



یارانه بنزین، به نام چه کسی؟ به کام چه کسی؟

نویسنده:

نعمت‌الله اکبری

(استاد اقتصاد دانشگاه اصفهان و عضو کمیته علمی پویش فکری توسعه)

تاریخ انتشار:

دی‌ماه ۱۴۰۰

یارانه بنزین، به نام چه کسی؟ به کام چه کسی؟

این روزها طرح واردات خودرو بین مجلس و شورای نگهبان در رفت و آمد است، موضوعی که در چهار دهه گذشته فراز و نشیب‌های بسیاری داشته است. اولین شرکت خودروسازی ایرانی در سال ۱۳۴۱ (۱۹۶۲ میلادی) توسط برادران خیامی تأسیس شد و در سال ۱۳۴۵ اولین خودروی خود با نام پیکان را تحت برند ایران ناسیونال روانه بازار کرد و پس از آن شرکت‌های سیتروئن، رنو، فورد و... نیز دست به تولید خودرو در ایران زدند.

در ایران که از سال ۱۳۴۱ تولید خودرو در راستای سیاست جایگزینی واردات با تولید پیکان آغاز شد تا به امروز شاهد سیاست‌های گوناگون و بعضاً متناقض در خصوص صنعت خودرو بوده‌ایم. مقایسه تولید خودرو در ایران با کره جنوبی به لحاظ همزمانی این صنعت در دو کشور و اتخاذ سیاست جایگزینی واردات در هر دو کشور جالب توجه است. در حال حاضر تنها مصرف‌کننده خودروی ایرانی مصرف‌کنندگان داخلی هستند که آن هم ناشی سیاست‌های گمرکی شدید است. اما صنعت خودروسازی کره جنوبی که همزمان با صنعت خودروسازی در ایران در سال‌های انتهایی دهه ۱۹۶۰ میلادی و انتهای دهه ۱۳۴۰ خورشیدی آغاز به کار کرد، به دلیل بهره‌گیری از فناوری‌های روز و مدرن و تنها در کمتر از سه دهه، با برندهایی مانند کیا (KIA)، هیوندای (Hyundai) و به‌تازگی جنسیس (Genesis) به ششمین تولیدکننده بزرگ و معتبر صنعت خودروسازی جهان تبدیل شده است.

پس از داستان کشمکش دار طرح واردات خودرو بین مجلس و شورای نگهبان، اخیراً دولت در پی اجرایی کردن طرح نوین سهمیه‌بندی بنزین است و همان داستان همیشگی که وقتی با یک فرآیند معیوب روبرو می‌شویم به جای اصلاح فرآیند معیوب دست به ایجاد فرآیند جدید می‌زنیم. در این طرح دولت قرار است به هر نفر ایرانی سهمیه‌ای معادل ۱۵ لیتر به صورت ماهیانه عرضه کند. طرح نوین سهمیه‌بندی بنزین ایده‌ای بود که در سال ۹۷ از دانشگاه صنعتی شریف تراوش کرد و در حال حاضر در دستور کار دولت به صورت ضمنی قرار گرفته است و مهم‌ترین استدلال پشت این طرح این است که اگر قرار است بنزین یارانه‌ای توزیع شود فقط به دارندگان خودرو تعلق نگیرد و همگان باید بر سر این سفره متنعم باشند. حال سؤال این است که مگر به دارندگان خودرو یارانه بنزین داده می‌شود؟ در این نوشتار قصد داریم به این سؤال پاسخ دهیم.

نظریه قیمت در علم اقتصاد از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است، زیرا از یک طرف مبتنی بر مفهومی به نام «ارزش» بوده که بر سر آن مناقشه‌های زیاد وجود داشته است. و از طرف دیگر به نتایجی با دامنه بسیار وسیع منتهی می‌شود، که یک سر آن بی‌عدالتی و سر دیگر آن توزیع عادلانه و بهینگی است. شاید در هیچ اقتصادی به اندازه اقتصاد ایران نظریه قیمت مظلوم واقع نشده و جایگاه و شأن واقعی خود را از دست نداده باشد. زیرا هیچ‌گاه از دخالت مستقیم و غیرمستقیم دولت در امان نمانده و در نتیجه این دخالت‌ها، هر از گاهی، پنجه غول تورم، گلولی مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان را فشرده و مردم را در مقابل دولت‌ها قرار داده است و دولت‌ها نیز ناموفق از مهار آن طعم تلخ ناکامی را چشیده‌اند!

یکی از زمینه‌هایی که طی چند دهه گذشته در اقتصاد ایران محل بحث بوده، مسئله قیمت سوخت و انرژی و یا به عبارت دیگر یارانه‌های انرژی است. به تبع مشکلات ناشی از قیمت‌گذاری انرژی، اقتصاد حمل‌ونقل در ایران دچار مشکلاتی است که می‌توان از آن به دور باطل تعبیر کرد. کالبدشکافی و آسیب‌شناسی موضوع حمل‌ونقل در ایران می‌تواند گوشه‌ای از دخالت دولت در حمل‌ونقل و آثار آن را هویدا سازد. آثار و پیامدهایی که همانند بهمن هرچه جلوتر می‌رود و تداوم می‌یابد عظیم‌تر و ویرانگرتر خواهد شد. اصلی‌ترین نوع حمل‌ونقل در اقتصاد ایران، حمل‌ونقل جاده‌ای است و حمل‌ونقل ریلی و هوایی با فاصله بسیار زیادی در مراتب بعدی قرار دارند. بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در ایران (بار و مسافر) با آسیب‌ها و ناهنجاری‌های بسیاری روبرو است. بر اساس آخرین آمار از قبیل کشته‌شدن حداقل ۴۰ نفر روزانه، و حدود ۱۶ هزار نفر سالانه در جاده‌های کشور و همچنین بیش از ۲۷۰ هزار نفر زخمی و مجروح در سال، جزء هزینه‌های صریح و شفاف این بخش است که اگر خسارت‌های مستقیم و غیرمستقیم آن محاسبه شود معادل بودجه سالیانه وزارت راه و مسکن و شهرسازی خواهد بود. تصادفات جاده‌ای در دنیا بر اثر ۴ عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط است، بخش حمل‌ونقل ایران هم از این موضوع مستثنی نیست؛ سه عامل از چهار عامل مذکور در اختیار افراد قرار ندارد و نتیجه آن هم ۲۰/۵ نفر کشته به ازاء هر صد هزار نفر در سال برای کشور است، رقمی که برای کشورهای توسعه‌یافته کمتر از ۳ نفر است. این میزان تلفات و خسارت با بزرگ‌ترین و عظیم‌ترین حوادث طبیعی مانند سیل و زلزله‌ها برابری می‌کند. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۸، ایران با برآورد این میزان نرخ مرگ ناشی از تصادفات جاده‌ای (۲۰/۵ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت) در رتبه ۱۱۳ از ۱۷۵ کشور قرار داشته است. آسیب‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای در ایران نیز، یکی از پنج علت مهم مرگ‌ومیر به‌شمار می‌رود.

مصرف دو فرآورده اصلی بنزین و گازوئیل از سال ۱۳۵۳ تا سال ۱۴۰۰ از رشد بسیار چشمگیری برخوردار بوده است؛ به طوری که میزان مصرف بنزین از ۸/۸ میلیون لیتر در روز در سال ۱۳۵۳ به ۹۰ میلیون لیتر در روز در سال ۱۴۰۰ رسیده است (علی‌رغم محدودیت‌های تردد ناشی از کرونا) و مصرف گازوئیل از ۱۷/۵ میلیون لیتر در روز در سال ۱۳۵۳ به ۷۸ میلیون لیتر در روز در سال ۱۴۰۰ رسیده است (بر اساس سیستم سهمیه‌بندی بنزین در کشور، ۲۷ میلیون دستگاه خودرو اعم از بنزینی و دیزلی، که شامل ۱۷ میلیون دستگاه خودروی شخصی، ۴ میلیون دستگاه خودروی عمومی وانت، ۵/۵ میلیون دستگاه موتورسیکلت و بیش از ۸۰۰ هزار خودروی دیزلی وجود دارد). لذا مصرف سرانه بنزین در ایران روزانه حدود یک لیتر است. باتوجه به اینکه سرانه مالکیت خودرو در ایران نسبت به متوسط کشورهای توسعه‌یافته بسیار کمتر است، این میزان مصرف بنزین نسبت به مصرف کشورهای توسعه‌یافته بسیار زیاد است. یعنی، از یک طرف با مسئله‌ای به نام پایین بودن سرانه مالکیت خودرو در کشور نسبت به کشورهای در حال توسعه روبرو هستیم و از طرف دیگر با بالا بودن میزان مصرف بنزین برای هر خودرو.

حال سؤال اساسی و بسیار مهم این است که «آیا دولت واقعاً بر روی بنزین یارانه می‌دهد؟» آیا می‌توان به راحتی پذیرفت که دولت طی سال‌های گذشته، به مصرف‌کنندگان بنزین، که دارندگان خودروهای سواری و شخصی هستند، یارانه پرداخت کرده است؟ برای پاسخ به این سؤال لازم است کالای بنزین را در کنار کالای «مکمل» آن یعنی خودرو - که هر دو طی سال‌های گذشته به طور مستقیم و یا غیرمستقیم در اختیار دولت بوده‌اند - مورد بررسی قرار داده و با نگاهی مقایسه‌ای به چهار عنصر کلیدی این حوزه (یعنی قیمت بنزین، قیمت خودرو، سرانه مالکیت خودرو و عمر متوسط استفاده از خودرو در ایران و سایر کشورها)، پاسخ مناسب را پیدا کنیم.

الف) قیمت بنزین

یکی از چند کشوری که پایین‌ترین قیمت بنزین را دارد، ایران است (در کشورهای عراق، ترکمنستان، و ونزوئلا نیز قیمت بنزین پایین است). کشور ایران در بین همه کشورهای اوپک و غیراوپک کمترین بهای بنزین را دریافت می‌کند. بر اساس گزارشی که در سایت

Global petrol prices منتشر شده بالاترین قیمت بنزین در جهان با ۲/۳ دلار مربوط به هنگ کنگ است. بعد از این کشور، سوریه با بهای ۲/۰۴ دلار از دیگر کشورهایی است که قیمت بالایی برای بنزین در آن تعیین شده است و بعد از آن هلند قرار دارد که بهای بنزین در آن ۱/۹ دلار است. ارزانترین بنزین دنیا همچنان متعلق به ونزوئلا با بهای ۰/۰۲ دلار است. بعد از ونزوئلا، ایران رکورددار ارزان بنزین با بهای حدود ۰/۰۶ دلار است. بنزین در سایر کشورهای عضو اوپک و یا همسایه مانند قطر به قیمت ۰/۳۴ دلار، کویت ۰/۳۵ دلار، عربستان ۰/۴۱ دلار، افغانستان ۰/۴۸، عراق ۰/۶۳، و پاکستان ۰/۶۵ دلار فروخته می‌شود. بهای بنزین در چین که یکی از بزرگترین بازارهای مصرف جهانی است، حدود ۰/۹۷ دلار تعیین شده است.

ب) عمر متوسط خودرو

عمر مفید یا استفاده از خودرو از دیدگاه‌های مختلف قابل طرح است. نخست از دیدگاه مهندسان طراح خودرو، دوم بر اساس عرف جامعه که منعکس‌کننده دیدگاه اجتماعی مردم است، و سوم بر اساس قانون که توسط دولت‌ها تنظیم و اعمال می‌شود. میزان استفاده از یک خودرو، یعنی متوسط عمر خودرو، در اغلب کشورهای جهان بین ۹/۵ تا ۱۳ سال است، درحالی‌که متوسط عمر خودروها در ایران ۲۰ سال تخمین زده شده است. بر این اساس و باتوجه به تعریف قانون خودروی فرسوده، بخش قابل ملاحظه‌ای از خودروی فرسوده بالای ۱۰ سال در کشور وجود دارد. کمترین عمر متوسط استفاده از خودرو (در جهان) مربوط به ایتالیا و یکی از کشورها با عمر بالا ایران است. بر اساس تحقیقات نویسنده، رابطه بین عمر متوسط خودرو و قیمت بنزین در کشورها معنی‌دار است. یعنی هرچه قیمت بنزین در کشورها پایین‌تر است مدت زمان و عمر استفاده از خودرو بیشتر است. به عبارت دیگر بنزین ارزان‌تر به معنی خودروهای فرسوده بیشتر است (که در ادامه به‌وضوح علت آن مشخص خواهد شد).

پ) سرانه مالکیت خودرو

میزان مالکیت سرانه خودرو در کشورها، گویای واقعیت دیگری است. بالاترین سرانه خودرو مربوط به ایتالیا است - که کمترین عمر متوسط خودرو را دارد - و تقریباً جزء کشورهای دارای بالاترین قیمت بنزین (۱/۵۹ دلار) است. همچنین ایران جزء پایین‌ترین کشورهای در سرانه خودرو است. به عبارت دیگر، اگر در ایران برای هر ۴ الی ۵ نفر یک خودرو وجود دارد در بسیاری از کشورها برای هر ۱/۵ نفر یک خودرو وجود دارد، ولی آن کشورها هیچ‌گاه با این میزان ترافیک و تلفات روبرو نیستند.

ت) قیمت خودرو

در مورد قیمت خودرو، ایران جزء کشورهای است که بالاترین قیمت خودرو را دارد (چه به‌صورت میانگین وزنی قیمت‌ها و چه به‌صورت یک خودرو مشخص). به عبارت دیگر، متوسط قیمت خودرو در ایران بدون توجه به کیفیت آن در مقایسه با سایر کشورها در سال‌های گذشته جزء بالاترین قیمت‌ها در دنیا بوده است. باتوجه به اینکه بیش از ۹۵ درصد خودروی داخل توسط سه شرکت ایران خودرو، پارس خودرو و سایپا تولید می‌شود که سهامدار عمده آنها دولت است، گران‌تر بودن خودروی داخلی ناشی از هر علتی مانند ناکارآمدی خط تولید، پایین بودن بهره‌وری سرمایه و نیروی کار، فناوری نامناسب و... باشد باید اذعان کرد بخش خصوصی در آن دخالت نداشته است و از طرف دیگر بالا بودن قیمت خودروی وارداتی عمدتاً ناشی از سیاست‌های حمایتی دولت از خودرو داخلی به‌صورت اخذ عوارض بسیار بالا از خودروی خارجی و ممنوعیت ورود خودروی خارجی است. لذا علت بالا بودن قیمت خودروی تولید داخل در مقایسه با خودروی مشابه خارجی را باید در ساختار، عوامل تولید و فنی سه شرکت مذکور جست‌وجو کرد و بالا بودن قیمت خودروی خارجی در داخل کشور را باید در سیاست‌های حمایتی دولت

از خودروی داخلی که سهامدار عمده آنها دولت است جست‌وجو کرد. البته بهتر است به جای صرفاً قیمت خودرو، به مسئله کل مخارج و نسبت بین مخارج ثابت و متغیر برای یک مالک و استفاده‌کننده از خودرو توجه شود.

هر دارنده یا مصرف‌کننده خودرو، از بابت خودرو، با دو دسته مخارج مصرفی روبرو است. نخست، مخارج ثابت که شامل قیمت هر دستگاه خودرو، مخارج نقل و انتقال و مخارج استهلاک است. دوم، مخارج جاری و متغیر که شامل بنزین مصرفی، انواع بیمه‌ها، عوارض سالیانه و مخارج تعمیر و نگهداری است. طبعاً کل این مخارج، هزینه‌ای است که دارنده یک خودروی شخصی در طول سال‌های استفاده از آن متحمل می‌شود. بنابراین برای پاسخ به این سؤالات که آیا دولت در ایران، واقعاً به دارندگان خودرو (در مقایسه با دارندگان خودرو در سایر کشورها) یارانه بنزین پرداخت می‌کند؟ و **این یارانه به نام مصرف‌کننده است یا به کام تولیدکننده خودرو؟** باید به کل مخارج ثابت و متغیری که مالک یک خودرو در طول دوره استفاده از خودرو متحمل می‌شود، نگاه کرد. لذا یک مالک خودرو که (به هر دلیل) مجبور باشد درصد بالایی از کل مخارج استفاده در طول عمر متوسط و مفید خودرو را در همان آغاز و هنگام خرید آن بپردازد، دارای رفتار مصرفی متفاوت خواهد بود نسبت به مالکی که (برای همان خودرو با همان مخارج کل یکسان) درصد پایین‌تری از کل مخارج را هنگام خرید خودرو می‌پردازد. به‌طورمثال فرض کنید کل مخارج (ثابت و متغیر) را که فرد A، برای تهیه خودرو مدل X، در طول عمر مفید مثلاً ۵ سال می‌پردازد، برابر با ۱۰۰ باشد. حال اگر شخص A مجبور باشد، ۹۰ درصد از کل مخارج خودرو را در هنگام خرید خودرو بپردازد و مابقی آن یعنی ۱۰ درصد را در طول سال‌هایی که خودرو را استفاده می‌کند بپردازد، چنین شخصی دارای رفتار مصرفی متفاوتی است نسبت به شخص B که همان مدل خودرو را با همان میزان مخارج کل می‌خرد، اما تنها ۴۰ درصد از کل مخارج را هنگام خرید پرداخت کرده و مابقی یعنی ۶۰ درصد را به‌تدریج و در طول دوره استفاده می‌پردازد.

به‌طورمثال حداقل قیمت (مخارج ثابت) یک خودروی پژوه ۲۰۰۸ مدل ۱۳۹۷ در ایران ۷۶۰ میلیون تومان است، درحالی که همین خودرو در سطح جهان به‌طورمتوسط دارای قیمت ۳۸۰ میلیون تومان است (با فرض برابری کیفیت و نرخ ارز نیمایی). یعنی خودروی پژوه ۲۰۰۸ مدل ۲۰۱۷ در داخل به‌طورمتوسط ۳۸۰ میلیون گران‌تر از مشابه خارجی آن است، به‌عبارت‌دیگر تولیدکننده برای یک خودروی پژوه ۲۰۰۸ از مصرف‌کننده در ایران ۳۸۰ میلیون بیشتر از متوسط قیمت جهانی همین خودرو دریافت می‌کند. لذا این مبلغ اضافی در اصل مانند سپرده و ودیعه‌ای است که مصرف‌کننده نزد تولیدکننده خودرو (که چون سهامدار عمده دولت است در اصل نزد دولت) به امانت گذاشته است و به‌نوعی قرار است این سپرده را به‌صورت اقساط در قالب مصرف بنزین و مابه‌التفاوت قیمت بنزین در داخل با خارج پس بگیرد، لذا مصرف‌کننده خودرو داخلی بنزین را ارزان مصرف نمی‌کنند، بلکه عمده قیمت بنزین را که قرار است در آینده مصرف کند به‌صورت یکجا در قالب مازاد قیمت داخلی خودرو با قیمت خارجی به تولیدکننده پرداخت کرده است و در نتیجه تنها راه بازپرداخت مبلغ سپرده مصرف‌کننده خودرو از طرف تولیدکننده، مصرف بنزین توسط مصرف‌کننده است، که هرچه بنزین بیشتری توسط مصرف‌کننده، مصرف شود مبلغ سپرده زودتر باز می‌گردد. به‌طورمثال در مورد خودروی پژوه ۲۰۰۸ موردنظر، اگر این خودرو در ماه ۱۰۰ لیتر بنزین مصرف کند کل مصرف بنزین برای مدت ۵ سال ۶۰۰۰ لیتر خواهد شد که اگر این مقدار بنزین را به قیمت متوسط کشورهای عضو اوپک حساب کنیم یعنی ۹۶ سنت و هر دلار را هم به قیمت نیمایی ۲۶ تا ۲۷ هزار تومان در نظر بگیریم، کل مخارج مصرف‌کننده بابت پرداخت بنزین به قیمت مربوطه ۱۵۰ میلیون تومان طی ۵ سال است که به‌طور تقریبی ۱۰ میلیون تومان را بر اساس قیمت بنزین سهمیه‌ای ۶۰ لیتر در ماه به قیمت ۱۵۰۰ تومان و ۳۰ لیتر به قیمت ۳۰۰۰ تومان در ماه طی ۵ سال می‌پردازد و ۱۴۰ میلیون تومان آن را قبلاً در قالب قیمت بیشتر خودرو پرداخت کرده است. و در نتیجه باتوجه به ۳۸۰ میلیون مازاد قیمت خودرو که به تولیدکننده داخلی در مقایسه با همین خودرو در خارج پرداخت کرده است هنوز ۱۳۰ میلیون تومان از فروشنده خودرو طلبکار است (با فرض اینکه هیچ سودی به ودیعه ۳۸۰ میلیونی تعلق نگرفته باشد)، بنابراین اگر

این دارنده خودرو باتوجه به مبلغ اضافه پرداختی خودروی پژوه ۲۰۰۸ نسبت به قیمت جهانی بخواهد ودیعه مذکور را بازپس بگیرد و اگر بنزین را معادل قیمت وارداتی لیتری ۲۵ هزار تومان (۹۶ سنت به قیمت نیمایی) در نظر بگیریم باید ۱۵۰۰۰ لیتر بنزین مصرف کند. در نتیجه ملاحظه می شود که حتی اگر نرخ بنزین لیتری ۲۵ هزار تومان در نظر گرفته شود دارندگان خودرو بابت استفاده از خودرو در داخل کشور چه از خودروی تولید داخل استفاده کنند و چه از خودروی وارداتی، حداقل طی ۵ سال پس از خرید خودرو از تولیدکننده، یارانه ای که دریافت نمی کنند هیچ، در اصل بنزین را لیتری ۶۳ هزار تومان می خرند؛ چون اگر در ماه ۱۰۰ لیتر بنزین مصرف شود آن هم طی ۵ سال و برای هر لیتر بنزین ۶۳ هزار تومان پرداخت کند، معادل مازاد قیمت پرداختی خودرو نسبت به قیمت خارجی آن خواهد شد که در قالب افزایش قیمت خودرو هنگام خرید خودرو به صورت یکجا پرداخت کرده است.

مسئله بسیار مهمی که باید به آن اشاره کرد این است که در تحلیل های یارانه بنزین موضوعی که همواره مغفول واقع شده **این است که قیمت بنزین را منفک از قیمت خودرو در ایران مورد ارزیابی قرار می دهند، در صورتی که یارانه بنزین باید در کنار کالای مکملی به نام خودرو مورد توجه قرار گیرد، به ویژه وقتی عرضه کننده هر دو کالا (بنزین و خودرو) یک نهاد به نام دولت است.** لذا اگر بنزین و قیمت آن جدای از قیمت خودرو مورد ارزیابی قرار گیرد طبعاً نتیجه آن همان نتایج مرسوم است که بنزین در ایران بسیار ارزان است؛ ارزان بودن بنزین وقتی معنی می یابد که به صورت نسبی و در کنار قیمت خودرو مورد توجه قرار بگیرد.

باتوجه به بررسی قیمت مربوط به خودروی پژوه ۲۰۰۸ در ایران، مخارج کل (ثابت و متغیر) استفاده از خودروی مذکور برای مدت ۵ سال به گونه ای است که ۹۵ درصد مخارج این خودرو، ثابت و ۵ درصد آن مخارج متغیر است، لذا بر اساس استدلال های انجام شده وقتی یک مصرف کننده خودرو، نزدیک به ۹۵ درصد کل مخارج یک کالا را در مرحله خرید می پردازد نباید انتظار داشت در فرآیند استفاد از آن کالا در طی زمان، مخارج جاری و متغیر موجب کارایی در استفاده از آن کالا شود. لذا دارندگان خودروی شخصی در ایران، بالاترین مخارج ثابت و پایین ترین مخارج متغیر را در بین کشورهای مختلف جهان دارا هستند. نسبت مخارج ثابت به مخارج کل در جهان به طور متوسط ۳۴ درصد (در ایران ۹۵ درصد) و نسبت مخارج متغیر به کل در جهان ۶۶ درصد (در ایران ۵ درصد) است. در کشورهایی مانند ایتالیا، نروژ و هلند نسبت مخارج ثابت به کل کمتر از ۲۵ درصد است، یعنی متقاضیان یک مدل خودرو، هنگام تهیه خودرو، حداکثر ۲۵ درصد از کل مخارج (ثابت و متغیر) خودرو را برای تحویل خودرو می پردازند و ۷۵ درصد از مخارج نیز هنگام استفاده و در طول دوره عمر خودرو در قالب هزینه های بنزین، انواع بیمه، عوارض سالیانه و... پرداخت می شود. با مراجعه به آمار و اطلاعات این کشورها شاهدیم که این کشورها بالاترین سرانه خودرو و کمترین عمر استفاده از خودرو را دارند.

اکنون با این مقدمات می توان پاسخ این سؤال که آیا دولت در ایران به دارندگان خودرو یارانه می پردازد را روشن کرد. وقتی، در ایران، یک متقاضی خودرو، مجبور است، ۹۵ درصد از کل مخارج طول عمر یک خودرو (شامل مخارج خرید اولیه و و مخارج استفاده از خودرو) را در همان آغاز و هنگام خرید خودرو بپردازد آیا تمامی یارانه ای که در طول دوره استفاده از خودرو به صورت بنزین ارزان به او داده ایم را به صورت یکجا و در هنگام خرید خودرو از او دریافت نکرده ایم؟! و آیا اگر خریدار این خودرو پس از خرید آن در حالی که ۹۵ درصد از کل مخارج (ثابت و جاری) منظور شده برای خودرو را یکجا پرداخت کرده است، خودروی خود را در پارکینگ متوقف سازد، و از بنزین لیتری ۱۵۰۰ تومان استفاده نکند، زیان نکرده است؟ (بنزینی که هزینه آن را قبلاً یعنی هنگام تحویل خودرو به ازاء هر لیتر ۶۳ هزار تومان برای مدت ۵ سال از خریدار خودرو دریافت کرده ایم) حال رفتار عقلایی به این مصرف کننده و مالک خودرو چه حکمی می کند؟ آیا غیر از این است، که بر طبق عقل اقتصادی، هرچه این مالک خودرو از بنزین لیتری ۱۵۰۰ تومان بیشتر استفاده کند، می تواند بخشی از بنزینی را که

قبلاً عمده قیمت آن را پرداخت کرده است، بازپس بگیرد؟ و آیا غیر از این است که این مالک هرچه خودرویی را که مثلاً عمر مفید و متوسط آن ۱۰ سال است، بیشتر استفاده کند، تازه توانسته است از یارانه بنزین استفاده کند.

در نتیجه اگر دارندگان و متقاضیان خودرو به این بیانیه برسند که آقای دولت، **خودرو را با متوسط استاندارد جهانی و قیمت جهانی خریداریم و در مقابل بنزین را معادل متوسط قیمت جهانی یعنی یک دلار پرداخت می‌کنیم**، آیا دولت قادر است خودرو مورد نیاز مردم را به قیمت جهانی بفروشد؟ در این صورت است که می‌توان مدعی شد بنزین در ایران بسیار ارزان است. البته بنزین در ایران ارزان است، ولی نه برای مالکان خودرو که قبلاً مابه‌التفاوت آن را به صورت قیمت اضافی داده‌اند، بلکه برای کسی که نخواهد بنزین را در خودرو مصرف کند و آن را برای استفاده در سایر فعالیت‌هایی بخواهد که دولت قبلاً مابه‌التفاوت قیمت آن را دریافت نکرده باشد (مثلاً در استفاده از هواپیما، یا موتورهای برق یا انواع مصارف کارخانه‌ای و حتی خودروهای حمل‌ونقل عمومی). همچنین قطعاً برای قاچاق‌کنندگان سوخت از ایران، بنزین و گازوئیل بسیار ارزان است، اما این چه ربطی به مردمی دارد که خودرو را گران خریدند و این گرانی نیز به دستور و با نظارت دولت بوده است.

لذا هنگام اتخاذ تصمیم در مورد قیمت بنزین، آنچه برای مصرف‌کننده و دارندگان خورو باید ملاک قرار گیرد کل مخارج متحمل شده طی دوره استفاده از خودرو در طول عمر مفید خودرو است نه صرفاً قیمت ساده بنزین مصرفی. در این تفکیک بازاری که دولت انجام داده است (یعنی قطع رابطه بازار خودرو با بازار بنزین) برای دارندگان خودرو راهی به جز مصرف بیشتر بنزین باقی نمانده است، چرا که فقط در صورت مصرف بیشتر بنزین و یا بالابردن طول مدت استفاده از خودرو است که امکان جبران اضافه پرداختی قیمت خودرو (نسبت به قیمت جهانی) برای آنها فراهم می‌آید.

موضوع قیمت بنزین و خودرو و تفکیک بازار صورت گرفته برای آنها را می‌توان در یک مثال مربوط به تفکیک بازار در یک شهر بازی نشان داد. فرض کنیم در یک شهر بازی، بلیط ورودی اولیه ۲۰۰ تومان باشد و ۱۰ وسیله بازی نیز وجود داشته باشد که قیمت استفاده از هر کدام از آنها ۱۰۰ تومان باشد، اکنون اگر یک نفر از تمامی وسایل بازی استفاده کند مخارج استفاده از وسایل شهر بازی، ۱۰۰۰ تومان می‌شود که با افزودن ۲۰۰ تومان هزینه ورودیه اولیه کل مخارج این فرد در شهر بازی ۱۲۰۰ تومان خواهد شد. اکنون فرض کنید مسئولان این شهر بازی - البته به منظور رفاه حال شهروندان گرمی - تصمیم بگیرند قیمت استفاده از وسایل بازی را به حداقل ممکن یعنی ۲۰ تومان (مانند قیمت بنزین) کاهش دهند، ولی هزینه ورودیه این شهر بازی را برای هر فرد به ۱۰۰۰ تومان افزایش دهند (مانند قیمت خودرو). حال در نظر بگیرید فردی مجبور باشد به این شهر بازی برود (چون مثلاً جایگزین دیگری برای تفریح فرزندانش وجود ندارد، و این مانند اجبار افراد برای استفاده از حمل‌ونقل خصوصی است چرا که به علت عدم گسترش حمل‌ونقل عمومی جایگزین مناسبی برای حمل‌ونقل خصوصی وجود ندارد). هنگامی که فرد وارد شهر بازی می‌شود تنها در صورتی ضرر نخواهد کرد که حداقل از ۸۰ درصد وسایل بازی این شهر بازی استفاده کند در غیر این صورت زیان کرده است، چرا که در اصل هنگام ورود به شهر بازی، قیمت استفاده از ۸۰ درصد وسایل شهر بازی را پرداخت کرده است (۸۰۰ تومان اضافی که نسبت به قبل برای ورودیه داده است، را باید به طریقی بازپس بگیرد و راهش این است که با استفاده بیشتر و بیشتر از وسایل بازی، این زیان را جبران کند). پس رفتار عقلایی به این فرد حکم می‌کند از حداکثر ظرفیت وسایل شهر بازی استفاده کند. در نتیجه این تصمیم مسئولان شهر بازی و در این شرایط است که متوسط استفاده از وسایل شهر بازی به شدت افزایش می‌یابد (در حالی که کل دریافتی شهر بازی ثابت مانده است). یعنی نه تنها برای استفاده از وسایل شهر بازی صف‌های طولیل تشکیل می‌شود بلکه حوادث و مسائل بسیار دیگری نیز به وجود می‌آید که همه ناشی از یک سیاست غلط مسئولان شهر بازی است - گرچه هدف اولیه آنها افزایش رفاه شهروندان گرمی بوده است.

خلاصه کلام این که اگر دولت مدعی است به دارندگان خودرو، بنزین را یارانه‌ای می‌دهد این ادعا زمانی و در صورتی صحیح است که کل مخارج یک خودرو برای مصرف‌کننده در ایران در مقایسه با همین خودرو برای یک خارجی برابر باشد و دولت از طریق پرداخت یارانه، کل مخارج استفاده از خودرو را در طول عمر مفید آن خودرو برای یک ایرانی کاهش داده باشد. این در حالی است که متوسط کل مخارج استفاده از خودروهای داخل (بدون توجه به پایین بودن کیفیت خودروهای داخلی در مقایسه با خودروهای خارجی) برای دارندگان خودرو در داخل نسبت به خارجی‌ها بسیار سنگین‌تر است. به همین علت، یکی از راه‌هایی که دارندگان خودرو برای جبران این مازاد هزینه برگزیده‌اند استفاده بیش از حد از عمر مفید خودرو در ایران است و به همین سبب در ایران بالاترین عمر متوسط خودرو در سطح جهان وجود دارد (یعنی ۳۰ سال).

اکنون می‌توان به پاسخ این سؤال اساسی دست یافت که «آیا دولت واقعاً یارانه بنزین پرداخت می‌کند؟» و این یارانه را دولت به دارندگان خودرو می‌پردازد یا به تولیدکنندگان خودرو؟ یارانه بنزینی که دولت مدعی آن است به نام چه کسی است و به کام چه کسی؟ لذا به دولت محترم گوشزد می‌کنم لطفاً آدرس غلط به مردم ندهید و با توزیع بنزین به قیمت ۱۵۰۰ تومان صورت مسئله را تغییر ندهید، چون مسئله این نیست که مردمی که خودرو ندارند حقشان تضییع شده است و باید آنها هم یارانه بنزین را دریافت کنند، چون در اصل به دارندگان خودرو یارانه‌ای پرداخت نکرده‌اید که قصد آن دارید که به سایر مردم بنزین یارانه‌ای عرضه کنید. عرضه بنزین یارانه‌ای به کسانی که خودرو ندارند جز عوام‌فریبی و حق سکوتی بیش نیست که دولت موردسؤال واقع نشود که تا کی قرار است خودروی بی کیفیت داخلی را چند برابر قیمت خودرو خارجی به مردم تحمیل کرد و به‌ظاهر با بنزین لیتری ۱۵۰۰ تومان سر مردم کلاه گذاشت.

جمع‌بندی و پیشنهاد

- آنچه مسلم است قیمت بنزین در ایران بدون در نظر گرفتن قیمت خودرو و برای قاچاق‌کنندگان سوخت بسیار ارزان است.
- یارانه موردنظر دولت در مورد بنزین (بر اساس بنزین لیتری ۱۵۰۰ تومان) در اصل به دارندگان خودرو تعلق نمی‌گیرد، بلکه مستهلک شدن سپرده آنهاست.
- یارانه مورد ادعای دولت در مورد بنزین در اصل یارانه به تولیدکنندگان خودرو است نه به مصرف‌کنندگان. اگر دولت می‌خواهد یارانه را حذف کند باید حاشیه سود اضافی که به صورت قیمت بالاتر از قیمت جهانی برای تولیدکنندگان داخلی خودرو در نظر گرفته است را از آنها بگیرد.
- در صورتی که خودرو در کشور به قیمت متوسط جهانی و بنزین نیز بر اساس متوسط قیمت جهانی عرضه شود، رفاه مصرف‌کنندگان و دارندگان خودرو افزایش می‌یابد.
- در صورتی که خودرو در کشور به قیمت داخلی و بنزین نیز بر اساس متوسط قیمت وارداتی ۲۵ هزار تومانی در نظر گرفته شود، حداقل تا ۱۲ سال به دارندگان خودرو یارانه‌ای پرداخت نکرده‌ایم چرا که خریدار خودرو معادل ۱۵۲۰۰ لیتر بنزین بر حسب هر لیتر ۲۵ هزار تومان در قالب قیمت خودرو پرداخت کرده است.
- در صورتی که خودرو در کشور به قیمت متوسط جهانی و بنزین نیز بر اساس متوسط قیمت جهانی عرضه شود، متوسط عمر استفاده از خودرو به شدت کاهش یافته و خودروهای فرسوده به سرعت خارج می‌شوند.

- در حال حاضر دارندگان خودرو با عمر متوسط بیش از ۱۲ سال در صورتی که قیمت بنزین لیتری ۱۵۰۰ تومان باشد از یارانه استفاده می‌کنند.
- عرضه بنزین ارزان به کسانی که خودرو ندارند به جز اتلاف منابع هیچ منفعت دیگری در پی ندارد.
- دولت در اسرع وقت واردات خودرو را آزاد و اجازه ورود خودرو را با تعرفه منطقی امکان‌پذیر سازد و مصرف بنزین برای خودرو وارداتی را به قیمت متوسط جهانی ۹۶ سنت دریافت کند.
- اگر دولت اصرار دارد که یارانه بنزین را حذف کند، راه‌حل آن افزایش یک‌باره قیمت بنزین نیست، چرا که بی‌ثباتی اقتصادی و تورم حاصل از آن، ضربه‌های جبران‌ناپذیری به اقتصاد بیمار ایران می‌زند (نظیر همان ضربه‌هایی که آزادسازی یک‌باره نرخ ارز در اوایل دهه هفتاد خورشیدی زد). بنابراین راه‌حل معقول آن است که دولت با برنامه‌ریزی و اعلام قبلی، به تدریج (مثلاً طی پنج سال) قیمت خودرو را از طریق واردات خودرو کاهش داده و همزمان قیمت سوخت را افزایش دهد تا نسبت بین مخارج ثابت و متغیر به کل مخارج، حداقل برابر با متوسط جهانی شود. در حال حاضر این نسبت در سطح جهان برای مخارج ثابت به مخارج کل ۳۴ درصد است.
- دولت، تولیدکنندگان خودرو را مکلف سازد بر اساس یک دوره زمانی مشخص قیمت و کیفیت خودرو داخل را به سطح استاندارد جهانی برساند، به طوری که هر سال درصد مشخصی از قیمت خودرو کاهش یافته - با حفظ و افزایش کیفیت - و همزمان برای این دسته از خودروها قیمت بنزین افزایش یابد.