

راهکارهای کاهش قیمت تمام‌شده جابجایی

حمید کرديچه*

مسئله ناترازی بنزین و گازوئیل صرفاً یک موضوع انرژی نیست و به‌طور مستقیم در بهای تمام‌شده کالا و خدمات، بهره‌وری اقتصادی و حتی عدالت اجتماعی گره خورده است. در واقع، حمل‌ونقل در اقتصاد به‌جای آن که یک مزیت رقابتی باشد، به دلیل سیاست‌های نادرست در حوزه سوخت و ناکارآمدی ناوگان، به یکی از کانون‌های اصلی اتلاف منابع ملی تبدیل شده است.

مصرف بالا، بهره‌وری پایین

بر اساس گزارش‌های منتشرشده از وزارت نفت و شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، مصرف روزانه گازوئیل در کشورمان حتی به بیش از ۱۳۰ میلیون لیتر در روز رسیده است، در حالی که تولید داخلی پاسخگوی رشد مصرف نبوده و کشور در مقاطع اوج تقاضا ناگزیر به واردات یا جابجایی در سبد پالایشی شده است. در بخش بنزین نیز وضعیت مشابه است؛ مصرف روزانه بنزین نیز حتی از بیش از ۱۳۰ میلیون لیتر در روز عبور کرده که بخش مهمی از آن ناشی از ناوگان فرسوده و ناکارآمدی الگوی حمل‌ونقل است. در چنین شرایطی، شدت مصرف انرژی در حمل‌ونقل جاده‌ای ایران حدوداً ۳ تا ۲ برابر میانگین کشورهای عضو OECD برآورد می‌شود؛ به بیان ساده، برای جابجایی یک تن - کیلومتر کالا، سوخت بیشتری نسبت به استانداردهای جهانی مصرف می‌شود.

سهام حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالا

در کشورمان، برآوردهای اتاق بازرگانی و مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که سهم حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالا بین ۱۰ تا ۲۵ درصد در نوسان است و در برخی کالاهای کشاورزی و مواد فلزی حتی به بیش از این مقدار نیز می‌رسد. در مقابل، این سهم در بسیاری از اقتصادهای توسعه‌یافته معمولاً بین ۴ تا ۱۰ درصد است. این اختلاف، صرفاً ناشی از فاصله جغرافیایی نیست، بلکه عمدتاً به چند عامل برمی‌گردد: ۱. فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل (میانگین عمر کامیون‌های سنگین در ایران بیش از ۲۰ سال) و ۲. نبود نظام لجستیک یکپارچه و حمل‌ونقل ترکیبی (ریلی-جاده‌ای). نتیجه آن است که به‌صورت ساختاری به «حمل‌ونقل پرهزینه‌محور» دچار شدیم و این هزینه در نهایت به مصرف‌کننده منتقل می‌شود.



سهام پایین حمل ریلی

قانون اصلاح الگوی مصرف (مصوب ۱۳۸۹) دولت را مکلف به کاهش شدت انرژی، نوسازی ناوگان و افزایش بهره‌وری کرده است. اما روند نوسازی کامیون‌ها و اتوبوس‌ها بسیار کند و وابسته به منابع محدود بوده است. در قوانین بودجه سالانه نیز، همواره ردیف‌هایی برای واردات یا تهاوت سوخت و همچنین حمایت از حمل‌ونقل عمومی پیش‌بینی شده. اما این حمایت‌ها عمدتاً کوتاه‌مدت و غیرساختاری بوده‌اند. همچنین در برنامه‌های توسعه (به‌ویژه برنامه ششم توسعه) نیز به توسعه حمل‌ونقل ریلی و کاهش سهم جاده در بار تأکید شده بود؛ با این حال، سهم حمل‌ریلی از کل بار کشور همچنان در سطحی پایین (حدود ۱۰ تا ۱۲ درصد) باقی مانده است.

چرا ایران گران‌تر حمل می‌کند؟

در کشورهای دارای اقتصاد صنعتی، سهم حمل‌ونقل ریلی در جابجایی بار بین ۳۰ تا ۶۰ درصد است. از طرفی ناوگان جاده‌ای به‌طور متوسط کمتر از ۸ تا ۱۰ سال عمر دارد و لجستیک چیرولی و تجزیه و تحلیل تأمین یکپارچه باعث کاهش سفرهای غیرضروری می‌شود. اما در کشورمان ناوگان آلوده شبکه لجستیک باعث سفرهای پرگشتی خالی در ناوگان سنگین می‌شود. این عوامل باعث شده است هزینه حمل در ایران نه‌تنها اقتصادی نباشد، بلکه به یک «پارانه پنهان ناکارآمد» تبدیل شده است.

تورم در زنجیره تأمین

افزایش هزینه حمل‌ونقل مستقیماً بر قالب تورم کالاهای اساسی، مواد غذایی و خدمات خود را نشان می‌دهد. به بیان دیگر، حتی اگر نرخ ارز یا قیمت جهانی کالا ثابت بماند، افزایش هزینه حمل داخلی می‌تواند به‌تنهایی موج تورمی ایجاد کند. این موضوع در کشورمان به‌دلیل وزن بالای حمل جاده‌ای، اثر تشدیدکننده به‌ویژه در محصولات کشاورزی، مصالح ساختمانی و کالاهای مصرفی روزمره دارد.

بنابراین حل مسئله ناترازی سوخت در حمل‌ونقل، صرفاً با سیاست قیمتی ممکن نیست و نیازمند بسته جامع اصلاحی افق میان‌مدت است.

نوسازی ناوگان

اجرای واقعی ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر برای جایگزینی کامیون‌های فرسوده با مشارکت بخش خصوصی.

توسعه حمل‌ونقل ریلی

افزایش سهم ریل از حمل بار کشور به حداقل ۳۰ درصد در افق میان‌مدت.

هوشمندسازی لجستیک

ایجاد سامانه ملی مدیریت بار برای کاهش سفرهای خالی و بهینه‌سازی مسیرها.

هدایای کامل قانون هدفمندی یارانه‌ها

بهبود منابع یارانه سوخت به سمت بهره‌وری انرژی و نوسازی ناوگان.

جمع‌بندی

ناترازی سوخت یک «مسئله ساختاری در اقتصاد حمل‌ونقل» است که اثر مستقیم بر تورم، رقابت‌پذیری و عدالت اقتصادی دارد و تداوم وضعیت فعلی، به معنای تثبیت یک یارانه پنهان گسترده و ناکارآمد است که نه به نفع تولیدکننده است، نه مصرف‌کننده و نه دولت. بنابراین اصلاح این وضعیت، نیازمند تصمیم شجاعانه، اجرای دقیق قوانین موجود و بازطراحی حکمرانی لجستیک کشور است که اگرچه دشوار است، اما برای پایداری اقتصاد ملی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

*کارشناس اقتصادی

نگاهی به لایحه «ایجاد نظام جدید تأمین اجتماعی» از دریچه بازار کار

اصلاح معماری تأمین مالی تأمین اجتماعی موتور محرک اشتغال فراگیر و حامی نیروی کار



فاطمه رجبی در حال تعویض قطعات در یک خط تولید

بر اساس گزارش مرکز آمار ایران در زمستان ۱۴۰۴ نسبت اشتغال ۳۶/۶ بوده است. این گزاره به‌تنهایی یک چالش عمیق بازار کار ایران را نشان نمی‌دهد یعنی از جمعیت بالای ۱۵۰ میلیون نفر (جمعیت در سن کار) تنها ۳۶/۶ درصد شاغل هستند. همچنین از ۲۴/۴ میلیون نفر شاغل در زمستان ۱۴۰۴ تنها ۱۶/۱ میلیون نفر از بیمه بر خوردار بوده‌اند. به عبارتی تنها ۶۶ درصد شامل پوشش بیمه‌ای بوده‌اند و چیزی حدود ۳۴ درصد از جمعیت شاغل در زمستان ۱۴۰۴ در گروه مشاغل غیررسمی بوده‌اند. این موضوع چالش عمیق دیگری از بازار کار ایران را آشکار می‌کند.

اقتصاددانانی نظیر پیتر دایموند ریشه اینگونه چالش‌ها

در بازار کار را در یک پدیده ساختاری یعنی شکاف عمیق میان هزینه واقعی نیروی کار و بهره‌وری انتظاری توضیح می‌دهد. دایموند استدلال می‌کند بهای تمام شده بکارگیری کارگر برای کارفرما، بسیار بیشتر از دستمزدی است که به کارگر می‌پردازد و شامل دستمزد ناخالص و سهم کارفرما از حق بیمه تأمین تأمین اجتماعی است. به یک بیان ساده آنچه کارفرما هزینه می‌کند و آنچه کارگر دریافت می‌کند یک شکاف بهره‌وری انتظاری خلق می‌کند که از یک سو تقاضای کارفرما برای استخدام رسمی نیروی کار کاهش می‌دهد و در سوی مقابل نیز عرضه نیروی کار را سربوب می‌کند. در ایران با احتساب نرخ ۲۵ درصد مالیات بر سود شرکت (ماده ۱۰۵ قانون مالیات‌های مستقیم) سهم ۲۳ درصدی کارفرما از حق بیمه بر اساس قانون تأمین اجتماعی هزینه واقعی نیروی کار نسبتاً بالاست. مجموع این دو در عمل گاهی از ۳۰ درصد هزینه‌های بنگاه نیز عبور می‌کند و به نوعی تبدیل به مالیات بر استخدام رسمی می‌شود. گویی نظام تأمین اجتماعی با مالیات پنهان بر کار به گره کور اشتغال در ایران بدل شده است.

درواقع این شکل نظام تأمین اجتماعی سه پیامد مخرب بر بازار کار دارد که چالش‌هایی که در ابتدای این متن اشاره شد را می‌تواند نتیجه این پیامدها دانست. نخست، کاهش تقاضای نیروی کار و سوق دادن بنگاه‌ها به سمت فناوری‌های سرمایه‌بر، حتی در شرایطی که نیروی کار ارزان و جوان مزیت نسبی در اقتصاد باشد. دوم، گسترش اشتغال غیررسمی برای

فرار از هزینه‌های تأمین اجتماعی که در نتیجه آن این کارگر است که از حمایت‌های بازنشستگی، درمان و بیکاری محروم می‌شود. سوم، بازتولید نابرابری چراکه نیروی کار غیرماهر یا کم‌هزینه دست پایین‌تری در چانه‌زنی‌های کارگر - کارفرمایی دارد، بزرگ‌ترین قربانی این ساختار می‌شود و در عمل با بی‌کاری یا به ناچار قراردادهای غیررسمی را می‌پذیرد که از هیچ حمایت اجتماعی برخوردار نیست. جای نگران کننده این ماجرا آنجاست که به‌طور معمول کارگر غیرماهر یا کم‌مهارت از طبقات پایین درآمدی نیز است و تنها محل درآمدی آن نیز درآمد ناشی از کار است.

جوزف استیگلیتز نیز استدلال می‌کند که اگر چه قوانین کار با نیت حمایت از کارگران وضع شده‌اند اما در عمل با افزایش هزینه‌های استخدام کارفرمایان را به سمت قراردادهای موقت، غیررسمی (بدون بیمه تأمین اجتماعی)، بیمه‌ناکاری و اقتصاد زیرزمینی سوق می‌دهد. به عبارتی می‌توان ادعا کرد قوانین حمایتی از نیروی کار نظیر قانون تأمین اجتماعی در شکل فعلی به صورت یک مالیات ضمنی بر قراردادهای کار عمل می‌کنند و در نهایت به ضرر همان گروهی تمام می‌شود

نگاه

راه حل ناترازی انرژی خود مردم هستند



طرح همچنین می‌تواند از منظر اقتصادی نیز جذاب باشد، به‌طوری که افراد علاوه بر تأمین برق مصرفی خود، در ساعات اوج بار، برق تولیدی را با قیمت مناسب به شبکه بفروشند و حتی بازپرداخت تسهیلات خود را از همین محل تأمین کنند.

از سوی دیگر، در حوزه گاز نیز با یک مسئله بسیار مهم در بخش خانگی مواجه هستیم. در فصل سرد سال، مصرف گاز به‌طور قابل

توجهی افزایش می‌یابد که عمدتاً ناشی از استفاده از بخاری‌هاست. در برخی مناطق سردسیر نیز مشاهده می‌شود که بخاری‌ها به‌صورت مداوم روشن نگه داشته می‌شوند تا فضا همیشه گرم باقی بماند.

در این زمینه، یکی از اقدامات کلیدی، جایگزینی بخاری‌های فرسوده با بخاری‌های نسل جدید و کم‌مصرف است. این اقدام

خواهد داد و بنابراین افزایش پوشش بیمه‌ای تنها از مسیر بیمه خوداشتغالان نیست. در نهایت از تباطؤ مستقیم افزایش پوشش بیمه‌ای از طریق پوشش خوداشتغالان با عدالت شغلی از آن جهت است که در مشاغل خوداشتغالی نظیر برخی افراد شاغل در مشاغل پلنفرمی، مشاغل خانگی و سایر، جزو نیروی کار غیرماهری هستند که مشاغل رسمی مزدبگیری دور از دسترس شان است و این بند از لایحه پیشنهادی به معنای به رسمیت شناختن این گروه مشاغل و ایجاد سطحی از امنیت شغلی برای این گروه است.

۴- پیوند بیمه بیکاری با توانمندسازی از حمایت منفعل به سیاست فعال بازار کار
در نظام فعلی عملکرد صندوق بیمه بیکاری به ارانه یک مقرری حمایتی به فرد تا یافتن شغل بعدی تقلیل یافته است. در مقابل در لایحه پیشنهادی با تغییر ساختار صندوق، می‌تواند آن را به یک ابزار سیاست فعال بازار کار تبدیل کند. ادغام صندوق بیمه بیکاری، سازمان فنی و حرفه‌ای و معاونت اشتغال وزارت کار و ایجاد سازمان ملی مهارت و اشتغال در صورت تدقیق فرایند؛ پیش‌نماین آن را دارد که مسئله جست‌وجو و تطبیق در بازار کار را حل کند. به این شکل که نیروی کاری که شغل خود را از دست داده به جای انتظار برای یافتن شغل بعدی، بلافاصله به مهارت‌آموزی هدفمند بپردازد و به کاربایی متصل شود.

بر اساس مدل دایموند-مورتسن-پیساردس وجود نداشتند به سرعت یکدیگر را پیدا کنند و فرایند جست‌وجو برای کارگر از طریق زمان طولانی‌تر بیکاری برای کارفرما از طریق هزینه‌های استخدام پرهزینه می‌شود. آنها نشان می‌دهند مقرری بیکاری بدون آنکه با آموزش و کاربایی فعال همراه شود دوره بیکاری را طولانی‌تر می‌کند و حتی احتمال خروج دائمی از بازار کار را نیز افزایش می‌دهد. در مقابل وقتی منابع بیکاری به‌جای پرداخت منفعل، صرف مهارت‌آموزی هدفمند و تسهیل تطبیق کارگر با کارفرما می‌شود، دوره بیکاری کاهش می‌یابد، هم کیفیت تطبیق شغلی افزایش می‌یابد.

از سوی دیگر جهان به سسویی در حرکت است که به طور مداوم از حذف مشاغل آسوی هوش مصنوعی سخن گفته می‌شود. آسواوغلو در مقاله مسابقه میان انسان و ماشین استدلال می‌کند که پیشرفت فناوری، اثر با نهادها و تغییرات نهادی مرتبط با آموزش و مهارت‌آموزی و توانمندسازی نیروی کار است. اگر چه جدید و تغییرات بازار کار نیازمند نهادهای بازار کار، مهارت‌آموزی و توانمندسازی نیروی کار است.

تازمانی که اساسنامه و جزئیات اجرایی سازمان ملی مهارت و اشتغال آشکار نشود نمی‌توان مطمئن شدن این اصاحت در نهادهای بازار کار و توانمندسازی نیروی کار موفق است، اما می‌توان امیدوار بود.

جمع‌بندی: لایحه‌ای برای عدالت و اشتغال
در نهایت به نظر می‌رسد این لایحه با کاهش هزینه استخدام نیروی کار و مالیات پنهان بر اشتغال، با حرکت به سمت نظام بیمه تأمین مالیات، با افزایش فراگیری بیمه و حمایت اجتماعی و بسا پیوند میان بیمه بیکاری و مهارت‌آموزی گامی در جهت افزایش اشتغال، بهبود عدالت توزیعی، نظام تأمین اجتماعی خیاط خانگی. بخشی از ۸/۲ میلیون نفر یاد شده از این گروه مشاغل هستند و بنابراین افزایش ضریب نفوذ بیمه را به همراه داشته و درآمد برای دوران کهنسالی بیماری این گروه مشاغل را تضمین می‌کند. اگر چه کاهش هزینه نیروی کار که در بخش قبلی به آن اشاره شد، شاغلان غیررسمی بنگاه‌ها را نیز کاهش

می‌تواند از طریق طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی و صدور گواهی صرفه‌جویی انجام شود، به‌گونه‌ای که منافع حاصل از کاهش مصرف، مستقیماً به مردم بازگردد و همزمان مصرف گاز نیز کاهش یابد.

این فرایندی می‌تواند با مشارکت شرکت‌های کارور و بخش خصوصی اجرایی شود تا هم به نوسازی تجهیزات گرمایشی کمک و هم صرفه‌جویی واقعی در مصرف انرژی محقق شود.

همچنین استفاده از تجهیزات دوگانه‌سوز (مانند بخاری‌های گاز و برق یا سیستم‌های ترکیبی) و توسعه منابع متنوع انرژی از جمله برق خورشیدی خانگی، می‌تواند به افزایش تاب‌آوری شبکه انرژی کشور کمک کند. این رویکرد دوگانه - یعنی حرکت از مصرف‌کننده صرف به تولیدکننده در حوزه برق، و اصلاح الگوی مصرف و جایگزینی تجهیزات در حوزه گاز - می‌تواند نقش بسیار مهمی در مدیریت ناترازی انرژی، افزایش مشارکت مردمی و بهبود اقتصاد انرژی کشور داشته باشد.

در مجموع، راه‌حل عبور از ناترازی انرژی در کشور، بیش از هر چیز در گرو مشارکت فعال مردم است و با بهینه‌سازی مصرف برق در ساعات اوج بار، استفاده از لامپ‌ها و تجهیزات کم‌مصرف و مدیریت هوشمندانه وسایل بر مصرف پر فشار شبکه را کاهش داد. در کنار آن، توسعه نیروگاه‌های خورشیدی خانگی، مردم را از مصرف‌کننده صرف به تولیدکننده انرژی تبدیل می‌کند. در حوزه گاز نیز جایگزینی بخاری‌های فرسوده با نسل‌های جدید و کم‌مصرف، نقش مهمی در کاهش مصرف دارد. این رویکرد مردمی، هم تاب‌آوری شبکه انرژی را افزایش می‌دهد و هم منافع اقتصادی مستقیمی برای خانواده‌ها به همراه خواهد داشت.