

واکاوی سناریوهای مختلف قیمت بنزین در سال ۹۸

بهمن ۱۳۹۷

וְעַתָּה
וְעַתָּה
וְעַתָּה
וְעַתָּה

مقدمه

پس از آنکه قاچاق سوخت ارقام عجیب و حیرت انگیز چند ده میلیون لیتری را ثبت کرد و به دنبال آن، روند احیای کارت های سوخت آغاز شد، بحث سهمیه بندی بنزین و تغییر قیمت آن هم در مجلس و دولت مطرح شد و طرح های مختلفی تا کنون درباره آن مطرح شده است. هر چند نمایندگان عمدتاً بر عدم سهمیه بندی بنزین و عدم افزایش قیمت آن در سال آینده اصرار می کنند! سناریوهای مختلفی برای قیمت بنزین وجود دارد. در طرح سناریوهای قیمت بنزین، عمدتاً مولفه های رفاه و عدالت اجتماعی، ساماندهی بازار سوخت، جلوگیری از قاچاق و اصلاح الگوی مصرف و کاهش هزینه های دولت مورد نظر قرار می گیرد و بسته به نوع اولویت دهی و نگاه به اقتصاد، پیشنهادات مختلفی ارائه می شود. بماند که منافع سیاسی، جریانی و شخصی افراد باعث می شود شعارهای پوپولیستی در راستای عدم سهمیه بندی و افزایش قیمت ارائه دهند. بر اساس اینکه سرنوشت سهمیه بندی و قیمت گذاری آن چه شود، ۶ سناریو برای سال ۹۸ محتمل است که به تفکیک در ادامه بررسی می کنیم:

۱- ادامه روند عرضه بنزین تک نرخ ۱۰۰۰ تومانی

۲- آزادسازی قیمت و عرضه بنزین ۱۰ هزار تومانی

۳- عرضه تک نرخ با قیمتی بالاتر مثلاً ۳ هزار تومان

۴- بنزین دو نرخ با رشد اندک نرخ دوم

۵- بنزین دو نرخ با آزادسازی نرخ دوم

۶- عرضه بنزین سه نرخ

۱. ادامه روند عرضه بنزین تک نرخی ۱۰۰۰ تومانی

در این سناریو که بسیاری نمایندگان در نطق‌های خود از آن حمایت کردند و در نظر سنجی‌ها نیز بالاترین رای را آورده است، بنزین نه افزایش قیمتی خواهد داشت و نه سهمیه‌بندی می‌شود. مانند گذشته هر شخصی به هر میزان که بخواهد می‌تواند از بنزین ۱۰۰۰ تومانی استفاده کند. اینکه عمده مردم در نظرسنجی‌ها به این طرح رای داده‌اند قابل درک است، نکته قابل تأمل آن است که نمایندگان مجلس نیز که چندماه تا انتخابات دور بعدیشان باقی مانده نیز حامی این طرح هستند! تنها حسن این شیوه سهولت آن است، چون تغییری در کار نیست نه زحمتی دارد، نه دردسری. بر اساس این سناریو هر کس که خودرو دارد به ازای هر لیتر بنزینی که مصرف می‌کند ۹ هزار تومان یارانه می‌گیرد و هر میزان بیشتر بنزین بسوزاند یارانه بیشتری برده است. فرض کنیم اگر در یک خانواده ۵ نفری مثلاً سه نفر از خودروی شخصی استفاده کنند و ماهی ۲۰۰ لیتر بنزین بسوزانند، در ماه این خانواده ۶۰۰ لیتر بنزین مصرف کرده و ۶۰۰ هزار تومان پول بنزین داده به ازای آن ۵ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان یارانه سوخت گرفته است. چیزی در حدود حقوق دو کارگر، خانواده‌ای که هیچ خودرویی ندارد نیز به کلی از این یارانه محروم می‌شود. از طرفی بهترین حالت برای قاچاقچی‌ها نیز همین روش است و با دردسر کمتری بنزین و گازوئیل را تهیه و خارج می‌کنند. واقعاً مشخص نیست که با چه مکانیسم و مبنایی می‌توان از بنزین تک نرخ با یک دهم قیمت واقعی و بدون سهمیه‌بندی دفاع کرد جز آنکه بخواهیم سرمایه‌های مملکت را با مصرف بی‌رویه و قاچاق گسترده سوخت از بین ببریم و با یارانه دادن به ثروتمندان شکاف طبقاتی را افزایش دهیم.

۲. آزادسازی قیمت و عرضه بنزین ۱۰ هزار تومانی

این مدلی است که برخی از اقتصاددان ها از آن حمایت می کنند؛ آزادسازی یکباره قیمت حامل های انرژی و قیمت گذاری بر اساس عرضه و تقاضا. این شیوه هر چند در بلند مدت مطلوب است و باید به سمت آن حرکت کنیم، اما در کوتاه مدت شوک های سنگینی به اقتصاد کشور و معیشت مردم وارد می کند و در شرایط کنونی که مردم تحت فشار قرار دارند توصیه نمی شود. آزادسازی قیمت حامل های انرژی می تواند راهبرد میان مدت و بلند مدت کشور باشد و به صورت پلکانی اجرا شود. با آزادسازی قیمت ها، مساله قاچاق سوخت، یارانه های غیر منصفانه، هزینه های سنگین پرداخت این یارانه ها و مصرف بالای بنزین در کشور حل خواهد شد و از صرفه جویی در این محل می توان زیرساخت های حمل و نقل عمومی چه در حوزه کالا و چه جابجایی مسافر را متحول کرد و با یارانه کالایی از اقشار محروم دهک های اول حمایت کرد.

۳. عرضه تک نرخی با قیمتی بالاتر مثلا ۳ هزار تومان

برخی کارشناسان معتقدند ایران با ذخایر غنی نفت و گاز نباید با قیمت سایر کشورها سوخت را در اختیار مردم قرار دهد و دریافت هزینه تولید یا بخشی از آن کفایت می کند. این دست برای قیمت بنزین رقم های ۲، ۳ و ۵ هزار تومانی را مطرح کرده اند تا ضمن کاهش هزینه های دولت، سوخت با قیمتی منصفانه به مردم برسد. این سناریو که راه حلی بینابینی ارائه می کند، باعث کاهش قاچاق سوخت می شود اما آن را

متوقف نخواهد کرد و هزینه های دولت را می کاهد اما متوقف نخواهد کرد. همچنان یارانه پنهان ثروتمندان از مصرف سوخت نیز با درصد کمتری ادامه می یابد.

۴. بنزین دو نرخى با رشد اندک نرخ دوم

در این سناریو بنزین با کمک کارت سوخت دو نرخى می شود و سهمیه بندى از سر گرفته می شود. یک میزان مشخص سهمیه برای افراد با قیمت هزار تومان فعلی در نظر گرفته می شود و برای مصرف مازاد نرخى بالاتر مثلاً ۳ هزار تومان پرداخت شود. سهمیه بندى مورد نظر در این شیوه باعث کاهش مصرف و کاهش قاچاق می شود که البته مطلوب است. با این وجود شرایط دو نرخى در هر صورت میزانى از رانت و فساد را به وجود خواهد آورد و از آنجایی که نرخ دوم هنوز با قیمت واقعی بنزین در منطقه فاصله بسیاری دارد، قاچاق با سهم کمتری ادامه خواهد داشت.

۵. بنزین دو نرخى با آزادسازی نرخ دوم

در این حالت دو نرخ خواهیم داشت؛ هزار و ۱۰ هزار تومان. بر اساس یک نظام سهمیه بندى همه افراد می توانند تا یک حد مشخص مثلاً ۶۰ لیتر، از بنزین ۱۰۰۰ تومانی استفاده کنند و برای مصارف بالاتر باید بنزین را با قیمت واقعی (۱۰ هزار تومان) خریداری کنند. در این حالت، هزینه های دولت و میزان قاچاق سوخت به شدت کاهش می یابد و مصرف داخلی نیز کاهش قابل توجهی خواهد داشت و بخشی از بار حمل و نقل مسافری

به سمت حمل و نقل عمومی منتقل خواهد شد.

همین طور سوخت مورد نیاز ناوگان عمومی باید بدون محدودیت با قیمت فعلی در اختیار آنها قرار بگیرد تا از ایجاد تورم و افزایش فشار معیشتی جلوگیری شود.

۶. عرضه بنزین سه نرخی

در این شیوه مصرف سوخت به سه دسته تقسیم می شود؛ مصرف ناوگان عمومی مسافری و باری، مصارف شخصی در محدود سهمیه مشخص شده و مصرف شخصی مازاد. نرخ اول نرخ یارانه ای است و مشمولان آن تمام دست اندرکاران حمل و نقل کشور شامل حمل و نقل مسافری و باربری های درون شهری و جاده ای هستند که با تامین سوخت آن ها در قیمت های فعلی، هیچ هزینه مازادی که به رشد قیمت ها منجر شود متوجه آن ها نخواهد بود. عرضه گازوئیل و بنزین برای این دسته باید با نرخ های فعلی یعنی ۳۰۰ تومان برای یک لیتر گازوئیل و ۱۰۰۰ تومان به ازای یک لیتر بنزین ادامه یابد. نرخ دوم نرخ نیمه یارانه ای است و به مالکان خودروهای شخصی تا یک سقف مشخص تخصیص داده می شود. کارشناسان قیمت ۲ الی ۳ تومان برای هر لیتر بنزین تا سقف ۶۰ الی ۸۰ لیتر را مناسب دانسته اند. افزایش قیمت بنزین خودروهای شخصی به افزایش صرفه جویی در مصرف کمک خواهد کرد و اقبال به حمل و نقل عمومی را افزایش می دهد. همزمان دولت باید سرمایه گذاری گسترده ای را در زیرساخت های حمل و نقل عمومی انجام دهد. در حال حاضر مردم برای امور روزانه حتی رفتن به محل کار ترجیح

می‌دهند از وسیله شخصی استفاده کنند و دلیل آن هزینه کمتر نسبت به حمل و نقل شهری است و بخشی از معضل ترافیک و خودروهای تک سرنشین از اینجا ریشه می‌گیرد. نرخ سوم نرخ آزاد (۱۰ هزار تومان معادل یک دلار) است و سقفی ندارد. هر شخصی به هر میزان که بخواهد می‌تواند از آن استفاده کند اما دیگر یارانه‌ای بابت این مصرف مازاد دریافت نخواهد کرد. این طرح علاوه بر آنکه همه مزایایی حالت پنجم را دارد، با شیب ملایمی روند آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی را نیز کلید می‌زند تا در یک بازه چند ساله قیمت‌ها واقعی شوند و دولت به جای پرداخت یارانه به این چرخه ناسالم، می‌تواند از محل منابع صرف جویی شده، در بخش تامین اقشار کم درآمد و زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی سرمایه‌گذاری کند.

بهره‌سختن

در مجموع، برای اصلاح عرضه و مصرف سوخت چند ملاحظه وجود دارد: نخست آنکه اقتصاد ما در شرایط فعلی تاب تحمل بار تورم بیشتر را ندارد و با توجه به نوسانات اخیر ایجاد ثبات و آرامش اولویت است. لذا از هر گونه افزایش نرخ سوخت حمل و نقل عمومی اعم از باری و مسافری باید اجتناب شود. ملاحظه دیگر حجم بالای قاچاق است که ۳۰ درصد از سوخت تولیدی را به تاراج می‌برد. مساله سوم عدالت اجتماعی در توزیع یارانه است و نباید توزیع یارانه به گونه‌ای باشد که اقشار پردرآمد برخوردار باشند و اقشار ضعیف بی‌بهره، اتفاقی که در عرضه ارزان سوخت در جریان است. نکته دیگر اشراف آماری و توان

ارزیابی و کنترلی دولت بر مصرف سوخت است که باید از طریق به روزرسانی سامانه‌های مکانیزه و هوشمند تقویت شود.

هر چند که انتظار می‌رود با موضع نمایندگان مجلس، در نهایت سناریوی اول برای سال ۹۸ تصویب و اجرا شود و یا حداکثر بدون افزایش قیمت سهمیه بندی صورت گیرد، به نظر می‌رسد بهترین حالت سناریوی آخر باشد که کاهش مصرف و قاچاق و هزینه دولت را در دل خود دارد. در این حالت اگر کسی بخواهد بیش از دیگران بنزین مصرف کند باید تمام هزینه آن را از جیب خود بپردازد و یارانه ای به او تعلق نمی‌گیرد. در اجرای سهمیه بندی نیز دو مدل را می‌توان در پیش گرفت؛ یکی سهمیه بندی بر اساس خودرو و دیگری سهمیه بندی مبتنی بر افراد. طبیعتاً در حالت دوم؛ یعنی سهمیه بندی فرد محور، همه افراد اعم کسانی که مالک خودرو هستند یا خیر از مواهب این یارانه بهره مند می‌شوند و کسانی که بنزین خود را مصرف نکرده اند، می‌توانند از طریق سامانه ای آن را به دیگران بفروشند که محل درآمدی برای اقشار ضعیف تر خواهد بود.