

پرداخت یارانه انرژی؛ نیازمند برنامه ریزی همه جانبه

سعید خاوری

سئوالات این است که مقدار واقعی یارانه انرژی که دولت هر ساله می پردازد چقدر است؟ بر چه اساس و معیاری می توان این مقدار را تعیین کرد؟ منظور از هدفمند کردن یارانه های انرژی چیست؟ آیا منظور فقط حذف کردن یارانه هاست؟ چرا با این که کشور ما دارای منابع عظیم انرژی (نفت و گاز) است باز در فکر هدفمند کردن یارانه های انرژی هستیم، در صورتی که باید با وجود این ذخایر عظیم، انرژی را بسیار ارزان در دسترس مردم قرار دهیم. سؤال دیگری که مطرح می شود این است که آیا اکنون سیستم توزیع یارانه در کشور بر اساس منطق، ظرفیت و نیازهای بخش های مختلف جامعه است؟ و اگر جواب منفی است چه سیستم کارآمد و صحیحی وجود دارد تا بتوان یارانه های انرژی را به خوبی و بر اساس معیارهای فوق توزیع کرد؟ و مهم ترین سؤال این که آیا برای سئوالات فوق جوابی وجود دارد؟ برای پاسخ به سئوالات فوق باید ابتدا در مورد وضعیت موجود یارانه های انرژی به خوبی آگاهی پیدا کنیم و سیستم توزیع آن را بشناسیم تا بتوانیم راهکارهای مناسب را در این زمینه ارائه دهیم. ابتدا باید ببینیم تعریف یارانه چیست؟

بحث در مورد انرژی و مسائل پیرامون آن همیشه در کشور ما مناقشات بسیاری را به وجود آورده است، چرا که کشور ما از هر لحاظ به انرژی و درآمدهای آن وابسته است. یکی از مواردی که در چند سال اخیر در مورد آن بسیار صحبت شده موضوع یارانه حامل های انرژی است که اختلافات بسیار زیادی بر سر آن وجود دارد. برخی حذف کلی آن و گروهی وجود یارانه انرژی در کشور را ضروری و لازم می دانند. ولی در سال های اخیر، در خصوص قیمت فرآورده های نفتی، با توجه به محدودیت درآمد ارزی کشور و همچنین کمبود منابع سرمایه گذاری، بحث هدفمندسازی یارانه حامل های انرژی مطرح شده است.

برنامه ریزی و سیاست گذاری در این وادی بسیار حساس و دقیق است و به دلیل این که داده بزرگ در اقتصاد ما منابع نفت و گاز است، لاجرم مهم ترین بحث در اقتصاد ما طبق قانون شماره های بزرگ مربوط به این حیطه خواهد بود. یعنی اگر ما در تمام اقتصادمان بهترین گزینه ها را داشته باشیم ولی گزینه های ما در مورد انرژی اشتباه باشد، کل برنامه ریزی کشور در اشتباه خواهد بود و نتیجه لازم را نخواهد داد. سؤالاتی بسیار اساسی و مهمی در این زمینه وجود دارد. از جمله آن



یارانه عبارت است از انتقال قدرت خرید از دولت به مردم که واژه مردم به مجموعه‌ای از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان اطلاق می‌شود. هنگامی که دولت به مصرف‌کنندگان یارانه می‌دهد آن را یارانه مصرفی می‌نامند و اگر به تولیدکنندگان ارائه داده شود، آن را یارانه تولید می‌نامند. پس اگر دولت کالاها و خدمات و منابع در اختیار یا تحت کنترل خود را به قیمتی ارزان‌تر از هزینه فرصت آن یا قیمت واقعی آن در بازار به مصرف‌کنندگان یا تولیدکنندگان عرضه کند تفاوت قیمت دولتی با قیمت کنترل شده و هزینه فرصت یا قیمت بازار، یارانه محسوب می‌شود، اما در مورد به دست آوردن مقدار یارانه بر حسب هزینه تمام شده یا بر حسب هزینه فرصت (یا همان قیمت بازار یا قیمت‌های بین‌المللی)، اختلاف وجود دارد. اما سؤال این جاست که دولت از چه سالی شروع به دادن یارانه کرد؟

بررسی‌ها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۵۰ نه تنها دولت به حامل‌های انرژی یارانه پرداخت نمی‌کرد بلکه حدود ۲۸ میلیارد ریال از فروش فرآورده‌های نفتی و به طور کلی حامل‌های انرژی در آمد کسب کرده بود. اما در سال‌های پس از بروز اولین شوک نفتی (۱۹۷۳)، دولت ایران از طریق تعیین سقف قیمت در بازار حامل‌های انرژی و تغییر قیمت‌های نسبی، زمینه گسترش و تشویق مصرف آن‌ها را فراهم کرد. این فرآیند سبب افزایش مقدار یارانه‌های تخصیصی به بخش انرژی شد، به طوری که تنها در دهه شصت (۷۰-۱۳۶۰) ارزش یارانه حامل‌های انرژی (بر حسب هزینه تمام شده) ۲۸ برابر شد. این روند تا به حال ادامه داشته است، به نحوی که در سال‌های اخیر برخی یارانه انرژی را در حدود ۱۱ تا ۱۳ میلیارد دلار برآورد می‌کنند که از این مقدار ۳ میلیارد دلار برای گازوئیل، ۱/۱ میلیارد دلار برای نفت کوره، ۱/۵ میلیارد دلار نفت سفید، ۱/۶ میلیارد دلار برای بنزین، ۲ میلیارد دلار برای گاز طبیعی و ۴ میلیارد دلار برای برق است.

پیامدهای یارانه‌های انرژی

روشن است که یارانه‌های انرژی اثرات نامطلوبی بر بیکره اقتصاد کشور برجای گذاشته‌اند که همین اثرات باعث شده‌اند که در بسیاری از بخش‌های اقتصادی با مشکلات عظیمی مواجه باشیم. اولین و مهم‌ترین پیامد آن سیر صعودی بسیار شدید مصرف انرژی در سه دهه گذشته است، به طوری که سهم هر فرد ایرانی از عرضه انرژی اولیه کشور در سال ۱۳۴۸ معادل حدود ۳ بشکه نفت خام بوده است، اما در سال ۱۳۷۹ (یعنی حدود ۳۰ سال بعد) این رقم به ۱۳/۹۱ بشکه نفت خام رسید. یعنی در این دوره ۳۰ ساله مصرف انرژی حدود ۵/۱ درصد در سال رشد داشته است. سرانه مصرف نهایی انرژی نیز به همین ترتیب بود. در سال ۱۳۴۸ معادل حدود ۲/۳۵ بشکه نفت خام بود و لیکن در سال ۱۳۷۹ به ۱۰/۵۷ رسید. رشد مصرف سرانه این نگرانی را به وجود می‌آورد که در ۱۰ سال آینده مجبور خواهیم بود تمام نفت تولیدی را در داخل کشور مصرف کنیم و یا حتی اقدام به واردات نیز بکنیم چرا که تا چند سال قبل مصرف داخلی کشور حدود ۵۰۰ هزار بشکه در روز بود در حالی که در حال حاضر میزان مصرف حدود ۱/۵ میلیون بشکه در روز است.

یکی دیگر از شاخص‌هایی که افزایش مصرف انرژی در سال‌های اخیر را نشان می‌دهد شدت نهایی انرژی است (بنابه تعریف، شدت نهایی انرژی نسبت تغییرات مصرف انرژی به تغییرات ارزش افزوده را نشان می‌دهد) آمارها نشان می‌دهد که شدت نهایی انرژی در کشور روند صعودی داشته است، به طوری که شدت نهایی انرژی از ۴۷ درصد در سال ۶۷ به ۵۸ درصد در سال ۷۷ رسیده است. پس می‌بینیم که چطور هر ساله بر مصرف انرژی افزوده شده است و یکی از عمده‌ترین دلایل این امر ارزان بودن انرژی است که باعث شده تا مصرف به طور بی‌رویه بالا رود. از سوی دیگر، سایر عوامل که با یارانه انرژی مرتبط هستند، مصرف انرژی را افزایش داده‌اند.

یارانه عبارت است از انتقال قدرت خرید از دولت به مردم که واژه مردم به مجموعه‌ای از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان اطلاق می‌شود. هنگامی که دولت به مصرف‌کنندگان یارانه می‌دهد آن را یارانه مصرفی می‌نامند و اگر به تولیدکنندگان ارائه داده شود، آن را یارانه تولید می‌نامند. پس اگر دولت کالاها و خدمات و منابع در اختیار یا تحت کنترل خود را به قیمتی ارزان‌تر از هزینه فرصت آن یا قیمت واقعی آن در بازار به مصرف‌کنندگان یا تولیدکنندگان عرضه کند تفاوت قیمت دولتی با قیمت کنترل شده و هزینه فرصت یا قیمت بازار، یارانه محسوب می‌شود، اما در مورد به دست آوردن مقدار یارانه بر حسب هزینه تمام شده یا بر حسب هزینه فرصت (یا همان قیمت بازار یا قیمت‌های بین‌المللی)، اختلاف وجود دارد. اما سؤال این جاست که دولت از چه سالی شروع به دادن یارانه کرد؟

بررسی‌ها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۵۰ نه تنها دولت به حامل‌های انرژی یارانه پرداخت نمی‌کرد بلکه حدود ۲۸ میلیارد ریال از فروش فرآورده‌های نفتی و به طور کلی حامل‌های انرژی در آمد کسب کرده بود. اما در سال‌های پس از بروز اولین شوک نفتی (۱۹۷۳)، دولت ایران از طریق تعیین سقف قیمت در بازار حامل‌های انرژی و تغییر قیمت‌های نسبی، زمینه گسترش و تشویق مصرف آن‌ها را فراهم کرد. این فرآیند سبب افزایش مقدار یارانه‌های تخصیصی به بخش انرژی شد، به طوری که تنها در دهه شصت (۷۰-۱۳۶۰) ارزش یارانه حامل‌های انرژی (بر حسب هزینه تمام شده) ۲۸ برابر شد. این روند تا به حال ادامه داشته است، به نحوی که در سال‌های اخیر برخی یارانه انرژی را در حدود ۱۱ تا ۱۳ میلیارد دلار برآورد می‌کنند که از این مقدار ۳ میلیارد دلار برای گازوئیل، ۱/۱ میلیارد دلار برای نفت کوره، ۱/۵ میلیارد دلار نفت سفید، ۱/۶ میلیارد دلار برای بنزین، ۲ میلیارد دلار برای گاز طبیعی و ۴ میلیارد دلار برای برق است.

در حالی که قیمت هر کیلووات ساعت برق در سال ۱۳۷۶، ۵۴ ریال است، هزینه تمام شده آن حدود ۱۱۲ ریال برای هر کیلووات ساعت است. در مورد گاز طبیعی هم به همین ترتیب است، به طوری که قیمت هر مترمکعب برای مصرف‌کننده ۲۲ ریال اما هزینه تمام شده آن حدود ۱۸۶ ریال بوده است. در مورد گازوئیل تفاوت بسیار بیشتر است، به طوری که قیمت هر لیتر گازوئیل در آن سال ۴۰ ریال اما هزینه تمام شده آن ۷۰ ریال برآورده شده است که از تفاوت بین قیمت فروش و هزینه تمام شده هر کدام به خوبی می‌توان به میزان یارانه آن پی برد. به طور مثال، در سال ۷۶ دولت برای هر کیلووات ساعت برق حدود ۵۸ ریال یارانه پرداخت می‌کرد. برآوردها نشان می‌دهد که مقدار یارانه انرژی در سال ۱۳۷۵ معادل ۱۹/۱ درصد تولید ناخالص داخلی بود. در مورد بنزین هم وضع به همین منوال است، به طوری که در سال ۱۳۸۰ حدود ۸۰۰ میلیون دلار برای واردات بنزین داده شد که این مبلغ برابر با کل بودجه عمرانی بیست استان کشور در آن سال بود. این اعداد و ارقام نشان‌دهنده این است که هر ساله مبالغ هنگفتی از درآمدهای کشور صرف یارانه‌های انرژی می‌شود. اما سؤال این جاست که این یارانه‌ها چه چیزی عاید کشور کرده است؟

اهداف دولت از دادن یارانه

مسئله دولت از دادن یارانه‌ها در بخش انرژی اهداف مهمی را دنبال می‌کرده است. اولین هدفی که دولت‌ها و از جمله دولت‌ها از دادن یارانه انرژی دارند این است

اتلاف انرژی

اولین موردی که می‌توان به آن اشاره کرد بحث اتلاف انرژی در کشور است. این اتلاف در هر سه مرحله تولید، توزیع و مصرف انرژی در ایران وجود دارد و بنا به آمارهای که وزارت نیرو داده است هر ساله حدود ۸ میلیارد دلار، یعنی معادل کل بودجه عمرانی کشور در سوخت و انرژی اسراف می‌شود و این مقدار فقط در مورد اسراف انرژی است. در آمار دیگری آمده است که اتلاف انرژی در ایران در حدود ۵ میلیارد دلار برآورد شده است که این مقدار یک سوم کل انرژی مصرف شده در کشور در سال است، یعنی به طور تقریبی به اندازه آنچه که کشور در سال صادرات غیرنفتی دارد می‌توان صرفه جویی کرد. افزون بر این، ترازنامه انرژی سال ۱۳۷۹ تلفات شبکه انتقال، فوق توزیع و توزیع در نیروگاه‌ها و شبکه برقی کشور را حدود ۱۶/۶ درصد ذکر می‌کند که این مقدار ۱/۶۶ برابر مقدار تقریبی قابل قبول (یعنی ۱۰ درصد) است. در این گزارش آمده است که تلفات در کره جنوبی فقط ۵/۷ درصد و در تایلند ۱۱ درصد است. جالب توجه است که علت این اتلاف در شبکه برقی کشور فقط فرسودگی شبکه و ناکارآمد بودن نیروگاه‌ها ذکر شده است که به دلیل آن که انرژی در کشور ما ارزان است نمی‌توان بودجه لازم جهت بازسازی و احیاء نیروگاه‌ها را تخصیص داد. در مورد فرآورده‌های نفتی در کشور نیز وضع به همین منوال است. در قسمت تولید می‌توان گفت وضع پالایشگاه‌های ما نه تنها مطلوب نیست بلکه این پالایشگاه‌ها بسیار فرسوده و قدیمی است و برای تعمیر و نوسازی آن‌ها باید بودجه‌ای عظیم تخصیص یابد. در گزارشی آمده است: درآمد یکی از پالایشگاه‌ها با توجه به پایین بودن قیمت حامل‌های انرژی حتی به اندازه‌ای نیست که بتوان مخازن‌ش را ترمیم کرد و اگر از طرف دولت کمکی نشود تا سرمایه‌گذاری لازم در پالایشگاه‌ها انجام شود، حتی نگهداری، تعمیرات و افزایش ظرفیت آن‌ها نیز با مشکل روبه‌رو خواهد شد. در این جا این سؤال پیش می‌آید که این چه نوع قیمت‌گذاری است که حتی هزینه استهلاک سرمایه‌گذاری را تأمین نمی‌کند.

در مورد بنزین هم که این روزها بحث و نظر بر سر آن زیاد شده وضع به همین منوال است. برآورد هان‌شان می‌دهد که بیش از ۶۰ درصد اتومبیل‌های کشور مدل پایین و فرسوده‌اند و همین امر به مصرف بالای بنزین کمک می‌کند و نه تنها خودروهای فرسوده و کهنه در کشور سوخت بالایی مصرف می‌کنند بلکه باعث به وجود آمدن ترافیک شهری نیز می‌شوند. بنزین ارزان باعث شده است تا استفاده از خودروهای شخصی سرعت بالایی بگیرد و این امر خطرناکی است و از طرفی تولیدکنندگان خودرو نیز برای کاهش مصرف سوخت خودرو تلاش نمی‌کنند و همین امر باعث شده است که مصرف متوسط خودروهای داخلی بین ۱۲ تا ۱۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باشد، در حالی که خودروهای خارجی و استاندارد جهانی آن بین ۵ تا ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر تقریباً دو برابر مصرف جهانی است و این فقط به دلیل استفاده نکردن از فناوری روز در ساخت و تولید اتومبیل در کشور است و به دلیل ارزانی سوخته تولیدکنندگان حتی به فکر آن هم نیستند. از طرفی، وجود خودروهای فرسوده هم این امر را تشدید می‌کند. بنا به آمار منتشر شده مصرف بنزین هر ساله حدود ۷ درصد رشد کرده است که اگر این ۷ الی ۸ درصد رشد را به صورت کلی در نظر بگیریم طی ۱۰ سال آینده مصرف بنزین به دو برابر افزایش خواهد یافت و این فاجعه‌ای بزرگ در پی خواهد داشت چرا که هم اکنون مصرف

روزانه بنزین در کشور حدود ۵۰ میلیون لیتر است که بسیار بیشتر از ظرفیت پالایشگاه‌های داخلی، (۳۸ میلیون لیتر در روز) است. این امر بدان معنی است که هر ساله حدود یک میلیارد دلار صرف واردات بنزین می‌شود. افزایش مصرف بنزین دلایل بسیاری دارد که برخی از موارد آن در بالا ذکر شد. به طور مثال، اگر قرار بود بنزین به قیمت تحویل در خلیج فارس، یعنی هر لیتر در حدود ۲۰ سنت (۱۷۰ تومان) در ایران عرضه شود، دیگر استفاده از خودروهای قدیمی و فرسوده و نیز تولید خودرو با مصرف سوخت زیاد (بیش از ۱۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر)، به لحاظ اقتصادی مفهومی نداشت. ولی الآن و با این شرایط هر ساله شاهد رشد شاخص مصرف بنزین در کشورمان هستیم. طبق آمار مصرف فرآورده‌های نفتی شرکت نفت، شاخص مصرف بنزین از رقم ۶۵/۲۰ در سال ۱۳۴۵ به ۱۰۰ در سال ۱۳۴۹ رسیده بود. این شاخص در سال ۱۳۵۷ به ۴۰۹/۷ و در سال ۱۳۷۲ به ۸۷۴/۵ بالغ شد، یعنی در طی ۲۲ سال ۸/۷ برابر شد، در صورتی که طی این مدت شاخص مذکور برای کشورهای صنعتی OECD از رقم ۱۳۰ تجاوز نکرد. البته علت این که در کشورهای دیگر جهان شاخص مصرف بنزین کم است این است که این کشورها نه تنها به بنزین یارانه نمی‌دهند بلکه از مصرف‌کنندگان آن مالیات هم دریافت می‌کنند، به طوری که در فرانسه برای قیمت تمام شده نفت و بنزین ۸۲ درصد مالیات گرفته می‌شود. حتی دو کشور تولیدکننده نفت (انگلیس و نروژ)، به ترتیب با وضع ۷۵ و ۶۸ درصد مالیات، بنزین را با قیمت ۱ دلار و ۱/۴ دلار به مردم خود عرضه می‌کنند. در آمریکا هم وضع به همین منوال است به طوری که در این کشور بر بنزین مالیاتی معادل ۳۲ درصد وضع شده است. این مالیات‌ها در کشورهای صنعتی و غربی برای کاهش مصرف فرآورده‌های نفتی به خصوص بنزین، کاهش آلودگی هوا، رفع مشکل ترافیک و آلودگی صوتی وضع می‌شود. اما در ایران مالیات بر انرژی وجود ندارد و برای مصرف انرژی یارانه هم داده می‌شود. دومین دلیلی که باعث شده است تا مصرف انرژی در کشور بالا رود جایگزینی انرژی با عوامل تولید در کشور بوده است. پرداخت انرژی سبب می‌شود قیمت‌های حامل‌های انرژی کمتر از هزینه تولید و عرضه آن‌ها باشد و به تبع آن انحراف قیمت‌ها شکل می‌گیرد. انحراف قیمت‌ها سبب می‌شود که اطلاعات غیرواقعی در مورد کمیابی منابع اقتصادی در دسترس عوامل اقتصادی قرار گیرد و در نتیجه الگوی رفتار بر اساس این اطلاعات غیرواقعی و مخدوش تحول پیدا می‌کند. به بیان دیگر، نسبت قیمت انرژی به قیمت سایر عوامل تولید (سرمایه، کار، مواد اولیه) کاهش پیدا می‌کند و در نتیجه شرایط برای استفاده بیشتر از انرژی به جای دیگر عوامل تولید فراهم می‌شود. پیامد پدیده مذکور آن است که شدت انرژی تولید کالاها و تجهیزات در کشور و همچنین شدت انرژی کالاهای نهایی برای مصرف‌کننده انرژی در چند سال اخیر سیر صعودی داشته که این امر باعث شده است تا کیفیت محصولات و تجهیزات ساخت داخل تنزل پیدا کند و از سوی دیگر هزینه‌های واقعی تولید در سطح ملی افزایش یابد که این امر کاهش توان رقابتی نظام اقتصادی و محدود شدن مزیت نسبی این نظام را در پی دارد. به بیان دیگر، ارزان بودن انرژی باعث شد که از انرژی نسبت به بقیه عوامل تولید بیشتر استفاده شود که این امر تقاضای انرژی را در قسمت تولید بالا برد. از طرفی، افزایش شدت انرژی حاکی از این است که ما به سمت نوعی فناوری انرژی رفته ایم و استفاده از فناوری انرژی بر الگوی مصرف خانوارهای ایرانی را تحت تأثیر قرار داده و مصرف

کاهش مصرف سوخت خودروها، مصرف نکردن انرژی های تمیز مثل گاز به جای سایر فرآورده های نفتی، معاینه نکردن فنی و تنظیم خودرو، هدر رفتن و افزایش بی رویه انرژی، فراهم نشدن امکان برنامه ریزی و سیاست گذاری به دلیل اطلاعات مخدوش، نپرداختن به پژوهش و مطالعه و بهره گیری از روش های بهینه سازی استخراج، تولید و مصرف بالای انرژی، تحمیل هزینه های سنگین بر بودجه عمومی و تشدید کسری بودجه، استفاده از فناوری های انرژی بر، محدود شدن منابع ارزی و بسیاری از موارد دیگر شده است که همه به دلیل ارزان بودن حامل های انرژی در کشور و مصرف بالای آن ها نیز هست. این مصرف بالای انرژی - که بیشتر مربوط به فرآورده های نفتی است - از یک طرف، و بی توجهی به تولید کالاهای کم مصرف و مفید، از طرف دیگر، باعث شده است آلودگی هوای نیز افزایش پیدا کند. آلودگی هوا از معضلات بزرگی است که به دلیل استفاده از تجهیزات و کالاهای ناکالای انرژی بر هر ساله افزایش پیدا می کند و خسارات

انرژی آن ها را بالا برده است. به طوری که در بخش خانگی مصرف سرانه هر ایرانی از ۲/۱۷ بشکه معادل نفت خام در سال ۶۷ به ۲/۶ بشکه معادل نفت خام در سال ۱۳۷۷ رسیده است. پس این امر در تولید و به تبع آن در مصرف خانوارها تأثیر گذاشته است. در قسمت خودرو و نیز اتفاقی مشابه روی داده است و نسبت هزینه عملیاتی و بهره برداری اتومبیل نسبت به هزینه سرمایه ای و اولیه آن کاهش یافته است. به طوری که در سال ۵۰ نسبت هزینه سالانه سوخت یک اتومبیل سواری (نمونه مورد نظر، پیکان است) به قیمت یک خودروی نو ۶ درصد بود که در سال ۱۳۷۷ به کمتر از ۱ درصد کاهش یافته است. در واقعیت و با احتساب قیمت های واقعی، نسبت هزینه سوخت خودروی پیکان به قیمت آن در سطح ملی در حدود ۳۶ درصد است. در حالی که این رقم برای مصرف کننده نهایی بنزین به دلیل پرداخت یارانه انرژی از طرف دولت کمتر از ۱ درصد است. از این رو چگونگی مصرف سوخت خودرو و بازده انرژی خودرو معیاری برای انتخاب و خرید وسیله

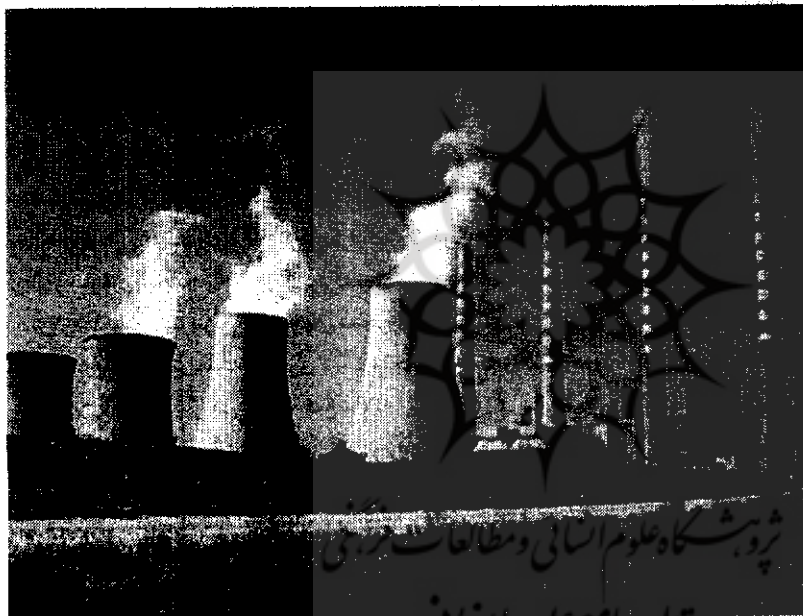
نقلیه نیست و تولیدکننده خودرو نیز به تولید وسیله نقلیه با کیفیت پایین اقدام می کند و همه این ها به این دلیل است که جریان تولید ارزان انرژی باعث شده است که وسایل انرژی بر بیشتری تولید شود و این امر موجب شده است که ارزش تولید نهایی عامل انرژی با ارزش تولید نهایی عوامل تولید (کار و سرمایه) برابری کند و این چنین بر الگوی تولید و مصرف جامعه تأثیر گذارد.

سومین موردی که باعث شده است تا مصرف انرژی در کشورمان در چند دهه گذشته افزایش یابد این است که ما در مرحله گذار اقتصادی هستیم و یا به بیان دیگر، در مرحله "خیز اقتصادی" قرار داریم. هنگامی که کشوری در این مرحله قرار می گیرد مصرف نفت به سرعت رشد می کند و در بخش هایی مانند حمل و نقل که امکان جایگزینی سایر انرژی ها در آن محدود

استه رشد مصرف نفت و فرآورده های آن قابل ملاحظه می شود، به طوری که یکی از متغیرهای عمده در تعیین سطح تقاضای نفت، سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی است. در این مرحله از توسعه است که مصرف نفت به حداکثر می رسد. بنابراین، در آینده نیز شاهد این افزایش مصرف در کشورمان و کشورهای که در مرحله اولیه رشد هستند خواهیم بود، چرا که کشورمان نیز در مرحله گذار از اقتصاد سنتی به اقتصاد صنعتی است و لازمه آن هم مصرف بالای انرژی است.

پیامدهای ارزان بودن انرژی

به طور کلی، می توان گفت که ارزان بودن قیمت حامل های انرژی مانع از بهینه سازی مصرف، استاندارد کردن وسایل مصرف کننده انرژی در صنایع، خانه و فعالیت های تجاری و اصلاح ساختار مصرف و نیز باعث فقدان انگیزه برای



بسیاری بر کشور وارد می سازد، به طوری که هزینه اجتماعی از سه آلاینده مهم (SO₂، CO₂، NO_x) آن هم فقط در نیروگاه های برق کشور و به دلیل فرسودگی، رقمی حدود ۲۱۷۳۵۰۹۶ میلیون ریال است. البته این نکته شایان ذکر است که مصرف بالای انرژی به خودی خود مسئله ناهنجاری نیست بلکه مصرف بی رویه، اتلاف، اسراف، تولید کالاهای ناکاراست که معضل شمرده می شود و باید برای آن برنامه ریزی صحیح صورت پذیرد. فقط در مورد بنزین گفته می شود که روزانه حدود ۳۷۲۰۰۰ لیتر بنزین اسراف می شود که اسراف سالیانه آن حدود ۱۳۵۷۸۰۰۰۰ لیتر است. یعنی با قیمت های جاری در حدود ۲۵ میلیون تومان در روز بنزین به هدر می رود که این مبلغ بسیار زیاد است.

دومین پیامد مهمی که به دلیل پرداخت یارانه های انرژی و به تبع آن ارزان بودن حامل های انرژی اتفاق می افتد بحث قاچاق حامل های انرژی، به خصوص فرآورده های نفتی است. قاچاق فرآورده های نفتی که بنزین در اس



آن است به دلیل تفاوت فاحشی است که میان قیمت بنزین در کشور با کشورهای همسایه وجود دارد، به طوری که در سال ۱۳۷۷ قیمت هر لیتر بنزین در داخل کشور حدود ۲۰۰ ریال بود، اما در عراق ۳۰۰۰ ریال، در ترکیه ۲۷۰۰ ریال، در پاکستان ۲۰۰۰ ریال و جمهوری آذربایجان ۳۰۰۰ ریال بود که طبق برآوردهای انجام شده سالانه بیش از ۱۰۰ میلیون لیتر بنزین به کشورهای همجوار قاچاق می شود. این رقم فقط شامل امارات و پاکستان است به طوری که آمارها حاکی است که روزانه ۵۰۰۰۰۰ لیتر بنزین از ایران قاچاق می شود که جمع سالانه آن ۱۸۲۵۰۰۰۰۰ لیتر و معادل ریالی آن ۱۴ میلیارد تومان است. همه این اعداد و ارقام نشان دهنده قاچاق عظیم فرآورده های نفتی، به خصوص بنزین، به کشورهای دیگر است. دلیل مدعی ما این است که بر طبق آمار میزان مصرف سوخت در استان سیستان و بلوچستان که هم مزبور پاکستان است به طور متوسط ۱۱/۴ درصد افزایش یافته است و این میزان در استان اردبیل که با کشور آذربایجان مرز مشترک دارد سالانه ۱۳ درصد افزایش یافته که این میزان افزایش در هر استان فوق، بالا و دور از تناسب با ظرفیت ها و جمعیت آن است.

سومین پیامد مهم پرداخت یارانه انرژی، توزیع ناعادلانه آن به دلیل نقص سیستم توزیع یارانه است. در حال حاضر، سیستم توزیع یارانه انرژی به گونه ای است که هر کس بیشتر مصرف کند بیشتر از یارانه انرژی استفاده می کند و این امر اصلاً به نفع خانوارهای کم درآمد نیست، چرا که یارانه انرژی نباید به میزان مصرف کالا تعلق گیرد بلکه باید بر اساس نیازهای اقشار مختلف جامعه و کمکی برای اقشار کم درآمد باشد. به طور مثال، الآن هر کس از خودروی شخصی خود بیشتر استفاده کند از یارانه بنزین بیشتر بهره می برد و حق کسانی که اتومبیل شخصی ندارند و در این یارانه سهم دارند ضایع می شود.

بر طبق آمارهای که وزارت نیرو در سال ۱۳۷۹ منتشر کرده است سهم خانوارهای شهری برای دهک اول هزینه از یارانه بنزین فقط ۰/۵، برای دهک دوم ۱/۲، برای دهک سوم ۲/۴ و برای دهک چهارم ۳/۹ درصد است. در مورد گاز و تویل این

تفاوت فاحش تر می شود، به طوری که سهم خانوارهای شهری دهک اول هزینه از یارانه گاز و تویل فقط ۰/۱ درصد، برای دهک دوم ۱/۳ درصد، برای دهک سوم ۰/۱ درصد و بالاخره برای دهک چهارم ۴۱/۶ درصد است. در مورد گاز مایع و برق وضعیت بهتر است، چرا که نحوه توزیع این دو با بقیه حامل های انرژی متفاوت است. بدین ترتیب که قیمت فرآورده های نفتی به ازای هر مقدار از مصرف ثابت است (یعنی مصرف بالاتر فرآورده ها با یارانه بیشتری همراه است) و حال آن که قیمت های برق و گاز طبیعی به صورت پله ای است، به طوری که با افزایش مصرف قیمت هر واحد افزایش می یابد. بنابراین، به طور کلی توزیع یارانه های برق و گاز طبیعی به نسبت عادلانه تر از توزیع یارانه فرآورده های نفتی خواهد بود. آمار هم گواه این امر است، به طوری که سهم خانوارهای شهری دهک اول هزینه - که کم درآمدترین قشر هستند - از یارانه گاز مایع ۶/۷ درصد، سهم دهک دوم ۸/۶ درصد، سهم دهک سوم ۹/۱ درصد و سهم دهک چهارم فقط ۱۱/۴ درصد است. می بینیم که عدالت در این مورد بیشتر رعایت می شود و این فقط به علت وجود سیستم صحیح توزیع در این مورد است. این ماجرا در بخش روستایی هم ادامه دارد، به طوری که سهم خانوارهای روستایی دهک اول هزینه از یارانه بنزین فقط ۰/۲ درصد است و این در حالی است که این سهم برای دهک چهارم ۳۹/۲ درصد است. در مورد گاز و تویل هم وضع به همین منوال است. به این طریق که سهم خانوارهای روستایی دهک اول هزینه از یارانه گاز و تویل ۰/۴ درصد است ولی این سهم برای دهک چهارم ۳۸/۷ درصد است. این تفاوت ها بسیار فاحش است و خانواده های پردرآمد بیشتر از یارانه های انرژی استفاده می کنند. آنچه بدیهی است این است که اصل این موضوع به ناکارآمدی سیستم توزیع یارانه انرژی برمی گردد. اگر خواسته باشیم نگاهی کلی به توزیع یارانه های انرژی بیندازیم می توانیم با یک حساب ساده به این نتیجه برسیم که خانوارهای مرفه و پردرآمد جامعه از سهم یارانه های خانواری کم درآمد نیز استفاده می کنند. بر طبق آمار، کل یارانه پرداخت شده در سال ۱۳۷۹ حدود ۱۲۷۰۹۳ میلیارد ریال بود. کشورمان در آن سال

دارای حدود ۶۳ میلیون جمعیت و ۱۳۲/۲ میلیون خانوار بود. به این ترتیب در سال ۱۳۷۹ هر ایرانی به طور متوسط ماهانه ۲۰۷۰۰ تومان یارانه دریافت کرده است که ۱۶۶۰۰ تومان یارانه انرژی، ۳۶۶۰ تومان یارانه کالاها و اساسی و ۵۱۰ تومان یارانه دار و بوده است، یعنی در سال ۱۳۷۹، حدود ۸۰ درصد یارانه افراد و خانوارها را یارانه انرژی تشکیل داده است. سوآلی که مطرح می شود این است که آیا واقعاً افراد کم درآمد سالی ۱۹۹۲۰۰ تومان یارانه انرژی مصرف کرده اند و هر خانوار کم درآمد ایرانی در سال ۷۹ حدود ۹۷۰۰۰۰ تومان یارانه انرژی دریافت کرده است؟ مسلماً جواب این سؤال منفی است، چرا که بسیاری از خانوارهای کم درآمد (خانوارهای دهک های پایین درآمدی کشور) خودرو، وسایل پر مصرف انرژی، وسایل الکتریکی برقی و غیره ندارند و عملاً خانوارهای پر درآمد یارانه خانوارهای کم درآمد را برای خودروها و وسایل مصرف کننده انرژی خود استفاده می کنند. باید توجه داشت که این سیستم توزیع یارانه ناکارآمد و ناعادلانه است و به نفع اقشار پر درآمد جامعه تمام می شود و اگر واقعاً هدف از قرار دادن یارانه بسط عدالت اجتماعی است می بینیم که این هدف با این سیستم توزیع محقق نشده است.

ضربه دیگری که یارانه حامل های انرژی بر پیچیده اقتصاد کشور وارد آورده است تشدید هزینه های دولت است. همان طور که می دانیم، منشأ اصلی پرداخت یارانه انرژی بودجه های عمرانی و جاری دولت و حق مالکیت نفت است که بر اثر رشد سریع تقاضای انرژی در کشورمان در سه دهه گذشته این اثر بیشتر بر هزینه های جاری و عمرانی (به ویژه هزینه انرژی) تحمیل شده است. بنابراین، رشد تقاضای انرژی تأثیر جدی بر ازدیاد سریع هزینه های دولت داشته است و از عوامل مؤثر بر عدم تعادل درآمد و هزینه دولت به شمار می آید و برآیند این وضعیت تشدید کسری بودجه دولت، افزایش حجم نقدینگی در جامعه و در نهایت بالا رفتن هزینه های دولت بوده است.

پس دیدیم که چگونه وجود یارانه های انرژی اثرات نامطلوب و مخربی بر کشور گذاشته و از همه مهم تر هزینه های سنگین را بر دوش دولت تحمیل کرده است و به راستی می توانستیم با این ۸۰۰۰ میلیارد تومان (۱۰ میلیارد دلار) - یعنی حداقل مبلغی که سالانه برای یارانه انرژی می پردازیم - هر سال ۸۰۰ هزار فرصت شغلی (هر شغل با متوسط هزینه سرمایه گذاری ۱۰ میلیون تومان) ایجاد کنیم که این مقدار فرصت شغلی حتی از هدف برنامه سوم نیز که سالانه ۷۰۰ هزار فرصت شغلی است نیز بیشتر است. آمارها نشان می دهد که در حال حاضر مصرف داخلی انرژی در ایران حدود ۱۸۰۰ هزار بشکه در روز است و پیش بینی می شود این مقدار در سال ۱۳۸۱ حدوداً به ۲۴۰۰ هزار بشکه در روز برسد. پس باید اصلاحی ساختاری در روند یارانه های انرژی به وجود آوریم.

عواقب حذف یارانه های انرژی

همان طور که وجود یارانه های انرژی به دلایل متعددی از قبیل قاچاق فرآورده های نفتی و نبود سیستم عادلانه توزیع یارانه انرژی پیامدهای ناخوشایندی در پی دارد، حذف یارانه های انرژی هم اگر بدون بسترسازی های لازم و اصلاح ساختاری و ایجاد زمینه های ضروری صورت بگیرد نتایج بسیار نامطلوب تری در بر خواهد داشت. در واقع، باید هر دو طرف موضوع را به خوبی بررسی کرد و مورد پژوهش قرار داد و بعد اقدام کرد. اولین پیامد بسیار منفی که بر اثر حذف یارانه های

انرژی رخ خواهد داد تورم ناشی از افزایش حامل های انرژی خواهد بود. تأثیر افزایش قیمت انرژی به صورت توری در دو قسمت مورد بررسی است. اول این که باعث افزایش مستقیم نرخ تورم خواهد شد و مستقیماً هزینه انرژی خانوارها را افزایش خواهد داد، یعنی وقتی قیمت انرژی بالا رفت هزینه های ناشی از مصرف انرژی نیز افزایش پیدا خواهد کرد. دوم این که افزایش قیمت حامل های انرژی باعث افزایش هزینه تولیدی کالاها و خدمات در بخش های تولیدی می شود، چرا که انرژی در تمام مراحل تولید در کشور ما یکی از نهادهای اولیه و اصلی به حساب می آید، چه در تولید و چه در بخش حمل و نقل، که این امر به نوبه خود به صورت موج تورمی، سایر هزینه های مصرفی خانوارها را افزایش می دهد. پس به این علت که بخش انرژی تغذیه کننده نیروی محرکه صنعت، تجارت و کشاورزی کشور است هر گونه تغییر در سیستم یارانه های انرژی و سطح قیمت آن ها اثرات نامطلوبی را به طور مستقیم و غیرمستقیم بر بخش های کلیدی اقتصاد و از جمله رفاه اجتماعی می گذارد. آمارها نشان می دهد که افزایش قیمت حامل های انرژی به میزان ۱۰ درصد در سال ۱۳۷۹ (بنزین از ۳۵۰ ریال به ۳۸۵ ریال به ازای هر لیتر، نفت سفید از ۱۰۰ به ۱۱۰ ریال در هر لیتر، گازوئیل ۱۰۰ به ۱۱۰ ریال برای هر لیتر و برق از ۸۰/۳ به ۸۸/۵ ریال به ازای واحد افزایش یافتند) باعث شده است که ۱/۱۵ درصد بر تورم کشور افزوده شود، که سهم نفت سفید از این میزان ۰/۱۴ درصد، نفت کوره ۰/۰۷ درصد، بنزین ۰/۲۹ درصد، گازوئیل ۰/۴۳ برق ۰/۱۸ درصد و گاز طبیعی ۰/۰۵ درصد بوده است. به طور کلی، از ۱۲/۶ درصد نرخ تورم که در سال ۱۳۷۹ وجود داشته است ۱/۱۵ درصد آن به علت افزایش ۱۰ درصدی حامل های انرژی بوده است یعنی حدود ۱۰ درصد از تورم به علت افزایش حامل های انرژی بوده است. مطابق آمار فوق مشاهده می شود که گازوئیل اثرات توری بیشتری را نسبت به نفت سفید بر جای گذاشته است که علت اصلی این است که گازوئیل، عمدتاً در بخش های تولیدی و حمل و نقل مصرف می شود و از طرفی گازوئیل در تولید کالاهایی به کار می رود که خود به عنوان کالای واسطه ای در بخش های تولیدی مورد استفاده قرار می گیرند. اما نکته بسیار مهم این است که این اعداد و ارقام، محاسبات عددی ناشی از افزایش هزینه خانوارها و تأثیر آن بر تورم را بیان می کند و هیچ گاه نمی توان تأثیرات روانی ناشی از افزایش قیمت انرژی را محاسبه کرد. به هر حال، افزایش قیمت انرژی تأثیرات بسزایی بر هزینه تولید کالا و نیز هزینه مصرفی خانوارها بر جای می گذارد.

دومین پیامد منفی حذف یارانه های انرژی تأثیر آن بر دولت و هزینه های دولت است. البته این درست است که با حذف یارانه های انرژی درآمدی کلان نصیب دولت می شود و بسیاری از هزینه های دولت کاهش پیدا می کند، اما باید به این نکته توجه داشته باشیم که دولت خود بزرگ ترین مصرف کننده انرژی در کشور است. آمارها نشان می دهد که حدود نیمی از انرژی مصرفی در کشور متعلق به دولت است، چرا که دولت خود بزرگ ترین تولید کننده و مصرف کننده در اقتصاد است و ضررهایی که متحمل می شود به مراتب تکان دهنده تر از سود کوتاه مدتی است که حاصل می شود. یعنی اولین اثر منفی افزایش قیمت انرژی بر خود دولت خواهد بود و قدرت خرید دولت روز به روز کمتر خواهد شد. یعنی، به این ترتیب به همان میزان که باعث تولید درآمد برای دولت می شود از قدرت خرید دولت نیز می کاهد و منجر به افزایش هزینه های دولت نیز خواهد شد.

به هر حال، حذف یارانه‌های انرژی بدون اصلاح ساختار اقتصادی کشور در بخش انرژی، موجب تحمیل هزینه‌بر اقبال کم در آمد کاهش قدرت خرید و افزایش هزینه‌های دولت، گران شدن کالاها و خدمات و تأثیر منفی بر اشتغال و تولید، کاهش قدرت رقابت تولیدات داخلی، تأثیرات تورمی شدید ناشی از افزایش هزینه‌های زندگی خانوارها و بسیاری از پیامدهای دیگر خواهد شد و تا زمانی که ساختار اقتصادی اجتماعی شفافیت لازم را ندارد، حمل و نقل عمومی گسترش نخواهد یافت و در عین حال، اگر امکان شفاف‌سازی یارانه‌ها در تمام ابعاد اقتصادی وجود نداشته باشد پیامدهای فوق و بسیاری از پیامدهای پنهان دیگر رخ خواهد داد.

چه باید کرد؟

واقعاً چه باید کرد تا بتوانیم از انرژی و منابع عظیم آن در کشور بهترین استفاده را ببریم. همان‌طور که دیدیم، اگر یارانه‌های انرژی با سیستم کنونی توزیع شوند مشکلات ناشی از آن همچنان باقی خواهند ماند و اگر بنا باشد که یارانه‌های انرژی حذف شوند باز نتایج منفی و نامطلوبی را به جای خواهند گذاشت. پس در این شرایط چه باید کرد؟

در این میان برخی معتقدند که بهتر است یارانه به طور مستقیم به اقشار کم‌درآمد پرداخت شود و پیشنهاد شده است که از طریق بانک‌ها و ارائه کارت مخصوص برای دریافت یارانه، پرداخت یارانه انرژی به صورت خودکار و گسترده صورت گیرد. از این طریق می‌توان به طور کلی یارانه‌های انرژی را حذف و با دادن مستقیم یارانه به اقشار کم‌درآمد، آثار تورمی احتمالی آن را جبران کرد. مسئله بسیار مهمی که در این جا نادیده گرفته شده است در مورد بخش تولید است، چرا که بخش تولید نیز یارانه انرژی دریافت می‌کند، پس باید از آن بخش هم حمایت صورت گیرد و از طرفی شناسایی اقشار کم‌درآمد آسانی نیست. برخی دیگر از کارشناسان نیز دو نرخی بودن قیمت انرژی را به عنوان راه‌حل پیشنهاد کرده‌اند. که البته این راه‌حل عقلانی نیست چرا که این سیاست قبلاً در مورد کالاها دیگری نیز تجربه شده و اثرات خوبی بر جای نگذاشته است و موجب سوء استفاده ایجاد رانت، دلالی، فساد و ناپسامانی در توزیع و فروش سوخت و به طور کلی انرژی شده است. پس می‌بینیم که راهکارهای ارائه شده هر کدام با مشکلاتی همراه است. آنچه مسلم است یارانه‌های انرژی باید حذف شوند. در این جا به ذکر بعضی از نکات در این مورد می‌پردازیم که امیدواریم بتواند راهگشای مشکلات ناشی از وجود سیستم توزیع یارانه کنونی باشد.

اولاً این که یارانه انرژی باید به تدریج کاهش یابد تا زمینه برای منطقی کردن قیمت و بهینه‌سازی مصرف انرژی فراهم شود. چیزی که در این جا مسلم است این است که شیوه تعدیل قیمت‌های انرژی و دوره تکمیل تعدیل باید با برخی مؤلفه‌های اقتصادی هماهنگ باشد. بررسی تعدیل قیمت‌ها طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد که تعدیل‌ها در نتیجه نظرات کارشناسی غیردقیق و به دلیل نیاز دولت به درآمد‌های آسان پذیرفته شده است. در صورتی که دولت نباید یادید کسب درآمد به این موضوع نگاه کند. ممکن است حتی دولت در کوتاه مدت متحمل هزینه‌هایی نیز بشود ولی در بلندمدت و با واقعی شدن قیمت‌ها اثرات مطلوب خود را نشان می‌دهد. از طرفی، نباید تعدیل قیمت‌های اسمی خیلی سریع باشد، چرا که در این صورت منجر به شکل‌گیری انتظارات بالای تورمی می‌شود که اثر نهایی

آن کاهش شدید قیمت‌های واقعی انرژی خواهد بود که در نتیجه اثر تعدیل قیمت‌های اسمی خنثی خواهد شد و سیاست اعمال شده، به هدف مورد نظر که افزایش کشش قیمتی تقاضا است، نخواهد رسید. و از طرفی دیگر، نباید تعدیل قیمت‌های اسمی بسیار کند صورت گیرد، چرا که اصلاح تدریجی قیمت‌ها، به دلیل وجود تورم در ایران و نیز کاهش ارزش ریالی، کافی نیست و همچنان قیمت‌های واقعی حامل‌های انرژی سیر نزولی خواهد داشت که اثر آن بر صرفه‌جویی انرژی نامحسوس است. پس می‌بینیم که نرخ تعدیل قیمت‌ها بسیار مهم است. از این رو، پیشنهاد می‌شود که هر سال دو برابر نرخ تورم پیش‌بینی شده در آن سال به قیمت انرژی اضافه شود، تا به تدریج قیمت‌ها واقعی شوند و از طرف دیگر باعث ایجاد اثر تورمی شدید نشوند و نیز این تعدیل قیمت‌ها بر اثر نرخ تورمی که سالانه در کشور وجود دارد خنثی نشود. البته باید در روند تعدیل قیمت‌های انرژی به دو عامل اساسی دیگر، یعنی نرخ ارز و نرخ بهره نیز توجه داشت. چرا که تغییر نرخ ارز باعث تغییر در شکاف بین قیمت‌های داخلی و قیمت‌های بین‌المللی بر حسب ریال می‌شود در صورتی که ریال در بازار آزاد در برابر دلار تقویت شود، تعدیل قیمت‌های داخلی ممکن است آرام‌تر صورت گیرد، چرا که شکاف قیمت‌ها بسیار کاهش یافته است و بنابراین قیمت‌های واقعی انرژی نیز در حد بهتری خواهد بود. از طرفی دیگر، تعدیل قیمت‌های اسمی حامل‌های انرژی باید با متوسط نرخ بهره در کشور نیز مرتبط باشد. کاهش نرخ بهره به تدریج قیمت‌ها را کاهش داده و با کاهش هزینه‌ها در بخش تولید و خدمات، تورم ناشی از فشار هزینه را کاهش می‌دهد. در چنین شرایطی، به دلیل بهبود قیمت‌های واقعی انرژی، می‌توان تعدیل قیمت‌های اسمی انرژی را با روند آرام‌تری دنبال کرد.

این نکته نیز قابل ذکر است که نرخ تعدیل قیمت‌ها در حامل‌های انرژی ممکن است متفاوت باشد. ممکن است سالانه ۲۰ درصد بر قیمت حاملی افزوده شود اما نرخ تعدیل در حامل دیگر بیشتر باشد. به طور مثال، در مورد نفت سفید می‌توان گفت که به دلیل این که ۹۸ درصد مصرف نفت سفید در بخش روستایی است، بهتر است نرخ تعدیل قیمت نفت سفید با سرعت کمتری دنبال شود تا این امر خود کمکی به قشر روستایی در کشور باشد.

به هر حال، تعدیل قیمت‌های انرژی باید با روندی مشخص و با در نظر گرفتن بسیاری از معیارها صورت گیرد تا در طی مدت حدود ۱۰ سال (که این زمان بنا به نرخ‌های مختلف تعدیل می‌تواند متفاوت باشد) قیمت‌های واقعی و یارانه‌های انرژی به طور کلی حذف شوند. اما در طی این دوره بلندمدت باید کارهای زیربنایی بسیاری صورت گیرد تا مشکلات ناشی از حذف یارانه‌ها حل شود. اولین مورد این است که باید اقشار کم‌درآمد مورد حمایت جدی دولت قرار گیرند. اولاً لازم است نظام تأمین اجتماعی قدرتمند و منسجمی شکل گیرد و اقشار کم‌درآمد و خانواده‌های بی‌بضاعت را تحت پوشش خود در آورد. دوم این که دولت باید از منابع حاصل از حذف یارانه‌های انرژی بر دستمزد کارگران و کارمندان و معلمان بیفزاید تا بتواند آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت‌های انرژی را تحمل کنند. البته اگر امکان دادن یارانه به‌طور مستقیم به خانواده‌های کم‌درآمد وجود دارد این عمل باید در اولویت قرار گیرد. در این راه می‌توان برای شناسایی اقشار کم‌درآمد جامعه ابتدا به اظهارات این خانواده‌ها اطمینان کرد و در سال‌های بعد با همکاری نهادها و سازمان‌های مربوطه، خانواده‌های کم‌درآمد را یافت. اگر این کار صورت پذیرد باید

بعد از گذشت چند سال حتی از افسار پر درآمد (دهک های هشتم، نهم و دهم) بابت مصرف انرژی، مالیات نیز گرفته شود و این مقدار مالیات به عنوان یارانه به افسار کم درآمد پرداخت شود.

دومین مورد توسعه سیستم حمل و نقل عمومی است. باید سیستم حمل و نقل عمومی متحول شود و امکان دستیابی به آن ارزان و آسان باشد. ناوگان حمل و نقل عمومی (مثل اتوبوس و مترو) باید توسعه یابد و سرمایه گذاری های لازم در این امر صورت گیرد و از طرفی باید مردم به استفاده از وسایل نقلیه عمومی تشویق شوند، چرا که با افزایش حامل های انرژی به خصوص بنزین و گازوئیل هزینه های حمل و نقل افزایش می یابد. پس باید با توسعه حمل و نقل عمومی مشکل ناشی از آن را حل کرد. به طور مثال، یارانه بلیت های اتوبوس در سال ۸۱ حدود ۳۵۰۰۰۰۰ هزار ریال بوده که این مبلغ باید هر سال افزایش یابد تا مردم به استفاده از وسایل نقلیه عمومی تشویق شوند و از طرفی با حمایت از بخش حمل و نقل می توان جلوی تورم ناشی از افزایش قیمت های انرژی را گرفت.

سومین موردی که می توان به آن اشاره کرد این است که باید کارایی بخش تولید انرژی را بالا برد. دولت باید با دادن اعتبارات لازم اقدام به نوسازی و تعمیر پالایشگاه ها کند و در کنار این کار پالایشگاه های مجهز و پیشرفته ای بسازد تا بتواند از نفت خام سنگین، فرآورده های سبک بیشتری استحصال کند و از طرفی دیگر دولت باید کارایی در بخش های تولیدی کشور را که انرژی بر هستند بالا ببرد تا ساختار مصرف انرژی آن ها اصلاح و بهینه شود و همان طور که دولت برای بهینه سازی مصرف سوخت در سال ۸۰، ۱۳۸ میلیارد تومان و در سال ۸۱ حدود ۱۴۰ میلیارد تومان هزینه کرده است، باید این روند ادامه یابد و اعتبارات بیشتری برای تحقق هدف بهینه سازی مصرف سوخت، چه در مرحله تولید انرژی و چه در مرحله مصرف، به کار گرفته است.

برای جلوگیری از مسئله قاچاق فرآورده های نفتی، علاوه بر تعدیل قیمت ها باید در قوانین گمرکی کشور و قوانین واردات و صادرات شفافیت لازم به وجود آید. همچنین امنیت لازم در مرزها و بنادر کشور تأمین شود تا قاچاق فرآورده های نفتی به سهولت صورت نپذیرد، چرا که مسئله قاچاق تنها به قیمت انرژی بستگی ندارد و بسیاری مسائل دیگر نیز وجود دارند که باعث می شوند حجم عظیمی از فرآورده های نفتی کشور که ثروت ملی است به صورت قاچاق به کشورهای همسایه منتقل شود.

در مورد برق نیز می توان به این مورد اشاره کرد که دولت باید در صد کارا تر کردن نیروگاه های برق کشور باشد تا از این راه از هدر رفتن و اسراف انرژی در نیروگاه ها جلوگیری کند. مطابق آمار، چنانچه نیروگاه های برق غیرکاری کشور به شیوه نیروگاه های کارای کشور عمل کنند می توان تا حدود ۲۷ درصد هزینه سوخت این نیروگاه ها صرفه جویی کرد. از طرفی، باید قیمت گذاری برق نیز در طول دوره های بلندمدت تصحیح شود و قیمت برق براساس هزینه تمام شده آن باشد. البته باید سیستم کنونی قیمت گذاری برق که به صورت پله ای (تصاعدی) است برجا بماند ولی از خانواده هایی که برق زیادی مصرف می کنند قیمت برق براساس قیمت واقعی آن اخذ شود. البته وزارت نیرو می تواند با مجموعه ای از اقدامات ابتدایی از جمله توزیع لامپ کم مصرف در بین خانوارها، گسترش کنتورهای برق چندتارقه ای، توسعه تجهیزات و کالا های برقی با ریسک انرژی و تشویق مسکن سازان به استفاده از

عایق های حرارتی، از مصرف بالای برق جلوگیری کند. به هر حال وقتی تعدیل قیمت های انرژی در دوره ای مشخص صورت می گیرد، باید اصلاحات ساختاری دیگری نیز در کنار آن صورت پذیرد. این بسیار مهم است زیرا اشغال سازی یارانه های انرژی زمانی عقلانی است که هماهنگ با ایجاد مختلف اقتصاد کشور باشد و همان طور که قیمت بالا می رود، در تولید کالاها نیز مصرف انرژی بهینه شود. در گزارشی که مدیریت اطلاعات انرژی وزارت انرژی آمریکا در سال ۲۰۰۱ ارائه کرد آمده است: تحقیقات نشان می دهد که فقط یک سوم صرفه جویی هادر مصرف انرژی در نتیجه تعدیل قیمت های انرژی بوده و دو سوم آن در نتیجه تغییرات فناوری و تغییر ترکیب صنایع این کشور به سمت صنایع کمتر انرژی بر حاصل شده است. از طرفی، باید بحث یارانه ها را در کنار بخش های دیگر اقتصادی دید و اگر لازم است که یارانه ها حذف شوند، باید نرخ دستمزدها نیز افزایش یابد.

همچنین، باید علاوه بر اصلاح طرف تقاضا، قسمت عرضه انرژی نیز در کشور اصلاح شود. نباید همه هزینه ها بر دوش مصرف کننده باشد بلکه قسمت عرضه کننده باید بازسازی شود. نتیجه این که شرایط اقتصادی باید به گونه ای باشد که کشور خود به خود به سمتی هدایت شود که نیاز به پرداخت یارانه احساس نشود و این هدف محقق نمی شود مگر این که دولت با عزم ملی و اراده قوی دست به برنامه ریزی دقیق و همه جانبه بزند و آن را به درستی اجرا کند.

فخر مو، اولین موسسه ترمیم مو در ایران و خاورمیانه



به مدیریت: وارطان

توصیه قصر مو به مراجعین محترم :

قبل از مراجعه، حتما نوع ترمیم را مقایسه کنید، بعد انتخاب

« ضمانت : دارای انواع مدل های کلاه گیس »

برای کسب اطلاعات و مشاوره از ساعت ۹ صبح الی ۱۳ و ۳ تا ۶ بعد از ظهر مراجعه فرمایید.

تهران - خیابان شهید بهشتی (عباس آباد)
میدان تختی، خیابان مهناز (سپاهونچی)
نبش کوچه دهم، شماره ۸۰، طبقه دوم
تلفن: ۸۹۰۴۱۳۶ - ۸۷۶۷۹۷۲
فاکس: ۸۷۵۷۱۲۴