

امروز گروگان دیروز



پرویز محمدی

پژوهشگر اقتصادی

سال‌های پیش، در نخستین روزهای سال تحصیلی، معلمی که‌نه کار پرسشی به ظاهر ساده مطرح کرد، گفت: اگر صد گنجشک بر شاخه در ختی نشسته باشند و شکارچی تنها یکی را با تفنگ بادی بزند، چند گنجشک بر شاخه می‌ماند؟ ما، با بی‌فکری نوجوانانه و منطقی حساب، پاسخ دادیم: نود و نه، معلم لحظه‌ای سکوت کرد، گج را بر میز کوبید و گفت: هیچ، «گلوله ساچمه‌ای، تنها یک گنجشک را می‌کشد، اما صدای تفنگ و سقوط همان یک گنجشک، باعث فرار بقیه می‌شود. اقدام تفنگچی، امنیت باقی‌مانده را می‌سوزاند. آن‌که تیر خورده قربانی است، اما آنان که بی‌زخم می‌گریزند، قربانی ترس‌ند. در طبیعت، گنجشک‌ها با عددنمی‌مانند؛ با ترس می‌پزند.» اقتصاد نیز همین گونه‌است. گاهی یک حکم صادره یا یک خلع ید، فقط نام یک مالک را از تابلوی یک کارخانه یا سند ملکی حذف می‌کند؛ اما صد‌ها سرمایه‌گذار، که‌نه متهم‌اند و نه شریک جرم کسی، بی‌صد بال می‌گشایند و می‌گریزند، سرمایه‌گذار در این خاک تنها از زیان نمی‌ترسد؛ از بی‌ثباتی می‌ترسد. وقتی بفهمد مالکیت امروز می‌تواند گروگان تاریخ دیروز شود، پرواز را بر ماندن ترجیح می‌دهد؛ همان‌گونه‌که گنجشک‌ها، اصل ۴۶ و ۴۷ قانون اساسی بر ساده‌ترین منطق اداره اقتصاد بنا شده است. مالکیتی که مشروع و قانونی به‌دست آمده، محترم است. این جمله قرار نبود تریزینی باشد یا صرفاً یک عبارت آرمانی در متن قانون؛ ستون اعتماد عمومی است. مالک، کارآفرین، کشاورز، صنعتگر و سرمایه‌گذار، تنها زمانی پای کار می‌ایستند که بدانند دارایی‌شان تابع قرارداد، سند رسمی، مالیات پرداختی و نظم حقوقی است. اصل ۴۹ نیز برای مقابله با اموالی وضع شده که از فساد، اختلاس، غصب یا سوءاستفاده از قدرت به‌دست آمده‌اند. اما خطر از لحظه‌ای آغاز می‌شود که موضوع اصل ۴۹ از شخص متمهم به دارایی منتقل شده به دیگران تعمیم پیدا می‌کند؛ آن‌هم به کسانی که سال‌ها بعد، از راه خرید قانونی، ارث یا سرمایه‌گذاری، مالک شده‌اند و هیچ اتیهامی متوجه آنان نیست، حقوق، نه یک میج‌گیری تاریخی است و نه انتقام از گذشته. کسی که ملک را قانونی خریده، سند رسمی دارد و سال‌ها در تصرف بوده، دشمن عدالت نیست؛ قربانی بی‌ثباتی است. زمانی که چنین مالکی ناگهان از حق مالکیت محروم می‌شود، قانون از جایگاه «پناه مردم» به «منبع هراس» بدل می‌گردد. در هفته‌های اخیر، احمد زیدآبادی با انعکاس تظلم‌خواهی یک جوان صنعتگر از استان کرمان، فریادی را شنیدنی کرد که سال‌ها در گلوی بسیاری مانده بود. او گفتف این خانواده معصوم‌اند با بی‌خطا، حرفش روشن‌تر بود. اگر مبادلات عرفی و روابط تجاری سال‌های دهه چهل –پنجاه سال پیش- بهانه‌ای برای توقیف خانه‌ها، حساب‌های بانکی، دارایی‌ها و سهام کارخانجات فرزندان و دامادهای امروز شود، دیگر هیچ شهروندی نمی‌تواند با سند رسمی، امنیت حقوقی بخرد. در چنین وضعیتی، مالکیت‌رنگ «اتفاق» به‌خودمی‌گیرد: تا وقتی باد آرام است، ملک مال توست؛ اما اگر طوفان تاریخی وزید، حتی اگر خودت متهم‌نباشی، همه چیز فرو می‌ریزد. اقتصاد ایران یک بار در دهه اول انقلاب، بهای سنگین مصادره‌های جمعی را پرداخت کرد. کارخانه‌هایی که‌با زحمت صاحبان‌شان ایجاد و اداره شده بودند، با انتقال به نهادهای عمومی یا شبه‌دولتی، از مدار تولید خارج شدند یا به‌سایه‌رونق گذشته افتادند. اما خسارت اصلی‌نه تعطیلی یک خط تولید، بلکه زخمی بود که بر روان سرمایه‌نشست. سرمایه‌گذار ایرانی آموخت که کار، تعهد و توانایی کافی نیستند؛ قدرت، قوی‌تر از قرارداد است. چهار دهه بعد هنوز همان درس تکرار می‌شود: نخبه مهاجرت می‌کند، سرمایه عقب می‌نشیند، بازار به‌دست سفته‌باز می‌افتد، و هر مالک تازه‌ای پیش از ثبت سند، اول از خود می‌پرسد: «اگر روزی گذشته‌ای که‌به‌من ربطی ندارد برپرونده‌ما سایه انداخت، چه بر سرم می‌آید؟» عدالت اگر بر فرد بنا نشود، به‌بی‌عدالتی علیه جمع تبدیل می‌شود. اگر مالک اولیه متهم است، با او بر خوردشود؛ اما نسل‌ها، شرکا، خریداران قانونی و کسانی که سال‌ها بعد دارایی را خریده‌اند، چرا باید تاوان تاریخ دیگری را بپردازند؟ مصادره وقتی جمعی می‌شود، از عدالت خارج می‌شود و به سیاست ناامنی اقتصادی بدل می‌گردد. حتی اگر در گذشته اموالی به ناحق کسب شده باشد، مصلحت ملی حکم می‌کند که جبران از راه عزلایت و رسیدگی فردی انجام شود، نه‌با تخریب سرمایه‌ای که امروز تولید، اشتغال و امید را زنده نگه می‌دارد. سرمایه خارجی با نترس سود نمی‌آید؛ با تضمین مالکیت می‌آید. سرمایه داخلی نیز با امید زندگی می‌کند، نه با ترس از سایه تاریخ. اگر کشور به دنبال توسعه است، نخستین پیام باید روشن و بی‌ابهام باشد: مالکیت مشروع مصون است، نه به‌خاطر صاحبان ثروت، بلکه به‌خاطر نفس اقتصاد و اعتماد مردم؛ همان اعتمادی که اگر فرو بریزد، بایک گلوله، همه گنجشک‌ها می‌پزند.

این خودروها مجبورند در پمپ‌بنزین اوکتان خارجی اضافه کنند که فقط هزینه اوکتان حدود ۲ و نیم‌میلیون تومان می‌شود و با هزینه بنزین مجموعاً به حدود ۲ میلیون و ۷۸۰ هزار تومان می‌رسد. اگر بتوانند بنزین سوپور با استاندارد بنزین ۹۵ خارجی را از داخل تهیه کنند، حتی باقیمت ۷۰ هزار تومانی طبیعتاً استقبال می‌کنند. حسینی توضیح داد: خودروهای لوکس، ماشین‌های ترانزیتی و خودروهای سفارتخانه‌امصرف سوپر دارند. اگر بنزین سوپر داخلی به‌صورت قانونی عرضه شود، وابستگی کشور به واردات بنزین کاهش پیدا می‌کند و دولت درآمد بیشتری هم به‌دست می‌آورد. همچنین اینکه بخشی از مسائل زیست‌محیطی مربوط به پالایشگاه‌ها هم در قیمت لحاظ می‌شود و این به‌واقعی شدن هزینه‌ها کمک می‌کند. سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت در خصوص قیمت شناور بنزین گفت: دولت اعلام کرده قیمت ثابت نخواهد بود؛ بلکه ۱۰ درصد بالاتر از قیمت خرید دولت از پالایشگاه‌ها تعیین می‌شود. چون دولت نفت را به پالایشگاه می‌دهد، در مقابل بنزین تحویل می‌گیرد و قیمت آن به قیمت جهانی بنزین وابسته است؛ بنابراین اگر امروز پالایشگاه بنزین را مثلاً ۵۰ یا ۵۵ هزار تومان به دولت بدهد، قیمت بنزین سوپور با ضریب ۱۰ درصد تنظیم می‌شود. این کار منطقی است؛ چون هزینه حمل از پالایشگاه تا شهرهای مختلف، از تهران تا مشهد، یا سایر نقاط کشور، متفاوت است. حسینی در نهایت گفت: به نظر من این طرح هم در کاهش قاچاق، هم در کاهش مصرف، هم در ایجاد درآمد پایدار و هم در جبران بخشی از فشار قیمتی بر مردم نقش دارد. دولت تحت‌فشار شدید بوده‌ای است و این طرح می‌تواند به مدیریت کسری بودجه کمک کند. درعین حال، راه را برای اصلاح ساختاری بازار انرژی باز می‌کند؛ بنابراین، این اقدام، در مجموع، کاری ارزشمند و هوشمندانه‌است.

واکنش‌ها به افزایش قیمت بنزین

مصوبه سفرنرخ‌خی شدن بنزین و افزایش قیمت پلکانی آن باعث واکنش بسیاری از فعالان سیاسی در صفحات اجتماعی شد. برخی از این افراد افزایش قیمت بنزین را مصوبه‌ای غیرعادلانه دانستند. آنها عقیده دارند که این افزایش قیمت بنزین عادلانه نیست، بر اساس قیمت بنزین باید حقوق‌ها نیز افزایش یابد. اما در مقابل بسیاری نیز از این تصمیم حمایت کردند و اعلام نمودند که افزایش آرام‌آرام می‌تواند به نفع کشور باشد. سیدیار جبرائیلی نیز در صفحه شخصی خود در توئیتر نوشت: «می‌گویند انرژی را هم مانند فولاد و پتروشیمی دلاری به ملت بفروشیم و در آرای آن «یارانه ریالی» یا «کارلارگ» بدهیم. ملت ایران صدقه‌نمی‌خواهد. به‌همان شکلی که هزینه‌ها را دلاری کرده‌اید، دستمزدها را هم دلاری کنید. با دستمز دلاری نه یارانه‌می‌خواهیم، نه تثبیت، نه دلارزدایی.» علی‌رچی، در واکنش به همین موضوع نوشت: «مصوبه بنزینی دولت به‌وضوح ضد عدالت و علیه خانوارهایی است که الان خودرو ندارند. بند ۳ این مصوبه می‌گوید: نوسمار، سهمیه‌ندارد! یعنی کسی که سال‌ها پول جمع کرده تا یک برآید اتبیا و... بخرد، سهمیه نخواهد داشت؛ اما اگر یک خانواده چند ماشین داشته باشد، می‌تواند برای هر کدام سهمیه بگیرد.» سیداحسان حسینی، در صفحه توئیتر خود در خصوص افزایش قیمت بنزین نوشت: «یعنی حذف یارانه بنزین برای خودروهای لوکس که روزانه ۲ الی ۳ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌کنند. این اقدام دولت، باعث بازگشت ۵۰۰ میلیون دلار یارانه، از جیب مرفهان به خزانه می‌شود. آدرس غلط کمپین تثبیت، بر‌خی رفقای حزب‌اللهی با چنیه، حامی لکسوس سوارها شده‌اند.» سیدامیر سیاح در توئیتری در خصوص نرخ بنزین نوشت: «از تصمیم بنزینی دولت حمایت کنید، حتی اگر بخشی‌اش را نمی‌پسندید. در این باره مردم را توجیه و دلگرم کنید. همه به دولت کمک کنیم در این کار موفق‌شود تا تصمیم‌های بعدی را با اعتمادبه‌نفس قوی‌تری بگیرد.» علی اصغر محرمزاده، در توئیتی نوشت: «پاید از افزایش قیمت بنزین استقبال و حمایت کرد؛ گرچه این تصمیم خلاف ادعاهای قبلی رئیس‌جمهور است. قیمت بنزین به دلیل فاجعه آبان ۹۸، شش سال دست‌نخورده مانده بود و ادامه این روند عاقبت خوشی نداشت. دولت، اگر بتواند این تابو را بشکند، حتماً به نفع کشور خواهد بود.»

شوگ قیمت بنزین به مردم

اما افزایش قیمت بنزین در هر شرایطی به مردم شوک وارد می‌کند. درست است که سال ۱۳۹۸ تا به امروز نرخ بنزین افزایش نیافته و باتوجه به افزایش نرخ سایر کالاهای اساسی و فرآورده‌ها پیش‌بینی می‌شد که قیمت بنزین افزایش پیدا کند، اما باتوجه به شرایط کاری و اقتصاد کشور این افزایش با واکنشی نیز همراه بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که بسیاری از مردم برای تأمین مایحتاج روزانه خود مجبور هستند در شیفت دوم کاری در تاکسی‌های اینترنتی یا شخصی مشغول به کار شوند. این نوع تاکسی‌ها هیچ نوع سهمیه خاصی ندارند و بررسی‌ها نشان می‌دهد که باتوجه‌به میزان مصرف خودروها ۱۶۰ لیتر بنزین در ماه عدد پایینی است و برای خودروها کافی نیست. استاندارد پیمایش خودروها در دنیا بین ۲۰ تا ۲۵ هزار کیلومتر در سال است. اگر مصرف سوخت هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۷/۵ تا ۸ لیتر در نظر گرفته شود، میانگین مصرف ماهانه یک خودرو حدود ۱۶۶ لیتر است. اما مصرف واقعی خودروهای داخلی اغلب بسیار بالاتر از میانگین جهانی است و در بسیاری از موارد به ۱۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد. در نتیجه با این شرایط بسیاری از مردم مجبور هستندیمی از ماه را با بنزین سهمیه دوم بگذرانند. حال از نیمه آذرماه این رانندگان ملزم هستند بنزین لیتری ۵ هزار تومان استفاده کنند. این افزایش قیمت بنزین، هم فشار مضاعف برای رانندگان و هم مسافران ایجاد می‌کند. در وهله نخست که قیمت تاکسی‌ها و به‌طور کلی حمل و نقل افزایش پیدا می‌کند و همین موضوع در میان مدت باعث می‌شود که مردم کمتر از تاکسی استفاده کنند و به‌مترو و بی‌آرتی (حمل و نقل عمومی) بروند که در نهایت بازهم فشار این مسئله به رانندگان وارد می‌شود.

۲۵ درصد جامعه بیش از این مصرف می‌کند که شامل خودروهای شخصی پرمصرف و خودروهای دولتی می‌شود. تاکسی‌ها، خودروهای خدماتی و حمل‌ونقل عمومی سهمیه ویژه خود را حفظ کرده‌اند. همچنین کارت جایگاه که در تعریف رسمی فقط برای مواقع اضطراری است، دیگر کاربرد عمومی ندارد و با نرخ معقول و محدود عرضه می‌شود. محمدی در پاسخ به این سوال که آیا سفرنرخ‌خی شدن تأثیری بر قاچاق سوخت دارد؟ گفت: قاچاق بنزین نسبت به گازوئیل سهم بسیار کمتری دارد. بخش عمده قاچاق مربوط به گازوئیل و سایر فرآورده‌هاست. افزایش قیمت داخلی با تغییر نرخ، به‌تنهایی قاچاق را مهار نمی‌کند. تجربه نشان داده که استفاده صرف از ابزار قیمتی برای کنترل قاچاق تقریباً محال است؛ بنابراین انتظار نداریم این طرح قاچاق را به‌طور چشمگیر کاهش دهد. وی تأکید کرد: هدف اولیه کاهش فشار هزینه‌ای بر دولت است. مصرف بنزین کاهش محسوسی نخواهد داشت، اما بار مالی دولت سبک‌تر می‌شود و مسیر برای اصلاحات بزرگ‌تر در نظام یارانه سوخت باز می‌گردد. این طرح را باید گام نخست یک مسیر طولانی دانست. محمدی در نهایت اظهار کرد: این طرح در مدیریت منابع تأثیر مثبت دارد، اما نباید انتظار معجزه داشت. قرار نیست با این تغییر نرخ و سهمیه، مصرف یا قاچاق ناگهان به نصف برسد. بلکه این تصمیم یک مکمل برای برنامه‌های آتی دولت است که در نهایت می‌تواند تعادل میان یارانه‌ها، بودجه و تأمین انرژی کشور را برقرار کند.

برنامه دوساله اصلاح قیمت بنزین

حمید حسینی، سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت در خصوص سفرنرخ‌خی شدن بنزین به «هم‌میهن» گفت: معتقدم در شرایط فعلی کشور، این طرح از نظر کارشناسی یک اقدام فکرشده و قابل دفاع است. ما می‌دانیم دولت برای تولید و رساندن بنزین به مردم، از نقطه صفر یعنی استخراج نفت خام آن هزینه مشخصی پرداخت می‌کند. استخراج نفت خام هزینه دارد، پالایش آن حدود ۵ دلار به‌ازای هر بشکه هزینه دارد، و تبدیل آن به بنزین و آماده‌سازی برای توزیع نیز حدود ۵ دلار دیگر هزینه ایجاد می‌کند؛ بنابراین دولت در مجموع در هر بشکه حدود ۱۰ دلار هزینه می‌کند. این کارشناس حوزه انرژی توضیح داد: اگر همین ۱۰ دلار را بر حجم هر بشکه یعنی ۱۵۹ لیتر تقسیم کنیم، می‌شود چیزی نزدیک به لیتری ۶۰۰۰ تومان. یعنی دولت برای این‌که نفت خام مردم استخراج شود، به پالایشگاه برود و سپس در شبکه حمل‌ونقل و توزیع قرار گیرد، به‌طور متوسط چنین هزینه‌ای می‌پردازد. حالا اگر هزینه حمل و توزیع را هم اضافه کنیم عدد بالاتری است. عملاً روشن می‌شود که دولت وقتی بنزین را لیتری ۱۵۰۰ تومان می‌فروخت، نه تنها هیچ درآمدی از محل بنزین نداشت، بلکه از جیب هزینه پرداخت می‌کرد تا فاقه عمومی و رضایت نسبی برای جامعه ایجاد کند. وی اظهار کرد: قیمت‌ها در یکی دو سال گذشته بسیار افزایش یافته و بنزین عملاً از ترن کلا در اقتصاد ایران شده است؛ حتی گازوئیل که سال‌ها مبنای یارانه‌ای داشت، دیگر هیچ منطقی در قیمت‌گذاری فعلی ندارد. فاصله شدید قیمت داخلی با قیمت واقعی باعث مصرف بی‌رویه و قاچاق گسترده شده است.

حسینی تأکید کرد: درست‌ترین حالت این است که دولت حداقل هزینه تمام‌شده خود را دریافت کند؛ یعنی دست‌کم همان ۶ تا ۹ هزار تومان. دولت هم یک برنامه دوساله طراحی کرده تا در یک دوره مدیریت‌شده، به این نقطه برسد. بر خلاف برخی تصورات، دولت فعلی به دنبال آزادسازی کامل قیمت نیست، بلکه می‌خواهد اشتباه دوره هدفمندی زمان دولت احمدی‌نژاد را تکرار نکند.

این کارشناس حوزه انرژی تشریح کرد: در آن دوره قیمت افزایش یافت اما درآمد آن از بخش پالایش و نیرو گرفته شد و مستقیم بین مردم توزیع شد. نتیجه چه شد؟ تورم در جامعه بالا رفت، بنگاه‌ها نتوانستند با هزینه‌های جدید کنار بیایند، برخی پالایشگاه‌ها و نیروگاه‌ها تضعیف یا تعطیل شدند و عملاً تولیدکننده انرژی سهمی از درآمد اصلاح قیمت‌ها نداشت. اکنون هدف این است که چنین تجربه‌ای تکرار نشود. وی در خصوص این طرح جدید گفت: بخشی از منابعی که دولت از اصلاحات جزئی قیمت و کاهش قاچاق به دست می‌آورد، به تولیدکنندگان انرژی، جایگاه‌داران و شبکه توزیع بازگردانده می‌شود تا آن‌ها متضرر نشوند. مثلاً اگر دولت بنزین را زیر ۵ هزار تومان بفروشد و از طرفی با حذف خودروهای دولتی و خودروهای لوکس از سهمیه ارزان، حدود ۲۰ میلیون لیتر در روز آزاد شود، فقط با اختلاف قیمت ۲۰۰۰ تومانی همین حجم یعنی ۲۰ میلیون ضرب در ۲۰۰۰ تومان، حدود ۴۰ میلیارد تومان در روز به درآمد دولت افزوده می‌شود. این یعنی نزدیک به ۱۲۰۰ میلیارد تومان در ماه. حسینی تأکید کرد: دولت می‌تواند بخشی از آن را برای جبران نارضایتی دارندگان جایگاه‌ها، کمک به شبکه توزیع، یا حمایت از دهک‌هایی که در تأمین کالای اساسی مشکل دارند خرج کند. الان قیمت مواد غذایی نسبت به سال گذشته بیش از ۵۵ درصد رشد داشته؛ برنج، گوشت و سایر اقلام اساسی. بنابراین اگر دولت بتواند از محل اصلاح قیمت بنزین منابعی ایجاد کند، می‌تواند بر رضایت عمومی اثر بگذارد و در کنار آن اصلاحات ساختاری را آغاز کند که طی دو سال آینده به نقطه تعادلی برسیم.

این کارشناس حوزه انرژی با اشاره به مسئله آزادسازی بنزین سوپر اظهار کرد: دولت هوشمندانه عمل کرد. نگرانی‌هایی وجود داشت که با آزادسازی بنزین سوپر، خودروهای معمولی دچار مشکل شوند. اما دولت اعلام کرد خودروهای لوکس، وارداتی و خودروهای وابسته به سفارت‌ها سهمیه کامل بنزین ۱۵۰ را خواهند داشت و آزادسازی فقط برای بنزین سوپر است؛ بنابراین دسترسی مردم عادی محدود نمی‌شود و نگرانی برطرف شده است. وی در خصوص تأثیر این آزادسازی گفت: نخست این‌که مصرف بنزین معمولی کاهش پیدا می‌کند، چون بخشی از مصرف کنندگان به‌ویژه دارندگان خودروهای لوکس ترجیح می‌دهند از بنزین سوپر استفاده کنند. الان دارندگان

وی تأکید کرد: نکته مهم اینجاست که قیمت سوم یعنی ۵ هزار تومان، با نفت ۳۰ دلاری و دلار ۲،۸۵۰، نزدیک به هزینه واقعی است؛ چرا؟ چون هزینه پالایش و تلفات در ایران بالاتر از استاندارد جهانی است. رسماً «پالایشگاه‌های پیری» داریم که هر لیتر بنزین را برای کشور گران‌تر تمام می‌کنند. پس نرخ سوم یعنی لیتری ۵۰۰۰ تومان تقریباً همان هزینه تمام‌شده تولید بنزین با نفت فروش خالص در داخل، یعنی نفت ۳۰ دلاری و ارز ۲،۸۵۰ تومانی است. باباخانی اظهار کرد: هدف دولت در این مرحله مصرف ۱۲۲ میلیون لیتر، ۸۴ همت درآمد جدید است. صورت‌وضعیت مصرف روزانه پس از سفرنرخ‌خی شدن بنزین نشان می‌دهد که مدل جدید، بیش از آنکه بر کارایی متمرکز باشد، بر درآمدزایی دولت تکیه دارد.
۴۹ میلیون لیتر-بنزین ۱۵۰۰ تومانی
۱۲ میلیون لیتر-بنزین ۳۰۰۰ تومانی
۶۱ میلیون لیتر-بنزین ۵۰۰۰ تومانی
جمع مصرف: حدود ۱۲۲ میلیون لیتر در روز

درآمد افزوده دولت نیز به ترتیب ۲۲۲ میلیارد تومان در روز؛ ۷ هزار میلیارد تومان در ماه؛ ۸۴ هزار میلیارد تومان در سال است. اگر این درآمد با دلار بودجه‌ای محاسبه شود، معادل ۱/۷ میلیارد دلار است. اگر با دلار ۲۸۵۰۰ حساب شود، ۲/۹ میلیارد دلار درمی‌آید.

به گفته وی، این درآمد، نه حاصل «افزایش بهره‌وری» است، نه «اصلاح ساختار». این کارشناس انرژی اظهار کرد: در میان موج انتقاده‌ها، نمی‌توان منکر برخی مزایای این طرح شد، نخست جلوگیری از شوک یکباره که برای دهک‌های پایین، حداقلی از بنزین یارانه‌ای باقی می‌ماند. دوم، ارسال سیگنال قیمتی به پرمصرف‌ها مثل پلکانی مصرف، پیام «مصرف بیشتر= پرداخت بیشتر» را منتقل می‌کند. وی ادامه داد: سومین مورد نیز افزایش تدریجی قیمت بدون اعلام رسمی؛ دولت می‌تواند با جابه‌جایی سهمیه‌ها، میانگین قیمت را بالا ببرد. بدون آنکه بگوید «بنزین گران شد». چهارمین مورد کاهش نسبی جذابیت قاچاق است؛ بنزین ۵۰۰۰ تومانی کمی فاصله با قیمت‌های منطقه‌ای را کم می‌کند. پنجمین مورد نیز اما روی بد سکه؛ ریسک‌های سنگین بلندمدت.

باباخانی تأکید کرد: سفرنرخ یعنی سه بازار؛ سه بازار یعنی سه ریسک فساد، از اجاره کارت سوخت تا تبانی جایگاه‌ها. تحریف سیگنال واقعی قیمت، وی اظهار کرد: وقتی سه عدد روی نازل وجود دارد، مردم نمی‌دانند «قیمت واقعی» چیست؛ و این یعنی سردرگمی اقتصادی. کسانی که مصرف‌شان به‌دلیل شغل از سهمیه عبور می‌کند، باید با نرخ ۵۰۰۰ تومانی کنار بیایند. ناوگان تاکسی و حمل‌ونقل شهری هم به‌سرعت قیمت‌گذاری خدمات را با نرخ سوم هماهنگ می‌کنند؛ و این یعنی گرانی حمل‌ونقل. گرانی حمل و نقل یعنی افزایش تورم و افزایش تورم یعنی بی‌اثر شدن این طرح و تنها فشار ساختشده توسط دولت به مردم.

این کارشناس با اشاره به اینکه بعدی یعنی ضربه به سرمایه اجتماعی است، هر تغییری بدون شفافیت، هزینه اعتماد عمومی اجتماعی است، هر تغییری بدون شفافیت، هزینه اعتماد عمومی دارد. وی افزود: اگر ۸۴ هزار میلیارد تومان صرف کسری جاری شود، نه مصرف اصلاح می‌شود، نه ساختار انرژی. اگر سیاست‌گذار همچنان به «بازی با اعداد» ادامه دهد و اصلاح ساختاری در مدیریت انرژی، هدررفت و اعمال مدیریت یکپارچه انرژی انجام نشود، نتیجه دو سال بعد این خواهد بود؛ قیمت‌های امروز دوباره بی‌اثر می‌شوند یعنی تورم همه چیز را می‌بلعد. فشار اجتماعی برای گرانی دوباره یا بازگشت یارانه؛ این بدان معناست که دولت دوباره وارد همان چرخه قدیمی می‌شود.

باباخانی توضیح داد: مورد بعدی این است که هدررفت منابع ادامه می‌یابد، نه خودروها اصلاح می‌شوند، نه حمل‌ونقل عمومی توسعه می‌یابد. همچنین یارانه پنهان ناعادلانه توزیع می‌شود به نفع گروه‌های پرنفوذتر و رانت‌جو. در نهایت جبران حکمرانی انرژی عمیق‌تر می‌شود که تعویق اصلاح، هزینه آینده را چند برابر می‌کند. این کارشناس در نهایت گفت: سفرنرخ کردن بنزین، نه یک اصلاح اساسی، بلکه یک راه‌حل موقت برای تأمین درآمد دولت است. این سیاست اگر در کنار اصلاح ساختار، توسعه حمل‌ونقل عمومی، ارتقای کیفیت خودروها و بازطراحی نظام مسیر انرژی اجرا نشود، تنها کاری که می‌کند تعویق بحران است، نه حل آن. بنزین یک عدد روی نازل نیست؛ آینه‌ای از کیفیت حکمرانی انرژی است؛ سیاستی که فقط عدد را عوض کند، نه ساختار را، دیر یا زود ما را به همان نقطه بحران برمی‌گرداند؛ فقط با هزینه‌ای بیشتر و اعتمادی کمتر.

اصلاح یارانه سوخت



محسن محمدی، کارشناس انرژی به «هم‌میهن» گفت: تداوم وضعیت قبلی که بر اساس کارت سوخت خودرو یا حتی یک مدلی افراد اجرا می‌شد، فشار مالی سنگینی بر دولت وارد کرده بود. هزینه تأمین سوخت، مخصوصاً با رشد مصرف و الزام به واردات، به نقطه‌ای رسید به‌د که منابع موجود پاسخگو نبود. دولت منابع محدودی دارد و باید میان نیازهای مختلف از جمله دارو، کالاهای اساسی و انرژی اولویت‌بندی کند. وقتی منابع پنهانی وجود ندارد، ادامه همان سیستم توزیع بنزین، به معنای حرکت به سمت کسری بودجه و فشار مضاعف بود.

وی توضیح داد: دولت‌های پیشین نزدیک به سه سال روی مدل‌های مختلف سهمیه‌بندی و یارانه سوخت کار کردند. آنها سناریوهای گوناگون را بررسی کردند تا مدلی پیدا کنند که کمترین آسیب اجتماعی و اقتصادی را داشته باشد. در نهایت، طرح فعلی حداقل نسبت به گزینه‌های پر هزینه و پرتنش گذشته، پیامدهای منفی کمتری دارد و برای شروع اصلاحات اساسی در حوزه انرژی مناسب‌تر است. این کارشناس حوزه انرژی اظهار کرد: اکثریت مردم حدود ۷۵ تا ۸۰ درصد همان الگوی مصرف قبلی یعنی ۶۰ لیتر در نرخ اول و ۱۰۰ لیتر در نرخ دوم را دارند. فقط حدود ۲۰ تا