**سه برداشت؛**

**پیرامونِ رفتار دولتمردان در زمینه افزایش قیمت بنزین**

عباس ملکی

**برداشت اول:**

دولت ایران اعلام کرد که به دلیل حجم وسیع یارانه های پنهان و آشکار در زمینه حامل های انرژی، ثابت ماندن قیمت حامل بنزین به مقدار 1000 تومان دیگر امکان پذیر نیست. به همین علت، قیمت بنزین بصورت آزاد به 3000 تومان و تخصیص 60 لیتر در ماه به هر خودرو به قیمت 1500 تومان تغییر می یابد. به نظر می رسد که این بار دولت ایران دو اقدام را همزمان انجام داد. ابتدا اصلاح قیمت و دیگر دو قیمتی کردن بنزین. افزایش قیمت در اندازه 300 درصدی در هر نقطه از جهان شجاعت می خواهد. شاید اگر دولت از ابتدای حضور در پاستور این اقدام را در دستور کار داشت، پیامدهای منفی چنین اقدامی کمتر بود. دولت اعلام کرده است که درآمد ناشی از این فعالیت را مجددا بصورت یارانه در میان اقشار کم درآمد بازتوزیع خواهد کرد. رئیس سازمان برنامه و بودجه گفته است که شناسایی 60 میلیون نفر یا 18 میلیون خانوار انجام شده است. این یعنی 70 درصد مردم ایران در دهک های کم درآمد دسته بندی می شوند. چه واقعیت تلخی! به هر حال اصلاح قیمت بنزین با چنین افزایشی دور از انتظار بود. اقدام دوم دولت دوباره بازگشت به قیمت های تبعیضی بود. به قول برخی از اقتصاددانان دو قیمتی کردن بنزین در بطن خود فساد به همراه دارد و رانت های جدیدی را خلق می کند. در ایران قیمت نان و بنزین تأثیر مستقیم بر قیمت سایر کالاها دارد. رئیس کل بانک مرکزی می گوید: «آخرین برآوردها حاکی از آن است که تأثیر مستقیم این طرح بر تورم حدود ۲.۵ درصد و تأثیر غیرمستقیم آن حدود ۴ درصد در طی یک سال آینده خواهد بود». یعنی در سال آینده، تنها شش و نیم درصد افزایش تورم از بابت افزایش قیمت بنزین خواهیم داشت. این مقدار به تنهایی بالاتر از تورمی است که در صد کشور دیگر جهان وجود دارد. سخنگوی دولت اظهار داشت که دولت برای تأمین هزینه های خود دچار مشکل است و چاره ای جز این کار را نداشت. راه دیگر آن بود که مالیات ها افزایش می‌یافت و یا زیر بار قرض بیشتر می رفتیم.

**برداشت دوم:**

یکی از دوستان ایرانیِ روزگار کودکی‌ام اکنون صاحب سهام عمده چند شرکت بزرگ نفتی بین المللی است. همسرش هم در یکی از بزرگترین موسسات مالی آمریکا بعنوان شریک (partner) همکاری می کند. یکی از املاک دوست من در ایالت تگزاس آنقدر بزرگ است که یک بار من و او با هلی کوپتر توانستیم از این زمین دیدن کنیم. این دو نفر کسانی بودند که وقتی دولت ایران پرداخت یارانه ها در عوض بالا رفتن قیمت سوخت را در سال 1389 شروع کرد، در سایت مربوط ثبت نام کردند و هر ماه این یارانه را دریافت می‌کردند. در دوره دوم یارانه ها که سایت مربوط به ثبت نام یارانه در خارج از کشور قفل بود، دوستم از من خواست که از داخل کشور برای آنها این کار را انجام دهم. من کنجکاو شده بودم که چرا این دو نفر با این همه ثروت و درآمد همچنان به دریافت یارانه ناچیز از دولت ایران اصرار می ورزند. نهایتا یکبار در بوستون با هم در مدرسه حکومت کندی ناهار می خوردیم. من غیرمستقیم گفتم که ارزش سوبسید دولت ایران خیلی کم است و برخی در داخل کشور اصلا آن را دریافت نمی کنند. دوستم گفت که آن ها اشتباه می کنند. او توضیح داد که منابع طبیعی ایران متعلق به مردم این کشور است. در مورد نفت اگر فرض کنیم که حدود 140 میلیارد بشکه ذخائر ثابت شده نفت ایران است و ضریب برداشت نفت در ایران اگر 25 درصد در نظر گرفته شود، 35 میلیارد بشکه نفت در حال حاضر می تواند استخراج گردد. اگر قیمت هر بشکه نفت خام ایران در حال حاضر 55 دلار و هزینه هر بشکه 5 دلار در نظر گرفته شود، بهرۀ مالکانه این مقدار نفت به 1750 میلیارد دلار می رسد. اگر فرض کنیم این مقدار نفت در یک بازه زمانی 20 ساله اکتشاف و تولید می گردد، در هر سال 875 میلیارد دلار نصیب ایرانیان می شود. اگر این مقدار را بر جمعیت ایرانیان تقسیم کنیم، در هر سال به هر ایرانی 10 هزار دلار از محل منابع نفت خواهد رسید. با فرض نسبت دلار با ریال در آن زمان که حدود 4000 تومان بود، این مبلغ یعنی 40 میلیون تومان. حال اگر دولت ایران مجبور شده که سالانه مبلغ 540 هزار تومان از حقوق 40 میلیون تومانی مرا بپردازد، چرا من باید از گرفتن حق خودم سرباز زنم؟

**برداشت سوم:**

در روزهای پس از انتخابات سال 1392، به یکباره در رسانه ها مسئله پرشدن انبارهای شرکت های خودروساز داخلی مطرح شد. چند شرکت خودروسازی فضا را به این سمت سوق دادند که جمع شدن چند صد هزار خودرو تولیدشده در انبارهای مختلف و بخصوص در زیر آفتاب و باران به این منجر خواهد شد که شرکتهای بزرگ خودروساز دیگر قدر به تولیدات جدید نباشند و این امر موجب بیکار شدن بنگاه های قطعه ساز و نهایتا متوقف شدن چرخه معیشت چندین میلیون خانوار در ایران خواهد شد. سپس دولت جدید تحت تأثیر لابی قوی شرکت های خودروساز به بانک های کشور تکلیف کرد که حداقل 25 میلیون تومان وام با بهرۀ اندک به هریک از یکصد هزار تنی که می خواهند اتومبیل بخرند، اختصاص دهد. این مبلغ مستقیما به شرکت های خودرو ساز پرداخت شد. اکثر متقاضیان خودروهای ارزان مانند پراید، سمند، و پژو 405 خریدند. یعنی با یک تصمیم گیری هیئت دولت، 2500 میلیارد تومان یکباره به صندوق خودروساز های بزرگ واریز شد. در کنار موفقیت شرکت های خودروساز چند تحول دیگر هم در همین رابطه رخ داد. اول آنکه 100 هزار خودرو به جمع اتومبیل ها در خیابان های شهرهای بزرگ و کوچک اضافه شد؛ این بدان معناست که به آلودگی و تولید گازهای گلخانه ای اضافه شد. دوم اینکه عموما خودروهایی خریده شد که از نظر تولید دی اکسید کرین جزو سه خودرویی بودند که بیشترین میزان آلودگی را ایجاد می‌کردند. سوم، اکثر این خودروها به عنوان وسیله معیشت در خیابان های شهرهای بزرگ بخصوص در تهران به مسافرکشی مشغول شدند. شاید برخی از همان خودروهایی که با کمک دولت از صنایع خودروسازی ترخیص شدند، در ناآرامی های اخیر بعنوان اعتراض به افزایش قیمت بنزین خیابان ها را بستند. سؤال اینجاست که چرا دولت باید احساس وظیفه کند که به بخش خودرو پول تزریق کند، در حالی که از همان دوره تا کنون صنایع دیگری هستند که به بیشتر این مقدار نقدینگی نیاز دارند.

این سه برداشت را از آن رو نوشتم که سه نکته را یادآوری کنم:

1. آنچه از نظر دولت کمک و یا احسان به برخی از گروه های اجتماعی محسوب می شود، از نظر مردم بخشی از حقوق خود دانسته می شود.

2. افراد، بنگاه ها، و دولت ها در یک لحظه نمی توانند راهبردهای متعدد و اتفاقا متضاد داشته باشند. نمی شود بودجه هایی به بهبود کیفیت هوای شهرها و آب های مورد استفاده اختصاص دهیم و همزمان مردم را به خرید خودرو و آلوده کردن محیط تشویق کنیم.

3. در تحولات اجتماعی، محاسبات اقتصادی بخشی از تجزیه و تحلیل است. باید ادراک (perception) و تصور همه بازیگران را دقیقاً شناسایی کرد.