

در این سرفصل همچنین می‌خوانید:

۲۲ یارانه یا مالیات منفی؟

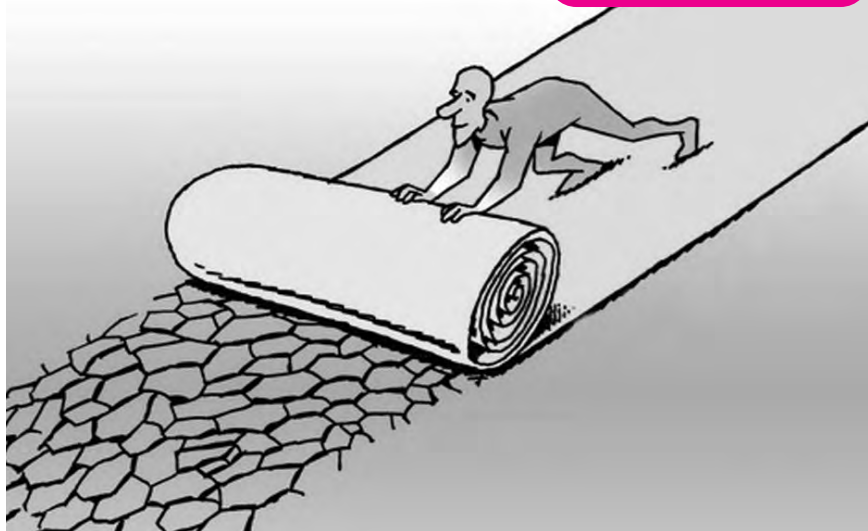
۲۳ دردم از یار است و درمان نیز هم

۲۴ مقابله با تحریم بنزین

۲۵ آزاد کنید!

۲۶ بنزین لیتری ۳۰۰ تومان

۲۶ سهمیه بندی و جنگ



پانسماں زخم کهنه

سهمیه بندی بنزین مانند پانسماں نازکی برای التیام بر روی زخمی کهنه و قدیمی نهاده می‌شود.

و برداشت نادرست سیاست گذاران و برنامه ریزان ناشی شده است.

البته طی سال‌های اخیر، مباحث بیشمار در خصوص آزادسازی قیمت بنزین، دو یا چند نرخی کردن آن، سهمیه بندی و غیره وجود داشته است. در این میان، تلقی و باور تصمیم سازان اقتصادی در اجرای سیاست‌های اقتصاد آزاد این است که از طریق واقعی نمودن قیمت، از یک سو جلوی هدر رفتن یارانه‌ها گرفته شود و از سوی دیگر، با مکانیزم بازار میزان مصرف کاهش یابد.

اجرای چنین روزه سیاستی در خصوص کالای بنزین، قطعاً هدف اول را تأمین می‌کند. ولی در مورد هدف دوم، مطالعات صورت گرفته حاکی از آن است که به دلیل پایین بودن کشش قیمت بنزین در سطح قیمت‌های سال ۱۳۸۰، تنها از قیمت ۶۰۰ تومان به بالا می‌توان کاهش مصرف را انتظار داشت. لذا ایجاد مکانیزم بازار در شرایط فعلی و در کوتاه مدت قابل طرفداری نیست.

اهداف دیگر تحقق سازوکار بازار علاوه بر حذف یارانه‌ها از این بخش، کاهش ترافیک و سامان یافتن حمل و نقل و نیز کاهش آلودگی خواهد بود.

از سوی دیگر، آزادسازی یکباره قیمت بنزین، در شرایط تورمی فعلی اقتصاد ایران، عواقب تورمی بیشتری به همراه خواهد داشت. البته معضل تورم در ایران به میزان قابل توجهی در گروی سیاست‌های پولی و مدیریت رشد نقدینگی است. ولی آزادسازی قیمت بنزین - از آنجایی که نهاده اصلی حمل و نقل کالا و خدمات محسوب می‌شود - می‌تواند با بالا رفتن قیمت کالا و خدمات، بر تورم تأثیر بگذارد. رفع این معضل در بلندمدت نیازمند بسترسازی در رویکرد نهادی و نهادگرایانه مدیریت بازار همراه با اعمال سیاست‌های غیر قیمتی فقط در کوتاه مدت

سه شنبه پنجم تیرماه سال ۸۶ را باید یک روز خاص در اقتصاد ایران دانست - روزی که اولین گام عملی برای توقف ماشین پُر مصرف انرژی در ایران برداشته شد. در خیر ساعت ۸ شب، گفته شد: از ساعت ۲۴ امشب، بنزین به صورت سهمیه بندی و تنها با استفاده از کارت هوشمند سوخت به مصرف کنندگان عرضه می‌شود.

اعلام این خبر باعث ایجاد صف‌های طولانی در تمامی جایگاه‌ها و برخی ناآرامی‌ها در شهرهای مختلف کشور شد که عمدتاً ریشه‌های روانی در میان مصرف کنندگان داشت - آن هم مصرف کنندگانی که سال‌ها بنزین و دیگر سوخت‌ها را به قیمتی کمتر از قیمت حجم مشابهی آب دریافت کرده بودند. پس از آن نیز آمار و ارقام مصرف بنزین حاکی از خبرهای خوش بود، به طوری که در ششمین روز اجرای طرح سهمیه بندی، مصرف روزانه بنزین کشور با رکورد ۱/۶ میلیون لیتر کاهش به ۵۱/۶ میلیون لیتر رسید. اما در حالی که طی یک ماه و نیم گذشته، دارندگان خودرو، مشکلی در تأمین بنزین مورد نیاز خود نداشته و هنوز از سهم بنزین دوره شش ماهه خود استفاده می‌کنند، تعدادی نیز در انتظار عرضه بنزین به نرخ آزاد هستند. این در حالی است که رییس جمهور، روز هجدهم تیرماه سال جاری در جمع خبرنگاران سفرهای استانی هیأت دولت، تعیین قیمت آزاد برای بنزین را "سمی مهلک" برای اقتصاد کشور دانست و تصریح کرد: در شرایط کنونی، آزادسازی قیمت بنزین، تورم را ۱۰۰ درصد می‌کند. لذا دولت با عرضه بنزین با قیمت آزاد مخالف است.

باور اقتصادی

معضل بنزین که رسوبات آن در یک بستر تاریخی در پیکره اقتصاد ایران شکل و رشد پیدا کرده و به غده‌ای برای توسعه تبدیل شده، تا حدودی از نگرش

است تا از یک سو، رفته رفته بتوان یارانه‌ها را از این بخش به بخش‌های زاینده سوق داد و از سوی دیگر، مشکل حمل و نقل و آلودگی هوا را مرتفع نمود.

نکته مهم دیگر، به اتومبیل‌های تولید داخل مربوط می‌شود که اکثریت قابل توجه آنها هم پُرمصرفند و هم آلاینده. در واقع، بخشی از مشکل مصرف بی‌وریه سوخت، کارخانه‌های اتومبیل‌سازی جاده کرج هستند - که همچون سد کرج - جلوی انتخاب مصرف کنندگان را گرفته و آنها تاوان وضعیتی را می‌دهند که دخالتی در آن نداشته‌اند. شاید گفته شود این سد، جریان آب را برای استفاده بهینه، مدیریت و هدایت می‌کند. اما باید متذکر شد، اولاً با گرمای رقابت جهانی شدن، این آب در حال تبخیر است. ثانیاً حفره‌های خروجی آن به سبب نبود سیستم نظارتی، به شدت گرفته شده است. ثالثاً به دلیل نرسیدن آب به داخل شهر، آلودگی و امراض بسیار شیوع یافته است.

موضوع مهم دیگر به بحث پیوستن ایران به WTO مربوط می‌شود، زیرا از یک سو وجود یارانه‌ها، معضل جدی در این بخش به شمار می‌آید و از سوی دیگر، حذف یکباره آن منجر به افزایش قیمت تمام شده می‌شود و ممکن است رقابت پذیری کالاها و خدمات در بازارهای خارجی را با مشکل مواجه سازد.

لذا می‌توان با راهکارهای غیر قیمتی کوتاه مدت و واقعی نمودن تدریجی قیمت بنزین در بلندمدت، بر این مشکل فائق آمد.

به طور کلی، با افزایش پلکانی قیمت بنزین (به طور خاص) و فرآورده‌های نفتی (به طور عام)، همراه با اعمال سیاست‌های غیر قیمتی می‌توان ضمن هدایت یارانه این بخش به بخش‌های تولیدی، شاهد حضور بخش خصوصی در صنعت پالایش بود. در این صورت، با شکل‌گیری یک بازار رقابتی در تولید و توزیع بنزین، ضمن تأمین نیاز داخلی، قادر به صادرات نیز خواهیم بود. پُر واضح است که برای جلوگیری از شکل‌گیری انحصارات، باید دولت با حکمرانی خوب، به مدیریت بازار و حفظ فضای رقابتی اقدام نماید. محاسبه قیمت نیز باید بر اساس

و ترافیک شهرها و تا اندازه‌ای کنترل قاچاق سوخت شود، لیکن به دلیل ساخت و بافت اجتماعی و فرهنگی موجود، در بلندمدت نتایج قابل توجهی به دست نخواهد آمد. با توجه به آغاز سفرهای تابستانی و عادت مصرف‌کنندگان به روندهای مصرفی گذشته، تحقق این اهداف در کوتاه‌مدت نیز شکننده خواهند بود. ■

چرکین زخم ندارد، چه رسد به بهبودی کامل آن. لذا در مدت زمان اندکی، این اقدام منجر به شکل‌گیری بازار سیاه - با توجه به کشش پایین قیمتی آن - و در نهایت، معضل چند قیمتی و سرگردانی جامعه نسبت به این مهم می‌شود. سیاست سهمیه‌بندی ممکن است در کوتاه‌مدت منجر به کاهش مصرف و به دنبال آن، کاهش آلودگی

میزان نفت خام به کار رفته به علاوه هزینه فرآیندهای تولید، مشخص و تعیین گردد. با این اوصاف، می‌توان گفت موضوع سهمیه‌بندی بنزین مانند پانسیمان نازکی است که جهت التیام بر روی زخمی کهنه و قدیمی نهاده می‌شود. پُرپیداست که با توجه به کهنگی و مزمن بودن زخم، این پانسیمان قدرت چندانی برای جذب دمل

یارانه یا مالیات منفی؟

ایران از لحاظ عرضه بنزین ارزان، سومین کشور و از نظر میزان یارانه پرداختی به این کالا، نخستین کشور در میان کشورهای جهان است.

مالیات منفی

اگرچه ایران از نظر قیمت بنزین در جهان جایگاه سوم را در اختیار دارد، اما از نظر میزان باری که از این ناحیه بر بودجه دولت وارد می‌شود، با فاصله زیادی نسبت به دیگر کشورها، در مقام نخست ایستاده است.

به گزارش واحد تحقیقات «اقتصاد ایران» در سال ۲۰۰۶ حدود ۹۳۰ میلیون دلار مالیات منفی بر مصرف بنزین سوپر در کشور وجود داشته که با احتساب یارانه‌های سوخت دیزل، سهمی معادل ۸ درصد از کل درآمد دولت را به خود اختصاص می‌دهد.

با توجه به جدول همراه و مقایسه نرخ مالیات بر بنزین در کشورهای مختلف و سهم آن در کل درآمدهای دولت، می‌توان دریافت بسیاری از کشورهای جهان به ویژه کشورهای توسعه‌یافته از محل تولید و مصرف بنزین، مالیات‌های هنگفتی دریافت کرده و حجم قابل توجهی از بودجه خود را از این محل تأمین می‌نمایند. اما تعدادی از کشورها شامل برخی کشورهای نفتی مانند ونزوئلا، عربستان سعودی، عمان، الجزایر، آذربایجان، قزاقستان، کویت، سوریه و برخی کشورهای غیرنفتی همچون مالزی، یمن، تونس، مصر، بولیوی، کلمبیا، اندونزی و اردن، یارانه‌های هنگفتی را به این کالا اختصاص می‌دهند و به عبارتی، مالیات بر بنزین در این کشورها منفی است. ایران نیز در زمره این کشورها قرار دارد. گفتنی است، مالیات بر بنزین در کره جنوبی با رقمی معادل ۱۱ میلیارد دلار آمریکا، بالغ بر ۳۳ درصد کل درآمد دولت کره را تشکیل می‌دهد. در کشورهایی چون نیکاراگوئه، اروگوئه، نیجریه، اسلوانی و سوییس نیز سهم مالیات بر بنزین از مرز ۲۰ درصد کل درآمدهای دولت این کشورها گذشته است. دو کشور ژاپن و هلند نیز با کسب درآمدی معادل ۵۹/۲۷۲ و ۴۳/۲۷۲ میلیارد دلار از طریق مالیات بر بنزین، به ترتیب ۱۸ و ۱۷ درصد کل درآمدهای خود را از مالیات بر بنزین تأمین می‌کنند.

البته از سال ۲۰۰۶ در برخی از کشورها مانند چین و روسیه، مالیات اندکی بر بنزین بسته شده و بنزین تقریباً به قیمت تمام شده آن عرضه گردید. لذا درآمدهای مالیاتی بنزین، سهم خاصی از بودجه این کشورها را به خود اختصاص نمی‌دهند. ■

هلند و هنگ‌کنگ، گران‌ترین بنزین‌های دنیا را در کشورشان توزیع می‌کنند. قیمت هر لیتر بنزین در ترکیه ۱۸۸ سنت و در نروژ با چند سنت کاهش معادل ۱۸۰ سنت می‌باشد.

بر این اساس، در حالی که پر کردن یک ۵۰ لیتری خودروبی مثل هوندا در ترکمنستان ۱/۰۵ دلار، در ونزوئلا ۱/۴۵ دلار، در ایران ۴/۵ دلار و در عربستان ۸/۰۵ دلار برای راننده آن هزینه دارد، در کشوری مثل آمریکا، مستلزم پرداخت ۴۰ دلار و در ترکیه ۹۳/۹۸ دلار می‌باشد.

در میان کشورهای جهان، دو کشور ترکمنستان و ونزوئلا از نظر ارزان بودن قیمت بنزین، در جایگاه‌های اول و دوم قرار گرفته‌اند. قیمت هر لیتر بنزین سوپر در ترکمنستان تنها ۲ سنت و در ونزوئلا ۳ سنت می‌باشد.

در ایران نیز (قبل از افزایش اخیر قیمت) قیمت هر لیتر بنزین ۹ سنت و قیمت گازوییل ۳ سنت بوده است. به این ترتیب، ایران هنوز سومین بنزین ارزان دنیا را در بین بیش از ۱۷۰ کشور جهان عرضه می‌کند. در مقابل، دولت‌های ترکیه، ایسلند، نروژ،

قیمت بنزین و درآمدهای مالیاتی بنزین در کشورهای منتخب

کشور	قیمت هر لیتر بنزین سوپر، به سنت	قیمت هر لیتر گازوییل، به سنت	مالیات هر لیتر بنزین، به سنت	درآمدهای مالیاتی بنزین (میلیون دلار)	سهم مالیات (یارانه) سوخت در کل درآمد دولت
ترکمنستان	۲	۱	-۴۵	-	-
ونزوئلا	۳	۲	-۴۲	-۶۳۵	-۱۷/۰
ایران	۹	۳	-۳۷	-۹۳۱	-۸/۰
عربستان	۱۶	۷	-۲۲	-۲۷۰	-۸/۰
قطر	۱۹	۱۹	-۱۸	-	-
الجزایر	۳۲	۱۹	-۱۴	-۱۰۰	-۵/۰
مصر	۳۰	۱۲	-۱۸	-۲۸۵	-۱۴/۰
مالزی	۵۳	۴۰	-۹	-۴۷۸	-۱۲/۰
آذربایجان	۴۶	۴۱	-۵	-۱۱	-۶/۰
چین	۶۹	۶۱	۳	۳۹۵	۰
افغانستان	۶۹	۶۵	۳	-	-
ایالات متحد	۶۳	۶۹	۹	۱۵،۷۹۳	۱۲/۰
مکزیک	۷۴	۵۲	۱۴	۱،۴۴۶	۱/۰
آفریقای جنوبی	۸۵	۸۴	۳۶	۱،۱۳۱	۲۰/۰
پاکستان	۱۰۱	۶۴	۱۷	۱۶۲	۱/۰
هند	۱۰۱	۷۵	۴۲	۶،۱۹۹	۱۵/۰
ژاپن	۱۰۹	۹۰	۸۱	۵۹،۲۷۲	۱۷/۰
برزیل	۱۲۶	۸۴	۳۹	۴،۹۸۵	۵/۰
انگلستان	۱۶۳	۱۷۳	۱۱	۴۳،۲۷۲	۱۴/۰
هلند	۱۷۰	۱۳۲	۱۷	۱۱،۲۲۶	۱۰/۰
نروژ	۱۸۰	۱۶۶	۱۶	۲،۹۶۲	۸/۰
ترکیه	۱۸۸	۶۲	۹۹	۳،۴۶۶	۱۸/۰

استخراج: واحد تحقیقات ماهنامه «اقتصاد ایران» از شرکت همکاری‌های فنی آلمان (GTZ)، ۲۰۰۷.