

معمای بنزین؛ عبور از پرتگاه شوک و دام سرکوب قیمت

رضا وفایی یگانه - معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران و متخصص بین المللی بهره وری مسئله بنزین در کشورمان را نباید صرفاً به این پرسش تقلیل داد که «قیمت بنزین چقدر باشد؟». پرسش مهم‌تر این است که چه مکانیسمی برای قیمت‌گذاری بنزین می‌تواند هم‌زمان کارایی اقتصادی، عدالت اجتماعی و پایداری مالی را تأمین کند؟

به گزارش شبکه صنعت ۲۴، رضا وفایی یگانه - معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران و متخصص بین المللی بهره وری مسئله بنزین در کشورمان را نباید صرفاً به این پرسش تقلیل داد که «قیمت بنزین چقدر باشد؟». پرسش مهم‌تر این است که چه مکانیسمی برای قیمت‌گذاری بنزین می‌تواند هم‌زمان کارایی اقتصادی، عدالت اجتماعی و پایداری مالی را تأمین کند؟

تجربه چند دهه گذشته نشان داده است که نه تثبیت بلندمدت قیمت و سرکوب آن توانسته مسئله مصرف و قاچاق را حل کند و نه افزایش‌های دفعی و بدون طراحی نهادی، اصلاح پایدار ایجاد کرده است؛ از همین رو، به نظر می‌رسد مسئله بنزین ایران بیش از آنکه به یک «قیمت جدید» نیاز داشته باشد، به یک مکانیسم جدید قیمت‌گذاری نیاز دارد.

در اقتصاد رفاه، «بهینه اول» وضعیتی است که در آن شرایط لازم برای تخصیص کارای منابع برقرار باشد. در یک چارچوب ساده، قیمت‌ها باید بتوانند کمیابی منابع و هزینه فرصت آنها را منعکس کنند و بازارها نیز بدون شکست‌های مهم عمل کنند اما اقتصاد واقعی با محدودیت‌های متعدد مواجه است. انحصار، آثار خارجی، اطلاعات ناقص، محدودیت‌های مالی و نهادی و ملاحظات توزیعی موجب می‌شوند شرایط بهینه اول همیشه قابل تحقق نباشد. نظریه بهینه دوم دقیقاً برای چنین شرایطی اهمیت پیدا می‌کند.

این نکته برای بنزین ایران بسیار مهم است. اگر امروز نتوانیم هم‌زمان قیمت انرژی را اصلاح کنیم، ناوگان خودرو را نوسازی کنیم، حمل‌ونقل عمومی را توسعه دهیم، تورم را کنترل کنیم و قدرت خرید خانوارها را افزایش دهیم، نمی‌توان صرفاً یک قیمت جدید تعیین کرد و انتظار داشت همه مشکلات حل شود.

بنابراین مسئله سیاست‌گذار باید این باشد: با توجه به محدودیت‌های واقعی اقتصاد کشور، چه ترکیبی از قیمت، سهمیه، حمایت اجتماعی، مالیات، حمل‌ونقل عمومی و سیاست صنعتی، بیشترین رفاه قابل دستیابی را ایجاد می‌کند؟ این همان پرسش بهینه دوم است.

در اقتصاد بازار، قیمت یکی از مهم‌ترین سازوکارهای انتقال اطلاعات است. قیمت بالا یا پایین به مصرف‌کننده و تولیدکننده درباره کمیابی، هزینه فرصت و ارزش نسبی منابع علامت می‌دهد.

وقتی قیمت بنزین برای مدت طولانی بسیار پایین‌تر از هزینه فرصت اقتصادی آن قرار می‌گیرد، این علامت مخدوش می‌شود. مصرف‌کننده انگیزه کمتری برای صرفه‌جویی دارد؛ خودروی پرمصرف نسبت به خودروی کم‌مصرف مزیت بیشتری پیدا می‌کند و سرمایه‌گذاری برای کاهش مصرف سوخت از جذابیت کمتری برخوردار می‌شود.

بانک جهانی نیز در بررسی یارانه انرژی ایران تصریح کرده است که قیمت‌گذاری سوخت پایین‌تر از هزینه، می‌تواند به ناکارایی، مصرف بیش از حد و مشکلات زیست‌محیطی منجر شود و یارانه بنزین نیز در ساختار ایران ماهیتی عمدتاً پس‌رونده دارد؛ یعنی خانوارهای پردرآمد از آن بیشتر بهره می‌برند.

بنابراین قیمت پایین الزاماً به معنای حمایت بیشتر از مردم نیست؛ ممکن است بخشی از حمایت به جای آنکه به خانوار نیازمند برسد، به مصرف‌کننده پرمصرف برسد. اما آزادسازی کامل هم نسخه مناسبی نیست.

از سوی دیگر، نمی‌توان گفت چون قیمت فعلی تحریف شده است، پس باید قیمت بنزین را یکباره به قیمت جهانی رساند. چرا؟ زیرا قیمت بنزین فقط بر مصرف‌کننده خودرو اثر نمی‌گذارد؛ افزایش قیمت سوخت از طریق هزینه حمل‌ونقل به قیمت کالاها و خدمات منتقل می‌شود و می‌تواند بر تورم و رفاه خانوارها اثر بگذارد. تجربه کشور نیز اهمیت این موضوع را نشان داده است.

پس بهینه دوم در ایران به معنای انتخاب بین «قیمت دستوری» و «آزادسازی کامل» نیست؛ بلکه طراحی بهترین سازوکار ممکن در شرایطی است که هر دو گزینه هزینه‌های جدی دارند.

نسخه عملی برای شرایط الان کشور: قیمت‌گذاری سه‌لایه

مدل پیشنهاد این است که اصلاح قیمت بنزین در کشور در قالب یک نظام سه‌لایه و تدریجی طراحی شود.

لایه اول؛ مصرف پایه با قیمت حمایتی

یک میزان مشخص از مصرف متعارف هر خودرو یا خانوار با قیمت حمایتی عرضه شود. این بخش نباید حذف شود؛ زیرا هدف سیاست اقتصادی صرفاً کارایی نیست و حمایت از قدرت خرید خانوارهای آسیب‌پذیر نیز اهمیت دارد اما نکته مهم این است که حجم حمایت باید محدود، شفاف و قابل اندازه‌گیری باشد.

لایه دوم؛ مصرف متعارف با قیمت اصلاح‌شده

مصرف بالاتر از سهم پایه با قیمت بالاتری عرضه شود؛ قیمتی که بخشی از هزینه فرصت واقعی بنزین را منعکس کند. در این سطح، هدف اصلی ایجاد انگیزه برای مدیریت مصرف است، نه کسب درآمد برای دولت.

لایه سوم؛ مصرف بالا با قیمت اقتصادی

مصرف بسیار بالا باید با قیمتی نزدیک‌تر به هزینه فرصت اقتصادی مواجه شود. این بخش باید به‌خصوص مصرف خودروهای پرمصرف، ناوگان غیرکارآمد و مصرف‌های غیرضروری را هدف قرار دهد. نکته مهم آن است که قیمت دقیق این سه طبقه نباید از ابتدا به‌صورت عددی ثابت و سیاسی تعیین شود. باید بر اساس هزینه تولید و تأمین، ارزش فرصت صادرات، نرخ ارز، هزینه‌های زیست‌محیطی، وضعیت بازار و قدرت خرید خانوار، یک فرمول شفاف برای آن تعریف شود.

اصلاح قیمت باید فرمول‌محور باشد، نه تصمیم‌محور

یکی از مشکلات ساختاری اقتصاد کشور این است که قیمت‌های انرژی برای سال‌ها ثابت می‌مانند و سپس ناگهان اصلاح می‌شوند. این الگو باید تغییر کند. قیمت بنزین باید از یک مکانیسم تعدیل تدریجی و شفاف پیروی کند.

برای مثال، می‌توان قیمت هر طبقه را در یک بازه زمانی مشخص با توجه به تغییرات هزینه فرصت و شرایط اقتصادی تعدیل کرد؛ اما با یک قاعده مهم: هیچ شوک قیمتی ناگهانی نباید به خانوار تحمیل شود این موضوع حتی در تجربه بین‌المللی نیز اهمیت دارد.

اصلاح قیمت بدون اصلاح خودرو، ناقص است

یک اشتباه بزرگ این است که تمام بار اصلاح مصرف را بر قیمت بنزین بگذاریم. مصرف بالای بنزین در ایران فقط حاصل قیمت پایین نیست. کیفیت ناوگان، خودروهای پرمصرف، فرسودگی، ساختار شهری، حمل‌ونقل عمومی و الگوی سفر نیز در آن نقش دارند. بنابراین باید هم‌زمان با اصلاح قیمت، یک برنامه ملی کاهش شدت مصرف سوخت اجرا شود.

بر اساس واقعیت‌های موجود:

نمی‌توان ناوگان را یک‌شبه نوسازی کرد؛
نمی‌توان حمل‌ونقل عمومی را یک‌شبه توسعه داد؛
نمی‌توان تورم را با یک تصمیم حذف کرد؛
نمی‌توان قدرت خرید خانوار را نادیده گرفت؛
نمی‌توان آثار توزیعی اصلاح قیمت را انکار کرد؛
نمی‌توان قیمت انرژی را برای همیشه از واقعیت اقتصادی جدا نگه داشت.

بنابراین باید یک مجموعه سیاستی طراحی کرد که با وجود این محدودیت‌ها، بیشترین کارایی و رفاه قابل دستیابی را ایجاد کند. یکی از مهم‌ترین مزایای این رویکرد، تبدیل قیمت به ابزار کشف ناکارآمدی است.

نسخه اجرایی پیشنهادی

مرحله اول: اعلام رسمی سیاست و فرمول قیمت‌گذاری حداقل سه تا پنج ساله؛
مرحله دوم: حفظ قیمت حمایتی برای مصرف پایه و افزایش تدریجی قیمت مصرف مازاد؛
مرحله سوم: پرداخت حمایت مستقیم به خانوارها، ترجیحاً قبل از هر مرحله افزایش قیمت؛
مرحله چهارم: اختصاص بخش مشخصی از منابع به حمل‌ونقل عمومی، اسقاط خودروهای فرسوده و فناوری کم‌مصرف؛
مرحله پنجم: حرکت تدریجی از «یارانه بنزین» به «یارانه خانوار» و تبدیل قیمت بنزین به یک قیمت اقتصادی و شفاف.

در این مسیر، قیمت مصرف پایه می‌تواند برای مدتی ثابت یا با شیب بسیار کم اصلاح شود، اما قیمت مصرف بالا باید سریع‌تر به سمت هزینه فرصت حرکت کند.

به این ترتیب، شوک قیمتی حذف می‌شود، اما علامت قیمت نیز برای همیشه سرکوب نمی‌شود.