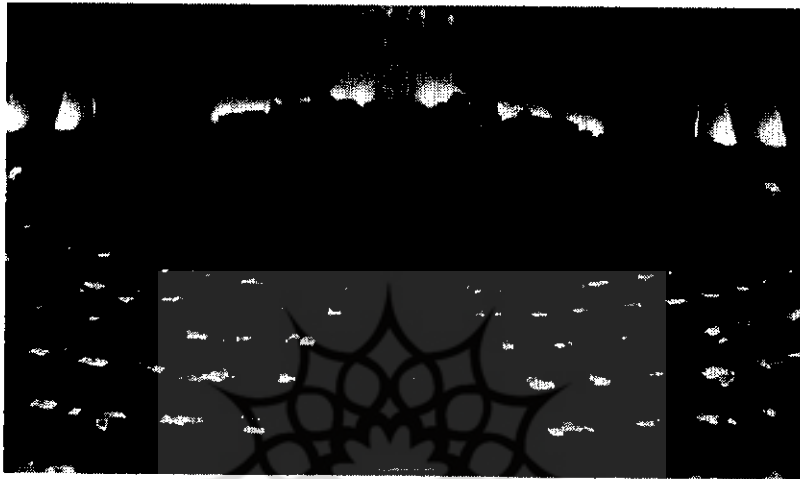


# بنزین از یارانه تا کارت هوشمند سوخت

## فائزه حسنی



سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با مرکز بررسی قیمت‌ها ادغام شد. سازمان جدید از سال ۱۳۶۰ فعالیت جدی تری را با قیمت‌گذاری کالاهای وارداتی و تولیدات داخلی شروع کرد. در آن دهه به علت جنگ، ثبات اقتصادی کاهش یافت و دولت به منظور مهار تورم طرح سهمیه‌بندی کالاهای اساسی را به اجرا گذاشت. آسیب‌های پس از جنگ باعث شد سیاست سهمیه‌بندی و نظارت بر توزیع و قیمت کالاها ادامه یابد و در برنامه اول توسعه پیگیری شود. اما در سال ۱۳۷۰، سیاست آزادسازی و خصوصی‌سازی مطرح شد که بالطبع، کاهش و حذف یارانه‌ها را دنبال می‌کرد. فشارهای اجتماعی و سیاسی باعث شد چند قلم از کالاها مانند: گندم، قند و شکر، روغن و سوخت از سیاست حذف یارانه، مستثنا شوند. در برنامه سوم، دولت مکلف شد اقدامات قانونی را به منظور هدفمند کردن پرداخت یارانه حامل‌های انرژی انجام دهد، به طوری که به اهداف مورد نظر دست یافته و مصرف کالاهای یارانه‌ای صورت منطقی داشته باشد و از قاچاق این نوع کالاها نیز جلوگیری شود، ضمن آن‌که از سهم یارانه طبقات با درآمد بالا کم شود و سهم یارانه طبقات با درآمد کم افزایش

در دهه‌های اخیر یکی از وظایف دولت‌ها، ارائه تسهیلات و اعمال سیاست‌های حمایتی از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان بوده است. این حمایت‌ها به علت حفظ قدرت خرید مردم در شرایط تورمی، دارای اهمیت است. یارانه‌های مستقیم و غیرمستقیم به خصوص برای اقشار کم‌درآمد جامعه، در همین راستاست. میزان یارانه‌های پرداختی سالانه، سیستم پرداخت آن، شیوه تعلق یارانه به گروه‌های هدف همواره مورد بحث کارشناسان قرار گرفته است. آنچه سیاست‌گذاران داخلی بیشتر بر آن توافق نظر دارند ناکارآمدی نظام پرداخت یارانه‌هاست که البته در تبدیل آن به یک نظام کارآمد، راه‌حل‌ها متفاوت است. بیشترین یارانه به دو قلم کالا، یعنی «بنزین» و «گندم» تعلق دارد، در برخی سال‌ها، سهم یارانه گندم از کل یارانه‌های پرداختی به کالاها، به بیش از ۷۰ درصد رسیده است، همچنان‌که رشد مصرف بنزین، یارانه پرداختی به این محصول را به معضلی جدی تبدیل کرده است.

**مقایسه مصرف بنزین در کشور با کل مصرف در دنیا طی سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۰۰ برای کشور ما رشد ۹ درصدی را نشان می‌دهد، در حالی که رشد متوسط مصرف در دنیا ۲/۳ درصد بوده است**

**کارشناسان، دلایلی از جمله ازدیاد جمعیت، افزایش تولید خودرو در داخل، وجود خودروهای فرسوده، عدم پاسخگویی مناسب سیستم حمل و نقل عمومی به نیازهای شهروندان و کمبود تولید داخلی را، زمینه واردات بی‌رویه بنزین ذکر کرده‌اند**

در سال‌های پیش از پیروزی انقلاب، به منظور جلوگیری از تورم بالا و تمرکز امور یارانه، صندوق حمایت از مصرف‌کنندگان تأسیس شد. در سال ۱۳۵۸، براساس مصوبه شورای انقلاب،

۲۸ درصد در سال برآورد شده است. کارشناسان، دلایلی از جمله ازدیاد جمعیت، افزایش تولید خودرو در داخل، وجود خودروهای فرسوده، عدم پاسخگویی مناسب سیستم حمل و نقل عمومی به نیازهای شهروندان و کمبود تولید داخلی را، زمینه واردات بی رویه بنزین ذکر کرده اند. این در حالی است که خانوارهای شهری، ۶۲/۳ درصد از کل یارانه پرداختی به بنزین را به خود اختصاص داده اند و طبقات بالای درآمدی شهری و روستایی بیش از طبقات پایین درآمدی از یارانه های مربوطه برخوردار بوده اند.

مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در گزارشی در رابطه با یارانه ها، با توجه به مشکلات مطرح شده بخصوص در یارانه بنزین، هرگونه سیاستی مبنی بر آزادسازی یکباره قیمت های محصولات یارانه ای و حذف یک شبه آنها را قابل توجه ندانسته و هزینه های اقتصادی، اجتماعی و گاه سیاسی مترتب بر بروز هرگونه اشتباه در این مورد را غیرقابل چشم پوشی ذکر کرده است. در گزارش مربوطه نکات مهمی مطرح شده که در اینجا ذکر آنها بی مناسبت نیست:

**الف: افزایش قیمت بنزین:** یکی از انتقادات طرفداران حذف یارانه بنزین، تفاوت فاحش قیمت داخلی این محصول با قیمت واقعی آن در دیگر کشورهاست. در حالی که این مقایسه بدون توجه به قیمت های نسبی مرتبط هیچ توصیه سیاستی را ارائه نمی دهد. برای نمونه، نمی توان گفت که چون قیمت بنزین در سال ۲۰۰۳ در شیکاگو ۵۵ سنت یا ۴۸۰ تومان (با احتساب نرخ ارز ۸۷۰ تومان) بوده، ولی قیمت آن در ایران ۸۰ تومان است و در مجموع ۶۱۰ تومان برای هر لیتر بنزین یارانه ضمنی پرداخت شده است، چرا که در همین زمان، قیمت اتومبیل ماکسیما در شیکاگو ۲۹/۴۰۰ دلار یا معادل ۲۶ میلیون تومان بوده، در حالی که در ایران حدود ۴۰ میلیون تومان فروخته می شود. از این رو، قیمت بالای خرید خودرو و هزینه فرصت بهره ای که قیمت بالاتر اتومبیل بر مصرف کننده ایرانی تحمیل می شود می تواند تا حدودی در تفاوت قیمت بنزین جبران شود. با این توجیه، دولت به دارندگان اتومبیل، یارانه ضمنی پرداخت نمی کند و افزایش قیمت بنزین تنها در صورتی با مقایسه قیمت های بین المللی قابل توجیه است که قیمت بنزین نیز با کیفیت و قیمت های بین المللی متناسب شود، ولی اگر پایین بودن قیمت بنزین، یارانه ضمنی تلقی شود و بحث یکسان سازی آن با قیمت های جهانی مطرح شود، با این توجیه که دولت می تواند بنزین را در بازارهای جهانی با قیمت بالاتر به فروش برساند، همین مسئله در مورد قیمت اتومبیل هم مطرح می شود و این موضوع در مورد تک تک کالاها و در نظر گرفتن قدرت خرید نسبی صدق می کند.

**ب: تأثیرات تورمی افزایش قیمت بنزین:** طرفداران افزایش قیمت بنزین به سطح قیمت های جهانی معتقدند در هیچ کدام از تئوری های مربوط به تورم، این بحث که افزایش قیمت یک کالا می تواند دیگر قیمت ها را بالا ببرد وجود ندارد مگر آن که آن کالا یکی از عوامل تولید، مثل نیروی کار یا سرمایه باشد، بنابراین افزایش تورم به دنبال افزایش قیمت بنزین واقعیت ندارد و توهمی بیش نیست. در صورتی که بخش عظیمی از مصرف بنزین در خودروهایی مانند تاکسی ها، آژانس های مسافرتی،



یابد. این سیاست ها در برنامه چهارم توسعه دنبال شد.

در مورد بنزین رشد تقاضای این فرآورده و عدم توانایی پاسخگویی تولید داخلی، باعث رشد واردات و پرداخت یارانه های سنگین به آن شده است، به طوری که طی سال های ۱۳۸۴ - ۱۳۷۵، روند مصرف آن از رشد متوسط ۳/۵ درصدی برخوردار بوده است. مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، یارانه بنزین را مورد بررسی کارشناسی قرار داده است و در این رابطه یادآور می شود که بخش حمل و نقل با سهمی بیش از ۹۸ درصد، عمده ترین بخش مصرف کننده بنزین در کشور است. افزایش تولید و تقاضای خودرو در چند ساله اخیر، بالا بودن متوسط عمر خودروها و پایین بودن کارایی آنها، بالا بودن متوسط مصرف سوخت خودروهای داخلی، از دلایل عمده افزایش مصرف این بخش است. از سویی بیشترین مصرف در ماه های شهریور و اسفند، به دلیل مسافرت های داخلی است. مقایسه مصرف بنزین در کشور با کل مصرف در دنیا طی سال های ۲۰۰۵ - ۲۰۰۰ برای کشور ما رشد ۹ درصدی را نشان می دهد، در حالی که رشد متوسط مصرف در دنیا ۲/۳ درصد بوده است. در کنار مصرف بنزین، تولید و واردات آن مطرح می شود. تولید داخلی فرآورده های نفتی توسط ۹ پالایشگاه تأمین می شود. با وجود سهم بیش از ۳۰ درصدی مصرف بنزین در بین کل فرآورده های نفتی و همچنین رشد متوسط سالانه ۳/۱ درصدی تولید بنزین در پالایشگاه، فقط حدود ۱۶/۸ درصد از تولید فرآورده های نفتی به تولید بنزین اختصاص می یابد. طبق آمار رسمی، طی سال های ۸۴ - ۱۳۷۵ اختلاف بین مصرف و تولید بنزین از ۴/۶ به ۲۴/۶ میلیون لیتر در روز رسیده است. به عبارتی این اختلاف، طی ده سال بیش از پنج برابر افزایش یافته و نیاز به واردات بنزین به وجود آمده است. رشد متوسط سالانه واردات بنزین طی ده ساله ۸۴ - ۱۳۷۵، حدود

وانت بارها و موتورسیکلت‌ها به مصرف می‌رسد که به عنوان یک نهاده تولید برای کسب درآمد منظور می‌شود و به آسانی نمی‌توان از تأثیرات تورمی افزایش ناگهانی قیمت صرف نظر کرد.

**ج: حذف یارانه بنزین یا هدف کاهش مصرف:** هر چند از دید اقتصادی، افزایش قیمت یک کالا باعث می‌شود که از مصرف آن کاسته شود اما این عامل در مورد کالاهایی چون بنزین نمی‌تواند مؤثر واقع شود، زیرا افزایش شدید جمعیت و متقاضیان خرید خودرو، افزایش تولید خودروها، عدم رعایت استانداردهای مطلوب مصرف سوخت، دسترسی ناکافی به وسایط نقلیه همچون راه‌آهن به دلیل دور بودن شهرها از یکدیگر، کمبود وسایط نقلیه عمومی، ترافیک سنگین در شهرهای بزرگ و عدم دسترسی همگانی به استفاده از شبکه‌های الکترونیکی به منظور کاهش سفرهای درون شهری یا بین شهری از عوامل افزایش دهنده مصرف بنزین به‌شمار می‌روند. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت که با افزایش قیمت، مصرف کاهش یابد، بلکه باید عواملی چون ارتقای کیفیت خودروهای تولیدی، گسترش شبکه حمل و نقل عمومی، دسترسی آسان به شبکه حمل و نقل عمومی، بهبود شبکه راه‌ها و استفاده از ویژگی‌های دولت الکترونیک را مدنظر داشت تا افزایش قیمت بنزین کمترین اثر تورم را بر اقتصاد و بخصوص در زندگی دهک‌های پایین درآمدی بگذارد، زیرا هرگونه اقدام در جهت حذف، کاهش یا تعدیل سیاست‌های پرداخت یارانه می‌تواند از جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی برخوردار باشد.

گزارش دیگری در آبان‌ماه سال ۱۳۸۴ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین در سناریوهای مختلف پرداخته است. در این بخش، با استفاده از مدل ARDL و مدل بانک جهانی، آثار افزایش قیمت را بر بودجه دولت، بررسی کرده و آثار تورمی آن را بر هزینه‌های دولت نیز در نظر گرفته است که با احتساب کسری بودجه، افزایش نقدینگی را در پی خواهد داشت که به نوبه خود موجب افزایش مضاعف تورم خواهد شد، ضمن آن‌که منبع تأمین کسری نیز مشخص نیست. گزارش، چنین نتیجه‌گیری می‌کند که افزایش یک‌باره قیمت بنزین به معنی ایجاد بحران اقتصادی و به دنبال آن بحران‌های اجتماعی و سیاسی است. راه‌حلی که در آن شرایط توسط کارشناسان مطرح شده دوبرخی کردن قیمت بنزین است، به طوری که بنزین خودروهای شخصی و وسایط نقلیه عمومی به صورت

جیره‌بندی مقدار بنزین با قیمت کنونی عرضه شود و در صورت مصرف اضافی، بنزین به قیمت آزاد تهیه کنند که البته اگر دولت بخواهد سهمیه را به قیمت کنونی و مابقی را به قیمت فوب خلیج فارس عرضه کند در بازار مصرف‌کننده نوعی اختلال ایجاد می‌شود. تفاوت قیمت حاصله برای وسایط نقلیه عمومی به صرفه خواهد بود که به جای کار کردن، سهمیه خود را به قیمتی پایین‌تر از قیمت آزاد بفروشند که نتیجه آن اختلال در سیستم حمل و نقل عمومی، افزایش کرایه‌های حمل و نقل و افزایش قاچاق بنزین است که با توجه به تجربیات نظارتی در گذشته، کنترل قاچاق با تهاذهای موجود امری بعید به نظر می‌رسد و نه تنها مشکلی حل نمی‌شود که بر مشکلات افزوده می‌شود و شوک‌های تورمی وحشتناکی را ایجاد خواهد کرد. از سویی مصرف بی‌رویه و صرف منابع ارزی برای واردات بنزین در بلندمدت، توجیه اقتصادی ندارد. این گزارش می‌افزاید، آزادسازی قیمت در کوتاه‌مدت و ایجاد شوک قیمتی و سعی در عوض کردن الگوی مصرف مردم سیاستی است که در دنیا نتیجه کاملاً ناموفقی داشته است. همچنین گزارش اشاره دارد که سیاست‌های تعدیل در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ در بسیاری از کشورهای در حال توسعه از جمله ایران، به کار گرفته می‌شد و معنای آن آزادسازی سریع قیمت‌ها و سپردن آن به دست مکانیسم بازار بود، یکی از روش‌های انجام اصلاحات اقتصادی به‌شمار می‌رفت و از سوی خزانه‌داری آمریکا و بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول هم مورد حمایت

قرار می‌گرفت. ولی در اوایل دهه ۱۹۹۰، رویکرد بانک جهانی نسبت به سیاست‌های تعدیل تغییر یافت و ماهیت شوک درمانی از منظر آنها مورد تردید قرار گرفت. این روش پس از فروپاشی شوروی، در روسیه و بعضی از کشورهای بلوک شرق به کار گرفته شد، ولی نتیجه دور از انتظار بود. استیگلیتز، کارشناس ارشد بانک جهانی، این وضعیت را در اوایل دهه ۱۹۹۰ چنین توصیف کرده است: نخستین اشتباه تقریباً بلافاصله پس از شروع فرایند گذار روی داد. در هیجان رسیدن به اقتصاد بازار در سال ۱۹۹۲ یک شبه بیشتر قیمت‌ها آزاد شدند و تورمی به وجود آمد که همه پس‌اندازها را از بین برد و مسئله ثبات اقتصادی را در دستور کار دولت قرار داد. نخستین دور شوک درمانی یعنی آزاد کردن ناگهانی قیمت‌ها، دور دوم شوک درمانی را ضروری ساخت، یعنی مهار تورم که سیاست پولی انقباضی را توجیه می‌کند. استیگلیتز، در کتاب خود با عنوان «جهانی‌سازی و مسائل آن»، تبعات اجتماعی و سیاسی

**بخش عظیمی از مصرف بنزین در خودروهایی مانند تاکسی‌ها، آژانس‌های مسافرتی، وانت‌بارها و موتورسیکلت‌ها به مصرف می‌رسد که به عنوان یک نهاده تولید برای کسب درآمد منظور می‌شود و به آسانی نمی‌توان از تأثیرات تورمی افزایش ناگهانی قیمت صرف نظر کرد**

**افزایش شدید جمعیت و متقاضیان خرید خودرو، افزایش تولید خودروها، عدم رعایت استانداردهای مطلوب مصرف سوخت، دسترسی ناکافی به وسایط نقلیه همچون راه‌آهن به دلیل دور بودن شهرها از یکدیگر، کمبود وسایط نقلیه عمومی، ترافیک سنگین در شهرهای بزرگ و عدم دسترسی همگانی به استفاده از شبکه‌های الکترونیکی به منظور کاهش سفرهای درون شهری یا بین شهری از عوامل افزایش دهنده مصرف بنزین به‌شمار می‌روند**

اعمال این گونه سیاست ها را که اغلب به صورت شورش های خیابانی بروز پیدا می کند و به دنبال افزایش نرخ های بهره هواداران سیاست شوک درمانی است، گوشزد می کند. در این گزارش پیشنهاد می شود از آنجا که روند مصرف و تولید بنزین در سال های متمادی در کشور شکل گرفته، درست کردن الگوی تولید و مصرف نیز به مرور زمان انجام پذیرد و پرداخت هزینه های بالا سری ناشی از تصحیح این الگو توسط مردم صورت نگیرد. بنابراین با در نظر گرفتن شرایط داخلی، پیشنهاد می شود حداقل برای دو سال دیگر (از تاریخ گزارش، آبان ماه ۱۳۸۴) روند اختصاص یارانه توسط دولت تمدید شود و همزمان زیرساخت های لازم برای تصحیح الگوی پالایش پالایشگاه ها و جایگزینی CNG به جای بنزین، تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی کشور، ارتقای تکنولوژی ساخت خودروهای کم مصرف و مبارزه با قاچاق فرآورده های نفتی صورت گیرد که همگی این موارد به بخش دولتی مربوط می شود. این گزارش در جمع بندی متذکر می شود که در رابطه با افزایش قیمت بنزین چندین راه حل مطرح است:

**راه حل اول:** اجرای طرح جامع ساماندهی حمل و نقل و برابری نرخ بنزین با نرخ فوب خلیج فارس، یعنی آزاد کردن یکباره قیمت که بالا بردن قیمت تا مرز ۵۰۰۰ ریال شوک هایی تا مرز ۱۳۲ درصد تورم را به جامعه تحمیل می کند و با استفاده از مدل بانک جهانی، با شوک ۴۰ درصدی رو به رو خواهیم بود.

**راه حل دوم:** شروع طرح جامع و دوزخی کردن، در این روش با توجه به عدم توانایی در تفکیک بازار مصرف کنندگان مشکلاتی از قبیل، قاچاق سهمیه های دولتی با استفاده از رانت های موجود در سیستم، عدم شناخت عادلانه مصرف مورد نیاز خودروها در شهرهای مختلف وجود دارد.

**راه حل سوم:** اجرای طرح جامع ساماندهی حمل و نقل و تثبیت قیمت بنزین در کوتاه مدت، افزایش ملایم قیمت در میان مدت و هم سطح سازی قیمت ها با قیمت های منطقه در بلندمدت است. در این روش، پیشنهاد شده است که دولت طی دو سال سیاست سوبسید دهی را با اجرای کارت هوشمند از ابتدای سال ۱۳۸۵ ادامه دهد و همزمان زیرساخت ها را در جهت کاهش مصرف بنزین اصلاح و سپس افزایش قیمت را تا حد میانگین منطقه اعمال کند که هم واردات کم شده و هم

الگوی پالایشی پالایشگاه اصلاح و ناوگان عمومی جامعه تجهیز شده است و امکان انتخاب برای مردم نیز فراهم می شود.

**راه حل چهارم:** سهمیه بندی بنزین برای مصارف شخصی و عمومی همراه با آغاز اقدامات لازم در طرح جامع می باشد. مطابق این روش بنزین به هر خودرو شخصی حداقل روزانه ۴ لیتر و حداکثر روزانه ۲۰ لیتر برای خودروی عمومی، تعلق می گیرد.

در گزارش دیگری که توسط مرکز پژوهش های مجلس تهیه شده است، سهمیه بندی و استفاده از سیستم کارت های اعتباری و هوشمند را به عنوان یکی از راه های کاهش مصرف داخلی پیشنهاد کرده است. در این گزارش نیز به قاچاق سوخت اشاره شده که از جمله متغیرهایی است که روی میزان مصرف داخل تأثیر دارد و در مورد میزان آن آمار رسمی وجود ندارد. بنا به اظهارات برخی از مقامات وزارت نفت در سال ۱۳۸۲ میزان قاچاق بنزین عددی بین ۶۰۰ هزار تا یک میلیون لیتر در روز بوده است. در آن زمان نیز همسان سازی قیمت داخل با قیمت کشورهای همسایه از سوی برخی از کارشناسان مطرح شده، اما باید توجه داشت که با تغییر قیمت در مناطق دیگر باید قیمت ها در ایران نیز تغییر یابد که در نتیجه آن دستیابی به ثبات اقتصادی بعید می شود.

در سال ۱۳۸۳ گزارش دیگری، آثار تورمی افزایش قیمت بنزین را بر اساس برنامه چهارم توسعه بررسی کرده است که طبق آن معضل بنزین نشأت گرفته از مجموعه و درون بیکره خود دولت و نه بیرون از آن است که متأسفانه دولت (در آن زمان) به جای تدوین یک برنامه بلندمدت و حل مشکلات درون ساختاری خود، دائم به رویکرد سیاست های قیمتی پرداخته است. در این بررسی «شاخص های بهره وری انرژی» و «شدت انرژی» یکی از معضلات درون ساختاری شناخته شده است.

در برنامه چهارم توسعه، افزایش قیمت مورد تأیید قرار گرفته و در جریان تصمیم گیری ها، به قیمت های منطقه ای یا ۱۸۰۰ ریال تأکید شده (معادل ۱۲۵٪ افزایش). گزارش آثار تورمی افزایش قیمت در بودجه دولت چنین بررسی می کند که کسری بودجه منتهی به افزایش نقدینگی و در تحلیل نهایی باعث ایجاد تورم مجدد در اقتصاد خواهد شد. بر اثر کسری بودجه، دولت ناگزیر خواهد بود طرح های عمرانی را متوقف کرده یا نیمه تمام رها کند. با متوقف شدن

### هرگونه اقدام در جهت حذف کاهش یا تعدیل سیاست های پرداخت یارانه می تواند از جنبه های اقتصادی، اجتماعی، امنیتی و سیاسی برخوردار باشد

**اگر دولت بخواهد سهمیه را به قیمت کنونی و مابقی را به قیمت فوب خلیج فارس عرضه کند در بازار مصرف کننده نوعی اختلال ایجاد می شود. تفاوت قیمت حاصله برای وسایط نقلیه عمومی به صرفه خواهد بود که به جای کارکردن، سهمیه خود را به قیمتی پایین تر از قیمت آزاد بفروشند که نتیجه آن اختلال در سیستم حمل و نقل عمومی، افزایش کرایه های حمل و نقل و افزایش قاچاق بنزین است که با توجه به تجربیات نظارتی در گذشته، کنترل قاچاق با نهادهای موجود امری بعید به نظر می رسد و نه تنها مشکلی حل نمی شود که بر مشکلات افزوده می شود و شوک های تورمی و حشتناکی را ایجاد خواهد کرد**





طرح‌های عمرانی وضعیت رکود پیش خواهد آمد و برای بسیاری از افراد بیکاری در بر خواهد داشت که آن هم در معیشت دهک‌های پایین درآمدی ایجاد اختلال می‌کند. طبق برآورد در سال مورد نظر (۱۳۸۳) در کشور برای حدود ۲۰۰ هزار نفر بیکاری به دنبال خواهد داشت که با توجه به تورم اضافی، زنگ خطر بزرگی خواهد بود که این سیکل معیوب، به همراه اضافه شدن حقوق و دستمزد کارگران، هر نوع سیاست پولی را برای مهار تورم و سیاست‌های انتقال عقیم خواهد کرد. برخی معتقدند کسری بودجه با اتخاذ سیاست‌های انقباضی مانند انتشار اوراق مشارکت جبران می‌شود، در حالی که عملاً (تا سال تهیه گزارش) این اوراق برای مصارف جاری هزینه شده و ماهیت ضد تورمی نخواهد داشت، زیرا نقدینگی جمع‌آوری شده به جای آن که توسط مردم خرج شود توسط دولت هزینه می‌شود. ضمن آن که گزارش جامع عملکردی منابع و مصارف برای اوراق مشارکت ارائه نشده است. مورد دیگر افزایش قیمت بنزین، می‌تواند سود بردن دهک‌های بالای درآمدی باشد، زیرا این دهک‌ها عمدتاً عرضه‌کننده کالاها و خدمات هستند، از این رو در نتیجه انتظارات تورمی، قیمت کالاها و خدمات تولیدی خود را بالا برده و با افزایش درآمدهای ناشی از افزایش قیمت، نوعی درآمد اضافی به دست خواهند آورد. گزارش پس از ذکر عوارض افزایش قیمت، پیشنهاداتی را به منظور بهینه‌سازی مصرف از طریق سیاست‌های قیمتی عنوان کرده که اتخاذ این سیاست‌ها به موازات هم مفید است:

**الف - سیاست‌های غیر قیمتی؛** مانند توسعه سیستم حمل و نقل عمومی اعم از جاده‌ای، ریلی و حتی هوایی برای سفرهای برون شهری و سیستم‌های اتوبوس رانی، قطار زیرزمینی، گازسوز کردن خودروها، خارج کردن خودروهای فرسوده و استاندارد کردن میزان مصرف. ب - سیاست‌های ظرفیت‌سازی برای بنزین و افزایش ظرفیت‌سازی پالایشگاه‌ها. ج - هدفمند کردن یارانه‌ها.

گزارش تأکید دارد که چند ابزار باید به موازات هم به کار گرفته شود. علاوه بر موارد بالا، سیاست‌های مهار تورم مانند: بازنگری در نرخ سود تسهیلات، مهار رشد نقدینگی، پرهیز از روش‌هایی که به افزایش پایه پولی می‌انجامد، اتخاذ سازوکارهایی که به رفع موانع تولید و افزایش عرضه می‌انجامد، همچنین طراحی سیاست‌های جبرانی پیشنهاد شده است که به موجب آن، حمایت از اقشار آسیب‌پذیر در برابر شوک‌های تورمی ناشی از افزایش قیمت کالاها (مثل استراتژیک (مثل بنزین) تأمین می‌شود و از طریق طراحی یک نظام حقوق و دستمزد در جهت افزایش دستمزد دارندگان درآمدهای ثابت است. همان‌طور که سیاست‌های شوکی، آسیب‌رسان است اما در شرایط اضطراری

که دولت با معضلات مالی و بودجه‌ای روبه‌روست، افزایش قیمت‌ها با شیب آرام، توصیه می‌شود. هر چند که بنابر آمار منتشره نسبت به هزینه‌های بنزین از کل هزینه‌های انرژی در خانوارهای کم درآمد اثر مستقیم کمتری از خانواده‌های با درآمد بالا دارد، اما شوک‌های تورمی فقط از افزایش قیمت بنزین در سید هزینه خانوار واردمی‌شود، بلکه افزایش قیمت بنزین در دهک‌های درآمدی آثار غیر مستقیم دارد: ۱ - افزایش قیمت عمومی کالاها و خدمات ناشی از افزایش هزینه تولید که موج تورمی اول را ایجاد می‌کند. ۲ - افزایش کسری بودجه دولت، رشد نقدینگی و بروز موج تورمی دوم. ۳ - انتظارات تورمی و آثار آن بر شاخص کل، موج تورمی سوم نامیده می‌شود. ۴ - تأثیر بر اشتغال ۵ - ادامه روند افزایش مصرف به لحاظ فقدان سیاست‌های جایگزینی.

افزایش قیمت حامل‌های انرژی به دلیل گستردگی وسیع روابط خود با حدود ۷۲ بخش اقتصادی عملاً تأثیر خود را بر تمامی بخش‌ها گذارده و از آنجا که دولت از طریق بودجه بزرگترین خریدار کالاها و خدمات است، بازتاب آن بر بودجه دولت خواهد بود و موجب کسری غیر از کسری بودجه مزمن می‌گردد و این تأثیر منفی، طرح‌های عمرانی کشور و سرمایه‌گذاری و اشتغال را دستخوش رکود می‌کند.

از دید برخی از کارشناسان، علت اصلی معضل بنزین در ساختار دورنی

**در اوایل دهه ۱۹۹۰، رویکرد بانک جهانی نسبت به سیاست‌های تعدیل تغییر یافت و ماهیت شوک درمانی از منظر آنها مورد تردید قرار گرفت. این روش پس از فروپاشی شوروی، در روسیه و بعضی از کشورهای بلوک شرق به کار گرفته شد، ولی نتیجه دور از انتظار بود**

دولت نهفته است، زیرا در یک بازار انحصاری غیرکارآمد و بدون فضای رقابتی، هم در بخش نفت و هم در بخش خودروسازی، اصولاً بحث گران بودن یا ارزان بودن قیمت یک کالا، مبانی تئوریک قابل قبول اقتصادی ندارد و یک تک‌گویی یک سویه به حساب می‌آید و نباید هزینه‌های سازمانی، پرسنلی، اداری و مدیریتی این بخش را به پای قیمت تمام شده احتساب کرد. بهره‌وری انرژی در ایران بسیار پایین بوده و به لحاظ سهم بزرگی که دولت در عرصه‌های اقتصادی و انحصاری داراست، نازل بودن این شاخص نشانه تنگناهای درون‌ساختاری دولت است. از سوی دیگر در مقایسه قیمت بنزین با قیمت‌های بین‌المللی، می‌باید قواعد اقتصادی آنان و بخصوص برابری قدرت خرید بر حسب دلار در کشورهای مختلف لحاظ گردد.

عامل دیگر ظرفیت تولید مواد سبک (بنزین، نفت سفید و بنزین هوابیما) در پالایشگاه‌هاست که متوسط بین‌المللی آن ۳۵ درصد است. به عبارت بهتر هر بشکه نفتی که وارد پالایشگاه‌ها می‌شود به طور متوسط ۳۵ درصد آن تبدیل به بنزین می‌شود و حال آن‌که در کشور ما فقط ۱۵ درصد آن به بنزین تبدیل می‌شود. در این رابطه، گزارش چندین سؤال را مطرح کرده است از جمله: چرا به ظرفیت‌سازی جدید برای ایجاد پالایشگاه‌ها اعتقادی نیست و ظاهراً تشکیلات نفتی معتقد است که این امر توجیه اقتصادی ندارد

و این در حالی است که هر سال (تا سال ۱۳۸۳) به طور متوسط ۱/۵ میلیارد دلار صرف واردات بنزین شده است؟ آیا این مبلغ را نمی‌توان صرف ایجاد پالایشگاه جدیدی کرد؟ آیا برای بنزین کالای جان‌نشین پیدا کرده‌ایم؟ آیا با ورود سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو (تا سال ۱۳۸۳) ایجاد پالایشگاه، توجیه اقتصادی ندارد؟ و آیا ارتقای ظرفیت پالایشگاه‌ها ربطی به اشتغال ندارد؟ آیا تصور بر این است که با هیچ نوع تهدید جهانی در هیچ زمانی روبرو نخواهیم بود و همچنان هرگاه اراده کنیم قادر خواهیم بود به واردات بنزین، با وجود افزایش قیمت جهانی آن، ادامه دهیم؟ آیا در صورت تحریم، صادرات بنزین به ایران توسط برخی از کشورها ایجاد پالایشگاه توجیه اقتصادی ندارد؟ بنابراین گزارش، در درون تشکیلات نفتی باید مشکل را جست‌وجو کرد، چرا که بازنگری در نوع محصولات پالایشگاه‌ها و بازکاوی رویکردها، نشان می‌دهد می‌تواند از گرایش به سمت محصولات کم‌ارزش به سمت محصولات پرارزش تغییر جهت داده شود. ترکیب محصولات پالایشگاه‌ها، ۴۶ درصد نفت کوره است،

در حالی که میانگین بین‌المللی آن تا ۱۵ درصد است و سرانجام با طرح این سؤال که آیا نمی‌توان با انجام سرمایه‌گذاری مناسب، نفت کوره‌ها را در راه بنزین تبدیل کرد که دارای ارزش بالاتری است و تأکید دارد که کاهش مصرف بنزین، با سیاست‌های غیرقیمتی امکان‌پذیر است. برای نمونه، رشد متوسط مصرف بنزین در سال ۱۳۶۸ (پایان جنگ تحمیلی) ۲۰/۹ میلیون لیتر بوده است که در سال ۱۳۸۲ به ۵۶/۳ رسیده است و از سرعت رشد معادل ۶/۸ درصد برخوردار بوده است. رشد متوسط سالیانه قیمت بنزین در همین مدت ۳۳ درصد بوده، در حالی که رشد شاخص بهای کالاها و خدمات در همین دوره ۲۰ درصد بوده است. این شاخص‌ها نشان می‌دهد که افزایش قیمت بنزین ۱۳ برابر و افزایش شاخص بهای کالاها ۵ برابر بوده است. با وجود رشد شاخص قیمت، شاخص مصرف همچنان سیر صعودی خود را دنبال کرده است. در نهایت نمی‌توان باور کرد که شفاف‌سازی قیمت بنزین فاقد عوارض و تبعات منفی بوده و هیچ‌گونه هزینه‌ای را بر بیکره اقتصاد تحمیل نکند.

در یک گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در تاریخ دی‌ماه ۱۳۸۵ پیشنهاد می‌شود که پالایشگاه‌ها اصلاح شده و ارتقای آنها به گونه‌ای که حدود ۴ درصد نفت خام به نفت کوره تبدیل شود مورد توجه قرار گیرد، زیرا این امر نیاز به سرمایه‌گذاری کمتر از ۸ میلیارد دلار دارد که اگر در سال‌های پیش به این موضوع توجه کافی می‌شد و از تولید فرآورده کم‌ارزش‌تر از اصل سرمایه،

جلوگیری کرده و با تولید فرآورده با ارزش افزوده بیشتر مانند گازوئیل، بنزین، نفت سفید و گاز مایع از خروج مقدار زیادی ارز برای واردات بنزین جلوگیری می‌شد. از سال ۱۳۷۶ تا پایان سال ۱۳۸۵ بیش از ۱۵/۳۱۹ میلیارد دلار برای واردات بنزین تأمین اعتبار شده، در حالی که هزینه اصلاح پالایشگاه‌ها حدود نیمی از این مبلغ می‌شد. گزارش می‌افزاید: روزانه حدود ۱۶۴۶۰۰۰ بشکه نفت خام برای پالایش و تولید فرآورده به ۹ پالایشگاه کشور داده می‌شود که حدود ۲۹/۳۸ درصد آن تبدیل به نفت کوره می‌شود که قیمت یک بشکه آن نسبت به نفت خام سنگین در یکساله ۱۹/۱۹ تا ۱۳۸۴/۷/۱۹ تا ۱۳۸۵/۷/۱۹ بین ۳/۸۳ و ۲۴/۲۲ دلار و به طور میانگین ۱۱/۶۸ و در مقایسه با نفت سبک بین ۶/۷۸ تا ۲۶/۳۷ دلار و میانگین ۱۳/۸۵ دلار کمتر بوده است. در این دوره، به دلیل اشکالات پالایشی، حدود ۲ میلیارد دلار از کاهش ارزش نفت خام سنگین نسبت به نفت کوره تولیدی، سود نبردیم که این مبلغ نسبت به نفت خام سبک رقمی بیش از ۲/۴ میلیارد است و در صورت اصلاح پالایشگاه‌ها درآمد حاصل از تولید فرآورده‌های با ارزش افزوده بیشتر از محل صادرات مازاد بر

## از آنجا که روند مصرف و تولید بنزین در سال‌های متمادی در کشور شکل گرفته، درست کردن الگوی تولید و مصرف نیز به مرور زمان انجام پذیرد و پرداخت هزینه‌های بالاسری ناشی از تصحیح این الگو توسط مردم صورت نگیرد

آثار تورمی افزایش قیمت در بودجه دولت است که منتهی به افزایش نقدینگی و در تحلیل نهایی باعث ایجاد تورم مجدد در اقتصاد خواهد شد. بر اثر کسری بودجه، دولت ناگزیر خواهد بود طرح‌های عمرانی را متوقف کرده یا نیمه‌تمام رها کند. با متوقف شدن بسیاری از طرح‌های عمرانی وضعیت رکود پیش خواهد آمد و برای بسیاری از افراد بیکاری در بر خواهد داشت که آن هم در معیشت دهک‌های پایین درآمدی ایجاد اختلال می‌کند

سهیمه‌بندی با قیمت هر لیتر هزار ریال نمی‌باشند. بسیاری از کارشناسان این حرکت را نوبید یک جراحی حیاتی بر پیکره اقتصاد تلقی کردند و رئیس مجلس بدین مضمون آن را به تولد نوزادی تشبیه کرده که همراه با درد متولد می‌شود، اما افزایش سهمیه‌ها و عدول از مصوبه فوق مانند سهمیه بنزین به استانداری‌ها برای عرضه طبق تشخیص خود و ارائه ۱۰۰ لیتر بنزین اضافی تحت عنوان سفر با بازگشایی مدارس موضوع صرفه‌جویی سوخت را منتفی کرده و اصلاح الگوی مصرف را حداقل از نظر روانی، خدشه‌دار می‌سازد و در جامعه این انتظار را بوجود می‌آورد که به هر مناسبتی نظیر تعطیلات نوروزی بنزین صرفه‌جویی شده نیز توزیع گردد. در این صورت دولت ناچار از واردات بنزین از محل حساب ذخیره ارزی می‌گردد که طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نیاز به اخذ مجوز ۱/۸ میلیارد دلاری است و عملاً فراتر از سقف مصوب تبصره ۱۳ رفته و آن را لغو کرده است. کارشناسان می‌گویند، افزایش سهمیه و اخذ مجوزهای جدید در این رابطه چیزی نیست جز شکست طرح سهمیه‌بندی و نیاز به واردات روزافزون و هدر دادن سرمایه ملی.

گفتنی است در رابطه با تبصره ۱۳ و اجرای کامل آن تاکنون پنج بار در مجلس طرح‌هایی با عناوین: اعلام دولت به نرخ آزاد بنزین و عدم استفاده خودروهایی دولتی از بنزین سهمیه‌بندی، ارائه شده، ولی به تصویب نمایندگان نرسیده است. بنابر اظهارات طراحان، یکی از دلایل آن، رایزنی‌های برخی از نمایندگان است که با استناد به این که مقامات عالی نظام، مخالف هر طرحی برای تغییر رویه کنونی هستند توانسته‌اند از تصویب این گونه طرح‌های جلوگیری نمایند.

مصرف در مدت یک‌ساله یا جلوگیری از خروج ارز یا معاوضه نفت خام برای واردات، حدود ۶ میلیارد می‌شد عدم توجه به وضعیت پالایشگاه‌ها باعث وابستگی به واردات بی‌رویه بنزین شده است و بخش زیادی از سرمایه‌کشور بابت واردات این فراورده‌ها، هزینه می‌شود، در صورتی که اگر این هزینه صرف اصلاح پالایشگاه‌ها با تکنولوژی پیشرفته روز می‌شد، با درآمد صادرات یا حداقل جلوگیری از خروج سرمایه برای واردات جبران هزینه می‌شد. البته ارتقای پالایشگاه اصفهان و اراک در بودجه سال ۱۳۸۵ با هزینه ۲/۸۵۰ میلیارد دلار تصویب شده است. در گزارش پیشنهاد می‌شود اصلاح پالایشگاه‌ها طی یک برنامه حداکثر ۴ ساله صورت گیرد. گزارش‌های فوق نشان می‌دهد که معضل بنزین چند سالی است که در دستور کار کارشناسان و مسئولان مربوطه قرار گرفته تا از آن راه برون رفت مناسبی اتخاذ شود.

مجلس ششم با تصویب قانون برنامه چهارم دولت را موظف کرده که بر اساس ماده ۳ از ابتدای سال ۱۳۸۴ فراورده‌های نفتی را به قیمت بین‌المللی (فوب خلیج فارس) به مصرف‌کنندگان داخلی عرضه کند. با توجه به گزارش‌های مختلف درباره آثار تورمی افزایش قیمت‌ها، مجلس هفتم این اقدام را فاجعه‌بار تشخیص داد و با جلوگیری از آن، تبصره ۱۳ را طراحی و تصویب کردند. تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۶ دولت را موظف کرد حداکثر از ابتدای خرداد ماه سال ۱۳۸۶، بنزین تولید داخل به علاوه بنزین وارداتی تا سقف یارانه معادل ارزی بیست و دو هزار و دویست و پنجاه میلیارد ریال را به صورت سهمیه‌بندی با اولویت استفاده از کارت هوشمند به قیمت هر لیتر ۱۰۰۰ ریال عرضه کند. دستگاه‌های موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه، (دستگاه‌های دولتی) مجاز به استفاده از بنزین

انتشارات سمرقند منتشر کرد:

مجموعه تاریخ تجزیه ایران

دفتر اول

تلاش نافر جام برای  
تجزیه آذربایجان

نوشته دکتر هوشنگ طالع

دفتر دوم

تجزیه بحرین

نوشته دکتر هوشنگ طالع

مرکز پخش: گزیده ۶۶۴۰۰۹۸۷  
ماد ۶۶۴۶۰۵۳۹  
انتشارات سمرقند ۶۶۹۷۰۴۸۴

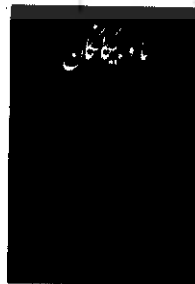
انتشارات سمرقند

منتشر کرده است:

ما و پیگانگان

متن کامل

خاطرات دکتر نصرت‌الله جهانشاهلو



عضو گروه ۵۳ نفر

موسس سازمان جوانان حزب توده

معاون جعفر پیشه‌وری

مرکز پخش: گزیده ۶۶۴۰۰۹۸۷  
ماد ۶۶۴۶۰۵۳۹  
انتشارات سمرقند ۶۶۹۷۰۴۸۴

تاریخ آذربایجان

از دوران پیش از زرتشت  
تا

روزگار کسروی

در کتاب



آذربایجان و اران

نوشته دکتر عنایت‌الله رضا  
(به همراه نقشه‌های تاریخی)

مرکز پخش: گزیده ۶۶۴۰۰۹۸۷  
ماد ۶۶۴۶۰۵۳۹  
نشر هزار ۶۶۴۸۷۴۴۲