





دانشگاه آزاد اسلامی - واحد نیشابور

عنوان تحقیق :

پیامدهای حذف یارانه از کالاهای اساسی در ایران

استاد مربوطه :

جناب آقای رضوی

گرد آورنده :

فاطمه حسینی تقی آبادی

دیماه ۱۳۸۵

## حذف یارانه بنزین ، چرا و چگونه



مقدمه :

تصمیم گیری در خصوص واقعی کردن بهای سوخت بر عهده سطوح عالی نظام گذارده شده و گفته می شود هفته آینده سران سه قوه جلسه خواهند داشت تا درباره حذف یارانه بنزین به بحث پردازند و مشکلات را تحلیل کنند و نهایتاً تصمیم بگیرند.

براساس پیش نویس برنامه چهارم توسعه نرخ سوخت در سال اول اجرای برنامه (۱۳۸۴) با فرمول بهره ماهانه به اضافه هزینه پالایش و پخش و حمل و نقل از مصرف کنندگان اخذ خواهد شد. به اعتقاد محمد ستاری فر، رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، اعطای یارانه به فرآورده های سوختی عادلانه نیست و به

احتمال قوی نرخ سوخت در لایحه بودجه ۱۳۸۳ بر مبنای قیمت واقعی خواهد بود .

در روزهای اخیر کمبود عرضه بنزین در برخی شهرهای ایران، نگرانی ها را درباره

مقوله بنزین و احتمال افزایش قیمت برانگیخت و بار دیگر چون هر سال بحث ها

و جدل ها بر سر بنزین و علت افزایش قیمت آن و چگونگی هدفمند کردن یارانه

های فرآورده های سوختی یا حامل های انرژی فضای افکار عمومی را متأثر می

سازد .

شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی کشور به عنوان نهاد رسمی در زمینه

پالایش و عرضه فرآورده های نفتی در توجیه علت کمبود بنزین و مشکلات پیش

روی آینده، به افزایش ۱۱/۷ درصدی میزان مصرف بنزین در هفت ماه نخست سال

جاری در مقایسه با سال گذشته اشاره می کند به گونه ای که در هفت ماه اول

۱۳۸۱ روزانه ۵۰/۴ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف شده است اما در مدت

مشابه آن در سال ۸۲ این رقم به ۵۶/۳ میلیون لیتر رسیده است .

میزان تولید بنزین از آغاز سال جاری روزانه ۳۸/۵ میلیون لیتر اعلام شده است و

برای جبران کسری بنزین تولیدی نسبت به میزان مصرف به طور متوسط روزانه

۱۵/۲ میلیون لیتر از خارج وارد می شود . گزارش شرکت پالایش و پخش به این

موضوع اشاره دارد که در طول ۶ سال گذشته (از سال ۱۳۷۶ همزمان با روی کار

آمدن دولت آقای خاتمی (رشد تولید بنزین ۴۰ درصد و رشد مصرف بنزین ۵۶ درصد برآورد شده است. دولت پیش بینی می کند در صورت افزایش ۱۰ درصدی مصرف در هر سال، کشور در سال ۱۳۸۹، ۱۰۸ میلیون لیتر، در سال ۱۳۹۴، بالغ بر ۱۷۴ میلیون لیتر و در سال ۱۴۰۰ حدود ۳۰۹ میلیون لیتر در هر روز بنزین مصرف خواهد کرد که این میزان رشد به عقیده بسیاری خوش بینانه و در عین حال تهدید کننده است.

#### ● دلایل تکراری و راه حل های متداول

تعداد خودروها و موتورسیکلت های جدید به شدت افزایش یافته است در حالی که خودروهای موجود در چرخه حمل و نقل کاهش نیافته و خودروهای خارج از رده و معیوب هنوز هم هستند؛ آیا این دلیلی برای افزایش مصرف بنزین نیست؟ خودروهایی که هم اکنون در چرخه حمل و نقل هستند و حتی خودروهای جدید هم مصرف بنزین بالایی دارند به ویژه آن که در ترافیک های سنگین و زمان بر شهری هم مصرف خودروها افزایش می یابد؛ این هم دلیل دیگری برای افزایش مصرف بنزین با این همه ناوگان عمومی شهری افزایش مناسبی نداشته و خودروداران هم تمایل ندارند تا از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنند و بیشتر ترجیح می دهند از وسایل شخصی خود بهره ببرند. اصلا دلیلی مهمتر و استدلالی مستحکم تر از همه نظام یارانه ها به ویژه یارانه بنزین عادلانه نیست و چرا باید دو دهک بالای جامعه

(قشر پردرآمدها (بنزین را به همان قیمتی دریافت کنند که کم درآمدها دریافت می کنند. این عادلانه است؟

این روح کلی حاکم بر استدلال موافقان حذف یارانه های سوختی به ویژه، بنزین است که همه ساله تکرار می شود و تفاوت بهای سوخت در داخل و خارج هم به آنها کمک می کند تا بهتر بتوانند فشار بیاورند چرا که براساس گزارش شرکت پالایش و پخش قیمت تمام شده بنزین وارداتی ۲۰۰۰ ریال به ازای هر لیتر و قیمت تمام شده بنزین تولید داخل ۱۸۰۰ ریال به ازای هر لیتر است برای پی بردن به عمق ماجرا به رشد اخیر سالیانه مصرف بنزین کشورهای جهان توجه کنید. چین (با جمعیتی میلیاردی (منفی ۵/۲ درصد) کاهش مصرف (ژاپن منفی ۱/۴ درصد، مجموع کشورهای آسیایی منفی ۰/۴ درصد، مجموع کشورهای آفریقایی ۲/۱ درصد، مجموع کشورهای خاورمیانه ۰/۴ درصد، کشورهای اروپایی منفی ۲/۳ درصد، کشورهای آمریکای مرکزی و جنوبی منفی ۲ درصد، ایالات متحده آمریکا ۰/۸ درصد و کشورهای آمریکای شمالی ۰/۹ درصد.

پرسشی که طرفداران واقعی شدن نرخ حامل های انرژی به خصوص بنزین پیش می آورند این است که با این رشد مصرف، ادامه حیات دشوار و بحرانی خواهد بود؛ حال باید اندیشه کرد که راه برون رفت چیست؟ به ویژه آن که خبر می رسد ایران در مواقعی حتی برای جلوگیری از کمبود بنزین در کشور از «ذخیره

استراتژیک «هم در حد توان استفاده کرده و دیگر امکان استفاده بیش از این وجود ندارد؟» راهکار عمده و مهم را مسئولان نفتی کشور و طرفداران کنترل مصرف سرسام آور و بی رویه بنزین و کاهش واردات آن پیشنهاد می کنند. نظام طراحی خودروهای تولیدی در جهت کاهش میزان مصرف اصلاح شود.

(اشاره به وزارت صنایع و خودروسازان)، خودروهای خارج از رده و پر مصرف قدیمی از چرخه حمل و نقل خارج شوند) اشاره به وزارت کشور، شهرداری ها، سازمان حمل و نقل و (.... گاز سوز کردن خودروهای تولیدی و حاضر در سطح خیابان ها و جاده ها به سرعت اجرا شود) وظیفه وزارت نفت به ویژه شرکت ملی

گاز، وزارت صنایع برای تمکین خودروسازان و نهادهای اجرایی دخیل در حمل و نقل درون و برون شهری (، برنامه های توسعه کمی و کیفی پالایشگاه ها در برنامه سوم و چهارم به موقع اجرا شود) تلاش برای جلب اعتماد بیشتر از سوی وزارت نفت جهت تأمین بودجه مورد نیاز (، ناوگان عمومی حمل و نقل شهری افزایش و

گسترش یابد) وزارت کشور، شهرداری ها و (.... و سرانجام نظام عادلانه و هدفمند یارانه ها برقرار شود) این بار سران سه قوه و مسئولان عالی مقام ونه نهادهای بخشی و بدنه خاصی از حاکمیت (.

● چرا و چگونه

چرا باید یارانه بنزین حذف شود و آیا واقعی کردن بهای فرآورده های سوختی

عادلانه، عاقلانه و امکان پذیر است؟ پرسش جدی دیگری که منتقدان حذف یارانه انرژی مطرح می کنند این است که مقایسه نرخ بهای انرژی در ایران با برخی کشورها بدون توجه به ساختار مصرف انرژی آنها از یک سو و بی اعتنا بودن به سطح درآمدهای اقشار مردم از سوی دیگر نوعی قیاس مع الفارق و ترفندی سیاسی-اقتصادی است و اصلاً چراکشوری چون ایران با برخورداری از منابع عظیم نفت و گاز پس از سال ها هنوز مانند کشورهای دارای منابع بسیار کم انرژی و یا فاقد انرژی نفت و گاز بوده و کماکان محتاج واردات است؟

فارغ از دغدغه های طرفداران و منتقدان در برخورد با مقوله یارانه انرژی به ویژه، بنزین می توان دریافت نوع نگاه نظام مدیریتی کشور در سال های اخیر، حرکت تدریجی سمت واقعی کردن بهای فرآورده ها با کمترین فشار اقتصادی بر مردم و فشار سیاسی بر حاکمیت بوده است چرا که تلقی حاکم بر این مسئله «استراتژیک بودن» تصمیم گیری است .

از این جهت شاید هیچ نهاد اجرایی حتی در حد یک یا چند وزارتخانه قدرت حذف یارانه ها و اصلاً تصمیم گیری در کوتاه مدت یا بلندمدت را ندارد؛ و به اندازه ای موضوع اهمیت مضاعف یافته که هیچ یک از قوای سه گانه کشور به تنهایی نمی خواهند هزینه سیاسی ناشی از هدفمند کردن یا حذف یارانه ها را متحمل شوند و به همین دلیل به نظر می رسد این بار حاکمیت تصمیم دارد برای



جلوگیری از جنجال های سیاسی احتمالی و برخوردهای سلبی جناح ها علیه یکدیگر در سطح « مقامات بالا » بحران پیش روی آینده را به تحلیل نشسته و چاره ای بجوید . این عزم و اراده برای تصمیم گیری امری میمون و مبارک است و به واقع هزینه آن را باید کل حاکمیت بپذیرد و نه بخشی از بدنه حاکمیت .

هرچند با توجه به شرایط سیاسی ماه های اخیر به ویژه در پیش بودن انتخابات اسفندماه احتمال حذف کامل یارانه برخی حامل های انرژی و واقعی کردن نرخ بهای فرآورده های نفتی به طور ناگهانی بعید به نظر می رسد اما تداوم روند کنونی به هیچ عنوان امیدوار کننده نیست حداقل به این دلیل که حاکمیت نمی خواهد در موقعیت کنونی و در پیش بودن انتخابات مجلس هفتم نارضایتی عمومی را برای خود به ارمغان بیاورد و یا شاید فضای سیاسی کشور کشش تصمیم گیری برای تعیین تکلیف نهایی بهای حامل های انرژی را نخواهد داشت .

ارجاع تصمیم گیری به سران سه قوا از زاویه حاکمیتی هم می تواند مورد توجه خاص قرار گیرد به این جهت که آنچنان که بایسته و شایسته است اقدامات همه جانبه و همکاری مقابل بین واحدها و نهادهای دولتی ذی نفع جهت حل مشکل صورت نمی گیرد و همه انگشت اشاره را در مقام عمل به سوی یکی از دلایل نشانه گرفته اند و سعی در توجیه این نکته دارند که بهترین راه حل « حذف یارانه ها » با عنوان « هدفمند کردن یارانه ها » است ولیکن کمتر به تعهدات متقابل عمل

می کنند و اگر نظام توزیع یارانه های بخش حامل های انرژی به ویژه بنزین در حال حاضر «ناعادلانه» است که هست اما راهکارهای ارائه شده به دلیل فاقد ضمانت اجرایی و عدم همه جانبه نگری، از سوی معتقدان به نظام واقعی کردند .

بهای قیمت حامل های انرژی با «عدالت اجتماعی» «همخوانی ندارد و چالش مهم منتقدان را باید در نظر آورد که چرا هزینه تصمیم نهایی را فقط باید مردم تحمل کنند؟ اگر خودروهای موجود در چرخه تولید و یا حمل و نقل کشور از استانداردهای لازم برخوردار نیستند و صنعت خودروسازی کشور به رغم تمام انحصارات موجود و برخوردار از امتیازات و تسهیلات ویژه تمایل برای رقابت آزاد نشان نمی دهد و به تعهدات فنی مورد نظر حاکمیت تن نمی دهد باید جبران خسارات وارده را از مردم و مصرف کننده خواست؟ به خصوص آن که خودرو برای بسیاری از شهروندان صرفا وسیله نقلیه نیست بلکه منبع درآمد خانوارها هم محسوب می شود و لذا تحمیل صرف هزینه نوسازی خودروها و از رده خارج کردن خودروهای معیوب و کهنسال بر عهده مصرف کننده همراه با حمایت غیرمنطقی از صنایع انحصاری خودروسازی چندان عاقلانه نخواهد بود .

از سوی دیگر ناتوانی نظام مدیریت شهری در شهرهای کلان کشور برای نوسازی ناوگان شهری و ضعف در خدمت رسانی و ارائه خدمات شهری به شهروندان در حوزه حمل و نقل و نیز سنتی بودن نظام حمل و نقل کشور هم مزید بر علت بود،

که همواره بر آن تأکید می شود اما کمتر اقدامی می شود به همین دلیل سران سه قوا به هنگام تصمیم گیری برای انشای تصمیم نهایی و امضای خود نمی توانند به صرف این که هزینه سیاسی و اجتماعی و پیامدهای اقتصادی بر عهده حاکمیت گذاشته شود و تنها براساس تنگناها و دغدغه های فعلی فقط و فقط به یک سو نگاه کنند بلکه انتظار می رود همه نهادها و واحدهای ذی نفع را ملزم و مجبور سازند به تدریج بار اقتصادی اجرای تصمیم آخر را متحمل شوند و گرنه اجرای طرح جایگزینی خودروهای فرسوده خودروهای جدید اما گران قیمت یا تحمیل هزینه به مصرف کنندگان، یا به مرحله اجرا درآوردن طرح هدفمند کردن یارانه ها بدون اطمینان از ضریب نفوذ و درجه موفقیت آن و سایر پیشنهادات با استفاده از قوه قهریه اقتصادی چندان دشوار نخواهد بود .

از منظر اصلاح ساختار مصرف انرژی در کشور هم می توان بر این رویکرد تأکید ورزید که ساختار فعلی به دلیل حاکمیت مدیریت دولتی به ویژه در امور تصدی گری علاوه بر غیرشفاف ساختن فضای حاکم، به دلیل اعمال انحصارات عملاً امکان فعالیت بخش خصوصی و یا سرمایه گذاری خارجی برای انجام اصلاحات لازم در راستای اصلاح الگوی مصرف، مبهم و متوقف مانده که حل این معضل با اصلاح ساختار مدیریت حاکم در بدنه وزارت نفت، اصلاح و تنقیح قوانین گذشته و انحصارزا و از حوزه حاکمیت خارج کردن امور تصدی گری در بخش پالایش و

پخش و موارد مشابه آن آسان پذیر خواهد بود. داستان بنزین، گرچه تکراری و کهنه شده است ولی هنوز دغدغه اکثریت مردم است اگر منطق آزادسازی قیمت ها برای حرکت در مسیر اقتصاد آزاد حکم می کند یارانه ها را حذف کنیم اما منطق حاکمیت بر مردم حکم می کند هزینه چنین اقدامی را همه باید پردازند و از همه بیشتر خود حاکمیت بنزین و دیگر حامل های انرژی صرفا یک کالای اقتصادی با ضریب نفوذ کم بر اقتصاد ایران نیست؛ یک کالای استراتژیک و پدیده ای اقتصادی - سیاسی است که حتی می تواند محبوبیت و مقبولیت عده ای را به خطر اندازد و عده دیگری را روانه پارلمان و حتی دولت سازد؛ اقتصاد را متأثر سازد؛ مردم را راضی یا ناراضی کند و ...

افزایش یک سوپیه و ناگهانی بهای فرآورده های سوختی و یا حذف یک جانبه یارانه انرژی» حرکت بر مدار صفر درجه «خواهد بود؛ آیا سران قوا) محمد خاتمی، مهدی کروبی و هاشمی شاهرودی(، می توانند راه حل مناسبی ارائه کنند؟

طرحی جدید برای حذف یارانه فرآورده های نفتی

فروش کالاهای سوپسیدی با قیمت های بسیار ارزان باعث رشد بی رویه مصرف، اسراف و قاچاق می شود. در این فرآیند اختصاص یارانه» سوپسید «برای فرآورده های نفتی به ویژه بنزین قابل تامل تر از سایر بخش هاست. زیرا مردم سرمایه نسل

های آینده را راحت تر و ارزان تر دود می کنند. این نکته آن وقت اهمیت خود را بهتر نشان می دهد که مزیقه مالی دولت را در مقوله سرمایه گذاری ها مدنظر قرار دهیم.

براساس آمار سازمان مدیریت و برنامه ریزی حدود ۱۶/۵ میلیارد دلار در سال ۸۲ صرف یارانه های مختلف شده و از این میزان ۱۳ میلیارد دلار را یارانه سوخت به خود اختصاص داده است و امسال این رقم به بیش از ۲۰ میلیارد دلار خواهد رسید. در حالی که کل بودجه عمرانی کشور کمتر از ۱۰ میلیارد دلار بوده است. با این روند آینده فرزندان ما چه خواهد بود؟

امروز راه حل فودا اجبار برای حل مشکل راهی بهتر از منطقی کردن قیمت انواع سوخت وجود ندارد. باید قیمت فرآورده ها به سطح قیمت های بین المللی برسد و همزمان با این پروسه، ساختار سیستم های انرژی بر تغییر یافته و صرفه جویی در مصرف به انجای مختلف مورد توجه قرار گیرد، اصلاح قیمت ها انگیزه قاچاق را نیز کاهش خواهد داد. پایین نگه داشتن بی منطق قیمت ها همچون مصرف مواد مخدر اگرچه در کوتاه مدت آرامش بخش اما در بلندمدت کشنده است. اگر وضعیت فعلی ارائه یارانه های سوختی ادامه یابد به کجا خواهیم رفت؟ پاسخ این سؤال با تجزیه و

تحلیل نمادهای اقتصادی، آنچنان روشن است که مباحثه زیادی نمی طلبد. سیاست نادرست فروش فرآورده های نفتی با سوبسید ضررهای بسیاری را بر اقتصاد کشور تحمیل کرده و درنهایت تا آنجا پیش خواهد رفت که اقتصاد ما تاب تحمل آن را نداشته و تیغ اصلاح را به اجبار به دست برنامه ریزان اقتصادی خواهد داد تا دمل های چرکین ناشی از سیاست های یارانه را از بدن اقتصاد کشور خارج نمایند. اگر آینده نگر باشیم عاقلانه آن است که اقدامات اصلاحی را پیش از آنکه تبعات بغرنج سوخت ارزان اقتصاد ما را به بحران واقعی بکشاند، آغاز کنیم. چه اینکه در چنین شرایطی نجات اقتصاد کشور امکان پذیرتر و آسان تر است.

نمونه این مشکل را درباره ارز داشتیم، سال ها میلیاردها دلار از ارز کشور را به قیمت های ارزان در جامعه تزریق کرده و مشکلات بسیار زیادی را در کشور ایجاد کردیم تا بالاخره مسئولین رضایت به ارز تک نرخ دادند ولی ای کاش این تصمیم ۱۵ سال زودتر گرفته می شد.

#### نگرانی کجاست

با توجه به شرایط موجود و هشدارهایی که درمورد آینده داده می شود به نظر می رسد اختلاف نظر چندانی برای واقعی کردن قیمت های فرآورده های نفتی وجود نداشته باشد. آنچه مورد نگرانی و اختلاف است اثرات منفی (واقعی و غیرواقعی) این اقدام) چه به صورت مستقیم و چه غیرمستقیم (بر اقشار کم درآمد و آسیب

پذیر جامعه و چگونگی حمایت از آنها است. این دغدغه اصلی مسئولان البته دغدغه درستی است. حذف یارانه، آن هم در مورد سوخت تصمیمی است بس پرمخاطره که می تواند مخالفت های شدید سیاسی و اجتماعی را در پی داشته باشد و این امر آنقدر پراهمیت است که به دولت ها کمتر جرات اتخاذ تصمیمی اینچنین سترگ برای ساماندهی وضعیت اقتصادی را می دهد. ولی آیا اگر مسئله ای پیچیده و راه حلش دشوار شد، باید صورت مسئله را پاک کرد یا باید کوشید تا به هر ترتیب ممکن بهترین راه حل موجود را انتخاب و به مرور زمان آن را بهینه کرد. برای اصلاح قیمت فرآورده های نفت باید ساختار تولید و توزیع را اصلاح کرد و با بسترسازی مناسب سمت و سوی جامعه را به طرف پذیرش قیمت های واقعی کالاهای سوبسیدی پیش برد. قطعاً اگر عینک بلندنظری را به چشم بزنیم و مجموعه برنامه هایی را تدوین کنیم که برای شئون مختلف این بحث چاره اندیشی کند رسیدن به هدف و حذف یارانه ها دور از ذهن که نه، حتی دور از دسترس هم نخواهد بود. اگر امروز می توان از ارائه برنامه سخن گفت، فردا شرایط تحمیلی، برنامه هایش را به ما دیکته خواهد کرد. این نوشتار بر آن است تا طرحی جامع و به هم پیوسته ارائه نماید تا در قالب آن بتوان یارانه های فرآورده های نفتی را حذف کرد. این طرح شامل پروژه های مختلفی است که بعضاً باید پیش از شروع واقعی کردن قیمت ها به پایان رسند. اگر چه بخشی از پروژه ها در زمان مشخص و

بخش دیگری تا انتهای طرح حذف یارانه ها ادامه خواهد داشت . نمی توان ادعا کرد که تدوین چنین طرحی پایان بحث های کارشناسانه درباره حذف یارانه هاست اما می توان امید داشت تا چنین طرحی حساسیت کارشناسان را برانگیخته و با ارائه نظرات اصلاحی گامی ملی در جهت سالم سازی اقتصاد ایران اسلامی برداشته شود . به ویژه آنکه دستگاه هایی نظیر دولت و مجلس نیز همگام در تدوین و اجرای طرح پیش بیایند .

طرح ۴ ساله

«طرح جامع حذف یارانه فرآورده های نفتی» طرحی است چهار ساله که اهداف

متعددی را مورد توجه قرار داده است . با اجرای این طرح اهداف زیر محقق خواهد

شد: الف - تصدی گری دولت در بخش هایی از اقتصادکشور به حداقل می

رسد. ب - در مصرف ثروت های خدادادی نظیر نفت عدالت بیشتر رعایت می

شود. ج - خدمات حمل و نقل شهری رقابت آمیز و مردمی می شود. د - از

فناوریهای جدید در ارائه خدمات شهری بهره گیری می شود. ه - در مصرف

فرآورده های نفتی صرفه جوئی و قاچاق آن کاهش می یابد و - مواد سوختی به

قیمت های رقابتی بین المللی عرضه می شوند. ض - اقشار آسیب پذیر جامعه در

برابر اثرات سوء جانبی ناشی از اصلاح ساختار قیمت ها مورد حمایت قرار می

گیرند. ح - سرمایه گذاری مردم در بخش های پایین دستی صنعت نفت، شامل



پالایشگاه ها و سیستم های انتقال و توزیع فراورده مورد تشویق و حمایت قرار خواهد گرفت. ت. شرکت های حمل و نقل شهری توسط مردم تشکیل خواهد شد. ی. شرکت های واحد اتوبوسرانی شهری به کارکنان آنها واگذار می شود. ک. تردد اتومبیل ها در شهرهای بزرگ کمتر خواهد شد. ل. شبکه اتوبان های شهری و بین شهری با ترغیب سرمایه گذاری مردم در این حوزه گسترش می یابد. م. با وارد کردن سرمایه های مردم به پروژه های ملی، اجرای این پروژه ها سریع تر، ارزاتر و منطقی تر خواهد شد. برای تحقق اهداف فوق که در یک افق ۵ ساله مورد توجه قرار گرفته، با استفاده از تیم کارشناسی پروژه های مختلفی طراحی شده است. ن. گام اول: مردم را همراه کنیم

نخستین پروژه طرح، پروژه شفاف سازی طرح برای مردم است. باید مردم از نگرانی در آیند. باید انذار آینده را داد و ویژگی های مثبت و منفی طرح را با آنها در میان گذاشت. در دنیای امروز هیچ طرحی بدون مشارکت واقعی مردم به درستی اجرا نمی شود بنابراین نخستین اصل در اجرای طرح حذف یارانه های سوخت، اجرای پروژه شفاف سازی است. پس از تکمیل و بررسی کارشناسانه طرح، باید آن را در معرض افکارعموم قرار داد. روزنامه ها و صداوسیما برای مدت سه ماه توان

خود را به کار خواهند گرفت تا طرح را به نقد کشیده و زوایای مثبت و منفی آن را علنی کنند. دولت نیز موظف می شود گروهی از متخصصین را مسئول پیگیری و پاسخ به اشکالات طرح و به کارگیری پیشنهادات مفید نماید. طرح حذف یارانه ها باید به گونه ای شفاف گردد که اکثریت مردم به اجرای طرح معتقد شوند. این پروژه از زمان شروع طرح اجرا شده و تا زمانی که نیاز آن احساس شود ادامه می یابد.

#### گام دوم: ترغیب مردم به صرفه جویی

هدف اصلی از اجرای این طرح صرفه جویی در مصرف فرآورده های نفتی است. لذا باید «مصرف به اندازه»، ملکه ذهنی مردم شود به همین منظور گام دوم اجرای طرح، ترغیب مردم به کاهش مصرف انرژی است. این مهم حاصل نخواهد شد مگر با استفاده از فن تبلیغ با روش های روز و تشویق مردم به انحای مختلف. اما پیش از اینکه پای مردم به این بحث باز شود باید از خود شروع کرد. همه مقامات و دستگاه های دولتی و نهادهای وابسته به دولت بایستی به طور علنی برنامه های صرفه جویی در مصرف انرژی را شروع کنند. مردم باید ببینند که دولت و دولتمردان از خود شروع کرده اند. هر جا مردم احساس کرده اند که مجری، بزرگ ترین متعهد به آرمان های برنامه است با آن همراه شده اند. دستگاه های دولتی باید، هم صرفه جویی را آغاز کنند و هم، برای آن تبلیغ نمایند. این دومین

پروژه طرح است. پروژه دوم نیز از ابتدای طرح شروع و ۴ سال ادامه خواهد

یافت.

گام سوم و چهارم:

گازسوز کردن و تنظیم موتور خودروها

کاهش مصرف سوخت جز با کاهش مصرف سوخت وسایط نقلیه عمومی و

شخصی امکان پذیر نیست. خودروهایی در کشور تولید می شوند که بعضاً با

استانداردهای جهانی سختی ندارند. خوشبختانه تولید پیکان قرار است تا پایان

امسال متوقف شود و انشاءالله از سال آینده این خودروی بنزین خوار را دیگر در

چرخه تولید کشور نخواهیم دید. برنامه گازسوز کردن وسایط نقلیه هم اکنون در

دست اجراست اما سرعت آن کافی نیست. باید سرعت گازسوز کردن وسایط نقلیه

افزایش یافته و امکاناتی نظیر پمپ های گاز نیز در سطح شهرها به طور گسترده

تعبیه شود. تولید خودروهای با سوخت اولیه گاز را نیز باید در کارخانه های

خودروسازافزایش داد. گازسوز کردن خودروها و تولید ماشین های گازسوز دو

برنامه ای است که اگرچه در حال حاضر در کشور اجرا می شود اما باید در روند

آن تسریع قابل ملاحظه ای رخ دهد. در این راستا باید به برنامه تنظیم موتور

وسایط نقلیه نیز توجه ویژه ای کرد. از زمان شروع طرح دیگر هیچ خودرویی بدون

داشتن برگه تنظیم موتور حق تردد نداشته باشد.

گام پنجم: کسب تجربه با شروع طرح در دستگاه های دولتی

شش ماه پس از شروع طرح، قیمت همه مواد نفتی، گاز و برق برای همه دستگاه های دولتی اعم از وزارتخانه ها، شرکت های دولتی، نهادها، ارگان ها، سازمان ها و موسسات مربوط به آنها براساس قیمت های بین المللی و به صورت رقابتی محاسبه خواهد شد. در ازای آن نیز قیمت یا ارزش کالا های تولیدی و خدماتی آنها به میزان تاثیر افزایش قیمت مواد سوختی، افزایش می یابد. به عبارت ساده تر اگر شرکت ها و سازمان ها سوخت را گران می خردند خدمات و یا تولیداتشان را نیز گران عرضه می کنند. حال اگر در مورد مصرف فرآورده، یا محصولی کمکی لازم باشد دولت دیگر پارانه ای پرداخت نخواهد کرد بلکه کمک را صرفاً به صورت نقدی عرضه می کند تا نرخ کالا یا خدمات متناسب و رقابتی باقی بماند.

گام ششم: مردم در پالایشگاه ها

شرکت ملی نفت می تواند براساس سیاست های اعلام شده در برنامه پنج ساله پالایشگاه های موجود را) توصیه می شود به جز پالایشگاه های تهران و اصفهان ( به مردم بفروشد. در حال حاضر به دلیل سوبسیدی بودن قیمت فرآورده ها سرمایه گذاری در این کار سودآور نیست ولی با آزاد شدن قیمت فرآورده، سرمایه گذاری در امر پالایشگاه با صرفه می شود. روش های متعددی را برای واگذاری می توان

پیشنهاد کرد که در زمان مناسب ارائه خواهد شد. اما در این مسیر مقاومت هایی وجود خواهد داشت. یکی از مشکلات خصوصی سازی در وزارت نفت وضعیت پرسنل واحدهاست. اکثر کارکنان واحدها بر این باورند که خصوصی سازی واحد ها، آنها را از مزایای کارمندی نفت محروم نموده و چه بسا حتی به بیکاری آنها منجر شود. بر همین اساس کارکنان عموماً در مقابل این قبیل اصلاحات مقاومت نشان داده و با تحصن و اعتصاب سعی می کنند از آن جلوگیری کنند. برای رفع این مشکل نیز می توان راهکاری ارائه کرد. پیشنهاد می شود شرکت ملی نفت ایران به کارکنان این واحدها تا ۵ سال پس از انجام خصوصی سازی فرصت دهد تا در مورد انتقال خود به شرکت جدید یا ادامه خدمت در شرکت نفت تصمیم بگیرند. این سیاست نگرانی از بیکار شدن را از دل کارکنان می برد و اگر واحد خصوصی شده موفق شود که خواهد شد، قطعاً کارکنان با اشتیاق به آن منتقل خواهند شد. این پروژه شش ماه پس از شروع طرح آغاز و تا زمان اتمام خصوصی سازی ادامه می یابد. در مورد پمپ بنزین ها نیز باید گفت به دلیل سوبسیدی بودن انواع سوخت و حق العمل ناچیر پمپ بنزین ها، علاقه مندی برای خرید این مراکز از طرف مردم کم است. در صورت رها شدن این سیستم از دست دولت به طور قطع علاقه مندی بیشتری نسبت به خرید پمپ بنزین ها پیدا خواهد شد. این پروژه نیز تا اتمام خصوصی شدن همه جایگاه های سوخت رسان ادامه می یابد.

گام هفتم: گسترش مالکیت مردمی در حمل و نقل

برای حل مشکل حمل و نقل عمومی شهری و بین شهری نسبت به تشکیل تعدادی شرکت اتوبوسرانی خصوصی برای هر شهر بزرگ اقدام خواهد شد. سرمایه مورد نیاز این شرکت ها نیز از محل اعتبار تخصیص داده شده به مردم در این طرح تامین می شود. در صورت نیاز به کمک مالی دولت یا شهرداری ها جهت اقتصادی کردن این پروژه ها، کمک لازم از طریق درآمد حاصل از طرح حذف سوبسید پرداخت می گردد.

گام هشتم: واگذاری شرکت های واحد اتوبوسرانی به کارکنان

خوشبختانه پروژه واگذاری شرکت های واحد اتوبوسرانی به کارکنان آنها در چند شهر بزرگ مانند اصفهان، و شیراز اجرا شده که کم و بیش نیز موفق بوده اند. برای جلوگیری از خطر های احتمالی ناشی از خصوصی سازی یکباره، شرکت های اتوبوسرانی در شهر های بزرگ به کارکنان آنها واگذار شده و زیر نظر شهرداری ها به کار خود ادامه خواهند داد.

### نتیجه گیری :

شهرداری ها می توانند با برنامه ریزی و استفاده از تجربیات سایر کشورها پروژه هایی را در سطح کلان شهرها اجرا نمایند که منجر به کاهش تردد اتومبیل ها در سطح شهرها شود. برای نمونه طرح «همسفر» را در اینجا پیشنهاد می کنیم :

افرادی که در روزهای کاری هفته به مرکز شهر تردد می کنند از طریق تلفن یا تماس اینترنتی می توانند آدرس مبدا و مقصد خود و ساعت ترددشان را به مرکزی که توسط شهرداری تاسیس می شد اعلام کنند. این مرکز افرادی را که در یک مسیر تردد می کنند را به یکدیگر معرفی می کند. این افراد می توانند با استفاده از ماشین یکدیگر یا با یک خودروی واحد و به صورت مشترک به مرکز شهر تردد کرده تا ضمن کاهش تعداد خودروها از مصرف سوخت و آلودگی هوا و هزینه سرانه بکاهند. افرادی که در یک اداره یا شرکت فعالیت می کنند می توانند این هماهنگی را خود راسا انجام دهند. برای استقبال از این طرح راهنمایی و رانندگی موظف خواهد شد که در محدوده بزرگی از شهر تردد خودروهای شخصی با کمتر از سه یا چهار سرنشین را در ساعات اولیه صبح و بعدازظهر ممنوع نماید



منابع :

۱- سایت اطلاع رسانی آفتاب :

[www.aftab.ir](http://www.aftab.ir)

۲- سایت اطلاع رسانی دانشنامه رشد :

[www.daneshnameh.roshd.ir](http://www.daneshnameh.roshd.ir)