده‌اند. استقرار از بانک مرکزی، فروش اموال دولتی، برداشت از صندوق توسعه ملی و انتشار اوراق قرضه از جمله روش‌های استفاده شده در دولت‌های گذشته بوده است. به همین دلیل امروز برای دولت آقای پزشکیان تقریباً منبعی باقی نمانده است که بتواند خلأها را بپوشاند یا برخی کمبودها را جبران کند. افزون بر این، چند عامل جدید وضعیت مالی دولت را دشوارتر کرده است: بازگشت ترامپ به قدرت و فشار بیشتر بر تحریم‌ها، جنگ ۱۲ روزه و تبعات ادامه‌دار آن که موجب تداوم نگرانی‌ها از بروز دوباره جنگ و بی‌میلی سرمایه‌گذاران به ورود در چنین فضایی شده است. در این میان موضوع «سنس‌پک» نیز همچنان پابرجاست. در نتیجه چنین شرایطی، دولت منبع و درآمد ویژه‌ای برای جبران کمبود درآمد‌های نفتی ناشی از تحریم‌ها ندارد. یکی

از راه‌هایی که دولت‌ها در چنین شرایطی از آن استفاده کرده‌اند، اصلاح قیمت کالاها و خدمات دولتی است. اکنون نیز اگر قرار بر اصلاح قیمت بنزین از طریق افزایش قیمت باشد، به نظر می‌رسد دولت تلاش کرده است این کار را به‌صورت کنترل‌شده انجام دهد تا نگرانی در میان مردم و جامعه ایجاد نشود. در این میان نمی‌توان هدف جبران کسری منابع یا کسری بودجه در اتخاذ این تصمیم را نادیده گرفت که امر نامعقولی از نظر علم اقتصاد هم نیست.

در مقابل، برخی متخصصان اقتصادی دلایل دیگری برای این افزایش مطرح می‌کنند و حتی نسبت به آن اصرار دارند؛ از جمله دلایلی مانند مصرف بالای بنزین، قاچاق سوخت و آلودگی هوا. در زمینه مصرف بالا عوامل متعددی دخیل است که یکی از آنها ممکن است پایین بودن قیمت باشد، اما ساخت خودروهای با کیفیت پایین و با مصرف غیراستاندارد ارتباطی با مردم ندارد. عین حال هدررفت منابع مردم نیز کنترل شود.

نسیبی این حامل‌ها نسبت به سایر کالاهای و خدمات گاه‌هاش باید؛ پدیده‌ای که به مصرف بی‌رویه، اتلاف منابع و شکل‌گیری ساختارهایی ناکارآمد در بخش‌های تولیدی و خدماتی منجر شده است. بر همین اساس، افزایش تدریجی و مدیریت‌شده قیمت‌ها می‌تواند به کارایی بیشتر، اصلاح الگوی مصرف و کاهش ناترازی مزمن در حوزه انرژی کمک کند.

از این جهت، اصلاح قیمت‌ها یک ضرورت انکارناپذیر اقتصادی است؛ اما باید توجه داشت که اقتصاد در خلأ عمل نمی‌کند و پیامدهای اجتماعی آن نیز به لحاظ شدن با بررسی بیشتر دارد.



«سؤال دیگر این است که بنزین به‌گونه‌ای در جامعه نبیین شده که هزینه‌ها در کشور به مشابه قبلی شاهد بودیم که مردم نگران منابع خود شدند، اما این بار مردم متوجه شدند که در انحلال یکی از بانک‌ها هیچ اتفاقی برای منابع آنان نیفتاده است و با یک مکانیزم اصولی، منطقی و حساب‌شده به یک بانک معتبر منتقل شد که این اقدام و طرح دولت تصادفی نبود بلکه در جلسات متعدد بارها تصمیم‌گیری و ارزیابی شد.» معاون اول رئیس‌جمهور درباره راهبرد دولت چهاردهم در زمینه بنزین تأکید کرد: «در حال حاضر تولید بنزین در روز ۱۲۰ میلیون لیتر است و این سؤال مطرح می‌شود که آیا اجازه و اختیار داریم که بنزین را با قیمت لیتری ۶۰ سنت وارد کنیم و رئیس‌جمهور به تعامل با خبرگان، کارشناسان و

سؤال دیگر این است که بنزین به‌گونه‌ای در جامعه نبیین شده که هزینه‌ها در کشور به مشابه قبلی شاهد بودیم که مردم نگران منابع خود شدند، اما این بار مردم متوجه شدند که در انحلال یکی از بانک‌ها هیچ اتفاقی برای منابع آنان نیفتاده است و با یک مکانیزم اصولی، منطقی و حساب‌شده به یک بانک معتبر منتقل شد که این اقدام و طرح دولت تصادفی نبود بلکه در جلسات متعدد بارها تصمیم‌گیری و ارزیابی شد.» معاون اول رئیس‌جمهور درباره راهبرد دولت چهاردهم در زمینه بنزین تأکید کرد: «در حال حاضر تولید بنزین در روز ۱۲۰ میلیون لیتر است و این سؤال مطرح می‌شود که آیا اجازه و اختیار داریم که بنزین را با قیمت لیتری ۶۰ سنت وارد کنیم و رئیس‌جمهور به تعامل با خبرگان، کارشناسان و

بیشتر مصرف‌کنند، باید مبلغ بیشتری بپردازد. با وجود این، قیاس مستقیم این موضوع با قیمت بنزین چندان دقیق نیست، چرا که بنزین عملاً فقط یک پله قیمتی دارد؛ یعنی از هزار و ۵۰۰ تومان به ۲ هزار تومان، در کنار این واقعیت که این قیمت‌ها نیز بعد از چند سال عملاً بی‌معنی شده‌اند. در حالی که مثلاً در قیمت‌گذاری گاز، اخیراً پوله تعریف شده است. به‌ویژه حالا که کشور وارد یک سطح معنادار واردات شده است، دیگر این بحث که «دولت برای واردات پول نمی‌دهد» موضوعیتی ندارد. در شرایطی که دولت بنزین را وارد می‌کند، دیگر بحث «هزینه فرصت» مطرح نیست، بلکه هزینه صرف مطرح است. از این منظر، تعیین یک قیمت سوم برای بنزین می‌تواند یک راهکار بینابین و معقول باشد؛ به این صورت که هم اصلاح قیمت اتفاق می‌افتد و هم این اصلاح، سراسری و یک‌باره نیست.

در مورد قیمت ۵ هزار تومانی برای سهمیه سوم بنزین هم برخی معتقدند این عدد بالاست و ممکن است برای مناطق آقماری مشکل ایجاد کند یا منجر به حوادث شود. اما واقعیت این است که ۵ هزار تومان عدد پایینی است

حساب‌شده قیمت بنزین، با ملاحظات کافی و مشابه آنچه در برخی دوره‌های گذشته تجربه شد، می‌توانست قابل دفاع باشد. نکته دوم این است، آن مسیرهای درست که در گذشته وجود داشت، به دلایل متعددی ادامه پیدا نکرد. زیرا سال‌هاست که دولت‌های ما در حوزه قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی، بویژه بنزین، دست به تصمیم‌های ناگهانی زده‌اند که هر بار موجی از ابهام در بازار ایجاد کرده است. قاعدتاً اگر برنامه‌ای منظم، قابل پیش‌بینی و شفاف برای اصلاح قیمت‌ها وجود داشت، این فرآیند می‌توانست در یک مسیر عادی و بدون تنش طی شود؛ درحالی‌که تصمیم جدید به معنای برهم‌زدن تعادل تصنعی موجود در بازار و به تبع آن، ایجاد نوعی نااطمینانی است.

واقعیت این است که از فردای اجرای نرخ ۵ هزار تومانی برای بنزین، اقتصاد خود را با این سقف قیمتی تنظیم خواهد کرد، نه با سقف‌های قیمتی هزار و ۵۰۰ یا ۳ هزار تومانی. زیرا در منطق اقتصاد کلاسیک، معمولاً بالاترین نرخ بنزین، تعیین‌کننده مناسبات و انتظارات قیمتی در بازار است و بنزین هم یک متغیر کلیدی در ساختار اقتصاد و هزینه‌های دیگر در بازار محسوب می‌شود. بنابراین، پیش از اجرای هر طرح یا تصویب‌نامه، باید اثر این نرخ بالاتر را بر کل اقتصاد و بر رفتار بازیگران اقتصادی به عنوان یک متغیر راهبردی در نظر گرفت. برآیند همه این ملاحظات اشاره شده، این است که هرچند اصل اصلاح تدریجی قیمت بنزین و نزدیک‌شدن آن به واقعیت‌های اقتصادی قابل دفاع است، اما آنچه باید به صورت ویژه بررسی و درباره آن وقت و ارزیابی‌های جدی شود، نحوه اجرا و زمان‌بندی آن است. زیرا تجربه نشان داده است که فقدان چهارچوب شفاف و پیش‌بینی‌پذیر، می‌تواند تصمیمات دولت‌ها درباره بنزین و سایر حامل‌های انرژی را از منظر ثبات بازار و اعتماد عمومی با چالش مواجه کند.

واقعیت این است که از فردای اجرای نرخ ۵ هزار تومانی برای بنزین، اقتصاد خود را با این سقف قیمتی تنظیم خواهد کرد، نه با سقف‌های قیمتی هزار و ۵۰۰ یا ۳ هزار تومانی. زیرا در منطق اقتصاد کلاسیک، معمولاً بالاترین نرخ بنزین، تعیین‌کننده مناسبات و انتظارات قیمتی در بازار است و بنزین هم یک متغیر کلیدی در ساختار اقتصاد و هزینه‌های دیگر در بازار محسوب می‌شود. بنابراین، پیش از اجرای هر طرح یا تصویب‌نامه، باید اثر این نرخ بالاتر را بر کل اقتصاد و بر رفتار بازیگران اقتصادی به عنوان یک متغیر راهبردی در نظر گرفت.

برآیند همه این ملاحظات اشاره شده، این است که هرچند اصل اصلاح تدریجی قیمت بنزین و نزدیک‌شدن آن به واقعیت‌های اقتصادی قابل دفاع است، اما آنچه باید به صورت ویژه بررسی و درباره آن وقت و ارزیابی‌های جدی شود، نحوه اجرا و زمان‌بندی آن است. زیرا تجربه نشان داده است که فقدان چهارچوب شفاف و پیش‌بینی‌پذیر، می‌تواند تصمیمات دولت‌ها درباره بنزین و سایر حامل‌های انرژی را از منظر ثبات بازار و اعتماد عمومی با چالش مواجه کند.

واقعیت این است که از فردای اجرای نرخ ۵ هزار تومانی برای بنزین، اقتصاد خود را با این سقف قیمتی تنظیم خواهد کرد، نه با سقف‌های قیمتی هزار و ۵۰۰ یا ۳ هزار تومانی. زیرا در منطق اقتصاد کلاسیک، معمولاً بالاترین نرخ بنزین، تعیین‌کننده مناسبات و انتظارات قیمتی در بازار است و بنزین هم یک متغیر کلیدی در ساختار اقتصاد و هزینه‌های دیگر در بازار محسوب می‌شود. بنابراین، پیش از اجرای هر طرح یا تصویب‌نامه، باید اثر این نرخ بالاتر را بر کل اقتصاد و بر رفتار بازیگران اقتصادی به عنوان یک متغیر راهبردی در نظر گرفت. برآیند همه این ملاحظات اشاره شده، این است که هرچند اصل اصلاح تدریجی قیمت بنزین و نزدیک‌شدن آن به واقعیت‌های اقتصادی قابل دفاع است، اما آنچه باید به صورت ویژه بررسی و درباره آن وقت و ارزیابی‌های جدی شود، نحوه اجرا و زمان‌بندی آن است. زیرا تجربه نشان داده است که فقدان چهارچوب شفاف و پیش‌بینی‌پذیر، می‌تواند تصمیمات دولت‌ها درباره بنزین و سایر حامل‌های انرژی را از منظر ثبات بازار و اعتماد عمومی با چالش مواجه کند.

واقعیت این است که از فردای اجرای نرخ ۵ هزار تومانی برای بنزین، اقتصاد خود را با این سقف قیمتی تنظیم خواهد کرد، نه با سقف‌های قیمتی هزار و ۵۰۰ یا ۳ هزار تومانی. زیرا در منطق اقتصاد کلاسیک، معمولاً بالاترین نرخ بنزین، تعیین‌کننده مناسبات و انتظارات قیمتی در بازار است و بنزین هم یک متغیر کلیدی در ساختار اقتصاد و هزینه‌های دیگر در بازار محسوب می‌شود. بنابراین، پیش از اجرای هر طرح یا تصویب‌نامه، باید اثر این نرخ بالاتر را بر کل اقتصاد و بر رفتار بازیگران اقتصادی به عنوان یک متغیر راهبردی در نظر گرفت.

برآیند همه این ملاحظات اشاره شده، این است که هرچند اصل اصلاح تدریجی قیمت بنزین و نزدیک‌شدن آن به واقعیت‌های اقتصادی قابل دفاع است، اما آنچه باید به صورت ویژه بررسی و درباره آن وقت و ارزیابی‌های جدی شود، نحوه اجرا و زمان‌بندی آن است. زیرا تجربه نشان داده است که فقدان چهارچوب شفاف و پیش‌بینی‌پذیر، می‌تواند تصمیمات دولت‌ها درباره بنزین و سایر حامل‌های انرژی را از منظر ثبات بازار و اعتماد عمومی با چالش مواجه کند.

واقعیت این است که از فردای اجرای نرخ ۵ هزار تومانی برای بنزین، اقتصاد خود را با این سقف قیمتی تنظیم خواهد کرد، نه با سقف‌های قیمتی هزار و ۵۰۰ یا ۳ هزار تومانی. زیرا در منطق اقتصاد کلاسیک، معمولاً بالاترین نرخ بنزین، تعیین‌کننده مناسبات و انتظارات قیمتی در بازار است و بنزین هم یک متغیر کلیدی در ساختار اقتصاد و هزینه‌های دیگر در بازار محسوب می‌شود. بنابراین، پیش از اجرای هر طرح یا تصویب‌نامه، باید اثر این نرخ بالاتر را بر کل اقتصاد و بر رفتار بازیگران اقتصادی به عنوان یک متغیر راهبردی در نظر گرفت.

برآیند همه این ملاحظات اشاره شده، این است که هرچند اصل اصلاح تدریجی قیمت بنزین و نزدیک‌شدن آن به واقعیت‌های اقتصادی قابل دفاع است، اما آنچه باید به صورت ویژه بررسی و درباره آن وقت و ارزیابی‌های جدی شود، نحوه اجرا و زمان‌بندی آن است. زیرا تجربه نشان داده است که فقدان چهارچوب شفاف و پیش‌بینی‌پذیر، می‌تواند تصمیمات دولت‌ها درباره بنزین و سایر حامل‌های انرژی را از منظر ثبات بازار و اعتماد عمومی با چالش مواجه کند.

در چنین شرایطی، نقش دولت بیش از هر زمان دیگری تعیین‌کننده است. اگر بناس‌ت اصلاح قیمت‌ها ادامه یابد، این مسیر زمانی به موفقیت می‌رسد که سیاست‌های جبرانی و حمایتی مشخص، شفاف و قابل اتکا همزمان با آن اجرا شود؛ سیاست‌هایی که بتواند از حقوق بگیران، کارگران، کارمندان، بازنشستگان و سایر گروه‌های آسیب‌پذیر حمایت واقعی کند و مانع آفت بیشتر قدرت خرید آنان شود. مردم نیاز دارند این اطمینان را بیابند که بار اصلاحات بر دوش آنها نیست و دولت برای حفظ سطح رفاه عمومی برنامه دارد.

سیاسی

منطقی باشد نظرات مردم را در اجرای طرح جدید بنزین اخذ می‌کند و در صورت لزوم اصلاحات انجام می‌شود و کارگروه مصوبه بنزین شامل مسئولان ارشد اقتصادی و ذی‌ربط، اختیارات لازم برای اصلاحات را دارند یا در صورت نیاز به دولت داده خواهد شد.»

معاون اول رئیس‌جمهور با تأکید بر اینکه «مصوبه بنزین دولت با همکاری مردم اجرایی می‌شود که نوعی اصلاح ساختاری در راستای کاهش واردات است»، گفت: «برنامه و راهبرد دولت در یک‌سال گذشته، اجرای اصلاحات ساختاری و قیمت‌ها بر این مبنای بود که درآمدهای حاصل را صرف معیشت مردم کند که در این طرح بنزینی دولت نیز عواید حاصله را در قالب کالاب‌رگ به صورت منظم ارائه می‌دهد.»

هزینه واردات بنزین برای کشور

عارف با قدردانی از تلاش‌های شبانه‌روزی همه دست‌اندرکاران این طرح، اظهار کرد: «واردات بنزین برای دولت لیتری ۶۰ سنت تمام می‌شود و این در حالی است که در روز اول جنگ ۲ روزه، مصرف بنزین به بالاتر از ۱۹۰ میلیون لیتر در روز رسید، اما تولید بنزین داخلی ۱۳۰ میلیون لیتر در روز است و ۶۰ میلیون لیتر مابقی با قیمت ۶۰ سنت وارد شد و به نرخ ۱۵۰۰ و ۲۰۰۰ تومان در دسترس مردم قرار گرفت. آیا مردم به ما اجازه می‌دهند که به این صورت ادامه دهیم، چرا که انفال و ثروت ملی است.» وی تأکید کرد: «برنامه دولت برای اجرای طرح‌ها بر این استوار است که گام به گام و با اخذ نظر کارشناسان و تعامل مردم حرکت کنیم.» در این جلسه مقرر شد کمیته اجرایی ذیل کارگروه مصوبه بنزین تشکیل شود.

الزامات افراد دارای مسئولیت درباره بنزین

در قانون هدفمندی یارانه‌ها، این اجازه به دولت داده شده بود تا قیمت برخی حامل‌های انرژی را تا ۹۰ درصد قیمت این حامل‌ها در قوب خلیج فارس اما فارغ از این ظرفیت قانونی برای تصمیم‌گیری درباره حامل‌های انرژی، مسأله جدی‌تر شاید این باشد که اساساً بررسی کنیم که در وضعیت فعلی اقتصادی و سیاست خارجی کشور، آیا راه دیگری غیر از افزایش قیمت بنزین وجود دارد یا خیر؟



مهرداد آلهوتی عضو کمیسیون برنامه و بودجه

این مسأله را باید از زاویه هزینه‌های تأمین بنزین در شرایط تحریمی فعلی بررسی کرد. زیرا اختصاص سالانه ۷ تا ۶ میلیارد دلار برای واردات بنزین در شرایطی که دارو و کالاهای اساسی به ارز نیاز دارند، معقول به نظر نمی‌رسد. در کنار این‌ها، واقعیت این است که قیمت بنزین در کشور ما بسیار ارزان است و این واقعیتی است که هیچ کس تردیدی در آن ندارد.

زاویه دیگر بررسی قیمت بنزین، این مسأله است که آیا دولت از محل اصلاح قیمت بنزین به دنبال کسب درآمد برای خود است؟ اگر این گونه می‌بود، طبیعی است که مردم هم نظر موافقی با آن نمی‌داشتند. زیرا معقول و اخلاقی نمی‌بود که در شرایط فشارهای اقتصادی که به مردم وارد می‌شود، دولت به دنبال کسب درآمد از این ناحیه باشد. اما ممکن است این مسأله هم مطرح شود که این اصلاح قیمت نه با هدف افزایش درآمد‌های دولت، بلکه با هدف کاهش مصرف بنزین در کشور صورت می‌گیرد.

برای این امر هم باید توجه داشت که تجربه گذشته ما نشان داده است حتی اصلاح قیمت بنزین نمی‌تواند باعث کاهش مصرف شود. زیرا همواره تورم توانسته است به قدری قیمت را ناچیز جلوه دهد که مصرف بنزین تأثیری در سبد خانوار نداشته باشد.

برای کاهش مصرف بنزین لازم است راهکارهای دیگری مانند بهبود تولید خودروها در کشور، واردات خودروهای کم مصرف و در نهایت توسعه حمل‌ونقل عمومی مانند مترو و اتوبوس‌های شهری و بین شهری در دست‌نظر کار قرار گیرد. به هر رو هر اظهارنظری درباره بنزین و سیاست‌های اصلاحی آن باید با ملاحظه این شرایط انجام شود.

در روزهای گذشته برخی نمایندگان نسبت به این تصویب‌نامه انتقادهایی را مطرح کرده و گفته‌اند که مردم نظر دیگری دارند. این نمایندگان محترم باید در نظر داشته باشند که دولتمردان نیز مانند آنان در میان مردم حضور دارند و اینطور نیست که فقط آنان باید مردم

باشند. اما در هر صورت، همه فعالان و صاحب‌نظران و همه ارکان حاضر و دخیل در مسأله بنزین، باید آن را یک مسأله ملی و حاکمیتی تلقی کرده و تلاش کنند تا این سیاست‌ها و راهبردها بدون مشکل و با بیشترین آورده و سود برای کشور و مردم به سرانجام برسد.

نیود حمل‌ونقل عمومی مؤثر یا تمرکز حدود ۵۰ درصد جمعیت کشور طی ۳۰ تا ۴۰ سال گذشته در شهرهای بزرگ به نوبه خود موجب افزایش ترافیک، توقف خودروها و در نتیجه مصرف بیشتر بنزین شده است. همچنین کمبودها در زندگی مردم در دهه‌های اخیر باعث شده است مردم به استفاده از خودروهای فرسوده و از رده خارج ناچار شوند، خودروهایی که مصرفشان چند برابر است. همه این عوامل موجب بالا رفتن مصرف شده‌اند؛

در حالی که هیچ دولتی تاکنون اقدامی جدی برای رفع آنها نکرده است. اگر دولت در کنار اصلاح قیمت بنزین، اقداماتی همزمان مانند الزام به ساخت خودروهای استاندارد در داخل یا واردات خودروهای با کیفیت قابل خرید برای طبقه متوسط انجام دهد، هم اجرای این سیاست نتایج بهتری به همراه خواهد داشت و هم همراهی مردم بیشتر خواهد بود.

نیود حمل‌ونقل عمومی مؤثر یا تمرکز حدود ۵۰ درصد جمعیت کشور طی ۳۰ تا ۴۰ سال گذشته در شهرهای بزرگ به نوبه خود موجب افزایش ترافیک، توقف خودروها و در نتیجه مصرف بیشتر بنزین شده است. همچنین کمبودها در زندگی مردم در دهه‌های اخیر باعث شده است مردم به استفاده از خودروهای فرسوده و از رده خارج ناچار شوند، خودروهایی که مصرفشان چند برابر است. همه این عوامل موجب بالا رفتن مصرف شده‌اند؛

در حالی که هیچ دولتی تاکنون اقدامی جدی برای رفع آنها نکرده است. اگر دولت در کنار اصلاح قیمت بنزین، اقداماتی همزمان مانند الزام به ساخت خودروهای استاندارد در داخل یا واردات خودروهای با کیفیت قابل خرید برای طبقه متوسط انجام دهد، هم اجرای این سیاست نتایج بهتری به همراه خواهد داشت و هم همراهی مردم بیشتر خواهد بود.

نیود حمل‌ونقل عمومی مؤثر یا تمرکز حدود ۵۰ درصد جمعیت کشور طی ۳۰ تا ۴۰ سال گذشته در شهرهای بزرگ به نوبه خود موجب افزایش ترافیک، توقف خودروها و در نتیجه مصرف بیشتر بنزین شده است. همچنین کمبودها در زندگی مردم در دهه‌های اخیر باعث شده است مردم به استفاده از خودروهای فرسوده و از رده خارج ناچار شوند، خودروهایی که مصرفشان چند برابر است. همه این عوامل موجب بالا رفتن مصرف شده‌اند؛

در حالی که هیچ دولتی تاکنون اقدامی جدی برای رفع آنها نکرده است. اگر دولت در کنار اصلاح قیمت بنزین، اقداماتی همزمان مانند الزام به ساخت خودروهای استاندارد در داخل یا واردات خودروهای با کیفیت قابل خرید برای طبقه متوسط انجام دهد، هم اجرای این سیاست نتایج بهتری به همراه خواهد داشت و هم همراهی مردم بیشتر خواهد بود.