

السلامة
الاجتماعية





نام اثر: زخم بنزین

بیانی ساده از خسارات تصمیمات بنزینی و راه‌های اصلاح و بهبود

نویسنده: جمعی از نویسندگان

طراح جلد و صفحه‌آرا: مهدی شاهوردی

بها: ۵۰۰۰ تومان

آبان ۱۳۹۸

استفاده از مطالب با ذکر منبع بلامانع است.

آدرس: تهران، خیابان طالقانی، تقاطع خیابان طالقانی

و خیابان مفتاح، مجموعه فرهنگی ۱۳ آبان، قنارگاه

شهید احمدي روشن سازمان بسیج دانشجویی

مقام معظم رهبری :

گمانم چهل هزار میلیارد تومان ما یارانه انرژی می دهیم! اگر ما بتوانیم این را به تدریج کم کنیم؛ این مبلغ گزاف و کلان، صرف چه خواهد شد؟ صرف مدرسه، صرف جاده، صرف زندگی مردم، صرف اشتغال، صرف سرمایه گذاری های گوناگون، به جای اینکه در راه دود کردن کالایی صرف شود که ما آن را از بیرون وارد می کنیم.

۱۳۸۶/۴/۹

زخمِ بتزین

بیانی ساده از خسارات تصمیمات بتزینی و
راه های اصلاح و بهبود

فهرست



مقدمه / ۵

قیمت‌گذاری بنزین؛ / ۹

اتاق فرمان رفاه و عدالت

دارایی فروشی دولت به ثمن بخش؛ / ۱۵

نیاز به منابع جدید تأمین مالی

ارزانی که گران تمام می‌شود؛ / ۱۹

تأثیر مکانیسم قیمتی بر رفتار مصرفی و ظهور پدیده اسراف

هر که باکش بیش سهمش بیشتر؛ / ۲۳

توزیع ناعادلانه یارانه

نگرانی؛ / ۲۷

گرانی از ترس گرانی

تعمیر کشتی روی آب؛ / ۳۱

پیشنهادهایی برای اصلاح

سخن آخر / ۳۵



مقدمة

هنوز تلخی خاطره گرانی دلار ۳ هزارتومانی به ۱۷ هزارتومانی و افزایش قیمت طلا و دیگر کالاها در کام مردم است. خاطره زمانی تلخ‌تر شد که بعد از کاهش نسبی همین قیمت‌ها، تازه پرونده‌های قوه قضاییه شروع شد: «فروش ارزهای دولتی»، «سوءاستفاده از رانت اطلاعاتی»، «دریافت غیرقانونی ارز» و ...

زمانی که مردم تحت این فشارها بودند، نهایت تلاش دولت، توزیع گوشت یارانه‌ای بود که با صف‌های طویل و احتکار و گران‌فروشی همان گوشت‌های دولتی همراه شد.

تصویر دولت فعلی در ذهن مردم، دولتی است که تعهدات دولت پیشین را که همان تعهدات جمهوری اسلامی به مردم است نیمه‌کاره رها می‌کند مگر آنکه فشار اجتماعی و یا فشار مشکلات اداره حکومت (مثلاً واقعیت تحریم‌ها) او را مجبور کند که همان طرح‌های قبلی را با نام دیگر و به شکل تصنعی ادامه دهد:

- حذف مسکن مهر و طرح مسکن اجتماعی
- حذف طرح شبنم
- حذف کارت سوخت، بی‌توجهی به ساخت پالایشگاه‌ها
- معطل گذاشتن طرح هدفمندی یارانه‌ها و امروز جایگزین کردن طرح حمایت معیشتی از خانوار.

همه این‌ها را باید گذاشت کنار اظهار نظر مقامات دولتی که یک روز به مردم اطمینان می‌دهند که «به شایعات توجهی نکنید، هیچ افزایش قیمتی در کار نیست» و هنوز کلامشان منعقد نشده قیمت بنزین به صورت دستوری افزایش پیدا می‌کند، یا زمانی که مقام مسئولی اعلام می‌کند که به فلان دلیل بهمان تصمیم را اتخاذ کرده و بعد از مدتی، خود، دلایل متناقض دیگری را ذکر می‌کنند.

حاصل این بی‌برنامگی دولت، ابهام، سردرگمی، بی‌اعتمادی مردم و نهایتاً شکاف بین دولت و ملت است.

حالا بعد از مشکلات ناشی از تحریم‌های بانکی و شش سال معطلی برای اقدامی از سوی اروپا و آمریکا، قیمت بنزین گران می‌شود. آن‌هم با همه روش‌های غلطِ ذکر شده با معطل کردن و لغو طرح دولت‌های پیشین، با اعلام ثبات در قیمت‌ها و با بی‌اعتنایی به نظر مردم و حتی مطلع کردن مردم از تصمیمات دولت.

طرح سهمیه بندی بنزین که مصوب سال ۱۳۸۶ مجلس است شش سال توسط دولت متوقف شده است و با شدت گرفتن تحریم‌های نفتی، درآمدهای نفتی دولت به شدت کاهش یافته و به کسری بودجه دچار شده است. پیشنهاد کارشناسان برای رفع کسری بودجه، اخذ مالیات است از فرّاران مالیاتی و از دلالاتی که با به هم ریختن بازار سودهای کلان به جیب می‌زنند اما هیچ مالیاتی پرداخت نمی‌کنند.

اما دولت نظری متفاوت از نظر کارشناسان دارد، او تنها ۴ راه برای رفع کسری بودجه پیشنهاد می‌دهد: برداشت از صندوق توسعه ملی، تنخواه یا استقراض از بانک مرکزی، فروش اموال دولتی و چاپ اوراق مشارکت. اما به اخذ مالیات تن نمی‌دهد گاهی اعلام می‌کند که «صحیح نیست دولت از مردم مالیات بگیرد و به آن‌ها فشار بیاورد» و گاهی در رسانه ملی اعلام می‌کند «عادلانه نیست که از ثروتمند بگیریم و به فقیر بدهیم!».

مدتی شایعاتی درباره افزایش قیمت بنزین مطرح شد که از طرف دولتی‌ها تکذیب می‌شد اما کمی بعد در شب میلاد پیامبر(ص)، براساس مصوبه سران سه قوه، بنزین دونرخی شد. آن‌هم در شرایطی که سالهاست هدفمندی یارانه‌ها معطل گذاشته شده است.

دولت در ابتدا اعلام می‌کند برای رفع کسری بودجه است، اما بعد آن را برای تأمین بودجه حمایت معیشتی خانوار معرفی می‌کند و می‌گوید پول آن به خزانه نمی‌رود و بعد اعلام می‌کند برای صرفه‌جویی در بنزین است. با توجه به سابقه دولت زمانی نگرانی‌ها بیشتر می‌شود که هیچ طرح یکپارچه‌ای تبیین نمی‌شود، به یک باره افزایش قیمت بنزین اجرایی می‌شود و بعد از آن تازه در مورد نوع پرداخت به خانوارها طرح بحث می‌شود. سایر اطلاعات مربوط به طرح به صورت قطره‌چکانی در قسمت‌های مختلف خبر با پرسش‌های خبرنگاران اندکی روشن می‌شود و این یعنی دولت اراده‌ای برای در جریان گذاشتن مردم ندارد مگر اینکه اعتراضات او را مجبور کند. با این حال همین خبرهای قطره‌چکانی هم ظن مردم در بی‌اعتمادی به دولت را تشدید می‌کند:

- وقتی در پرداخت یارانه نفر پنجم به بعد خانواده هیچ یارانه‌ای دریافت نمی‌کند یعنی این طرح برای قشر متوسط و ضعیف نوشته نشده بلکه باز هم بنا دارد یارانه بیشتری به خانواده‌های کم جمعیت که عموماً از دهک‌های بالاتر هستند بپردازد.

- وقتی مسافرکش‌های شخصی که از طبقات متوسط و ضعیف جامعه هستند و از این راه معیشت می‌گذرانند در سهمیه و در یارانه نادیده گرفته می‌شوند یعنی هنوز فشار بر قشر ضعیف به رسمیت شناخته نمی‌شود. همه آنچه گفته شد یعنی هیچ کدام از اقدامات دولت در بهبود فضا و جلب رضایت عمومی اثری نگذاشته است. اما این زخم کهنه بنزین چیست که دولت‌ها گاهی با اسم اصلاح ساختاری و گاهی برای رفع کسری بودجه آن را هدف سیاست‌های خود قرار می‌دهند؟



قیمت‌گذاری بنزین؛

اتاق فرمان رفاه و عدالت

بنزین از مشتقات نفت است پس برای ایران صاحب نفت، بنزین کالای خودی محسوب می‌شود که با سهل‌الوصول و رایگان بودن مواد اولیه‌اش هزینه تولیدش بالا نخواهد بود البته به شرط داشتن تکنولوژی آن. باین حال نیاز بنزین تا دهه پیش از طریق واردات تأمین تا اینکه «دشمن جنجال کرد که می‌خواهیم بنزین را تحریم کنیم تا بنزین وارد نشود. تحلیل‌گران‌شان پیش‌بینی کردند، گفتند کشور شلوغ خواهد شد، مردم آشوب خواهند کرد. این موجب شد که مسئولین کشور به فکر تولید بیشتر بنزین افتادند» و کشور مدتی هم به خودکفایی بنزین رسید و حتی دستور صادراتش هم صادر شد.

دولت‌ها چون وظیفه تأمین رفاه مردم و ایجاد بستری برای اشتغال آنان را برعهده داشته‌اند و خیلی موفق نبوده‌اند با به حراج گذاشتن این دارایی خود-بنزین- سعی داشته‌اند وضعیت معیشتی مردم را بهبود بدهند پس بنزین را با قیمت پایین‌تر از هزینه تمام‌شده، در اختیار شهروندان قرار می‌دادند و می‌دهند و اصطلاحاً یارانه پنهان به مردم می‌پردازند؛ چرا پنهان؟ چون اساساً پولی در دولت جابه‌جا نمی‌شود و تنها، درآمدی که دولت می‌توانست با فروش دارایی خود به دست بیاورد را از ابتدا بخشیده است. پرداخت مستمر این یارانه، آن را به حق مکنت‌سبه برای مردم (حق که به روزمرمان کسب شده و از ابتدا وجود نداشته است) تبدیل کرده است؛ آن قدر که امروز اگر دولت بنا داشته باشد که دیگر حاتم‌بخشی گذشته را در قیمت بنزین نداشته باشد، این تصور برای مردم به وجود می‌آید که دولت دارد ظلمی مرتکب می‌شود؛ پس کار سخت است.

سالهاست که کارشناسان با بررسی اثرات اقتصادی و اجتماعی قیمت پایین بنزین، ضرورت واقعی شدن قیمت بنزین (و در کل، حامل‌های انرژی)

را گوشزد کرده‌اند اما به دلیل سختی کار- که همان مواجهه با تصورات مردم از حقوق خود و احتمالاً تغییر شوک آمیز در معیشت مردم است از این کار سرباز زده‌اند. قسمتی از اثرات اقتصادی- اجتماعی این نوع یارانه پنهان در زیر بررسی شده است.

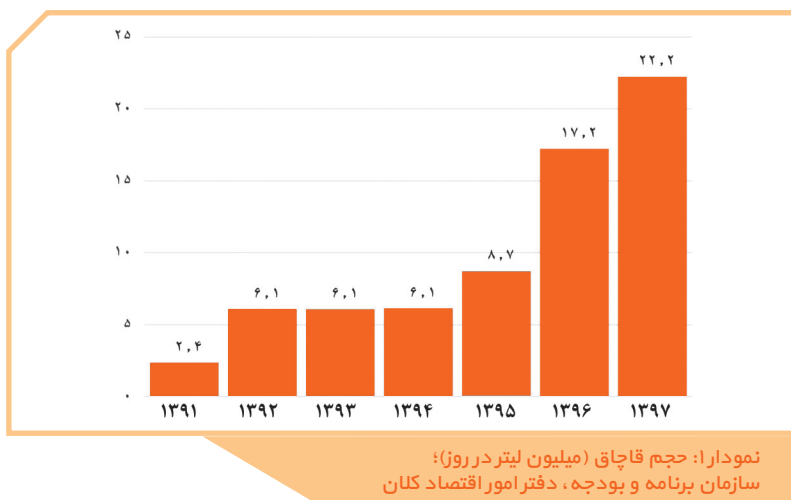
۱. نشت بنزین از سوراخ قیمت‌گذاری؛ قاچاق بنزین

اختلاف قیمت بنزین در ایران و کشورهای همسایه، قاچاق بنزین را به صرفه می‌کند. با قاچاق بنزین، یارانه پنهانی که دولت برای شهروندان خود در نظر گرفته بود به جیب قاچاقچیان و مقدار کمی از آن به جیب مردم کشورهای همسایه می‌رود. کاهش اختلاف قیمت بنزین در ایران و کشورهای همسایه می‌تواند سود قاچاق را کم کند و در نتیجه قاچاق را کاهش دهد.

کشور	قیمت بنزین (دلار)	قیمت بنزین (تومان)
ترکیه	۱,۲۳	۱۴۱۴۵
ترکمنستان	۰,۴۳	۴۹۴۵
آذربایجان	۰,۴۷	۵۴۰۵
پاکستان	۰,۷	۸۰۵۰
عراق	۰,۶۳	۷۲۴۵
افغانستان	۰,۷۵	۸۶۲۵
ارمنستان	۱,۱۸	۱۳۵۷۰

بسیاری از برآوردها نشان می‌دهد حجم فعلی قاچاق بنزین از کشور حدود ۲۰ میلیون لیتر در روز است یعنی حدود یک پنجم مصرف روزانه کشور قاچاق می‌شود یعنی قاچاق موجب شده ۲۰٪ مصرف بنزین کشور افزایش پیدا کند.

اگر این عدد را با قیمت بنزین در بورس انرژی (با احتساب هر لیتر ۵ هزار تومان) حساب کنیم درآمد قاچاقچیان سالانه چیزی حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان می‌شود یعنی به همین میزان کاهش دارایی دولت. نمودار زیر نشان می‌دهد که این وضعیت با ثابت نگه داشتن قیمت بنزین و در عین حال افزایش نرخ ارز و وجود تورم، روزه‌به‌روز صرفه قاچاق بنزین را بیشتر کرده است.



پس هر طرحی که بتواند منجر به کاهش اختلاف قیمت بنزین با کشورهای همسایه شود می‌تواند صرفه قاچاق را کاهش دهد. عدد مطلوب قیمت بنزین در ایران برای جلوگیری از قاچاق را باید با لحاظ نکات زیر تعیین کرد:

- مسئله اول اینکه قیمت خرید بنزین از قاچاقچی در کشورهای همسایه را نباید عدد فروش در پمپ بنزین آن کشور در نظر گرفت، چرا که اغلب خود دولت‌ها نظیر دولت ترکیه مبالغه زیادی را جهت عوارض و مالیات بر روی آن اضافه می‌کنند، به بیان دیگر بنزین عمده، در کشورهای همسایه

با قیمت نزدیک به FOB خلیج فارس خریداری شده، سپس با اضافه شدن مالیات و عوارض، در پمپ‌ها به فروش میرسد، لذا عملاً قاچاقچی نمی‌تواند به خریدار عمده (دولت و...) در کشور همسایه قیمتی بالاتر از قیمت بازار رسمی به فروش رساند.

- مسئله بعد اینکه طبق تخمین نیروهای امنیتی شرق کشور، شرایط امنیتی کشور هزینه‌های قاچاق را بین ۳۰ تا ۵۰ درصد بالا می‌برد پس اگر قیمت بنزین در داخل بین ۵۰ تا ۷۰ درصد قیمت بنزین در کشورهای همسایه باشد می‌تواند قاچاق را از صرفه بیاندازد.

- قیمت بنزین در بورس ایران تقریباً ۵ هزار تومان عرضه می‌شود. با این سه گزاره می‌توان انتظار داشت قیمت ۳ هزار تومانی بنزین (۶۰ درصد قیمت بنزین در بورس ایران) نیز بتواند از بخش اعظمی از قاچاق بنزین جلوگیری کند.



داراییِ فروشی دولت به ثمنِ بخش؛

نیاز به منابع جدید تأمین مالی

بودجه دولت‌های ایران از دوراه فروش نفت و مالیات بسته می‌شود که باوجود کاهش سهم نفت در بودجه اما همچنان از ۴۰۰ ه.م.ت (هزار میلیارد تومان) کل بودجه کشور، ۲۵۰ ه.م.ت آن بنا بوده از درآمد نفتی تأمین شود. مشکل فروش نفت همیشه به علت تحریم‌ها وجود داشته اما چون به طرق مختلف دولت‌ها تحریم را دور می‌زدند به ندرت انگیزه‌ای برای اصلاح بودجه نفتی کشور داشتند. تا اینکه در سال ۹۸ کاهش فروش نفت از ۱٫۵ میلیون به ۳۰۰ هزار بشکه در روز رسید، منابع درآمدی دولت ۱۳۸ ه.م.ت کاهش پیدا کرد با اصلاحاتی که در برنامه بودجه سال ۹۸ اعمال شد، کسری بودجه دولت ۷۶ ه.م.ت در سال ۹۸ خواهد بود هرچند به دلیل عدم تحقق برخی از منابع درآمدی از طریق اصلاحات در بودجه کسری بودجه فراتر از این مبالغ است.

دولت برای رفع کسری بودجه ۴ راه زیر را پیشنهاد داده بود:

- ۳۸ ه.م.ت از اسناد خزانه اسلامی را به فروش برساند
- ۴۵ ه.م.ت از صندوق توسعه ملی برداشت کند
- ۱۰ ه.م.ت از طریق واگذاری دارایی‌های دولت به نام خصوصی‌سازی به دست بیاورد

- ۲۰ ه.م.ت از بانک مرکزی به صورت تنخواه استقراض کند.

همه ۴ راه فوق مشکلاتی دارد:

« برای مثال مبالغ برداشتی از بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی به دلیل عدم تسویه بدهی‌های نفتی دولت (به دلیل بلوکه شدن تحریمی) به نوعی خلق پول محسوب می‌شود و اثر تورمی خواهد داشت.

« مجموع اوراق قرضه عرضه شده و در صف عرضه دولت ۹۰ ه.م.ت خواهد بود که دولت در سال آینده برای بازپرداخت سود این اوراق حداقل باید ۱۲۰

۵. م. ت. اوراق جدید منتشر کند، با توجه به این که بازار کشش انتشار این میزان از اسناد را نخواهد داشت، به همین دلیل دولت مجبور به استقراض از بانک مرکزی (خلق پول) خواهد شد که بازهم منجر به تورم می شود. اما دوراه دیگر هم وجود دارد:

« جلودگیری از فرار مالیاتی ثروتمندان جامعه نظیر پزشکان، وکلا و اصناف از جمله طلا و آهن و ... که فعلا در مجموع نصف کارمندان کشور مالیات می دهند! در کنار از بین بردن معافیت های بی منطق مالیاتی نظیر معافیت سلبیتی ها، مناطق آزاد تجاری، موسسات کنکور، سود سپرده و دیگر بخشهایی که حجم گردش مالی آن مخاطب را دچار سرگیجه می کند به تنهایی میتواند قریب به سیصد هزار میلیارد تومان درآمد از دست رفته کشور را زنده کند، یعنی تقریباً تامین دو برابر کسری بودجه فعلی کشور. و این تازه جدا از ظرفیت پایه های مالیاتی مفقودی نظیر مالیات بر عایدی سرمایه است. در مجموع احیاء ظرفیت مغفول مالیاتی کشور حداقل میتواند کل بودجه کشور را به تنهایی تامین کند.

« فروش آن دسته از دارایی های دولت که تا پیش از این باقیمت غیر واقعی فروخته می شد برای مثال بنزین.

اما فروش بنزین تا چه حد می تواند به جبران کسری بودجه دولت کمک کند؟

در صورتی که دولت به وعده خود در اعطای کمک هزینه معیشتی به ۶۰ میلیون نفر عمل کند، با میانگین پرداخت همان ۴۵۵۰۰ تومان یارانه بایست در یک سال حدود ۳۳ م. ت. یارانه پرداخت کند. حال در مورد درآمد دولت از طریق اصلاح قیمت ها دو فرضیه متصور است:

فرضیه اول)

اینکه بدون صرفه جویی، الگوی مصرف بنزین تغییر نکند، در اینصورت مازاد درآمد دولت از فروش ۶۰ میلیون لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۳۰ میلیون لیتر بنزین ۳۰۰۰ تومانی نسبت به بنزین ۱۰۰۰ تومانی همان مبلغ ۳۳.۵ م.ت می شود.

فرضیه دوم)

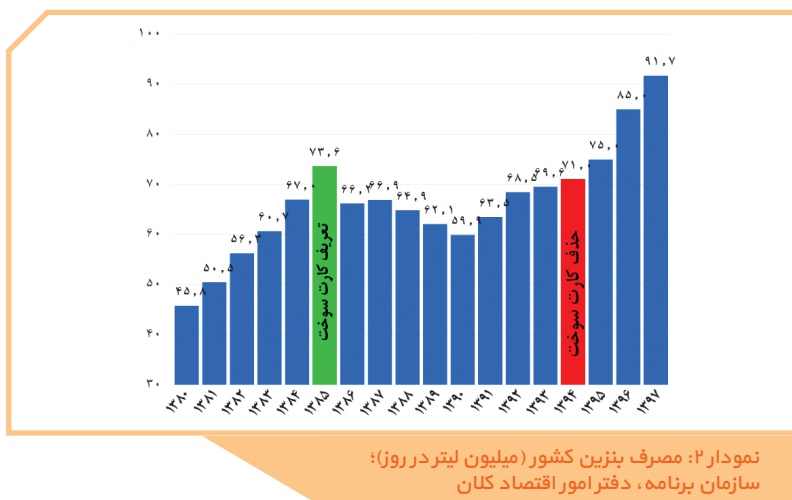
تخمین کاهش مصرف بنزین با استفاده از دو گزاره:
گزاره اول، درصد کاهش مصرف در دور قبلی هدفمندی (۱۸٫۶ درصد) که در حال حاضر رقم حدودی ۱۷ میلیون لیتر را نشان می‌دهد.
و گزاره دوم، میزان افزایش مصرف بعد از حذف کارت سوخت در سال ۹۴ تا ۹۷ (پس از کسر رشد معمول) حدود ۱۷ میلیون لیتر می شود.
در این حالت جمع درآمد دولت از فروش ۶۰ میلیون لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۱۳ میلیون لیتر بنزین ۳۰۰۰ تومانی و ۱۷ میلیون لیتر در بورس انرژی به قیمت ۵۰۰۰ هزار تومان نسبت به بنزین ۱۰۰۰ تومانی، در مجموع ۴۵ هزار و ۳۱۰ میلیارد تومان می باشد. که پس از حذف ۳۲ هزار و ۷۶۰ میلیارد تومان کمک هزینه معیشتی، در یک نگاه خوشبینانه تنها ۱۲ هزار و ۵۵۰ میلیارد تومان از کسری بودجه دولت می تواند از این طریق جبران شود.



ارزانی که گران تمام می شود؛

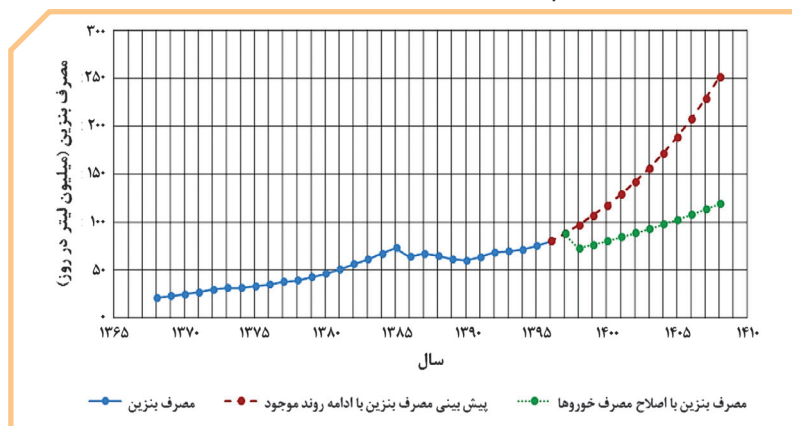
تأثیر مکانیسم قیمتی بر رفتار مصرفی و
ظهور پدیده اسراف

قیمت هر کالا به مصرف‌کننده‌ی آن پیغام می‌دهد که «من را چگونه مصرف کن». وقتی قیمت بنزین ثابت است و متناسب با تورم افزایش پیدا نمی‌کند یعنی قیمت نسبی آن روزبه‌روز در حال کاهش است و مصرف آن برای مصرف‌کننده توجیه پیدا می‌کند. نمودار زیر به خوبی این نکته را تبیین می‌کند؛ در سال‌هایی که قیمت بنزین افزایش پیدا می‌کند مصرف بنزین کم می‌شود اما مرور زمان و افزایش تورم و در نتیجه کاهش نسبی قیمت بنزین مجدد مصرف آن را افزایش داده است.



مصرف روزانه بنزین در سال ۸۶ معادل ۶۲ میلیون لیتر بود که در صورت تداوم مصرف با همان شیب، در سال ۹۲ به ۱۴۲ میلیون لیتر می‌رسید، اما با اصلاح قیمت بنزین مصرف روزانه بنزین در سال ۹۱ به ۶۳ میلیون لیتر رسید. برای گروهی از مردم، بنزین کالای مصرفی است اما آن دسته از مصارف غیرضروری بنزین با واقعی شدن قیمت آن برای آن دسته از مصرف‌کنندگانی که برایشان صرف ندارد، حذف می‌شود.

مرکز پژوهش های مجلس طبق نمودار ذیل محاسبه نموده است که در صورت عدم اصلاح الگوی مصرف خودروها مصرف بنزین کشور در سال ۱۴۰۰ از ۱۲۰ میلیون لیتر در روز هم عبور خواهد کرد و این یعنی بازگشت واردات و تهدید تحریم و دود شدن بی فایده سرمایه ملی.



نمودار ۳: گزارش مرکز پژوهش های مجلس

اما مصارف دیگری هم وجود دارد که از حوزه اختیارات فردی خارج است یعنی یک فرد به تنهایی نمی تواند برای کاهش این نوع اسراف اقدامی کند؛ مصرف بالای خودروهای داخلی در مقایسه با برخی خودروهای خارجی از این جنس مصارف است.

اگر تکنولوژی موتور خودروهای تولید داخل اصلاح شود و مصرف آن به میانگین های خودروهای بین المللی (حدود ۷٫۵ لیتر به ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش) نزدیک شود نه تنها مصرف کنونی بنزین به شدت کاهش خواهد یافت (به ۶۶ میلیون لیتر در روز خواهد رسید) بلکه با توجه به پیشرفت تکنولوژی مصرف بنزین در سال ۱۴۰۸ به طور میانگین به ۴٫۷ لیتر به ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش خواهد رسید و در نتیجه مصرف بنزین با احتساب رشد حمل

و نقل کشور حداکثر ۱۲۰ میلیون لیتر در روز خواهد ماند. درواقع باید به این نکته توجه کرد که یکی از دلایل اصلی افزایش مصرف سوخت در کشور تکنولوژی پایین موتورهای استفاده‌شده در خودروهای تولید داخل است.^۱

اما ساختار انگیزشی خودروسازان برای ارتقا تکنولوژی خود چیست؟

زمانی که تقاضا برای خودروهای کم مصرف افزایش پیدا کند تولیدکننده بخش خصوصی نیز به سمت تولید خودروهای کم مصرف می‌رود هرچند خودروسازان داخلی به دلیل حمایت‌های دولتی ساختار انگیزشی متفاوتی دارند و این لزوم مطالبه‌گری از دولت را ضروری می‌کند.

از سوی دیگر در شرایطی که قیمت انواع سوخت‌ها ناچیز باشد به دلیل کمبود تقاضا برای سیستم حمل و نقل عمومی، انگیزه‌ای برای تجهیز امکانات باکیفیت تروگسترش سیستم حمل و نقل عمومی وجود نخواهد داشت. اما با افزایش قیمت بنزین تا حد قیمت‌های واقعی خود، همچنان که تقاضا برای حمل و نقل عمومی افزایش می‌یابد رسیدگی به وضعیت حمل و نقل بهبود یافته و درنهایت باعث بهبود وضعیت ترافیکی کلان‌شهرها خواهد شد.

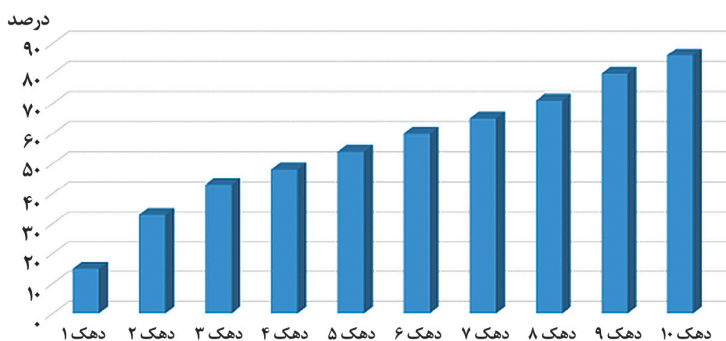
تأمین منابع مالی موردنیاز برای نوسازی حمل و نقل و تجهیز آن به امکانات باکیفیت به‌روز با تولید آلودگی کمتر از طریق عواید حاصل از افزایش قیمت حامل‌های انرژی به راحتی امکان‌پذیر است.



هر که بکشد بیش
سهمش بیشتر؛
توزیع نا عادلانه یارانه

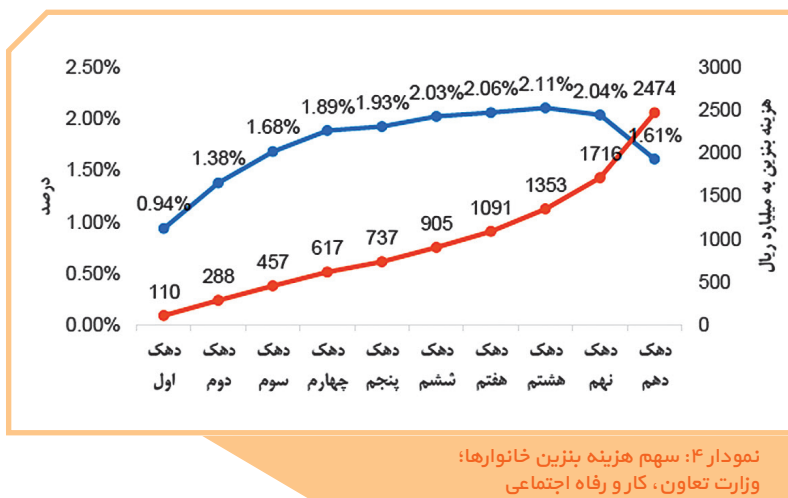
در شرایط قبلی، یارانه پرداختی به بنزین، با يك تبعیض سیستماتيك پیوند خورده بود. چون یارانه به ازای هر لیتر بنزین پرداخت می‌شود پس هر کس در کشور، بنزین بیشتری مصرف کند، از یارانه بیشتری بهره‌مند می‌شود. دولت در هر لیتر بنزین ۴ هزار تومان یارانه پرداخت می‌کرد پس کسی که ۱۰ لیتر بنزین مصرف کند ده هزار تومان پرداخت و چهل هزار تومان یارانه دریافت می‌کند اما کسی که ۱۰۰ لیتر بنزین مصرف کند صد هزار تومان پرداخت و چهار صد هزار تومان یاران دریافت می‌کند.

از آنجا که دهک‌های پایین عموماً فاقد خودرو هستند پس، از یارانه بنزین کمترین بهره را می‌برند اما خانواده‌های دهک‌های بالاتر که بعضاً به ازای هر نفر یک خودرو دارند و در سبد هزینه‌های آن‌ها مسافرت نقش پررنگ‌تری نسبت به دهک‌های پایین دارد، یارانه بیشتری دریافت می‌کنند. همان‌طور که نمودار زیر نشان می‌دهد که بیشتر خودروها در اختیار دهک‌های ثروتمند جامعه است و در نتیجه دهک‌های کم‌درآمد سهم کمتری از یارانه بنزین دارند.



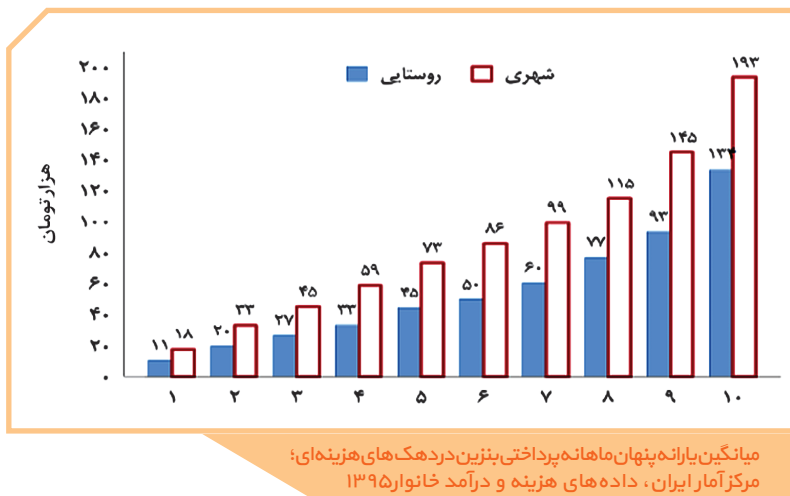
درصد تعداد خانوارهای دارای خودرو در هر دهک

حدود ۲۵ درصد از کل یارانه بنزین به دهک دهم (ثروتمندترین دهک) جامعه می‌رسد، درحالی‌که سهم دهک اول حدود ۲٫۵ درصد است^۲. نمودار زیر نشان می‌دهد که عمده بنزین کشور توسط دهک‌های ثروتمند مصرف می‌شود پس عمده یارانه بنزین نصیب دهک‌های بالا می‌شده و سهم فقرا از این یارانه بسیار ناچیز بوده است.



در نمودار صفحه بعد نیز به وضوح دیده می‌شود که سهم دهک‌های ثروتمند از یارانه بنزین بسیار بیشتر از دهک‌های فقیر و سهم شهرنشینان از یارانه بنزین بیشتر از افراد ساکن روستا است یعنی در قیاس خانواده روستایی و شهری خانوارهای شهری، انرژی و به‌طور خاص بنزین بیشتری مصرف کرده و در نتیجه از مقدار بیشتری یارانه نیز بهره‌مند می‌شوند.

۲. یارانه سوخت در جنبه پویولیسیم، مهدی ناجی و پویا ناظران



همه آنچه در این قسمت گفته شد یعنی در شرایط فعلی هر فردی که بیشتر مصرف کند بیشترین یارانه می‌گیرد. پس برای تحقق عدالت، اصلاح نوع توزیع یارانه و پرداخت هدفمند آن لازم است.

اما یک نگرانی وجود دارد که با افزایش قیمت بنزین و سهمیه‌بندی آن، گرانی چنان به سایر کالاها سرایت کند که دهک‌های پایین از افزایش تورم آسیب بیشتری ببینند.



نگرانی؛

گرانی از ترسِ گرانی

با گران شدن کالایی مثل بنزین که بر سایر کالاها هم مؤثر است، سه نوع افزایش قیمت وجود خواهد داشت:

- افزایش مستقیم قیمت بنزین
- افزایش سایر کالاها و خدمات به دلیل نقش غیرمستقیم بنزین در تولید یا توزیع آن‌ها
- افزایش هیجانی قیمت‌ها

الف) بنزین گران می‌شود؛ تورم مستقیم

اثر مستقیم افزایش قیمت بنزین به معنی گران شدن قیمت بنزین مصرفی در سبد خانوار است. پس این افزایش قیمت تنها برای خانوارهای دارای خودرو معنادار است و از آنجاکه در دهک‌های پایین درآمدی، افراد دارای خودروی شخصی کمتر هستند، این نرخ برای دهک‌های پایین کمتر خواهد بود.

از طرف دیگر هرچند مصرف بنزین توسط دهک‌های بالا بیشتر از سایر دهک‌هاست اما چون درآمد آن‌ها نیز بسیار بیشتر است پس نسبت مصرف بنزین به درآمد که همان سهم بنزین در سبد مصرفی خانوار است برای دهک‌های بالای درآمدی پایین‌تر از سایر دهک‌ها خواهد بود.

پس این نوع تورم بیشترین فشار را به دهک‌های میانی می‌آورد که هم دارای خودرو هستند و هم سهم بنزین در سبد هزینه خانوارشان بیشتر است. طبق محاسبات انجام شده بیشترین اثر افزایش مستقیم قیمت بنزین بر خانوارهای دهک ۷ تا ۹ روستایی و ۵ تا ۹ شهری خواهد بود.

ب) خدمات حمل و نقل گران می شود؛ تورم غیرمستقیم

افزایش قیمت سوخت روی تمامی کالاها اثر می گذارد، این گزاره درست است اما کدام سوخت روی کالاها اثر دارد؟ اکثر حلقه های حمل و نقل به دلیل استفاده از خودروهای سنگین، متأثر از قیمت گازوئیل هستند و نه بنزین. گزارش مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی میزان تأثیر رشد دو برابر قیمت بنزین به تورم دهک های مختلف به شرح جدول ذیل است:

به طور میانگین نرخ تورم (مجموع مستقیم و غیرمستقیم) به ازای ۱۰۰ درصد افزایش قیمت سوخت ۱.۵٪ است.	
نرخ گذر تورم دهک ۱	۱.۲۹٪
نرخ گذر تورم دهک ۲	۱.۴۳٪
نرخ گذر تورم دهک ۳	۱.۴۸٪
نرخ گذر تورم دهک ۴	۱.۵۵٪
نرخ گذر تورم دهک ۵	۱.۵۸٪
نرخ گذر تورم دهک ۶	۱.۶۳٪
نرخ گذر تورم دهک ۷	۱.۶۹٪
نرخ گذر تورم دهک ۸	۱.۷۳٪
نرخ گذر تورم دهک ۹	۱.۸۰٪
نرخ گذر تورم دهک ۱۰	۱.۸۶٪

محاسبات اقتصادی دیگر نظیر بانک مرکزی نیز حاکی از سهم ۵ تا ۲۵ درصدی بنزین در افزایش قیمت مستقیم حمل و نقل و افزایش قیمت غیرمستقیم **کلیه کالا و خدماتی** از سبد خانوار است که از **حمل و نقل بنزینی** تأثیر می پذیرند.

البته هرچقدر مقدار سهمیه ای که برای خودروهای مربوطه در نظر گرفته می شود بیشتر باشد، قیمت متوسط بنزین برای مصرف کننده کمتر بوده و در نتیجه مقدار تورم نیز کمتر خواهد بود.

ج) سایر کالاها گران می‌شود؛ تورم انتظاری

یک ترس تاریخی در ذهن مردم وجود دارد که باعث می‌شود مردم به صورت پیش فرض قضاوت کند که با افزایش قیمت بنزین و دلار تمام کالاها گران‌تر خواهند شد. هیچ تجربه تاریخی‌ای در ایران این گزاره را تأیید نمی‌کند. پس از انقلاب، ۱۵ بار افزایش قیمت بنزین اتفاق افتاده که از این تعداد ۸ مرتبه هیچ اثر تورمی ملموس و افزایش سطح قیمتی کالاها نداشته و در ۵ مرتبه هم تورم حدود یک تا ۲ درصد و در برخی موارد هم حتی تورم کاهش پیدا کرده است.^۳

با این حال همین انتظار برای افزایش قیمت‌ها، منجر به افزایش قیمت خواهد شد البته باز هم نه به مقداری که مردم توقع آن را دارند. یکی از مکانیسم‌های تحقق تورم انتظاری (با وجود اینکه کاملاً غیرواقعی است) این است که مردم در برابر افزایش قیمت‌های خرد مقاومت و اعتراضی نخواهند کرد و به فروشندگان کالا و خدمات برای افزایش قیمت‌های خود، حق می‌دهند پس مطالبه و اعتراضی نیز نخواهند داشت و همین مسئله گلوله برف را از بالای کوه سر خواهد داد و اگر نظارت حکومت ضعیف باشد و تقوای فروشندگان کالا و خدمات نیز، کم‌رنگ شده باشد ممکن است گلوله برف را به بهمن تبدیل کند. تبیین اهمیت این رفتار خودساخته برای مردم می‌تواند تورم انتظاری را به شدت کاهش دهد.

۳. سید حمید پورمحمدی، معاون سازمان برنامه و بودجه نیز در این زمینه در گفتگو با صدا و سیما



تعمیر کشتی روی آب؛

پیشنهادهایی برای اصلاح

دولت هم‌اکنون با افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای به ۱۵۰۰ تومان و بنزین آزاد به ۳۰۰۰ تومان گامی برای اصلاح قیمت بنزین برداشته است؛ این اصلاح با هر نیتی از جمله کاهش قاچاق یا بازتوزیع یارانه بنزین یا رفع کسری بودجه و یا اصلاح الگوی مصرف بنزین بوده باشد، به شرط اصلاح و پیگیری می‌تواند تبدیل به اقدام مؤثری شود. موارد زیر راه‌های پیشنهادی برای اصلاح طرح است.

۱. توجیه و تبیین طرح برای مردم: دولت با مردم حرف بزند، بیشترین عامل بی‌اعتمادی مردم به اقدام دولت، ناشی از شوک وارد بر جامعه در اعلام یکباره و ناگهانی افزایش قیمت بنزین بود. تبیین درست طرح، دلایل اجرای آن در شرایط کنونی، توضیح علت به تأخیر انداختن اجرای چنین طرحی و اجرای دفعی آن، تورم‌زایی طرح و سیاست‌های جبرانی دولت باید از سوی دولت برای آحاد مردم تشریح شود. این کار می‌تواند واکنش‌های مردم را واقعی‌تر کرده و حتی تورم انتظاری را نیز کنترل کند مضاف بر اینکه در صورت شفافیت، کارشناسان می‌توانند به موقع ورود کرده و برای اصلاح اشکالات طرح تلاش کنند.

۲. شفافیت مالی: منابع و مخارج طرح نه تنها برای نمایندگان مجلس بلکه برای یارانه بگیران نیز باید شفاف باشد، نفس شفافیت می‌تواند فضای کشور را آرام کرده و اعتماد را به جامعه و کارشناسان برگرداند. از سوی دیگر شفافیت نشان می‌دهد مازاد این منابع آیا در محل خود هزینه می‌شود یا خیر. محل استفاده درآمد مازاد باید در

- توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی
- جایگزینی سوخت‌های ارزان مانند CNG و LPG با ارائه تسهیلات جهت نصب CNG یا تسهیل شهرداری‌ها برای اجاره جایگاه این نوع سوخت‌ها در کلان‌شهرها

● تأمین کسری بودجه به جای روش های آسیب زا و تورم زایی چون خلق پول

۳. نظم در پرداخت یارانہ: در حال حاضر روان مردم با توجه به اجرای پراشکال طرح به شدت حساس و آسیب پذیر گشته است، لذا عدم اجرای تعهدات پرداخت یا بی نظمی در انجام تعهدات ظرفیت ایجاد نارضایتی مردم و سوء استفاده برای تقویت دوگانه مذاکره یا مقاومت به نفع مذاکره را داراست. لذا مراقبت و نظارت عمومی از طریق شفافیت در تجهیز و تخصیص منابع حاصل از طرح اهمیت ویژه ای دارد.

۴. اصلاح الگوی پرداخت یارانہ: مبالغ پرداختی به هر خانوار به طرز عجیبی از سیاست کاهش جمعیت حمایت می کند به طوری که یک ازدواج سفید از یک خانواده دو نفره یارانہ بیشتری دریافت می کند و خانواده شش نفره اساساً به رسمیت شناخته نشده است. با افزایش تعداد اعضای خانوار مبلغ پرداختی به ازای هر نفر کمتر می شود، یعنی در یک خانواده یک نفره هر عضو ۵۵ هزار تومان و در یک خانواده پنج نفره هر عضو ۴۱ هزار تومان دریافت می کند. این نحو پرداخت هم از حیث عدالت، هم از حیث فشار بر طبقات ضعیف اما پر جمعیت و هم از حیث سیاست های جمعیتی کشور باید اصلاح شود.

۵. ایجاد سقف محدودیت: با توجه به اینکه قیمت در نظر گرفته شده قاچاق را صفر نمی کند و هنوز هم تفاوت محسوس است و صرفاً صرفه قاچاق را کم تر می کند، بنابراین گذاشتن محدودیت (حتی با عدد بالا) برای نرخ دوم و ردگیری مقدار مصرف کارت های پرمصرف و در کنار آن گذاشتن قیمت سوم که همان قیمت عرضه در بورس انرژی است، می تواند قاچاق را به صفر نزدیک کند.

۶. ارائه سهمیه‌بندی‌های ویژه:

ایام اوج مسافرت‌ها، دولت می‌تواند با افزایش سهمیه خاص همان ایام، به مدیریت سفرها کمک کند. سهمیه وانت‌ها بر اساس پیمایش آنان پرداخت شود که افرادی که از این راه امرارمعاش می‌کنند در تنگنا قرار نگیرند. همین نوع سهمیه‌بندی برای ارائه‌دهندگان خدمات حمل‌ونقل (اسنپ و...) نیز لحاظ شود تا بین مصرف لوکس و مصرف ضروری بنزین تمایزی ایجاد شود.

۷. رهگیری جامع: در حال حاضر خودروهای لوکس فاقد کارت سوختند و این وابستگی به کارت جایگاه باعث می‌شود ظرفیت نامشخصی در توزیع برای این خودروها باقی بماند که در نوسانات پیش روی احتمالی تبدیل به کانال جذابی برای قاچاق می‌شود، لذا با تخصیص کارت سوخت با سهمیه صفر به خودروهای لوکس کل شبکه مصرفی شفاف شده جذابیت کانال قاچاق به طور ذاتی در نوسانات ارزی احتمالی از بین خواهد رفت. همچنین برای شرایط اضطرار امکان سوختگیری با کارت جایگاه با پرداخت عوارض جداگانه باقی بماند.

۸. تأکید بر پرداخت غیر نقدی یارانه‌ها: پرداخت نکردن یارانه به صورت نقدی اقدام مثبتی از سوی دولت است. پرداخت یارانه‌ها به صورت الکترونیکی موجب می‌شود با وجود افزایش درآمد دهک‌های کم‌درآمد، این درآمد به مصرف کالاهای اساسی و مصرفی تخصیص پیدا کند و تورم ناشی از پرداخت یارانه نقدی شکل نگیرد.



سخن آخر

علیرغم ادعای دولت مبنی بر کارشناسی بودن طرح، نه تنها نظر کارشناسی سایر کارشناسان نادیده گرفته شده است، بلکه اقدامات جانبی نیز برای بهبود فضا و جلب رضایت عمومی انجام نشده.

اما درهمه دولت‌ها، چنین است که نظرات کارشناسی متضاد وجود دارد؛ یعنی تضاد بین نظر کارشناسی درون دولت با نظر کارشناسی خارج از دولت. همیشه در مورد تعیین قیمت بنزین اختلاف نظراتی وجود داشته است، هرچند اکثر کارشناسان در مورد واقعی شدن قیمت بنزین اتفاق نظر دارند اما درهمه این سال‌های بعد از انقلاب، کارشناسانی بوده‌اند که زمان را برای انجام طرح نامناسب میدانند و یا با جزئیات طرح تدوینی دولت‌ها مخالف بوده‌اند اما همیشه این مخالفت‌ها منجر به ترس دولت‌ها برای انجام اصلاحات قیمتی بوده است تا جایی که تغییر قیمت بنزین جز رفتارهای شجاعانه قلمداد می‌شود. امروز هم مخالفانی وجود دارند اما اداره حکومت متوقف نمیشود؛ زمان در گذر است و دولت کشتی طرح را شجاعانه به آب انداخته است هرچند این کشتی نقص‌های بسیار دارد؛ اما اگر بنای اصلاحی هست، که هست، باید این کشتی روی آب تعمیر شود؛ یعنی طرح پیشنهادات اصلاحی برای اصلاح طرح.