

«فرهیختگان» ابعاد مختلف طرح بنزینی آبان ۹۸ و ایده‌های آلترناتیو آن را بررسی می کند

وقتی بدترین سناریو انتخاب شد

درآمد بنزین ۳۱ یا ۶۰ هزار میلیارد تومان؟

براساس آنچه که بیژن زنگنه در زمان اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین گفته، دولت برآورد کرده در قالب سهمیه‌بندی بنزین طی یک‌سال ۳۱ هزار میلیارد تومان درآمد داشته باشد که عینا کل این مبلغ را در قالب بسته حمایت معیشتی به حساب ۱۸ میلیون خانوار ایرانی واریز خواهد کرد.
با این حال اعداد ارقامی که از زبان مسئولان دولتی بیان شده، نشان می دهد باید شاهد ارقامی فراتر از این رقم باشیم.

برای پیدا کردن پاسخ این سوال درخصوص عواید مالی اجرای سهمیه‌بندی بنزین باید سه مورد را مدنظر قرار دهیم؛ مورد اول افزایش ۵۰۰ تومانی قیمت بنزین برای همه خودروها است، مورد دوم افزایش دو هزار تومانی نرخ بنزین آزاد و مورد سوم هم مربوط به صادرات بنزین مازاد بر مصرف داخلی است.

در این خصوص خبرنگار «فرهیختگان» تماس‌های مکرری با مسئولان شرکت ملی

پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران داشته که مدعی شده‌اند ارائه آمار و اطلاعات

مصرف و صادرات بنزین به این خاطر که ممکن است در موارد تحریمی علیه کشورمان

استفاده شود، خط قرمز این سازمان است.

اما بررسی اظهارات قبلی مسئولان دولتی نشان می‌دهد با اجرای سهمیه‌بندی بنزین، روزانه حدود ۶۰ میلیون لیتر بنزین سهمیه‌ای و ۱۵ میلیون لیتر نیز بنزین آزاد در کشور به فروش رسیده و برآوردهای مختلف نیز نشان می‌دهد روزانه حدود ۲۰ میلیون لیتر نیز ایران صادرات بنزین داشته است.
براین اساس، طی یک‌سال اخیر که سهمیه‌بندی بنزین اجرا شده، نزدیک به ۱۱ هزار میلیارد تومان از افزایش ۵۰۰ تومانی قیمت بنزین سهمیه‌ای و حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان نیز از افزایش ۲ هزار تومان بنزین آزاد و در مجموع ۲۲ هزار میلیارد تومان از افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای و آزاد عاید دولت شده است.

اما درخصوص صادرات بنزین نیز گرچه مسئولان شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران در پاسخ سوال «فرهیختگان» ارائه هرگونه اطلاعات در این خصوص را خط‌قرمز دولت ذکر کردند، با این حال براساس اظهارات مهدی میراشرفی، رئیس کل گمرک ایران، در پنج‌ماهه نخست امسال، بیش از یک میلیارد دلار بنزین ازطریق گمرک ایران به کشورهای دیگر صادر شده است.

با درنظر گرفتن این میزان صادرات و درنظر گرفتن میانگین نرخ بنزین به قیمت فوب خلیج فارس که طی یک‌سال اخیر میانگین آن ۲۲ سنت بوده، به حجم صادرات روزانه حدود ۲۰ میلیون لیتر می‌رسیم که اگر از همان ابتدای سهمیه‌بندی هم به‌طور کامل این مقدار صادر شده باشد، به رقمی معادل دو میلیارد و ۳۵۵ میلیون دلار درآمد از این محل خواهیم رسید. اما به‌واسطه اینکه در ابتدای سهمیه‌بندی مشکلات زیادی بر سر راه صادرات این محصول وجود داشته، در برآورد حداقلی اگر میزان صادرات بنزین طی یک‌سال اخیر را همان ۲ میلیارد دلار هم درنظر بگیریم، با میانگین نرخ دلار که طی یک‌سال اخیر حدود ۱۹ هزار تومان بوده، صادرات بنزین هم باید ۳۸ هزار میلیارد تومان منابع عاید دولت کرده باشد.

در یک جمع‌بندی برآوردها نشان می‌دهد طی یک‌سال اخیر دولت باید نزدیک به ۲۲ هزار میلیارد تومان از محل فروش داخلی و ۳۸ هزار میلیارد تومان نیز از صادرات بنزین درآمد داشته باشد که همه این ۶۰ هزار میلیارد تومان درآمد به‌واسطه سهمیه‌بندی عاید دولت شده است.

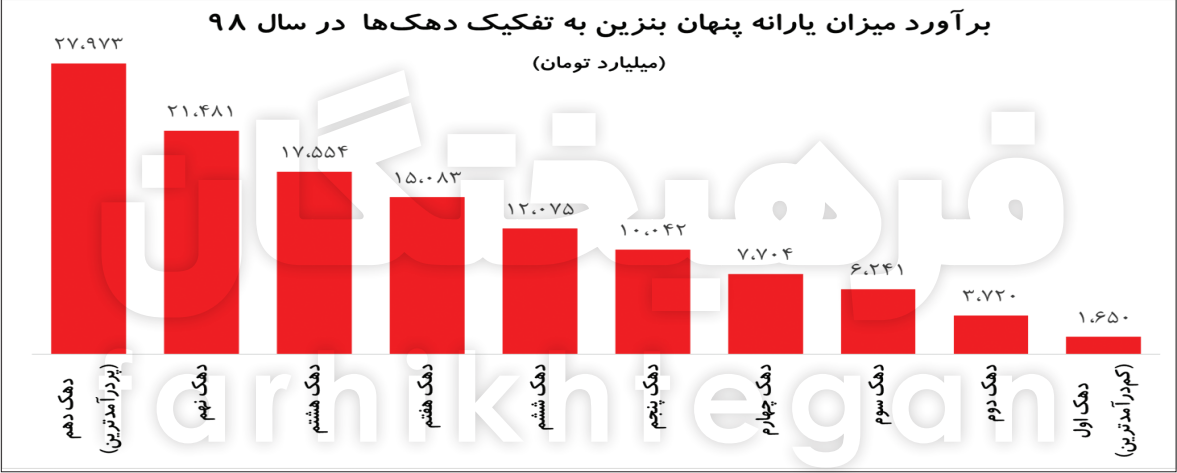
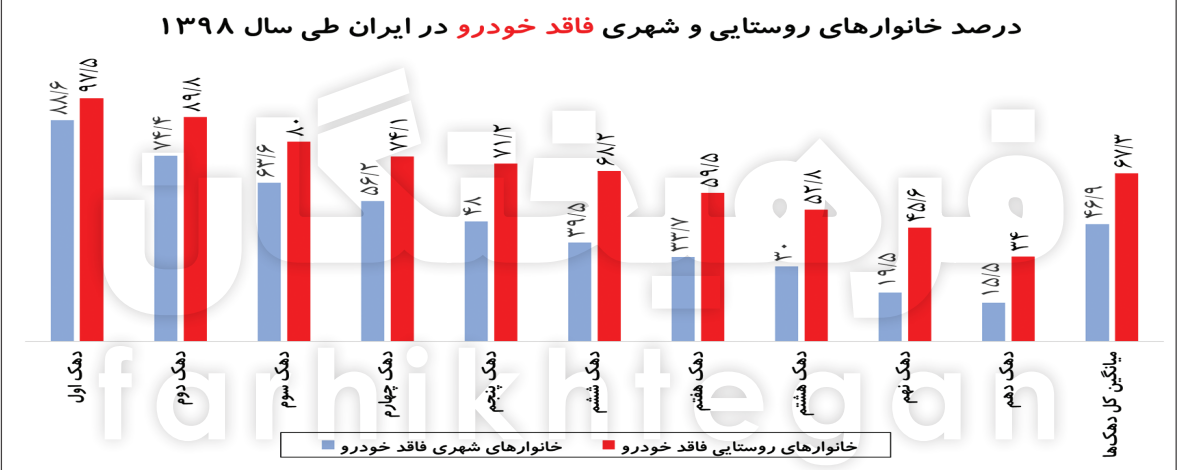
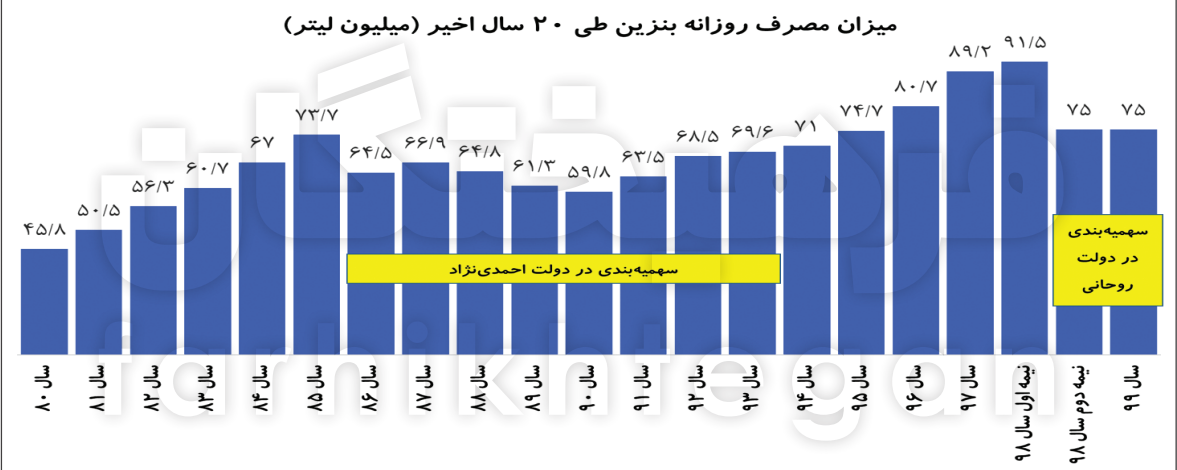
مصرف بنزین ثروتمندان ۸ برابر اقشار کم‌درآمد

یارانه غیرنقدی (پنهان) شامل یارانه حامل‌های انرژی و کالای اساسی و دارو است که بنزین نیز به‌عنوان یکی از فرآورده‌های انرژی و مورد استفاده از آن بهره‌مند است. به‌طور کلی توزیع یارانه پنهان در دهک‌ها نشان می‌دهد متوسط دریافتی یارانه پنهان دهک دهم بیشتر از ۷ برابر متوسط دریافتی دهک اول است و هر خانوار دهک دهم سالانه به‌طور متوسط از ۲۱ میلیون تومان یارانه پنهان مستقیم خانوار بهره‌مند می‌شود. این درحالی است که هر خانوار دهک اول فقط از ۳ میلیون تومان از یارانه پنهان بهره‌مند می‌شود. این اعداد گواه توزیع ناعادلانه یارانه پنهان از جمله یارانه انرژی است.
براساس تخمین‌ها، مجموع یارانه‌های پنهان بنزین در سال ۹۸ تقریبا ۱۲۳ هزار میلیارد تومان بوده که از سوی دولت پرداخت شده و همانند دیگر یارانه‌های پنهان عمدتا به جیب ثروتمندان و کسانی که استفاده بیشتری از خودروی شخصی دارند رفته است. محاسبات سازمان برنامه و بودجه نشان می‌دهد که از مجموع یارانه پنهان توزیع شده در بنزین سهم ۴ دهک پایین جامعه تنها ۱۰ درصد از کل یارانه توزیعی یعنی چیزی در حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان بوده است. به‌عبارت دیگر به حدود ۱۳ میلیون خانوار ۱۲ هزار میلیارد تومان رسیده، این درحالی است که سهم ۴ دهک بالایی ۸ برابر این رقم و در حدود ۸۲ هزار میلیارد تومان بوده است. برای بهبود و اصلاح این نظام یارانه‌ای، در چند سال اخیر چندین طرح کارشناسی پیشنهاد شده است که یکی از آنها «طرح متشکل بازار انرژی» بود که اجرای آن با مقاومت دولت روبه‌رو شد.

نیاید به نفع اقشار کم‌درآمد باشد!

همانطور که گفته شد اختصاص سهمیه و یارانه بنزین تنها به خانوارهای دارای خودرو و درنظر گرفتن حدود ۱۵ میلیون خانوار فاقد خودرو که عمدتا از اقشار کم‌درآمد و متوسط جامعه هستند، می‌دعالتی بزرگی است. برای حل این معضل، تاکنون راهکارهای متعددی پیشنهاد شده است اما به‌دلایل مختلف، یکی از مخالفان آن خود دولت بوده است. یکی از این طرح‌ها، طرحی است که در بهمن ۹۷ از سوی اندیشکده حکمرانی شریف مطرح شد. این طرح که راه‌حلی پایدارتر از راه‌حل‌های بدیل ارائه شده بود، در واقع پیشنهاد تخصیص سهمیه سوخت به همه افراد جامعه (کد ملی) و تشکیل بازار ثانویه برای مبادله آن بود. این طرح اخیرا نیز در مجلس یازدهم از سوی نمایندگان مطرح شده اما بازمه به‌نظر می‌رسد دولت یکی از مخالفان طرح باشد.

مخالفت دولت با این طرح تا جایی است که براساس آنچه علی‌مروی، مدیراندیشکده شریف و صادق الحسینی از اقتصاددانان نزدیک به دولت اخیرا افشا کرده‌اند، زمانی که آنان طرح مذکور را در جلسه وزرای دولت روحانی مطرح کرده‌اند، بیژن نامدار زنگنه، وزیر نفت با اجرای طرح بازار متشکل انرژی و اختصاص سهمیه بنزین به همه افراد جامعه مخالفت و آن را رد کرده است. به گفته این دو اقتصاددان، در آن جلسه که در شهریور ۹۷ برگزار شده بود، مخالفت وزیر نفت به‌علت این بوده که این طرح به‌ضرر ثروت‌مند و شهری است. مروی در این زمینه می‌گوید که استدلال بیژن زنگنه و دیگران این بود که طرح شما (بازار متشکل انرژی) یک بازتوزیع یارانه به نفع طبقات پایین هست، درحالی‌که پایگاه اجتماعی دولت طبقات متوسط به بالا هستند. استدلال دیگرشان این بوده که در صورت اجرای طرح شما این دهک‌های متوسط به بالا هستند که می‌آیند شورش می‌کنند؛ چرا که تریبون دست آنهاست. لازم به ذکر است طرح اختصاص سهمیه بنزین به هر کدملی گرچه اخیرا نیز از سوی مجلس کلید خورده اما همچنان سرنوشت آن هنوز نامعلوم است.



می‌رود نیز یکی دیگر از اثرات مثبت طرح می‌تواند باشد. براساس آمارها در مناطق شهری به‌طور میانگین ۵۲ درصد خانوارها (۱۱ میلیون و ۸۰۲ هزار خانوار) دارای حداقل یک خودرو و ۴۷ درصد مابقی فاقد حداقل یک خودرو هستند. در مناطق شهری، در دهک یک (کم‌درآمدترین) حدود ۸۹ درصد فاقد خودرو هستند. در دهک دوم ۷۴ درصد، در دهک سوم ۶۴ درصد، در دهک چهارم ۵۶ درصد، در دهک پنجم ۴۸ درصد، در دهک ششم ۴۰ درصد، در دهک هفتم ۳۴ درصد، در دهک هشتم ۳۰ درصد، در دهک نهم ۲۰ و در دهک دهم نیز ۱۰ درصد خانوارها فاقد خودرو هستند. در مناطق روستایی نیز میانگین بر خور داری خانوارهای روستایی از خودروی شخصی کمتر از ۲۳ درصد (۲ میلیون و ۴۳۷ هزار خانوار) بوده، ۹۷ درصد افراد دهک اول (کم‌درآمدترین) فاقد خودرو هستند. در دهک دوم ۹۰ درصد، در دهک سوم ۸۰ درصد، در دهک چهارم ۷۴ درصد، در دهک پنجم ۷۱ درصد، در دهک ششم ۶۸ درصد، در دهک هفتم ۵۹ درصد، در دهک هشتم ۵۳ درصد، در دهک نهم ۴۶ و در دهک دهم نیز ۳۴ درصد خانوارها فاقد خودرو هستند. این آمارها بدین معنی است که منفعت بیش از ۷۰ درصد حمایت‌های یارانه‌ای بنزین و عدم واقعی‌سازی قیمت آن به جیب ثروتمندان و دهک‌های متوسط می‌رود.

این موضوع در ادامه بیشتر توضیح داده می‌شود، اما اثرات منفی و در واقع تبعات چنین طرح‌هایی بیشتر محل اختلاف کارشناسان است که براساس تئوری‌های اقتصادی و تجربه ظاهری می‌توان آنها را به دو دسته مستقیم و غیرمستقیم تقسیم کرد. در تبعات مستقیم، افزایش قیمت بنزین منجر به افزایش هزینه‌های حمل و نقل داخل شهری و بین شهری و حتی باری خواهد شد که بیشتر مورد استفاده طبقات متوسط و پایین جامعه بوده و درآمد آنها را هدف قرار می‌دهد. از طرف دیگر افزایش هزینه حمل و نقل موجب افزایش هزینه‌های خرید بنگاه و در نهایت افزایش هزینه‌های تولید شده و ممکن است تا حدودی بر افزایش قیمت‌ها تاثیر گذار باشد، این درحالی است که افزایش قیمت بنزین، فی‌نفسه لنگرگاهی برای افزایش انتظارات تورمی نیز محسوب می‌شود. با توجه به موارد مطرح شده می‌توان عنوان کرد دولت بدون درنظر گرفتن موارد زیر، تصمیم درست اقتصادی را به فاجعه‌بارترین نوع ممکن اجرا کرد که عمده هزینه آن را طبقات پایین دادند:

- سهمیه‌بندی بنزین و تعلق گرفتن ۶۰ لیتر بنزین به‌طور ماهیانه به هر فرد دارای خودرویی عدالتی بزرگی در حق ۱۵ میلیون خانوار ایرانی فاقد خودرو است. براساس داده‌های هزینه-درآمد سال ۱۳۹۸ مرکز آمار ایران، طی سال گذشته از تعداد ۲۹ میلیون و ۶۷۳ هزار خانوار کشور، به‌طور میانگین ۴۸ درصد خانوارهای کشور با ۱۴ میلیون و ۲۴۱ هزار خانوار دارای حداقل یک خودرو و ۱۵ میلیون و ۴۳۲ هزار خانوار هم فاقد خودرو بوده‌اند.
- کاهش یارانه پنهان بنزین بدون مهار هزینه‌های حمل و نقل عمومی که عمدتا مورد استفاده طبقات پایین است و همچنین بدون گسترش کمیت و کیفیت ناوگان حمل و نقل عمومی کشور ممکن است حتی هدف، کاهش مصرف «رانیز بعد از مدتی با چالش مواجه کند. در واقع هرچه حمل و نقل عمومی با هزینه و فرصت زمانی کمتر در دسترس باشد، تقاضا برای اتومبیل کشش پذیرتر خواهد بود و ممکن است بسیاری از افراد را علاقه‌مند به استفاده از حمل و نقل عمومی کند.
- ایرادهای بسیار طرح دولت در نحوه اجرای طرح منجر به حوادثی شد که تورم در ماه‌های آینده آن، نه تنها با تکیه بر افزایش قیمت بنزین، بلکه با بروز نااطمینانی بسیار و عدم کنترل انتظارات تورمی بیشتر از حد معقول بود.
- در اجرای چنین طرح‌هایی هر چند طبقات درآمدی بالا به دلیل استفاده



یک سال پیش درست در چنین روزهایی، دولت یک‌کشیه و بدون مهیا کردن شرایط اجتماعی و اقتصادی، آماده‌سازی سیاست‌های پولی و مالی و با رد همه پیشنهادات ارائه شده تا آن روز، تصمیم به افزایش ۵۰ درصدی قیمت بنزین و سهمیه‌بندی آن گرفت و فردای آن روز نیز رئیس جمهور نقش خود در این تصمیم شبانه را تنها در حد شنیدن خبر در روز جمعه ذکر کرد. در یک‌سالی که این تصمیم هر هزینه در کشور اجرا شده، به بررسی برخی ابعاد آن پرداخته ایم.
پرونده بنزین پرونده‌ای نیست که به یکباره از سال ۹۸ سر دربیآورد، چراکه از سال ۱۳۷۷ برای کاهش هزینه‌ها و واقعی سازی قیمت و مصرف کشور برای اولین بار بنزین پا به بودجه دولت گذاشته و پس از آن نیز در سال‌های ۸۶ منجر به سهمیه‌بندی و در سال ۹۴ نیز منجر به تک‌نرخ کردن آن شد. اما موضوعی که سهمیه‌بندی بنزین در سال ۹۸ را متفاوت‌تر از سال‌های قبل می‌کند، شرایط اقتصادی-اجتماعی، نوع اجرا، اعتماد و سرمایه اجتماعی دولت و پر هزینه بودن طرح اجرا شده نسبت به طرح‌های جایگزین است. به‌عبارت دیگر، دولت روحانی طرحی را اجرا کرد که بنا به اظهارات اقتصاددانان نزدیک به دولت، در مقابل آن، طرح‌هایی همچون «بازار متشکل انرژی»، طرح کوپن بنزینی یا اختصاص بنزین به کد ملی وجود داشت که به هیچ‌وجه هزینه امنیتی و جانی و مالی را به کشور تحمیل نمی کرد، بنابراین به جرات می‌توان گفت طرح افزایش قیمت بنزین در دولت روحانی یکی از فاجعه‌بارترین جراحی‌های اقتصادی اجرا شده در کشور بوده که عایدی جز کاهش اعتماد عمومی به سیاستگذار را نداشته است. اما بخش دیگر این موضوع، شفاف نبودن درآمدهای حاصل از اجرای این طرح است. بر این اساس، درحالی که دولت ادعا کرده بود همه درآمدهای اجرای سهمیه‌بندی بنزین را در قالب یارانه معیشتی به مردم خواهد داد، با این حال برخلاف پیش‌بینی درآمد ۳۱ هزار میلیارد تومانی، برآوردها حکایت از ۶۰ هزار میلیارد تومان درآمد دارد.

بازی ماروپله زنگنه با کارت سوخت

بررسی آمارهای شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران نشان می‌دهد در سال ۸۰ میانگین مصرف روزانه بنزین کشور نزدیک به ۴۶ میلیون لیتر بوده که این میزان تا پایان دولت خاتمی به ۶۷ میلیون لیتر و تا سال ۸۵ نیز به روزانه ۷۳/۷ میلیون لیتر رسیده است. بر این اساس طی دوره ۶ ساله (۸۵-۸۰) مصرف بنزین کشور رشد ۶۱ درصدی را تجربه کرده است. این افزایش بی‌رویه مصرف بنزین منجر به هشدارهایی از سوی کارشناسان انرژی و مراکز پژوهشی همانند مرکز پژوهش‌های مجلس شد. کارشناسان انرژی معتقد بودند اگر روند مصرف بنزین با همان میزان رشد دوره ۸۵-۸۰ ادامه پیدا کند، در سال ۹۰ دولت باید خود را برای تهیه روزانه ۱۰۰ میلیون لیتر بنزین آماده کند. با توجه به تولید حدود ۴۵ تا ۵۰ میلیون لیتری بنزین داخلی، دولت مجبور می‌شد روزانه ۵۰ میلیون لیتر بنزین از بازارهای جهانی خریداری کند؛ امری که در شرایط تحریمی می‌توانست مشکلات زیادی را برای کشور فراهم کند. در نهایت این هشدارها منجر به یک تصمیم واحد در بدنه دولت و مجلس شد. بر این اساس دولت و مجلس اقدامات اولیه اجرای طرح سهمیه‌بندی و هوشمندسازی مصرف سوخت را از سال ۸۵ کلید زدند و از تیرماه ۸۶ نیز سهمیه‌بندی سوخت با فعال سازی کارت سوخت خودرو به اجرا درآمد.

بررسی‌های آماری نشان می‌دهد از همان سال اول اجرای طرح، مصرف بنزین با کاهش روزانه ۹/۲ میلیون لیتری از ۷۳/۷ میلیون لیتر در سال ۸۵ به ۶۱/۵ میلیون لیتر در پایان سال ۸۶ رسیده است. همچنین در سال‌های بعد نیز روند کاهشی مصرف بنزین ادامه داشته تا اینکه این میزان تا سال ۹۰ به ۶۰ میلیون (به اندازه مصرف سال ۸۰) رسیده که در نوع خود یک رکورد بی‌سابقه در صرفه‌جویی مصرف سوخت در ایران محسوب می‌شد. اما طبیعی بود که با افزایش تعداد خودرو در کشور، میزان مصرف بنزین نیز باید سالانه رشد می کرد، بر این اساس از سال ۹۰ تا سال ۹۴ که طرح سهمیه‌بندی بنزین همچنان اجرا می‌شد، به‌طور سالانه مصرف بنزین حدود ۱/۸ تا دو درصد رشد کرد و میزان مصرف بنزین از حدود ۶۰ میلیون لیتر در سال ۹۰ به ۹۰/۶ میلیون لیتر در پایان سال ۹۳ رسید.

با روی کار آمدن دولت روحانی در سال ۹۲، گرچه در ظاهر دغدغه اول این دولت، مساله کیفیت بنزین مصرفی در کشور بود، اما از سال ۹۳ دولت همه تلاش‌های خود را صرف ناکارآمد جلوه دادن کارت سوخت کرد و در نهایت نیز این تلاش‌ها در سال ۹۴ نتیجه داد و دولت مجلس را مجاب به تصویب حذف کارت سوخت کرد. بررسی‌های آماری از داده‌های شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران نشان می‌دهد برخلاف ادعای دولت روحانی مبنی بر عدم تاثیر کارت سوخت و طرح سهمیه‌بندی بنزین بر حجم مصرف، پس از حذف کارت سوخت و تک‌نرخی شدن آن در سال ۹۴، مقدار مصرف روزانه بنزین از ۶۹ میلیون لیتر در پایان سال ۹۳ به حدود ۹۰ میلیون لیتر تا پایان سال ۹۷ و به حدود روزانه ۹۲ میلیون لیتر تا سه‌ماهه اول سال ۹۸ رسیده است. این افزایش چشمگیر مصرف بنزین یک بار دیگر با هشدارهای کارشناسان، دولت را مجبور به اجرای طرحی می‌کرد که مصرف بنزین را به‌شکلی مدیریت کند. براساس آنچه در ادامه می‌آید، طرح‌های مختلفی در برابر دولت وجود داشت که در صورت اجرا، علاوه بر مدیریت حجم مصرف بنزین، موجب برقراری عدالت و برخورداری برابر از یارانه پنهان انرژی بین همه افراد جامعه می‌شد، اما در نهایت دولت روحانی دقیقاً زمانی که اعتماد و سرمایه اجتماعی اش به پایین‌ترین حد خود رسیده بود و مردم و به‌ویژه طبقات اجتماعی کم‌درآمد به‌واسطه تورم بالا قدرت خرید خود را از دست رفته می‌دیدند، طرحی را اجرا کرد که بی‌سابقه‌ترین تبعات امنیتی را برای کشور و تلخ‌ترین لحظات را برای بسیاری از خانوارهایی که جان عزیزان شان را در آبان از دست داده‌اند، دربر داشت.

استاد کار خراب‌کن

افزایش قیمت حامل‌های انرژی مخصوصا بنزین سال‌هاست مورد توجه کارشناسان اقتصادی و سیاسی بوده و همان‌طور که گفته شد، موافقان و مخالفان بسیاری نیز دارد. اگر بخواهیم صادقانه بگوییم، حذف یارانه پنهان قیمت بنزین و واقعی سازی قیمت آن از جمله طرح‌هایی است که در کشورهای دیگر «ریاضتی» خوانده می‌شود. این طرح به‌طور همزمان دارای اثرات مثبت و البته تبعات منفی است. اثرات مثبت شامل: بهینه شدن مصرف و کاهش آلودگی محیطی است، به‌عنوان مثال میزان مصرف بنزین در سال ۹۷ حدود ۹۰ میلیون لیتر در روز بود که در نیمه اول سال ۹۸ به ۹۲ میلیون لیتر در روز رسید، اما با اجرای طرح سهمیه‌بندی در نیمه دوم میزان مصرف به ۷۵ میلیون لیتر رسید، در زمان اجرای محدودیت‌های کرونا به ۴۵ تا ۵۰ میلیون لیتر و در حال حاضر نیز گفته می‌شود این مقدار ۷۰ تا ۷۵ میلیون لیتر است. البته کاهش مصرف و آلودگی محیط زیست را باید به‌طور همزمان از طریق استانداردهای خودروهای تولیدی، گسترش کیفیت و کمیت حمل و نقل عمومی نیز پیگیری کرد. کاستن از هزینه‌ها و یارانه‌های پنهانی که عمده آن به جیب ثروتمندان