

ضرورت رفع ابهام در هدفمندی یارانه بنزین و گازوئیل

حساسیت درباره مصرف گازوئیلی بود که تولید داخلی تقریباً همه مصرف آن را پوشش می‌داد.

بار اصلی درآمدهای هدفمند کردن یارانه‌ها بر دوش بنزین و گازوئیل

گذشته از مباحثی چون تولید یا مقایسه وضعیت حامل‌ها که در حاشیه موضوع هدفمند کردن یارانه‌های انرژی مطرح می‌شوند، به نظر می‌رسد بار اصلی درآمدهای دولت از محل هدفمند کردن یارانه حامل‌های انرژی بر دوش دو حامل مهم بنزین و گازوئیل باشد. این گمانه از دو سو قابل ارزیابی است. اول اینکه از اظهار نظر مقامات رسمی درگیر در جریان هدفمند کردن یارانه‌های انرژی چنین برداشت می‌شود که افزایش قیمت حامل‌هایی چون برق و گاز لافل برای ۷۰ درصد از مصرف‌کنندگان چندان زیاد نخواهد بود و با توجه به اینکه دولت تنها ۳ یا ۴ ماه فرصت دارد لافل ۱۰ و حداکثر ۲۰ هزار میلیارد تومان از محل تغییر قیمت حامل‌های انرژی کسب کند؛ اگر چه به نظر می‌رسد دولت قصد کسب حداکثر درآمد ممکن را از این طریق دارد تا بتواند ۱۲ هزار میلیارد تومان از آن را به باز توزیع اختصاص دهد. دلیل دومی که این گمانه را تقویت می‌کند به نوع اظهار نظر مقامات رسمی در مورد وضعیت قیمت این دو حامل به خصوص بنزین باز می‌گردد.

مشخص نشدن سناریوی هدفمندی یارانه گازوئیل و بنزین

با این وجود چندی پیش دو سناریو مبتنی بر ارائه بنزین تک نرخ به قیمت ۴۰۰ تومان یا حفظ سهمیه‌بندی با شرایط موجود و افزایش نرخ دوم بنزین (که در زبان مردم به بنزین آزاد و در زبان مدیران به بنزین نیمه یارانه‌ای مشهور است) به قیمت ۷۰۰ یا ۸۰۰ تومان مطرح شد. با مطرح شدن این سناریوها تعدادی از گروه‌های کارشناسی به نفع سناریوی دوم یعنی حفظ سهمیه‌بندی یا ادامه راهکاری که آن را راهبرد مقداری-قیمتی برای هدفمند کردن یارانه‌ها می‌نامیدند، موضع گرفتند. در واقع این کارشناسان به چهار دلیل بی‌عدالتی در مصرف یارانه، افزایش انتظارات تورمی، عدم صرفه‌جویی و کاهش درآمد دولت سناریوی افزایش قیمت و ارائه بنزین تک نرخ را نسبت به سناریوی دوم در دسترسی به اهداف دولت ناکارآمدتر می‌دانستند. آنها معتقد بودند (وهستند) که ارائه بنزین تک نرخ و حذف یکباره سهمیه‌بندی اغلب آثار مثبت اتخاذ راهبرد مقداری-قیمتی یا تبعیضی-ترجیحی را در دیگر حامل‌های انرژی از جمله برق و گاز کمرنگ کرده یا از بین می‌برد. اشاره این کارشناسان بیشتر متوجه تورم ناشی از هدفمند کردن یارانه‌ها است که دغدغه اغلب کارشناسان را شامل می‌شود.

با این وجود بسیاری از صحبت‌های غیر رسمی حاکی از آن است که دولت در مورد ارائه بنزین به قیمتی کمتر از ۴۰۰ تومان فکر نمی‌کند. اگر چه مقامات مختلفی در دولت از باقی ماندن سهمیه موجود کارت‌های سوخت در اختیار مردم خبر می‌دهند. از دیگر سو سناریوی سومی نیز در خصوص نحوه ارائه بنزین مطرح شده است که می‌تواند بر پیچیدگی مسئله بیفزاید. بر اساس این سناریو سهمیه‌بندی بنزین حفظ می‌شود اما بنزین سهمیه‌ای به قیمت ۴۰۰ و بنزین آزاد به قیمت ۷۰۰ تومان ارائه می‌شود. گذشته از تبعات حاصل از چنین سناریویی، اگر دولت بخواهد آن را اجرایی کند، با توجه به قول مقامات مختلف دولتی درباره حفظ سهمیه موجود در کارت‌ها، دولت مجبور خواهد بود بنزین را لافل تا مدتی (یعنی تا پایان سهمیه موجود در کارت‌ها) به سه قیمت ۱۰۰، ۴۰۰ و ۷۰۰ تومانی ارائه کند. همچنین در مورد گازوئیل نیز دو گزینه ۱۵۰ تومانی و ۳۵۰ تومانی مطرح است که ظاهراً دولت بنا دارد بخش عمده‌ای از تقاضای مصرف را از طریق گزینه اول دنبال کند. اما ادامه کار در مورد گازوئیل نیز هنوز مشخص نیست.

باید به این نکته بیش از پیش توجه شود که با وجود مخفی نگه داشتن سناریوی هدفمند کردن یارانه بنزین و گازوئیل (یا بررسی دولت تا آخرین لحظه روی سناریوهای مختلف و سنجیدن افکار عمومی در این زمینه) که به منظور کاستن از تبعات آن انجام می‌شود، عدم اعلام برنامه دولت در این باره به خصوص برای مدیران رده پایین‌تر دولتی می‌تواند به سردرگمی آنها در برنامه‌ریزی برای اجرای این طرح منجر شود که امکان پیامدهای نامطلوب را بیشتر می‌کند.

با وجود مشخص نبودن سناریوی هدفمند کردن یارانه بنزین و گازوئیل که به منظور کاستن از تبعات آن انجام می‌شود و عدم اعلام برنامه دولت در این باره به خصوص برای مدیران رده پایین‌تر دولتی می‌تواند به سردرگمی آنها در برنامه‌ریزی برای اجرای این طرح منجر شود. لذا منطقی است که برنامه این مهم هر چه زودتر مشخص و اعلام شود.

بر اساس ترانزنامه انرژی سال ۸۷، سهم بخش‌های حمل‌ونقل، خانگی و صنعت از کل یارانه‌های انرژی به ترتیب عبارتند از ۳/۴۰ درصد، ۲۳/۹ درصد و ۱۹/۱ درصد. بر اساس این آمار بخش حمل‌ونقل با سهم ۳/۴۰ درصدی بیشترین سهم از یارانه‌های انرژی را به خود اختصاص داده است. بیش از ۹۷ درصد از یارانه بخش حمل‌ونقل به دو حامل بنزین و نفت گاز (گازوئیل) اختصاص دارد که ۴۵ درصد از آن به بنزین و ۵۲ درصد به نفت گاز تعلق دارد.

با صرف نظر کردن از افزایش سالیانه قیمت حامل انرژی بنزین، طرح سهمیه‌بندی بنزین تقریباً نخستین طرحی بود که با هدف کنترل مصرف فزاینده و همچنین کاستن از بار یارانه‌های پرداختی برای این فرآورده نفتی با توافق دولت و مجلس اجرایی شد. کارشناسان زیادی در کنار کنترل مصرف بنزین، زیرساخت‌های الکترونیک کلان ایجاد شده برای این طرح و همچنین افزایش تدریجی و غیرمستقیم قیمت بنزین به وسیله کم کردن سهمیه‌ها را از مهم‌ترین دستاوردهای اجرای سهمیه‌بندی بنزین می‌شمارند. به خصوص که این افزایش غیرمستقیم قیمت، با توجه به تأثیرپذیری مداوم تورم از تغییر قیمت بنزین، تأثیر قابل اعتنائی بر نرخ تورم نداشته است.

سهمیه‌بندی بنزین را عملاً تا تصویب قانون هدفمند کردن یارانه‌ها می‌توان به عنوان تنها فعالیت جدی دولت و مجلس برای هدفمند کردن یارانه حامل‌های انرژی محسوب کرد.

گازوئیل، حامل مهم انرژی در هدفمند کردن یارانه‌ها

نکته قابل اعتنا در این مورد آن است که با وجود اینکه گازوئیل سهم بیشتری از یارانه حمل‌ونقل را مصرف می‌کند و در عین حال تأثیر غیرقابل انکاری که قیمت این حامل انرژی بر هزینه حمل‌ونقل بار و مسافر دارد، اما مباحث مربوط به قیمت و نحوه ارائه آن بسیار کمتر مورد توجه قرار گرفته و بازار گمانه‌زنی‌ها درباره آن سرد بوده است. دلیل این امر را می‌توان در تأثیر روانی قیمت بنزین بر تورم در مقایسه با گازوئیل جستجو کرد. در واقع با وجود اینکه تأثیر واقعی قیمت نفت گاز بر قیمت تمام شده کالا و خدمات از تأثیر بنزین بیشتر است اما واقعیت اقتصاد ایران نشان داده که تأثیر تغییر قیمت بنزین به صورت محسوس‌تر و سریع‌تری بر تورم قابل رصد کردن است. جدا از دلایلی که در زمینه تورم انتظاری و روانی در این خصوص مطرح است بعضی کارشناسان دلیل این مسئله را این می‌دانند که در اقتصاد غیر شفاف ایران، مردم به قیمت بنزین به عنوان معیار قیمت انرژی در کشور نگاه می‌کنند و رفتار اقتصادی خود را با توجه به آن تنظیم می‌کنند.

در عین حال با توجه به اینکه پس از سهمیه‌بندی بنزین بار قاچاق فرآورده‌های نفتی و همچنین بخشی از حمل‌ونقل به دوش گازوئیل افتاد، سیاست‌هایی از جمله ارائه کارت هوشمند گازوئیل و همچنین ارائه گازوئیل بر اساس پیمایش وسایل نقلیه در دستور کار قرار گرفت، اگر چه بعضی از این سیاست‌ها هنوز اجرایی نشده‌اند.

البته این نکته نیز نباید از نظر دور بماند که سیاست‌گذاری دولت تا کنون در زمینه حامل‌های بنزین و گازوئیل به جزء یارانه پرداختی به آنها شدیداً از وضعیت تولید این حامل‌ها نیز متأثر بوده است. کما اینکه حساسیت در مورد کم کردن مصرف بنزین که مدت‌ها اصلی‌ترین رقم پرداختی ایران برای واردات را به خود اختصاص می‌داد به دلایل مختلف ناشی از همین مسئله بسیار بیشتر از