

خود آموز سیاستگذاری اقتصادی

به ازای هر یک نفری که می خواهد درس بدهد، حدود سی نفر هستند که نمی خواهند چیزی یاد بگیرند!

W.C. Sellar R. J. Yeatman

دکتر مسعود نیلی



**شکل گیری بازار
آزاد بنزین، تمامی
اجزای عرضه کننده
رسمی آن را در
مظان اتهام فساد
قرار خواهد داد.**

تلاش خواهد کرد تا چارچوب های صحیح تصمیم گیری را در مورد موضوعات مختلف ارایه کند؛ شاید تصمیم گیرندگان کشور در سطوح مختلف، با بررسی آن بتوانند به نتایج مناسبی دست پیدا کنند. شیوه کار این چنین خواهد بود که سوالات اصلی مرتبط با یک موضوع تصمیم گیری مطرح خواهند شد تا همه با مطالبه پاسخ آنها، بتوانند به ارزیابی پیامدهای هر تصمیم بپردازند.

موضوع بنزین این روزها، یکی از مسایل مهم تصمیم گیری کشور است. در این نوشته، مهمترین سوالات مربوط به دو گزینه در دو سوی یک تصمیم را مطرح خواهیم کرد. هر چه تلاش کردیم، انگیزه‌ای برای صرف وقت در نوشتن سوالات مربوط به اصلاح کلی قیمت بنزین پیدا نکردم و لذا در این نوشته تنها به دو گزینه که این روزها بیشتر در محافل تصمیم گیری مطرح می شوند، پرداخته خواهد شد.

وقتی می خواهیم در مورد موضوع بنزین تصمیم گیری کنیم، چه نکاتی را باید در مدنظر قرار دهیم تا مطمئن شویم که اولاً، همه چیز را در نظر گرفته ایم و مطلبی از قلم نیفتاده و ثانیاً، مقایسه صحیحی بین پیامدهای هر تصمیم به عمل آورده ایم؟ برای پاسخ به این سوال در خطوط ذیل، سوالات مرتبط با هر یک از دو گزینه مطرح می شوند:

اقتصاد، یکی از معدود علوم است که پایه اصلی خود را بر رفتار شناسی در سطح خرد قرار داده و تلاش می کند تا تحولات شاخص های اقتصاد کلان را از طریق کشف قانونمندی های حاکم بر انتخاب های فردی توضیح دهد. تأکید زیاد علم اقتصاد بر رفتارشناسی فردی، آن را در مشابهت با علم روانشناسی قرار می دهد، اما از میان تفاوت های زیاد بین این دو حوزه از علوم، یک تفاوت بیش از بقیه می تواند مورد تأکید باشد و آن هم اینست که علم روانشناسی به کار روانشناس می آید تا به طور "مستقیم" و از طریق ارتباط با فرد فرد مردم به حل مشکل بپردازد، در حالی که علم اقتصاد و نتایج آن در اختیار سیاستگذار قرار می گیرد تا با تکیه بر قانونمندی های حاکم بر رفتارهای فردی، به طور متمرکز و "غیرمستقیم" رفتارها را تحت تأثیر قرار دهد و عملکرد مطلوب اقتصاد را نتیجه بگیرد. از این نظر، می توان علم اقتصاد را علم سیاستگذاری نامید.

سیاستگذاری، کاری "سهل" و "ممتنع" است؛ سهل از آن جهت که با قیام و قعودی ساده و یا بالابردن دستی می توان رأی به تصمیمی داد که معیشت و رفاه میلیون ها نفر را تحت تأثیر قرار دهد، و ممتنع از این نظر که اگر سیاستگذاری بخواهد با تکیه بر قواعد علمی صورت بگیرد، مقدماتی باید فراهم شود که نیاز به قابلیت های بسیار دارد. عرصه تصمیم گیری در کشور ما، ظرف چند ماه گذشته بر طرف سهل آن چرخیده و تصمیماتی بسیار مهم در زمینه های مختلف از قبیل نرخ بهره، دستمزد، تعرفه، حجم بودجه، رشد نقدینگی و چگونگی ارتباطات بین الملل، با سرعت و سادگی فراوان اتخاذ شده است.

اقتصاددانانی که از دور تنها نظاره گر فرآیند تصمیم گیریاند، با نوشتن مقاله و اظهار نظر در مجامع، پیامدهای محتمل را مورد بررسی و ارزیابی قرار می دهند. شاید یک سوال اساسی این باشد که چگونه می توان به تصمیم گیرنده کمک کرد تا تصمیم ناصحیح نگیرد و مسیر درست را انتخاب کند؟ مسلماً ارایه کمک در زمینه "شیوه تصمیم گیری درست" بهتر از پیشنهاد "تصمیم درست" است. این که چگونه تصمیم بگیریم تا بتوانیم از نتیجه آن دفاع کنیم، قابلیت مهمی است.

نگارنده در حدی که محدودیت روحیه و وقت اجازه دهد،

**روند افزایش
آلودگی هوا در
آینده، چه مقدار مرگ
و میر و بیماری را به
جامعه تحمیل خواهد
کرد و در نتیجه، چند
درصد از جمعیت
کشور فدای جلب
رضایت بقیه
خواهند شد؟**

۳) مقایسه

در مجموع، آثار و پیامدهای مترتب بر هر گزینه در زمینه تورم و بیکاری را با آثار مترتب بر اصلاح کلی قیمت انرژی مقایسه کنید.

دستگاه‌های مسوول در دولت محترم که گزارش‌های کارشناسی برای سوالات فوق تهیه کرده و آن را در مجامع تصمیم‌گیری به بحث می‌گذارند، در صورتی که نتایج مطالعات خود را منتشر کنند، چشم‌های نگران نظاره‌گر تصمیم‌گیری آرامش خواهند گرفت و اطمینان پیدا خواهند کرد که همه جوانب مسایل و مشکلات زیر ذره‌بین مدیران قرار دارند و همه پیامدهای نامطلوب مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند، اما اگر این چنین نباشد، مدیران محترم می‌توانند سوالات ارایه شده را به منزله خودآموزی تلقی کنند که پس از مرور آنها، دستگاه‌های تحت مسوولیت خود را موظف به یافتن پاسخ آنها کنند.

ماخذ: سایت رستاک



تقاضای حمل و نقل عمومی ناشی از ایجاد محدودیت برای حمل و نقل خصوصی، کرایه جابجایی مسافر و بار را به چه میزان افزایش خواهد داد؟

۲-۵) افزایش کرایه حمل و نقل ایجاد شده در نتیجه جیره بندی، معادل چه مقدار افزایش قیمت رسمی بنزین است؟

۲-۶) چه میزان شغل به خاطر در اختیار قرار نگرفتن بنزین برای جابجایی از بین خواهد رفت؟

۲-۷) ایجاد محدودیت در عرضه بنزین، همراه با حفظ قیمت پایین، منجر به شکل‌گیری بازار آزاد برای بنزین خواهد شد. با توجه به رشد بسیار بالای حجم نقدینگی و چسبندگی زیاد مصرف، پیش‌بینی می‌شود که قیمت بازار آزاد در سطح نسبتاً بالایی شکل بگیرد. قیمت بازار آزاد چه کسری از قیمت بین‌المللی بنزین خواهد بود؟

۲-۸) شکل‌گیری بازار آزاد بنزین، تمامی اجزای عرضه کننده رسمی آن - اعم از شرکت پالایش و پخش، پالایشگاه‌ها، مبادی ورودی تا سطح پمپ بنزین‌ها و مأموران مستقیم عرضه - را در مظان اتهام فساد قرار خواهد داد. بدین ترتیب، بخش‌های کنترل کننده و بازرسی زیادی به ناچار فعال خواهند شد تا نشت بنزین از بازار رسمی به بازار آزاد را مورد کنترل قرار دهند. چه نوع ارزیابی از هزینه‌های اجتماعی ایجاد شده در نتیجه فراهم آوردن زمینه فساد و سوء رفتار به وسیله سیاستگذاری می‌توان ارایه کرد؟

۲-۹) قیمت بازار آزاد بنزین، در ارزیابی‌های اقتصادی مردم به عنوان " قیمت سایه " بنزین ملاک قرار خواهد گرفت. از دید کسانی که قابل به تأثیر " روانی " این گونه قیمت‌ها بر سطح عمومی قیمت‌ها هستند (برخلاف نظر نگارنده)، این قیمت سایه خود چه میزان اثر تورمی خواهد داشت؟

۲-۱۰) آیا قاچاق بنزین در شرایط جیره‌بندی تشدید خواهد شد؟ در صورت مثبت بودن پاسخ، تامین عرضه تعهد شده توسط دولت، منجر به واردات مجدد به چه میزان خواهد شد؟

۲-۱۱) با توجه به عدم افزایش قابل توجه تولید داخلی بنزین در طول سه سال آینده و افزایش قابل توجه تعداد خودرو، میزان سهمیه قابل تخصیص برای هر خودرو به چه میزان تقلیل پیدا خواهد کرد؟

۲-۱۲) ممکن است یک راه حل محتمل برای ایجاد تعادل در بازار بنزین، محدود کردن تولید خودرو باشد. با توجه به زنجیره بزرگ فعالیت‌های قطعه‌سازی متصل به خودرو سازی و اشتغال ایجاد شده در مجموعه این صنعت، به خاطر یک دستمال قیصریه ای به آتش کشیده خواهد شد، به ویژه آن که رشد شدید واردات در حوزه‌های مختلف از یک طرف، و افزایش دستمزدها از طرف دیگر، بازار کار را قبلاً به سمت تشدید عدم تعادل کشانیده است. با توجه به موارد ذکر شده، آیا می‌توان محدودیت تولید خودرو را در دستور کار قرار داد؟



گزینه (۱) ادامه روند موجود

۱-۱) در صورت ادامه وضع موجود، تعداد خودروهای کشور در پنج سال آینده به چه میزان خواهد رسید؟
۱-۲) با توجه به ثابت ماندن قیمت بنزین و وجود تورم در دو گزینه بیش از بیست درصد (و کمتر از ۲۵ درصد) و بیش از ۱۰ درصد (و کمتر از ۱۵ درصد) و در نتیجه، ارزان شدن نسبی بنزین و گران تر شدن نسبی تعمیر ماشین به منظور کاهش مصرف و در نتیجه، به صرفه تر شدن ادامه بهره برداری از خودروهای فرسوده، مصرف بنزین به ازای هر خودرو به چه میزان افزایش پیدا خواهد کرد؟
۱-۳) براساس میزان مصرف پیش بینی شده برای سال های آینده، چه مقدار از نفت خام تولید شده کشور را باید صرف تأمین (تولیدات + واردات) بنزین مورد نیاز کشور کرد؟ و با توجه به محدودیت سقف مجاز سهمیه تعیین شده از سوی اوپک، چه مقدار نفت برای صادرات و بکارگیری منابع حاصله در توسعه کشور باقی خواهد ماند؟
۱-۴) چه میزان از مصرف حدوداً یازده لیتر روزانه بنزین هر خودرو ضایعات است، ضایعات به معنی مصرف بیش از حد طبیعی خودرو به خاطر بدکار کردن موتور و تعمیر نکردن آن، توقف در ترافیک به دلیل عرضه رو به افزایش خودرو و از رده خارج نشدن خودروهای موجود و در نتیجه، افزایش قابل توجه خودروهای موجود در واحد طول خطوط دسترسی؟

۱-۵) چه میزان از آلودگی موجود هوا در تهران و سایر شهرهای بزرگ، ناشی از کارکرد خودرو است؟

۱-۶) آلودگی هوا در سال های آینده براساس بندهای پنج گانه فوق به چه میزان خواهد رسید؟

۱-۷) روند افزایشی آلودگی هوا در سال های آینده چه مقدار مرگ و میر و بیماری را به جامعه تحمیل خواهد کرد؟ و در نتیجه، چند درصد از جمعیت کشور فدای جلب رضایت بقیه خواهند شد؟

۱-۸) با فرض ثابت نگه داشتن قیمت بنزین، علیرغم افزایش سطح قیمت ها در داخل و نیز افزایش قیمت بین المللی بنزین، میزان خروج غیرقانونی بنزین از کشور به چه میزان خواهد رسید؟ و در نتیجه، چه میزان از تولید نفت خام کشور، صرف تأمین بنزین مورد نیاز کشورهای همسایه خواهد شد؟

پاسخ به سوالات فوق کار دشواری نیست و قاعدتاً دستگاه های مسوول باید بتوانند گزارشی را که در برگزیده برآوردهایی قابل قبول از ارقام مطرح شده در سوالات هشت گانه باشد، تهیه کنند و در مجامع تصمیم گیری به بحث بگذارند.

یک تمرین ساده در مورد برخی از سوالات فوق می تواند این گونه باشد که در طول پنج سال آینده، رقمی بین چهار تا پنج میلیون به تعداد خودروهای موجود اضافه شود. مصرف متوسط خودروهای موجود، به دلیل افزایش فرسودگی و نیز افزایش ترافیک، به حدود ۱۴ لیتر در روز

**چگونه می توان به
تصمیم گیرنده کمک
کرد تا تصمیم
ناصحیح نگیرد و
مسیر درست را
انتخاب کند؟**

خواهد رسید و مصرف خودروهای اضافه شده در طول پنج سال آینده، در حد وضع موجود، یعنی یازده لیتر خواهد بود. بر این اساس، در پایان پنج سال آینده، مصرف بنزین کشور به حدود ۱۴۰ میلیون لیتر در روز، یعنی دو برابر میزان مصرف فعلی خواهد رسید که اگر ۴۰ میلیون لیتر در روز تولید داخلی باشد، صد میلیون لیتر واردات بنزین مورد نیاز خواهد بود و این جدای از امکان پذیری، به معنی اختصاص بیش از یک میلیون بشکه نفت خام به قیمت های امروز و به ارزش حدود بیست و یک میلیارد دلار برای واردات بنزین خواهد بود.

گزینه (۲) جیره بندی بنزین

۲-۱) کاهش حدود چهل درصدی عرضه بنزین، چه میزان بر تحرک فعالیت های اقتصادی و از آن طریق، بر تولید ناخالص داخلی اثر انقباضی خواهد داشت؟
۲-۲) کاهش حمل و نقل خصوصی، چه مقدار تقاضای حمل و نقل عمومی را افزایش خواهد داد؟
۲-۳) چه سهمی از عرضه خدمات حمل و نقل عمومی به وسیله مسافرکش های غیر رسمی تأمین می شود؟
۲-۴) کاهش عرضه خدمات حمل و نقل عمومی ارایه شده توسط مسافرکش های غیر رسمی و افزایش