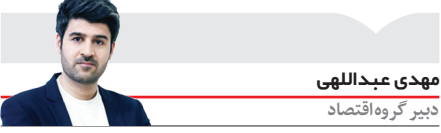


به نظر می‌رسد دولت برخی اشکالات طرح‌های ارائه‌شده در انتخابات را برطرف کرده، طرح جدید هم عادلانه‌تر است هم غیردلاریزه

طرح جدید بنزینی، مستقل از دلار



مهدی عبداللهی

دبیر گروه اقتصاد

در روزهای اخیر روزنامه «فرهیختگان» اطلاعات جزئی‌تری از طرح بنزینی دولت یا همان طرح «یارانه بنزین برای همه» ارائه کرد. در گزارش حاضر طی گفت‌وگوی مفصل با حسین سرآبادانی تفرشی، پژوهشگر هسته عدالت‌پژوهی مرکز رشد دانشگاه امام صادق (ع) به بررسی ابعاد مختلف این طرح پرداخته‌ایم. سرآبادانی تفرشی که چندین سال در حوزه عدالت، پژوهش‌های مستندی داشته و یکی از دغدغه‌هایش، موضوع یارانه‌هاست، معتقد است تغییر روند تخصیص بنزین از پلاک یا همان خودرو به کد ملی تصمیمی در جهت تحقق عدالت در برخورداری‌هاست و توزیع یارانه‌ها را بهبود می‌بخشد؛ چراکه کانون اصابت یارانه‌ها دقیق‌تر می‌شود. اما این پژوهشگر عدالت یک دغدغه جدی دارد، دغدغه وی این است که این طرح، حکمرانی قیمنگذاری حامل‌های انرژی را در کدام ریل قرار می‌دهد و با اجرای آن قرار است مسیر قیمنگذاری حامل‌های انرژی به‌صورت کلی و بنزین به‌صورت خاص در چه ریلی قرار بگیرد؟ وی می‌گوید ترس ما این است که طراحان بخواهند با این طرح، دولت را از مسئولیت‌پذیری اجتماعی و پاسخگویی درخصوص تعیین قیمت حامل‌های انرژی نجات داده و این مسئولیت را به یک اپلیکیشن و به یک [بازار] واگذار کنند. این وضعیت ما را به مسیر حکمرانی خواهد برد که انتهای آن آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی است. سپس فشار بیشتر به معیشت طبقات فرودست، افزایش نابرابری درآمدی و درنهایت افزایش فقر در کشور. وی تاکید می‌کند یکی از اهداف والای دولت سیزدهم کاهش فقر مطلق اعلام شده، این امر در گام اول نیازمند متوقف کردن موتورهایی است که فقر را خلق می‌کنند. این موتورها همان حرکت در ریل آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی است که دولت سیزدهم باید مراقب باشد در دام آن نیفتد.

رویگرد شتاب‌زده دولت خطرناک است

یکی از نقایطی که می‌تواند این طرح را در مسیر خطرناکی قرار دهد، رویگرد شتاب‌زده و عجولانه دولت در اغلب مسائل است. مثلا درمورد بنزین گفته شده بود قرار است از اول دی اجرا شود بعد اعلام شد که از ۱۵ دی قرار است اجرا شود. این شتاب‌زدگی و عجولانه تصمیم گرفتن مایه نگرانی است. پرواضح است که سازوکارهای اجرایی این طرح باید دیده شده و ساخته شود و با یک شتاب‌زدگی‌ای که دولت در حال اجرایی کردن آن است، بیشتر باید نگران شد. البته در طرح دولت یک سازوکار خوبی اندیشه شده و قرار نیست فعلا در کل کشور اجرا شود و به‌صورت پایلوت در کیش و قشم اجرا شده و سپس به کل کشور تسری داده می‌شود. تخصیص بنزین از خودرو به فرد درصورتی که زیرساخت‌های آن در یک فرآیند غیرعجولانه و شتاب‌زده نباشد ما موافق آن هستیم. تغییر تخصیص از خودرو به فرد عادلانه‌تر است چون کانون اصابت یارانه‌ها بهبود می‌بخشد. اما توجه داشته باشیم که کار اجرایی در کشور ما بسیار کندپیش می‌رود پس اگر دولت به امور مرتبط با اجرایی توجه باشد، می‌تواند مشکلاتی را ایجاد کند.

اطلاع‌رسانی دولت مشکل دارد

طرحی که به عنوان طرح جدید بنزین به صورت آزمایشی قرار است در کیش اجرایی شود مجموعه‌ای از عناصر را دارد که نیازمند تحلیل است. اصل این رویداد و نحوه اطلاع‌رسانی آن بار دیگر نشان داد که اطلاع‌رسانی دولت در بیان و گفت‌وگو با مردم دچار مشکل است. چندصدایی بودن درون مجموعه دولت آنقدر ناراحت‌کننده و نگران‌کننده است که شخص آقای رئیس‌جمهور صراحتا اشاره کرد که معاون اول سخنگوی اقتصادی دولت است و دیگر بخش‌های دولت درباره این موضوع اظهارنظر نکنند. درواقع این امر که در حاشیه‌صورت گرفت نشان داد که قوه عاقله دولت در امر ارتباط با جامعه نیازمند بازنگری رفتاری کارکنان دولت در مواجهه با رسانه‌هاست.

قاعده بازی ممکن است تغییر کند

یکی از اشکالاتی که این طرح دارد، همان اشکالی است که به طرح سهام عدالت هم وارد بود. زمانی که شما بنزین را به کد ملی تخصیص می‌دهید، با آزاد شدن فروش فشار عرضه ازسوی گروه‌های کم‌درآمد دارید، چون برخی از خانوارها خودرو ندارند و توزیع خودرو در کشور خیلی نامتوازن است. براساس آمارهای مرکز آمار ایران، درسال گذشته ۵۳ درصد از کل خانوارهای شهری کشور خودرو داشته‌اند و در مناطق روستایی این میزان ۳۸ درصد بوده است. همچنین در سطح دهک‌ها نیز ۹۸ درصد از دهک یک روستایی خودرو ندارند.

پس انتقال یارانه از خودرو به فرد عادلانه بوده و توزیع یارانه‌ها را بهبود می‌بخشد، زیرا کانون اصابت یارانه‌ها دقیق‌تر شده است. قواعد این بازی این گونه است که ما به‌واسطه وضعیتی که داریم و باتوجه به اینکه سبد معیشت خانوار و تراز بودجه‌ای خانوار در این مدت به‌واسطه تورم‌های بالا، منفی بوده و شکننده است، بلافاصله یک فشار عرضه شکل می‌گیرد. یعنی یک فشار عرضه ازسوی گروه‌های کم‌درآمد رخ می‌دهد، زیرا آنها می‌خواهند در اولین فرصت سهمیه خود را به فروش برسانند. هرچند دولت اعلام کرده زیر نرخ ۱۵۰۰ تومان کسی حق فروش ندارد، اما وقتی فشار عرضه باشد، با پایین آمدن قیمت‌ها، به‌تدریج دولت نیز این کف قیمتی را حذف خواهد کرد و علا قیمت‌ها در فرآیند



عرضه و تقاضای غیرواقعی کشف خواهد شد. این وضعیت زمینه را برای آزادسازی قیمت‌ها آماده می‌کند.

شاید دولت گروگان انتخاب بد شود

امسا درخصوص خود طرح اگر بخواهیم حرف بنزیم، باید تاکید کنم در این طرح یک نگاه کلان و یک نگاه درون‌برنامه‌ای خرد را می‌توان تصور کرد. نگاه کلان این پرسش را مطرح می‌کند که این طرح، حکمرانی قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی را در کدام ریل قرار می‌دهد و با اجرای آن قرار است مسیر قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی به صورت کلی و بنزین به صورت خاص در چه ریلی قرار بگیرد؟ در حوزه خط‌مشی‌گذاری عمومی نظریاتی داریم که اشاره دارد که خط‌مشی‌های عمومی لزوما به صورت دفعی شکل نمی‌گیرند. این امر در یک مسیر تقریبی نقطه‌به‌نقطه و حتی گسسته شکل می‌گیرد. درواقع در این روش دولت‌ها به نوعی گروگان انتخاب‌های گذشته خود هستند. یعنی دولت‌ها زمانی که بیک انتخابی را انجام می‌دهند درواقع انتخاب‌های بعدی خود را نیز انتخاب می‌کنند و انتخاب‌های امروز آنها تابعی از انتخاب‌های گذشته خودشان است. از این جهت تجزیه و تحلیل انتخاب‌های دولت مدام معنادار تر می‌شود. در ماجرای یارانه‌های شهروندی هم احساس می‌کنم درحال حاضر نیازمند تحلیل است. درحال حاضر دولت یک جهت‌گیری کلان دارد که در مسیر آزاد کردن قیمت‌های حامل‌های انرژی است. این جهت‌گیری که در حال‌وقوع است، شکل‌گیری یک بازار متشکل یا غیرمتشکل یا متمرکز یا غیرمتمرکز است.

احتمالا جهت‌گیری کلی که این سیاست دارد متاسفانه همان انگاره یارانه پنهان و مساله قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی برمبنای انگاره یارانه پنهان است که می‌خواهد همزمان پاسخی به سه بخش معیشت، دولت و انرژی در کشور را بدهد. یعنی دولت از یک طرف با بحران معیشتی مردم روبه‌رو است، از یک طرف ناترازی‌های انرژی را می‌بیند(قطعی برق و گاز و...) و از طرف دیگر خودش با کسری بودجه مواجه است. ما معتقدیم این صورت‌بندی اشکال دارد و هر سه بحران را تشدید می‌کند. در مورد این ماجرا هم این طور حس می‌شود. بنابراین جهت‌گیری کلی این برنامه متاسفانه سوق دادن حکمرانی حامل‌های انرژی در جاده بازار انرژی با رویکرد آزادسازی تدریجی قیمت‌هاست. این طرح در مرحله‌ای می‌خواهد بگوید بازار متشکل انرژی الگوی مترقی‌تری از قانون هدفمندسازی یارانه‌ها در سال ۸۹ است. زیرا اگر در قانون ۸۹ دولت قیمتی تعیین می‌کرد و عواید آن را بین گروه‌های مختلف بازتوزیع می‌کرد در اینجا این طور تصور می‌شود دولت در بلندمدت احتمالا قصد دارد این قیمت‌گذاری را هم انجام ندهد و قیمت شانوری متناسب با عرضه و تقاضا وجود داشته باشد. درنهایت اینکه، خروجی طرح این باشد که ما هم به هدف کاهش مصرف برسیم و هم صادرات داشته باشیم و با همین صادرات، دولت بتواند کسری بودجه خود را تأمین کند. منابع ارزی خود را افزایش دهد و مصرف کاهشی شده و همچنین دولت بتواند منابعی را برای بازتوزیع بین دهک‌های پایین‌تر پیدا کند تا با آن فقر مطلق رفع شود.

تمام این صورت‌بندی‌ها برای دولت جذاب است. اینکه طراحان در پشت پرده چه نگاهی دارند، بماند اما آنها امروز از واژه‌هایی همچون عادلانه‌سازی قیمت‌های حامل‌های انرژی و از عبارت جذاب مردمی‌سازی حاملان انرژی استفاده می‌کنند که این نشان می‌دهد که ما چقدر در مفاهیم کلیدی و اساسی مشکل داریم و جهت‌گیری ما در قتلگاه چه تهدیدهای گوناگونی قرار گرفته است.

بنابراین به دلایل مختلف و مستندات گوناگون می‌توان این تحلیل را داشت که این سیاست و مسیری که در امر قیمت‌گذاری بنزین درپیش گرفته شده خوشبختانه فعلا به صورت آزمایشی قرار است اجرایی شود تا ضعف‌های فنی آن برطرف شود. اما از

اقتصاد



متن نامه معاون اول ریاست‌جمهوری این طور نمایان می‌شود که زیرساخت‌های این طرح برای کل کشور اجرایی شود. بنابراین دولت عزم خود را جزم کرده تا اگر اشکال خاصی پیش نیاید و بتواند به خوبی و به صورت فنی در کیش و قشم آن را اجرایی کند و اپلیکیشنی که در نظر گرفته‌اند مشکلی نداشته باشد عرضه و تقاضا در آن شکل بگیرد و تخصیص روی کد ملی‌ها صورت بگیرد و این امور فنی مشکلی نداشته باشد، دولت قصد دارد برای کل کشور آن را اجرایی کند. این موضوع احتمالا صرفا به بنزین ختم نخواهد شد و به گازوئیل و سایر حامل‌های انرژی هم تسری پیدا خواهد کرد و ما در یک بازده زمانی دو یا سه ساله یک بازار متشکل از حامل‌های انرژی خواهیم داشت که ایرانی‌ها در آن سهمی دارند و در یک مکانسیم عرضه و تقاضا شکل می‌گیرد. گویا نقش دولت به تدریج کاهش پیدا می‌کند.

خطر حرکت در ریل آزادسازی قیمت

در موضوع بنزین ممکن است یک فشار عرضه همانند عرضه سهام عدالت در دهک‌های پایین اتفاق بیفتد، یعنی افراد بخواهند قیمت بنزین را زمانی که فشار عرضه وجود دارد به نرخ پایین عرضه کنند. البته الان دولت یک کف و سقفی را برای عرضه و تقاضا تعیین کرده اما سوال این است که آیا دولت می‌تواند این کف و سقف را برای همیشه نگه دارد. بنابراین همانند سهام عدالت شما یک فشار عرضه ازسوی کم‌درآمدها و فشار تقاضا ازسوی پردرآمدها دارید. همین‌طور افراد می‌توانند اعتبار خودشان را به دیگری منتقل کنند.

بر این اساس وقتی طرح را نگاه می‌کنیم این‌طور تصور می‌شود که طرح و تصمیم‌سازی می‌خواهد کشور را در یک مسیری که خودش می‌خواهد، قرار دهد و ثانیاً می‌خواهد بازی را طوری طراحی کند که هیچ فایده و عایدی برای مردم ندارد. بحث این است که چون شما ابزارهای غیرقیمتی را ندارید از یک‌سوم مصرف کاهش نخواهد یافت، لذا اگر هدف دولت بهره‌مندی مردم و به‌ویژه گروه‌های کم‌درآمد از عواید بنزین باشد باید این سوال را هم بپرسیم که کاهش مصرف و همین‌طور بهبود شیوه‌های مصرف و بهینه‌سازی انرژی و این‌دست مسائل نیز در طرح دولت وجود دارد یا خیر؟ یعنی با توزیع عواید بنزین بین مردم، دولت چه مسیری را در پیش خواهد گرفت. فرض بدبینانه این است که دولت می‌خواهد ریلی را بگذارد که در سال‌های آتی بتواند از طریق آن در جهت آزادسازی قیمت‌ها حرکت کند.

اینکه دولت صرفا در مرحله توزیع عواید بنزین متوقف شود و ابزارهای غیرقیمتی برای اصلاح قیمتی نداشته باشد، در سال‌های آتی که دولت بخواهد قیمت را اصلاح کند، ما به‌مشکل خواهیم خورد. شما برای حمل‌ونقل عمومی هزینه نمی‌کنی و می‌خواهی مصرف را کاهش دهی حتی شما بنزین را ۱۰ تا ۲۰ هزار تومان قرار دهید باز هم مردم مجبورند از آن استفاده کنند. این موارد دولت را در مسیری قرار می‌دهد که یک‌سری از طراحان این سیاست‌ها دنبال آن هستند و مطمئن باشید ماجرای قیمت‌گذاری بنزین در کشور با اجرای این سیاست در یک مسیر و جاده‌ای می‌افتد که آقایان می‌خواهند دولت را راحت کنند؛ نمی‌دانم هزینه این راحت‌سازی دولت چقدر است. این راحت‌سازی یعنی اینکه قیمت‌گذاری را از دست دولت بگیرید و به بازار بسپارید، بازاری که معلوم نیست چه بلایی سر کشور خواهد آورد. متاسفانه با وجود اینکه دغدغه آقای رئیس‌یست بسیار عدالت‌خواهانه است، اما طراحان فنی این گونه سیاست‌ها فقط موضوع را از جنبه کالای خصوصی می‌بینند. بازار کالاهای خصوصی هم یک بازار رقابتی و بازار عرضه و تقاضاست. اگر

دولت می‌خواهد در مسیری حرکت کند که طراحان قبلی بنزین شهروندی خواب آن را دیده بودند؛ باید اول به این سوال پاسخ دهد که آیا بنزین کالای خصوصی است؛ به این معنا که پفک خصوصی است. یا یک کالای خاص است. اقتصاددانان نهادگرا

معتقدند برای هر اقدامی دولت باید تدارکاتی برای آن دیده باشد و یک سازوکار عرضه و تقاضایی برای آن مشخص شود. آیا ما می‌توانیم امروز همان مدل قیمت‌گذاری شناور را که در خیلی از کشورهای دنیا وجود دارد پیاده کنیم. مسلما پاسخ منفی است.

۲۰ لیتر از کجا آمد؟

برآوردها نشان می‌دهد ۶۰ درصد مصارف بنزین در کشور ما مربوط به خودروهای شخصی و حدود ۴۰ درصد از آن یا برای خودروهای عمومی است یا خودروهای امدادی همانند آمبولاس، پلیس و... است. درباره اختصاص ۲۰ لیتر بنزین به هر نفر به نظر می‌آید که کارشناسی جدی صورت نگرفته است. ببینید بعد از حادثه‌ای در دوران پساکرونا قرار خواهیم گرفت و مصرف بنزین در کشور رشد جدی خواهد داشت و این مصرف در کشور به بالای ۱۰۰ میلیون لیتر خواهد رسید. دولت از طریق اعمال این سیاست‌بستری را ایجاد کرده که رشد مصرف را کنترل و برای دولت درآمد ایجاد می‌کند به این معنا که می‌تواند مازاد تولید را عرضه کند یا به صادرات آن بپردازد. اما درباره اینکه عدد ۲۰ لیتر درست است یا نه، باید گفت طرح ۲۰پیشنهاد اصلاح یارانه بنزین در کشور تخصیص سهمیه بنزین به افراد و ایجاد بازار متشکل برای مبادله آن» در بهمن ۹۷ در اندیشکده شریف انجام شد که دقیقا همان طرح درحال پیاده‌سازی بوده و این عدد ۲۰ لیتر از آن طرح آمده است.

مبنای اصلی آن طرح بازارگرایی است و معتقدند درواقع با شکل‌دهی بازار می‌توانیم تخفیف‌ها را کارآمد کنیم. فساد را به حداقل برسانیم، قیمت‌های نسبی را اصلاح کنیم و عدالت را شکل دهیم اما اپلیکیشن بازار نیست. بازار یک نهاد اجتماعی است که باید شما بسازید. بازار یعنی عرضه و تقاضا؛ ولی در این طرح عرضه و تقاضا مشخص نیست. این چه منطقی است که ما باید قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی را به یک اپلیکیشن یا معاملات جهانی واگذار کنیم. یک مقاله‌ای اخیرا در یکی از روزنامه‌ها منتشر شده که براساس همان طرح اندیشکده شریف نوشته شده است. در این یادداشت عنوان شده نیازی نیست دولت برای خرید سهم‌ها بنزین مازاد افرادی که نمی‌توانند آن را بفروشند) هزینه‌ای را متحمل شود. می‌تواند این امر را به بازار محول کند و حضور دولت در یک بازار ثانویه لزومی ندارد و تنها باعث اختلال در بازار می‌شود.

بند چهارم این یادداشت می‌گوید هیچ نیازی نیست بازار ثانویه تأمین بنزین، متشکل و متمرکز باشد و افراد به صورت شخصی به شخص سهمیه خود را به هر کسی در زمانی و در هر مکانی که خواستند منتقل کنند. این سهمیه بنزین که مبادله می‌شود با این دو شرط قابل پس‌انداز است و خود می‌تواند به یک دارایی دیجیتال تبدیل شود و رویای «ارز دیجیتال ملی» را تحقق بخشد. این یادداشت درواقع سرانجام این طرح را نمایان کرده است. این سازوکار که در حال اجراست عملا درحال شکل‌دهی بازار متشکل یا غیرمتشکل انرژی در کشور است که سهم بنزین از مخارج را شناور می‌کند و هم مسئولیت‌پذیری دولت در مورد حامل‌های انرژی را برای همیشه از گردن آن برداشته و به اپلیکیشنی به نام بازار بسپارد و این بازار درحال قیمت‌گذاری باشد. در همین یادداشت پیشنهاد داده شده که دولت سقف را ۳ هزار تومان تعیین نکند. درحال حاضر مشکلی نیست تا وقتی افزایش قیمت نداشته باشد اما به تدریج این قیمت به سمت فرمول ۹۰ درصد فوب خلیج فارس که درحال حاضر ۱۵ هزار تومان است حرکت می‌کند. همچنین تصور اولیه آن است که این قیمت به تناسب قیمت‌های جهانی و فوب منطقه‌ای شناور باشد.

دولت موتورهای خلق فقر را متوقف کند

یکی از عالمان اجتماعی می‌گوید دولت‌ها توانایی محدودی برای خلق حماسه دارند اما ظرفیت بی‌انتهایی برای خلق فاجعه



دارند. معنای این حرف آن است که دولت‌ها در دنیای امروز اگر بخواهند کاری انجام دهند ظرفیت‌های اجرایی آنها برای انجام کارهای بسیار بزرگ خیلی محدود است اما تا دل‌تان بخواهد ظرفیت برای خلق فاجعه دارند. بنابراین برای دولت امروز به جای اینکه دنبال این باشد که کارهای خوب کند باید تلاش این باشد که کارهای بدش را کم کند. من فکر می‌کنم آن چیزی که درحال حاضر دولت سیزدهم باید از آن مراقبت کند این است که کارهایی که اثر منفی بر رابطه دولت و ملت دارد یا بین دولت و مردم فاصله و شکاف می‌اندازد باید به حداقل برسد. دولت سیزدهم دغدغه خدمت به مردم را دارد، این موضوع به‌هیچ‌وجه قابل انکار نیست. شخص آقای رئیس‌ی دغدغه دارد و می‌خواهد برای کشور کاری کند؛ اما بحث من با بدنه کارشناسی است که در دولت تصمیم‌سازی می‌کند. آن چیزی که آقای رئیس‌جمهور به‌عنوان عدالت اجتماعی و مردمی‌سازی اقتصاد به دنبال آن است، با این سنخ طرح‌ها به وجود نمی‌آید. گفتیم جهت‌گیری کلی طرح این است که به دولت اجازه می‌دهد در آینده درخصوص یارانه‌های پنهان تصمیماتی بگیرد؛ چراکه دولت عملا زیرساخت‌های یک بازار متشکل یا غیرمتشکل انرژی را دارد در کشور شکل می‌دهد. تصور این است که طراحان می‌خواهند با این طرح، دولت را از مسئولیت‌پذیری اجتماعی و پاسخگویی درخصوص تعیین قیمت حامل‌های انرژی نجات دهد و این مسئولیت را به یک اپلیکیشن و به یک [بازار] واگذار کنند. این وضعیت ما را به مسیر حکمرانی خواهد برد که انتهای آن آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی است. سپس فشار بیشتر به معیشت طبقات فرودست، افزایش نابرابری درآمدی و درنهایت افزایش فقر در کشور. آقای رئیس‌ی هفته گذشته گفتند ما باید فقر مطلق را در کشور ریشه‌کن کنیم. این هدف والایی است اما برای ریشه‌کن شدن فقر مطلق گام اول متوقف کردن موتورهایی است که فقر را خلق می‌کند. فرض کنید همه کسانی را که دچار فقر مطلق هستند همچون کودکان کار، زنان، سس‌المندان و همه کسانی که فقر معیشتی دارند، دولت در یکجا جمع کرده و مساله فقر آنها را حل کند، آیا با این اقدام مساله فقر حل خواهد شد، پاسخ منفی است، چراکه جامعه بویاست و فقر همیشه خلق می‌شود. پس شما درصورتی موفق خواهید شد که معضل فقر را حل کنید و اول باید موتورهای خلق فقر را متوقف کنید.

پس تا زمانی که ما نتوانیم ریشه‌های خلق فقر را ریشه‌کن کنیم برنامه‌فردایی ما به نتیجه مطلوب و منظر ما نخواهد رسید. به‌منظر می‌رسد دولت باید پیوست مطالعاتی طرح‌ها را منتشر کند یا حداقل آن را در اختیار جامعه‌نخبگانی قرار دهد. دولت باید به‌صورت شفاف اول بگوید مساله و هدف و رویکردش چیست، بعد جامعه نخبگان می‌تواند بگوید که تجویز آن چیست. اینکه از کارشناسان بخواهند بدون اطلاع از اهداف دولت دستوری تجویز کنند از دست هیچ کارشناسی بر نمی‌آید.

در موضوع تغییر روند تخصیص بنزین از پلاک یا از خودرو به فرد هم مساله همین است. اگر پیوست مطالعاتی طرح‌ها به جامعه ارائه‌شود، اگر پیوست مطالعه‌ای مشخص واضح باشد، با همراهی بیشتری ازسوی جامعه و به‌ویژه جامعه‌نخبگانی مواجه خواهد شد. درحال حاضر این ترس وجود دارد که همه اقدامات مربوط به تغییر تخصیص بنزین درنهایت به ایجاد زیرساخت برای آزادسازی قیمت انرژی و آن مساله یارانه‌های پنهان که دائم مسئولان دولتی ازجمله در دیوان محاسبات و سازمان برنامه‌وبودجه مطرح می‌کنند، ختم شود.

نکاده صرفا قیمتی خطرناک است

یکی از گرفتاری‌هایی که طرح‌های قبلی مربوط به تغییر رویه‌های تخصیص بنزین از پلاک و خودرو به فرد می‌توانست ایجاد کند این بود که متاسفانه آن‌هایی که از درجه یارانه‌های پنهان به موضوع بنزین و دیگر حامل‌های انرژی نگاه می‌کنند صرفا مساله را در اصلاح قیمت می‌بینند. همین نگاه در موضوع حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی نیز دیده می‌شود. مثلا ما نمی‌گوییم که ارز ۴۲۰۰ تومانی را تا ابد نگه دارید؛ بحث ما بر سر این است که شما با چه سازوکاری قرار است این ارز ترجیحی را حذف کنید تا فشار کمتری در معیشت خانوارها وارد شود. این موضوع درخصوص بنزین و حامل‌های انرژی نیز دیده می‌شود. آن‌هایی که صرفا به مساله قیمت انرژی استناد می‌کنند، لازم است برای یک‌بار هم که شده آمارهای بلومبرگ را ملاحظه کنند.

طبق آمارهای بلومبرگ که مربوط به قیمت بنزین در نیمه اول سال ۲۰۲۰ است، کشور ما ازجمله کشورهایی است که قیمت بنزین در آن پایین‌ست. در مقابل کشور ما هنگ‌کنگ کشوری است که با نرخ ۲ دلار و ۲۵ سنت، بالاترین قیمت بنزین را دارد. اما این گزارش دو معیار دیگری نیز دارد، اینکه بنزین چقدر دسترس‌پذیر است و دیگری هم اینکه سهم بنزین از مخارج خانوارها چقدر است. بر همین اساس، طبق آمار بلومبرگ گرچه هنگ‌کنگ گران‌ترین بنزین را دارد با این حال سهم آن در هزینه‌های خانوار جزء کمترین مقدار بین کشورهاست. به‌خاطر اینکه درآمد سرانه در این کشور به‌طور قابل‌توجهی بالا

بوده و همین موضوع سبب می‌شود هزینه تمام‌شده بنزین در سبد هزینه‌خانوار کم باشد. اینکه ما می‌گوییم قیمت‌گذاری بنزین و سایر حامل‌های انرژی باید برمبنای وضعیت دستمزدی و درآمدی شما باشد معنی‌اش همین است. طبق همین آمارها، درحالی که هنگ‌کنگ بالاترین نرخ بنزین را دارد اما سهم آن از هزینه‌های سبد خانوار ۲/۲۵ درصد و این میزان برای ایران ۱/۷ درصد است. اینها نشان می‌دهد ما باید در قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی متناسب با مختصات و تعادل‌های داخلی قیمت‌گذاری کنیم.