

ارزیابی سیاستهای اقتصادی دولت برای مهار کردن تورم بانگاه ویژه به حذف یارانه بنزین در ایران

دکتر علی اکبر نیکو اقبال - عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران

بخش دوم

فصل سوم: یارانه در اقتصاد ایران

بند نخست - مفهوم یارانه و دیگر گونیهای

تاریخی آن در ایران

الف - مفاهیم و مبانی یارانه

یارانه، کمکها یا پرداختهای دولت به واحدها یا عاملان اقتصادی است، در راستای متعادل سازی توزیع درآمد و کاهش پیامدهای منفی فشار بازار به منظور کاهش هزینههای تولید و پشتیبانی از تولید کنندگان با هدفی خاص همچون تخصیص بهینه منابع، تثبیت یا کاهش بهای بخشی از کالاها و خدمات و ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا از یک سو یا توزیع مجدد درآمدها (بویژه برای کمک به لایه های نیازمند یا کم درآمد) از سوی دیگر.

تعریف یارانه در اقتصاد ایران، به علت دخالتهای گوناگون دولت در تشکیل قیمتها، چندان روشن نیست. برای نمونه، دولت برای تأمین نیازهای داخلی به فرآورده های نفتی، بخشی از نفت تولیدی را روزانه به رایگان در اختیار پالایشگاهها می گذارد تا پس از پالایش در کشور توزیع شود. شرکت نفت در برابر نفت خامی

که رایگان دریافت می کند، مکلف است نیازهای داخلی کشور به فرآورده های نفتی را تأمین کند. بدین سان، پول به دست آمده از فروش فرآورده های نفتی در داخل کشور در اختیار شرکت نفت قرار می گیرد تا هزینه های این شرکت یا هزینه فرآورده های وارد شده تأمین شود. در این وضع، کمک یا یارانه دولت برای حاملهای انرژی را می توان چنین تعریف کرد که اگر دولت نفت تولیدی خود را با قیمتهای جهانی (برای نمونه، فوب خلیج فارس) به پالایشگاهها بفروشد، بهای فرآورده های نفتی از جمله بنزین بسیار بالاتر (از وضع عرضه رایگان) قرار می گیرد. از سوی دیگر، اگر پالایشگاههای کشور خصوصی می بودند و بر پایه سود خصوصی در شرایط رقابت اداره می شدند، بی گمان بهای فروش آنها به علت رقابت کاهش می یافت. گذشته از آن، دولت امروزه بنزین و برخی از فرآورده ها را از دیگر کشورها می خرد که آنها هم بهای خاص خود را دارد و با تغییر قیمت جهانی نفت و... در حال نوسان است. بنابراین، تعیین بهای اینکه دولت چه سهم و فاصله ای از قیمت را بعنوان یارانه تقبل و پرداخت می کند، می تواند از موردی به مورد دیگر و از زمانی به زمان دیگر متفاوت و دستخوش دگرگونی باشد.

داخلی نفت خام و گاز طبیعی را به بهای صادراتی ارزیابی کنیم. بر این پایه، یارانه ضمنی نفت خام برای عملکرد سالهای ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۶ به ترتیب برابر است با ۲۵/۶، ۲۸/۸، ۳۸/۱، و برای عملکرد برآورد شده در سال ۱۳۸۷، ۳۸/۴ میلیارد دلار است (پبله‌فروش، ۱۳۸۷، ص ۲۰) که رشدی بیش از ۵۰٪ در آن دوره نشان می‌دهد.

یارانه در حقیقت مالیاتی معکوس یا منفی است که از سوی دولت به واحدهای اقتصادی انتقال می‌یابد. مالیاتها و یارانه‌های ضمنی یا پنهان به اشکال مختلف و در حدی گسترده در اقتصاد ظاهر می‌شود و آثار مهمی بر اقتصاد می‌گذارد. نمونه‌هایی از آن در اقتصاد ایران عبارت است از: تسهیلات تکلیفی، نرخهای بهره زیر قیمت بازار، نرخهای ارزی چندگانه یا تقویت شده، چاپ اسکناس یا وام‌گیری دولت از سیستم بانکی (مالیه تورمی)، نرخهای گمرکی متفاوت و کنترل اداری قیمت پاره‌ای از کالاها به دست دولت و سرانجام، مهمتر از همه، حق الضرب دولت.

حق الضرب دولت که انحصار دولت در ایجاد پول است و بر سر هم نقش برجسته‌ای در تورم بازی می‌کند، گونه‌ای مالیات غیر مستقیم و پنهان است که می‌توان آنرا از راه حاصل ضرب مالیات (نرخ تورم) در پایه مالیاتی (میانگین هندسی مقادیر پول در گردش در آغاز و پایان دوره + ذخایر بانکی) برآورد کرد. این گونه از فعالیتهای دولت، فعالیتها و مقررات شبه مالی دولت نام گرفته است که بر سر هم، بخش بزرگی را در سنجش با مالیاتها یا هزینه‌های عمومی دولت و حتی تولید ناخالص ملی

○ افزایش آشکار یارانه‌ها در چارچوب هزینه‌های دولت و در شکل کنونی آن، به نخستین سالهای دهه ۵۰ بر می‌گردد که دولت به پشتوانه درآمدهای سرشار نفتی در ۱۳۵۳ و به پیروی از نظام رفاه اجتماعی در کشورهای پیشرفته دست به پرداخت یارانه به همگان زد.

هدفهای اقتصادی-اجتماعی دولتها از پرداخت یارانه، بیشتر عبارت است از:

۱- کمک به بخشی از بنگاهها و صنایعی که نقش ویژه‌ای در تأمین هدفهای اقتصادی-اجتماعی کشور همچون تثبیت قیمتها و افزایش اشتغال دارند و به عللی مانند از دست دادن جایگاه رقابتی خود در برابر رقیبان یا پیش آمدن مشکلات ناگهانی در بازارهای مالی و بورس بعنوان صنایع نوپا و... نیاز به پشتیبانی موقت دولت دارند.

۲- کمک به تأمین منابع انسانی، مالی و فنی که در دورنما یا چشم انداز درازمدت اقتصاد يك کشور (برای هدایت و تخصیص بهینه منابع و بهبود شرایط اقتصادی در درازمدت) مورد نیاز باشند.

۳- بهبود باز توزیع در آمد ملی از راه کمک به لایه‌های محروم و کم درآمد جامعه و گاه بهبود رفاه به منظور کمک به ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا.

یارانه‌های دولتی می‌تواند از راهها و به شیوه‌های گوناگون، منتقل شود:

یارانه پنهان یا ضمنی به یارانه‌هایی گفته می‌شود که به چشم نمی‌آید و به سخن دیگر، دارای فرصت از دست‌رفته است. از مهمترین آنها در ایران، یارانه انرژی یا بنزین است که در داخل با هزینه‌ای بسیار کمتر از قیمت‌های جهانی تولید می‌شود و از همین رو دارای هزینه از دست‌رفته است. بنابراین اگر ارزش نفت خام و گاز طبیعی مصرف شده در داخل را بر پایه بهای صادراتی آن محاسبه کنیم، ارزش به دست آمده یارانه ضمنی را تشکیل می‌دهد که دولت در اختیار مردم می‌گذارد و به سخن دیگر، ایرانیان به علت مالکیت بر منابع خود از آن برخوردارند.

بدین‌سان، پرداخت یارانه به حامل‌های انرژی، با وجود حجم کلان آن، به گونه کامل و مستقیم در بودجه دولت زیر عنوان یارانه منعکس نمی‌شود، بلکه بخش بزرگی از آن، زیر عنوانهای گوناگون مانند پرداخت زیانکرد شرکتهای دولتی بر اثر تعیین سیاست سقف قیمت عمل می‌کند.

برای محاسبه یارانه‌های ضمنی یا پنهان انرژی در ایران، می‌توان به این صورت جلو رفت که در آمد فروش

آن با قیمت‌های تکلیفی در داخل کشور (یا بهتر گفته شود، هزینه‌های فروش داخلی) برآورد شده است.

۳- یارانه‌های مستقیم، یارانه‌هایی است که دولت، بی‌واسطه، به تولیدکنندگان برای بهبود بخشیدن به سوددهی آنها یا با هدفی ویژه مانند بالا بردن توان رقابت‌پذیری و سرمایه‌گذاری می‌پردازد یا به گونه مستقیم به گروه‌هایی از مصرف‌کنندگان با هدف افزایش دادن قدرت خرید آنها پرداخت می‌کند.

یارانه‌های غیر مستقیم، یارانه‌هایی است که به گونه غیر مستقیم به واحدها یا لایه‌های گوناگون اجتماعی منتقل می‌شود. این یارانه‌ها می‌تواند گونه‌هایی چند داشته باشد و چه بسا قابل شناسایی نیز نباشد. کاهش تعرفه‌های وارداتی برای مواد اولیه، قطعات و ماشینها، گرچه به گونه مستقیم به توان تولیدی بنگاهها کمک می‌کند، ولی در همان حال کمک و یارانه‌ای غیر مستقیم است که دولت به گونه غیر مستقیم یعنی از راه بهبود یافتن محصولات تولیدکنندگان به مصرف‌کنندگان منتقل می‌کند. برعکس، کمکهای کالایی یا پولی دولت به همه یا به بخشی از لایه‌های جامعه برای بیشتر کردن قدرت خرید آنها یا با هدفی ویژه همچون بهبود آموزش یا بهداشت عمومی می‌تواند یارانه‌ای غیر مستقیم برای بنگاههای فروشنده کالا و خدمات شمرده شود که از این خدمات آموزشی و بهداشتی به گونه غیر مستقیم بهره می‌گیرند.

طیف گسترده یارانه‌ها و ماهیت و آثار متفاوت آنها و نیز اینکه برقراری آنها موقت یا همیشگی باشد، ایجاب می‌کند که هر یک از آنها جداگانه بررسی شود.

برخی از یارانه‌ها مانند یارانه‌های مواد خوراکی، رفاه بیشتری برای خانواده‌های کم درآمد و پاره‌ای از آنها مانند یارانه بنزین برای خودروهایی شخصی، رفاه بیشتری برای خانواده‌های دارا (به علت مصرف بیشتر گروه‌های پردرآمد) پدید می‌آورد. آثار این یارانه‌ها بر تولید نیز بسیار متفاوت است. یارانه‌های مواد خوراکی می‌تواند مایه مصرف بیشتر و افزایش نیروی جسمانی افراد کم درآمد شود و به تندرستی و افزایش نیروی کار کارکنان و بهبود کمی و کیفی تولید بینجامد، در حالی که اثربخشی یارانه بنزین برای استفاده بیشتر از خودروهای

○ در برنامه سوم توسعه، هدفمند کردن یارانه‌ها مورد توجه سیاستگذاران قرار گرفت و دولت بر پایه اصلاحیه مواد ۴۶ و ۴۷ قانون برنامه مکلف شد پس از بررسی‌های کارشناسی، اقدامات قانونی به منظور هدفمند کردن پرداخت یارانه کالاهای اساسی و حامل‌های انرژی انجام دهد، نظام پرداخت یارانه را با کمیته‌های مشخص و در راستای تحقق هدفهای تعیین شده دگرگون کند و از سال سوم برنامه به مورد اجرا گذارد.

تشکیل می‌دهد و کارکردهای آن همچون بودجه مالیاتی و هزینه‌ای دولت است (برای آگاهی بیشتر ر.ک. به: بانک مرکزی، نقش دولت و کارایی ابزارهای سیاستی، ۱۳۷۴).

یارانه آشکار انرژی، یارانه یا مبالغی است که به گونه واقعی بابت عرضه یا فروش انرژی به قیمتی کمتر از قیمت تمام شده آن پرداخت می‌شود و در بودجه دولت منعکس است. یارانه آشکار انرژی دو بخش دارد: بخش نخست مبالغی است که بابت بخشی از مابه‌التفاوت بهای آزاد و بهای فروش داخلی حامل‌های انرژی به شرکتهای تولید و توزیع کننده انرژی پرداخت می‌شود. بخش دوم مبالغی است که برای فرآورده‌های نفتی و توزیع آنها در داخل کشور به قیمت‌های تکلیفی اختصاص می‌یابد.

بر پایه بررسی‌های تازه، مجموع یارانه‌های آشکار انرژی برای عملکرد سال ۱۳۸۴ کمابیش ۵/۳۷، برای عملکرد سال ۸۵ کمابیش ۶/۸۸، برای عملکرد سال ۸۶ کمابیش ۹/۵۱، و برای عملکرد برآورد شده سال ۸۷، نزدیک به ۱۱/۳ میلیارد دلار بوده است (م.ش: پیله‌فروش، ۱۳۸۷، ص ۱۹) که رشدی بالای ۱۰۰٪ را در این دوره نشان می‌دهد. مبالغ یادشده، بر پایه اعتبارات در نظر گرفته شده برای واردات نفتی (یا بهتر گفته شود، هزینه پرداخت شده بابت فرآورده‌های وارداتی) و توزیع

اساسی با هدف جلوگیری از کمبود و افزایش بهای کالاهای اساسی گردید.

شورای انقلاب در ۱۳۵۸ با مصوبه‌ای مرکز بررسی قیمت‌ها را در سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ادغام کرد. در مهر ۱۳۵۹، شیوه عمده پرداخت یارانه از قیمتی به کالا برگی تغییر کرد که ستاد بسیج اقتصادی آنرا به صورت یکسان و با قیمت معین از راه شرکت‌های تعاونی میان همه شهر و ندان توزیع می‌کرد. پس از جنگ و آغاز شدن برنامه‌های توسعه، سیستم قیمتی در کنار سیستم کالا برگی دوران جنگ، بار دیگر به اجرا درآمد. تورم کمابیش ۲۷ درصدی در سالهای برنامه اول موجب شد که ۱۱/۵٪ از کل منابع برنامه اول توسعه، یعنی ۵۶۵ میلیارد ریال، برای پرداخت یارانه بویژه برای دارو و کالاهای اساسی در نظر گرفته شود. در طول سالهای برنامه اول توسعه، روند پرداخت یارانه بالا گرفت به گونه‌ای که یارانه پرداخت شده در اوایل سال برنامه، در سنجش با نخستین سال برنامه، ۱۴/۴ برابر شد.

گرایش به سیاستهای تعدیل اقتصادی که در برنامه اول توسعه در ۱۳۷۰ مطرح شده بود، در برنامه دوم توسعه اقتصادی (۱۳۷۸-۱۳۷۴) به گونه ملموس‌تر ادامه یافت و در این راستا و در برخی موارد، سیاست کاهش یا حذف یارانه به کار گرفته شد. البته این سیاستگذاری در مورد برخی از کالاهای اساسی با

○ دولت به هنگام تدوین برنامه چهارم توسعه تصمیم گرفت نرخ فروش بنزین در داخل را یکباره و با جهشی بزرگ به پای نرخهای جهانی برساند. ماده ۳ برنامه چهارم توسعه به دولت این اجازه را داده بود که از آغاز سال ۱۳۸۴ بنزین و دیگر فراورده‌های نفتی را به بهای صادراتی، فوب خلیج فارس، در داخل به فروش رساند.

شخصی می‌تواند بسیار متفاوت باشد و بر سر هم چندان سودمند ارزیابی نمی‌شود.

ب- سیر تحولات تاریخی یارانه و تنظیمات آن

در ایران

ب-۱- تا انقلاب اسلامی

نخستین جهت‌گیریهای حمایتی دولت، به گونه تخفیف‌های مالیاتی، به دوران صفوی برمی‌گردد. در دوره قاجار نیز کمک‌هایی به کشاورزان همچون دادن بذل رایگان صورت گرفته است. اما یارانه به مفهوم دخالت دولت در زمینه عرضه و تقاضا از ۱۳۱۱ با تصویب قانون بریایی سیلو در تهران با هدف خرید و ذخیره‌سازی گندم از سوی سازمان غله کشور برای رویارویی با کمبودهای احتمالی آغاز شد و نخستین یارانه‌ها به گندم و نان اختصاص یافت و رفته رفته برخی دیگر از کالاهای اساسی را نیز در بر گرفت. افزایش آشکار یارانه‌ها در چارچوب هزینه‌های دولت و در شکل کنونی آن، به نخستین سالهای دهه ۵۰ برمی‌گردد که دولت به پشتوانه درآمدهای سرشار نفتی در ۱۳۵۳ و به پیروی از نظام رفاه اجتماعی در کشورهای پیشرفته دست به پرداخت یارانه به همگان زد (رحیمی / کلاتری، ۱۳۷۱ ص. ۳۰).

با افزایش نرخ تورم از ۱۳۵۲، دولت با هدف پشتیبانی از مصرف‌کنندگان، صندوق حمایت از مصرف‌کنندگان را برپا کرد. دولت در ۱۳۵۶ سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان را به راه انداخت و وظایف صندوق را به سازمان تازه واگذار کرد. در آن دوره، پرداخت یارانه از ۷/۳ میلیارد ریال در ۱۳۵۲ به ۱۱۷/۱ میلیارد ریال در ۱۳۵۴ افزایش یافت که رشد بسیار سنگینی به‌شمار می‌آید.

ب-۲- پس از انقلاب اسلامی

پس از استقرار جمهوری اسلامی و تأکید قانون اساسی بر حفظ و ارتقای رفاه اقشار کم درآمد و توزیع عادلانه آن، دولت به علت پیشامدهای گوناگون همچون جنگ، کاهش تولید، کمبود سوخت و دارو، خالی شدن ذخائر کالاهای اساسی، احتکار، پیدایش بازار سیاه و تورم، ناگزیر از دخالت در امر تهیه و توزیع کالاهای

- تشویق و توسعه سرمایه‌گذاری و پشتیبانی از تولید داخلی کالاهای یارانه‌ای؛

- کاهش سهم طبقات با درآمد بالا و افزایش سهم طبقات با درآمد پایین از یارانه‌ها؛

- جایگزین کردن تدریجی طرح‌های اجتماعی به جای پرداخت یارانه، و

این هدفها بار دیگر در تبصره ۵ قانون بودجه ۱۳۸۰ کل کشور به روشنی مورد تأکید قرار گرفت و دولت موظف شد اقدامات قانونی در راستای هدفمند کردن یارانه‌ها با رعایت مواد ۴۶ و ۴۷ برنامه سوم به عمل آورد.

* قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، . . . سیاستهای برنامه سوم با هدفهای یاد شده در بالا را بار

فشارهای اجتماعی و سیاسی و با مخالفت کارشناسان روبه‌رو شد. (یاوری، ع. ۱۳۸۷، ص ۱۳).

* در برنامه سوم توسعه، هدفمند کردن یارانه‌ها مورد توجه سیاستگذاران قرار گرفت و دولت بر پایه اصلاحیه مواد ۴۶ و ۴۷ قانون برنامه مکلف شد پس از بررسیهای کارشناسی، اقدامات قانونی به منظور هدفمند کردن پرداخت یارانه کالاهای اساسی و حاملهای انرژی انجام دهد، نظام پرداخت یارانه را با کمیتهای مشخص و در راستای تحقق هدفهای تعیین شده دگرگون کند و از سال سوم برنامه به مورد اجرا گذارد: مهمترین این هدفها عبارت بود از:

- منطقی کردن مصرف کالاهای یارانه‌ای و جلوگیری از قاچاق کالاها؛

جدول ۱- مقایسه سرعت رشد میانگین سالانه بهای بنزین، مصرف بنزین و شاخص بهای کالاها و خدمات

سال	قیمت بنزین معمولی (هر لیتر به ریال)	شاخص قیمت بنزین	مصرف بنزین (میلیون لیتر در روز)	نرخ تورم	شاخص بهای کالاها و خدمات
۱۳۷۳	۵۰	۳۱/۲	۳۱/۲	۳۵/۲	۴۶/۳
۱۳۷۴	۱۰۰	۶۲/۵	۳۱/۳	۴۹/۴	۶۹/۲
۱۳۷۵	۱۳۰	۸۱/۲	۳۲/۹	۲۳/۲	۸۵/۲
۱۳۷۶	۱۶۰	۱۰۰/۰	۳۴/۹	۱۷/۳	۱۰۰/۰
۱۳۷۷	۲۰۰	۱۲۵/۰	۳۷/۷	۱۸/۱	۱۱۸/۱
۱۳۷۸	۳۵۰	۲۱۸/۸	۳۹/۱	۲۰/۱	۱۴۱/۸
۱۳۷۹	۳۸۵	۲۴۰/۶	۴۲/۵	۱۲/۶	۱۵۹/۷
۱۳۸۰	۴۰۰	۲۵۰/۰	۴۵/۸	۱۱/۴	۱۷۷/۹
۱۳۸۱	۵۰۰	۳۱۲/۵	۵۰/۵	۱۵/۸	۲۰۶/۰
۱۳۸۲	۶۵۰	۳۴۲/۵	۵۶/۳	۱۵/۶	۲۳۸/۲
سرعت رشد متوسط سالانه ۱۳۸۲-۱۳۷۳	۳۳٪	۳۰٪	۶/۸٪	-	۲۰٪
نسبت سال ۱۳۷۳ به ۱۳۸۲	۱۳ برابر	۱۰/۹ برابر	۱/۸ برابر	-	۵/۱ برابر

* جدول بر پایه دوره‌های زمانی ۱۰ ساله، ۱۰ ساله، ۶ ساله، ۴ ساله و ۲ ساله تنظیم شده است.

مأخذ: مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی، طرح مهار تورم، ص. ۲۹

○ در پاییز ۱۳۸۳، نمایندگان مجلس هفتم در نخستین گامهای قانونگذاری، با ارائه طرحی يك فوریتی، ماده ۳ از برنامه چهارم توسعه را با این استدلال حذف کردند که جهش بهای بنزین، تورمی سنگین و پیش بینی ناشدنی پدید می آورد و جایگزینی و کاهش مصرف بنزین به علت ناکارآمدی سیستم ترابری عمومی، امکانپذیر نیست.

بر پایه تبصره دائم (۳۸) قانون بودجه ۱۳۵۸، همه پولهای به دست آمده از فروش نفت خام به هر صورت و پولهای به دست آمده از فروش فرآوردههای نفتی صادراتی، یکر است به حساب خزانه داری کل منظور می شد. از ۱۳۶۶، بر پایه تبصره بودجه، مجوز صدور روزانه ۳۰۰ هزار بشکه نفت داده شد تا هزینه های ورود فرآورده ها و اجرای طرح های سرمایه گذاری مصوب در صنعت نفت تأمین گردد. از ۱۳۷۹، بر پایه ماده ۱۲۰ برنامه سوم، همه درآمدهای حاصل از صدور فرآورده های نفتی، گاز، میعانات و میعانات گازی به شرکت نفت داده شد تا صرف هزینه های شرکت نفت و اجرای طرح های سرمایه ای مصوب مجلس و وارد کردن فرآورده های مورد نیاز کشور شود. رفته رفته با افزایش مصرف داخلی، شرکت نفت از برآوردن نیازهای داخلی با منبعی که در اختیار داشت ناتوان ماند و اعلام کرد که برای وارد کردن فرآورده ها، نیاز به کمک دارد. در آغاز، رقم واردات بنزین و نفت گاز چشمگیر نبود و از همین رو به شرکت نفت اجازه داده شد که بخشی از نفت خام صادراتی را با فرآورده مبادله کند. از سالهای میانی دهه ۷۰ و با افزایش تولید خودرو در داخل، از رده خارج نشدن خودروهای فرسوده، عقب ماندگی سامانه ترابری کشور و قاچاق بنزین، حجم منابع مورد نیاز برای وارد کردن فرآورده و در پی آن یارانه های انرژی، سخت افزایش یافت.

دیگر تنفیذ و دولت را بر پایه ماده ۹۵ مکلف کرد «از طریق تخصیص کارآمد و هدفمند منابع تأمین اجتماعی و یارانه های پرداختی، برنامه های جامع فقرزدایی و عدالت اجتماعی را تهیه و به اجرا بگذارد و ظرف مدت ۶ ماه پس از تصویب این قانون، نسبت به بازنگری مقررات اقدام کند.»

در عمل، افزایش بار مالی یارانه ها و تورم برخاسته از تأمین مالی آنها، دولت را بر آن داشت که تدابیری برای محدود کردن آنها بیندیشد، اما نیازمندیهای شهروندان و پاره ای مقاومت های سیاسی، رسیدن به این هدف را دشوار می ساخت. از این رو، دست اندرکاران، راهکارهایی تدریجی در پیش گرفتند. رفته رفته اقلام یارانه ای کاهش یافت و هم اکنون تنها به شیر، پنیر، گندم، قند و شکر، برنج، روغن و حاملهای انرژی، یارانه پرداخت می شود (وزارت بازرگانی ۱۳۸۳). در راستای هدفمندی یارانه ها نیز می توان به افزایش یارانه مواد خوراکی خانواده های کم درآمد، زنان و کودکان بی سرپرست، مددجویان زیر پوشش کمیته امداد و سازمان بهزیستی کشور در قانون بودجه ۸۵ اشاره کرد (همان، ص ۱۴).

* اکنون دولت نهم در چارچوب «طرح تحول اقتصادی» بر آن است که دست به اصلاحات اقتصادی در ۷ محور (پس از تصویب) بزند. مهمترین محور، اصلاح نظام یارانه ای کشور، با عنوان «هدفمند کردن یارانه ها» است که در حقیقت موضوع این پژوهش است.

ب- دیگر سیاستگذاریهای برنامه ای دولت در زمینه تنظیم یارانه انرژی (بنزین)

دولت برای تأمین نیازهای داخلی به فرآورده های نفتی، بخشی از نفت تولیدی را همانند دوران پیش از انقلاب، رایگان در اختیار پالایشگاه ها می گذاشت تا پس از پالایش در کشور توزیع شود.

هدف این بود که شرکت نفت در برابر دریافت این مقدار کلان از نفت خام، متعهد شود که نیازهای داخلی به فرآورده های نفتی را برآورده سازد. از ۱۳۵۸، درآمد حاصل از فروش فرآورده های نفتی در داخل، در اختیار شرکت نفت قرار داده شد تا هزینه های این شرکت یا هزینه وارد کردن فرآورده ها تأمین شود. از سوی دیگر،

حذف کردند که جهش بهای بنزین، تورمی سنگین و پیش‌بینی ناشدنی پدید می‌آورد و جایگزینی و کاهش مصرف بنزین به علت ناکارآمدی سیستم ترابری عمومی، امکان‌پذیر نیست.

حذف ماده ۳ برنامه چهارم و اجبار شرکت‌های دولتی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، توانیر، گاز، مخابرات، پست و آب و فاضلاب به تثبیت نرخ و بهای خدمات‌تشان، به گونه محسوس بر روند تورم در ۱۳۸۴ اثر گذاشت و نرخ تورم را در آن سال به کمترین میزان از ۱۳۶۹ به این سورساند. روح کلی قانون حذف ماده ۳ برنامه چهارم این بود که مدیران شرکتهای اصلی اداره‌کننده خدمات دولتی در هزینه‌های خود صرفه‌جویی کنند و کارایی خود را بالا ببرند و به جای افزایش خودسرانه نرخ خدمات‌تشان، با دادن گزارش توجیهی از مجلس اجازه بگیرند. ولی شرکتهای دولتی هیچگاه برای افزایش بهای خدمات و محصولاتشان گزارشی به مجلس ندادند و اجازه هم نخواستند. آنها بی‌اینکه دست به اصلاح خاصی در ساختار هزینه‌های پریخت‌وباش خود بزنند یا بهره‌وری را ارتقا بخشند تنها مسئله کسر بودجه‌شان را مطرح کردند (سیاح، ا.س.، ۱۳۸۷، ص ۲).

بدین سان، اقدامات دولت و مجلس پس از تصویب تبصره‌های ۱۳ بودجه سالانه ادامه یافت و در آذر ۱۳۸۶، مجلس «قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت» را تصویب کرد که افزایش بهای بنزین را تا زمان گسترش و کارآمدسازی سیستم ترابری عمومی و ایجاد جانشین مناسب برای خودروهای شخصی به تأخیر می‌اندازد و برای کاهش دادن مصرف بنزین، مدیریت سهمیه‌بندی را در نظر می‌گیرد. اجرای سهمیه‌بندی عمومی در آغاز توانست قاچاق بنزین را تا اندازه‌ای مهار کند، ولی غفلت از کاهش تدریجی سهمیه‌ها، تداوم کاهش مصرف بنزین را متوقف و کم اثر کرد. در این زمینه که قانون توسعه حمل و نقل عمومی تا چه اندازه توانسته است اثربخشی و استانداردهای حمل و نقل را بهبود و هدف ایجاد جانشین کارآمد برای خودروهای شخصی را تحقق بخشد، اطلاعات موثقی در دست نیست.

* در دی ۱۳۸۷ و در حالی که هنوز يك سال از ابلاغ

○ در دی ۱۳۸۷ و در حالی که هنوز يك سال از ابلاغ «قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت» به دولت نگذشته بود و در حالی که کشور برای اجرای سیاستهای غیر قیمتی، هزینه‌هنگفتی پرداخته بود، «لایحه هدفمند کردن یارانه‌ها» تقدیم مجلس شورای اسلامی شد؛ لایحه‌ای که عقب‌نشینی آشکار از اجرای سیاستهای غیرقیمتی، کنار گذاشته شدن قانون توسعه حمل و نقل عمومی و بازگشت به ماده ۳ برنامه چهارم توسعه است.

* در سالهای میانی دهه ۸۰، بهای جهانی نفت و در پی آن بهای بنزین و نفت گاز افزایش یافت و بالا رفتن هزینه‌های دولت سبب افزایش تقاضای داخلی شد. این عوامل و نیز افزایش درآمدهای ارزی باعث شد که نزدیک به ۶/۴ میلیارد دلار از منابع کشور صرف وارد کردن بنزین و نفت گاز شود. از سوی دیگر، همچنان روزانه کمابیش ۱/۶ میلیون بشکه نفت خام رایگان در اختیار شرکت پالایش و پخش قرار می‌گرفت که به معنای کاهش قدرت صدور و درآمدهای ارزی کشور به ارزش ۱/۶ میلیون بشکه در روز بود. این مسئله مدیران کشور را به فکر پیدا کردن راه‌چاره انداخت (بیل‌فروش، م. ۱۳۸۷، ص ۱۷).

* از همین رو، دولت به هنگام تدوین برنامه چهارم توسعه تصمیم گرفت نرخ فروش بنزین در داخل را یکباره و با جهشی بزرگ به پای نرخهای جهانی برساند. ماده ۳ برنامه چهارم توسعه به دولت این اجازه را داده بود که از آغاز سال ۱۳۸۴ بنزین و دیگر فرآورده‌های نفتی را به بهای صادراتی، فوب خلیج فارس، در داخل به فروش رساند.

* در پاییز ۱۳۸۳، نمایندگان مجلس هفتم در نخستین گامهای قانون‌گذاری، با ارائه طرحی يك فوریتی، ماده ۳ از برنامه چهارم توسعه را با این استدلال

رشد مصرف بنزین (۶/۸) بود. سرعت رشد شاخص بهای کالاها و خدمات در همین دوره ۲۰٪ بوده است که مقایسه آن با رشد بهای بنزین نشانگر آن است که بر سرهم می‌توان کم‌کشش بودن تقاضای بنزین را نسبت به بهای آن نتیجه گرفت.

کم‌کشش بودن تقاضا برای حاملهای انرژی (بنزین)، به این معنا که درصد افزایش بهای بنزین نمی‌تواند مصرف بنزین را به همان اندازه یا بیشتر کاهش دهد، بسیاری از اقتصاددانان را یکسره از ابزار قیمتی نومید کرده است، به گونه‌ای که حل مشکل کاهش مصرف انرژی را تنها منوط به بهبود کارکردهای سازمانها و مدیریت دولتی می‌دانند. آنان آشکارا اعلام می‌کنند که:

«بخش عمده حامل‌های انرژی نقش کالاهای واسطه را دارد و بنابراین از طریق سیستم‌های دیگری مصرف می‌شوند. یعنی اگر دولت روی مسئله نابرابری یا مصرف زیاد حساسیت دارد، باید با آن سیستم‌ها برخورد کند، نه مصرف‌کننده‌ها را جریمه کند. اگر ما راندمان بسیار پائینی در نیروگاه‌هایمان داریم، اگر راندمان بسیار پائینی در پالایشگاه‌ها داریم، اگر خودروسازهای دولتی و شبه دولتی اتومبیل‌های با مصرف خارق‌العاده‌ای تولید می‌کنند و... مصرف‌کننده تقصیری ندارد که ما

«قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت» به دولت نگذشته بود و در حالی که کشور برای اجرای سیاستهای غیر قیمتی، هزینه هنگفتی پرداخته بود، «لایحه هدفمند کردن یارانه‌ها» تقدیم مجلس شورای اسلامی شد؛ لایحه‌ای که عقب‌نشینی آشکار از اجرای سیاستهای غیر قیمتی، کنار گذاشته شدن قانون توسعه حمل و نقل عمومی و بازگشت به ماده ۳ بر نامه چهارم توسعه است (همان منبع ص. ۴)

پ - نسبتها و شاخصهای یارانه انرژی در ایران و روندها

پ ۱- رشد بها و مصرف بنزین در سنجش با تورم تحولات رشد بها و مصرف بنزین و همچنین تورم در جدول (۱) خلاصه شده است که نشان می‌دهد: مصرف روزانه بنزین از ۲۰/۹ میلیون لیتر در ۱۳۶۸ (پایان جنگ تحمیلی و آغاز بازسازی) به ۵۶ میلیون لیتر در ۱۳۸۲ رسیده و سالانه میانگین رشد ۶/۸ درصدی داشته است. بهای بنزین در ۱۳۷۳، ۵۰ ریال بود که هر چند گاه افزایش یافت و سرانجام به ۶۵۰ ریال در ۱۳۸۲ رسید. بدین سان، سرعت رشد میانگین سالانه بنزین به ۳۳٪ رسید که بسیار بالاتر از سرعت

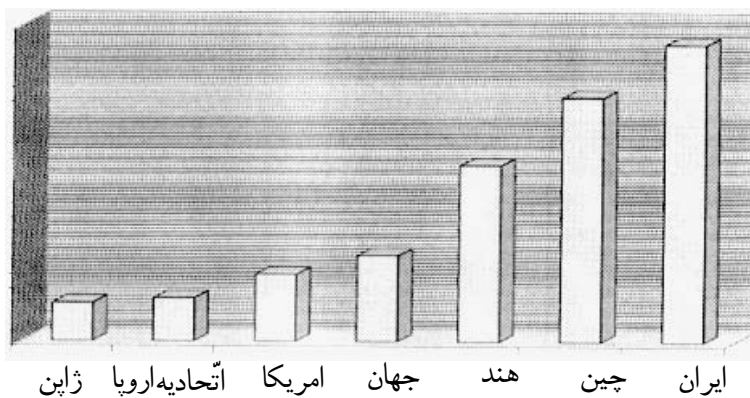
جدول ۲- محاسبه شاخصهای بهره‌وری و شدت انرژی در سالهای گوناگون (۱۰۰-۱۳۶۹)

دوره	تولید ناخالص داخلی به قیمت ثابت (میلیارد ریال)	مصرف نهایی انرژی (میلیون بشکه معادل نفت خام)	بهره‌وری انرژی ارزش افزوده کل هر بشکه نفت خام/ریال	شاخص و شاخص شدت انرژی ^۱	
				شاخص	بشکه
۱۳۴۶	۱۱۵۱۶/۲	۵۳/۴	۲۱۵/۷۰۰	۴/۶	۱۰۰/۰
۱۳۵۷	۳۰۶۰۲/۱	۱۹۹/۷	۱۵۳/۹۰۰	۶۵/۲	۷۱/۰
۱۳۶۷	۲۷۳۰۱/۲	۳۳۱/۴	۸۲/۴۰۰	۸۴/۷	۳۸/۲
۱۳۷۳	۴۰۱۲۳/۱	۵۶۳/۵	۷۱/۲۰۰	۱۴۰/۴	۳۳/۰
۱۳۷۷	۴۶۸۴۰/۶	۶۳۷/۵	۷۳/۴۰۰	۱۳/۶	۳۴/۰
۱۳۷۹	۵۱۷۴۸/۶	۶۸۸/۲	۷۵/۲۰۰	۱۳/۳	۳۴/۹
۱۳۸۰	۵۳۵۲۶/۸	۷۰۵/۴	۷۵/۹۰۰	۱۳/۲	۳۵/۲

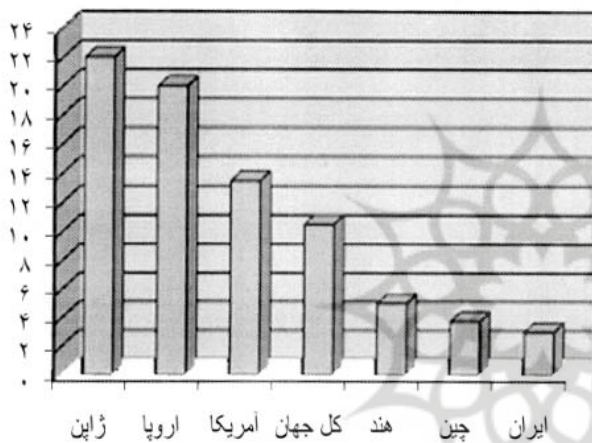
۱. در مطالعه اعداد شاخص مندرج در این ستون، لطفاً به دوره‌های زمانی از ۱۳۴۶ تا ۱۳۸۰ توجه فرمایید، زیرا دوره‌ها به صورت ۱۰ ساله، ۱۰ ساله، ۶ ساله، ۴ ساله و ۲ ساله تنظیم شده است.

نمودار (۱) شدت انرژی در جهان در ۲۰۰۵

بشکه معادل
نفت خام به ازای
هزار دلار تولید
ناخالص داخلی

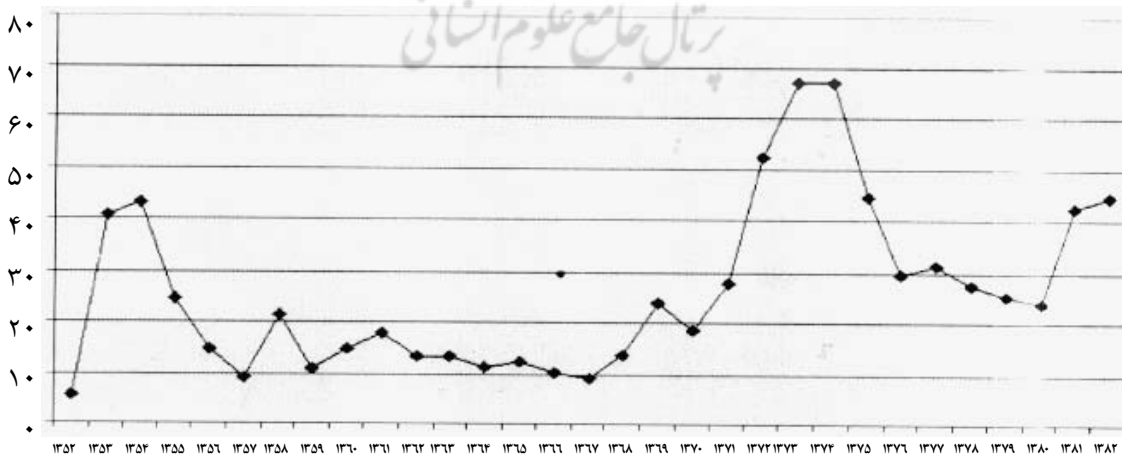


نمودار (۲) چند برابری ارزش تولید ناخالص داخلی نسبت به ارزش انرژی مصرفی در ۲۰۰۵



نمودار (۳) نسبت یارانه‌ها به درآمدهای مالیاتی در سالهای ۸۲-۱۳۵۲

درصد



○ یکی از دلایلی که مخالفان سرسخت حذف یارانه‌های انرژی می‌آورند، چند برابر بودن نرخ رشد بهای حامل‌های انرژی (۳۳ برابر در دوره) در سنجش با نرخ تورم (۵ برابر در دوره) است و نتیجه‌گیری می‌کنند (تا زمانی که برای کاهش مصرف بنزین از سیاست‌های غیر قیمتی استفاده نشود، استفاده از سیاست‌های قیمتی تأثیر چندانی در کاهش مصرف نخواهد داشت).

تأثیر چندانی در کاهش مصرف نخواهد داشت». در حقیقت، سیاست‌های قیمتی شرط ضرور و سیاست‌های غیر قیمتی شرط کافی برای صرفه‌جویی و جایگزینی بنزین است. پرسشی که اکنون باید به آن پاسخ داد آن است که چرا با وجود افزایش چندین برابری بهای بنزین در سنجش با نرخ رشد تورم، هنوز میزان مصرف بنزین در سنجش با سرانه بین‌المللی و استانداردهای بهره‌وری و شدت انرژی بسیار بالا است؟ علت روشن است: قیمت‌های داخلی هنوز هم آشکارا با قیمت‌های جهانی فاصله دارد.

در ۱۳۶۹، مصرف‌کنندگان ایرانی به گونه میانگین تنها ۷/۶ درصد قیمت‌های مرزی حامل‌های انرژی را پرداخت کرده‌اند. این رقم تا ۱۳۷۴ همواره کمتر از ۱۰ درصد بوده است. با اصلاح قیمت‌ها در ۱۳۷۵، قیمت‌های پرداختی روند افزایشی یافت به گونه‌ای که در آن سال قیمت‌ها به ۱۱ درصد قیمت‌های مرزی رسید. این رقم با افزایش چشمگیر قیمت‌ها به ۲۱/۸ در ۱۳۸۰ رسید. با وجود افزایش قیمت‌ها در برنامه سوم، هنوز قیمت‌های داخلی با قیمت‌های مرزی فاصله دارد و مصرف‌کنندگان داخلی کمتر از یک چهارم قیمت‌های جهانی را می‌پردازند (پرمه ۱۳۸۴ ص ۱۲۱).

پ ۲- شاخص‌های بهره‌وری انرژی
اگر شدت نهایی انرژی را که معکوس مصرف نهایی

از طریق تحمیل هزینه‌های ناکارآمدی به آن‌ها انتظار کاهش مصرف داشته باشیم» (مؤمنی، ف. ۱۳۸۷، ص ۳۴).

نکته‌ای را که نباید از نظر دور داشت این است که بسیاری از کشورهای صنعتی در همان آغاز کار، دست به افزایش مالیات بر حامل‌های انرژی زده‌اند که سبب بالا رفتن بهای حامل‌ها شده و این خود عامل دیگری بوده است که جایگزینی و صرفه‌جویی انرژی، محمل و بستری برای حرکت به سمت کارایی و بهره‌وری انرژی در همه صنایع و بخش خصوصی پیدا کند. بدین سان، می‌بینیم که رشد مصرف سرانه انرژی در آلمان در سالهای ۲۰۰۴-۱۹۹۰ نه تنها افزایش نیافته بلکه آن کشور توانسته است رشد مصرف سرانه خود را تا ۰/۲٪ کاهش دهد (World Bank, World Development Indicators 2007, Development Data Center).

یکی از دلایلی که مخالفان سرسخت حذف یارانه‌های انرژی می‌آورند، چند برابر بودن نرخ رشد بهای حامل‌های انرژی (۳۳ برابر در دوره) در سنجش با نرخ تورم (۵ برابر در دوره) است (جدول ۱) و نتیجه‌گیری می‌کنند «تا زمانی که برای کاهش مصرف بنزین از سیاست‌های غیر قیمتی استفاده نشود، استفاده از سیاست‌های قیمتی تأثیر چندانی در کاهش مصرف نخواهد داشت» (مرکز پژوهش‌های مجلس، طرح مهار تورم، ص ۳۲).

اکنون نزدیک به ۵ سال از انتشار کتاب «طرح مهار تورم» می‌گذرد و چنان که در بخش پیشین توضیح داده شد، در پاییز ۱۳۸۳، نمایندگان در مجلس هفتم در نخستین گام‌های قانون‌گذاری، با ارائه طرحی یک فوریتی، ماده ۳ از برنامه چهارم توسعه را با این استدلال حذف کردند که جهش بهای بنزین، تورمی سنگین و پیش‌بینی ناشدنی پدید می‌آورد و جایگزینی و کاهش مصرف بنزین به علت ناکارآمدی سیستم حمل و نقل عمومی امکان‌پذیر نیست.

بنابراین تجربه سال‌های گذشته، بیشتر خلاف نظر مرکز پژوهش‌های مجلس را به اثبات رساند، یعنی «تا زمانی که برای کاهش مصرف بنزین از سیاست‌های قیمتی استفاده نشود، استفاده از سیاست‌های غیر قیمتی

جدول ۳- سهم مصرف خانوارهای شهری از حاملهای انرژی بر پایه جدول داده- ستاده ۱۳۸۴ (درصد)

فراورده‌ها	دهک ۱	دهک ۵	دهک ۱۰
بنزین	۱/۲	۶/۲	۲۸/۹
نفت سفید	۱۰/۵	۱۰/۵	۵/۴
گازوئیل	۰/۲	۱/۲	۲۶/۹
برق	۶/۸	۹	۱۵/۶
گاز طبیعی	۶/۷	۹/۸	۱۳/۱

مأخذ: برگرفته از بانک مرکزی ج.ا.ا.

جدول ۴- سهم مصرف خانوارهای روستایی از حاملهای انرژی بر پایه جدول داده- ستاده ۱۳۸۴ (درصد)

فراورده‌ها	دهک ۱	دهک ۵	دهک ۱۰
بنزین	۲/۵	۷/۳	۲۸/۷
نفت سفید	۷/۵	۹/۵	۱۴/۵
گازوئیل	۰/۷	۷/۳	۳۲/۸
برق	۷/۷	۹/۸	۱۴/۳
گاز طبیعی	۴/۴	۸/۱	۱۷/۲

مأخذ: برگرفته از بانک مرکزی ج.ا.ا.

جدول ۵- نسبت یارانه‌های انرژی به GDP و به هزینه‌های جاری دولت در دوره ۱۳۸۵-۱۳۸۰

سال	نسبت یارانه‌های انرژی به GDP	نسبت یارانه‌های انرژی به هزینه‌های جاری دولت
۱۳۸۰	۷/۶	۵۰/۲
۱۳۸۱	۱۳/۲	۸۲/۳
۱۳۸۲	۱۲/۳	۷۵/۳
۱۳۸۳	۱۵/۸	۹۴/۶
۱۳۸۴	۲۳/۵	۱۱۹/۹
۱۳۸۵	۲۵/۹	۱۲۷

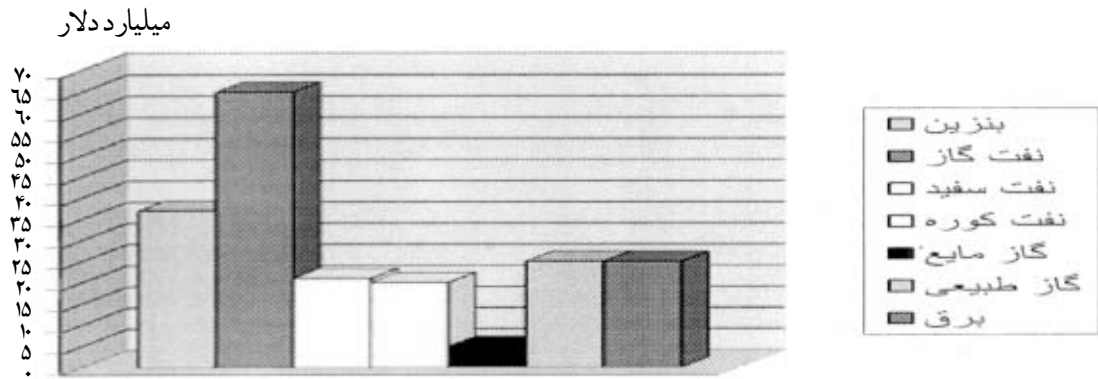
مأخذ: ترازنامه انرژی در سالهای گوناگون

جدول ۶- مصرف، تولید و واردات روزانه بنزین در سالهای ۸۸-۸۶ (به میلیون لیتر)

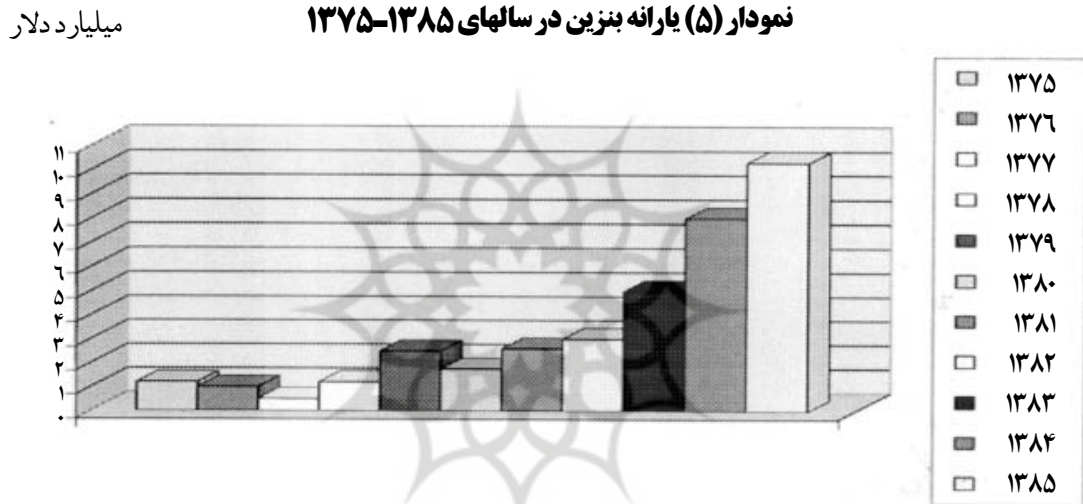
سال	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸
مصرف	۷۶	۶۵	۷۳/۵
تولید	۴۴	۴۴	۴۴
واردات	۳۲	۲۱	۲۹/۵

منبع: شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران

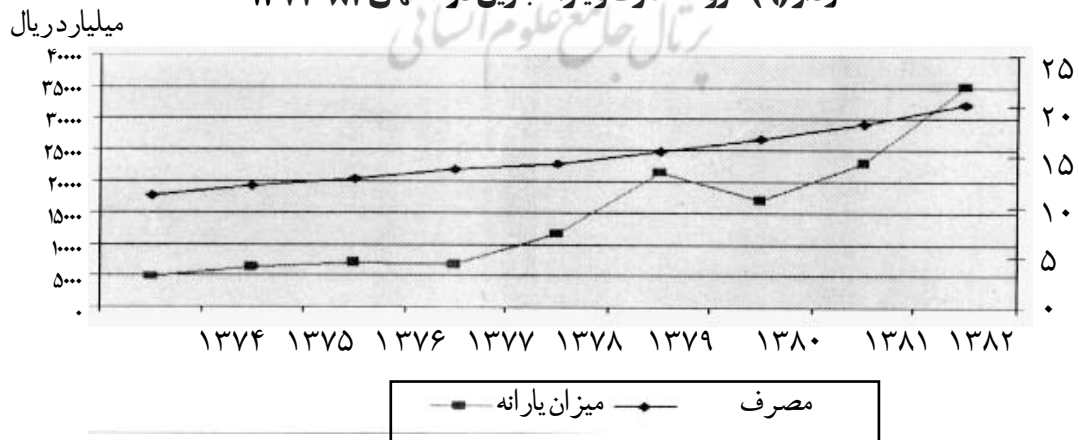
نمودار (۴) مجموع یارانه هر یک از حاملهای انرژی در سالهای ۱۳۷۵-۱۳۸۵



نمودار (۵) یارانه بنزین در سالهای ۱۳۷۵-۱۳۸۵



نمودار (۶) روند مصرف و یارانه بنزین در سالهای ۸۲-۱۳۷۲



(نمودارهای یک و دو).

پ ۳- دیگر نسبتهای یارانه‌های انرژی توزیع یارانه در دهک‌های گوناگون

در اقتصاد ایران، توزیع یارانه انرژی برای دهک‌ها یکسان نبوده و از یک حامل به حامل دیگر نیز متفاوت بوده است. بر سر هم، سهم هزینه‌های انرژی در دهک‌های کم درآمد پایین و سهم هزینه‌های انرژی در دهک‌های پر درآمد بالا است (جز نفت سفید برای خانواده‌های شهری). برای نمونه، نسبت هزینه بنزین برای دهک دهم، ۱۳/۷ برابر دهک اول است. این نسبت برای گازوئیل ۱۳۴/۵ برابر و برای برق ۲/۵ برابر است.

نسبت یارانه به بودجه دولت و تولید ناخالص داخلی

نسبت یارانه‌های پرداخت شده به بودجه عمومی گل کشور اگر چه در سالهای گذشته نوسان داشته، ولی گرایش و سیر تحولات آن رو به افزایش بوده است (نمودار ۳)

میزان یارانه‌های پیش‌بینی شده در قانون بودجه ۱۳۸۵ کل کشور، ۴۴۹/۶ هزار میلیارد ریال بوده که کمابیش ۷۶/۵٪ بودجه عمومی کشور را تشکیل می‌دهد. از میان آنها، بیشترین سهم را یارانه‌های انرژی با ۸۶/۶٪ و سپس یارانه کالاهای اساسی با ۱۰/۳٪ داشته است.

از سوی دیگر، نسبت یارانه‌های انرژی به تولید ناخالص داخلی از ۷/۶٪ در ۱۳۸۰ به ۲۵/۹٪ در ۱۳۸۵ و نسبت به هزینه‌های جاری دولت از ۵۹/۲٪ به ۱۲۷٪ افزایش یافته است (جدول ۵).

تولید و واردات روزانه بنزین در سالهای ۸۶-۸۸ بر پایه آمارهای رسمی شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران، میانگین مصرف روزانه بنزین در ۱۳۸۸، ۷۳/۵ میلیون لیتر و در ۱۳۸۷، ۶۵ میلیون لیتر بوده است که ۸/۵ میلیون لیتر در روز افزایش نشان می‌دهد.

میانگین واردات روزانه بنزین در ۱۳۸۸، ۲۹/۵ میلیون لیتر و در ۱۳۸۷، ۲۱ میلیون لیتر بوده است که ۸/۵ میلیون لیتر در روز افزایش نشان می‌دهد.

انرژی است در نظر بگیریم و آنرا بر پایه شاخص بیان کنیم، در این صورت شاخص شدت انرژی نشان می‌دهد که در ۱۳۴۶ برای تولید یک میلیون ریال کالا و خدمات معادل ۴/۶ بشکه نفت خام مصرف نهایی شده است و برای تولید همان یک میلیون ریال در ۱۳۸۰ به مصرفی برابر با ۱۳/۷ بشکه نیاز داشته‌ایم. در هر دو حالت نشان داده می‌شود که بهره‌وری انرژی در طول ۳۷ سال سخت کاهش یافته و به یک سوم پایین آمده است. ارقام جدول ۲ نشان می‌دهد: بهره‌وری انرژی در ۱۳۴۶ (یعنی ۳۷ سال پیش) اینگونه بوده است که در برابر هر بشکه معادل نفت خام، می‌توانسته‌ایم تولید ارزش افزوده‌ای برابر با ۲۱۵۷۰۰ ریال به قیمت ثابت داشته باشیم، در حالی که در ۱۳۸۰ در برابر هر بشکه معادل نفت خام، تنها موفق به تولید ارزش افزوده‌ای برابر با ۷۵۹۰۰ ریال گشته‌ایم. چنان که دیده می‌شود، بهره‌وری انرژی در ۳۷ سال کمابیش به یک سوم کاهش یافته است. اگر ارزش افزوده در ۱۳۴۶ بعنوان شاخص ۱۰۰ در نظر گرفته شود، این شاخص در ۳۷ سال بعد به ۳۵/۲ کاهش یافته است.

جدول ۲ ارقام مقایسه‌ای مصرف سرانه و شدت انرژی در کشورهای گوناگون، مصرف و استفاده نسجیده از حاملهای انرژی در ایران را نشان می‌دهد

○ تجربه سالهای گذشته، بیشتر خلاف نظر مرکز پژوهشهای مجلس را به اثبات رساند، یعنی «تازمانی که برای کاهش مصرف بنزین از سیاست‌های قیمتی استفاده نشود، استفاده از سیاست‌های غیرقیمتی تأثیر چندانی در کاهش مصرف نخواهد داشت». در حقیقت، سیاستهای قیمتی شرط ضرور و سیاستهای غیر قیمتی شرط کافی برای صرفه جویی و جایگزینی بنزین است.

○ در ۱۳۶۹، مصرف کنندگان ایرانی به گونه میانگین تنها ۷/۶ درصد قیمت‌های مرزی حامل‌های انرژی را پرداخت کرده‌اند. این رقم تا ۱۳۷۴ همواره کمتر از ۱۰ درصد بوده است. با اصلاح قیمت‌ها در ۱۳۷۵، قیمت‌های پرداختی روند افزایشی یافت به گونه‌ای که در آن سال قیمت‌ها به ۱۱ درصد قیمت‌های مرزی رسید. این رقم با افزایش چشمگیر قیمت‌ها به ۲۱/۸ در ۱۳۸۰ رسید. با وجود افزایش قیمت‌ها در برنامه سوم، هنوز قیمت‌های داخلی با قیمت‌های مرزی فاصله دارد و مصرف کنندگان داخلی کمتر از یک چهارم قیمت‌های جهانی را می‌پردازند.

روزانه بنزین انجامیده است.

۳- آمار بالا یکبار دیگر به روشنی نقش و تأثیر قطعی قیمت‌های نسبی را در تغییرات تقاضا نشان می‌دهد و گفته بسیاری از دست‌اندرکاران و اقتصاددانان را که کشش‌های قیمتی بنزین را کم تا بسیار کم شمرده‌اند و از همین رو سیاست‌های قیمتی از سوی دولت برای کاهش دادن مصرف را بی اثر می‌دانند، رد می‌کند.

فصل چهارم: ترکیب بهینه عوامل تولید، یا جانشینی آنها با یکدیگر

بند یکم - ضرورت بهره‌گیری کارا از مواد انرژی‌زا و دیگر منابع تولید
اقتصاد با ساده‌ترین تعریف، عبارت از بهره‌گیری کارا از منابع و به سخن دیگر، ایجاد هماهنگی میان منابع کمیاب و نیازهای فزاینده انسانی است. مسئله اسراف، در گذشته کمتر مورد توجه بوده، ولی امروزه بسیار اهمیت یافته است، زیرا از یک سو جمعیت و از سوی دیگر رفاه و نیازمندی‌های معیشتی به گونه‌ای بی سابقه و روزافزون بیشتر و کمیابی منابع، بسیار آشکار شده است. تجربه و علم اقتصاد نشان می‌دهد که تقاضا

با بالا رفتن مصرف بنزین، واردات و به تبع آن یارانه‌های پرداختی به بنزین نیز افزایش یافته است. در ۴ ماه نخست ۱۳۸۸، ۲/۳ میلیارد لیتر بنزین وارد شده و یارانه‌های پرداختی ۱۰۵۷ هزار میلیارد تومان بوده است که این پرداخت با توجه به قانون مصوب مجلس مبنی بر پرداخت نشدن یارانه به بنزین در ۱۳۸۸، غیرقانونی به نظر می‌رسد. بر سر هم ۴۰٪ بنزین مورد نیاز کشور، از واردات تأمین می‌شود.

از بررسی آمارهای مصرف بنزین بر پایه افزایش بها و سهمیه‌بندی، چنین برمی‌آید که:

۱- کاهش میانگین مصرف روزانه از ۱۳۸۶ به سال ۱۳۸۷ به میزان ۱۱ میلیون لیتر، نشان می‌دهد که سیاستگذارهای سهمیه‌بندی و قیمت‌گذاری دولت در سال ۸۵ اثر هدفمندانه خود را گذاشته و کمابیش ۱۵٪ مصرف را در یک سال کاهش داده است. اگر میانگین نرخ تورم سال‌های اخیر را ۲۰٪ در نظر بگیریم، از آنجا که با افزایش نرخ تورم، نرخ واقعی افزایش بهای بنزین کاهش می‌یابد، بنابراین افزایش بهای بنزین در سال ۱۳۸۶ به میزان ۱۰٪ کاهش واقعی نشان می‌دهد و این، به معنی افزایش کشش‌پذیری تقاضا به میزان ۱۰٪ است.

با توجه با اطلاعات بالا، گرچه تقاضا برای بنزین (نسبت به بها) کم کشش است، ولی بسیار کم کشش نیست و از همین رو می‌توان نتیجه گرفت که دولت با سیاستگذارهای هدفمندانه قیمت‌های نسبی و حمایت از تغییر الگوی مصرف، در حدی قابل قبول، می‌تواند مصرف بنزین را کاهش دهد. البته در ادامه تحقیق نشان خواهیم داد که در جات کشش‌پذیری تقاضا کوچکترین تأثیری در توانایی دولت برای مهار کردن تورم نخواهد داشت.

۲- افزایش میانگین مصرف روزانه بنزین از سال ۱۳۸۷ به میزان ۸/۵ میلیون لیتر نشان می‌دهد که تورم بالای ۲۵٪ در ۱۳۸۷ به همین اندازه موجب کاهش نسبی بهای بنزین (۱۰۰ تومان بهای سهمیه‌بندی و ۴۰۰ تومان بهای آزاد) شده و کاهش شدید قیمت‌های نسبی (بهای بنزین به نسبت تورم) بار دیگر به افزایش مصرف

مورد خانوارها صادق است، بلکه افزایش تقاضا و مصرف مواد انرژی را بعنوان يك عامل تولیدی برای بنگاههای تولیدی (از ترابری و دیگر خدمات گرفته تا تولید کالاهای مصرفی و سرمایه‌ای) نیز راست می‌آید و ارزانی قیمت يك عامل تولیدی چون انرژی (گازوئیل، نفت سفید، گاز و بنزین) موجب افزایش مصرف و بهره‌گیری بیشتر از مواد انرژی را به جای دیگر عوامل تولیدی (کار، سرمایه، فناوری و حاملهای انرژی تجدیدشدنی) می‌شود و برعکس، گران شدن نسبی يك یا چند عامل تولیدی، به کاهش تقاضا و صرفه‌جویی در مصرف آنها به گونه‌ی نسبی می‌انجامد.

گران شدن نسبی بنزین، مایه صرفه‌جویی و بهره‌گیری بیشتر از دیگر کالاها به جای بنزین از راههای گوناگون خواهد شد: گازسوز کردن وسایل نقلیه، با دوچرخه یا پای پیاده رفتن به مقصد، کوتاه کردن فاصله منزل با محل کار یا مدرسه کودکان (با اقدام به تغییر منزل به مکانی نزدیک به محل کار یا ثبت نام کودکان در مدارس نزدیک به محل سکونت)، استفاده از خودروهای کم مصرف یا تعمیر و اصلاح موتور خودرو تا بنزین کمتری مصرف کند، کاهش رفت و آمدهای مرتبط با گردش و تفریح یا وقت‌گذرانی با خودرو در هوای مطبوع کولر که خود مایه کاهش ترافیک و کاهش مصرف بنزین می‌گردد، استفاده نکردن از خودرو برای خرید مایحتاج روزانه، تعویض و تعمیر بموقع قطعات یدکی و خودروهای کهنه و استفاده نکردن از تجهیزات قدیمی (اتومبیل و موتورهای پر مصرف، یخچالهای کمابیش ناکارا، گرم کردن فضاهای تولیدی با گازوئیل و وسائل کهنه پر مصرف، خطوط انتقال انرژی با ضایعات بالا)، خاموش نگهداشتن خودرو پشت چراغهای طولانی راهنمایی، و... نمونه‌هایی از امکانات صرفه‌جویی و جایگزینی بنزین است که واحدهای اقتصادی به گونه‌ی طبیعی برای بیشتر کردن بهره‌وری و رفاه خود برمی‌گزینند.

«امروزه در بسیاری از کشورهای پیشرفته... کمتر ساختمانی یافت می‌شود که تلفات انرژی در آنها مشابه ساختمانهای موجود در کشور باشد. استفاده از

○ اگر شدت نهایی انرژی را که معکوس مصرف نهایی انرژی است در نظر بگیریم و آنرا بر پایه شاخص بیان کنیم، در این صورت شاخص شدت انرژی نشان می‌دهد که در ۱۳۴۶ برای تولید يك میلیون ریال کالا و خدمات معادل ۴/۶ بشکه نفت خام مصرف نهایی شده است و برای تولید همان يك میلیون ریال در ۱۳۸۰ به مصرفی برابر با ۱۳/۷ بشکه نیاز داشته‌ایم. در هر دو حالت نشان داده می‌شود که بهره‌وری انرژی در طول ۳۷ سال سخت کاهش یافته و به يك سوم پایین آمده است.

مصرف يك کالا به بهای آن بستگی دارد، یعنی کاهش بهای نسبی يك کالا موجب افزایش تقاضا و مصرف آن می‌شود. اگر بهای کالایی مانند برق خانوارها به صفر برسد، نخستین قانون تقاضا حاکم می‌شود و تقاضا و مصرف به بالاترین اندازه و حد نهایی مصرف می‌رسد، یعنی خانوارها کمترین کوششی برای کاستن از روشنایی و مصرف انرژی حتا در روز روشن و در زمان تعطیلات و... نخواهند کرد. گفته می‌شود که خانوارهای کویتی کولرهای خود را حتا به هنگام سفرهای طولانی مدت خود به خارج از کشور نیز روشن نگه می‌دارند تا پس از برگشتن هوای خانه‌شان سرد و ملایم باشد. اقتصاد در این زمینه از قانون برابری مطلوبیت نهایی و قیمت صحبت می‌کند: مصرف يك کالا در جایی که بهای آن صفر است، تا جایی افزایش می‌یابد که مطلوبیت نهایی مصرف آن کالا به صفر و در نتیجه رفاه به بالاترین اندازه برسد. تجربه یکی دو دهه گذشته در ایران، درباره حاملهای انرژی (مانند بنزین) آشکارا قانون کاهش مطلوبیت نهایی و برابری آنرا با قیمت اثبات می‌کند.

افزایش تقاضا و مصرف مواد انرژی را، نه تنها در

کشش پذیری تقاضا برای انرژی (بنزین) بر پایه قانون تقاضا، شیب منحنی تقاضا منفی است؛ به این معنا که با کاهش یافتن بهای بنزین در شرایط ثابت و عادی، انتظار افزایش مقدار تقاضا را داریم و برعکس، با افزایش بهای بنزین، انتظار کاهش تقاضا و مصرف آن را داریم. آموزه‌های علم اقتصاد، گاهی روابط میان کالاها را بررسی و در این زمینه از کالاهای جانشین و مکمل سخن می‌گوید. در دنیای دو کالایی، این دو کالا جانشین هم هستند نه مکمل. کشش تقاضا، بر پایه تعریف، نقطه‌ای است و اثرات بسیار اندک تغییر قیمت را در یک نقطه بررسی می‌کند. افزایش بهای بنزین به چند برابر را با ابزار معمولی نظام قیمت‌ها نمی‌توان توضیح داد و باید خط و تابع تقاضای دیگری که پاسخگوی مسئله باشد طراحی کرد. در دنیای واقعی، با دهها هزار کالا روبه‌رویم که همه آنها توان جانشینی اقتصادی با یکدیگر را دارند. برای نمونه اگر برای خرید یک پیراهن به بازار می‌روید و در آنجا به دوستی برمی‌خورید که از یک فیلم تازه خوب سخن می‌گوید و شما ناگهان تصمیم می‌گیرید که دیدن فیلم را جانشین خرید پیراهن کنید، در این صورت، پیراهن و دیدن فیلم با یکدیگر قابلیت جانشینی دارند. نمونه دیگر: اگر قیمت بنزین ناگهان پنج برابر شود و شما ترجیح دهید اتومبیل خود را

○ با بالا رفتن مصرف بنزین، واردات و به تبع آن یارانه‌های پرداختی به بنزین نیز افزایش یافته است. در ۴ ماه نخست ۱۳۸۸، ۲/۳ میلیارد لیتر بنزین وارد شده و یارانه‌های پرداختی ۱۰۵۷ هزار میلیارد تومان بوده است که این پرداخت با توجه به قانون مصوب مجلس مبنی بر پرداخت نشدن یارانه به بنزین در ۱۳۸۸، غیرقانونی به نظر می‌رسد. بر سر هم ۴۰٪ بنزین مورد نیاز کشور، از واردات تأمین می‌شود.

الگوهای مهندسی مناسب و ساخت اصولی بناهای کشور و سعی در اجباری نمودن ساخت و سازها به رعایت الگوهای مناسب و استاندارد شهری می‌تواند تا حد زیادی تلفات انرژی در این بخش را کاهش دهد. با توجه به برخی آمارهای موجود، با بکارگیری الگوهای بهینه ساخت، امکان صرفه‌جویی حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد بر راحتی امکان‌پذیر است... در حال حاضر بازدهی تولید برق در کشور ایران بطور متوسط حدود ۳۰ درصد است که در مقایسه با کشورهای صنعتی مانند ژاپن به مراتب پایین‌تر می‌باشد» (رشیدی، م. م.، ۱۳۸۷). این نمونه نه تنها در صنایع ساختمان‌سازی کشور دیده می‌شود، بلکه در همه صنایع کشور، بی‌استثنا به چشم می‌آید. در صنایع پرورش مرغ، برای گرمایش سوله‌های نگهداری مرغ از گازوئیل استفاده می‌شود. پایین نگه داشتن بهای گازوئیل به کمک یارانه‌های دولتی، به حفظ فناوری‌های قدیمی گرمایش و هدر رفتن منابع انرژی تجدید شدنی انجامیده است. در همه این موارد، قیمت‌های انرژی باید دست کم به قیمت‌های جهانی آن در خلیج فارس نزدیک شود و بخشی از افزایش درآمدهای دولت از فروش گازوئیل در قالب یارانه‌های جبرانی کوتاه و میان‌مدت، همچون دادن اعتبارات با نرخهای یارانه‌ای و تسهیلات برای کاهش قیمت فناوریهای روز و دیگر مشوق‌های تولیدی، چون تنظیم نرخهای وارداتی اقلام مورد نیاز صنعت، در اختیار مصرف‌کنندگان قرار گیرد.

اگر تنها کالای مورد نیاز شهروندان بنزین می‌بود، شاید ارزان نگه‌داشتن آن می‌توانست تا اندازه‌ای توجیه‌پذیر باشد، اما پرداخت یارانه سنگین به بنزین برای پایین نگه‌داشتن آن، در حالی که کمبودها و نارساییهای چشمگیر دیگری نیز در زندگی اکثریت جامعه وجود دارد، با ارکان علم اقتصاد در شرایط عادی ناسازگار است، زیرا این امر اقتصاد را به سوی بهره‌گیری اسراف‌گونه از چنین کالاهایی می‌کشاند و سرانجام مطلوبیت نهایی مصرف و کارایی نهایی عامل تولیدی را کاهش می‌دهد و تداوم آنها، به روند تکامل ساختارها و توسعه مطلوب اقتصادی آسیب می‌زند.

بند دوم - مبانی علمی جانشینی یا

فنی - اقتصادی، جایگاهی درخور نداشته و چنان که باید، مورد توجه قرار نگرفته است. بیشتر این استدلال که تقاضا برای بنزین کم کشش است، نتیجه گیری شده است که افزایش بهای بنزین اثری بر کاهش مصرف آن ندارد و از این رو با افزایش سنگین هزینه های تولیدی، تورمی سهمگین به تورم تحمل ناپذیر موجود، افزوده خواهد شد.

بررسی این مسئله یعنی عدم قابلیت جایگزینی انرژی و تورم برخاسته از آن، بر مدل و اندیشه ای استوار است که به گونه مکانیکی تفسیر و از آن يك سیاست عمومی نادرست نتیجه گیری شده و ساهاست که پیامدهای ویرانگر آن، آسیبها و خسارات جبران ناپذیر به کشور زده است.

در این زمینه، چند خطای فکری را یاد آور می شویم: در پژوهشهای انجام گرفته فرض شده است که کشش تقاضا برای بنزین کمتر از يك و به عبارتی تقاضا کم کشش است. در اینجا، با دو مسئله کلیدی روبه رو هستیم:

از يك سو با قابلیت فنی جایگزینی روبه رو هستیم، به این معنا که آیا برای نمونه، بنزین بعنوان نیروی محرک خودرو می تواند با مواد دیگر یا روشهای فنی تازه جایگزین شود یا نه، و به سخن دیگر تا چه اندازه، این جایگزینی امکان پذیر است. برای نمونه، افزایش بهای نفت در سطح جهانی و به دنبال آن، افزایش بهای بنزین می تواند سبب شود که این جایگزینی فنی به شیوه های گوناگون چون افزودن الکل گیاهی به بنزین و روغن مایع خوراکی به گازوییل و دهها شیوه دیگر انجام شود.

۱-۲- از سوی دیگر، ما با مسئله صرفه جویی در مصرف محصول گران شده به این معنی روبه رو هستیم که تا چه اندازه کوشش می شود از ماده ای که به فرض از دید فنی قابل جایگزینی نیست کمتر مصرف و به سخن دیگر صرفه جویی شود. دارندگان خودرو می توانند بخشی از مصرف بنزین خود را از این راه کاهش دهند که منزلی در نزدیک محل کار خود انتخاب کنند یا رفت و آمد خود را برای خرید مایحتاج یا گردش کاهش دهند یا بنگاههای مسافرتی کار خود را به شیوه های بهتری سازماندهی کنند یا تولید کنندگان درجه ترموستات

بفروشید و در جایی نزدیک محل کار خود ساکن شوید، بنزین را با پیاده روی، پس انداز و اوقات فراغت بیشتر جایگزین کرده اید. به خاطر بسپاریم که در اقتصاد، همه چیز با همه چیز قابلیت جایگزینی دارد و جایگزینی همواره نباید شکل فنی داشته باشد، بلکه ذهنیت انسان مهم است که چیزی را با دید شخصی خود با چیز دیگری جایگزین می کند. بدین سان، جانشینها همه جا هستند و در همه جا حضور دارند و هیچ کالایی بی جانشین نیست. به سخن دیگر، گرچه در متون اقتصادی از موارد استثنایی چون منحنی تقاضای عمودی با کشش قیمتی صفر نام برده می شود، اما در دنیای واقعی کالای یکسره بی کشش و حتا بسیار کم کشش وجود ندارد و با افزایش بهای يك کالا، مصرف کنندگان دیر یا زود دست به جانشین کردن تدریجی دیگر کالاها به جای کالای گران شده می زنند و تولید کنندگان به مشابه سازی آن می پردازند.

در پژوهشهای مربوط به حذف یارانه های انرژی، مسئله قابلیت جانشینی یا جانشین پذیری بنزین از نگاه

○ کاهش میانگین مصرف روزانه از ۱۳۸۶

به سال ۱۳۸۷ به میزان ۱۱ میلیون لیتر، نشان می دهد که سیاستگذاران بهای سهمیه بندی و قیمت گذاری دولت در سال ۸۵ اثر هدفمندانه خود را گذاشته و کمابیش ۱۵٪ مصرف را در يك سال کاهش داده است. اگر میانگین نرخ تورم سالهای اخیر را ۲۰٪ در نظر بگیریم، از آنجا که با افزایش نرخ تورم، نرخ واقعی افزایش بهای بنزین کاهش می یابد، بنابراین افزایش بهای بنزین در سال ۱۳۸۶ به میزان ۱۰٪ کاهش واقعی نشان می دهد و این، به معنی افزایش کشش پذیری تقاضا به میزان ۱۰٪ است.

○ افزایش میانگین مصرف روزانه بنزین از سال ۱۳۸۷ به میزان ۸/۵ میلیون لیتر نشان می‌دهد که تورم بالای ۲۵٪ در ۱۳۸۷ به همین اندازه موجب کاهش نسبی بهای بنزین (۱۰۰ تومان بهای سهمیه‌بندی و ۴۰۰ تومان بهای آزاد) شده و کاهش شدید قیمت‌های نسبی (بهای بنزین به نسبت تورم) بار دیگر به افزایش مصرف روزانه بنزین انجامیده است.

آنها اندیشیده و اجرا شود.

آغاز اصلاحات در نظام اداری که بر پایه آن شرکتهای دولتی موظف به داشتن حساب و کتاب دقیق و مسئولیت‌پذیری شوند و بهره‌وری و کارایی و اثربخشی بعنوان معیار موفقیتهای مدیران دولتی به اجرا گذاشته شود، حذف مقررات زائد، کوچک‌سازی دولت (و با شرایطی خصوصی‌سازی و اجرای درست سیاستهای اصل ۴۴ قانون اساسی)، آزادسازی (نه تنها آزادسازی ورود به بازارها و خروج از آنها بلکه آزادسازی اطلاع‌رسانی رسانه‌ای به گونه گسترده که نقاط ضعف دستگاههای اداری دولتی یا سوء مدیریت آنها را آشکار و به روشنی مطرح کند و در نتیجه افکار عمومی برای اصلاحات بسیج شود)، بخشی از سیاستهایی است که گرچه مشمول سیاستهای پولی و مالی دولت نمی‌شود و از دایره این پژوهش بیرون است، ولی در حوزه وظایف اقتصادی دولت قرار دارد و از قیودی است که بی‌تحقق آن، برقراری دیگر قیود و شرایط نتیجه‌ای نخواهد داشت. (درباره اصلاحات و جایگاه اقتصاد دولتی جدا از ادبیات رایج، رجوع شود به دو مقاله مؤلف: نیکو اقبال، ع.، «مشکلات و اولویتهای ادارات عمومی...» و «نظریه اقتصاد: ...»)

در کنار شرکتهای دولتی، باید به سلطه بنگاههای انحصاری خصوصی نیز توجه کرد زیرا آنها نیز می‌توانند هزینه‌های تحمیل شده به خود را (حذف یارانه‌های انرژی) به علت جایگاه انحصاری تا اندازه‌ای

هوای سرد و گرم کارخانه را به منظور کاهش مصرف انرژی از نو تنظیم کنند یا از کلید برقه‌های اتوماتیک که جریان برق را پس از لحظاتی قطع می‌کند، به کار گیرند. یک نمونه روشن در زمینه صرفه‌جویی انرژی، به عقب و جلو کشیدن ساعت تابستانی و زمستانی است که تجربه و برآوردهای انجام شده اثر صرفه‌جویی کننده این سیاست را نشان داده است.

۱-۳- ژاپن با تصویب و اجرای دو قانون با عناوین «قانون صرفه‌جویی در مصرف انرژی» و «قانون جایگزین کردن دیگر انرژیها» به روشنی تفاوت این دو موضوع از یکدیگر را نمایان کرده است. جدا کردن این دو موضوع از یکدیگر می‌تواند کمک مؤثری به رفع این اشتباه رایج حتا در میان اقتصاددانان که اگر به فرض محال، جایگزینی هم امکانپذیر نباشد، امکانات گوناگون برای صرفه‌جویی حاملهای انرژی فراهم است.

بررسی هر دو موضوع نشان می‌دهد که امکاناتی گسترده برای جایگزینی از یک سو و صرفه‌جویی از سوی دیگر وجود دارد که نظام قیمت‌ها می‌تواند از آنها به گونه خودکار و بی‌نیاز از صدور انواع بخشنامه‌های دولتی بهره‌گیرد. بیش از دو‌یست سال از بنیانگذاری علم اقتصاد گذشته و هنوز هم قانون‌روانشناسی سود شخصی از همان اعتبار برخوردار و تنظیم کننده امور اقتصادی است.

۲- نکته‌ای که در مورد اقتصاد ایران قابل تأمل است، دولتی بودن بخش بزرگی از مؤسسات است که سود شخصی یا سود و زیان شرکت یا ورشکستگی آنها به عللی مانند دولتی بودن یا ویژگی انحصاری آنها یا نبودن رقابت، جایگاهی مناسب ندارد و از این رو تمهیدات قیمتی دولت (حذف یارانه‌های انرژی و گران شدن حاملهای انرژی) در آنها بی‌اثر یا کم‌اثر است، زیرا آنها با فشار ورشکستگی روبه‌رو نیستند و می‌توانند هزینه‌های خود را با افزایش دادن بهای محصولات خود یا دریافت یارانه‌های دولتی تأمین مالی کنند. بدین سان، بیشترین خطر تورم به علت حذف یارانه‌های انرژی (در مقیاس کمتری حذف یارانه بنزین به علت وابستگی کمتر صنایع به آن) از سوی بنگاههای دولتی متوجه اقتصاد می‌گردد و از این رو لازم است که تمهیداتی ویژه در مورد

بهای میانگین کاهش می‌یابد.

فزون بر آن، بررسیها دربارهٔ تولیدکنندگان انحصاری گویای نکات مثبتی نیز در این انحصارات مانند قدرت بالای سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری سریعتر و بهتر از تکنولوژیهای روز است که منافع آن به مصرف‌کنندگان می‌رسد. سرانجام، با بررسی همهٔ جنبه‌های مثبت و منفی فعالیتهای انحصاری، لازم می‌نماید که در ایران نیز مانند بسیاری از کشورها، در زمینهٔ تدوین قوانین ضد انحصار و استقرار تشکیلات سازمانی مناسب برای رویارویی با رفتارهای انحصاری به‌گونهٔ کارساز اقدام شود.

بند سوم - اهمیت و ضرورت حذف یارانه‌های انرژی در ایران

الف - تقاضای فزایندهٔ جهانی برای نفت و گاز، با وجود عرضهٔ فزایندهٔ حاملهای تجدیدشدنی

انرژی یکی از عوامل کلیدی تولید و توسعهٔ اقتصادی است. فرایند توسعهٔ صنعتی و افزایش رفاه سرانهٔ جوامع در سطح جهانی نیاز فزاینده به حاملهای انرژی پدید آورده است. بدین‌سان، تقاضای جهانی برای منابع انرژی تجدیدشدنی نیز در دهه‌های گذشته پیوسته رو به افزایش بوده و سبب شده است که قیمتهای جهانی مواد انرژی‌زا همچون نفت و گاز در سنجش با دیگر مواد کانی رشد توجیه‌پذیرتری داشته باشد. البته بالا رفتن تقاضای جهانی تا اندازهٔ زیادی از افزایش تقاضای کشورهای تازه‌رشد یافته مانند چین است زیرا بسیاری از کشورهای صنعتی، میزان نیاز و تقاضای فزایندهٔ خود را با افزایش دادن قیمتهای داخلی حاملهای انرژی (بالا بردن نرخهای گمرکی و مالیات بر مصرف) و تشویق توسعه و تولید انرژیهای تجدیدشدنی مهار کرده‌اند. برای نمونه، آلمان توانست رشد مصرف سرانهٔ خود را در سالهای ۲۰۰۴-۱۹۹۰ با وجود رشد صنعتی به میزان ۰/۲٪ کاهش دهد (World Bank, World Development Indicators 2007, Development Data Center)

در کنار تقاضای فزاینده برای منابع انرژی تجدیدشدنی، کوششی خستگی‌ناپذیر در دهه‌های گذشته در سطح جهانی صورت گرفته است تا از یک سو

○ افزایش تقاضا و مصرف مواد انرژی‌زا، نه تنها در مورد خانوارها صادق است، بلکه افزایش تقاضا و مصرف مواد انرژی‌زا بعنوان يك عامل تولیدی برای بنگاههای تولیدی (از ترابری و دیگر خدمات گرفته تا تولید کالاهای مصرفی و سرمایه‌ای) نیز راست می‌آید و ارزانی قیمت يك عامل تولیدی چون انرژی (گازوئیل، نفت سفید، گاز و بنزین) موجب افزایش مصرف و بهره‌گیری بیشتر از مواد انرژی‌زا به جای دیگر عوامل تولیدی (کار، سرمایه، فناوری و حاملهای انرژی تجدیدشدنی) می‌شود و برعکس، گران شدن نسبی يك یا چند عامل تولیدی، به کاهش تقاضا و صرفه‌جویی در مصرف آنها به‌گونهٔ نسبی می‌انجامد.

با افزایش دادن تولیدات خود به مصرف‌کنندگان یا دیگر بنگاههای پایین‌دستی منتقل کنند. نظریهٔ انحصار نشان می‌دهد که انحصارات به علت هدف حداکثرسازی سود در اندازهٔ معینی (نه در حد دلخواه و بی‌مرز) قیمتها را افزایش و مقدار تولید را کاهش می‌دهند. گفتنی است که ظرفیتهای تولیدی بسیار بالای تکنولوژیها و تجهیزات کارخانه‌ای در سطح جهانی و بهره‌برداری اندک از آنها در اقتصاد و صنایع ایران، این امکان بی‌مانند را برای اقتصاد ایران فراهم کرده است که با افزایش امکانات فروش در داخل کشور (تنظیمات گمرکی و کنترل سازماندهی شدهٔ قاچاق) و در خارج (از راه افزایش دادن نرخ ارزهای خارجی متناسب با تورم در داخل) بنبیه و مقدار فروش این صنایع بیشتر شود. این کار به این علت ضرورت دارد که سرشکن شدن هزینه‌های ثابت این صنایع بر پایهٔ قواعد بهینه‌یابی، مانع از افزایش قیمتها در حد رشد هزینه‌ها می‌شود و سرانجام هزینهٔ کل و

انتظارات و خواسته‌ها در زمینه افزایش رفاه در اقتصاد ایران را در گذر زمان بر آورد. تداوم پرداخت یارانه‌های انرژی، آسیب‌های سنگین و جبران‌ناشدنی به اقتصاد ایران زده که به هیچ‌رو تناسبی بارفاه لحظه‌ای بر آمده از یارانه‌های انرژی نداشته است. پاره‌ای از منافع از دست‌رفته اقتصادی در سایه پرداخت یارانه در ایران، یا منافع بر آمده از حذف یارانه چنین است:

آژانس بین‌المللی انرژی، ارزش امروز رشد اقتصادی از دست‌رفته در سایه پرداخت یارانه انرژی در هشت کشور چین، ایران، روسیه، قزاقستان، هند، اندونزی، آفریقای جنوبی و ونزوئلا نزدیک به ۲۵۷ میلیارد دلار در سال بر آورد کرده است (United Nations Environment Program Division of Technology, 2002, Industry and Economics, Reforming Energy Subsidies.)

از مباحثی که در مورد ضرورت حذف یارانه در ایران مطرح شده، تبیین منافع خالص کمی آن است. بر این

○ اگر تنها کالای مورد نیاز شهروندان بنزین می‌بود، شاید ارزان نگهداشتن آن می‌توانست تا اندازه‌ای توجیه‌پذیر باشد، اما پرداخت یارانه سنگین به بنزین برای پایین نگهداشتن آن، در حالی که کمبودها و نارساییهای چشمگیر دیگری نیز در زندگی اکثریت جامعه وجود دارد، با ارکان علم اقتصاد در شرایط عادی ناسازگار است، زیرا این امر اقتصاد را به سوی بهره‌گیری اسراف‌گونه از چنین کالاهایی می‌کشاند و سرانجام مطلوبیت نهایی مصرف و کارایی نهایی عامل تولیدی را کاهش می‌دهد و تداوم آنها، به روند تکامل ساختارها و توسعه مطلوب اقتصادی آسیب می‌زند.

منابع و ذخایر تازه نفت و گاز کشف شود، یا این مواد با انرژیهای نو (انرژی آب، باد و خورشید و شکاف ذره‌ای) جایگزین شود و از سوی دیگر، روشها، ابتکارات و تکنولوژیهای نو در راستای کاهش مصرف مواد انرژی‌زای تجدیدناشدنی رخ نموده و همزمان با آن، بازدهی و راندمان قدرت محرکه مواد مصرفی بیشتر شود. با آنکه دستاوردهای فنی و علمی-عملی در تکنولوژیهای یادشده در همه زمینه‌های تولیدی و خدماتی و مصرفی بسیار موفق، نتیجه‌بخش و شگفتی‌آفرین بوده، ولی نتوانسته است تقاضای جهانی برای مواد انرژی‌زای تجدیدناشدنی را به گونه چشمگیر کاهش دهد. آمارها درباره فرایند توسعه صنعتی و رفاه فزاینده جوامع نشان از آن ندارد که تقاضای جهانی برای انرژیهای تجدیدناشدنی چون نفت و گاز در یک دهه آینده به گونه چشمگیر کاهش یابد. جریان توسعه صنعتی و رشد جمعیت در ایران، تقاضای روزافزونی برای نفت و گاز و فراورده‌های نفتی در کشور پدید آورده است که وابستگی اقتصادی ایران به صدور نفت و گاز را از یک سو و افزایش مصرف داخلی را به علت ارزان‌فروشی فراورده‌های نفتی از سوی دیگر بیشتر کرده است. این فرایند، بر سر هم اقتصاد وابسته به نفت ایران را با خطر و چالش کاهش و ته کشیدن ذخایر، بویژه در درازمدت روبه‌رو کرده است و از همین رو، از هم‌اکنون باید چاره‌اندیشی کرد و از جمله، سیاست حذف یارانه‌های انرژی را به اجرا در آورد.

ب- پیامدهای حذف یارانه‌های انرژی در ایران
حذف یارانه‌های انرژی در ایران، با توسعه پایدار پیوند نزدیک دارد، زیرا حذف یارانه‌های انرژی، ساختار اقتصادی کشور را دگرگون و توسعه اقتصادی پایدار را پایه‌ریزی می‌کند؛ تحولی که با منافع لحظه‌ای که با عناوین ظاهر فریب‌رفاه مطرح می‌شود، همخوان نیست. گفتنی است که نرخ ترجیحات زودگذر امروز در سنجش با آینده در سیاستگذارهای عمومی همچون تداوم پرداخت یارانه بسیار بالا است و تکیه بر منافع کنونی که در نظریه اقتصاد رفاه مطرح می‌شود و بخش بزرگی از مباحث و توجیحات اقتصادی را در ایران به خود اختصاص داده است، نمی‌تواند و نتوانسته است

و بر پایه توافقی در اختیار تولید کنندگان برای تولید موتورهای کم مصرف می گذاشت. در حقیقت، با حذف یارانه‌های انرژی، مبالغی از مصرف کنندگان به دولت منتقل می شود که می تواند منبع سرمایه گذاری دولت در زمینه بهسازی تکنولوژیهای صرف جویی کننده در صنعت خودرو سازی باشد. به سخن دیگر، می توان آنرا سرمایه گذاری بخش خصوصی تلقی کرد که بهره آن به صورت صرفه جویی در مصرف بنزین، به استفاده کنندگان از خودرو در آینده منتقل می شود.

این، تنها نمونه‌ای از فرصتهای از دست رفته است و کمابیش در همه صنایع ایران با این مشکل روبه‌رو هستیم. در صنایع پرورش مرغ، بر پایه پایان نامه تازه‌ای در دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران، برای گرمایش فضای نگهداری مرغها از انرژی گازوئیل استفاده می شود. مقایسه این صنایع با صنایع مدرن نشان می دهد که هزینه مدرن کردن این صنایع می تواند در ۲ سال از راه کاهش مصرف انرژی به بازگشت سرمایه بینجامد. این نمونه‌ها نشان می دهد که افزایش بهای حاملهای انرژی با همگرایی دیگر شروط می تواند نقشی کار ساز در کاهش هزینه‌های تولید و تورم، افزایش بهره‌وری و رشد اقتصادی در گذر زمان داشته باشد.

پژوهشهای حبیب فتینی، یکی از کارشناسان بانك جهانی در مورد یارانه‌های انرژی در ایران و برنامهریزی برای قیمت گذاری بنزین نشان می دهد که یارانه فراورده‌های نفتی ۱۸ درصد تولید ناخالص ملی است. بهای بنزین در ایران ۱۰ درصد بهای جهانی است و اگر یارانه‌ها حذف و بول به دست آمده از آن بی هیچ هدفی میان شهروندان توزیع شود، سطح رفاه عمومی کمابیش ۳۳ درصد بالا می رود و به گونه میانگین، سطح درآمد فقیرترین شهروندان روستایی و شهری ۲۰۰ درصد افزایش می یابد. البته این کار بر پایه مدل به کار گرفته شده، دست کم ۳۰ درصد تورم به بار می آورد. چنان که دیده می شود، حتا بر پایه این گزارش نیز رفاه خالص و مثبتی می تواند مورد انتظار باشد.

پایه فرض می شود که دولت ۱۰ سال پیش ۵۰۰ میلیون دلار برای تولید سالانه ۲۰۰ هزار خودرو کم مصرف سرمایه گذاری کرده است. با فرض اینکه این خودروها روزانه تنها ۳ لیتر بنزین کمتر از خودروهای قدیمی مصرف کنند، ۳۰۰ روز در سال کار کنند و بهای هر لیتر بنزین ۴۰ سنت باشد، صرفه جویی در پرتو اصلاح الگوی مصرف ۳/۶ میلیارد دلار خواهد بود.

اگر همین مثال را برای انواع خودروهای بارکش در نظر بگیریم، با فرض ۱/۰۰۰/۰۰۰ عدد تولید میانگین و ۴۰ لیتر صرفه جویی روزانه، می توانیم ۲/۶ میلیارد دلار در آمد حاصل از صرفه جویی داشته باشیم (رفعتی، م. ح. ۱۳۸۷ ص ۵).

این مثال، فرصت از دست رفته را نشان می دهد که مصرف کنندگان می توانستند از آن برخوردار شوند اگر دولت این مبالغ را سرمایه گذاری می کرد یا آنرا با شرایط

○ در اقتصاد، همه چیز با همه چیز قابلیت جایگزینی دارد و جایگزینی همواره نباید شکل فنی داشته باشد، بلکه ذهنیت انسان مهم است که چیزی را با دید شخصی خود با چیز دیگری جایگزین می کند. بدین سان، جانشینها همه جا هستند و در همه جا حضور دارند و هیچ کالایی بی جانشین نیست. به سخن دیگر، گرچه در متون اقتصادی از موارد استثنایی چون منحنی تقاضای عمودی با کشش قیمتی صفر نام برده می شود، اما در دنیای واقعی کالای یکسره بی کشش و حتا بسیار کم کشش وجود ندارد و با افزایش بهای يك کالا، مصرف کنندگان دیر یا زود دست به جانشین کردن تدریجی دیگر کالاها به جای کالای گران شده می زنند و تولید کنندگان به مشابه سازی آن می پردازند.

○ امکاناتی گسترده برای جایگزینی از يك سو و صرفه جویی از سوی دیگر وجود دارد که نظام قیمتها می تواند از آنها به گونه خود کار و بی نیاز از صدور انواع بخشنامه های دولتی بهره گیرد. بیش از دویست سال از بنیانگذاری علم اقتصاد گذشته و هنوز هم قانون روانشناسی سود شخصی از همان اعتبار برخوردار و تنظیم کننده امور اقتصادی است.

حاملهای انرژی تجدیدشدنی جلوگیری می کند زیرا تولید آنها با قیمتهای رقابتی و بسیار ارزان انرژیهای سنتی بسیار دشوار به نظر می رسد. به همین علت، دیده می شود که «عمده مصرف انرژی کشور از منابع هیدرو کربوری است به طوری که ۹۸/۵ درصد مصرف انرژی اولیه کشور توسط این منابع تأمین می شود» (براتی ملابری، ع. / حوری جعفری، ح. ۱۳۸۷، ص ۱۷۵). بدین سان، با کاهش یافتن و توقف فعالیتهای بخش خصوصی در زمینه های نفتی (پالایشگاه) و صنایع انرژیهای تجدیدشدنی، فرصتهای بزرگ اشتغال زایی و ایجاد درآمد از دست می رود.

۴- حذف یارانه های انرژی (بنزین) و به دنبال آن گران شدن مواد انرژی زا، مایه صرفه جویی در مصرف کالاهای مکمل می شود. همچنان که ارزانتر شدن نسبی بهای بنزین، انگیزه خرید خودرو را در مصرف کنندگان بالا می برد، گران شدن نسبی بهای بنزین موجب کاهش خرید خودرو یا خرید خودروهای کم مصرف می شود و از این راه، ساختار الگوی مصرف و تولید به سمت خودروهای کوچک و کم مصرف تکامل می یابد. گران شدن نسبی بهای حاملهای انرژی در ادامه این روند، ترکیب منابع و عوامل تولید را به سمت مصرف کمتر حاملهای انرژی و جایگزینی آن با نیروی کار و منابع دیگر سوق می دهد. اجرای سیاستهای مالی درست از سوی

حذف یارانه و بویژه حذف یارانه های انرژی (بنزین) در ایران، مزایایی به شرح زیر دارد:

۱- همچنان که پرداخت یارانه انرژی به معنای کاهش بهای نسبی انرژی در سنجش با بهای دیگر کالاها و خدمات است، حذف آن نیز به معنای گرانتر شدن نسبی و کاهش مصرف آن است. تجربه افزایش دادن بهای بنزین در ایران نشان می دهد که این کار، در آغاز، کارساز افتاده، ولی تورم عمومی رفته رفته اثر افزایش بهای بنزین را کاهش داده و از میان برده است. این استدلال که بخش بزرگی از صنایع ایران دولتی و انحصاری اند و می توانند کسری بودجه خود را با افزایش قیمت یا دریافت کمک و یارانه مستقیم از بودجه عمومی دولت تأمین کنند، نشان از آن دارد که سیاستهای قیمتی گرچه لازم است، ولی به تنهایی چاره ساز نیست و سیاستگذار بهای مکمل نیز ضرورت دارد. بنابراین، حذف یارانه های انرژی (بنزین) و به دنبال آن، گرانتر شدن مواد انرژی زا، به کاهش مصرف مواد انرژی زا و کاهش واردات آن می انجامد و بدین سان، از اتلاف ذخایر ارزی کشور جلوگیری می شود. در طرح مهار کردن تورم که مرکز پژوهشهای مجلس تهیه کرده است، صرفه جویی ارزی حاصل از افزایش بهای بنزین از ۸۰۰ به ۱۸۰۰ ریال، به ۵۵۴۶ هزار میلیارد ریال و به عبارتی ۵/۵ میلیارد دلار می رسد. (طرح مهار تورم، ص ۲۴)

۲- حذف یارانه های انرژی (بنزین) و به دنبال آن گران شدن مواد انرژی زا مایه صرفه جویی در مصرف و به کارگیری آن از يك سو و جایگزینی آن از سوی دیگر می شود و از این راه، بهره وری انرژی در صنایع و اقتصاد ایران افزایش می یابد.

۳- تداوم پرداخت یارانه های انرژی از سوی دولت، به گسترش هرچه بیشتر انحصار دولت در بخش انرژی و کاهش رقابت اقتصادی می انجامد. دولت با پرداخت یارانه های سنگین، مانعی بزرگ در راه ورود تولید کنندگان خصوصی به این بخش از تولید و افزایش رقابت و بهره وری پدید می آورد که بر ایند آن، کاهش رشد اقتصادی است. گذشته از آن، قیمتهای کاهش یافته در سایه یارانه های انرژی، از توسعه و تولید

تورم در میان مدت می‌انجامد. دولت بعنوان مهمترین نهاد اثرگذار بر گردش اقتصادی، حتا می‌تواند با درپیش گرفتن سیاستهای درست اقتصادی، مالی، پولی و قانونگذاری، حتا در کوتاه مدت نیز تورم را مهار کند (تجربه بسیاری از کشورهای رو به توسعه و با اتکا به نظریه مالی در بخش عمومی).

حذف یارانه بنزین، به علت قطع شدن مزایای لایه‌های مرفه (مصرف چشمگیر بنزین ارزان) در سنجش با مصرف لایه‌های کم درآمد، توزیع درآمد را به سود گروه‌های کم درآمد (به علت مصرف اندک) دگرگون می‌کند؛ بویژه اگر انتقال منابع و درآمد گردآوری شده به گردش اقتصادی با هدف توزیع متعادل تر درآمد صورت گیرد. گاهی برخی از پژوهشگران عنوان می‌کنند که فشار ناشی از حذف یارانه‌های انرژی بر دهک‌های کم درآمد به علت پایین بودن درآمد و در نتیجه بالا بودن مطلوبیت نهایی پول، بسیار بیشتر از دهک‌های پردرآمد است (ر. ک: طرح مهار تورم). آنان این نکته را از نظر دور می‌دارند که کاهش و به سخن دیگر حذف تورم، بار و فشار هزینه‌ای بسیار بیشتری از دوش لایه‌های کم درآمد برمی‌دارد تا دهک‌های پردرآمد. از سوی دیگر، چنانچه دولت در آمد به دست آمده از حذف یارانه را برای طرح‌های زودبازده اجتماعی همچون بهسازی خدمات درمانگاهها در مناطق محروم، تغذیه و آموزش رایگان لایه‌های کم درآمد و... هزینه کند، از راه‌های گوناگون، توزیع درآمد را به سود لایه‌های کم درآمد و محروم ساماندهی کرده است:

* دریافت درآمدهای تصاعدی از لایه‌های پردرآمد به علت کم‌کشش تر بودن تقاضای بنزین برای گروه‌های پردرآمد،

* افزایش فشار هزینه‌ای چشمگیر به لایه‌های پردرآمد برای پرداخت بنزین گران شده،

* ایجاد اشتغال بیشتر به علت جایگزینی انرژی با نیروی کار و سرمایه که خود مایه اشتغال‌زایی و درآمدهای تازه می‌شود و توزیع درآمد را باز به سود گروه‌های محروم تر بهبود می‌بخشد.

* بر سر هم، مراد آن است که با راکد نگهداشتن یا

○ نکته‌ای که در مورد اقتصاد ایران قابل تأمل است، دولتی بودن بخش بزرگی از مؤسسات است که سود شخصی یا سود و زیان شرکت یا ورشکستگی آنها به عللی مانند دولتی بودن یا ویژگی انحصاری آنها یا نبودن رقابت، جایگاهی مناسب ندارد و از این رو تمهیدات قیمتی دولت (حذف یارانه‌های انرژی و گران شدن حامل‌های انرژی) در آنها بی‌اثر یا کم‌اثر است، زیرا آنها با فشار ورشکستگی روبه‌رو نیستند و می‌توانند هزینه‌های خود را با افزایش دادن بهای محصولات خود یا دریافت یارانه‌های دولتی تأمین مالی کنند. بدین سان، بیشترین خطر تورم به علت حذف یارانه‌های انرژی (در مقیاس کمتری حذف یارانه بنزین به علت وابستگی کمتر صنایع به آن) از سوی بنگاه‌های دولتی متوجه اقتصاد می‌گردد و از این رو لازم است که تمهیداتی ویژه در مورد آنها اندیشیده و اجرا شود.

دولت که پس از حذف یارانه به افزایش درآمد دولت می‌انجامد و هزینه شدن درست آن باعث می‌شود که تورم کاهش یابد و انگیزه صرفه‌جویی و پس‌انداز و همچنین رشد اقتصادی بیشتر شود. در پاره‌ای از کشورها، حتا در پرتو افزایش نسبی بهای حامل‌های انرژی، تورم کاهش یافته است (ر. ک: به بخش مروری بر مطالعات... بر سر هم، می‌توان نتیجه گرفت که ترکیب بهینه منابع و مصارف، در گذر زمان مایه بهبود ساختارهای تولیدی به سود نیازهای واقعی اقتصاد ایران می‌گردد.

۵. اصلاح ساختارهای اقتصادی، به مهار شدن قطعی

ایران به سازمان بازرگانی جهانی از میان برداشته می‌شود.

در واقع، دادن یارانه‌های آشکار و پنهان انرژی، هزینه‌ای است ضد رشد و توسعه اقتصادی و سیاست ناعادلانه‌ای است که عقل سلیم آنرا نمی‌پذیرد: تزریق بی‌هدف پول به اقتصاد ایران، به علت سودزودگذر و لحظه‌ای، و برخلاف منافع پایدار اکثریت جامعه. پرداخت یارانه تنها در موارد استثنایی و در کوتاه مدت، عقلانی است.

(دنباله دارد)

○ آغاز اصلاحات در نظام اداری که بر پایه آن شرکتهای دولتی موظف به داشتن حساب و کتاب دقیق و مسئولیت پذیری شوند و بهره‌وری، کارایی و اثربخشی بعنوان معیار موفقیت مدیران دولتی به اجرا گذاشته شود، حذف مقررات زائد، کوچک سازی دولت (و با شرایطی خصوصی سازی و اجرای درست سیاستهای اصل ۴۴ قانون اساسی)، آزادسازی (نه تنها آزادسازی ورود به بازارها و خروج از آنها بلکه آزادسازی اطلاع رسانی رسانه‌ای به گونه گسترده که نقاط ضعف دستگاههای اداری دولتی یا سوء مدیریتها را آشکار و به روشنی مطرح کند و در نتیجه افکار عمومی برای اصلاحات بسیج شود)، بخشی از سیاستهایی است که گرچه مشمول سیاستهای پولی و مالی دولت نمی‌شود و از دایره این پژوهش بیرون است، ولی در حوزه وظایف اقتصادی دولت قرار دارد و از قیودی است که بی تحقق آن، برقراری دیگر قیود و شرایط نتیجه‌ای نخواهد داشت.

سوزاندن درآمدهای برآمده از حذف یارانه، بتوانیم در پرتو انضباط مالی، تقاضای کل و در پی آن تورم را کاهش دهیم. ولی راه دیگر که آنها را تا اندازه‌ای قابل تأیید است، آن است که اصل انتقال منابع از کاربردهای کمتر کارا به کاربردهای کارا تر به اجرا درآید تا تقاضای اضافی ایجاد شده با هزینه‌های دولت از راه بازدهی بیشتر مصارف، متعادل و از تورمی تازه جلوگیری شود. بنابراین هزینه کردن بخشی از درآمد تنها در صورتی توجیه شدنی است که آنها برای پروژه‌های زود بازده اجتماعی همچون سرمایه گذاری در بهداریهای حاشیه شهرها و برای مناطق و لایه‌های محروم (درمان رایگان)، بهبود تغذیه رایگان افراد بیکار و کم درآمد، کمکهای مشورتی و راهنمایی برای فراگیری مهارتهای شغلی و کارایی و... به کار گرفته شود.

* حذف یارانه‌های انرژی و نزدیک شدن به قیمت‌های نسبی و تعادل عمومی، نه تنها تورم را مهار می‌کند، بلکه بر سر هم مایه اصلاحات اقتصادی و بهبود کاراییهای تولیدی می‌شود که مزایای آن، همه ارکان اقتصادی کشور را به تحرك و توسعه وامی‌دارد.

۶- آزادسازی قیمت یا حذف یارانه‌های انرژی، قاچاق مواد انرژی زار از میان می‌برد یا سخت کاهش می‌دهد و از این راه کمک مؤثری به طولانی تر شدن عمر ذخایر مواد انرژی زار در ایران می‌کند (کاهش نگرانیها از پایان یافتن زود هنگام منابع تجدید ناشدنی انرژی (سوخته‌های فسیلی) در ایران). سهمیه بندی بنزین در تیر ۱۳۸۶ سبب شد که مصرف شهر تهران ۱۲٪ کاهش یابد، در حالی که سیستان و بلوچستان ۲۴٪، کرمانشاه ۱۹٪، آذربایجان غربی ۱۸٪، و هرمزگان ۱۴٪ کاهش مصرف داشته باشند (Saboohi, 2001).

۷- با حذف یارانه بنزین و کاهش مصرف آن، آلودگیهای زیست محیطی در ایران کاسته و به بهداشت و سلامت جامعه کمک می‌شود. گذشته از آن، ترافیک و تصادفات نیز کاهش می‌یابد.

۸- با حذف یارانه بنزین، یکی از موانع اساسی ورود