

دکتر محمد حسین رحمتی: رانت به مثابه ناکارآمدی



دکتر محمد حسین رحمتی : رانت بالای قاچاق سوخت این فرض اولیه را دامن میزند که قاچاقچیان بنزین درآمد بالاتر و زندگی مرفه‌تری از دیگر ساکنان هر منطقه داشته باشند. برای اطلاع از دلایل این فرضیه کافی است در نظر بگیریم که یک کارت سوخت روزانه حاوی ۶۰ لیتر بنزین و اجاره کارت سوخت روزانه ۱۵۰ هزار تومان در جایگاه‌های مختلف مرزی است. جایگاهدار هم برای فروش بنزین به صورت گالنی ۳۰ هزار تومان به ازای هر کارت اخذ می‌کند.

از سوی دیگر هزینه تمام‌شده سوخت نیز ۶۰ هزار تومان به ازای ۶۰ لیتر بنزین است. بنزین در مرز پاکستان نزدیک به لیتری ده هزار تومان است. بنابراین انتظار می‌رود قاچاق ۶۰ لیتر بنزین نزدیک به ۳۴۰ هزار تومان سود داشته باشد. در حال حاضر یک وانت سواری می‌تواند روزانه ۶۰۰ لیتر **بنزین** قاچاق کند و بنابراین با جمع این محاسبات، روزانه ۳/۴ میلیون تومان **درآمد** رانتهی نصیب یک قاچاقچی می‌شود. اما با کمال تعجب مردم محلی از بی‌برکتی **قاچاق** و فراوانی **فقر** در میان قاچاقچیان صحبت می‌کنند. اکثر قاچاقچیان مستاجر هستند و در محلات **فقیر** شهر ساکن هستند. سوال اساسی آن است؛ رانت ارزانی بنزین نصیب چه کسی می‌شود؟

در حقیقت هیچ‌کس از رانت بنزین نصیب نمی‌برد و این رانت در ناکارآمدی سیستم مستهلک می‌شود. هزینه سوخت بنزین در مسیر **رفت و برگشت** به مرز از جایگاه بنزین حدود ۵۰ هزار تومان است. چون جاده مرزی به شدت بی‌کیفیت است قاچاقچیان معمولاً ناچارند ماهانه سه

میلیون تومان هزینه تعمیر و نگهداری خودروی خود کنند (تخمین هزینه مازاد صرفا برای کیفیت [جاده](#) و نه استهلاک خودرو) و تعداد بسیار زیاد مکانیکی در شهرهای مرزی عملا برای تامین این تقاضا است. حدودا محموله ۵۰ درصد قاچاقها یا از بین می‌رود یا توسط مأمورین کشف و منهدم می‌شود. با لحاظ این موارد (بنزین منهدم شده، سوخت حمل و نقل قاچاق، تعمیر خودرو) هزینه رفاهی ازدست‌رفته هر لیتر بنزین حدود ۲۲۵۰ تومان است. اگر فرض کنیم ۲۸ درصد مصرف بنزین در کشور قاچاق می‌شود (تفاضل ۱۱۰ میلیون لیتر مصرف روزانه امسال با ۸۰ میلیون لیتر مصرف روزانه سال گذشته) در این صورت هزینه رفاهی از دست‌رفته ارزان‌فروشی بنزین ۶۷۵ میلیارد ریال در روز (معادل ۸۵ درصد کل ارزش فروش روزانه بنزین برای ۸۰ میلیون لیتر مصرف داخلی) است. با این محاسبات، کل درآمد خالص ماهانه یک قاچاقچی به شرط فعالیت در تمام روزهای ماه حدود ۱۰ میلیون تومان است. بدیهی است در این هزینه فرصت، خطرات جانی و نقص عضو قاچاق و هزینه [سرمایه](#) و استهلاک [خودرو](#) لحاظ نشده است. نظریه اقتصادی هم موید این رویه است. ورود به بازار قاچاق کاملا رقابتی و آزاد است لذا در این [کسب و کار](#) نباید هیچ رانت و یارانه‌ای وجود داشته باشد. عملا با هزینه اجاره کارت سوخت ۱۵۰ هزار تومانی از ۶۰۰ هزار تومان، تمام رانت توسط مالک خودرو جذب می‌شود. مابقی هزینه‌ها عمدتا هزینه رفاهی است که دولت به [جامعه](#) با ارزان نگه داشتن حامل‌های [انرژی](#) وارد می‌کند. البته موارد معدودی قاچاقچی در شهر وجود دارند که [ثروت](#) ایشان فراتر از حد تصور است. این افراد معدود، در حقیقت اصلا قاچاق بنزین نمی‌کنند، بلکه شنیده شده است که فروش اطلاعات می‌کنند. ایشان به هر طریقی می‌دانند که چه زمان و چه مکانی بهترین فرصت برای گذر از مرز است. فروش اطلاعات به قاچاقچیان سود سرسام‌آوری به همراه دارد. در حقیقت قاچاقچیان در خرید این اطلاعات و یا ریسک عبور از مرز بی‌تفاوت هستند و کل رانت نصیب فروشندگان اطلاعات می‌شود. عجیب نیست کشور ما از نظر اقتصادی در وضع بدی بسر می‌برد. تقریبا غالب تصمیمات [دولت](#) شرایطی مانند تصمیم به ارزان نگهداشتن بنزین دارد.