

## حذف یارانه‌ها: افزودن بحرانی به بحران‌های موجود / احمدسیف



پس از تبلیغات بسیار و اطلاع‌رسانی قطره‌چکانی سرانجام روشن شد که آن چه که آقای رییس‌جمهور، جراحی بزرگ اقتصادی می‌نامد، در وجه عمده هدفمندکردن یارانه‌ها و در تازه‌ترین شکل‌اش، به واقع حذف یارانه‌هاست. این که این طرح چگونه قرار است اجرا شود، از جزئیات آن خبر نداریم ولی تا به همین جا شماری به دفاع از آن برخاسته و عده ای دیگر هم درباره‌ی پی‌آمدهای نامطلوب‌اش هشدار داده‌اند.

قبل از هرچیز بگویم و بگذرم که این برنامه قبل از آن که دست‌پخت سیاست‌پردازان داخلی باشد یا این که نتیجه‌ی رایزنی رییس‌جمهور با اقتصاددانان بوده باشد - که البته این گونه ادعا می‌شود - به‌واقع برنامه‌ای است سابقه‌دار که به‌خصوص در این چند ماه گذشته با توجه به بالارفتن قیمت نفت و به طور کلی با توجه به تورم فزاینده‌ای که بر اقتصاد جهانی نمودار شده، باز به جریان افتاده است. خلاصه‌ی روایت این است که بنزین و گازوئیل با یارانه موجب می‌شود که مصرف‌شان بیش از «حد تعادلی» باشد، و زیادی تقاضا برای این کالاها - که از جمله به خاطر ارزانی مصنوعی قیمت آنهاست - قیمت نفت را در اقتصاد جهانی افزایش داده است. پس برای جلوگیری از رشد بیشتر تورم باید قیمت بنزین و گازوئیل را «شفاف» و «واقعی» کنیم. و البته راهش این است که یارانه دیگر پرداخت نشود. با تحولاتی که اخیراً در ایران پیش آمده است، به نظر می‌رسد که دولت به واقع با شمشیر دو لبه‌ای روبرو شده است.

از سویی، کلی در این باره تبلیغ کرده و حتی رییس‌جمهور هم وعده‌ی پرداخت ماهانه ۵۰ تا ۷۰ هزار تومان به هرنفر را داده بود که در حال حاضر، دربهترین حالت به ماهی ۲۰

هزار تومان کاهش یافته است. به علاوه، وعده‌ی رییس‌جمهور پرداخت یارانه‌ی نقدی به حدود ۸۵٪ از جمعیت ایران بود که بعید است در حال حاضر مدنظر باشد. از سوی دیگر، به‌خصوص با سقوط بهای نفت و افزایش وابستگی اقتصاد ایران به درآمدهای نفتی در این سال‌ها، توان مالی دولت در پرداخت این یارانه‌ها - مستقل از شکل پرداخت آن - به شدت کاهش یافته است. یعنی، به نظر می‌رسد دولت به جایی رسیده است که در واقع قادر به پرداخت یارانه - به شکل و صورتی که تا کنون انجام می‌گرفته است، نخواهد بود. من برآن سرم که شکل پرداخت، با تحولاتی که در بازار جهانی نفت پیش آمده، اهمیت ثانوی یافته است و نکته‌ی اساسی، کاستن از تعهدات و بار مالی دولت است.

نشریه‌ی [اکنونومیست](#) در این زمینه نوشت که نصف جمعیت جهان از مواد سوختنی با یارانه استفاده می‌کنند و حدود یک چهارم بنزین در بازار جهان به بهایی کمتر از قیمت بازار به فروش می‌رسد. در ۲۹ ماه مه ۲۰۰۸ بنزین در آلمان از بقیه‌ی کشورها گران‌تر بود و ارزان‌ترین بنزین هم در ونزوئلا به فروش می‌رفت. با وجود افزایش قیمت بنزین در آمریکا در یک سال گذشته، همچنان، بهای بنزین در آمریکا از نصف قیمت بنزین در آلمان هم کمتر بود. به گفته‌ی اکنونومیست، افزایش قیمت جهانی و کوشش برای تثبیت قیمت داخلی باعث شده است که منابع بیشتری برای یارانه ضروری باشد و «محدودیت‌های بودجه‌ای بعضی از دولت‌ها را مجبور کرده است که قیمت‌های داخلی را افزایش بدهند» و بعد ادامه می‌دهد که در ۲۴ مه، دولت اندونزی قیمت بنزین را ۳۰ درصد افزایش داده است و چند روز بعد از آن هم دولت تایوان، بهای بنزین را ۱۳٪ و دولت سریلانکا هم ۲۴ درصد بر قیمت بنزین افزوده است. جالب است که در همین مقاله‌ی اکنونومیست می‌خوانیم که مالزی اگرچه یکی از حکومت‌هایی است که «بیشترین یارانه‌ی بنزین» را می‌پردازد - یعنی رقمی معادل ۷٪ تولید ناخالص داخلی - ولی در ضمن در میان ۳۲ کشور نوظهور «کم‌ترین میزان تورم» را دارد.

بحث به این صورت پیش می‌رود که بالارفتن قیمت نفت خام، باید باعث کاهش تقاضا برای بنزین بشود ولی اگر قیمت داخلی بنزین تحت کنترل باشد و افزایش نیابد، مصرف‌اش در سطح بالا باقی می‌ماند و در نتیجه، تقاضای بالا برای بنزین باقی مانده و به صورت تقاضای بیشتر برای نفت در می‌آید که در نتیجه‌ی آن قیمت نفت خام، بیشتر افزایش می‌یابد. در هندوستان، اگرچه بهای بنزین از امریکا بیشتر است ولی قیمت گازوییل حدوداً ۴۰ درصد ارزان‌تر از امریکاست و کاری که دولت می‌کند به جای پرداخت یارانه‌ی مستقیم، به کمپانی‌های نفتی، اوراق قرضه می‌دهد که در حدود معادل ۲-۳ درصد تولید ناخالص داخلی می‌شود. در ابتدای سال ۲۰۰۸ بهای بنزین در چین و امریکا برابر بود ولی در ۶ ماه گذشته، بهای بنزین در امریکا ۳۳٪ افزایش یافت ولی در چین قیمت‌اش ثابت ماند.

به گفته‌ی نشریه‌ی اکونومیست دولت‌ها از افزایش قیمت بنزین واهمه دارند که بعید نیست به ناآرامی‌های اجتماعی منجر شود، ولی پرداخت یارانه شیوه‌ی کارآمدی نیست. و بعد اشاره می‌کند به پژوهشی که صندوق بین‌المللی پول در ۵ کشور انجام داده است (که نمی‌دانیم کدام کشورها هستند) ولی نتیجه‌گیری‌اش این است که به طور متوسط ۲۰٪ غنی‌ترین بخش جمعیت، ۴۲٪ یارانه‌ی مواد سوختی را می‌گیرند ولی سهم ۲۰٪ فقیرترین هم از این یارانه‌ها، تنها ده درصد است. نویسنده نه این که مدافع «هدفمندکردن» یارانه‌ها باشد بلکه ادعایش این است که اگر این منابع در آموزش، بهداشت، و زیربنایها صرف شود، این خدمات به نفع فقرا خواهد بود و از آن مهم‌تر، قیمت‌های بالاتر باعث می‌شود که مصرف جهانی نفت پایین آمده و در نتیجه، قیمت نفت هم در بازارها کاهش یابد. همین‌جا البته معترضه بگویم و بگذرم که در همین چند ماه گذشته که هنوز این سیاست‌ها به مرحله‌ی اجرایی نرسیده‌اند، شاهد سقوط چشمگیر بهای نفت در بازارهای جهانی بوده‌ایم که احتمالاً به این معناست که آن افزایش خارق‌العاده‌ی بهای نفت در تابستان گذشته نه نتیجه‌ی تغییر در تقاضا یا عرضه‌ی

نفت، بلکه عمدتاً به خاطر سرریز شدن سرمایه‌های سفته‌بازانه به بازارهای نفتی بود که در پی خشکیدن منبع این سرمایه‌ها، بهای نفت هم به صورت کنونی‌اش درآمد (البته از پی‌آمد رکود اقتصادی نیز نباید غفلت نمود).

اینترنشنال [هرالد تریبون](#) عمدتاً بر موقعیت چین تمرکز می‌کند و معتقد است که وقتی مواد سوختنی به قیمتی کمتر از قیمت واقعی عرضه می‌شود، نتیجه «تشویق مصرف و ممانعت از استفاده از منابع دیگر سوختی» است و از آن گذشته، به گفته‌ی این نشریه، چون مبنای محاسبه‌ی قیمت نفت در مبادلات داخلی پایین‌تر از قیمت واقعی‌اش در بازارهای جهان است، نتیجه این که تقاضا برای اتوموبیل، مواد شیمیایی هم افزایش می‌یابد و بعید نیست «به وضعیت تورمی در اقتصاد منجر شود». اگر یارانه‌ی مواد سوختی افزایش یابد، «سرمایه‌گذاری در آموزش و بهداشت کاهش خواهد یافت» و از آن مهم‌تر، اگر وضعیت مالی دولت به‌واقع ناهنجار شود، فشار بیشتری بر روی پول ملی - یوان - وارد خواهد شد. به طور کلی، پرداخت یارانه به مواد سوختی در کشورهای در حال توسعه، باعث ایجاد تورم در کشورهای پیشرفته و کتمان تورم در کشورهایی می‌شود که از این یارانه‌ها استفاده می‌کنند. اگر چین بتواند قیمت مواد سوختی را «واقعی» کند، نرخ تورمش به احتمال زیاد حداقل ۱۵٪ خواهد شد و از سوی دیگر، «اگر چین نتواند یارانه‌ها را حذف نموده تقاضای خود را کاهش بدهد، پی‌آمدهایش برای جهان بسیار مهم‌اند».

هرچه تعداد بیشتری از کشورها از یارانه استفاده نمایند، تاثیر بالارفتن قیمت نفت بر روی تقاضا کمتر می‌شود و هرچه که بگذرد، منابع مالی بیشتری برای این کار لازم خواهد شد و نتیجه این که، دولت احتمالاً به جایی خواهد رسید که راهی به غیر از حذف یارانه‌ها نخواهد داشت. به طور کلی تا اواسط ماه مه، تایوان، سریلانکا، بنگلادش، هندوستان و مالزی یا قیمت‌ها را افزایش دادند یا اعلام کردند که به‌زودی این کار را خواهند کرد. برعکس وضعیتی که در چین وجود دارد، در اندونزی دولت مردم را متقاعد

کرده است که یارانه‌ی مواد سوختی بیشتر به نفع ثروتمندان است تا فقرا، و بعلاوه ۱.۵ میلیارد دلار بودجه برای پرداخت یارانه‌ی نقدی کنار گذاشته است که به عقیده‌ی بعضی از ناظران، دلیل اساسی‌اش، این است تا «کاستن از یارانه‌ها از نظر سیاسی قابل‌قبول بشود». در پیوند با این پرسش که هزینه‌ی یارانه را کدام گروه می‌پردازد، جواب این است که «اکثر کشورهای آسیایی با چاپ پول این هزینه‌ها را می‌پردازند». یکی از مشکلات پرداخت یارانه این است که دولت قادر به کنترل بخش مصرفی بودجه نیست و نظر نویسندگان همانند نویسنده‌ی اکونومیست این است که اگر چین و هندوستان از یارانه‌ها بکاهد می‌توانند در آموزش و زیرساخت‌ها بیشتر سرمایه‌گذاری بکنند. پیش‌بینی موجود درباره‌ی کشورهای آسیایی این است که با کاهش ارزش پولی ملی، کاستن از یارانه‌ها سر از تورم خیلی جدی در خواهد آورد.

در ۷ ژوئن به گزارش [رویترز](#) با خبر می‌شویم که سام بودمن، وزیر انرژی آمریکا در سفری به ژاپن اعلام کرد که کنترل بیشتر بازار نفت، برای کنترل قیمت نفت کارساز نخواهد بود و از کشورها خواست که یارانه‌ی مواد سوختی را لغو کرده و حذف نمایند. شماری از حقوق‌دانان آمریکایی البته معتقدند که سفته‌بازان در بازار نفت خرابکاری می‌کنند و بهتر است تا بر این بازار نظارت بیشتری صورت بگیرد. ولی بودمن می‌گوید «ما این مسئله را بررسی کردیم و نتیجه گرفتیم که متأسفانه این موضوعی نیست که نیازی به کنترل و نظارت بیشتر بر بازار داشته باشد». البته بیشتر توضیح نداد ولی امروز دیگر می‌دانیم که داستان سفته‌بازان بازارهای نفتی به احتمال زیاد راست بود.

[دیلی تلگراف](#) در ۳۰ مه ۲۰۰۸ گزارش کرد که با وجود ناآرامی‌های اجتماعی، دولت مصر قیمت بنزین را ۴۰ درصد افزایش داد. در سریلانکا قیمت ۲۵٪ بالا رفت. در هندوستان نیز به گفته‌ی خانم سرینیواسان، وزیر انرژی «وضعیت خیلی بحرانی شده است و باید جلوی سقوط را بگیریم». در اندونزی قیمت بنزین ۳۳٪ افزایش یافت و میزان

افزایش در تایوان هم ۲۰ درصد بود. مالزی هم وعده داده است که یارانه‌ها را کاهش بدهد. چین تنها کشوری است که تاکنون در برابر این موج مقاومت می‌کند.

همیشه مک راثو در [این دیدنندت](#) ۲۹ مه حرف مهمی می‌زند که اگرچه قیمت نفت ممکن است به حداکثر رسیده باشد ولی کلید حل نفت در دست کشورهای در حال توسعه است. جالب این که نقش سفته‌بازان را در بازار انکار نمی‌کند و می‌نویسد «در بعضی موارد، یک عامل سفته بازی هم وجود داشته که قیمت کالاها را ورای اساس اقتصادی افزایش داده است»

در [منبع](#) دیگری می‌خوانیم که پاکستان می‌خواهد با حذف یارانه‌ی مواد سوختی، مواد غذایی و کود شیمیایی کسری بودجه و کسری تجاری را تحت کنترل دریاورد. نوید کامار، وزیر خصوصی‌سازی، در مصاحبه‌ی تلویزیونی گفت که «در این بودجه کوشش شده تا به جای پرداخت یارانه به همگی، یارانه‌ها را برای پرداخت به فقیرترین بخش جمعیت هدفمند کنیم». نکته‌ی جالب این که اگرچه بودجه‌ی دفاعی قرار است افزایش یابد، ولی میزان یارانه‌ها قرار است از ۴۰۷.۴۸ میلیارد روپیه به ۲۹۵.۲ میلیارد روپیه کاهش یابد.

در [گزارش](#) دیگری می‌خوانیم که اتفاقاً قیمت بنزین در هندوستان از امریکا بیشتر است. در مالزی هم قرار شده است که دولت به دارندگان خودروهایی که اندازه‌ی موتورشان از ۲ لیتر کمتر باشد، سالی ۲۰۰ دلار و به دارندگان موتورسیکلت نیز سالی ۴۰ دلار یارانه‌ی نقدی بدهد.

جف ویل در [مقاله‌ای](#) اگرچه می‌پذیرد وضعیت کنونی نمی‌تواند پایدار باشد ولی کاستن از یارانه را راه‌حل این مشکل نمی‌داند. او می‌گوید فرض کنید که یارانه را ۳۰٪ کاهش بدهیم، ولی این که تقاضا به چه میزان کاهش خواهد یافت، جواب سرراستی ندارد. وقتی با کاهش یارانه، قیمت بنزین، به عنوان مثال، ۳۰ درصد بالا می‌رود، شماری از مصرف‌کنندگان به طور کلی قادر به مصرف بنزین با قیمت‌های تازه نیستند و عملاً از بازار

حذف می‌شوند. ولی شماری دیگر، حالا یا به خاطر ثروتی که دارند و یا اهمیت حیاتی که بنزین در زندگی‌شان دارد، به مصرف بنزین ادامه خواهند داد ولی اکثریت مصرف‌کنندگان در موقعیت بینابینی هستند و نتیجه ای که ویل می‌گیرد این است که ۳۰ درصد کاهش یارانه به کاهش ۳۰٪ تقاضا منجر نخواهد شد. و اما سوال بعدی این است که وقتی دولت از میزان یارانه می‌کاهد، با پولی که صرفه‌جویی خواهد شد، چه خواهد کرد؟ پیوسته با این پرسش، این هم مهم است بدانیم که شیوه‌ی هزینه‌کردن این منابعی که با کاهش یارانه صرفه‌جویی شده است، بر تقاضا برای بنزین چگونه است. آن چه که تقریباً حتمی است این که تقاضای تازه‌ای که پیشتر وجود نداشته برای بنزین ایجاد خواهد شد. مباحثی که وجود دارد برسر این میزان است یعنی در این که تقاضا برای بنزین در این مثال بالا، بیشتر خواهد شد تردیدی نیست ولی برسر این که چه میزان تقاضا بالا خواهد رفت، بحث و جدل وجود دارد. البته می‌توان به اشاره گفت و گذشت که براساس نگرش بازارگرایان، بدی پرداخت یارانه در این است که نظام بازار را مختل می‌کند و به این ترتیب، وقتی که این یارانه کمتر بشود و یا به‌طور کلی حذف شود، نظام بازار قرار است بهتر عمل کند و از جمله به خاطر بهتر عمل کردن نظام بازار میزان رشد اقتصادی قرار است بیشتر بشود. ناگفته روشن است که رشد اقتصادی بیشتر، بیشتر شدن تقاضا برای بنزین را به دنبال خواهد داشت. البته می‌توان گمانه‌زنی کرد که مثلاً دولت این منابع صرفه‌جویی شده را به طور مستقیم هزینه نمی‌کند بلکه از آن برای کاستن از میزان مالیاتی که مردم می‌پردازند بهره خواهد گرفت. پایین‌آمدن مالیات، درآمد بعد از مالیات را افزایش خواهد داد و نتیجه‌اش افزایش مصرف در اقتصاد خواهد بود. به این ترتیب، حتی بعید نیست که در میان‌مدت و درازمدت، با افزایش تقاضا برای بنزین روبرو بشویم. از زاویه‌ی دیگری می‌توان به همین مقوله پرداخت. یعنی روایت هدفمند کردن یارانه‌ها را در نظر بگیرید. از مشکلات عملی‌اش می‌گذرم و فرض می‌کنم که در ایران دولت فخریه توانسته سیستمی ابداع کند که یارانه‌ی بنزین و یا

دیگر یارانه‌ها در وجه عمده به اقشار و طبقات فقیر و نیازمند جامعه برسد و ثروتمندان از برخورداری از این یارانه‌ها حذف بشوند. خوب انشاالله مبارک باشد. ولی، ثروتمندانی که از این یارانه‌ی نقدی بهره‌مند نمی‌شوند، به احتمال زیاد، بعید است که تقاضای خود برای بنزین را کاهش بدهند. از سوی دیگر، ولی اقشار و طبقات فقیر که الان طبق ادعای مدافعان این سیاست‌ها از میزان بیشتری از یارانه‌ها به طور نقدی بهره‌مند می‌شوند، احتمال زیادی دارد که برتقاضای‌شان برای بنزین بیفزایند. یعنی در نهایت، به اصطلاح هدفمندکردن یارانه‌ها، به احتمال زیاد بعید نیست به وضعیتی فرابرد که مصرف بنزین در اقتصاد ایران، به جای کاهش افزایش یابد. البته اگر این چنین بشود، تازه روشن نیست درشرایطی که وجود دارد و میزان دلارهای نفتی بیشتر و بیشتر آب می‌رود، دلارهای نفتی بیشتری که باید صرف واردات مقدار بیشتری بنزین بشود از کجا خواهد آمد؟

البته در اوایل سال ۲۰۰۸ وقتی در [موزامبیک](#)، یارانه را حذف کردند و کرایه‌ی بلیط اتوبوس در شهر مایوتو ۵۰ درصد افزایش یافت، برای چند روز، زندگی در پایتخت با فعالیت تظاهرکنندگان و شورشیان متوقف شد. در ۲۳ ژانویه ۲۰۰۸ قیمت یک لیتر گازوییل به ۱.۴۷ دلار افزایش یافت و وقتی که شورش درگرفت، قرار شد که صاحبان اتوبوس از یارانه‌ی نقدی برخوردار شده و برای آن‌ها بهای گازوییل به همان میزان قبل، یعنی حدود ۱.۲۹ دلار برسد ولی هنوز شیوه‌ی عمل پرداخت یارانه روشن نشده است.

[نخست وزیر](#) سنگاپور هم در دفاع از حذف یارانه‌ها حرف‌های جالب، اگر نگویم خنده‌دار، می‌زند که پرداخت یارانه‌ی گسترده در اروپا باعث شده که «نرخ رشد» اقتصادشان پایین باشد و آنها در این تله گرفتار بشوند و همانند شاه مرحوم می‌گویند که اروپایی‌ها به این دلیل انگیزه‌ای برای کار و برای پیشرفت ندارند. البته وظیفه‌ی دولت می‌داند که تضمین کند - حالا روشن نیست چگونه - که «همگان کار با درآمد بالا دارند و اگر حقوق کسی از حداقلی که برای یک زندگی معمولی لازم است کمتر باشد، دولت از طریق workfare

مساعدت خواهد کرد». من که راستش، تفاوت این پرداخت‌ها با پرداخت یارانه به صورت نقدی را متوجه نمی‌شوم.

البته در شرایط کنونی، با سقوط بهای نفت بعید نیست که از سویی این فشارها برای حذف یارانه‌ها کاهش یابد ولی در عین حال، در خصوص کشورهای چوچون ایران، همین عامل، یعنی کاهش بهای نفت، امکانات مالی دولت برای پرداخت نقدی یا غیر نقدی یارانه‌ها را به شدت کاهش داده است. به این ترتیب، به احتمال زیاد تنها راهی که می‌ماند، حذف یارانه‌ها بدون این پرداخت‌های نقدی به دهک‌های فقیر است. اگر این چنین بشود، به احتمال زیاد، کشورهای درگیر اجرای این سیاست، در کنار مشکلات اقتصادی، با پیچیدگی‌های سیاسی هم روبرو خواهند شد و ناآرامی‌های خیابانی اجتناب‌ناپذیر خواهد شد. واقعیت این است که اگر ادعای دولتمردان درباره‌ی میزان یارانه‌های پرداختی راست باشد، حذف یارانه‌ها، موجب افزایش چشمگیر قیمت‌ها شده و در شرایطی که با رکود جهانی، وضع اقتصادی اکثریت مردم تعریفی ندارد، بحران سیاسی را به بحران مالی و اقتصادی این دولت‌ها بیفزاید.

I.Seyf@Staffs.ac.uk

**(سایت تحلیلی البرز)**

**کلیه‌ی حقوق محفوظ است**