



طرح اجرایی پیشنهادی برای اصلاح بهای بنزین و ساماندهی یارانه آن

مقدمه

با توجه به شرایط کلی کشور و همچنین بحران قاچاق سوخت از مرزها، نظام پرداخت یارانه سوخت می‌تواند مورد بازنگری قرار گیرد. این طرح پیشنهادی ضمن اشاره به اطلاعات آماری در مورد جزئیات وضعیت نسبت خانوارها با قیمت سوخت، راهکارهای اجرایی نیز به جهت بهبود شرایط، افزایش درآمدهای دولت، جلوگیری از قاچاق سوخت و ایجاد عدالت اجتماعی در تخصیص یارانه سوخت و حمل و نقل ارائه شده است.

بررسی نسبت عدالت در ارائه یارانه بنزین به خانوارها

یکی از مهمترین معضلات نظام فعلی پرداخت یارانه بنزین، فقدان منطق عادلانه در تخصیص این یارانه برای تمام آحاد مردم ایران است. به این معنی یارانه بنزین در واقع منطق اصلی خود یعنی گسترش عدالت را زیر سوال برده است. به طوری که دهک‌های بیشتر برخوردار، از یارانه افزون تری بهره‌مند می‌شوند و دهک‌های پایینی جامعه سهم کمتری از یارانه سوخت می‌برند. این رخ داد محصول شیوه اجرا و منطق حاکم بر نظام پرداخت یارانه سوخت است.

بر اساس اطلاعات هزینه-درآمد خانوارهای مرکز آمار ایران، ترکیب مصرف بنزین در بین خانوارهای با وضعیت درآمدی متفاوت، یکسان نیست.

جدول زیر وضعیت مصرف بنزین خانوارها برای مصارف خودروی شخصی را به تفکیک گروه‌های درآمدی در سال ۱۳۹۵ نشان می‌دهد. همان طور که در جدول مشاهده می‌شود در این سال، سهم دهک اول از کل مصرف بنزین خانوارها ۱.۱ درصد و سهم دهک دهم، ۲۵.۴ درصد بوده است.

چنانچه سه دهک نخست؛ ۱ الی ۳، به عنوان دهک‌های با سطح درآمد کم و سه دهک ۸ الی ۱۰ به عنوان سه دهک با سطح درآمد بالا، تعیین شوند، در این صورت سهم دهک‌های بالا از کل مصرف بنزین خانوارها، ۱۶ واحد درصد بیشتر از سهم دهک‌های کم درآمد است. در واقع بدلیل توزیع یکسان بنزین ارزان به همه خانوارها، میزان انتفاع طبقات پردرآمدی بمراتب بیشتر از سایر گروه‌های درآمدی است.



وضعیت مصرف بنزین خانوارها برای خودروی شخصی در سال ۱۳۹۵ به تفکیک دهک درآمدی

سهم از مصرف کل بنزین خانوارها (درصد)	دهک درآمدی
1.1	1
3.0	2
4.7	3
2.9	میانگین سه دهک کم درآمد (۱ الی ۳)
6.3	4
7.6	5
9.3	6
11.2	7
13.9	8
17.6	9
25.4	10
19.0	میانگین سه دهک پردرآمد (۸ الی ۱۰)
16.0	تفاوت بین سه دهک نخست با سه دهک انتهایی (لیتر-واحد درصد)

منبع داده‌ها: طرح آمارگیری از هزینه و درآمد خانوار در سال ۱۳۹۵- مرکز آمار ایران

سابقه و استمرار توزیع بنزین ارزان به بهای هزار تومان در هر لیتر، نه تنها موجب توزیع عادلانه درآمد حاصل از منابع طبیعی در کشور نشده بلکه باعث ایجاد شکاف طبقاتی و در اختیار گذاشتن منابع ارزان برای استفاده گروه‌های پرمصرف درآمدی شده است. از سوی دیگر بدلیل جهش نرخ ارز، معادل دلاری بنزین در کشور، کاهش قابل توجهی داشته به نحوی که درآمدزایی از محل قاچاق آن، بشدت رشد کرده و طی ماه‌های اخیر، مصرف روزانه بنزین هم افزایش معناداری داشته است. شایان ذکر است در سپتامبر ۲۰۱۸، بهای هر لیتر بنزین در کشور افغانستان ۷۳ سنت، در عراق ۶۳ سنت امریکا اعلام شده که در مقایسه با بهای کمتر از ۸ سنت بنزین در ایران^۱، ۷ تا ۹ برابر است.

^۱ هر دلار امریکا معادل ۱۲ هزار تومان

ضمن اینکه باید در نظر داشت که شیوه فعلی نظام پرداخت یارانه بنزین آسیب‌های بلندمدتی را نیز به کشور تحمیل کرده که از جمله آن می‌توان به وضعیت محیط زیست، عدم اصلاح فرآیند مصرف سوخت در خودروهای تولید داخل و عدم اجرای نظام مصرف بهینه در صنایع کشور و بخصوص حمل و نقل اشاره کرد.

جزئیات فنی اصلاح نظام پرداخت یارانه بنزین

با توجه به مراتب فوق به منظور ساماندهی بهای بنزین، توزیع عادلانه درآمد و بهبود رفاه نسبی، کاهش قاچاق بنزین و افزایش صادرات، طرح پیشنهادی زیر ارائه می‌گردد:

کلیات طرح اصلی:

پیشنهاد می‌شود بهای بنزین معادل ۴ هزار تومان در هر لیتر افزایش یافته و به ۵ هزار تومان در هر لیتر برسد و سیستم پرداخت یارانه از توزیع بنزین ارزان به همه خودروها، به پرداخت یارانه مستقیم به همه جامعه تغییر یابد. بدین صورت که معادل ریالی سهمیه ماهانه ۱۸ لیتر به بهای ۴ هزار تومان در هر لیتر (مابه التفاوت نرخ جدید و قبلی) برای هر نفر یا حدود ۶۰ لیتر برای هر خانوار^۲ یعنی ۲۴۰ هزار تومان یارانه ریالی از طریق افزودن به یارانه ریالی فعلی خانوارها، تخصیص داده شود. کل منابع مالی لازم با احتساب ۲۴۸۵ میلیون خانوار کشور، برای یک ماه ۵۹ هزار میلیارد تومان و در سال معادل ۷۰۸ هزار میلیارد تومان، برآورد می‌گردد.

مزیت‌های اجرای طرح:

۱- باید در نظر داشت که در این شیوه خانوارها قدرت انتخاب در مورد شیوه هزینه یارانه بنزین را پیدا می‌کنند و بخصوص دهک‌های کمتر برخوردار به همان نسبت یارانه دریافت می‌کنند که نصیب دهک‌های بالایی می‌شود. در این نظام افراد برخوردار در صورت تمایل به استفاده از تعداد خودروهای شخصی بیشتر و یا استفاده بیشتر از وسیله نقلیه شخصی هزینه‌های آن را پرداخت می‌کنند. منابع حاصل از این درآمدها می‌تواند صرف بخش‌هایی شود که در نهایت به بهبود وضعیت طبقه متوسط و

^۲ بعد هر خانوار، متوسط تعداد اعضای هر خانوار معادل ۳.۳ نفر

محروم جامعه منجر خواهد شد. چنانچه پیش بینی می‌شود پس از افزایش قیمت، تقاضا برای بنزین کاهش یابد و از ۹۰ میلیون لیتر مصرف روزانه فعلی به حدود ۷۰ میلیون لیتر در روز برسد. در این صورت درآمد مازاد حاصله برای دولت از محل افزایش بهای بنزین با احتساب حدود ۷۰ میلیون لیتر مصرف روزانه، حدود ۸.۴ هزار میلیارد تومان در ماه خواهد بود که در مقایسه با رقم ۵.۹ هزار میلیارد تومان یارانه ریالی ماهانه تخصیصی به خانوارها، ماهانه حدود ۲.۵ هزار میلیارد تومان و در سال حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان، درآمد اضافی نصیب دولت خواهد شد که منابع مذکور می‌تواند برای تسویه طلب پیمانکاران بخش خصوصی و سایر بدهی‌های دولت، استفاده شود.

۲- با کاهش مصرف داخلی بنزین، فرصتی برای صادرات حدود ۲۰ میلیون لیتر مازاد بنزین تولیدی کشور یعنی تفاوت ۷۰ تا ۹۰ میلیون لیتر در روز فراهم می‌شود. با وجود افزایش بهای بنزین به ۵ هزار تومان در هر لیتر، همچنان شکافی بین بهای بنزین در ایران و کشورهای همسایه وجود خواهد داشت که فرصت مناسبی برای دولت جهت صادرات بنزین با نرخ حداقل حدود ۵۰ سنت در هر لیتر به کشورهای همسایه خواهد بود و حداقل درآمدی حدود ۳.۷ میلیارد دلار در سال از محل صادرات ۲۰ میلیون لیتر بنزین در روز (۷.۲ میلیارد لیتر در سال)، برای دولت حاصل خواهد شد که امکان بهره برداری از این منابع هم برای رفع بدهی‌های دولت وجود خواهد داشت.

ملاحظات کلی اجرای طرح:

مهمترین مسئله در مورد موضوع آزادسازی قیمت بنزین به اصل شوک روانی ناشی از نگرانی خانوارها در مورد افزایش تورم، رشد هزینه‌های خانوار و تداوم جو ناامنی اقتصادی در کشور مربوط است. در مورد هر کدام از موارد اشاره شده باید نهایت دقت عمل را به شرح زیر به خرج داد:

الف: پیش از اجرای این طرح، تمام ارکان حاکمیت باید قدرت رسانه‌ای و اجرایی خود را در فضایی تفاهمی به کار گیرند تا بتوانند به مردم این پیام مهم و کارشناسی را انتقال دهند که آزادسازی قیمت بنزین، مترادف با رشد هزینه‌ها نیست.



ب: جامعه اقتصادی کشور باید یک‌صدا اجرای این طرح را مورد تایید قرار دهد چراکه این گروه اجتماعی خط فکری شهروندان عادی را تعیین می‌کنند. به همین سبب نیاز است تا پیش از اجرای طرح طی جلساتی منظم و هدفمند تمام ارکان کارشناسی کشور به مشارکت در ابراز نظر دعوت شوند. در اینصورت خروجی نهایی طرح مورد تایید کلیت کارشناسان و اهل فن خواهد بود و در هنگام اجرا با انتقاداتی مخرب مواجه نخواهد شد.

پ: بهای کرایه حمل و نقل توسط وسایط نقلیه عمومی شامل اتوبوس و مترو، هیچگونه تغییری در مقایسه با قبل نداشته ولی نرخ کرایه حمل و نقل توسط خودروهای شخصی از طریق نظام حمل و نقل شرکت‌های استارت‌آپی و تاکسیرانی، تحت یک سیستم مدیریت شده و در قالب پلتفرم‌های مربوط، مشمول تعدیل قیمت قرار خواهند گرفت به نحوی که جهش غیرمنطقی در کرایه این حوزه رخ ندهد.

آنچه بیان شد، اشاره به کلیت موضوع اصلاح این فرآیند بود. در صورت نیاز به تشریح جزئیات بیشتر طرح اجرایی دقیق قابل نگارش است.