



دوشنبه ۲۶ مرداد ۱۴۰۵



شماره ۴۷۸۲



FARHIKHTEGANONLINE.IR



FARHIKHTEGANONLINE

آیا واقعاً برای حل مسئله بنزین همین ۳ راه حل وجود دارد؟ مجید شاکری در «فرهیختگان گپ» توضیح می دهد

ایدهٔ چهارم بنزین



مسیر است، اما نکته این است که راه حل هایی قیمتی صرفاً کار نمی کند و باید با راه حل های غیر قیمتی شروع شود و راه حل های غیر قیمتی دقیق تر نیز می توان پیدا کرد. اگر از ابزار هایی که داریم و استفاده نکردیم مجدداً استفاده شود، می توان جلوتر رفت. اگر سؤال ما این باشد که بناست، چند سال در جنگ تاب آوری بمانیم، می شد به راه های بسیار پرهزینه تر فکر کرد؛ اما چون مسئله اینجاست که سؤال چند ماه پس و پیش ما بین طرفین، راه حل های کمی دقیق تر، هوشمندانه تر و کت را اندازه این تن دوختن، بهتر است به آن توجه شود.

راه حل های قیمتی یا غیر قیمتی برای حل مسئله بنزین

مدل طرح هایی مثل طرح وان و طرح بنزینی کیش دو ویژگی دارند، یک نکته اینکه دوست دارند راهی پیدا کنند که بنزین را گران کنند؛ اما تقصیر خودشان نباشد و راه های مثل اینکه سامانه آن را می خرد و می فروشد این امکان را می دهد بنزین گران شود؛ اما تقصیر دولت نباشد. در جلساتی که طرح های به دولت ارائه می شد بنده نیز حاضر بودم، جایی چشم طرف برق می زد که می فهمید می تواند گران کند اما بگوید سامانه آن را انجام دهد. نکته دیگر این است که واقعاً بعضی از دولتمردان در آن پتانسیل سیاسی می بینند، یعنی برداشتشان این است که با یارانه دادن در این حوزه به هر تریبی می توان نتیجه سیاسی نیز به دست آورد. به نظر من اشتباه می کنند، اساساً سراغ ابزار تجاری رفتن برای یارانه دادن کار اشتباهی است. کار معقول تعریف کردن سیاست رفاهی است. کسانی که در کیش طرح را اجرا کردند نیت سیاسی نداشتند؛ اما مقداری در بدنه کارشناسی در باز خورد گیری از حرف ها و نتایج خود ضعف داریم. در طرح شریف از مدافعان جدی طرح بودم؛ اما وقتی دیدم که اعداد نمی خواند و نمی توان سؤال ها را جواب داد از آن دفاع نمی کنم؛ اما برای برخی از دوستان بیشتر حالت هویتی دارد و این طور است که بیشتر امیدوارند که طرح جلوبرود. اما همان طور که به سیاست گذار گفته می شود از آبان ۹۸ یاد بگیر، به جای تکرار گزاره های ایدئولوژیک باید سعی کنیم عملکرد را بشیم و این در همه چیز صدق می کند.

لزم توجه به اجرای تدریجی در طرح های بنزینی

هیچ راه حلی که شامل تغییر قیمت بنزین و نهایتاً رساندن آن به نقطه ای که قاجاق آن به صرفه نباشد، وجود ندارد. قاجاق اینجا متغیر مهمی است، از این بابت که اثر آن سیستم را ناکارا می کند، ولی لازم نیست قیمت بنزین به قیمت خردفروشی بنزین در کشور همسایه باشد. هم هزینه قاجاق وجود دارد هم هزینه های مالیاتی. ایده این است که افزایش نرخ بدیم که افراد رفتارشان را تغییر دهند. سرمایه گذاری کنند برای یک خودروی کم مصرف تر یا حمل و نقل عمومی به صرفه شود. این فقط با تدریج به دست می آید. یعنی فقط باید زمان بدهید که بازیگران رفتارشان را با تغییر قیمت همراه کنند. ضمناً بدون زمان دادن و بارشد قیمت، بالاخره از کانال های مختلف آثار تورمی ایجاد می شود و دوباره قیمت نسبی بنزین را تنظیم می کند و مجدداً همه هزینه هایی که با امید دفعی بودن و به قصد شوک انجام می دهید، شما را وارد تدریج ناخواسته ای با گام های بلندتر می کند. یا مشکل امنیتی پیدا می کنید و مرحله بعد را عقب می اندازید یا باعث می شوید قیمت نسبی آن تضعیف شود و نمی توانید با آن سرعت افزایش دهید، چون کالای اجتماعی است. اشکال راه حل تدریجی این است که دولت ها از جایی شروع می کنند، ولی در جایی ها می کنند. این همه سال برای کمپین شوک درمانی، همین فشار را برای خارج شدن دولت از مسیر عمل تدریجی انجام می دهند. چه در بنزین، چه در ارز که فرایند حذف آن به صورت حتمی شروع شده بود، از جایی به بعد به خاطر حجم، آن را متوقف کردند. هر راه حلی تدریجی است و حتماً ریسک عدم وفاداری دولت به راه حل تدریجی را داریم و همین فشاری که می خواهیم به صورت مستقیم برای شوک درمانی بگذاریم، برای عدم خروج دولت از جاده بگذاریم. اگر جنگ را با موفقیت به پایان ببریم، ابزارهای حکمرانی نسبت به پیش از جنگ بسیار بیشتر می شود.

عدالت، از بنزین استفاده می کنیم، چه کسی چنین حرفی را زده است؟ بنزین کالایی تجاری است. وقتی درباره سناریوی رفاهی صحبت می کنید در مورد حداقل کالری، سرنهاند و دسترسی به خدمات صحبت می کنید در مورد دسترسی به بنزین که صحبت نمی کنید. اساساً این ایده که کالای تجاری را به عنوان ابزار عدالت یا سیاست داخلی استفاده کنم که معقول نیست و با تعریف این کالا نمی خواند؛ چنانچه کالاهای دیگری نیز بود که چنین برجسی به آنها زده می شد، مثل برق، آب و به لحاظ ذهنی از این موضوعات گذشتیم و چون توانستیم عبور کنیم و پلکانی وارد شدیم بدون تحریک سوالات اجتماعی تا حد قابل توجهی، ابزارهای قیمتی و غیر قیمتی را استفاده کردیم. سطح تصمیم گیری نه نماینده مجلس بوده، نه رئیس مجلس، نه رئیس جمهور، نه معاون رئیس جمهور، بلکه در سطح تصمیم گیری شده است. دلیلی هم ندارد که طرح های عظیم سیاسی را ببینیم که مجری پیش از خود بخش داشته باشد. جنس راه حل باید از این حیث باشد.

یک، راه حل های غیر قیمتی است که الان چیزی به من بدهد و سؤال من را حل کند و پیش از ۵ درصد راه حل های غیر قیمتی به من پاسخ دهد. یک راه این است؛ بیش از ۹۰ درصد تاکسی ها گازسوز یا دوگانه سوز است. سهمیه بالایی هم برای آن ها گذاشتید اگر روی این متمرکز بشوند که به سمت سی ان جی که دارند بروند، همین کمتر بنزین مصرف می کند، ابزار این وجود دارد، هم مخاطب محدودتری وجود دارد، هم راه حل هایی وجود دارد که در حوزه عرضه سی ان جی کار را راحت تر کند. سؤال خیلی کوچک تر از ایجاد سامانه ملی است که همه با هم، خرید فروش کنند، تازه نهایتاً بشود شبیه آن طرح کیش که طرح موقعی نبوده است. وقتی سؤال این شود که همین تاکسی های دوگانه سوز فعلی بیشتر برود روی بنزین، خیلی فرق می کند. برای مثال ۲۰۰ هزار تا اسنپ دارید که پیمایش آن ها تقریباً با تاکسی همخوان است و وقت و ذخیره ساخت برای دوگانه سوز کردن وجود دارد و از قضا در بستر اسنپ و تپسی به راحتی می توانید مشوق هایی بدهید که به این سمت بروید. هم وقت دارید، هم امکان حکمرانی دارید و هم زیرساخت دارید. هم می توانید با دو شرکت کار کنید، خوب چرا این کار انجام نشود؟ اولین کاری که می خواهید انجام دهید این باشد که قیمت ۸۷ هزار تومان بشود. پس چنین چیزی هایی وجود دارد. یا نکته دیگر اینکه وقتی در مورد راه حل قیمتی صحبت می شود اما سؤال تبعیض جغرافیای، وجود دارد. با فشار آوردن به جایی که حمل و نقل عمومی ندارد، مصرف کم نمی شود، فرد با نارضایتی بیشتر و با قیمت بیشتری همان را برای خودروی فرسوده مصرف می کند. می خواهید در جایی که زیرساخت حمل و نقل عمومی وجود دارد، فرد از مترو استفاده کند، یا به جای دو ماشین تکسرنشین یک خودرو باشد این در اسلام شهر که رخ نمی دهد، در اصفهان، تبریز و شیراز رخ می دهد. پس می توانید در داخل شهر های بزرگ با امکانات موجود، عوارض آلودگی هوا بگذارید. با این کار عملاً حمل و نقل خودرو پایه را همین فرد اصبح هم می شود اجرا کرد. عوارض قیمت خودروهای درون شهری را برای خودروهای غیر عمومی زیاد کردید، اما اتفاقی برای منطقه حاشیه ای که جمعیت کم است رخ نداده است. اگر فکر می کنید افزایش قیمت می تواند به شما کاهش مصرف بدهد که تا جایی با محدودیت هایی که رخ می دهد باید جابه جایی انجام دهید و این امکان واقعاً وجود دارد. می شود این کار را در شهر های بزرگ انجام داد، ریسک سیاسی کمتری دارد، حتی می توان راحت تر با آن بازی کرد و در جاهایی که مصرف بالایی دارد و مناطق مرفهتری هستند سوار شد و خودروهای عمومی را جدا کرد. این زیرساخت ها وجود دارد و می توان به جای آنکه گفت تنها سه راه حل وجود دارد. بیشتر سعی شود راه حل ها از سطح سیاسی به سطح پالایش و بخش و فنی، برده شود. انسان های عاقل راهکار هایی دارند که با خرد متعارف به سؤال شما بهتر از آنچه مورد انتظار است، پاسخ می دهند. کمی باید فرصت داد و عجله نکرد. لازم نیست همه چیز را از رسانه شروع کنیم، از یک نامه ۸۷ هزار تومان که در شبکه اجتماعی می گذرد، شروع کنید. شرایط موجود را باید درک کرد و متناسب با شرایط فعلی فکر کرد. الان موعده اجرای کمپن هایی که ده بار اجرا شده و ناموفق بوده نیست، باید کار جدیدی صورت بگیرد. دولت حتماً به دنبال بهترین راه در این

بهتری، اجرا شدند توانستند ۱۵ درصد کاهش را به ما بدهند یا خیر؟ بهترین حالتی که می توانیم داشته باشیم که طرح کاملاً قیمتی باشد و مکمل های اساسی و اجزای اساسی غیر قیمتی نداشته باشد و زمان طولانی هم برای اجرا نداشته باشیم. مثل اینکه دور اول هدفمند سازی یارانه ها، شامل حجم زیادی از اقدامات غیر قیمتی، دوگانه سوز کردن، افزایش حمل و نقل عمومی بوده است و سهمیه بندی هم داشته است؛ اما مرحله دوم که در سال ۸۹ انجام شد، هم افزایش قیمت را شاهد بودیم و هم قیمت سه برابر شد، ترازنامه خانوار می توانست جذب کند و احتمالاً وضعیت بهتری داشته است، این به ما کاهش مصرف داده یا خیر؟ نه، این اتفاق رخ نداده است. در ۱۵ روز پس از اجرای مرحله دوم تنها ۵ درصد به طور متوسط، کاهش مصرف روزانه داشته است و در ماه بعد به مدت ۱۰ درصد، کاهش مصرف روزانه داشته است و تا شش ماه بعد به همان سطح مصرف قبلی بازگشته است. پس کسی نمی تواند با اتکا به موضوعات گذشته بگوید که این طرحی است که حتماً ۱۵ درصد کاهش مصرف خواهد داشت؛ اما بدیهی است به لحاظ امنیتی به جهت آنکه در حال اعمال اصلاح قیمت لخت و ناگهانی هستید، پرسؤال ترین، بخش، بخش امنیتی شماسنت. پس این نتیجه مورد نظر را در حوزه کاهش مصرف به من نخواهد داد و حداقل اطلاعات گذشته به من این را نمی گوید. آن وجه هزینه که احتمالاً بخش امنیتی است چقدر نسبت به بدترین تجربه امنیتی ما که آبان ۹۸ است پیشرفت کردیم؟ در فروختن طرح قیمتی، به سیاست گذار گفته می شد که اگر بنزین را افزایش قیمت دهید و بعد آن را تبدیل به یارانه کنید، وضعیت دک های پایین بهتر می شود و هوادارانی پیدا می کنید و به لحاظ سیاسی به نفع شماسنت، اصلاً با همین لهجه طرح به سیاست گذار فروخته می شود در حالی که بعد از اینکه طرح اجرا شد مشخص شد اجرای این طرح ها به دو دلیل می تواند کف خیابان برای شمی تولید تا امنی کند، یک اینکه وقتی وارد صدک ها می شنید و آن ها را می شکافید به جای دهک ها، صدک هایی پیدا می کردید که نه تنها وضع آن ها بهتر نمی شود؛ بلکه بسیار بدتر می شود و همچنان این موضوع برقرار است، بالاخره هر طرحی، داده های ستاردار و خارج از شمالی دارد و انتظار دارید ترازنامه خانوار این را جذب کند، اما وقتی خانوار تحت شدیدترین فشار است و از پس انداز خورده و بدیهی درآمد خانوار افزایش پیدا کرده، دیگر انتظار ندارید که راحت جذب شود. فرض کنید یک درصد جمعیت بیرون بماند، یک درصد ۸۰۰ میلیون می شود ۸۰۰ هزار نفر و قطعاً سؤال امنیتی خواهید داشت و طرفداران و ذی نفعان، نمی آیند شعار کف خیابان بدهند. پس این سؤال کاملاً حل نشده و در طرح هم پاسخی برای آن وجود ندارد.

نکته دومی که آبان ۹۸ به ما یاد می دهد، موضوع جغرافیاست، اتفاقاً صدک هایی که وضع بدتری دارند کسانی اند که در حاشیه شهر ها حضور دارند، به شدت وابستگی به حمل و نقل بنزین پایه دارند و اتفاقاً حمل و نقل از حاشیه شهر به شهر است و دسترسی شان به خدمات عمومی و مترو هم ندارند و در سؤال افزایش بنزین پاسخی برای آن ها ندارید، پس اینکه گفته شود راه حل های زمان صلح را همان زمان جنگ هم دنبال می کنیم و راه همان سه تاست و جز این ها راهی وجود ندارد و باید سریع تصمیم گرفته شود، مشابه حرف هایی است که زمان حذف ارز ترجیحی هم زده می شد، در حالی که راه حل هایی وجود داشت که بتوانید دوسه ماه وقت بخرید، کارهای خردمندانه انجام دهید که منجر به آنچه شد، نشود، الان نیز همان حرف هاست که بنزین در حال تمام شدن است و باید یکی از سه راه را انتخاب کرد، نه این طور نیست. اولاً فرصتی برای رسیدن به آن نقطه وجود دارد که باید راه حلی باشد و نشان دهد الان کاهش عرضه رخ خواهد داد و به استناد داده های مرحله دوم هدفمند سازی یارانه ها نمی توان گفت که الان کاهش به دست خواهد آمد، هر راه حلی باید حدی از تخصیصی بودن را به لحاظ جغرافیایی و حدی از همراهی را به لحاظ راه های غیر قیمتی داشته باشد که به شما بگوید مستقیماً، حداکثر کاهش قیمت بنزین در چند ماه آینده چقدر خواهد بود، اینها مسائلی است که می توان از تجربه های گذشته به دست آورد و بر مبنای آن داده های جدید را پیشنهاد کنیم.

راه حل هایی برای افزایش قیمت بنزین هم زمان با افزایش تاب آوری و کاهش مصرف

بعضی از راه حل ها نه تنها در زمان جنگ قابل توصیه نیستند که در زمان صلح نیز انگاره های اصلی برای تبلیغ آن ها قابل دفاع نیستند. برای مثال این ایده که بنزین حق عمومی است و ما برای اجرای

در روزهای گذشته، موضوعات مختلفی در خصوص افزایش قیمت بنزین مطرح شد، از جمله اینکه اتفاقی که در کرمان رخ داده پیش در آمدی بر افزایش قیمت بنزین است. سه راه حل از جانب آقای سقاب اصفهانی مطرح شد و هر کدام از آن ها نیز بحث و جدل هایی در فضای عمومی برانگیخت. آقای سقاب اصفهانی در گفت و گوی اخیرشان اشاره کردند، ما روزانه به صورت میانگین ۱۳۵ لیتر بنزین مصرف می کنیم و میزانی که در پالایشگاه تولید می شود و بنزین پتروشیمی، چیزی حدود ۱۱۲ میلیون لیتر است و مجموعاً در حدود ۱۴ تا ۱۵ میلیون لیتر هم کسری داریم و علت اصلی است برای اینکه دولت تصمیم گرفته با کاهش قیمت به سمت کسری حرکت کند. همچنین تجاوزات رژیم صهیونی و آمریکا به تأسیسات پالایشگاهی ما مزید بر علت شده است. سه راه حل در دست بررسی است که هنوز تصمیم نهایی گرفته نشده است. یک تصمیم این است که ۱۲۱ میلیون لیتر عرضه شود و هر زمان تمام شد، در پمپ بنزین ها بسته شود، مرحله دوم این است که نرخ چهارمی به سه نرخ که داریم اضافه شود و به این ترتیب، نرخ چهارم بر مبنای فوب چهارم خلیج فارس تعیین شود که ۸۷ هزار و ۲۰۰ تومان از آنجا می آید و راه سوم همان راهکاری است که پیش از این به عنوان بنزین شهر وندی مطرح شد که گفته شد از ۱۳۱ میلیون لیتر ۳۰ میلیون در اختیار حمل و نقل عمومی و ۹۰ میلیون لیتر دیگر، به هر شهروند ایرانی تخصیص داده می شود. به همین بهانه گفت و گویی با مجید شاکری، کارشناس اقتصاد مالیه در «فرهیختگان گپ» منتشر شده که مشروح آن را در ادامه از نظر می گذرانید.



چرا دولت در موضوع بنزین به سمت راهکارهای زمان صلح رفت؟

سه راه حلی که آقای سقاب اصفهانی مطرح کردند، در واقع یک راه حل است، هر سه راهکار به دنبال ایجاد یک قیمت سوم است که با خودشان قیمت سوم بسازند، دوم اینکه قیمت سوم می وجود دارد که دستوری تعیین می شود یا قیمت سوم می وجود دارد که در سامانه ای تحت پوشش سهمیه ها ایجاد می شود. این ها راه حل های قیمتی اند که پیشنهاد می شوند. واقعیت این است کسانی که امروز دنبال این راه حل ها هستند مخالفان همان راه حل های اند که پیش از این، دولت در سال گذشته آغاز کرد، در آن راه حل، بدون هیچ اتفاقی بنزین در کف زمین از سه هزار تومان به ۵ هزار تومان رسید و دولت مسیر افزایش قیمت را رفت. فرض کنید که اگر آن مخالفت ها که از دو ناحیه مطرح شد بیان نمی شد، رخ چه می داد؟ طرح، مدافعان کم تعدادی داشت، هم در داخل و بیرون از دولت کوبیده می شد، نظر دوستان طرفدار شوک در مانی این بود که حالا که این اقدام در حال انجام است بار دیگر قیمت افزایش پیدا کند. با هر ایده ای مثل بنزین شهر وندی یا چیزی شبیه به این و کسانی هم که با افزایش قیمت در هر شرایطی مخالفند و فکر می کنند که یک راه حل کاملاً غیر قیمتی، وجود دارد که راه حل های قیمتی را از دور خارج می کند با این طرح مخالفند. پیش از وقایع امنیتی و ورود به جنگ، مهم ترین نکته در طرح که تغییرات متناسب با ۱۰ درصد قیمت خرید بنزین پالایشگاهی بود و چون پالایشگاه ها ذی نفعان سهم داری دارند که خواستار افزایش قیمتند، نیروی اجتماعی برای آنکه قیمت به سمت بالا برود، وجود داشت، بر این اساس عملاً صوبه ای گذرانده شد و گفته شد که بر اساس صلاح دید کمیته، قیمت مشخص می شود و به طور کلی طرح حذف شد.

اگر به جای مخالفت ها، طرح امروز اعمال شده بود ما چه داشتیم؟ کجا بودیم؟ بدون هیچ اتفاق حاشیه ای احتمالاً قیمت بنزین چیزی حوالی ده هزار تومان بود و با فاصله های کمتری برای رشد مواجه بودید. تعریف خودروی نوشماره به شما امکان مستقیم تعیین سر ماهی و عرضه را می داد و تا جایی می توانست تعریف این باشد که خودروی نوشماره، خودروی نو است و دیگر با قرارداد اجتماعی که به خودروهای موجود داده می شد، ادامه نخواهد داد. از جایی به بعد هم گفته می شد که خودروی نوشماره خودرویی است که تازه پلاک شده و دست شما بود که چطور تعریف کنید و بدون اینکه نیاز به گفت و گو و سؤال و اینکه راه حلی از ابتدا اختراع شود، همان مسیر جای کار را به شما می داد. بالاخره به هر دلیلی در آن زمان از این موضوع ممانعت به عمل آمد و امکان استفاده از مسیر در شرایط صلح گرفته شده و منجر به این شد کشور به اینجا برسد. اکنون در این لحظه و به جای گله گذاری درباره گذشته، یک سؤال مشخص داریم و آن هم ۱۵ میلیون لیتر، کسری فیزیکی است. سؤال کسری بود چه نداریم، سؤال عدالت نداریم، سؤال بهینه سازی زیرساخت حمل و نقل نداریم و در طی چند ماه آتی که احتمالاً، ظرفیت پالایشی جهان به خاطر مجمعی حملاتی که اوکراین به روسیه انجام داده است، از یک طرف نمی تواند پاسخگو باشد و از طرف دیگر مسئله محاصره در جنوب نیز وجود دارد. بر این اساس این چند ماه را باید بدون هیچ تنش پشت سر گذاشت تا جنگ را با موفقیت به پایان برسانیم و دستمان برای تصمیم گیری باز باشد. پس هر راه حلی باید نشان دهد قبلاً از اینکه ذخایر ما به نقطه بحرانی برسد، قابلیت اعمال دارد و نکته دیگر اینکه می تواند به اندازه مشخصی که تقریباً ۱۵ درصد مصرف را به صورت پایدار در شش ماه آینده به طور متوسط، کم کند و نکته سوم اینکه منجر به بروز وقایع امنیتی در کشور نشود که در شرایطی که درگیر جنگ هستیم به طرف مقابل امکانی برای حمله بدیم که وضعیتی که اکنون، بسیار بهتر از صبح ۹ اسفند است مجدداً به آن روز تلخ یا ۱۸ و ۱۹ یاز نگردد.

طرح کاملاً قیمتی که با سه لهجه متفاوت از جانب آقای سقاب و دولت مطرح شد، ابتدا باید نشان دهد که می تواند ۱۵ درصد را کاهش دهد، با مطالعاتی در این زمینه وجود دارد که کشش قیمتی را حساب کرده است – تا جایی که من می دانم چنین چیزی در دسترس نیست – یا باید نگاه کنیم طرح های تماماً قیمتی که در گذشته با شرایط