

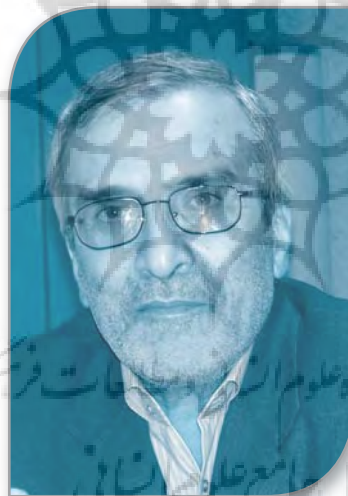


قانون یارانه‌ها و بنزین آزاد

گفتگو با مهندس آقای محمد علی اسبق شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی

چارچوب مأموریت‌های بخشی نمی‌گنجد. مقوله مدیریت انرژی نیز با این تعریف تنها یکی از زیربخش‌های حوزه مدیریت توسعه همه‌جانبه کشور است. بنابراین زمانی که درباره بنزین صحبت می‌کنیم باید آن را در این طیف ببینیم. لذا حوزه‌های مرتبط با مدیریت انرژی که خود زیربخشی از مدیریت جامع توسعه کشور است، علی‌القاعده تحت تأثیر راهبردهایی خود را جهت می‌دهد که این راهبردها تحت تأثیر راهبردهای توسعه کشور است و به تعبیری یک زنجیره به هم پیوسته از مباحث مدیریت راهبردی کل کشور در این زنجیره باید به خدمت گرفته شود و اگر به صورت مجرد به آن نگاه کنیم، نمی‌توان جواب روشن برای آن یافت. پاسخ‌های موضعی و موردی و حل مسایل به صورت روبنایی هم هر چند در نهایت ممکن است شکل گیرد، ولی بحث‌های پایه‌ای و زیربنایی در آن قالب استخراج نمی‌شود. بحث بنزین نیز از این مقوله مستثنی نیست.

بنابراین زمانی که راهبردهای توسعه را در نظر می‌گیریم، راهبردهای مدیریت انرژی تحت تأثیر آن قرار خواهد گرفت. علی‌القاعده راهبردهای توسعه نیز باید نکاتی اساسی را مدنظر قرار دهد که یکی از آنها، راهبردهای



به عنوان اولین مطلب که پایه‌ای برای بحث‌های بعدی خواهد بود، باید توجه کرد که مقوله بنزین و حوزه‌های مرتبط با آن، موضوعی جدا از مدیریت انرژی نیست. مدیریت انرژی هم فی‌نفسه تنها در بحث تولید و عرضه نمی‌گنجد، بلکه بخش اعظم آن مدیریت مصرف و مدیریت تقاضا است. این در حالی است که در مأموریت صنعت نفت به عنوان یکی از مهم‌ترین تأمین‌کنندگان انرژی، آنچه که به مدیریت انرژی برمی‌گردد صرفاً مقوله مدیریت تأمین و عرضه انرژی است. چرا که بحث‌های مدیریت عرضه و تقاضا، حوزه‌های فرابخشی است و در

قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و بحث آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی اکنون بیش از یک سال است که اگر نگوییم همواره در صدر اخبار جامعه بوده، اغلب رده‌های یک تا سه اخبار مهم و مورد توجه مردم را به خود اختصاص داده است. چرا که مردم به خوبی به یاد دارند که طی سال‌های دولت اصلاحات حتی با افزایش قیمت ۱۰ درصدی بنزین نیز ناگاه قیمت اغلب اقلام مصرفی و غیرمصرفی افزایش‌های حتی بیش از ۱۰ درصد داشت و اکنون با آزاد شدن ناگهانی قیمت بنزین جهش قیمتی به مراتب بیشتر خواهد بود. به واقع در آن وقت تنها باید ریاضت اقتصادی کشید. این در حالی است که دولت با قبول این امر، این جراحی را لازم می‌داند و برای کنترل مصرف آن را لازم‌الاجرا. برای درک دقیق‌تر تأثیرات آزادسازی قیمت بنزین در جامعه گفتگویی با مهندس محمد آقای مدیر عامل اسبق شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی طی سال‌های ۷۶ تا ۸۴ و مؤلف کتاب بنزین، چالش‌ها و راه‌حل‌ها داشتیم. ایشان مطلب را این چنین آغاز کردند:

هر قسمت چه از بعد درونی و چه بیرونی، توسعه خاص در هر بخش در مجموع در نگاه‌های مختلف ملی، بخشی و زیر بخشی علی‌القاعده باید توجیه فنی - اقتصادی داشته باشد. البته برخی از این توجیهات فنی و اقتصادی ممکن است که در ابعاد ملی و فراملی مطرح باشد و تعدادی در نگاه بخشی دیده شود.

با این نگاه به موضوع بنزین می‌توان از پرداختن محدود به مسایل حوزه بنزین فاصله گرفت. چرا که با جدا کردن بنزین از دیگر مقولات نمی‌توانیم راهبردهای اساسی را در خصوص بحث بنزین در نظر بگیریم. برای نمونه یکی از راهبردها مدیریت تقاضا و مصرف با تکیه بر کاهش مصرف و افزایش رفاه است. راهبرد دیگر قطعاً افزایش تولید با توجه به نیازهای ما در بحث توسعه است. راهبرد سوم ملی کردن تولید و رساندن حجم واردات به صفر است، که از افزایش تولید و توسعه حاصل می‌شود. راهبرد چهارم نیز جریان هدفمند کردن یارانه‌ها را مبنا قرار می‌دهد. البته هرچند می‌توان راهبردهای مختلفی را مطرح کرد، اما با انتخاب هر یک از این راهبردها برای پیاده‌سازی می‌بینیم که به راهبردهای موازی در بخش‌های دیگر مرتبط می‌شود.

دولت هم هدف خود را از اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها سه مقوله رفاه، توسعه و عدالت می‌داند. شما این سه هدف را در این طرح دست‌یافتنی می‌بینید؟

اگر سه راهبرد اولیه در بحث بنزین که راهبردهایی مشخص و واضح است را کنار بگذاریم، مباحث هدفمند کردن یارانه‌ها، با حوزه‌های مدیریت انرژی و مدیریت جامع کشور مرتبط است. البته وقتی بحث هدفمند کردن یارانه‌ها مطرح می‌شود، باید این مقوله را هم از ذهن پنهان نداشت که همین وضع موجود در مورد یارانه‌های بخش انرژی، اتفاقاً هدفمند است، منتها سوال این است که هدف آن چیست؟ در واقع هدفی برای این فرآیند در نظر گرفته شده که نهایتاً منجر به اوج بی‌عدالتی در سطح جامعه شده است.

اجتماعی هر یک شاخص‌هایی دارند که این شاخص‌ها در حوزه کلان مدیریت انرژی باید به گونه‌ای یکپارچه با یکدیگر در ارتباط باشند. در بحث حامل‌های انرژی نیز وقتی یکی از راهبردها در داخل کشور با توجه به ارزیابی‌های فنی و اقتصادی نه به عنوان یک مزیت نسبی بلکه حتی به عنوان یک مزیت رقابتی، توسعه گاز در همه زمینه‌های تولید، انتقال و از همه مهم‌تر مدیریت عرضه و تقاضا باشد، این امر بر بخش‌های دیگر اثرگذار است. در مقوله فرآورده‌های مشتق از نفت خام نیز با همین وضعیت، راهکارهای بهینه‌سازی مصرف موضوعی مجزا از مقوله بنزین و نفت‌گاز نیست و با هم ارتباط و پیوستگی دارد. در عین حال که در مقوله بنزین علاوه بر شاخص‌های توسعه، رفاه و عدالت اجتماعی که مطرح شد باید در



پیوند با بحث‌های توسعه به صورت جامع نگاه کرد و در ایجاد رفاه برای نمونه نمی‌توانیم تنها رفاه را در بحث حمل و نقل مرتبط با خودروهای شخصی مد نظر قرار دهیم و هر فرد دارای ماشین شخصی، برای رفت و آمدهای شخصی، برای ایجاد رفاه صرفاً از این روش استفاده کند. به تعبیری ما شاخص‌های فناوری، رفاه و عدالت اجتماعی و شاخص‌های توسعه را باید در کنار یکدیگر ببینیم و در بحث شاخص‌های توسعه هم مهم‌ترین رکن آن است که در

مرتبط با تأمین رفاه و تأمین عدالت اجتماعی است. براین اساس در متن راهبردهای توسعه کشور، بحث‌های توسعه رفاه و عدالت مقولات مهمی است که بر بحث‌های انرژی سایه می‌اندازد.

اگر از بالا به پایین نیز به مقوله نگاه کنیم، اصولاً یکی از گرفتاری‌های ما در کشور این است که هر چند سند چشم‌انداز توسعه کشور به عنوان یک سند قابل اتکاء و ارزشمند تهیه شده اما ترجمان آن به صورت راهبردهایی که در مرحله بعد به خط‌مشی و سیاست‌ها تبدیل شود، صورت نگرفته و برای سند ترجمان راهبردی در ابعاد اقدامات اجرایی صورت نگرفته است. در نتیجه در قانونمندی‌های تحت تأثیر سند چشم‌انداز، راهبردها و راهکارهای اجرایی مرتبط با توسعه کشور، منسجم و یکپارچه با راهبردها و راهکارهای رفاه اجتماعی و عدالت اجتماعی نیست و هرچند که قانونمندی‌هایی وجود دارد اما افق‌های مطرح شده در سند چشم‌انداز به صورت اجرایی در نیامده و سند تلفیقی که برگرفته از سند چشم‌انداز باشد به درستی و کامل تدوین نشده است.

روی دیگر مرتبط با سند چشم‌انداز، سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی است. در این حوزه نیز سیاست‌ها و گرایش‌های بسیار شفاف و روشنی چون رقابتی کردن فعالیت‌ها، ایجاد ساز و کار بازار، کیفی کردن تجارت، کیفی کردن صنایع و اقتصاد، افزایش کارایی و بهره‌وری ابلاغ شده که همه آنها به واقع ترجمان و راهکار اجرایی سند چشم‌انداز است. هرچند که سند چشم‌انداز و سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ هر دو الزاماتی اجرایی را می‌طلبد تا زمینه‌های تحقق بخشی و اثربخشی این سیاست‌ها را فراهم کند. برای نمونه روان‌سازی جریان سرمایه‌گذاری و فناوری در داخل کشور -البته نه در شعار که در عمل- است که آثار خود را در مدیریت انرژی برجا می‌گذارد.

در مقوله مدیریت انرژی بحث‌های سرمایه‌گذاری، فناوری، رفاه و عدالت

البته ما به نادرست باید به این نقطه رسیده باشیم؟

این موضوع صحیحی است که این هدف به نادرست انتخاب شده است، اما چرا ما طی ۴۰ سال گذشته همواره این مسیر را ادامه داده و دنبال کرده‌ایم؟ در واقع ما با کاهش و افزایش قیمت‌ها منجر به سطح فعلی یارانه‌ها شده‌ایم که اکنون با آن روبرو هستیم. حتی در حامل‌های مختلف، انتخاب قیمت برای هر یک از حامل‌ها و میزان یارانه برای هر حامل در طول این مدت هدفمند انتخاب شده، اما اشکال از آنجا است که هدف، هدف نادرستی بوده است.

اما نباید دولتمردان به عمد اهداف نادرست را انتخاب کرده باشند؟

بحث عمدی بودن مطرح نیست. بلکه به نگاه اقتصادسیاسی دولت‌ها باز می‌گردد. روند کاری و هدف برای نمونه تاکنون براین اساس بوده که اقبال آسیب‌پذیر جامعه با اجرا و برقراری یارانه‌ها و سیاست‌های تاکنون کمتر آسیب ببینند. اما اگر با یک نگاه کارشناسانه دقیق به نتایجی که تاکنون رخ داده نگاه کنیم، برای نمونه در مورد بنزین ۶۰ درصد یارانه را ۳ دهک جامعه استفاده می‌کنند، در مورد گازوئیل هم ۶۰-۵۵ درصد یارانه را ۳ دهک جامعه استفاده می‌کنند. همچنین دقت کنیم در مورد گاز و برق هم بیشترین یارانه را چه افرادی استفاده می‌کنند. البته شاید در مورد نفت سفید با وضع موجود کشور و طبقه‌بندی فعلی دهک‌ها، اقبال آسیب‌پذیر بیشترین استفاده را داشته باشند و یا در مورد LPG در حالت خاص تفاوت داشته باشد، اما وقتی بخش اعظم حامل‌های انرژی، گازوئیل، بنزین، گاز و برق را در نظر بگیریم چه دهک‌هایی بیشترین استفاده را از آنها دارند. بنابراین ما از اهداف خودمان فاصله گرفته‌ایم و اگر هدف حمایت محدود از اقبال آسیب‌پذیر بوده، در ظاهر تنها با پرداخت یارانه‌ها به صورت عام خود را راضی کرده‌ایم ولی در واقع بی‌عدالتی را به اوج رسانده‌ایم. ۱۰۰ میلیارد دلار سالانه یارانه بخش انرژی است ولی ببینیم چند درصد آن

به ۵ دهک اول جامعه و چند درصد به دو دهک پایین جامعه می‌رسد. چرا که اهدافی که برای توزیع یارانه‌ها در سطح کشور انتخاب کرده‌ایم، فاصله زیادی با عدالت دارد.

معمولاً دولت‌های دارای درآمدهای نفتی این نوع رفتار را در پیش می‌گیرند و به جای توزیع و رصد دقیق یارانه‌ها، به صورت عام یارانه‌ها را در سطح جامعه توزیع می‌کنند، علت این رفتار چیست؟

علت اصلی این است که ما از راهبردهای توسعه به نفع منابع ملی به طور کامل استفاده نمی‌کنیم. در واقع نگاه‌ها نزدیک بین شده و افق‌های بلند مدت را نمی‌بیند؛ فکر گذران امسال خود هستیم و حتی مجلس و دولت هم اینگونه است. یکی دو سال اول دوره را با وقت‌گذرانی طی می‌کنیم، یکی دو سال آخر دوره را هم که نزدیک انتخابات است، کار اساسی انجام نمی‌دهیم و نوعاً این رفتار طی سالیان سال گذشته در دولت و مجلس وجود داشته و تکرار شده است و هرچه جلوتر هم رفتیم این موضوع پذیرفتنی‌تر شده تا جایی که حتی در برخی مواقع این رفتار محتاطانه را هم در ابتدا و هم در انتهای دوره شاهد بوده‌ایم. نمونه این رفتار را در یکی از تصمیمات بسیار پرمشکل برای کشور مواجه بودیم که بسیاری از دست‌اندرکاران آن معترف به هزینه‌های آن هستند، اتفاقی که در ابتدای مجلس هفتم رخ داد و قیمت حامل‌های انرژی تثبیت شد. چرا که اگر حتی ۲۰-۱۰ درصد رشد قیمت بر همان روند قبل را ادامه می‌دادیم، اکنون مشکلات فعلی بحران‌های فعلی را تا این سطح در کشور نداشتیم. بنابراین آنچه که اتفاق افتاده است، هدفدار بوده منتهی این اهداف در راستای اهداف اصلی انتخاب نشده است و اگر هدف حمایت از قشر آسیب‌پذیر جامعه بوده، اتفاقی که تاکنون رخ داده به ضرر این اقشار و نسل‌های بعدی بوده است.

دومین موضوعی که در بحث هدفمند کردن یارانه‌ها باید مدنظر داشت، لحاظ کردن نفت و گاز به عنوان دارایی کشور است. در واقع این منابع جزء درآمد کشور ما نیست و

اگر به مفهوم دارایی به آن نگاه شود، استفاده متناسب با مفهوم دارایی نیز از آنها خواهد شد. در اقتصاد تنها یک استفاده جدی از دارایی می‌شود و آن افزایش ارزش افزوده است. در فعالیتهای زیربنایی، توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری و تولیدی جدید، ضمن به جریان انداختن سرمایه، سرمایه‌افزایی نیز شکل می‌گیرد. بنابراین وقتی این منابع جزء دارایی کشور محسوب می‌شود و طبق گفته امام^(ع) «یک دارایی بین نسلی است» ما موظف به حفظ و صیانت از آن هستیم و باید از این منابع مطابق با مفهوم و ماهیت دارایی استفاده کنیم. در حالی که تا الان و طی ۴-۳ دهه اخیر از این مفهوم به درستی استفاده نکرده و از این منابع به عنوان منبع درآمد استفاده کرده‌ایم. در صورتی که وقتی به این منابع به عنوان دارایی نگاه می‌شود، این دارایی باید تبدیل به ارزش افزوده شود و اگر از این منابع، درآمدی به دست می‌آید باید به نفع توسعه ملی و کلیه اقشار و توسعه زیرساخت‌ها استفاده شود. به این طریق افزایش اشتغال، رفاه و فن‌آوری و بهره‌وری خواهیم داشت و در نهایت با این شکل توزیع همگانی امکانات زیر ساختی، زمینه اطمینان بخش‌تری برای استفاده از این دارایی در کشور برقرار خواهیم کرد. اما به جای اینکه ما از دارایی به عنوان منبعی برای ایجاد ارزش افزوده در کل اقتصاد ملی و کشور و توسعه زیرساخت‌ها و زیربنایها استفاده کنیم، ما بخش قابل ملاحظه‌ای از این دارایی را تبدیل به درآمد کرده‌ایم و از آن به طور عمده در مصرف بودجه‌های جاری و بخشی از آن در بودجه‌های سرمایه‌ای استفاده می‌کنیم. بنابراین وقتی نفت و گاز به سطح زمین می‌رسد یک دارایی بین‌نسلی است و مأموریت آن در خدمت بودن توسعه بین نسلی و زیربنایها است و خود آن زمینه رفاه اجتماعی بوده و در صورت صحیح عمل کردن، اثربخش بودن زمینه عدالت در توزیع امکانات را برقرار می‌کند. این در حالی است که در بحث هدفمند کردن یارانه این موضوع با قانون‌مندی وضع شده برای اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها دیده نشده است.

پس در قانون هدفمند کردن یارانه‌ها همچنان به منابع نفت و گاز به عنوان درآمد نگاه شده است؟

بر طبق این قانون باید ۵۰ درصد یارانه بخش انرژی در قالب یارانه مستقیم به مردم باز گردد، البته اطلاعاتی ندارم که تا چند مرحله بعدی قرار است این حجم پول به مردم باز گردد و در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. اما این ۵۰ درصد یارانه بازگشتی به مردم، به همین نسبت نقدینگی در سطح جامعه را افزایش می‌دهد که در نتیجه تأثیر این حجم نقدینگی بر افزایش قیمت‌ها، به نوعی افزایش قیمت را به جامعه تحمیل می‌کند که نکته بسیار مهمی است. البته این جریان ۵۰ درصد یارانه‌ها باید بر حسب درآمد خانوار و تقسیم‌بندی دهک‌های جامعه بین مردم تقسیم می‌شد، اما چون دولت آمارهای لازم برای این تقسیم‌بندی را در اختیار نداشت به همه جامعه به طور یکسان یارانه تعلق می‌گیرد و همچنان فردی که تا پیش از این ناعادلانه از یارانه استفاده می‌کرد، از بازگشت یارانه‌ها نیز استفاده می‌کند. در نتیجه به هر میزان که افزایش قیمت کالاها و خدمات ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی باشد، با برگرداندن ۵۰ درصد یارانه‌ها به خود مردم روی دوم سکه افزایش قیمت‌ها را نیز سبب می‌شویم. بنابراین یک بار افزایش قیمت کالا و خدمات به دلیل افزایش قیمت حامل‌ها را

خواهیم داشت و بار دوم افزایش نقدینگی باعث افزایش مجدد قیمت‌ها می‌شود. خطر بزرگ‌تر این است که به حساب بخش‌هایی از مردم پول یارانه‌ها واریز شده که در حال حاضر به همان میزان از یارانه ۱۰۰ میلیارد دلار سهمی ندارند و پول دریافتی را به دلیل نداشتن محل مصرف در بخش حذف شده یارانه‌ها در بخش‌های دیگر مصرف می‌کنند و خود این امر اثر تورمی مضاعف ایجاد می‌کند. چراکه تنها مصرف‌کنندگان بنزین و گازوئیل این پول را دریافت نمی‌کنند و قشرهایی که ممکن است حتی مستقیم بنزین و گازوئیل مصرف نکنند، دریافت‌کننده آن باشند که آن را تبدیل به یک جریان مضاعف از افزایش نقدینگی می‌کنند.

در مورد ۳۰ درصد یارانه صنایع نیز هیچ مدل شفافی برای نحوه توزیع در بین بخش‌های صنعتی و خدماتی کشور طراحی نشده و هرچند عنوان می‌شود که برای بخش‌های مختلف پکیج در نظر گرفته شده، اما چندان واضح نیست که چارچوب‌ها چیست و احتمالاً مشکلات زیادی در این رابطه برای صنایع به وجود آمده و دقت لازم در توزیع صورت نگیرد که این مسئله بسیار مشکل‌ساز خواهد بود.

آیا ممکن است که مانند ۵۰ درصد یارانه نقدی بخش خانوارها که به دلیل عدم در اختیار داشتن آمار و اطلاعات دقیق به صورت

مساوی تقسیم شد، برای صنایع نیز همین امر تکرار شود؟

این احتمال وجود دارد. اما همواره در پاسخ به اینکه با چه مدلی دولت می‌خواهد ۳۰ درصد یارانه‌های این بخش را بین صنایع و بخش‌های خدمات صنعتی و غیرصنعتی تقسیم کند، عنوان می‌شد که برای هر قسمت پکیج‌ها و بسته‌های حمایتی تهیه شده اما این بسته‌های حمایتی هیچگاه تشریح و شفاف‌سازی دقیق نشده است. قطعاً مانند جریان دهک‌بندی جامعه که هر فردی کاملاً مشخص نیست جزء کدام یک از دهک‌ها است، در بحث صنایع نیز این نگرانی وجود دارد. در صورت چنین امری، بالطبع اثر آن شدیدتر از توزیع یارانه در بین خانوارها خواهد بود. چرا که در این بخش کیفیت صنعت و محصول، ارزش تأسیسات و ارزش ذاتی مواد اولیه و کمیت و کیفیت مواد اولیه به‌علاوه میزان مصرف انرژی در داخل بخش صنعت و تولید و سطح فناوری تأسیسات انرژی بر بسیار تأثیرگذار خواهد بود. در مورد بخش ۲۰ درصد باقیمانده نیز خود محل بحث‌های بسیاری است.

در مجموع باید توجه کرد که جهت‌گیری بر مبنای سند چشم‌انداز و رهیافت‌های سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ و سیاست‌های توسعه‌ای کشور ایجاب می‌کند که عملیات و هزینه‌های جاری کشور از محل منابع زیرزمینی و تبدیل این دارایی‌ها به درآمد برای هزینه‌های این بخش‌ها تأمین نشود. البته عدم تأمین هزینه‌های جاری از محل دارایی‌ها امری نیست که یک شبه امکان‌پذیر باشد و نمی‌توان به ناگاه هزینه‌های جاری کشور را از درآمدهای نفت خام منفک کرد، اما باید این دارایی را دارایی‌گونه و نه درآمدگونه استفاده کنیم. بنابراین در بحث هدفمند کردن یارانه‌ها، درآمدهای ناشی از منابع زیرزمینی حال چه به صورت نفت خام و گاز و چه محصولات آنها، به عنوان یک دارایی کشور است و ملزم هستیم تا این دارایی‌ها را خرج هزینه‌های جاری نکنیم که برخلاف این نظر این سیاست را در هدفمند کردن یارانه‌ها





شاهد هستیم.

در تجربه قبلی افزایش پلکانی قیمت بنزین شاهد بودیم که هزینه‌های دولت با افزایش قیمت بنزین به شدت افزایش می‌یافت، آیا ۲۰ درصد یارانه متعلقه به بخش دولتی برای پوشش افزایش هزینه‌های دولت بعد از اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها کافی خواهد بود؟

چون هنوز آمار و اطلاعات و اعداد و ارقام میزان افزایش قیمت حامل‌ها گزارش نشده، در مجموع صنایع برآورد دقیقی ندارند که سبد هزینه‌ها قبل و بعد از این افزایش قیمتی چه میزان خواهد بود که این امر در مورد صنایع خصوصی و دولتی مشترک است. هرچند که ممکن است در سطوح بالا و محدودی از دولت و مجلس برآوردی وجود داشته باشد. اما مجموعه صنایع، مدیران و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و صاحبان و مجریان بخش دولتی اطلاعاتی در مورد میزان تغییرات سبد هزینه‌ای ندارند و منتظر تغییر قیمتی هستند. چرا که حتی ممکن است که هزینه‌ها به نحوی تغییر کند که حتی برخی امکانات سودده این بخش‌ها نیز تغییر نماید. در مجموع در بحث هدفمند کردن یارانه‌ها، اصولاً این نوع هدفمندسازی با روند جدید، از هدفی که دولت از اجرای این قانون عنوان می‌کند و عدالت اجتماعی فاصله دارد. در واقع این امر تحقق عدالت نیست بلکه تنها مبلغی بین مردم توزیع می‌شود تا نهایتاً دولت به این هدف خود برسد.

در کشورهای صنعتی بخش مالیات و گمرکات بخش بزرگی از هزینه‌ها را پوشش می‌دهد. برای مثال در کشوری مانند نروژ حتی یک سنت از حساب منابع و ذخائر مستقیم ارزی درآمد نفت و گاز توسط دولت وارد جریان‌های جاری نمی‌شود و شرکت استات‌اوایل مانند هر شرکت تولیدی دیگر بهره‌مالکانه و مالیات و مالیات ویژه و حقوق قراردادی پرداخت می‌کند. استات‌اوایل نروژ، سایونیک چین و این گونه شرکت‌ها به یک شیوه عمل می‌کنند و ضمن اینکه سهام و کنترل کامل راهبردی آنها را دولت در اختیار

دارد و رگولاتور آنها است، اما در نهایت این شرکت‌ها مطابق یک شرکت رقابتی عمل می‌کنند و ملزم به رعایت قوانین و مقررات کشور هستند. باید توجه کرد که کشوری که به این نحو عمل می‌کند، دولت آن به طبع بیشتر به جامعه و مردم پاسخگو است. چرا که در این روش دولت به عین و واقعی خود را وام‌دار مردم و پاسخگوی آنها می‌داند و دولت احساس می‌کند که مردم در مقابل مالیات پرداختی توقع دارند که پروژه‌ها به موقع انجام شود، ارزش افزوده‌های لازم به موقع به دست آید و رشد اقتصادی مطابق وعده‌ها اتفاق افتد، رفاه اجتماعی با روند افزایشی پیش رود و عدالت اجتماعی به شکل گسترده‌ای توسعه یابد. اینها انتظاراتی است که جامعه در مقابل مالیات پرداختی انتظار دارد. اما وقتی که دولت ۵۰ درصد از دارایی ناشی از درآمد منابع زیرزمینی خود را هزینه می‌کند، به طبع دولت چندان پاسخگو نیست. بنابراین هدفمند کردن یارانه‌ها در اصل اندیشه موضوع درستی است تا ما از اهداف موجود که هدف‌های غیرعادلانه است به اهداف عادلانه برسیم. یعنی از حذف یارانه، زمینه ایجاد توسعه و رفاه در جامعه را فراهم کنیم و عدالت اجتماعی را در اجتماع گسترش دهیم. اما در این روش آنچه به عنوان هدفمند کردن یارانه‌ها مطرح می‌شود، نتایجی در بر خواهد داشت که درست بر ضد آنچه به عنوان مبنای

مطرح می‌شود، عمل می‌کند.

در واقع تنها این نکته مطرح می‌شود که در ۲-۳ مرحله یارانه‌ها حذف می‌شود که امری عاقلانه است. اما باید همراه با اجرای آن جلوی بروز عوامل آسیب‌زای آن گرفته شده و این منابع به سرعت به توسعه ملی و توسعه رفاه اجتماعی تبدیل شود و با استفاده از فناوری روز و با مصرف در بخش‌های زیربنایی و افزایش ارزش افزوده تبدیل به گسترش عدالت اجتماعی و ایجاد فضاهای جدید در جامعه شود. ولی وقتی به شیوه فعلی هدفمند کردن یارانه‌ها را اجرا می‌کنیم، هرچند به ظاهر آن را هدفمند می‌نامیم اما حاصل آن، در وهله اول افزایش قیمت و در مرحله بعد با توزیع پول بین مردم افزایش مضاعف قیمت‌ها را خواهیم داشت. در نتیجه فقیر فقیرتر می‌شود و پولدار، پولدارتر خواهد شد، چرا که به وضعیت در ایجاد و گسترش ترکیب عدالت اجتماعی دست نزده‌ایم.

با توجه به اینکه یکی از موضوعات مطرح از سوی دولت در ارتباط با اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها بحث تقاضا است. شما این هدف را چه مقدار دست یافتنی می‌بینید؟

آنچه که در مورد بنزین مطرح می‌شود، در مورد نفت‌گاز اهمیت بیشتری دارد. اما ممکن است در مورد نفت‌گاز آثار آن را مردم مستقیم ندانند، در حالی که آثار اقتصادی آن بسیار سنگین‌تر از بنزین است ولی بنزین

آثار روانی بیشتری دارد، چرا که مردم آن را مستقیم درک می‌کنند؛ وگرنه میزان یارانه‌ای که برای گازوئیل در کل کشور می‌پردازیم بسیار بیشتر از یارانه بنزین است. بنابراین بحث‌های مطرح شده در مورد بنزین را می‌توان در مورد گازوئیل، و نیز گاز و برق هم مطرح کرد.

۱۲ میلیون خودروی سبک و وانت بار در کشور وجود دارند که در هفته پایانی آبان ماه ۶۴/۵ میلیون لیتر در روز بنزین و ۱۲ میلیون مترمکعب گاز به صورت CNG مصرف کرده‌اند که در مجموع معادل حدود ۷۴/۵ میلیون لیتر در روز بنزین می‌شود. براین اساس حدود ۹ میلیون خودروی شخصی در کشور حدود ۵۰ درصد بنزین مصرفی کشور را استفاده می‌کنند و مابقی را خودروهای عمومی و وانت بارها مصرف می‌کنند. حال با افزایش قیمت این مصرف‌کننده خودروی شخصی چه رفتاری در پیش می‌گیرد. زمانی که دولت سهمیه‌ها را حذف کند و قیمت‌ها را آزاد اعلام کند مطمئناً این قیمت از قیمت‌های فعلی بیشتر خواهد بود. در این شرایط برای مثال در تهران که مصداقی از شهرهای بزرگ است، می‌توان رفتار در آن را با رفتار در دیگر شهرهای بزرگ کشور مقایسه و تعمیم داد. شخصی که ماشین دارد و از آن فقط استفاده شخصی می‌کند، به طور متوسط حدود ۱۰۰ لیتر مصرف ماهیانه بنزین دارد. این فرد در حال حاضر به‌طور متوسط حدود ۲۵-۲۰ هزار تومان ماهیانه برای بنزین می‌پردازد و در صورت آزاد شدن قیمت‌ها حدوداً ۶۰-۵۰ هزار تومان خواهد پرداخت. رفتار این فرد که می‌تواند از اقشار متوسط جامعه باشد و درآمدی متوسطی دارد، در مقابل این افزایش قیمت چگونه است. البته به طبع اگر از قشر متوسط جامعه به سمت بالا برویم این بحث راحت‌تر می‌شود. این فرد حساب هزینه-منفعت می‌کند و در مقابل استفاده از این وسیله نقلیه در طول ماه حدود ۴۰ هزار تومان اضافه هزینه دارد، حال اگر این مبلغ را نپردازد چه گزینه‌های دیگری انتخاب می‌کند؟

در این شرایط وقتی فرد ۴۰ هزار تومان به هزینه‌های خود اضافه می‌کند، در مقابل چه چیزی به دست می‌آورد؛ جلوگیری از سوار شدن ۳-۲ وسیله نقلیه عمومی که شرایط آن مشخص است. اگر ذهن خود را از چند خط اتوبوسرانی تندرو (BRT) آزاد کنیم، شرایط بهتر مشخص می‌شود. اشخاص ساکن شمال شرقی و غربی و دیگر نقاط شرق و غرب و جنوب تهران که شغل آنها در ناحیه مرکز شهر است، اگر از وسیله نقلیه خود استفاده نکنند چه گزینه دیگری دارند. اعصاب خرد شده، انرژی تلف شده، فشارهای جسمی و روحی در طول سفر و وقت گرانبه‌ای چند ساعته که هدر می‌رود. اما حتی اگر فرد نصف زمانی که صرف جابجایی با وسایل نقلیه عمومی می‌شود را در ترافیک صرف کند، از وسیله نقلیه خود استفاده می‌کند. بنابراین باز هم بخش اعظم این قشر حتی با افزایش قیمت از وسیله نقلیه شخصی استفاده می‌کنند. اما چه عاملی می‌تواند مانع این امر شود. براساس تحقیق شخصی‌ام در سال ۸۵، ۱۶ راه‌حل برای مسئله بنزین عنوان کردم که تنها یکی از آنها، راه‌حل قیمتی بود، گسترش تمام عیار مترو، شبکه اتوبوس‌های پر رفا، گسترده و قابل دسترس در تمام نقاط شهرهای بزرگ از دیگر راه‌حل‌های ممکن بود. در این شرایط اگر دارندگان وسائل شخصی این زیرساخت‌ها را داشتند چه نیازی بود تا از وسیله نقلیه شخصی استفاده کنند. در آلمان، کارمند یک بخش خصوصی وقتی صبح به محل کار خود می‌رود اگر بیان کند که با ماشین شخصی به محل کار آمده، مورد تمسخر همکارانش قرار می‌گیرد، اما اینجا در تهران در بخش‌های خصوصی و دولتی اگر کارمندی که وسیله شخصی دارد، عنوان کند که با وسیله نقلیه عمومی آمده همکاران به وی بعضاً با تعجب می‌نگرند. علت اصلی هم این است که آن کارمند در آلمان یک جایگزین مناسب برای خود انتخاب کرده اما اینجا ما جایگزین مناسب نداریم. وگرنه کدام شخص می‌خواهد که از ماشین شخصی استفاده کند، در حالی که می‌تواند با هزینه

و استهلاک کمتر و آرامش بیشتر با وسیله نقلیه عمومی جابه‌جا شود. وسیله‌ای که دقیقاً زمان‌بندی حرکتی آن مشخص باشد و رفاهی هم که تأمین کرده در حد قابل قبول باشد. بنابراین باید توجه کرد که وقتی زیرساخت‌های رفا بخش و اثرگذار را جایگزین نکنیم همچنان همان رویه قبلی تکرار می‌شود و آثار تورمی و مشکلات خود را ایجاد می‌کند. بنابراین قیمت به هر نحو که افزایش یابد، تأثیر محدود داشته و به هیچ عنوان نمی‌تواند تأثیر تعیین‌کننده در کاهش مصرف داشته باشد. در گذشته هم که افزایش قیمتی ۱۰ یا ۲۰ درصدی را داشتیم، یک تأثیر محدود ایجاد می‌کرد، ولی جامعه باز در صورت نداشتن جایگزین همان رویه را انجام می‌داد. بنابراین تجربه چندین بار تکرار شده افزایش قیمت بنزین نشان می‌دهد که اثر آن محدود است و شخص افزایش قیمت بنزین را در سبد هزینه‌های خود می‌پذیرد. هر چند که آثار آن بیش از افزایش قیمت مستقیم بنزین است و سایر هزینه‌های خانوار افزایش می‌یابد. البته خوشبختانه به دلیل آنکه بخشی از حمل و نقل عمومی از CNG استفاده می‌کند، می‌توان افزایش قیمت آنها را کنترل کرد و از افزایش قیمت بخش‌های عمومی جلوگیری کرد که موضوع بسیار مهمی است. در کنار بحث بنزین، افزایش قیمت گازوئیل هم به شدت بر سطح قیمت‌ها در بخش بار اثرگذار است. ۶۰-۵۵ درصد گازوئیل کشور را بخش حمل و نقل مصرف می‌کند که عمدتاً حمل و نقل عمومی بار و مسافر است و افزایش قیمت حمل و نقل بر قیمت اقلام و محصولات نهایی تأثیر مستقیم دارد. بنابراین نباید بنزین را به صورت مجرد دید و باید آن را در بحث مدیریت انرژی، زیرساخت‌های توسعه کشور و توسعه همه جانبه کشور دید. در عین حال باید در هدفمند کردن یارانه‌ها، تأثیرات را شاخص‌مند بررسی کرد. شاخص‌های آن هم می‌تواند در بحث توسعه ملی مطرح باشد به‌طوری که توسعه فن‌آوری و بهره‌وری و رفا و عدالت اجتماعی با هم دیده شود. 