

بررسی راهکارهای عملی حل معضل بنزین در ایران^۱

دکتر سیدمسعود هاشمیان اصفهانی^۲

چکیده

تردید وجود ندارد که قیمت فرآورده های نفتی در ایران بسیار پایین بوده و این امر ناشی از پرداخت یارانه های مصرفی مستقیم و غیرمستقیم توسط دولت به مصرف کنندگان است. پایین نگه داشتن قیمت فرآورده های نفتی عوارض فراوانی را در زمینه های اقتصادی، اجتماعی و فنی ایجاد کرده و هم اکنون مصلحت کشور بازنگری در این سیاست است. در عین حال، آزادسازی یکباره قیمت حامل های انرژی، زیانبار بوده و غیرممکن است. لذا، یافتن راهکاری مناسب، از اهمیت اساسی برخوردار است.

در این مقاله ابتدا بررسی تطبیقی قیمت و یارانه انرژی در ایران و جهان مورد توجه قرار گرفته تا موقعیت نسبی ما در جهان از این زاویه روشن شود و سپس آثار پایین بودن قیمت انرژی در ایران مورد بررسی قرار گرفته است تا نشان داده شود که ادامه وضعیت فعلی چندان مناسب نخواهد بود. آثار آزادسازی قیمت حامل های انرژی

۱. مقاله حاضر در اواخر سال ۱۳۸۵ دریافت گردید که به دلیل انجام داوری و اعمال اصلاحات مورد نیاز، امکان چاپ آن در شماره بهار ممکن نشد. بنابراین مقاله در شرایطی به رشته تحریر درآمده است که هنوز توزیع کارت هوشمند و سهمیه بندی بنزین اجرایی نشده بود. (سردبیر)

۲. دکتری اقتصاد و استادیار دانشگاه امام حسین (ع)، dr_a_seif@yahoo.com

۳. دکتری مدیریت استراتژیک از دانشگاه عالی دفاع ملی

در ایران و سناریوهای آن موضوع بحث بعدی است تا معلوم شود که یکبارہ و بدون اقدامات اساسی جبرانی و مکمل، نمی‌توان یارانه‌های انرژی را حذف کرد. آنگاه شفاف‌سازی قیمت انرژی و کاهش یارانه آن در تجربیات سایر کشورها عنوان شده است. در ادامه، شقوق جایگزین شفاف‌سازی قیمت و کاهش یارانه انرژی در ایران مورد بحث قرار گرفته تا راهکارهای پیشنهادی نهایی برای انجام تحلیل دقیق‌تر در مرحله بعد به‌دست آید. در بخش بعدی تجزیه و تحلیل نتایج تحقیق شامل ارائه راهکارهای مناسب به‌ترتیب اولویت عنوان می‌گردد و در پایان نیز توصیه‌های سیاستی ارائه شده است.

واژه‌های کلیدی: یارانه انرژی، شفاف‌سازی، حامل‌های انرژی، آزادسازی، شدت انرژی

مقدمه

مقوله قیمت بنزین، یارانه‌های بنزین و مصرف بنزین و در مرحله بعدی، منابع ارزی هنگفتی که سال‌های طولانی است برای واردات آن و به منظور پاسخگویی به تقاضا مصروف می‌گردد، به یکی از حوزه‌های دغدغه‌ساز و چالش برانگیز در مجموعه کلان تنگناها و معضلات اقتصادی کشور مبدل شده است. این حوزه شامل پنج محور مهم است که عبارت‌اند از:

محور اول: نرخ رشد بالای مصرف بنزین در سالهای اخیر،

محور دوم: قاچاق بی‌حد و حصر فرآورده‌های نفتی و در راس آنها بنزین و

گازوئیل،

محور سوم: صرف منابع کمیاب ارزی بودجه دولت برای واردات بنزین (و اخیراً

واردات گازوئیل)،

محور چهارم: خدشه‌دار شدن عدالت اجتماعی،

محور پنجم: آلودگی زیست‌محیطی.

در کنار محورهای اصلی فوق، محورهای فرعی مهم دیگری نیز وجود دارند که

در این تحقیق در جای مناسب خود بدان پرداخته می‌شود.

تحقیق حاضر با هدف بررسی راهکارهای عملی حل معضل بنزین در ایران انجام

شده و فرض بر این است که بنزین تنها یکی از فرآورده‌های نفتی است که با سایر

فرآورده‌ها مانند گازوئیل، نفت سفید، نفت کوره و گاز مایع هم‌خانواده بوده و جداسازی

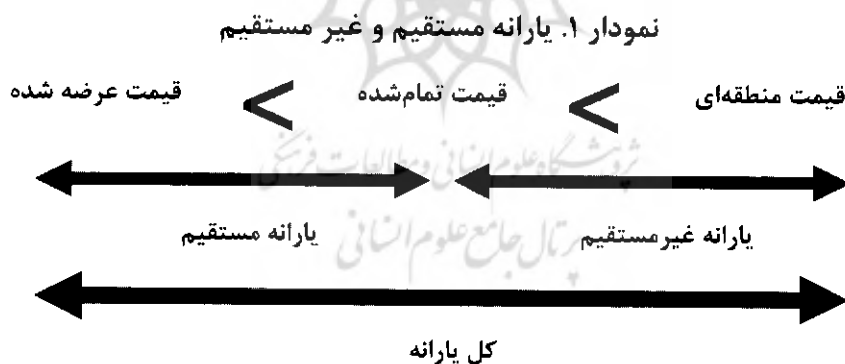
تبعات اقتصادی یارانه آنها از یکدیگر ممکن نیست، به ناچار بررسی قیمت‌ها و یارانه

حامل‌های انرژی و سوخت باید به صورت جامع و یکپارچه انجام گیرد.

بررسی یکپارچه یارانه‌های انرژی از زاویه دیگری نیز مهم می‌نماید و آن این است که هدفمند کردن یارانه‌ها در برنامه سوم توسعه پیش‌بینی شده ولی تاکنون اقدامی اساسی در مورد آن صورت نگرفته است. در عین حال، ارقام حاکی از آن است که یارانه حامل‌های انرژی بیش از ۹۰ درصد از کل یارانه‌ها را شامل می‌شود، لذا چنانچه گزارش حاضر بتواند به کل یارانه‌های انرژی توجه نماید، قدم مهمی در جهت هدفمند کردن یارانه‌ها نیز برداشته‌ایم که خود از جمله اهداف ساختاری مهم در راستای تحقق سند چشم‌انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

بررسی تطبیقی قیمت و یارانه انرژی در ایران و جهان

یارانه می‌تواند به‌عنوان تفاوت بین هزینه تمام شده و قیمت کالا در زمان حمایت دولت تعریف شود. یارانه یکی از ابزارهای مهم حمایتی دولت‌هاست که برای حمایت از مصرف‌کنندگان و یا تولیدکنندگان پرداخت می‌شود. یارانه‌ها را می‌توان به دو نوع مستقیم (آشکار) و غیرمستقیم (پنهان) تقسیم کرد. نمودار زیر این تفکیک را بخوبی نشان می‌دهد.



یکی از شایع‌ترین یارانه‌ها در اقتصاد ایران یارانه بخش انرژی، خصوصاً فرآورده‌های نفتی است. این یارانه هم به‌صورت مستقیم (آشکار) و هم به‌صورت غیرمستقیم (پنهان) پرداخت می‌شود. در یارانه آشکار دولت هر ساله هزینه‌ای را برای وارد کردن بنزین در بودجه در نظر می‌گیرد. در این حالت بنزین وارداتی با قیمتی حدود یک پنجم قیمت تمام شده برای دولت به مردم فروخته می‌شود. اما بنزین تولید داخل

که برای نفت خام آن تنها دولت هزینه استخراج و پالایش، بعلاوه اندکی حاشیه سود برای شرکت های مربوطه را ملاحظه می کند و در نهایت با قیمت یک پنجم قیمت واقعی (منطقه ای) به مردم می فروشد، مصداقی از یارانه غیرمستقیم و پنهان است.

بررسی ها نشان می دهد که به جز تعداد معدودی از کشورهای جهان، در اغلب آنها قیمت فرآورده های نفتی بیش از قیمت های مرزی است، به طوری که دولت با وضع مالیات بر فروش آن ها از این طریق، درآمد زیادی کسب می کند. در مقابل برخی کشورها برای این فرآورده ها یارانه پرداخت می کنند.

در آسیا و اقیانوسیه ۱۱ کشور برای فرآورده های نفتی یارانه پرداخت می کنند. در صدر کشورهای اعطاکننده یارانه سوخت، کشورهای یمن، سوریه و مالزی قرار دارند که ۱۷ و ۱۲ درصد بودجه دولت خود را به یارانه سوخت اختصاص می دهند. در حالیکه کشورهای کره جنوبی، ترکیه، ژاپن و هند بیشترین میزان درآمد را از محل وضع مالیات بر فرآورده های نفتی کسب می کنند و در این کشورها به ترتیب ۳۳، ۱۸، ۱۷ و ۱۵ درصد بودجه دولت از محل مالیات بر فرآورده های نفتی تأمین می شود.

ارزیابی سهم یارانه های انرژی از کل یارانه های پرداختی اعم از یارانه های مصرفی، تولیدی و خدماتی دولت حاکی از آن است که طی سالهای ۷۸-۱۳۷۵ از برنامه دوم توسعه، این سهم همواره روندی صعودی داشته و از ۸۵/۱۴ درصد در سال ۱۳۷۵ به ۹۲/۴۰ درصد در سال ۱۳۷۸ افزایش یافته است. این سهم، در سالهای برنامه سوم توسعه (۸۳-۱۳۷۹) نیز همواره بیش از ۹۰ درصد بوده است. در سال ۱۳۸۴ که نخستین سال اجرای برنامه چهارم می باشد نیز سهم یارانه انرژی مجدداً افزایش یافته و به رقم بی سابقه و نگران کننده ۹۵ درصد رسیده است.^۱

با توجه به میزان یارانه های مستقیم و غیرمستقیم انرژی طی سالهای ۸۴-۱۳۸۱ و پیش بینی های به عمل آمده، حجم یارانه های مذکور در صورت عدم اتخاذ تدابیر لازم در سالهای ۱۳۸۶، ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ به ترتیب به ۵۵/۹، ۷۶/۹، ۱۰۶/۸ میلیارد دلار خواهد رسید. میزان یارانه بنزین طی این دوره با بیشترین نرخ رشد (۵۰ درصد) طی برنامه چهارم در سال ۱۳۸۸ به ۳۷/۳۶۲ میلیارد دلار خواهد رسید و سهم آن از یارانه فرآورده های نفتی به ۳۶ درصد افزایش خواهد یافت. در مجموع، با ادامه روند موجود میزان یارانه فرآورده های نفتی و گاز طبیعی تا پایان برنامه چهارم توسعه به ۱۰۶ میلیارد دلار خواهد رسید. لذا در صورت تحقق متوسط نرخ رشد ۸/۶ درصدی مورد نظر در

۱. ترازنامه انرژی سالهای مختلف و اطلاعات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی

چشم‌انداز ۲۰ ساله، کل تولید ناخالص داخلی کشور تا سال ۱۳۸۸ معادل ۱۷۲ میلیارد دلار خواهد بود و یارانه حامل‌های انرژی حدود ۶۱ درصد تولید ناخالص داخلی کشور را به خود اختصاص خواهد داد.^۱

آثار پایین بودن قیمت انرژی در ایران

تردیدی وجود ندارد که قیمت فرآورده‌های نفتی در ایران بسیار پایین بوده و این امر ناشی از پرداخت یارانه‌های مصرفی مستقیم و غیرمستقیم توسط دولت به مصرف‌کنندگان است. پایین نگهداشتن قیمت فرآورده‌های نفتی دارای عوارض فراوانی از جمله ترویج و تشدید قاچاق، رشد مصرف سرانه و شدت انرژی، عدم وجود توجیه اقتصادی استفاده از دانش و تکنولوژی جدید، تشدید عدم تعادل در بخش نفت و تولید فرآورده‌های نفتی، که نیاز به واردات را تشدید می‌کند، افزایش آلودگی زیست‌محیطی، کاهش منابع مالی دولت، سلب انگیزه و توقف صنایع تولیدکننده تجهیزات کاهش‌دهنده مصرف انرژی بوده و عدم تحقق عدالت اجتماعی و بهره‌مندی بیشتر اقشار ثروتمند از یارانه و... را به همراه داشته و خواهد داشت.

از جمله آثار پایین بودن قیمت فرآورده‌های نفتی در ایران، رشد زیاد مصرف آن است. نگاهی به روند مصرف بنزین طی سال‌های مورد ارزیابی (۸۴-۱۳۵۶) نشان می‌دهد که مصرف این فرآورده نفتی، همواره مسیری صعودی داشته است.

در طول برنامه سوم توسعه یعنی سال‌های ۸۳-۱۳۷۹ در پی افزایش پلکانی قیمت اسمی بنزین که بخش عمده آن به دلیل تورم فزاینده خنثی شد، به دلیل افزایش تولید ناخالص داخلی و بالا رفتن درآمد سرانه و رشد فزاینده تولید خودروهای بنزین‌سوز، میزان رشد مصرف بنزین به بیشترین سطح خود در دوره پس از انقلاب (۹/۳ درصد) رسید.^۲

ناکارآمدی نهاده‌های انرژی یکی دیگر از مهمترین آثار و پیامدهای منفی پایین بودن قیمت انرژی در ایران است. مهمترین شاخص نشان دهنده ناکارآمدی نهاده‌ها، میزان شدت انرژی به مفهوم مصرف انرژی برای تولید مقدار معینی از کالاها و خدمات است. شدت انرژی در جهان بر اساس برابری قدرت خرید (PPP) بین سالهای ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۱ سالانه ۱/۳ درصد کاهش یافته است. شدت انرژی در منطقه مابین سالهای

۱. ترازنامه انرژی سالهای مختلف و اطلاعات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی

۲. ترازنامه انرژی و گزارش‌های سالانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی

۱۹۸۰ تا ۲۰۰۱ سالیانه به‌طور متوسط ۲/۷ درصد رشد داشته که این امر بیانگر رشد قابل توجه تقاضای انرژی در این منطقه بوده که بخش قابل توجه آن ناشی از رشد جمعیت و گسترش صنایع انرژی‌بر و پایین بودن قیمت انرژی است.^۱

مقایسه شدت انرژی در ایران با متوسط جهانی نشان می‌دهد که شدت انرژی در ایران در سال ۱۹۸۰، حدود ۱/۶۶ برابر شدت انرژی جهانی بوده و این نسبت در سال ۲۰۰۳ به ۳/۰۶ رسیده که بیانگر افزایش این شکاف می‌باشد. با احتساب شاخص PPP، شدت انرژی در ایران سه برابر متوسط آسیا و نزدیک به دو برابر شدت انرژی در کشورهای عضو OECD و دو برابر متوسط شدت انرژی جهانی است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که افزایش شدت انرژی در ایران عمدتاً ناشی از رشد مصارف نهایی انرژی در بخش‌های خانگی، تجاری و حمل و نقل بوده است.^۲

در شرایطی که کشورهای همسایه قیمت‌های بالایی برای فرآورده‌های نفتی در نظر گرفته‌اند، پایین‌نگه‌داشتن قیمت‌های داخلی موجب تقویت‌انگیزه قاچاق سوخت خواهد شد. این وضعیت را هم اکنون در آرژانتین، جمهوری اسلامی ایران، عراق، قزاقستان، مالزی، نیجریه، بولیوی، ونزوئلا و ویتنام شاهد هستیم. این مسئله منجر به تقاضای بسیار بالاتر سوخت و انتقال منابع به کشورهای همسایه خواهد شد.

دیگر پیامد منفی، در بخش پایین‌دستی نفت ایجاد خواهد شد. یک سهم مهم از رشد کارایی در این بخش منوط به ایجاد فضای رقابت آزاد اما منصفانه است. در این خصوص، یارانه‌ها مانع ورود بنگاه‌ها به بازار می‌شوند.

از جمله اهداف اصلی و اولیه اعطای یارانه‌های بخش انرژی، تامین حداقل نیازهای افراد و دستیابی به عدالت اجتماعی است. در عین حال، سهم هزینه‌های بنزین از کل سبد انرژی، واقعیات دیگری را روشن می‌سازد. به‌طوری‌که ۱۰ درصد مرفه‌ترین افراد جامعه ۸/۳ برابر بیشتر از ۱۰ درصد پایین‌ترین دهک درآمدی و نیز دو دهک بالا ۵/۵ برابر بیشتر از دو دهک پایین و سرانجام سه دهک خانوارهای با درآمد بالا، ۳/۹ برابر بیشتر از سه دهک پایین، به بنزین اختصاص می‌دهند. در این شرایط هر دهک درآمدی به تناسب میزان مخارج خود برای حامل‌های انرژی می‌تواند از یارانه آن نیز به‌همان نسبت بهره‌مند شود.^۳

بررسی اطلاعات هزینه‌های خانوارهای شهری و روستایی نشان می‌دهد که سهم

1. DOE, 2005

2. Energy Information Administration, July 25, 2005

۳. سالنامه‌های آماری مرکز آمار ایران و نماگرهای اقتصادی بانک مرکزی، سال‌های مختلف

خانواده‌های ثروتمند از یارانه تمامی فرآورده‌های نفتی، بسیار بیشتر از خانوارهای فقیر جامعه است. بویژه، یارانه بنزین و گازوئیل بسیار ناعادلانه توزیع شده است. برای مثال خانوارهای دهک دهم، ۳۵/۳ درصد از یارانه بنزین را به خود اختصاص داده‌اند، در حالیکه سهم خانوارهای دهک اول در سال ۱۳۸۲ تنها ۰/۹ درصد بوده است. بدین ترتیب ثروتمندترین خانوارها نزدیک به ۴۰ برابر فقیرترین خانوارها از یارانه بنزین بهره‌مند شده‌اند. در خصوص گازوئیل نیز بررسی‌ها نشان می‌دهد که سهم ثروتمندترین و فقیرترین اقشار از یارانه این حامل به ترتیب ۳۶/۵ و ۰/۹ درصد بوده است.

در مورد گازمایع، سهم دهک دهم و دهک اول از یارانه‌های پرداختی به ترتیب ۱۴ و ۵/۲ درصد بوده است. همچنین سهم دهک ثروتمند و کم درآمد از یارانه‌های پرداختی به نفت سفید به ترتیب ۱۸/۴ و ۳/۱ درصد می‌باشد.^۱

آثار زیست‌محیطی از دیگر تبعات منفی پایین بودن قیمت انرژی در ایران است. همراه با احتراق سوخت‌های فسیلی که تامین‌کننده ۹۰/۶ درصد انرژی مصرفی نهایی در ایران هستند، سالانه میلیون‌ها تن گازهای آلاینده، موادمسمی و خطرناک نظیر SOx، NOx، COx، ذرات معلق، فلزات سنگین و ... در هوا پراکنده می‌شوند.

بررسی اثرات سوء آلودگی ناشی از مصرف انرژی و تأثیر آن بر سلامت انسان در کلان شهری مثل تهران به دلیل رشد فزاینده جمعیت، توزیع و ساختار جمعیت، موقعیت جغرافیایی و سایر شرایط تاثیرگذار حاکم بر آن از یک سو و تامین انرژی برای این جمعیت رو به رشد از دیگر سو، از اهمیت بالایی برخوردار است.

برآوردها نشان می‌دهد که یارانه مرتبط با انرژی در سال ۱۳۷۹، حدود ۱۷/۵ درصد از GDP کشور و هزینه اجتماعی مرتبط با احتراق هیدروکربن‌ها حدود ۴/۵ درصد از GDP را به خود اختصاص داده است. در عین حال، دو فرآورده گازوئیل و بنزین ۹۲/۱۳ درصد از هزینه‌های اجتماعی ناشی از مصرف سوخت‌های فسیلی را به خود اختصاص می‌دهند.^۲

بنابراین، مشاهده روند صعودی هزینه‌های اجتماعی، ضرورت توجه و سیاست‌گذاری مناسب را ایجاب می‌کند. گرچه ارزش خسارت‌ها و هزینه‌های آتی در زمان حال تنزیل می‌شوند، لیکن ارزش واقعی و به‌حال شده آنها، قابل توجه است و

۱. سالنامه‌های آماری مرکز آمار ایران، ۱۳۸۲

۲. حسینی، نونا و مزرعتی، محمد، برآورد هزینه‌های اجتماعی ناشی از مصرف سوخت‌های فسیلی بر سلامت ساکنان تهران، فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی، سال اول شماره ۳ سال ۱۳۸۳، صص ۲۹-۲۰.

بی‌توجهی به این امر علاوه بر تهدید سلامت جامعه در شرایط فعلی، سلامت نسل‌های آتی را نیز در معرض خطر قرار می‌دهد و منابع جامعه را از بین خواهد برد.

آثار آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی در ایران و سناریوهای آن

در این بخش، آثار اتخاذ سیاست‌های آزادسازی قیمت در مورد حامل‌های انرژی به‌ویژه بنزین در سناریوهای مختلف مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

برخی مطالعات انجام شده، آثار افزایش قیمت حامل‌های انرژی را در سناریوهای زیر شبیه‌سازی کرده‌اند:

- افزایش ۵۰ درصدی قیمت فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی (افزایش قیمت بنزین به ۱۲۰۰ ریال)،

- افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت فرآورده‌های نفتی (افزایش قیمت بنزین به ۱۶۰۰ ریال)،

- افزایش ۳۵۳ درصدی قیمت فرآورده‌های نفتی (افزایش قیمت بنزین به ۳۶۲۰ ریال)،

- افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی تا سطح قیمت‌های جهانی،
- افزایش تدریجی قیمت بنزین.

افزایش ۵۰ درصدی قیمت فرآورده‌های نفتی، میانگین شاخص قیمت مصرف‌کننده را ۲/۷۶۵ درصد افزایش می‌دهد. در اثر این سیاست، شاخص هزینه زندگی دو دهک پردرآمد روستایی و شهری با افزایش بیشتری مواجه می‌شوند و چهار دهک پایین‌شهری و روستایی کمترین افزایش در شاخص هزینه زندگی خواهند داشت، زیرا این گروه‌ها، مصرفی به‌مراتب پایین‌تر از گروه‌های دیگر دارند و بر این اساس تاثیرپذیری کمتری نیز خواهند داشت.

افزایش صد درصدی قیمت فرآورده‌های نفتی (افزایش قیمت بنزین به ۱۶۰۰ ریال)، باعث افزایش شاخص قیمت تولیدکننده به‌میزان ۴/۴۹ درصد و شاخص قیمت مصرف‌کننده به‌میزان ۵/۳۷ درصد خواهد شد، که از بین بخش‌های اقتصادی، بخش حمل و نقل با تورم ۱۱ تا ۱۶ درصدی، بیشترین اثر را از این افزایش قیمت خواهد پذیرفت. اثر تورمی افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی به شکل مستقیم و غیرمستقیم سایر بخش‌های اقتصادی را تحت تاثیر قرار می‌دهد و طبیعی است که بخش‌های با شدت انرژی بالا و بخش‌هایی که از فرآورده‌های نفتی به‌عنوان یک نهاده اصلی (بخش حمل و

نقل) استفاده می‌کنند، بیشتر به شکل مستقیم تحت تاثیر قرار می‌گیرند.^۱ در اثر رشد قیمت فرآورده‌های نفتی به میزان ۲۵۳ درصد، شاخص قیمت مصرف‌کننده ۱۹/۵ درصد افزایش می‌یابد.^۲

مطالعات بانک جهانی نشانگر آن است که چنانچه قیمت‌های داخلی برابر قیمت‌های مرزی تعیین گردد، هزینه خانوارهای روستایی حدود ۳۶ درصد و هزینه خانوارهای شهری ۲۹ درصد افزایش می‌یابد. البته اقشار ضعیف جامعه با توجه به ترکیب کالاهای مصرفی، با افزایش هزینه بالاتری مواجه هستند. بطور نمونه، ۲۰ درصد خانوارهای پایین روستایی با افزایش هزینه ۳۷/۶ درصدی و ۲۰ درصد خانوارهای فقیر شهری با ۳۳ درصد افزایش هزینه مواجه می‌گردند. در این حالت، کل افزایش نرخ تورم به میزان ۴۰ درصد می‌باشد.^۳

از آنجا که ۹۹ درصد بنزین کشور در بخش حمل و نقل سبک صورت می‌گیرد و بخش حمل و نقل سنگین که در ارتباط با بخش صنعت است سهمی در این مصرف ندارد، لذا افزایش قیمت بنزین، اثر مستقیم قابل توجهی بر هزینه حمل و نقل تولیدات نخواهد داشت.

در خصوص نقش افزایش قیمت بنزین در انتظارات تورمی، باید به این نکته اشاره کرد که سازمانها و دستگاههای دولتی، صدا و سیما و مطبوعات در کاهش یا تقویت این انتظارات، نقش بسیار مهمی برعهده دارند. آخرین مطالعه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در محاسبه تأثیر افزایش تدریجی قیمت بنزین بر تورم شایان توجه است. در این بررسی کارشناسان، افزایش تدریجی قیمت بنزین تا قیمت فوب خلیج فارس را توصیه کرده‌اند و افزایش یکباره قیمت بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی به سطح قیمت بین‌المللی این فرآورده‌ها، مورد تأیید قرار نگرفته است.

در مورد حامل‌های انرژی، مطابق برخی از تحقیقات^۴ رابطه نیروی کار - سرمایه و کار - انرژی از نوع جانشینی و رابطه سرمایه - انرژی از نوع مکملی بوده است. بنابراین، هر گونه سیاست در جهت افزایش قیمت انرژی به کاهش سهم سرمایه و افزایش صنایع کاربر و لذا اشتغال بیشتر می‌انجامد.

در خصوص کثش قیمتی و درآمدی بنزین باید یادآور شد که نسبت به قیمت

۱. عباسی‌نژاد، حسین، ۱۳۸۵، ص ۱۱.

۲. یرمه، زورار، ۱۳۸۴، ص ۱۱۷.

۳. اقتصاد ایران از دیدگاه بانک جهانی، ۱۳۸۳، ص ۱۲۷.

۴. باستانزاد، (۱۳۷۷).

اسمی کشش قیمتی بنزین ۰/۱ است. اما کشش قیمتی بلندمدت تقاضای بنزین، نسبت به کشش کوتاه مدت، بسیار بیشتر (۰/۷۲-) می باشد و در نتیجه سیاست افزایش قیمت بنزین در بلندمدت بر کاهش مصرف آن موثرتر است. همچنین کشش درآمدی بلندمدت تقاضای بنزین ۱/۰۳۴ است و اگر اقتصاد ایران مانند سالهای ۱۳۶۸-۱۳۷۰ به رشد تقریبی ۸ تا ۱۰ درصدی خود ادامه دهد، رشد مصرف بنزین به سرعت ادامه خواهد یافت.^۱

در ادامه به نتایج سناریوهای افزایش قیمت حامل های انرژی در لایحه برنامه سوم توسعه و تأثیری که می تواند بر روی تورم و بودجه خانوار داشته باشد، پرداخته شده است که خلاصه آن در جدول ۱ ارائه می شود.

با توجه به محاسبات، سیاست افزایش تدریجی قیمت ها بر روی تورم نسبت به سیاست یکباره، تأثیر کمتری دارد. اما در سیاست تدریجی باید انتظارات تورمی را نیز در نظر گرفت. به این دلایل برخی از اقتصاددانان اعتقاد دارند که باید سیاست به صورت یکباره باشد و در ابتدا قیمت حامل هایی افزایش یابد که اثر مستقیم بیشتری دارند.

جدول ۱. سناریوهای مختلف و تورمهای حاصل از آنها

(درصد)

سناریوهای مختلف	تورم واسط	تورم خانوار
سناریو افزایش قیمت حامل های انرژی در لایحه برنامه سوم توسعه	۱/۳۲	۱/۲۱
سناریو افزایش قیمت بنزین و گازوییل در ۵ مرحله	۵/۵۶	۴/۶۵
سناریو افزایش قیمت نفت سفید، نفت کوره، بنزین و گازوییل در ۵ مرحله	۸/۵۳	۷/۱
سناریو افزایش قیمت بنزین به تنهایی در ۵ مرحله	۳/۱۳	۲/۴۶
سناریو افزایش قیمت تمام حامل های انرژی به قیمت Fob در طی ۱ مرحله	۵۸/۶۰	۷۲/۴۰
سناریو افزایش قیمت نفت سفید، نفت کوره، بنزین و گازوییل در طی ۱ مرحله	۴۱/۰۰	۴۰/۵۰
سناریو افزایش بنزین در ۱ مرحله	۷/۵۱	۵/۲۲

ماخذ: مطالعات شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی، ۱۳۸۵

۱. مطالعات معاونت برنامه ریزی وزارت نفت، ۱۳۸۵

شفاف‌سازی قیمت انرژی در تجربیات سایر کشورها

به‌منظور رفع معضل روند فزاینده پرداخت یارانه حامل‌های انرژی، باید منطقی کردن روند مصرف انرژی به‌طور عام و فرآورده‌های نفتی به‌طور خاص و جدی مورد توجه قرار گیرد. حال چگونه باید با این درد مزمن مقابله نمود و نسبت به رفع آن اقدام کرد؟ بررسی تجارب سایر کشورهای جهان در رابطه با بهینه‌سازی مصرف سوخت و اصلاح نظام پرداخت یارانه حامل‌های انرژی از سوی دولت نشان می‌دهد که در اکثر کشورها، سیاست قیمتی به‌منظور منطقی نمودن رشد مصرف و برطرف کردن سایر مشکلات مانند آلودگی محیط‌زیست و قاچاق حامل‌های انرژی، از طریق آزادسازی قیمت و حذف یارانه‌ها دنبال می‌شود.

تجربه نشان داده است که حذف یارانه‌ها اغلب با برخی مخالفت‌های اجتماعی روبرو بوده است. از این جهت دولت‌ها سعی داشته‌اند که از راهکارهای سیاسی مانند استفاده از تبلیغات عمومی مؤثر بهره گیرند. در عین حال تلاش‌های متنوعی برای هدفمند شدن یارانه‌ها صورت گرفته که استفاده از ابزارهایی مانند کارت‌های هوشمند از آن جمله است. در این روش مصرف‌کنندگان تنها می‌توانند مقادیر محدودی از سوخت‌های مشخص را در قیمت‌های پایین خریداری کنند. کارت هوشمند می‌تواند تنها به گروه خاصی از استفاده‌کنندگان و مقادیر مختلفی از سوخت تعلق بگیرد.^۱

یک رهیافت متفاوت برای حمایت از خانوارهای با درآمد پایین، می‌تواند حذف یارانه‌ها و پرداخت‌های نقدی و یا غیرنقدی هدفمند به این خانوارها باشد. اگر گروه‌های هدف به‌درستی شناسایی شوند و هزینه‌اداری این کار پایین باشد، این رهیافت کارآمدترین راه تقریباً در همه کشورها می‌باشد. کشورهایی مانند شیلی، چین و هند از این روش بهره برده‌اند. برخی از دولت‌ها مانند غنا حذف و یا کاهش یارانه‌ها را همراه با افزایش مخارج اجتماعی به‌عنوان جبران انجام می‌دهند، به‌ویژه در جایی که مخارج مذکور برای گروه‌های درآمدی پایین انجام می‌شود.^۲

سیاست داخلی دولت‌ها را در ارتباط با انرژی از مکانیزم قیمت‌گذاری انرژی در آن کشورها می‌توان دریافت. مکانیزم قیمت‌گذاری در کشورهای منتخب از قبیل الجزایر، نیجریه، مکزیک، پاکستان، هند، سنگاپور، ژاپن، مالزی، اندونزی و دیگر کشورهای جنوب شرق آسیا شایان توجه است. قیمت‌گذاری محصولات و فرآورده‌های

1. Shahabuddin Hossein, Pricing and Taxation of Petroleum Products in Developing Countries, IMF, 2003, p. 65

2. Ibid.

نفتی در الجزایر براساس هزینه پالایش نفت خام، مالیات های مختلف و حاشیه سود تعیین می شود.^۱ در هندوستان قیمت بنزین و گازوئیل از میانگین موزون قیمت های واردات و صادرات این فرآورده ها با دادن وزن چهارپنجم به واردات و یک پنجم به صادرات تعیین می شود.^۲

کشورهای جنوب شرق آسیا عموماً تولیدکننده نفت نبوده و نیازمند واردات نفت خام هستند. مکانیزم های قیمت گذاری برای فرآورده های نفتی در کشورهای عضو APEC، بسته به ساختار داخلی صنعت نفت و سیاست های دولتی و همچنین فضای بازار، در هر یک از کشورها از کنترل کامل قیمت تا آزادسازی کامل آن متغیر می باشد و به طور کلی عوامل هزینه ای و مالیاتی مهمترین عوامل در تعیین سطح قیمت فرآورده های نفتی می باشند.^۳

قیمت فرآورده های نفتی در سنگاپور انعکاسی از قیمت های بازار و قیمت نفت خام های برنت و WTI هستند. قیمت فرآورده های نفتی در تایلند از قیمت های سنگاپور تاثیر می پذیرد. در فیلیپین مکانیزم قیمت گذاری اتوماتیک (APM) برای تعیین قیمت بنزین، LPG و نفت سفید، بر اساس قیمت فرآورده های نفتی سنگاپور، تنظیم شده است. قیمت ها در اندونزی توسط دولت کنترل و تعیین می گردند. در این کشور تلاش هایی در سال ۱۹۹۸ جهت حذف یارانه و افزایش قیمت آغاز گردید. البته فشارهای اجتماعی باعث باز گرداندن یارانه های فوق به حالت اول شد. قیمت فرآورده های نفتی اصلی در اندونزی کمتر از نصف قیمت های جهانی است. دولت مالزی بر روی فرآورده های نفتی یارانه پرداخت می کند. این کشور بعد از اندونزی کمترین قیمت فرآورده ها را در منطقه دارد.^۴

در نیجریه در پی اتخاذ سیاست آزادسازی قیمت، قیمت فرآورده های نفتی به سطح قیمت مرزی (بین المللی) رسید. برای فرآورده های بنزین، نفت سفید و گازوئیل، قیمت ها براساس بازارهای تامین کننده این کشور یعنی روتردام و مدیترانه (ایتالیا) که نزدیک ترین بازار عرضه فرآورده ها به این کشور هستند، تعیین می شود. قیمت مرزی فرآورده برای نیجریه با در نظر گرفتن هزینه حمل و بیمه (CIF) منظور می شود. دیگر هزینه هایی که به این قیمت بین المللی افزوده شده و قیمت نهایی خرده فروشی را

1. www.Mem-Algeria.org/Statistics/c-tarif.html

2. Report on Committee on Pricing and Taxation of Petroleum Products, February 2006, pp 72.

3. Apec Energy Pricing Practices, Asia Pacific Energy Research Centre, march 2000, pp 21.

4. Report on Committee on Pricing and Taxation of Petroleum Products, February 2006, pp 34.

تشکیل می دهند عبارتند از: عوارض گمرکی، توزیع، انبارداری، بازاریابی و حمل و نقل در داخل.^۱

در پاکستان، از جولای سال ۲۰۰۰ آزادسازی قیمت‌ها آغاز و قیمت‌های خلیج فارس، مورد نظر قرار گرفت. عناصری از قبیل قیمت پایه خلیج فارس، مالیات و عوارض داخلی، عوارض توسعه خرده‌فروشی و عمده‌فروشی، هزینه‌های توزیع و... در تعیین قیمت مورد توجه است.^۲

دولت ژاپن مانند سایر کشورهای صنعتی، مالیات‌های زیادی بر فرآورده‌های نفتی وضع کرده و طبق یک قانون عمومی اجازه می‌دهد که افزایش قیمت نفت‌خام با یک تاخیر جزئی، کاملاً به مصرف‌کننده منتقل شود. مکانیسم قیمت‌گذاری در ژاپن نیمه رقابتی به شمار می‌رود.^۳

سیاست آزادسازی انرژی در مکزیک طی سالهای ۲۰۰۰-۱۹۹۴ با کسب درآمدهای مالیاتی بیشتر و هماهنگی با شرکتهای آمریکایی، پررنگ‌تر شد. مسئله مهمی که در مورد قیمت حامل‌های انرژی در مکزیک وجود دارد، ارتباط قیمت‌های داخلی این حاملها با قیمت‌های انرژی در ایالات متحده آمریکاست.^۴

بررسی نتایج آزادسازی قیمت انرژی در کشورها حاکی از آن است که در بیشتر کشورها، الگوی مصرف انرژی به سمت جانشینی سوخت از منابع داخلی این کشورها تغییر کرده است. بررسی افزایش قیمت داخلی انرژی بر تورم نشان می‌دهد که در بیشتر کشورها، افزایش بالایی در شاخص قیمت مصرف‌کننده (CPI) به وجود نیامده است و در برخی مطالعات این نتایج به دست آمده که بر اثر آزاد سازی قیمت انرژی، کاهش رفاه پردرآمدها بیشتر بوده است.^۵

شقوق جایگزین شفاف‌سازی قیمت و کاهش یارانه انرژی در ایران

به منظور اصلاح مدیریت مصرف بنزین و جلوگیری از روند فزاینده آن، همراه با توسعه طرح‌های حمل و نقل عمومی و سایر سیاست‌های غیر قیمتی مذکور در ماده ۳ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، قیمت فرآورده‌های نفتی در

۱. Shahabuddin Hossein, Pricing and Taxation of Petroleum Products in Developing Countries: A Frame work for Analysis with Application to Nigeria, IMF, 2003.

۲. مطالعات قیمت‌گذاری فرآورده‌های نفتی، اداره کل برنامه‌ریزی استراتژیک معاونت برنامه‌ریزی وزارت نفت، ۱۳۸۵

۳. همان .

۴. همان .

۵. ر. ک. گزارش سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، سال ۱۳۸۲.

یک دوره زمانی منطقی باید افزایش یابد.

بر اساس بررسی‌های انجام گرفته در خصوص آثار شفاف‌سازی قیمت فرآورده‌های نفتی، اثرات مصرفی، تولیدی، توزیعی، هزینه‌ای و نیز آثار غیر اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و روانی این راهبرد به تفکیک چهار فرآورده اصلی بنزین، نفت‌گاز، نفت کوره و نفت سفید در جداول ۲ تا ۵ آمده است.

جدول ۲. آثار مترتب بر تعدیل قیمت بنزین و گزینه پیشنهادی

گزینه پیشنهادی برای تعدیل قیمت	نتایج و آثار اعمال سیاست تعدیل قیمت	وضعیت موجود	
		اثرات مصرفی	بخش حمل و نقل
رشد بیشتر قیمت از سال ۱۳۸۶ تا پایان برنامه چهارم (۱۳۸۸)	✓ جایگزینی با CNG	✓ ۹۹ درصد مصرف در بخش حمل و نقل ✓ بیشترین میزان نرخ رشد مصرف در بین سایر فرآورده‌ها ✓ مصرف توسط گروه‌های درآمدی بالا	بخش حمل و نقل
	✓ با تخصیص بار مالی آزاد شده دولت به طرح‌های عمرانی، به افزایش تولیدات کشور کمک خواهد نمود	✓ به دلیل مصرف نهایی توسط خانوار، اثر تولیدی ناچیز	اثرات تولیدی
	✓ بهبود و توزیع درآمد	✓ ناعادلانه‌ترین توزیع در بین فرآورده‌ها (به علت نوع مصرف توسط گروه‌های درآمدی بالا) ✓ نامناسب	اثرات توزیعی
	✓ آزاد شدن منابع دولتی در جهت استفاده در سایر بخش‌های تولیدی	✓ پس از نفت‌گاز بیشترین فشار هزینه به دولت است ✓ خروج حجم عظیمی ارز جهت واردات فراینده	دولت
	✓ هزینه‌های تورمی قابل توجه (می‌توان اقشار آسیب‌پذیر را چیران نمود)	_____	خانوار (تورمی)
	✓ هزینه‌های تولیدی پایین	_____	بنگاه
	✓ بسیار بالا	_____	هزینه‌های غیراقتصادی (سیاسی، اجتماعی و روانی)

جدول ۳. آثار مترتب بر تعدیل قیمت نفت گاز و گزینه پیشنهادی

گزینه پیشنهادی برای تعدیل قیمت	نتایج و آثار اعمال سیاست تعدیل قیمت	وضعیت موجود	
		وضعیت موجود	وضعیت موجود
رشد ملایم قیمت از سال ۱۳۸۶ تا پایان برنامه پنجم (۱۳۹۳)	✓ جایگزینی با CNG	✓ روند مصرف افزایشی	بخش حمل و نقل
	✓ جایگزینی با گاز براساس برنامه جامع	✓ روند مصرف افزایشی	بخش صنعت
	✓ جایگزینی با گاز و استفاده از سیکل ترکیبی مطابق با برنامه جامع	✓ روند مصرف افزایشی	بخش نیروگاه
	✓ جایگزینی با برق	✓ کاهش پمپهای دیزلی- جانمایی با برق ✓ ماشین آلات و تجهیزات- جانمایی ندارد	بخش کشاورزی
	✓ جانمایی با گاز (سوخت پاکتر)	✓ جانمایی با گاز ✓ روند کاهش	بخش خانگی
	✓ بهبود کارایی و بهره‌وری در تولید	✓ بیشترین اثر تولیدی	اثرات تولیدی
	✓ مناسب شدن	✓ نامناسب، یارانه پرداختی در بخش‌های تولیدی کمتر	اثرات توزیعی
	✓ آزادشدن منابع مالی دولتی در جهت رشد اقتصادی	✓ بیشترین فشار هزینه‌ای بردولت	دولت
	✓ بالاترین اثر تورمی در میان فرآورده‌ها	_____	خانوار
	✓ بیشترین افزایش در هزینه‌های بنگاه	_____	بنگاه
	✓ بسیار بالا	_____	هزینه‌های غیراقتصادی (سیاسی، اجتماعی و روانی)

نفت گاز

جدول ۴. آثار مترتب بر تعدیل قیمت نفت کوره و گزینه پیشنهادی

گزینه پیشنهادی برای تعدیل قیمت	نتایج و آثار اعمال سیاست تعدیل قیمت	وضعیت موجود				
رشد ملایم قیمت از سال ۱۳۸۶ تا پایان برنامه پنجم (۱۳۹۳)	✓ جایگزینی با گاز مطابق با برنامه جامع	✓ روند مصرف نزولی (جایگزینی با گاز)	بخش صنعت	اثرات مصرفی		
	✓ اعمال صحیح هزینه‌ها و کمک به بهبود کارایی	✓ روند مصرف نزولی (جایگزینی با گاز)	بخش نیروگاه			
	✓ جایگزینی با گاز و استفاده جامع از سیکل ترکیبی مطابق با برنامه	✓ قابل توجه	اثرات تولیدی			
	✓ بهبود کارایی و بهره‌وری در تولید	اثرات توزیعی				
	✓ کاهش هزینه‌های دولتی	✓ نسبتاً پایین	دولت	اثرات هزینه‌ای		
	✓ پایین	_____	خانوار (تورمی)			
	✓ بالا	_____	بنگاه			
	✓ پایین (عملاً افزایش قیمت در نیروگاه و صنایع صورت گرفته) سابقه ذهنی وجود دارد	هزینه‌های غیر اقتصادی (سیاسی، اجتماعی و روانی)				

جدول ۵. آثار مترتب بر تعدیل قیمت نفت سفید و گزینه پیشنهادی

گزینه پیشنهادی برای تعدیل قیمت	نتایج و آثار اعمال سیاست تعدیل قیمت	وضعیت موجود		تاثیرات مصرفی
		بخش خانوار	اثرات تولیدی	
رشد ملایم قیمت از سال ۱۳۸۶ تا پایان برنامه پنجم (۱۳۹۳)	✓ جایگزینی با گاز طبیعی براساس برنامه	✓ کمترین میزان رشد مصرف در بین فرآورده‌ها (جایگزینی با گاز و برق)		
	✓ می‌توان با ایجاد ارزش‌افزوده، به عنوان سوخت جت استفاده نمود	✓ ناچیز		
	✓ بهبود توزیع درآمدی (زیرا در سید مصرف خانوار ثروتمند، کاهش یافته و در بقیه گروهها جایگزین شده است)	✓ نسبت به سایر حامل‌ها وضعیت بهتر		
	✓ کاهش هزینه‌های دولتی	✓ کمترین هزینه برای دولت نسبت به سه فرآورده دیگر	دولت	
	✓ افزایش نسبی بار تورمی خانوار	_____	خانوار (تورمی)	اثرات هزینه‌ای
	✓ هزینه‌های تولیدی پایین	_____	بنگاه	
	✓ پایین	_____		هزینه‌های غیر اقتصادی (سیاسی، اجتماعی و روانی)

دقت در مطالعه این جداول کافی است که بپذیریم جهت شفاف‌سازی قیمت فرآورده‌های مذکور لازم است اولاً، از آزادسازی یکباره قیمت حامل‌های انرژی پرهیز شود و ثانیاً، در صورت امکان می‌باید یک تفکیک زمانی میان بنزین و سایر فرآورده‌ها در اجرای سیاست شفاف‌سازی قائل شد، بدین صورت که تعدیل قیمت سه فرآورده نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت‌سفید باید همزمان ولی با یک تاخیر زمانی نسبت به تعدیل قیمت بنزین اجرا گردد.

تقدم تعدیل قیمت بنزین بنابه به‌دلایل ذیل می‌باشد:

- معیار عدالت اجتماعی از میان فرآورده‌های نفتی، به‌شدت در مورد بنزین نقض

می‌گردد زیرا بصورت عمده توسط گروه‌های بالای درآمدی استفاده می‌گردد.

- بنزین هم اکنون نرخ رشد بالای مصرف و بیشترین میزان واردات را بخود اختصاص داده و ضمن تحمیل هزینه‌های بسیار سنگین به دولت، تامین منابع مالی لازم را برای رفع نیازهای داخلی دچار مشکل ساخته است.
- بنزین از آنجا که توسط خانوار به مصرف نهایی می‌رسد، دارای کمترین اثر هزینه‌ای مستقیم بر تولید می‌باشد.

- به‌دلیل ماهیتهای خاص نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت‌سفید که قابلیت جایگزینی بین آنها وجود دارد، در صورت وجود وقفه بین تعدیل قیمت این سه فرآورده با توجه به مقرون به صرفه بودن هر یک، انتقال و جایگزینی بین سوختی صورت می‌گیرد که این امر در واقع منافع ناشی از تعدیل قیمت را بشدت کاهش می‌دهد.

- نفت‌گاز و نفت‌کوره اثرات تولیدی قابل ملاحظه‌ای دارند. در واقع نفت‌گاز و نفت‌کوره که شاخص‌های قیمت تولیدکننده را به‌طور قابل ملاحظه‌ای تحت تاثیر قرار می‌دهند، بیشترین بار تورم هزینه تولید را به جامعه تحمیل می‌کنند.

- نفت‌گاز و نفت‌کوره بخشهای تولیدی را متاثر می‌سازد، لذا تعدیل قیمت سریع آنها در کوتاه‌مدت می‌تواند نرخ رشد اقتصادی کشور را با کاهش مواجه نماید.
- تعدیل همزمان قیمت هر دو فرآورده بنزین و نفت‌گاز اثرات سیاسی، اجتماعی و روانی شدیدی بر جامعه برجای می‌گذارند.

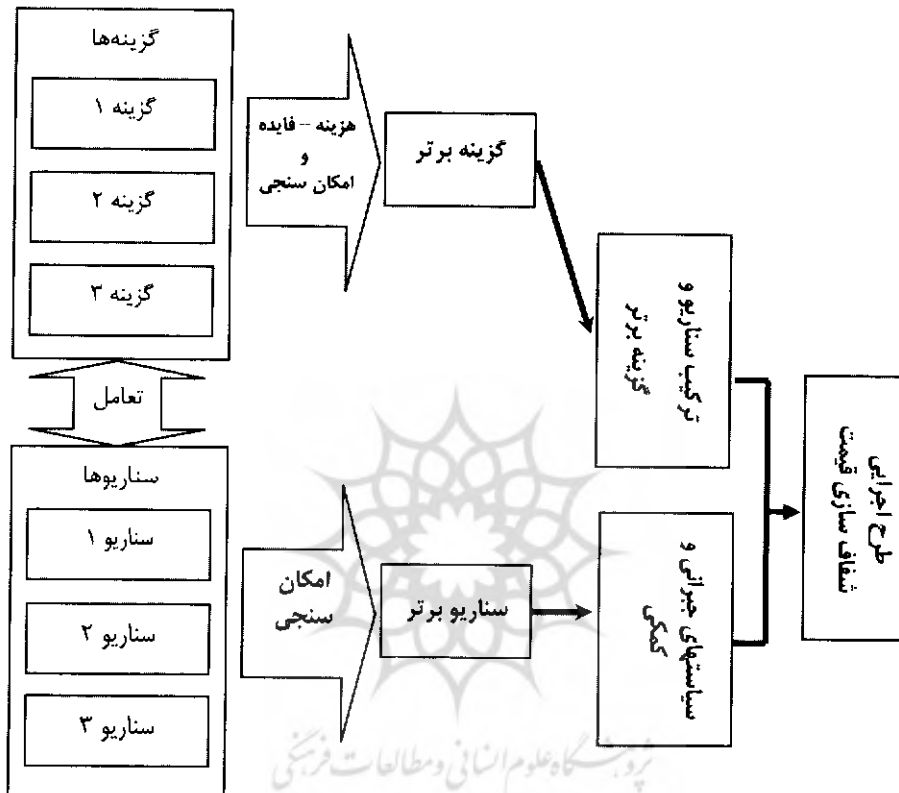
- شکاف بین قیمت داخلی گازوئیل و قیمت فوب آن بیشتر از شکاف بین قیمت داخلی و قیمت فوب بنزین می‌باشد، بنابراین تعدیل سه ساله گازوئیل با مشکلات بیشتری همراه خواهد بود.

- بدلیل نوع گروه‌های مصرف‌کننده نفت‌سفید (گروه‌های کم درآمد) و اثرات هزینه‌ای نه چندان زیاد بر دولت، نیازی به تعدیل فوری قیمت آن نیست.

روش‌شناسی انتخاب گزینه و سناریوی برتر در این تحقیق در نمودار ۲ آمده است.

- در نهایت پس از بررسی‌های کارشناسانه، سه گزینه زیر مورد توجه قرار گرفت:
۱. گزینه کوتاه‌مدت: تعدیل قیمت فرآورده‌های نفتی تا سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس در مدت سه سال (تا پایان برنامه چهارم توسعه)،
 ۲. گزینه میان‌مدت: تعدیل قیمت فرآورده‌های نفتی تا سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس در مدت هشت سال (تا پایان برنامه پنجم توسعه)،

نمودار ۲. متدلوژی سیاست بهینه شفاف‌سازی قیمت فرآورده‌های نفتی



۳. گزینه ترکیبی: تعدیل قیمت بنزین تا سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس در مدت سه سال (تا پایان برنامه چهارم توسعه) و تعدیل قیمت سایر فرآورده‌های نفتی تا سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس در مدت هشت سال (تا پایان برنامه پنجم توسعه). مسئله مهم دیگر در مورد اجرای سیاست شفاف‌سازی قیمت فرآورده‌های نفتی، نحوه و روش اجرای سیاست می‌باشد. آیا باید تنها به تولید داخل اکتفا نموده و با جیره‌بندی آن، از واردات بی‌نیاز شد یا بنزین تولید داخل را به قیمت تعدیلی (تعدیل قیمت به سمت فوب خلیج فارس) توزیع کرده و بنزین وارداتی، به قیمت فوب خلیج فارس توزیع شود. شق دیگر این است که واردات فرآورده‌های نفتی بدون محدودیت ادامه یابد. لذا سه سناریوی سیاستی نیز قابل تصور است که ما در این تحقیق بدان پرداخته‌ایم.

- سناریوی اول: اکتفا به تولید داخلی (بدون واردات) در شرایط تک نرخی،
 - سناریوی دوم: تامین کسری تولید داخلی از طریق واردات همراه با سیاست تک نرخی،
 - سناریوی سوم: تامین کسری از طریق واردات همراه با سیاست دو نرخی (واردات به قیمت فوب و تولید داخلی به قیمت پیشنهادی عرضه می شود).
- روشن است که پیاده سازی هر گزینه و هر سناریو الزامات خاص خود را دارد و باید سیاست های جبرانی و مکمل خاص در مورد آنها اجرا گردد. خلاصه گزینه ها و سناریوهای مختلف و الزامات سیاستی مربوط به آنها در جدول ۶ ارائه شده است.

جدول ۶. الزامات مربوط به هر سناریو در هر یک از گزینه ها

گزینه اول: افزایش قیمت به سطح قیمت های فوب طی سه سال برای بنزین و طی هشت سال برای فرآورده های نفتی	گزینه دوم: افزایش قیمت به سطح قیمت های فوب طی هشت سال برای همه فرآورده های نفتی	گزینه اول: (افزایش قیمت به سطح قیمت های فوب طی سه سال برای همه فرآورده های نفتی)	گزینه ها سناریو ها
سه میه بندی کامل سیاست های جبرانی نقدی و غیر نقدی ساماندهی و سرمایه گذاری روی حمل و نقل عمومی	سه میه بندی کامل سیاست های جبرانی مناسب سرمایه گذاری روی حمل و نقل عمومی	سه میه بندی کامل سیاست های جبرانی نقدی برای دهک های پایین ساماندهی فوری حمل و نقل عمومی	سناریوی اول: اکتفا به تولید داخلی (بدون واردات) در شرایط تک نرخی
کنترل قاچاق سوخت سیاست های جبرانی نقدی و غیر نقدی ساماندهی و سرمایه گذاری روی حمل و نقل عمومی	کنترل قاچاق سوخت سیاست های جبرانی مناسب سرمایه گذاری روی حمل و نقل عمومی	کنترل قاچاق سوخت سیاست های جبرانی نقدی برای دهک های پایین ساماندهی فوری حمل و نقل عمومی	سناریوی دوم: تامین کسری تولید داخلی از طریق واردات همراه با سیاست تک نرخی برای فرآورده های نفتی
سه میه بندی تولید داخلی کنترل قاچاق سوخت سیاست های جبرانی نقدی و غیر نقدی ساماندهی و سرمایه گذاری روی حمل و نقل عمومی	سه میه بندی تولید داخلی کنترل قاچاق سوخت سیاست های جبرانی مناسب سرمایه گذاری روی حمل و نقل عمومی	سه میه بندی تولید داخلی کنترل قاچاق سوخت سیاست های جبرانی نقدی برای دهک های پایین ساماندهی فوری حمل و نقل عمومی	سناریوی سوم: تامین کسری از طریق واردات همراه با سیاست دو نرخی (واردات با قیمت فوب و تولید داخلی با قیمت معطر در هر گزینه)

تجزیه و تحلیل یافته‌های تحقیق

در این تحقیق با استفاده از پرسشنامه، نظرات خبرگان جمع‌آوری شده و در نهایت به انتخاب‌های زیر منجر گردید:^۱

انتخاب اول: گزینه سوم سناریوی دوم

در این سیاست، بنزین سه ساله و سایر فرآورده‌های نفتی هشت ساله به سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس خواهد رسید و فرآورده‌های نفتی به صورت تک نرخي توزیع شده و کسری مصرف داخلی از طریق واردات تامین خواهد شد.

انتخاب دوم: گزینه سوم سناریوی سوم

در این سیاست، بنزین سه ساله و سایر فرآورده‌های نفتی هشت ساله به سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس خواهد رسید و فرآورده‌های نفتی به صورت دو نرخي (واردات به قیمت جهانی و تولید داخل به قیمت داخلی) توزیع شده و کسری مصرف داخلی از طریق واردات تامین خواهد شد.

انتخاب سوم: گزینه دوم سناریوی دوم

در این سیاست، بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی هشت ساله به سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس خواهد رسید و فرآورده‌های نفتی به صورت تک نرخي توزیع شده و کسری مصرف داخلی از طریق واردات تامین خواهد شد.

انتخاب چهارم: گزینه دوم سناریوی سوم

در این سیاست، بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی هشت ساله به سطح قیمت‌های فوب خلیج فارس خواهد رسید. و فرآورده‌های نفتی به صورت دو نرخي (واردات به قیمت جهانی و تولید داخل به قیمت داخلی) توزیع شده و کسری مصرف داخلی از طریق واردات تامین خواهد شد.

توصیه‌های سیاستی^۲

در اینجا ابتدا به اختصار، الزامات سناریوها بیان شده و سپس توصیه‌های سیاستی برای

۱. نمونه آماری شامل ۱۷۵ نفر از اساتید اقتصاد و دانش‌آموختگان اقتصاد در مقاطع تحصیلات تکمیلی و نیز کارشناسان مرتبط با انرژی در واحدهای پژوهشی، دستگاههای دولتی، وزارت نفت و نیز سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی بوده است.

2. Policy Recommendations

هر انتخاب ارائه می‌گردد:

الزامات سیاستی انتخاب اول

براساس سناریوی اول، قیمت بنزین طی سه سال و قیمت نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت‌سفید طی ۸ سال به قیمت فوب خلیج‌فارس خواهد رسید. بر همین اساس رشد سالانه قیمت بنزین ۶۹ درصد، نفت‌گاز ۴۷ درصد، نفت‌کوره ۴۹ درصد و نفت‌سفید ۴۸ درصد خواهد بود و کلیه فرآورده‌ها اعم از تولید داخل و یا وارداتی، بصورت تک‌نرخ‌ی عرضه خواهد شد.

از آنجا که اعمال سیاست تعدیل قیمت فرآورده‌های نفتی در سالهای اولیه اجراء، هزینه‌هایی را به همراه دارد و منجر به کاهش رفاه اقشار مختلف بویژه اقشار آسیب‌پذیر جامعه می‌شود، لازم است این آسیب‌ها جبران گردد. بدین منظور می‌توان از یکی از راه‌های ذیل یا ترکیبی از آنها با توجه به شرایط و امکانات موجود بهره گرفت.

• شناسایی اقشار آسیب‌پذیر جامعه^۱ (۴ دهک پایین درآمدی شهری و روستایی) و اعطای کمک‌های غیرنقدی به آنها با توجه به میزان کاهش قدرت خرید که باعث کاهش بار تورمی جامعه می‌گردد.

- جبران نقدی متناسب با هر یک از ۴ دهک پایین درآمدی شهری و روستایی.
- دادن سهمیه نفت‌سفید به ۴ دهک پایین درآمدی روستایی در صورت لزوم.
- ارایه تسهیلات به ۴ دهک پایین درآمدی شهری جهت استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی.

دولت باید تلاش‌های لازم را در جهت ساماندهی حمل و نقل عمومی و افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل شهری و بین شهری انجام دهد که می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- گازسوز کردن خودروها،
- پرداخت یارانه توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی به بخش خصوصی،
- معافیت‌های کوتاه‌مدت مالیاتی و عوارضی برای بخش خصوصی فعال در زمینه حمل و نقل عمومی،
- کاهش عوارض خودروسازان در زمینه ساخت وسایط حمل و نقل عمومی،
- کمک به خروج خودروهای فرسوده سبک و سنگین،

۱. البته به نظر می‌رسد شناسایی اقشار آسیب‌پذیر جامعه، فرآیندی پرهزینه، پیچیده و در شرایط فعلی غیر دقیق باشد و خود مستلزم انجام مطالعات عمیقی خواهد بود.

• تسریع عملیات احداث مترو در تهران و شهرهای بزرگ،
• توزیع اتوبوس درون شهری به تعداد مکفی (متناسب با توان ترافیکی شهری)
که این امر به نوبه خود می‌تواند منجر به کاهش بار ترافیکی و آلودگی‌های زیست‌محیطی شود.

دولت برای اجرای راهکارهای ساماندهی حمل و نقل عمومی، نیاز به امکانات مالی دارد که می‌تواند برای تامین مالی خود، به اقتضای شرایط از هریک از روش‌های زیر استفاده کند:

- حساب ذخیره ارزی،
- انتشار اوراق مشارکت طرح‌های توسعه حمل و نقل عمومی،
- اعطای تسهیلات ویژه برای جذب مشارکت بخش خصوصی در بهینه‌سازی مصرف انرژی،
- تشکیل حساب صندوق صرفه‌جویی‌های حاصل از تعدیل قیمت بویژه برای سال‌های میانی اجرای طرح.

الزامات سیاستی انتخاب دوم

بر اساس این سناریو در مورد فرآورده‌های تولید داخل، قیمت بنزین طی سه سال و با نرخ رشد سالیانه ۶۹ درصدی و قیمت نفت گاز، نفت سفید و نفت کوره، طی ۸ سال به ترتیب با نرخ رشد سالیانه ۴۷، ۴۹، ۴۸ درصد به قیمت‌های فوب خلیج فارس خواهد رسید و برای آن بخش از فرآورده‌ها که از طریق واردات تامین می‌شود، قیمت‌ها مطابق با قیمت فوب خلیج فارس افزایش خواهد یافت. به عبارت دیگر، عرضه فرآورده‌های نفتی برای بنزین و نفت گاز (به علت تامین بخشی از آنها از طریق واردات) به صورت دونرخی (قیمت پلکانی برای تولیدات داخلی و قیمت جهانی برای سهم وارداتی) صورت خواهد گرفت. الزامات سیاستی این سناریو علاوه بر آنچه در مورد سناریو اول گفته شد شامل موارد زیر نیز به‌طور خاص می‌شود:

- اجرای این سناریو نیازمند تعیین سهمیه و نیز شناسایی و ساماندهی مسافرکش‌های شهری و بین شهری است.^۱
- چون فرآورده‌ها به‌صورت دو نرخی عرضه می‌گردد، لذا توزیع کارت هوشمند برای سهمیه‌بندی بنزین الزامی خواهد بود.

۱. به نظر می‌رسد فرآیندی پیچیده و مشکل باشد.

• در این سناریو، بنزین تولید داخل با اولویت دادن به تاکسی‌ها و مسافرخش‌های غیررسمی براساس قیمت پلکانی و تعدیلی تخصیص می‌یابد و مازاد بر مصرف استاندارد تاکسی‌ها و مسافرخش‌های غیررسمی به قیمت وارداتی (فوب خلیج فارس) عرضه می‌گردد. همچنین خودروهای شخصی سهمیه خاصی (مانند ۳ لیتر در روز) را با قیمت پلکانی و مابقی نیاز خود را بدون محدودیت به قیمت فوب خلیج فارس (بنزین وارداتی) دریافت می‌کنند.

• واردات نفت‌گاز فقط طی دو سال آتی (۸۷-۱۳۸۶) انجام می‌گیرد و پس از آن نفت‌گاز مورد نیاز کشور فقط توسط تولید داخل تامین خواهد شد. لذا برای سهمیه‌بندی آن، نفت‌گاز به قیمت فوب خلیج فارس برای بخش خصوصی عرضه می‌شود و برای بخش‌های حمل و نقل، کشاورزی، خانگی و تجاری در صورت لزوم، سهمیه تولید داخل و مطابق با برنامه زمانی قیمت پلکانی در نظر گرفته می‌شود.^۱

• راهکارهای جبران کاهش رفاه ناشی از اعمال این سیاست قیمتی مانند سناریوی اول خواهد بود.

• در این سناریو، دولت نسبت به سناریوی اول به امکانات مالی کمتری جهت ساماندهی بخش حمل و نقل عمومی و جبران کاهش رفاه ناشی از تعدیل قیمت فرآورده‌های نفتی دارد، زیرا بخشی از هزینه فرآورده‌های نفتی (واردات) تقریباً به‌طور کامل جبران می‌گردد و در واقع امکانات دولت ناشی از صرفه جویی تعدیل قیمت، تحت این سناریو بیش از سناریوی اول می‌باشد.

• از آنجا که تجارب گذشته کشور نشان می‌دهد، عکس‌العمل تولیدکنندگان در مقابل اعمال سیاست‌های مختلف اقتصادی که منجر به افزایش هزینه‌های تولید شده، فقط انتقال افزایش هزینه به مصرف‌کنندگان می‌باشد و در واقع کاهش رفاه‌چندانی متوجه تولیدکننده‌ها نخواهد شد، لذا باید تدابیری اندیشید تا فقط کاهش رفاه مصرف‌کنندگان جبران گردد. مضافاً این که اساساً در این سناریو، قیمت گازوئیل تولید داخل به‌صورت پلکانی و طی ۸ سال تعدیل شده و فشار قیمتی زیادی به تولیدکنندگان وارد نخواهد کرد.

اولویت‌های سیاستی در انتخاب‌های اول و دوم

بر اساس نتایج حاصله، اولویت توصیه‌های سیاستی مورد نیاز در مرحله اجرای گزینه سوم (سناریوهای اول و دوم) به شرح زیر است. یادآوری می‌شود که (بر اساس جدول)

۱. نیازمند ارائه ضوابطی خواهد بود تا از قاچاق بین بخشی در داخل اقتصاد کشور جلوگیری نماید.

- امکان اجرای این سیاست‌ها، قبلاً در نظرسنجی از خبرگان مورد تأیید قرار گرفته است:
- اعطای تخفیف‌های مالیاتی به منظور جبران تورم تحمیلی بر تولیدکنندگان ناشی از شفاف‌سازی قیمت سوخت،
- پرداخت یارانه مستقیم سوخت به چهار دهک پایین درآمدی (از محل صرفه‌جویی از شفاف‌سازی قیمت سوخت)،
- جلب مشارکت عمومی در همراهی با سیاست شفاف‌سازی قیمت انرژی از طریق فرهنگ‌سازی و تبلیغات رسانه‌ای،
- به‌کارگیری کارت‌هوشمند در سراسر کشور برای وسایط نقلیه‌بنزینی و گازوئیلی،
- گسترش خدمات دولت الکترونیک به‌منظور ساماندهی و کاهش سفرهای درون‌شهری و بین‌شهری،
- خارج کردن خودروهای فرسوده از طریق تولیدات داخلی خودرو بدون انجام واردات،
- اجرای استانداردهای مصرف سوخت خودروها از طریق اجبار تولیدکنندگان خودرو،
- استفاده از حساب ذخیره ارزی به‌منظور کنترل شوک‌های قیمتی خارجی بر قیمت فرآورده‌های نفتی وارداتی،
- توسعه جایگاه‌های عرضه CNG و نیز گازسوز کردن خودروها در کوتاه‌مدت،
- توسعه سریع ناوگان ریلی و جاده‌ای شهری و بین‌شهری عمومی به‌منظور کاهش نیاز به استفاده از خودروی شخصی،
- تسهیل واردات خودرو به کشور به‌منظور جبران رفاه مصرف‌کنندگان در شرایط افزایش قیمت بنزین.

الزامات سیاستی انتخاب سوم

- براساس این سناریو قیمت تمامی فرآورده‌های نفتی طی مدت ۸ سال و با نرخ رشد سالیانه ۲۱ درصد برای بنزین، ۴۷ درصد برای نفت گاز، ۴۹ درصد برای نفت کوره و ۴۸ درصد برای نفت سفید افزایش خواهد یافت و به قیمت فوب خلیج‌فارس خواهد رسید و کلیه فرآورده‌ها اعم از تولید داخل یا واردات به صورت تک‌نرخ عرضه خواهد شد.
- از آنجا که براساس این سناریو تمامی فرآورده‌ها طی ۸ سال تعدیل قیمت خواهند شد، لذا بخش حمل و نقل مانند دو سناریوی قبلی تحت فشار نخواهد بود و همچنین رفاه حاصل از اجرای سیاست‌ها به‌دلیل افزایش کمتر قیمت بنزین نسبت به دو سناریوی اول، کمتر است.

- این سناریو که شرایط قیمت تک نرخی را بدون محدودیت سهمیه‌بندی اجرا می‌کند، هزینه‌های اجرایی و نظارتی بسیار کمتری نسبت به دیگر سناریوها دارد.
- از آنجا که تا زمان تعدیل کامل قیمت فرآورده‌ها تا سطح قیمت‌های فوب، انگیزه برای قاچاق فرآورده‌ها وجود دارد، دولت الزام می‌باید از طرق مختلف با پدیده قاچاق سوخت مقابله جدی نماید.
- دولت باید تلاش‌های لازم را در جهت ساماندهی حمل و نقل عمومی و افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل شهری و بین شهری انجام دهد.
- برای جبران کاهش رفاه ناشی از اعمال این سیاست قیمتی، راهکارهای مورد اشاره در سناریوهای قبل قابل استفاده خواهد بود.
- جهت تامین مالی اجرای این سناریو و ساماندهی بخش حمل و نقل عمومی و جبران زیان ناشی از اعمال این سیاست برای اقشار آسیب‌پذیر، می‌توان از هر یک از راهکارهای سناریوهای قبل استفاده کرد.

الزامات سیاستی انتخاب چهارم

- براساس این سناریو، قیمت فرآورده‌های تولید داخل طی ۸ سال برای بنزین، نفت گاز، نفت کوره و نفت سفید سالیانه به ترتیب به میزان ۲۱، ۴۷، ۴۹، ۴۸ درصد رشد خواهد داشت و قیمت آن بخش از فرآورده‌ها که وارد می‌شود (بنزین و نفت گاز) براساس قیمت فوب خلیج فارس افزایش خواهد یافت.
- چون فرآورده‌ها به صورت دو نرخی عرضه می‌گردند، لذا توزیع کارت هوشمند برای سهمیه‌بندی بنزین، الزامی خواهد بود.
 - اجرای این سناریو مانند سناریوی دوم نیازمند تعیین سهمیه و نیز شناسایی و ساماندهی مسافرکش‌های شهری و بین شهری خواهد بود.
 - در صورت لزوم، مانند سناریو دوم برای بخشهای حمل و نقل، کشاورزی، خانگی و تجاری، گازوئیل از تولید داخل و با قیمت تعدیلی، در نظر گرفته شود.
 - دولت باید تلاشهای لازم را در جهت ساماندهی حمل و نقل عمومی و افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل شهری و بین شهری مانند سناریوهای قبل انجام دهد.
 - برای جبران کاهش رفاه ناشی از اعمال این سیاست، راهکارهای مورد اشاره در سناریو اول قابل استفاده خواهد بود.
 - جهت تامین مالی اجرای این سناریو و ساماندهی بخش حمل و نقل عمومی و جبران زیان ناشی از اعمال این سیاست برای اقشار آسیب‌پذیر، از هر یک از راهکارهای سناریوهای قبل می‌توان استفاده کرد.

اولویت های سیاستی در انتخاب های سوم و چهارم

بر اساس نتایج حاصله از اولویت تاثیر گزینه ها بر نتایج منفی مورد انتظار در جدول، ترتیب و اولویت توصیه های سیاستی مورد نیاز در حال اجرای گزینه دوم (سناریوهای سوم و چهارم) به شرح زیر است. یادآوری می شود که (بر اساس جدول)، امکان اجرای این سیاست ها قبلاً در نظرسنجی از خبرگان مورد تأیید قرار گرفته است:

- دادن تخفیف های مالیاتی به منظور جبران تورم تحمیلی بر تولیدکنندگان ناشی از شفاف سازی قیمت سوخت،
- پرداخت یارانه مستقیم سوخت به چهار دهک پایین درآمدی (از محل صرفه جویی از شفاف سازی قیمت سوخت)،
- جلب مشارکت عمومی در همراهی با سیاست شفاف سازی قیمت انرژی از طریق فرهنگ سازی و تبلیغات رسانه ای،
- خارج کردن خودروهای فرسوده از طریق تولیدات داخلی خودرو بدون انجام واردات،
- بکارگیری کارت هوشمند در سراسر کشور برای وسایط نقلیه بنزینی و گازوئیلی،
- گسترش خدمات دولت الکترونیک به منظور ساماندهی و کاهش سفرهای درون شهری و بین شهری،
- توسعه جایگاه های عرضه CNG و نیز گازسوز کردن خودروها در کوتاه مدت،
- توسعه سریع ناوگان ریلی و جاده ای شهری و بین شهری عمومی به منظور کاهش نیاز به استفاده از خودروی شخصی،
- استفاده از حساب ذخیره ارزی به منظور کنترل شوک های قیمتی خارجی بر قیمت فرآورده های نفتی وارداتی،
- تسهیل واردات خودرو به کشور به منظور جبران رفاه مصرف کنندگان در شرایط افزایش قیمت بنزین،
- اجرای استانداردهای مصرف سوخت خودروها از طریق اجبار تولیدکنندگان خودرو.

منابع و ماخذ

۱. موسسه مطالعات بین المللی انرژی، "بررسی چشم اندازی از روندهای آتی مصرف فرآورده های نفتی" ۱۳۸۳

۲. اسماعیل ملکش، "تحلیلی بر نوسانات قیمت فرآورده‌های نفتی بازارهای سنگاپور و خلیج فارس ۲۰۰۰-۱۹۹۶" پایان‌نامه مقطع کارشناسی ارشد؛ دانشگاه تهران، ۱۳۸۲
۳. گروه توسعه اجتماعی و اقتصادی منطقه خاورمیانه و آفریقای شمالی بانک جهانی، "اقتصاد ایران از دیدگاه بانک جهانی (سال ۲۰۰۳)"، ترجمه احمد عظیمی بلوریان، انتشارات سازمان بورس اوراق بهادار تهران، چاپ اول، ۱۳۸۳
۴. پژویان، جمشید؛ "بررسی انواع یارانه در اقتصاد ایران و ارزیابی کارآمدی پرداخت یارانه‌های نقدی"، همایش نقدی کردن یارانه‌ها، دانشگاه امام صادق (ع)، تابستان ۱۳۸۴
۵. شریف‌زادگان، عباس؛ "ارزیابی نحوه پرداخت یارانه‌ها در راستای تحقق عدالت اجتماعی"، همایش نقدی کردن یارانه‌ها، دانشگاه امام صادق (ع)، تابستان ۱۳۸۴
۶. دانش‌جعفری، داوود؛ "بررسی آثار پرداخت یارانه‌های نقدی در اقتصاد ایران"، همایش نقدی کردن یارانه‌ها، دانشگاه امام صادق (ع)، تابستان ۱۳۸۴
۷. "تحلیلی بر ابعاد مختلف پرداخت یارانه در ایران"، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات برنامه و بودجه، مهر ماه ۱۳۸۳
۸. پرمه، زورار؛ "بررسی یارانه انرژی و آثار افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر سطوح قیمت‌ها در ایران"، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۳۴، بهار ۱۳۸۴، ص ۱۴۷-۱۱۷
۹. "بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم برنامه توسعه"، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر بررسی‌های اقتصادی، آذرماه ۱۳۸۳
۱۰. "گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۴ و نظارت بر عملکرد پنج‌ساله برنامه سوم توسعه"، جلد، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، ۱۳۸۴
۱۱. مسرت، محسن؛ "سیاست ایران در زمینه انرژی: چالش‌ها و جایگزینی‌ها"؛ مجله اطلاعات سیاسی- اقتصادی، شماره ۲۱۲-۲۱۱، سال ۱۳۸۲، ص ۷۲-۷۳
۱۲. علی‌حسینی، محسن؛ "برآورد محدوده کشش‌پذیری تقاضای بنزین در ایران"؛ فصلنامه پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی، سال سیزدهم، شماره ۳۳، بهار ۱۳۸۴، ص ۴۱-۵۷
۱۳. جعفری صمیمی، احمد و ابوالقاسم اثنی‌عشری، "بررسی اثرات اقتصادی یارانه بنزین بر رشد اقتصادی در ایران: یک تحلیل تجربی (۱۳۸۱-۱۳۵۰)"، مجله پژوهش‌های اقتصادی، بهار ۱۳۸۵، صفحه ۴۱-۱۱
۱۴. عباسی‌نژاد، حسین، "تحلیل از افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی بر بخش‌های

اقتصادی با استفاده از جدول داده - ستانده"، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۳۸، بهار ۱۳۸۵، صفحه ۲۵-۱

۱۵. مه آبادی، مریم؛ "بررسی اثرات اعمال و حذف سیاست سوبسیدی تثبیت قیمت فرآورده‌های نفتی"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، به راهنمایی دکتر مجید احمدیان، دانشکده اقتصاد، دانشگاه تهران، ۱۳۷۴

۱۶. باستانزاد، حسین؛ "مطالعه تطبیقی دو سیاست تامین مالی یارانه بخش انرژی از طریق انبساط پایه پولی با افزایش قیمت حامل‌های انرژی"، مجموعه مقالات نهمین کنفرانس سیاست‌های پولی و ارزی تحت عنوان رشد پایدار اقتصادی غیر تورمی، موسسه تحقیقات پولی و بانکی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ۱۳۷۸، ص ۳۲۱-۲۹۵.

۱۷. باستانزاد، حسین، "برآورد کَشش‌های جزئی مستقیم و متقاطع آلن برای حامل‌های انرژی در ایران طی دوره ۱۳۴۷-۱۳۷۵"، مجله برنامه و بودجه، شماره ۳۳، دی ماه ۱۳۷۷، ص ۲۷-۳

۱۸. حیدریان سامانی، شهرام؛ "بررسی اثرات درآمدی و هزینه‌ای افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر بودجه خانوار از طریق جدول داده - ستانده"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، به راهنمایی دکتر فرهاد رهبر، دانشکده اقتصاد، دانشگاه تهران، ۱۳۸۲

۱۹. عسگری، جعفر و محسن بختیار؛ "بررسی آثار و تبعات افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی بر بخش‌های اقتصادی مصارف خانوارها، شاخص هزینه زندگی و هزینه و درآمد دولت با استفاده از جدول داده - ستانده انرژی"، دومین همایش کاربرد تکنیک‌های داده - ستانده در برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی، مرکز تحقیقات اقتصاد ایران، دانشکده اقتصاد دانشگاه طباطبایی، ۱۳۸۱

۲۰. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۳)، گزارش‌های عملکرد سالانه

۲۱. قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۴-۸۸)، سازمان مدیریت و برنامه ریزی، ۱۳۸۴

۲۲. اطلاعات انرژی کشور (۱۳۸۳)، شرکت ملی نفت ایران، سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور

۲۳. سالنامه آماری ایران، ۱۳۸۲، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، مرکز آمار ایران

۲۴. ترازنامه انرژی، وزارت نیرو، سال‌های مختلف.

۲۵. قانون بودجه سال ۱۳۸۴ کل کشور

26. [Http://www.opec.org/ /library/Annual Reports/2005.htm](http://www.opec.org/ /library/Annual Reports/2005.htm)
27. BP Annual Report (2005) , June 2006, www.BP.com.
28. International Energy Agency (IEA), Annual Energy Out look , 2006, www.iea.org.
29. IMF , 1994 , " Taxation of Petroleum Products , Theory and Empirical Evidence " , IMF Working Paper , WP/94/32.
30. Apec Energy Pricing Practices, Asia Pacific Energy Research Centre , march 2000
31. Report on Committee on Pricing and Taxation of Petroleum Products , February 2006
32. " Overview of Energy Pricing Practices in the Apec Region " Asia Pacific Energy Research Centre , 2000
33. www.Mem-Algeria.org/Statistics/c-tarif.html
34. Shahabuddin Hossein, Pricing and Taxation of Petroleum Products in Developing Countries : A Frame work for Analysis with Application to Nigeria , IMF , 2003
35. IMF Staff Estimates, 2005, www.IMF.org.
36. Energy Information Administration (EIA), Annual Energy Outlook , 2006, <http://www.eia.doe.gov/>.
37. Clements, Benedict and Gerd Schwartz; (1995);" Government Subsidies", Journal of Economic Survey , Vol 13 , No. 2 , PP 119-147.
38. A Report of the World Energy Council (2001) ;" Pricing Energy In Developing Countries " , , PP 42-60
39. United Nations Environment Program Division of Technology, " Industry and Economics" , Reforming Energy Subsidies , (2002)
40. Liew, Chong Kiew (1980) ; " The Impact of higher energy prices on growth and inflation in an industrializing economy: the Korean experience " , Journal of Policy Modeling , 2 (3) September , PP .389-408