



یارانه به پرداخت بدون ما به ازای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان اطلاق می‌شود که عموماً برای جبران قدرت خرید از دست رفته اقشار کم درآمد صورت می‌گیرد. در ایران در سال‌های پس از انقلاب به دلیل وجود شرایط تورمی (که تا حد زیادی ناشی از کسری بودجه‌های مداوم دولت بود) و شرایط خاص اجتماعی و اقتصادی، پرداخت یارانه به برخی کالاها اساسی مورد پذیرش قرار گرفته است. طی سال‌های اخیر با طرح انتقاداتی از نظام پرداخت یارانه، حذف یا کاهش آن در مورد بسیاری از کالاها از جمله انرژی و به خصوص بنزین پیشنهاد می‌شود. اگرچه انتقاداتی بر نظام پرداخت یارانه در ایران وارد است، اما برخی از توجیحات ارائه شده در حمایت از حذف یا کاهش یارانه‌ها نیاز به تشریح بیشتری دارد. دلایل ارائه شده از سوی مدافعان کاهش یا حذف یارانه‌ها به شرح زیر است:

۱. *نظام پرداخت یارانه در ایران هدفمند نیست و بهره‌مندی افراد پر درآمد به مراتب از افراد کم درآمد بیشتر است.* این نوع قضاوت‌ها عموماً بر مبنای شاخص‌هایی ارائه می‌شوند که بعضاً حاوی اطلاعات صحیحی نیستند. از طرف دیگر برخی مطالعات انجام شده در مورد کالاها اساسی، اصولاً این دیدگاه را رد می‌کند.
۲. *پرداخت یارانه منجر به اضافه مصرف کالاها می‌شود.* به دلیل این که پرداخت یارانه صریح در ایران از طریق سیستم جیره‌بندی کوپنی انجام می‌شود احتمال اضافه مصرف بسیار کم است و همچنین در بسیاری از موارد مصرف بیش‌تر این کالاها در خانواده‌ها کم‌درآمد و آن هم به دلیل جایگزین شدن با کالاها دیگر صورت می‌گیرد

چکیده.....	۲
۱. مقدمه.....	۵
۲. ارزیابی عمده‌ترین دلایل مدافعان حذف یا کاهش یارانه‌ها.....	۸
۳. نکاتی درباره یارانه بنزین.....	۱۱
۴. پیشنهادها.....	۱۷



که مصداق اضافه مصرف نیست (مثلاً جایگزینی نان به جای بسیاری از کالاهای گران‌تر).

۳. برخی دیدگاه‌ها تفاوت قیمت یک کالا (مثلاً بنزین) در ایران را با سایر کشورها به عنوان یارانه ضمنی دولت محسوب می‌کنند. اگرچه این اختلاف معرف یارانه ضمنی است، اما تصمیم‌گیری در مورد آن باید با توجه به قیمت‌های نسبی صورت پذیرد. مقایسه قیمت نسبی اتومبیل و بنزین در ایران و بسیاری کشورها حاکی از این است که هزینه تملک و استفاده از اتومبیل در ایران به هیچ وجه پایین‌تر از این کشورها نیست و تأکید بر افزایش قیمت بنزین بدون توجه به هزینه بالای تملک اتومبیل در ایران با این توجیه منطقی به نظر نمی‌رسد.

انجام مقایسه‌ای مشابه در مورد حقوق و دستمزد نیروی کار و هزینه زندگی در ایران و برخی از کشورها نیز حاکی از اختلاف شدید بین قدرت خرید است. بدین ترتیب اصرار بر حذف یارانه‌ها که بر مبنای بسیاری از مطالعات بیش‌ترین اثر را بر هزینه‌های گروه‌های کم درآمد دارد، بدون توجه به حفظ قدرت خرید مردم و پیش‌بینی نحوه اجرای سیاست‌های جبرانی می‌تواند اشتباهی برگشت‌ناپذیر باشد. بدین ترتیب پیش از این که دولت اقداماتی را در جهت حفظ قدرت خرید اقشار آسیب‌پذیر (به عنوان مثال از طریق کنترل تورم و افزایش درآمدها) محقق نسازد، حذف یارانه‌ها منجر به تشدید نابرابری خواهد شد.

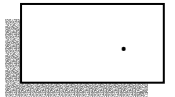
۴. مشکلات مربوط به تولید در ایران بیش از آن که ناشی از عاملی نظیر یارانه باشد، برآمده از مشکلات ساختاری است و با توجه به این که کالاهای یارانه‌ای اساساً کالاهای کم‌کشش محسوب می‌شوند اصلی‌ترین مسأله مربوط به آن‌ها حفظ تقاضای آن‌هاست که با حذف یارانه آن‌ها عملاً احتمال حذف تقاضای گروه کم درآمد وجود دارد.

۵. با توجه به این که بخش عمده مخارج خانوارهای کم درآمد را کالاهای



ضروری تشکیل می‌دهند، حذف یارانه‌ها بدون حفظ قدرت خرید آن‌ها مشکلات متعددی را در فرایند تشکیل سرمایه انسانی (آموزش، بهداشت و ...) ایجاد می‌کند.

۶.



یارانه پرداخت بدون ما به ازما به منظور حمایت از مصرف‌کنندگان (یارانه مصرفی) و تولیدکنندگان (یارانه تولیدی) است. به‌طور کلی هدف از پرداخت یارانه جبران بخشی از قدرت خرید از دست رفته یا تأمین بخشی از مایحتاج ضروری گروهی از افراد است. در برخی از کشورها برای حصول اهداف اجتماعی حتی به کالاهای غیرضروری نیز یارانه تعلق می‌گیرد، نظیر پرداخت یارانه جهت همگانی کردن مصرف انواع خاصی از کالاها (حتی کالاهای تفریحی). یارانه به دو شکل صریح یا ضمنی پرداخت می‌شود و همانند دیگر ابزارهای اقتصادی (نظیر مالیات)، گاهی برای تنظیم سیاست‌های خاص نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ نظیر کمک به کاهش آلاینده‌های محیط زیست.

پرداخت یارانه در ایران عمدتاً پس از شوک‌های نفتی دهه ۱۳۵۰ و با هدف جبران آثار تورم آغاز شد و پس از انقلاب نیز با توجه به شرایط اجتماعی و اقتصادی آن زمان (جنگ تحمیلی) تداوم یافت. در سال‌های پس از انقلاب به دلیل اتخاذ راه‌های نامناسب برای تأمین کسری بودجه‌های سنگین دولت (که رشد شدید نقدینگی را به دنبال داشت) و اعمال سیاست کاهش ارزش پول ملی، تورم به عنوان یک معضل اساسی همواره مطرح بوده است. همچنین به دلیل وجود مشکلات ساختاری متعدد در جانب عرضه، سیاست‌های انبساطی پولی در افزایش تولید ناموفق بوده و اغلب منجر به افزایش قیمت‌ها شده‌اند. این مسائل همراه با توزیع و باز توزیع نامناسب درآمد، نابرابری گسترده‌ای در پی داشته، به‌طوری که حتی رشد ناچیز درآمد حقیقی بین گروه‌های مختلف درآمدی به طور مناسب توزیع نشده است.

طی دوره ۱۳۷۹ - ۱۳۷۱ درآمد حقیقی سرانه، سالانه معادل ۱/۵ درصد رشد کرده اما عوامل متعددی مانع بهره‌مندی عادلانه گروه‌های مختلف درآمدی شده است. بررسی روند هزینه‌های واقعی و اسمی گروه‌های مختلف درآمدی حاکی از این است



که طی دوره ۱۳۷۹ - ۱۳۷۱ هزینه اسمی مناطق شهری سالانه حدود ۶۵ درصد رشد داشته در حالی که رشد هزینه حقیقی تنها حدود ۱/۵ درصد بوده است. میزان رشد هزینه حقیقی دهک‌های مختلف بسیار متفاوت است به‌طوری که هزینه حقیقی دهک اول (فقیرترین دهک) سالانه ۷/۴ درصد کاهش یافته در حالی که هزینه حقیقی دهک دهم (ثروتمندترین دهک) سالانه ۲/۶ درصد رشد داشته است.

افت هزینه حقیقی دهک اول عمدتاً ناشی از عدم امکان جایگزینی کالاها بعد از تغییر قیمت و عدم رشد درآمد واقعی این گروه است. با توجه به این که سهم هزینه خوراک و مسکن در هزینه کل گروه کم درآمد بالاست، کاهش سهم هزینه حقیقی آن‌ها منجر به کاهش سهم هزینه‌هایی می‌شود که در واقع منابع سرمایه‌گذاری در نیروی انسانی (نظیر آموزش، بهداشت و...) را متأثر می‌سازد. بررسی‌های مختلف حاکی از شدت نابرابری در کشور است که اهمیت سیاست‌های مرتبط با آن را یادآور می‌شود.

از طرف دیگر، انتقادات فراوانی بر نظام پرداخت یارانه در کشور وارد است که عمدتاً معطوف به هدفمند نبودن آن است. در چنین شرایطی که لزوم اصلاح در نظام پرداخت یارانه‌ها و به‌طور کلی در نظام تأمین اجتماعی کشور بیش از هر زمانی احساس می‌شود، حذف یا کاهش یارانه بدون توجه به ابعاد پیچیده تصمیم‌گیری در مورد یارانه‌ها توصیه نمی‌شود.

اگرچه دلایل مطرح شده از سوی مدافعان حذف یارانه‌ها، آنچنان که در ادامه خواهد آمد قابل نقد است، توجه به برخی نکات دارای اهمیت اساسی است. اول این که هر گونه اقدامی در جهت اصلاح یا حذف یارانه‌ها باید با اشراف کامل به ابعاد گوناگون



آن و آثار مختلفی که در پی خواهد داشت صورت گیرد. اگرچه یک وجه بحث ناکارآمدی نظام فعلی پرداخت یارانه و فشارهای سنگین آن بر دولت است (که عملاً ادامه این روند را بسیار دشوار ساخته است)، وجه دیگر این مسأله ماهیت پیچیده آن و هزینه‌های سنگین بروز اشتباه در انجام اصلاحات است. تصمیم‌گیری در مورد یارانه‌ها که در ایران به عنوان بخشی از نظام تأمین اجتماعی عمل می‌کند، لزوماً محدود به قلمرو اقتصاد نیست و ملاحظات سیستمی دقیقی را مطالبه می‌کند. هم اکنون در مورد اصلاح یارانه‌ها شاهد رایه توجیحاتی هستیم که نه تنها به ابعاد فراتر از جنبه‌های اقتصادی مسأله بی‌توجه‌اند بلکه حتی با برخی از دستاوردهای علم اقتصاد ناسازگارند.

از طرف دیگر، توجیه حذف یارانه‌ها با اشاره به تفاوت قیمت یک قلم کالا در ایران با سایر کشورها به خودی خود نه معرف یارانه ضمنی است و نه توجیحی برای حذف آن فراهم می‌سازد. در مورد یارانه ضمنی باید به قیمت‌های نسبی توجه کرد (این بحث در ادامه با تفصیل بیشتری مورد بحث قرار خواهد گرفت). هم چنین مطرح ساختن قیمت‌های تعادلی در بخش‌های معدودی از اقتصاد بدون توجه به دخالت‌های گوناگون دولت در سایر ابعاد و بدون ارزیابی دقیق منافع و هزینه‌های این تصمیم، با منطق اقتصادی سازگار نیست.

اگرچه مشکلات متعدد نظام پرداخت یارانه در ایران فضای مناسبی را برای اصلاحات فراهم می‌سازد و به این تعبیر فرصتی بالقوه محسوب می‌شود، اما این امر به معنی توجیهی برای حرکت از وضعیت موجود نیست. ویژگی‌های خاص مقوله یارانه، هزینه‌های مترتب بر بروز اشتباهات در این مورد را به شدت افزایش می‌دهد و جبران هزینه‌های آن را بسیار دشوار می‌سازد. بنابراین اتخاذ هر گونه تصمیم در اصلاح یا حذف یارانه‌ها مستلزم توجه به ابعاد گوناگون اقتصادی و اجتماعی آن و پرهیز از هر نوع نگرش بخشی است. ضمن پذیرش لزوم اصلاح در



نظام پرداخت یارانه‌ها، این گزارش با بررسی و نقد توجیحات ارائه شده برای حذف و اصلاح یارانه‌ها، بر لزوم نگرش جامع و توجه به مؤلفه‌های متنوع‌تر در تصمیم‌گیری مزبور تأکید می‌کند.



(

این انتقاد به نظام پرداخت یارانه کشور وارد می‌شود که گروه‌های بالای درآمدی به مراتب بیش‌تر از گروه‌های پایین درآمدی (که مستحق دریافت یارانه هستند) از یارانه‌ها بهره‌مند می‌شوند. اگرچه بررسی میزان اثربخشی سیاست‌های حمایتی دولت مستلزم وجود اطلاعات کامل از نحوه اصابت این کمک‌ها به گروه‌های مختلف است اما به دلیل این‌که کالاهای مشمول یارانه‌ای کیفیت پایین‌تری دارد و خریداری آن‌ها مستلزم هزینه‌های فرصت متعدد (از جمله هزینه فرصت زمانی) است، لذا انتظار می‌رود که گروه‌های پردرآمد با اجتناب از این هزینه‌ها و تهیه کالا با کیفیت بهتر، قیمت‌های بالاتر را بپذیرند. بررسی قیمت‌های پرداختی گروه‌های مختلف نشان می‌دهد که به‌رغم توزیع بدون تبعیض کالاهای یارانه‌ای بین همه اقشار جامعه، دهک‌های بالای درآمدی قیمت بالاتری را نسبت به متوسط جامعه (که ترکیبی از قیمت یارانه‌ای و آزاد است) پرداخت می‌کنند.^۱

برای محاسبه میزان بهره‌مندی گروه‌های مختلف از یارانه پرداختی، انتخاب شاخص مناسب بسیار تعیین‌کننده است، زیرا بسیاری از اظهارنظرها در این مورد بر مبنای شاخص‌هایی بیان می‌شود که اساساً اطلاعات صحیحی را ارائه نمی‌کنند.

۱. دفتر مطالعات برنامه و بودجه، «مقایسه کالاهای مصرفی یارانه‌ای در گروه‌های مختلف»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۲، ص ۵۹.



به عنوان مثال در گزارش مرحله اول نظام بهره‌مندی یارانه، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور (۱۳۸۰) برای محاسبه سهم دهک‌های درآمدی در استفاده از یارانه پرداختی به نان، از هزینه صرف شده خانوارها بر روی نان به کل هزینه نان (یعنی ^{هزینه نان دهک نام} هزینه نان کل خانوارها) استفاده شده است. بدیهی است که بزرگ‌تر بودن این شاخص برای خانوارهای پردرآمدتر می‌تواند به دلیل ابعاد بزرگ‌تر خانوار یا پرداخت قیمت بیش‌تر برای خریداری کالای با کیفیت بهتر باشد و لزوماً حاکی از بهره‌مندی بیش‌تر خانوارهای پردرآمد از یارانه نان نیست.

(

استدلال می‌شود که قیمت پایین کالاهای یارانه‌ای منجر به مصرف بیش از حد این کالاها می‌شود، در حالی که اغلب کالاهای مصرفی گروه‌های مختلف جامعه در حد متوسط جامعه (و در اغلب موارد پایین‌تر از سطح استاندارد) است.^۱ موارد مصرف بالاتر از متوسط، مربوط به خانوارهای پردرآمد است که در اغلب موارد با قیمت‌های بالاتر (غیر یارانه‌ای) صورت می‌گیرد. همچنین در مورد خانوارهای کم درآمد نیز چنین مواردی در نتیجه جایگزینی کالاهای ارزان‌تر (مثل نان) به جای کالاهای گران‌تر که خارج از قدرت خرید مصرف کننده قرار دارد (مثل گوشت) اتفاق افتاده، لذا مصرف بالا لزوماً حاکی از اضافه مصرف نیست.

(

عنوان می‌شود که یارانه‌ها بار مالی سنگینی بر بودجه دولت تحمیل می‌کنند که خود منجر به کسری بودجه بیش‌تر و تشدید نابرابری و تورم می‌شود. در این مقوله باید به موارد زیر توجه داشت:



• هنگامی که یارانه ضمنی (یعنی مقایسه قیمت‌های داخلی و خارجی) مدنظر است، در محاسبه بار مالی یارانه در بودجه، انتخاب نرخ ارز بسیار مهم است و استفاده از نرخ ارز بالا حجم یارانه‌ها را بیش از حد نشان می‌دهد. به عنوان مثال در برنامه چهارم نرخ ارز معادل ۱۲۰۰ تومان در نظر گرفته شده، که به این ترتیب بدون افزایش واقعی در پرداخت یارانه، یارانه پرداختی در بودجه دولت دچار زیادگویی خواهد شد. همچنین آمار موجود حاکی از آن است که حجم حقیقی پرداخت یارانه کالاهای اساسی طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۸۱ به رغم افزایش اسمی آن، کاهش یافته است (جدول (۱)). لذا ادامه روند موجود به خودی خود حاکی از کاهش حجم حقیقی پرداخت یارانه به کالاهای اساسی است.

• بدون طراحی برنامه‌های صحیح و منسجم برای استفاده از صرفه‌جویی‌های بودجه‌ای ناشی از تعدیل احتمالی یارانه‌ها که خود مستلزم در نظر گرفتن اعتباراتی در بودجه است، این سیاست موفق نخواهد بود. از طرف دیگر با اعمال تمهیدات لازم برای مقابله با آثار تعدیل یارانه‌ها دولت نباید انتظار صرفه‌جویی در مخارج خود را حداقل در کوتاه مدت داشته باشد. همان‌طور که در بحث مربوط به یارانه بنزین (در ادامه گزارش) اشاره خواهد شد، آثار ناشی از کاهش یارانه‌ها، به شدت گروه‌های کم درآمد را متأثر خواهد ساخت که توجه به آن کاملاً ضروری است، و تنها با اجرای موفقیت‌آمیز سیاست‌های حمایتی جایگزین جامع و فراگیر است که می‌توان منابع مالی بلندمدتی را برای دولت متصور شد (که در عین حال این سیاست‌ها خود مستلزم انجام هزینه‌هایی است).

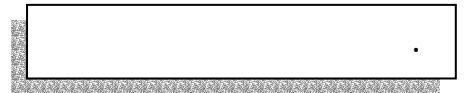
• در برخی موارد برای محاسبه میزان یارانه مقایسه قیمت کالاهای یارانه‌ای داخل کشور با قیمت‌های بین‌المللی مبنا قرار می‌گیرد، در حالی که طبق تعریف، یارانه پرداخت بدون ما به ازاء به منظور جبران قدرت خرید مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان است. محاسبه اختلاف قیمت در ایران و سایر کشورها و احتساب آن به عنوان یارانه



صحيح نيست چرا كه در اين مورد بايد به قيمت‌هاي نسبي نيز توجه كرد.

(

اين انتقاد مطرح است كه پرداخت يارانه‌ها باعث کاهش انگيزه‌هاي توليد مي‌شود در حالي كه مشكل عمده توليد كالاهاي يارانه‌اي، كاهش ناپذيري تقاضا و واردات بي‌رويه آن‌ها است. لذا در اين موارد آنچه اهميت بيشتري دارد حفظ تقاضاي اين محصولات است، همچنين حذف يارانه منجر به کاهش قدرت خريد اقشار آسيب‌پذير و در نتيجه کاهش تقاضا براي اين كالاها مي‌شود كه مي‌تواند مشكلاتي را هم براي توليدكنندگان و هم براي مصرف‌كنندگان در پي داشته باشد.



مقايسه قيمت بنزين در ايران و ساير كشورها بدون توجه به قيمت‌هاي نسبي مرتبط هيچ توصيه سياسي را ارائه نمي‌دهد. به عنوان مثال نمي‌توان گفت كه چون قيمت بنزين در سال ۲۰۰۳ در شيكاگو معادل ۵۵ سنت يا (با احتساب نرخ ارز ۸۷۰ تومان) برابر ۴۸۰ تومان بوده ولي قيمت آن در ايران ۸۰ تومان است، در ايران بر روي هر ليتر بنزين ۴۰۰ تومان سوبسيد ضمني پرداخت مي‌شود. زيرا در همين زمان، قيمت اتومبيل ماكسيما در شيكاگو برابر ۲۹۴۰۰ دلار يا معادل ۲۶ ميليون تومان بوده است در حالي كه همين اتومبيل در ايران به قيمت حدود ۴۰ ميليون تومان فروخته مي‌شود (البته با چشم‌پوشي از تفاوت چشمگير كيفي اتومبيل‌ها و خدمات پس از فروش).

به طور كلي براي بررسي هزينه استفاده از اتومبيل بايد هم به هزينه‌هاي جاري



استفاده از آن (قيمت بنزين) و هم هزينه فرصت تملك آن (بهره متعلق به قيمت تملك اتومبيل) توجه داشت. وقتي مصرف‌كننده آيراني چنين هزينه بالايي براي استفاده از خودرو پرداخت مي‌كند (حتي با احتساب قيمت بنزين ليترى ۸۰ تومان)، هزينه استفاده از خودرو در ايران بالاتر از بسياري از كشورهاست. به عنوان مثال در سال ۲۰۰۳ قيمت يك دستگاه ميتسوبيشي گالانت در دوبي معادل ۱۱ ميليون تومان (۱۳۱۰۰ دلار) و يك مزدا در شهر Tallinn (پايتخت استوني) برابر ۱۶ ميليون تومان (۱۸۶۰۰ دلار) بود كه با قيمت اين اتومبيل‌ها در ايران تفاوت فاحشي دارد. در حالي كه قيمت بنزين در آن كشور به ترتيب معادل ۲۳۵ و ۵۷۴ تومان (با احتساب نرخ ارز ۸۷۰ تومان) است.

جدول (۲) در انتهاي گزارش فهرستي از قيمت اتومبيل و بنزين را در برخي از شهرهاي مختلف جهان نشان مي‌دهد. البته به دليل تفاوت در نوع اتومبيل مورد استفاده امكان مقايسه مستقيم وجود ندارد، اما به طور شهودي مي‌توان به تفاوت قيمت اتومبيل در اين شهرها و داخل ايران پي برد. توجه به مسائلي از قبيل كيفيت و استانداردهاي ساخت در كنار خدمات پس از فروش اين تفاوت‌ها را فاحش‌تر مي‌سازد. هزينه فرصت بهره‌اي كه قيمت بالاتر اتومبيل در ايران بر مصرف‌كنندگان وارد مي‌كند به خوبي تفاوت قيمت بنزين را جبران مي‌كند. بنابراين توجه به هزينه استفاده از اتومبيل نشان مي‌دهد كه دولت يارانه ضمني به دارندگان اتومبيل نمي‌پردازد و افزايش قيمت بنزين تنها در صورتي با مقايسه قيمت‌هاي بين‌المللي قابل توجيه است كه قيمت اتومبيل نيز با قيمت‌هاي بين‌المللي متناسب شود.

بنابراين اگر پايين‌تر بودن قيمت بنزين معرف يارانه ضمني است و بحث يكسان سازي آن با قيمت‌هاي جهاني با اين توجيه كه دولت مي‌تواند همين بنزين را در بازارهاي جهاني با قيمت بالاتر به فروش برساند، مطرح مي‌شود، همين مسأله در مورد قيمت اتومبيل نيز قابل طرح است. بدین ترتيب است كه هر نوع سياسي كه



دولت در جهت ممانعت از کاهش قیمت اتومبیل تولید داخل و یا در جهت افزایش قیمت اتومبیل وارداتی انجام می‌دهد نوعی مالیات ضمنی خواهد بود، چرا که مصرف کننده ایرانی می‌تواند یک اتومبیل خاص را به قیمت‌های پایین و کیفیت بالاتر از بازارهای بین‌المللی خریداری کنند.

برای مقایسه قیمت تک تک کالاها در داخل و خارج کشور باید قدرت خرید نسبی را نیز لحاظ کرد. به عنوان مثال مقایسه درآمد نیروی کار در برخی از کشورها با درآمد نیروی کار در ایران تفاوت قابل ملاحظه درآمد نیروی کار در خارج و داخل کشور را آشکار می‌سازد.

با توجه به مشکل دسترسی به اطلاعات، دستمزد مشاغل مختلف در ایران در این گزارش ارائه نشده و در جدول (۳) تنها متوسط هزینه و درآمد ناخالص سالانه یک خانوار شهری برای سال‌های ۱۳۷۸-۱۳۸۱ ذکر شده است. حقوق و دستمزد پرداختی بابت برخی مشاغل در شهرهای مختلف جهان در جدول شماره (۴) ارائه شده که در مقایسه با هزینه خریداری یک سبد کالا و خدمات در جدول (۵) اطلاعات مناسبی از قدرت خرید نیروی کار در برخی از نقاط جهان به دست می‌دهد. مقایسه این شرایط با اقتصاد ایران قدرت خرید نسبی نیروی کار ایرانی را امکان‌پذیر می‌سازد. به عنوان مثال در سال ۲۰۰۰ حقوق یک معلم ابتدایی در ابوظبی معادل ۲۱۴۰۰ دلار یا حدود ۱۹ میلیون تومان در سال (برای ۳۵ ساعت کار هفتگی) بوده است، در حالی که هزینه خرید یک سبد کالاها و خدمات در این کشور (که شامل اجاره مسکن نیز می‌شود) معادل ۱۴۰۰۰ دلار یا ۱۲۰۰۰ میلیون تومان است. هم‌چنین یک معلم ابتدایی در هنگ‌کنگ برای ۴۳ ساعت کار هفتگی، حقوق سالانه‌ای معادل ۲۵۹۰۰ دلار (۲۳ میلیون تومان) دریافت می‌کند در حالی که هزینه تهیه یک سبد کالاها و خدمات در هنگ‌کنگ سالانه ۱۷۵۰۰ دلار (یا ۱۵ میلیون تومان) است. آمار مشابهی در مورد سایر مشاغل به تفکیک برخی از شهرهای جهان وجود دارد که در جدول شماره (۴) ارائه شده است.



آمار و اطلاعات موجود در مورد قیمت نیروی کار و مخارج زندگی بیانگر این واقعیت است که تنها اتکا به یک قیمت و مقایسه آن بین ایران و سایر کشورها به هیچ وجه نمی‌تواند معیاری از قدرت خرید باشد.

باید گفت در

حالی که یکی از مؤلفه‌های افزایش مصرف، قیمت پایین است، عوامل متعدد بسیاری در کشور وجود دارد که در روند رو به رشد مصرف داخلی سهم‌اند. با توجه به بی‌کفایت بودن مصرف بنزین^۱ افزایش قیمت به تنهایی ابزار موفقی در کنترل آن مصرف نخواهد بود. توجه به عوامل زیر بینش مناسب‌تری در مورد سیاست‌های مؤثر بر کاهش مصرف بنزین فراهم می‌کند:

- با افزایش مداوم و سریع تعداد خودروها بخشی از افزایش مصرف سوخت طبیعی است. از طرف دیگر عمر متوسط بالای اتومبیل در ایران و برآورده نشدن استانداردهای مصرف سوخت در اتومبیل‌های تازه‌ساز نیز یکی از عوامل اصلی اتلاف سوخت و افزایش مصرف آن است.

- ویژگی و اوضاع جغرافیایی، اقلیمی و امکانات زیربنایی نیز در مصرف بنزین در کشور مؤثر است. وسعت کشور و دور بودن شهرها از هم، در کنار نیاز رو به رشد به حمل و نقل یکی از دلایل عمده افزایش مصرف سوخت و از جمله بنزین است.

- نارسایی شبکه حمل و نقل عمومی (کمبود وسایل حمل و نقل عمومی و ترافیک سنگین) و جمعیت رو به رشد از جمله عوامل مهم دیگر در رشد مصرف بنزین است.

بدین ترتیب مجموعه شرایط حاکم در کشور تا حدی رشد مصرف بنزین را توجیه می‌کند و نمی‌توان آن را صرفاً ناشی از قیمت‌های پایین دانست. توجه به

۱. مطابق مطالعه انجام شده در مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی، (شماره مهر و آبان ۱۳۸۰)، تحت عنوان «برآوردی از تابع مصرف بنزین و راهکارهای کاهش مصرف آن» کشش قیمتی بلندمدت و کوتاه‌مدت تقاضای بنزین به ترتیب ۰/۵۹ و ۰/۱۱۷ درصد برآورد شده است.



استانداردهای ساخت اتومبیل و خدمات پس از فروش، بهبود شبکه راه‌ها و کیفیت و کمیت حمل و نقل عمومی عواملی هستند که در کاهش مصرف سوخت نه تنها اهمیت کمتری نسبت به عامل قیمت ندارند بلکه شروط کافی برای اثربخشی سیاست تعدیل قیمت (که خود دارای آثاری بر روی تورم، نابرابری، کاهش رشد اقتصادی و ... می‌باشد) محسوب می‌شود.

باید توجه داشت که به طور کلی افزایش قیمت هر کالا تنها در صورت وجود جایگزین‌های مناسب می‌تواند کاهش مصرف را به دنبال داشته باشد. بنابراین ابزار افزایش قیمت بنزین تنها در صورتی موفق خواهد بود که جایگزین‌های مناسبی (از قبیل سوخت جایگزین و سیستم حمل و نقل عمومی مناسب) وجود داشته باشد. هم چنین تا زمانی که هزینه تملک اتومبیل بسیار بالاست و در کنار نرخ‌های بهره بالا، هزینه فرصت عدم استفاده از اتومبیل را برای دارنده آن بسیار سنگین می‌سازد، توفیق ابزار افزایش قیمت بنزین بر کاهش مصرف دچار ابهام خواهد بود.

طبق محاسبات بانک جهانی^۱ افزایش قیمت‌های داخلی انرژی^۲ به سطح میانگین متحرک ۱۰ ساله جهانی باعث افزایش کلی حدود ۳۰/۵ درصدی در سطح قیمت‌ها بالاتر از روند رشد آن می‌شود که با فرض این‌که کشش قیمتی کالاها صفر است برای حفظ سطح رفاه خانوار باید حداقل به همان میزان درآمدها افزایش یابد. البته امکان جانشین کردن کالاهای ارزان‌تر به جای کالاهای مشمول افزایش قیمت این زیان رفاهی تا حدی جبران خواهد شد. در این مورد نیز توجه به موارد زیر ضروری است:

● بررسی زیان ناشی از افزایش قیمت‌ها بر رفاه گروه‌های مختلف درآمدی در شهرها

۱. دفتر مطالعات برنامه و بودجه، «خلاصه اجرایی گزارش بانک جهانی در مورد وضعیت اقتصادی ایران»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، اسفند ماه ۱۳۸۱، ص ۱۸.

۲. شامل نفت سفید، نفت سوخت (Fuel oil)، بنزین، گازوئیل، برق و گاز طبیعی.



و روستاها حاکی از این است که زیان رفاهی همراه با افزایش سطح مخارج کاهش می‌یابد که به معنی متضرر شدن گروه‌های کم درآمد است؛ به طوری که تأثیر بر فقیرترین گروه روستایی دو برابر ثروتمندترین گروه شهری است. کاهش برآورده شده در اضافه رفاه مصرف‌کننده برای گروه‌های مختلف مخارج، در جدول شماره (۶) نشان داده شده است.^۱

همان‌طور که از جدول ملاحظه می‌شود زیان تخمینی حذف یارانه در اضافه رفاه مصرف‌کنندگان پنجک اول درآمدی در مناطق شهری و روستایی به ترتیب ۳۳ و ۴۷/۶ درصد و بر مصرف‌کنندگان پنجک پنجم در همین گروه‌ها به ترتیب ۲۵/۲ و ۲۹/۶ درصد خواهد بود. مشاهده می‌شود که اثر این سیاست بر روی اقشار کم درآمد در هر یک از مناطق شهری و روستایی بیشتر است و هم چنین این اثر در تمامی گروه‌ها برای روستاییان بیشتر از ساکنان شهرهاست.

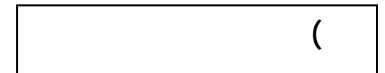
● افزایش قیمت انرژی بر بنگاه‌هایی که از آن به عنوان نهاده استفاده می‌کنند حداقل دو پیامد می‌تواند داشته باشد: افزایش قیمت محصولات یا تغییر تکنولوژی در جهت صرفه‌جویی انرژی. با توجه به محدودیت‌های تغییر تکنولوژی در کوتاه مدت اصلی‌ترین فشار بر مصرف‌کننده خواهد بود. از طرف دیگر در مورد بنگاه‌های دولتی که در آن‌ها انگیزه تغییر تکنولوژی بسیار کم‌تر است، زیان‌ها به صورت تعهدات عقب افتاده ظاهر می‌شود که در نهایت در بودجه دولت منعکس می‌شود. لذا از این ناحیه نیز ممکن است صرفه‌جویی اتفاق نیافتد و تنها در صورت وجود آمار و ارقام دقیق می‌توان نتیجه نهایی را پیش‌بینی کرد.

۱. همان، ص ۲۴.



همان‌طور که در گزارش حاضر به اختصار به برخی جنبه‌های پرداخت یارانه‌ها اشاره شد، این مقوله بسیار پیچیده و دارای ابعاد گوناگون اقتصادی و اجتماعی است. لذا هر طرحی برای اصلاح یارانه‌ها ضمن توجه به این ابعاد متنوع، باید موفق به ارائه چارچوبی شود که مهم‌ترین این ملاحظات و عوامل را در برداشته باشد. بدیهی است که هزینه‌های سنگین بروز اشتباه در این مورد لزوم روشن شدن ابعاد مختلف بحث و فراهم شدن ملزومات تصمیم‌گیری صحیح را دو چندان می‌کند.

سؤالات و موضوعات مطرح شده ذیل مهم‌ترین این ابعاد را برمی‌شمرد. برخی از سؤالات مطرح شده، در مورد ملزومات ارائه یک چارچوب صحیح برای اصلاح یارانه‌هاست و برخی به جنبه‌هایی اشاره می‌کند که باید در ارائه راهکار مورد توجه قرار گیرد. بدیهی است با توجه به گستردگی موضوعات، پاسخ به تمامی موارد از توان یک سازمان خاص خارج است. در این خصوص پیشنهاد می‌شود که هر یک از موارد به مسئولیت یک سازمان مرتبط انجام گرفته و نتایج بررسی‌ها برای جمع‌بندی و ارائه چارچوب اصلاح یارانه‌ها در اختیار یک دستگاه متولی قرار گیرد.



۱. تعیین مبلغ دقیق پرداختی بابت یارانه‌ها به تفکیک یارانه‌های صریح (شامل تعیین مبلغ پرداختی و مجوزهای قانونی) و یارانه ضمنی (شامل تعیین مبلغ یارانه و مبنای محاسبه به تفکیک کالاهای مشمول)؛

۲. تعیین منافع و هزینه‌های ادامه وضعیت موجود؛

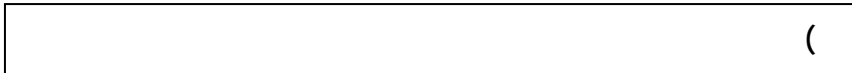
۳. تعیین اشخاص حقیقی و حقوقی منتفع از پرداخت یارانه‌ها (این مورد باید به تفکیک یارانه‌های صریح و ضمنی و با تشریح دقیق مبنای محاسبات صورت بپذیرد)؛



۴. تعیین دقیق عوامل به وجود آورنده نابسامانی‌های موجود در نظام پرداخت یارانه در کشور (شامل سازمان اداری دولت، روش پرداخت یارانه، اقلام مشمول یارانه و غیره)؛

۵. تشریح اقدامات اصلاحی که تاکنون در این مقوله انجام شده، نتایج حاصل از آن و شناسایی دلایل موفقیت و عدم موفقیت آن‌ها؛

۶. شناسایی ساختاری که نظام پرداخت یارانه در آن عمل می‌کند؛ این کار شامل شناسایی نظام اداری و اجرایی و شرایط اقتصادی و اجتماعی کشور به تفکیک عواملی است که در حین اجرای برنامه‌های اصلاحی قابل تغییر نیستند و آن‌ها که قابلیت و لزوم تغییر دارند.



۱. تعریف وضعیت مطلوب با توجه به محدودیت‌های شناسایی شده در قسمت قبل و با توجه خاص به مقوله حمایت از اقشار آسیب‌پذیر؛

۲. ارائه راهکارهای جایگزین انجام اصلاحات، در هر یک از این راهکارها باید موارد زیر بررسی شوند:

- تعیین زیان رفاهی حاصل از حذف یکباره یا تدریجی یارانه‌ها به تفکیک گروه‌های مختلف درآمدی، به تفکیک یارانه‌های ضمنی و صریح و برای گروه‌های مختلف کالایی و همچنین تعیین گروه‌هایی که در فرایند اصلاحات بیش‌ترین تأثیر را می‌پذیرند؛

- تعیین ابزارهای سیاستی اقدامات دولت و شناسایی خلاءهای موجود در فرایند اصلاحات (شامل تعیین دستگاه‌های اجرایی، حدود وظایف هر کدام و تبیین سازوکار هماهنگ‌کننده بین آن‌ها)؛

- ارائه معیارها و روش‌هایی برای شناسایی گروه‌های آسیب‌پذیر؛ این معیارها باید



قابل اندازه‌گیری باشند و به صراحت و شفافیت تعیین گردند:

• ارائه روش‌های جبران زیان گروه‌های متضرر.

()

۱. از بین راهکارهای انجام اصلاحات، با توجه به مؤلفه‌هایی از قبیل هزینه‌های مترتب بر آن‌ها، قابلیت اجرا با توجه به ویژگی‌های ساختاری جامعه و تمهیدات در نظر گرفته شده برای جبران زیان دیدگان، راهکار اصلاحی انتخاب شود.

۲. طراحی نظام جایگزین حمایت از اقشار آسیب‌پذیر که زیان رفاهی این اقشار را در نتیجه اصلاحات جبران کند.

۳. تعیین دقیق میزان و موارد انجام هزینه از محل صرفه‌جویی‌های ایجاد شده از ناحیه اصلاح یارانه‌ها.

()

چارچوب گزارش‌دهی باید اندازه‌گیری میزان پیشرفت کار را در مقاطع مختلف امکان‌پذیر سازد و انتشار این اطلاعات را برای سطوح مختلف اجرایی و کارشناسی و عموم مردم تسهیل نماید، به‌گونه‌ای که امکان نظارت را برای متولیان در قوه مجریه و قوه مقننه فراهم نماید.

()

اجرای برنامه‌های اطلاع‌رسانی که آگاهی مردم را از فرایند کنونی پرداخت یارانه، لزوم اصلاحات و چشم‌انداز آتی اصلاحات به نحوه صحیحی افزایش دهد.



(ارقام به هزار ریال)

۱۲,۷۳۷,۲۰۰,۰۰۰	۱۴,۸۳۷,۲۰۰,۰۰۰	۱۷,۸۳۷,۲۰۰,۰۰۰	یارانه اسمی کالاهای اساسی
۲۱۱	۳۰۱/۴۵	۳۶۶/۹	شاخص CPI به سال پایه ۱۳۷۶ ^(۱)
۶۰,۰۵۲,۸۰۵	۴۹,۲۱۹,۴۳۹	۴۸,۶۱۵,۹۷۱	یارانه واقعی کالاهای اساسی (قیمت‌های سال ۱۳۷۶)

۱. شاخص CPI برای سال ۱۳۸۳، برآورد شده است.

() (ارقام به دلار)

۱/۲۷	۲۳,۵۰۰	پژو ۳۰۷	آمستردام
۰/۴۰	۱۸,۷۰۰	تویوتا آلفیس ۱۰۸	بانکوک
۰/۵۹	۸,۸۰۰	پژو ۲۰۶	بوئنس آیرس
۰/۵۵	۲۹,۴۰۰	نیسان ماکسیم ۲/۰	شیکاگو
۰/۲۷	۱۳,۱۰۰	میتسوبیshi گالانت ۲/۰	دوبی
۱/۵۱	۲۴,۲۰۰	نیسان پریما ۲/۰	هنگ کونگ
۱/۱۵	۲۷,۴۰۰	VW پاسات ۱/۸	استانبول
۰/۶۴	۱۱,۳۰۰	سوزوکی بالنو ۲۰۰۳	کراچی
۰/۳۲	۱۷,۰۰۰	پروتون ویرا ۱/۸	کوالالمپور
۰/۷۴	۴۴,۹۰۰	کره اویتما ۲/۰	سنگاپور
۰/۶۴	۱۶,۶۰۰	هلدن کومودور	سیدنی
۰/۶۶	۱۸,۶۰۰	مزدا ۶۲/۰	تالین
۰/۸۶	۱۷,۶۰۰	هوندا آکورد E ۲/۰	توکیو
۰/۴۸	۱۴,۸۰۰	تویوتا کورولا CE	تورنتو

منبع: UBS Prices and Earnings 2003

۱. قیمت خرید (شامل مالیات فروش) یک اتومبیل چهار در معمولی.
۲. قیمت بنزین در زمان انجام مطالعه (اواسط فوریه تا انتهای مارس)



()

	()	()	()		
ابوظبی					
آمستردام					
بانکوک					
بوئنس آیرس					
شیکاگو					
هنگ کنگ					
لندن					
استانبول					
کوآلامپور					
پاریس					
سنگاپور					
استکهلم					
سیدنی					
تایپه					
توکیو					
تورنتو					

منبع: UBS Prices and Earnings 2000

۱. غیرماهر یا تقریباً ماهر (Semi-skilled)، حدوداً ۲۵ ساله، مجرد.

۲. کارگران ماهر با آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و حدوداً ۱۰ سال تجربه با شرکت‌های بزرگ صنایع فلزی، تقریباً ۳۵ ساله، متأهل با دو فرزند.

۳. معلم مدارس دولتی، تقریباً ۱۰ سال سابقه کار، حدوداً ۲۵ ساله متأهل با دو فرزند.



(ارقام به ریال) -

۲۰,۶۳۰,۹۹۶	۲۵,۲۷۱,۳۳۷	۳۰,۲۵۲,۱۲۰	۳۵,۰۳۷,۷۲۶	۴۲,۸۷۵,۸۰۵	جمع کل هزینه ناخالص
۶,۴۴۴,۴۴۷	۷,۶۹۶,۲۵۱	۹,۰۴۸,۳۱۵	۱۰,۰۶۷,۰۰۵	۱۱,۹۶۶,۷۲۳	هزینه خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات
۱۷۷۰۵۴۰۴	۲۱۵۳۸۵۶۸	۲۵۹۲۵۹۹۷	۳۱۶۷۴۱۹۴	۴۰۲۵۳۲۸۷	مجموع درآمد پولی و غیر پولی ناخالص
۱۲۷۲۵۵۲۲	۱۵۶۸۱۲۰۱	۱۹۰۶۶۷۹۸	۲۳۶۱۶۲۹۰	۲۹۸۸۷۷۸۸ ^(۱)	درآمد پول ناخالص ^(۱)
۴۹۷۹۸۸۲	۵۸۵۷۳۶۷	۶۸۵۹۱۹۹	۸۰۵۷۹۰۴	۱۰۳۶۵۴۹۹ ^(۲)	درآمد غیر پولی ^(۲)

منبع: نتایج بررسی بودجه خانوار در مناطق شهری ایران سال ۱۳۸۱، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
۱. شامل شش گروه: درآمد مزد و حقوق بخش دولتی - عمومی، درآمد مزد و حقوق بخش خصوصی، درآمد مشاغل آزاد کشاورزی، درآمد مشاغل آزاد غیرکشاورزی، درآمدهای متفرقه و درآمد حاصل از فروش کالاهای دست دوم.

۲. شامل دو گروه ارزش اجاره مسکن شخصی (مالک نشینی) و سایر (برآورد اجاره مسکن در برابر خدمت رایگان) و کالا و خدمات در برابر مزد و حقوق رایگان (نه از طرف خانواده)، تولید برای مصرف در خانه از محل کسب کشاورزی و غیرکشاورزی.



() (دلار امریکا)

۳۹۳	۱۱۹۴	ابوظبی
۳۳۲	۱۲۲۱	آمستردام
۲۸۸	۹۰۶	بانکوک
۲۸۶	۱۲۶۱	بوئنس آیرس
۴۵۴	۱۶۴۷	شیکاگو
۳۹۰	۱۴۵۸	هنک کونگ
۳۰۳	۱۵۶۱	لندن
۲۶۷	۱۰۵۰	استانبول
۲۵۴	۹۸۲	کوآلامپور
۳۵۴	۱۳۴۳	پاریس
۴۴۲	۱۶۱۵	سنگاپور
۳۷۰	۱۶۳۴	استکهلم
۲۸۳	۱۱۶۶	سیدنی
۴۸۷	۱۴۹۹	تایپه
۷۹۷	۲۳۰۵	توکیو
۲۹۹	۱۲۳۳	تورنتو

منبع: ... UBS Prices and Earning

۱. هزینه کل یک سید شامل ۱۰۸ قلم کالا و خدمات (شامل اجاره) که اساساً توسط عادات مصرف‌کننده اروپایی وزن داده شده‌اند. سید شامل ۳۹ قلم مواد خوراکی است.

()

۳۶	۲۹/۶	۴۰/۶	۴۲/۸	۴۵/۲	۴۷/۶	روستایی
۲۹	۲۵/۲	۳۰/۶	۳۱/۲	۳۳/۸	۳۳	شهری

منبع: برآورد کارشناسان بانک جهانی.



:	
تحلیلی بر ابعاد مختلف پرداخت یارانه در ایران	
مطالعات برنامه و بودجه دکتر محمد قاسمی	دکتر سهیلا پروین، محمد زنگنه
:	
۱. یارانه	
۲. یارانه _ کالاهای اساسی	
۳. یارانه _ بنزین	
۴. یارانه _ راهکار اصلاحی	
:	
<p>۱. «مقایسه کالاهای مصرفی یارانه‌ای در گروه‌های مختلف»؛ دفتر مطالعات برنامه و بودجه، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی؛ ۱۳۸۱.</p> <p>۲. «برآوردی از تابع مصرف بنزین و راهکارهای کاهش مصرف آن»؛ دکتر سید محمد صفی و سید محمد اسدی نژاد، مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی؛ مهر و آبان ۱۳۸۰.</p> <p>۳. «خلاصه اجرایی گزارشی بانک جهانی در مورد وضعیت اقتصادی ایران»؛ دفتر مطالعات برنامه و بودجه، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی؛ اسفند ۱۳۸۱.</p> <p>۴. «توصیه‌های OECD درباره بهبود کیفیت نحوه تنظیم مقررات دولتی»؛ گزارش شماره ب-م-۱۲۰، دفتر مطالعات برنامه و بودجه، مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی، ۱۳۸۲.</p> <p>5. UBS Prices and Earnings 2000, www.UBS.com.</p> <p>6. UBS prices and Earnings 2003, www.UBS.com.</p>	