

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تأثیر افزایش قیمت حامل های انرژی بر
اقتصاد ایران

فریده سلمانی

حدیث جعفری

مقدمه

در سال های گذشته، قیمت گذاری حامل های انرژی در سطحی پایین تر از قیمت جهانی آثار نامطلوبی بر جامعه و اقتصاد بر جای گذاشته است. رشد سریع مصرف انرژی، کاهش کارایی، آلودگی محیط زیست، بار هزینه یارانه انرژی بر بودجه دولت، قاچاق و فاصله درآمدی از جمله پیامدهای نامطلوب این سیاست قلمداد می شوند. این پیامدها دولت را بر آن داشته است که به صورت جدی سیاست افزایش قیمت حامل های انرژی را پیگیری نماید. انتظار این است که با افزایش قیمت ها، مصارف غیرضروری در کوتاه مدت حذف شده و در بلندمدت بخش های تولیدی به بهبود تکنولوژی استفاده از انرژی اقدام نمایند و خانوارها نیز الگوی مصرف انرژی خود را بهبود بخشند. به علاوه، انتظار می رود با پرداخت یارانه نقدی تمام خانوارهای ایرانی از این یارانه بهره مند گردند.

اگرچه تحول در بازار انرژی به بهبود کارایی منجر خواهد شد، اما دغدغه اصلی تصمیم گیرندگان میزان افزایش سطح عمومی قیمت ها و تبعات آن بر کارگزاران اقتصادی (خانوارها و بنگاه ها) می باشد.

این موضوع که قیمت گذاری جدید تا چه اندازه بر میزان مصرف خانوارها و تولید کالا و خدمات مؤثر است موضوعی است که در این تحقیق به آن پرداخته می شود. هدف این تحقیق آن است که آثار افزایش قیمت انرژی و پرداخت یارانه نقدی را بر متغیرهای رفاه، سطح تولید، سطح قیمت، صادرات و واردات بررسی نماید.

معرفی حامل های انرژی

الف) نفت و فرآورده های نفتی (نفت گاز-نفت کوره-نفت سفید-گاز مایع-بنزین- سایر فرآورده های نفتی)



/w EPDw ULLTE3C

FB7697AC

/w EPDw ULLTE3C

/w EPDw UKMTU4

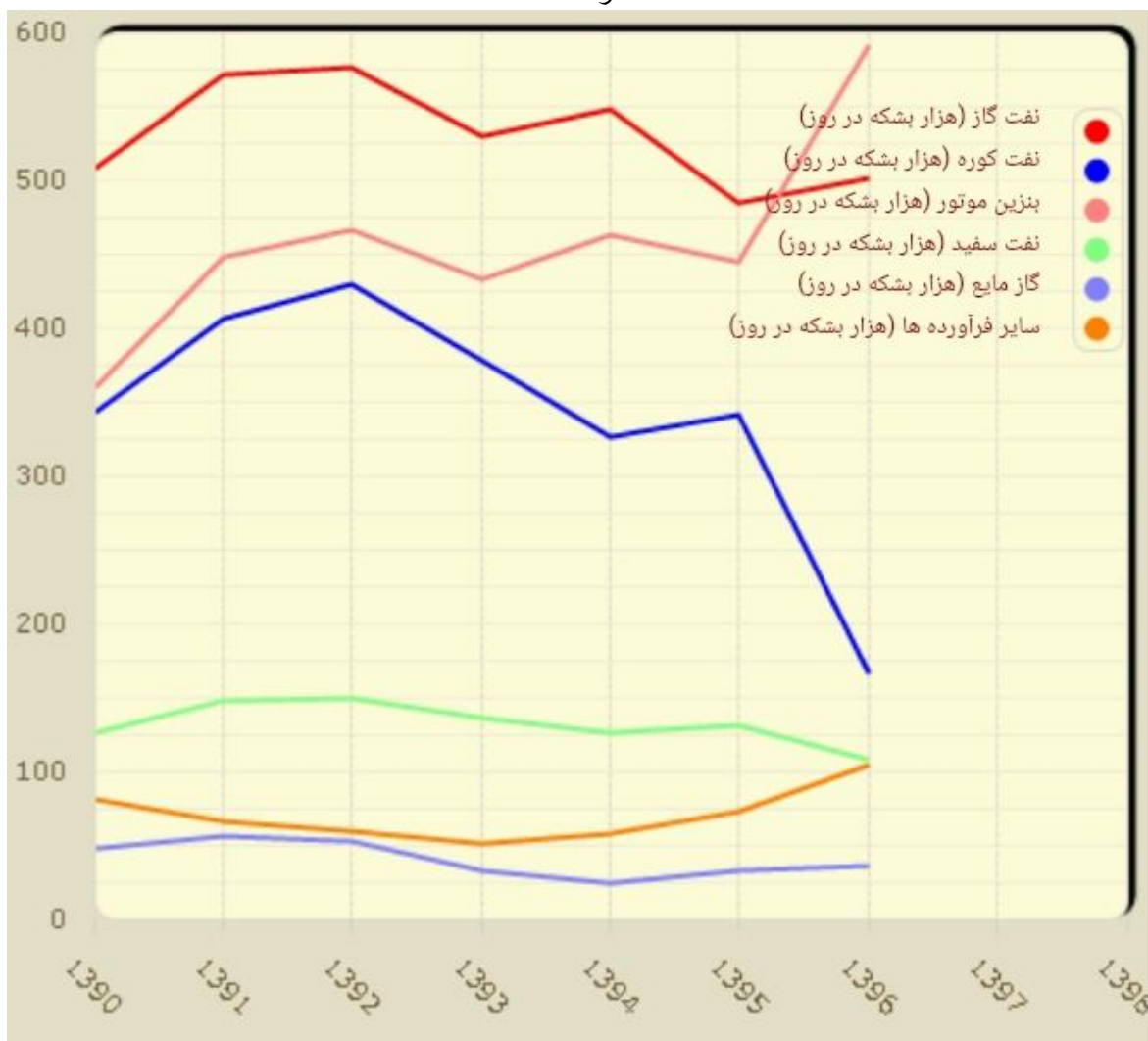
تولیدات نفت خام در ایران به طور میانگین در سال 1396 بر اساس آخرین گزارشات داده شده ی وزارت نفت جمهوری اسلامی ایران 3849300 بشکه در روز اعلام شده .که قیمت هر بشکه نفت در همان سال بر اساس قیمت گذاری سازمان اوپک(کشورهای صادر کننده نفت خام) 51.71 دلار فروخته شده است و چون قیمت نفت همواره توسط سازمان اوپک تعیین می

شود و قیمت هر بشکه نفت چه در داخل کشور و چه در خارج کشور یک قیمت است به همین علت همواره قیمت نفت تعدیل شده و جهانی است .

کشور های وارد کننده نفت خام از ایران عبارتند از: اروپا - ژاپن- آسیا و خاور دور - آفریقا

ریز مصرف فرآورده های نفتی

۱۱



بر اساس آخرین داده های موجود قیمت هر یک از فرآورده های نفتی به شرح زیر است: (محاسبه بر اساس نرخ روز دلار 13400 تومان و هر دلار 100 سنت)

نفت گاز و نفت کوره هر لیتر 0/0224 دلار (3000ریال) و قیمت فوب آن در هر لیتر 0/50 دلار

بنزین موتور معمولی سهمیه ای هر لیتر 0/1119 دلار (15000ریال) و قیمت فوب آن 0/47 دلار

بنزین موتور معمولی غیر سهمیه ای هر لیتر 0/2239 دلار (30000ریال) و قیمت فوب آن 0/47 دلار

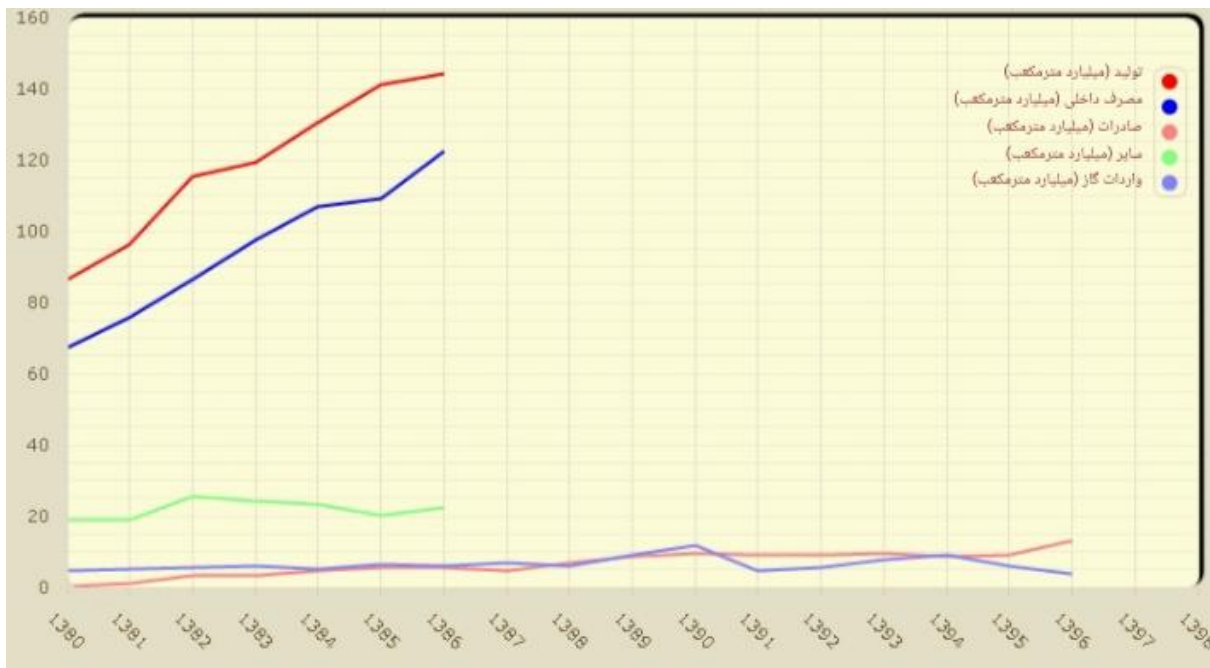
بنزین سوپر هر لیتر 0/2612 دلار (35000ریال) و قیمت فوب خلیج فارس آن هر لیتر 0/45 دلار

نفت سفید هر لیتر 0/0112 دلار (1500ریال) و قیمت فوب خلیج فارس هر لیتر 0/49 دلار

گاز مایع هر لیتر 0/017 دلار (2300ریال) و قیمت فوب در هر لیتر 2/97 دلار

*برای محاسبه یارانه پنهان هر یک از فرآورده های ذکر شده کفایت قیمت داخلی را از فوب آن کسر کنیم.

ب) گاز طبیعی



*سایر: گاز های سوزانده شده، مصارف محلی، ضایعات

بر اساس آمار و اطلاعات موجود در شرکت ملی گاز ایران میزان تولید گاز کشور در اواخر سال گذشته به حدود ۸۰۰ میلیون مترمکعب در روز رسید.

بر اساس آمارهای شرکت ملی گاز تاکنون ۹۳.۶ درصد جمعیت کشور از نعمت گاز برخوردارند که شامل ۹۷ درصد جمعیت شهری و ۸۲ درصد جمعیت روستایی است. به طوری که یک هزار و ۱۳۹ شهر مطابق ۹۷ درصد جمعیت شهری و حدود ۲۷ هزار روستا مطابق ۸۲ درصد جمعیت روستایی از نعمت گاز طبیعی برخوردار شده‌اند. انطور که گفته شده، گازرسانی شهری و روستایی تا سال ۱۴۰۰ به پایان می‌رسد.

بر اساس همین آمار و اطلاعات در سال ۹۷ به طور میانگین روزانه ۱۸۵ میلیون متر مکعب گاز تحویل بخش نیروگاهی، ۱۱۱ میلیون متر مکعب مصرف صنایع عمده، ۸۷ میلیون متر مکعب صنایع غیر عمده، ۲۱ میلیون متر مکعب گاز سی ان جی، ۱۷۳ میلیون متر مکعب بخش خانگی و تجاری، ۲۱ میلیون متر مکعب تزریق به میادین صورت گرفته است.

در حال حاضر هر متر مکعب گازی که به بخش پتروشیمی و صنایع با قیمت ۱۰۰ تومان محاسبه می‌شود و قیمت هر متر مکعب گاز در بخش نیروگاهی ۸۰ تومان است و بخش خانگی از ۱۵۰ تا ۴۳۰ بسته به دامنه های مصرفی است. اما شرایط در خصوص صادرات گاز متفاوت است.

در حال حاضر ایران به کشور ترکیه و عراق و ارمنستان و نخجوان و آذربایجان گاز صادر می‌کند که صادرات گاز به ترکیه باید سالانه ۱۰ میلیارد متر مکعب باشد. با قیمت‌های پیشین نفت و با توجه به این نکته که قیمت گاز تابعی از قیمت نفت است، هر متر مکعب گاز صادراتی به ترکیه حدود ۳۳ سنت بود. طبعاً با تغییراتی که در قیمت نفت شاهد هستیم این قیمت نیز دستخوش تغییراتی قرار گرفته و به تناسب کاهش یافته است.

از سوی دیگر قیمت فعلی صادرات گاز به عراق بر اساس اطلاعات بدست آمده حدود ۲۲ سنت در هر متر مکعب است. قراردادهای صادرات گاز ایران به عراق و ترکیه از جمله گران‌ترین قراردادهای صادرات گاز در جهان محسوب می‌شود.

ایران در حال حاضر به طور میانگین حدود ۴۲ تا ۴۴ میلیون متر مکعب گاز در روز صادر می‌کند که بخش عمده این گاز به سمت ترکیه می‌رود و ۱۲ تا ۱۴ میلیون متر مکعب از آن به عراق صادر می‌شود.

با این شرایط می‌توان گفت درآمد قابل توجهی از محل صادرات گاز ایران به عراق برای کشور ایجاد می‌شود که در شرایط تحریم می‌تواند بخش مهمی از ارز کشور را تامین کند.

برخی از کارشناسان صنعت گاز معتقدند اگر شرایط مصرف در داخل تغییر کند می‌تواند انتظار داشت تا درآمذزایی ایران از گاز بیشتر از امروز باشد.

در واقع باید گفت موقعیت جغرافیایی ایران به گونه‌ای است که توان صادرات گاز به کشورهای همسایه نظیر عراق، کویت، پاکستان، هند و دیگر کشورهای نزدیک ایران وجود دارد.

تولید برق در سه بخش وزارت نیرو (نیرو گاه های بخاری.گازی. چرخه ترکیبی. آبی.دیزلی. اتمی.بادی. خورشیدی) و بخش خصوصی (نیروگاه های بخاری.گازی.چرخه ترکیبی.آبی.بادی.خورشیدی.بیوگاز) و صنایع بزرگ (نیروگاه های بخاری.گازی) صورت می گیرد



میزان مصرف برق



تعرفه ماه‌های گرم در مناطق گرمسیر ۲	
قیمت پایه هر کیلووات ساعت (ریال)	متوسط انرژی مصرفی ماهانه (کیلووات ساعت در ماه)
۳۸۵	صفر تا ۱۰۰۰
۸۷۳	مازاد بر ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰
۱۴۸۵	مازاد بر ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰
۱۸۳۴	مازاد بر ۳۰۰۰ تا ۳۵۰۰
۲۱۸۵	مازاد بر ۳۵۰۰ تا ۴۵۰۰
۲۳۵۷	مازاد بر ۴۵۰۰ تا ۶۰۰۰
۲۵۳۴	مازاد بر ۶۰۰۰

تعرفه ماه‌های گرم در مناطق گرمسیر ۳	
قیمت پایه هر کیلووات ساعت (ریال)	متوسط انرژی مصرفی ماهانه (کیلووات ساعت در ماه)
۴۳۷	صفر تا ۱۰۰۰
۱۱۲۷	مازاد بر ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰
۲۰۰۹	مازاد بر ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰
۲۱۸۵	مازاد بر ۲۰۰۰ تا ۳۵۰۰
۲۳۵۷	مازاد بر ۳۵۰۰ تا ۴۵۰۰
۲۵۳۱	مازاد بر ۴۵۰۰ تا ۶۰۰۰
۲۷۰۸	مازاد بر ۶۰۰۰

تعرفه ماه‌های گرم در مناطق گرمسیر ۴	
قیمت پایه هر کیلووات ساعت (ریال)	متوسط انرژی مصرفی ماهانه (کیلووات ساعت در ماه)
۴۲۱	صفر تا ۱۰۰
۴۹۰	مازاد بر ۱۰۰ تا ۲۰۰
۸۷۳	مازاد بر ۲۰۰ تا ۳۰۰
۱۳۹۶	مازاد بر ۳۰۰ تا ۴۰۰
۲۰۰۹	مازاد بر ۴۰۰ تا ۵۰۰
۲۶۲۰	مازاد بر ۵۰۰ تا ۶۰۰
۳۱۴۵	مازاد بر ۶۰۰

الگوی مصرف برق خانگی	
الگوی ماهانه مصرف انرژی برق (کیلووات ساعت)	مناطق
۳۰۰	از ابتدای خرداد تا پایان شهریور
۲۰۰	سایر ایام سال
۲۰۰	دوره غیر گرم مناطق گرمسیر
۲۰۰	گرمسیر ۱
۱۷۰۰	گرمسیر ۲
۷۰۰	گرمسیر ۳
۴۰۰	گرمسیر ۴

تعرفه مناطق عادی و ماه‌های غیر گرم مناطق گرمسیر	
قیمت پایه هر کیلووات ساعت (ریال)	متوسط انرژی مصرفی ماهانه (کیلووات ساعت در ماه)
۵۲۴	صفر تا ۱۰۰
۶۱۱	مازاد بر ۱۰۰ تا ۲۰۰
۱۳۱۰	مازاد بر ۲۰۰ تا ۳۰۰
۲۳۵۷	مازاد بر ۳۰۰ تا ۴۰۰
۲۷۰۸	مازاد بر ۴۰۰ تا ۵۰۰
۳۴۰۷	مازاد بر ۵۰۰ تا ۶۰۰
۳۷۵۲	مازاد بر ۶۰۰

تعرفه ماه‌های گرم در مناطق گرمسیر ۱	
قیمت پایه هر کیلووات ساعت (ریال)	متوسط انرژی مصرفی ماهانه (کیلووات ساعت در ماه)
۱۷۵	صفر تا ۱۰۰۰
۱۹۴	مازاد بر ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰
۲۱۰	مازاد بر ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰
۸۲۳	مازاد بر ۳۰۰۰ تا ۳۵۰۰
۱۵۷۳	مازاد بر ۳۵۰۰ تا ۴۵۰۰
۲۰۰۹	مازاد بر ۴۵۰۰ تا ۶۰۰۰
۲۳۵۷	مازاد بر ۶۰۰۰

صادرات برق

ایران با هفت کشور ارمنستان، جمهوری آذربایجان، ترکیه، پاکستان، افغانستان، ترکمنستان و عراق و همچنین جمهوری خودمختار نخجوان مبادله

برق دارد .

به ترکیه، عراق، پاکستان و افغانستان فقط صادرات صورت می گیرد .
در دولت یازدهم 40 میلیارد و 120 میلیون کیلووات ساعت برق صادر شد.

میزان مبادلات برق ایران با همسایگان در سال 1397 به يك هزار و 774 مگاوات رسید که سهم صادرات کشور ما از این مقدار يك هزار و 145 مگاوات بود.

آنگونه که اعلام شده میزان صادرات برق در ایام پیک مصرف داخلی کاهش پیدا می کند. به گفته حائری معاون برق و انرژی وزیر نیرو حدود ۲۰ هزار مگاوات مصرف برق کشور اختصاص به سیستم های سرمایه‌ی دارد که این عدد برابر کل مصرف ۴ کشور همسایه است. متوسط قیمت برق در دنیا ۸ سنت یعنی حدود ۱۰۵۰ تومان، این در حالی است که قیمت برق در داخل کشور حدود ۷۰ تومان است.

اثرات تعدیل قیمت حامل های انرژی

تجربه جهانی نشان می دهد که آثار افزایش قیمت انرژی در بلندمدت و کوتاه مدت متفاوت است. از آنجایی که تغییرات تکنولوژی فرایندی زمان بر است در کوتاه مدت کاهش در سطح تولیدات و رفاه خانوارها بیشتر از بلندمدت خواهد بود.

در سال 1387 یک الگوی تعادل عمومی قابل محاسبه برای ارزیابی افزایش قیمت تمام حامل های انرژی در اقتصاد ایران طراحی شده است. در این تحقیق بر اثر افزایش قیمت تمام حامل های انرژی، تولید به اندازه 4/6 کاهش می یابد، کاهش در اشتغال 6/9 درصد و تورمی این سیاست 35 درصد برآورد شده است. در این تحقیق قیمت بنزین، گازوییل، نفت کوره و برق به سطح قیمت جهانی افزایش یافته اند. همچنین پرداخت نقدی به خانوارها یا بخش های تولیدی نیز مدلسازی نشده است.

در سال 1388 نیز یک مدل تعادل عمومی در وزارت نیرو طراحی شده است: این تحقیق نشان می دهد بر اثر افزایش قیمت حامل های انرژی تولید بین 2/1 تا 2/2 درصد کاهش میابد. واردات کل بین 4/9 تا 5 درصد و صادرات

کل بین 3 تا 3/1 درصد افزایش میابد. رفاه خانوارها نیز با 11/8 تا 12/6 درصد کاهش مواجه خواهد شد. در این تحقیق نیز پرداخت یارانه نقدی مورد بررسی قرار نگرفته است.

نتایج این مطالعه نشان می دهد سناریوهای مختلف افزایش قیمت انرژی در مجموع باعث می شود رفاه و تولید کاهش داشته اما کل صادرات و کل واردات با افزایش مواجه گردد.

محصولات نفت خام و گاز طبیعی و حامل های انرژی (به جز برق و گاز) با افزایش در صادرات مواجه هستند که ناشی از کاهش مصرف داخلی است. بیشترین افزایش در واردات مربوط به خدمات است دلیل اصلی این مسئله با بالا رفتن هزینه ی تولید داخلی و با صرفه تر شدن واردات به جای تولید داخل در مورد محصولات است.

نتیجه تحقیقات

برای پرهیز از وقوع تورم بالا رعایت انضباط در بودجه دولت و مدیریت وجوه حاصل ضروری است. اولاً از آنجای یکه سیاست استقرار دولت از بانک مرکزی تورم را تشدید م یکنند دولت می بایست از هرگونه استقرار از بانک مرکزی پرهیز نماید. ثانیاً به دلیل آنکه پیگیری هر گونه سیاست پولی انبساطی به تورم منجر خواهد شد اتخاذ سیاست پولی انقباضی ضروری می باشد.

تحلیل حساسیت نتایج حاکی از این است که اثربخشی سیاست افزایش قیمت ها و پرداخت یارانه نقدی مستلزم تغییرات تکنولوژی تولید و نحوه مصرف خانوارهاست. به عبارت دیگر، در صورتی که خانوارها و تولیدکنندگان در راستای بهبود مصرف انرژی اقدام نکنند نتایج م دنظر سیاستگذاران محقق نخواهد شد. از این رو، توصیه می شود برنامه های عملیاتی بهبود تکنولوژی مصرف انرژی در مورد خانوارها و تولیدکنندگان تدوین و اجرا شود. سرعت تحولات تکنولوژیک اثربخشی سیاست را افزایش می دهد.

بازتوزیع یارانه نقدی به بخش های تولیدی نباید بر اساس انرژی بیری محصولات باشد، زیرا تأثیر افزایش قیمت ها را خنثی خواهد کرد. توصیه می شود در کوتاه مدت میزان اشتغال بخش های اقتصادی به عنوان مبنای بازتوزیع یارانه نقدی مورد توجه قرار گیرد. برای مقابله با پیامدهای منفی

کاهش اشتغال، توسعه سریع چتر تأمین اجتماعی ضروری است. همچنین ارائه خدمات تأمین اجتماعی و کاریابی به جویندگان کار در دوره گذار لازم است.

سیاست تجاری دولت می بایست در جهت افزایش توان رقابت تولیدات داخلی اتخاذ گردد. هرچند سیاست افزایش تعرفه ها و تشدید موانع تعرفه ای ممکن است در کوتاه مدت به نفع تولیدات داخلی باشد، اما از یک سو انگیزه را برای افزایش توان رقابت و بهبود تکنولوژی کاهش می دهد و از سوی دیگر، باعث افزایش شاخص قیمت کالاهای وارداتی می شود که به نوبه خود بر تورم داخلی اثر خواهد داشت. توصیه می شود حمایت تعرفه ای از تولیدات داخلی به تعداد محدودی از کالاها محدود شود. انتخاب این کالاها نیازمند مطالعه و بررسی تأثیر در سبد مصرفی خانوارهاست.

دلایل افزایش قیمت بنزین

طبق قانون هدفمندی یارانه‌ها مصوب سال ۱۳۸۹ باید قیمت فروش داخلی بنزین، نفت گاز، نفت کوره، نفت سفید و گاز مایع و سایر مشتقات نفت، با لحاظ کیفیت حامل‌ها و با احتساب هزینه‌های مترتب (شامل حمل و نقل، توزیع، مالیات و عوارض قانونی) به تدریج تا پایان برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران کمتر از ۹۰ درصد قیمت تحویل روی کشتی (فوب) در خلیج فارس نباشد.

اما طی سال‌هایی که این قانون اجرا شد، در محدود دفعاتی دولت دست به اصلاح قیمت سوخت از جمله بنزین زد که بار آخر به سال ۱۳۹۳ بازمی‌گردد و بعد از آن هیچ تغییری در قیمت سوخت ایجاد نشد و به تبع آن قیمت سوخت در ایران به ۹۰ درصد قیمت فوب خلیج فارس نرسید و البته دولت و مجلس دلایل و ملاحظات خاص خود از جمله کنترل تورم و آثار روانی ناشی از افزایش قیمت سوخت و کالاها و نهایتاً زندگی مردم را داشتند.

از سوی دیگر، ۱۵ درصد یارانه‌ای که در دنیا و در حوزه انرژی پرداخت می‌شود، متعلق به ایران است. یعنی ۱۰ درصد درآمد ناخالص داخلی را به یارانه اختصاص می‌دهیم.

اما بررسی و مرور درآمد و هزینه در کشورهای مختلف و ایران نشان می‌دهد که متوسط مصرف داخلی بنزین در سال ۱۳۹۵ معادل ۷۳.۴ میلیون لیتر در روز بوده که نسبت به سال قبل ۵.۲ درصد رشد داشته و این در حالی است که متوسط مصرف داخلی بنزین در سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ به ترتیب ۷۷.۴ و ۸۸.۴ میلیون لیتر در روز بوده که نسبت به سال‌های قبل ۷.۹ و ۱۴.۲ درصد افزایش داشته است. در نتیجه به نظر می‌رسد که پایین بودن قیمت نسبی بنزین منجر به افزایش مصرف آن شده است.

مقایسه قیمت بنزین در کشورها، نسبت به درآمد سرانه نشان می‌دهد که قدرت خرید مردم برای بنزین چقدر است؛ هرچند در برخی کشورها مردم قیمت بالایی برای خرید بنزین پرداخت می‌کنند اما در عوض این قیمت با توجه به درآمد سرانه ایشان رقم معقولی به نظر می‌آید، و در نتیجه قیمت صرف نمی‌تواند ملاک مناسبی برای ارزانی یا گرانی بنزین در نظر گرفته شود.

با تمام این اوصاف، وقتی بحث گرانی بنزین در سایر کشورها در مقایسه با قیمت آن در ایران مطرح می‌شود، این موضوع از سوی افکار عمومی عنوان می‌شود که قیمت‌ها را باید نسبت به درآمد سرانه آن کشورها در نظر گرفت و سپس مقایسه کرد که آیا قیمت بنزین در ایران ارزان‌تر است یا خیر؟ این در حالی است که به اعتقاد کارشناسان، باید توجه داشت که درآمد سرانه گرچه می‌تواند نشانگر میزان ثروت یک کشور نسبت به دیگران باشد، اما نمی‌تواند تصویر دقیقی از وضعیت اقتصادی کشورها نسبت به سایرین ارائه دهد. به عنوان مثال اگر درآمد سرانه ایران برابر با ۴۰۰۰ دلار باشد و درآمد سرانه آلمان ۶۵۰۰ دلار باشد، نمی‌توان بر این اساس تعیین کرد که کدام یک از کشورها وضعیت اقتصادی بهتری دارند؛ چراکه هزینه‌های جاری در دو کشور بسیار متفاوت است.

با این حال آمار مربوط به درآمد سرانه در ایران نسبت به کشورهای همسایه که قیمت بنزین آن‌ها با ایران مقایسه شده، حاکی از آن است که در ترکیه قیمت بنزین ۱۶ هزار و ۶۶۰ تومان (۱.۲۳ دلار) و قیمت گازوئیل ۱۵ هزار و ۱۲۰ تومان (۱.۱۲ دلار) است. یعنی بر اساس بررسی‌ها، گران‌ترین بنزین در میان کشورهای اطراف ایران، در ترکیه و ارمنستان به فروش می‌رسد. نرخ هر لیتر بنزین در ترکیه برابر با یک دلار و ۲۳ سنت و در ارمنستان

برابر با یک دلار و ۱۸ سنت است. یعنی در ارمنستان قیمت بنزین ۱۵ هزار و ۹۳۰ تومان و قیمت گازوئیل ۱۴ هزار و ۷۱۵ تومان (۱.۰۹ دلار) برآورد شده است.

از سوی دیگر بررسی‌ها نشان می‌دهد قیمت بنزین در ایران حداقل فاصله‌ای ۴۸۰۰ تومانی با ارزان‌ترین کشور همسایه دارد و ترکمنستان ارزان‌ترین بنزین پس از ایران را در میان همسایگان عرضه می‌کند. قیمت بنزین در این کشور ۵۸۰۵ تومان (۰.۴۳ دلار) و قیمت گازوئیل ۵۲۶۵ تومان (۰.۳۹ دلار) است.

سومین بنزین‌گران در میان همسایگان اطراف در افغانستان به فروش می‌رسد. نرخ هر لیتر بنزین در این کشور به ۱۰۱۰۰ تومان (۷۵ سنت) می‌رسد و قیمت گازوئیل ۹۵۸۵ تومان (۰.۷۱ دلار) است. قیمت بنزین در عراق، ۸۵۰۵ تومان (۰.۶۳ دلار) و قیمت گازوئیل ۹۴۵۰ تومان (۰.۷ دلار) برآورد شده است.

اما در پاکستان، دیگر کشور همسایه ایران، قیمت بنزین ۹۴۵۰ تومان (۰.۷ دلار) و قیمت گازوئیل ۱۰۸۰۰ تومان (۰.۸ دلار) برآورد شده است. همچنین در آذربایجان قیمت بنزین ۶۳۴۵ تومان (۰.۴۷ دلار) و قیمت گازوئیل ۴۷۲۵ تومان (۰.۳۵ دلار) اعلام شده است. این تفاوت قیمت فاحش زمینه آربی تراژ را فراهم می‌کند.

این در حالی است که درآمد سرانه ترکیه در سال ۲۰۱۷ برابر ۲۷ هزار ۵۲۰ دلار بود. یا در ترکمنستان این رقم ۱۷ هزار ۲۸۰ دلار، آذربایجان ۱۶ هزار ۷۷۰ دلار و در پاکستان ۵۵۴۰ دلار اعلام شده است. اما درآمد سرانه در کشوری مانند عراق، ۱۷ هزار و ۲۲۰ دلار و در افغانستان، ۱۹ هزار و ۴۰۰، ارمنستان ۱۰۰ هزار و ۱۰ دلار و ایران ۲۱ هزار ۵۰ دلار بوده است.

از طرفی آخرین برآوردها نشان می‌دهد مصرف بنزین در ایران به روزانه بیش از ۹۷ میلیون لیتر رسیده بود. گروهی از مردم معتقدند از آنجایی که ایران یک کشور نفتی است، قیمت بنزین باید بسیار پایین باشد. اما به دلیل سطح پایین قیمت بنزین، تولید بنزین داخلی توانایی پاسخ‌دهی به حجم تقاضای داخل کشور را ندارد؛ در نتیجه، حجم زیادی از بنزین موردنیاز کشور از واردات

تامین می‌شود و دولت باید برای حفظ قیمت بنزین با توجه به تغییرات نرخ ارز، یارانه‌هایی برای این امر پرداخت کند که هزینه زیادی را به اقتصاد کشور متقبل کرده است.

بر این اساس طبق سهمیه اعلامی (بنزین 1500 تومان سهمیه ای و 3000 تومان غیر سهمیه ای)، یعنی ۶۰ لیتر برای هر کارت سوخت در ماه، مصرف ۶۴ میلیون لیتر از بنزین با قیمت ۱۵۰۰ تومان خواهد بود و تنها ۳۰ میلیون لیتر بنزین مصرفی در کشور به قیمتی برابر با 3000 تومان عرضه می‌شود. این بدان معناست که بخش مهمی از بنزین مصرفی ایران همچنان یارانه سنگینی را دریافت می‌کند.

محاسبات نشان می‌دهد حجم یارانه پنهان پرداختی به بنزین در ایران بسیار بالاست. این رقم به ۱۸۰ هزار میلیارد تومان در یک سال می‌رسد. هر چند اتاق بازرگانی این رقم را برابر با ۲۰۰ هزار میلیارد تومان مجاسبه کرده است.

بر این اساس با احتساب قیمت ۴۷ سنت برای هر لیتر بنزین فوب خلیج فارس، بر پایه دلار 13 هزار و 400 تومان (17 آذر 1398)، قیمت تمام‌شده بنزین در خلیج فارس برابر با 6300 تومان است که این رقم با احتساب هزینه‌های حمل و نقل به نزدیک 7 هزار تومان می‌رسد. به این ترتیب حتی قیمت بنزین آزاد در ایران کمتر از نصف قیمت تمام‌شده و واقعی بنزین در کشور است. این بدان معنی است که هر چند حجم یارانه پنهان کاهش یافته است اما همچنان رقم آن قابل توجه خواهد بود.

در عین حال برخی با مد نظر قرار دادن قیمت ۵ هزار تومان همچنان معتقدند که بنزین مشمول دریافت یارانه پنهان سنگینی است که به رغم افزایش قیمت‌ها همچنان پرداخت آن ادامه دارد.

بررسی‌های صورت‌گرفته در اتاق بازرگانی نشان می‌دهد میزان یارانه‌ای که پیش از اصلاح قیمت‌ها دولت به دهک‌های بالای درآمدی با انرژی ارزان پرداخت می‌کرد، ۲۵ برابر دهک‌های پایین درآمدی است. در ساختار جدید مقرر است منابع حاصل از افزایش قیمت بنزین صرف پرداخت کمک‌هزینه به اقشار ضعیف و کم‌درآمد شود. نوبخت تعداد افرادی که قرار است از این

اعتبار منتفع شوند را ۶۰ میلیون نفر در قالب ۱۸ میلیون خانوار اعلام کرده است.

آثار افزایش قیمت

در کوتاه‌مدت، رشد قیمت بنزین توانایی ایجاد تغییر در مصرف را ندارد؛ برای مثال فردی که به یک شغل تمام‌وقت مشغول بوده و خانه خود را تا چند ماه آینده اجاره کرده است، نمی‌تواند هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل خود را تغییر دهد.

با توجه به استفاده حداکثری از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی در مناطق پرجمعیت در ایران، بار ناشی از تغییر قیمت بنزین به بخش‌های دیگر اقتصادی منتقل می‌شود.

در نتیجه، در کوتاه‌مدت تأثیری بر میزان استفاده از خودرو اعمال نشده و ترافیک شهری تغییری نخواهد کرد، اما اثرات تورمی مربوط به قیمت بنزین خود را نشان خواهند داد. شاید در بلندمدت، فرد بتواند با تغییر محل خانه خود به نزدیک محل کار میزان رفت‌وآمد خود را کاهش دهد؛ اما نکته اینجاست که هیچ تضمینی بر این اتفاق وجود ندارد.

تجربیات گذشته در رابطه با تغییرات قیمت بنزین نشان داد که پس از گذشت مدتی، میزان مصرف بنزین به مقدار اولیه میل کرده و تغییر پایداری در عادات‌های مصرفی بنزین شکل نمی‌گیرد. پس نباید امید چندانی به کاهش حجم ترافیک و آلودگی هوا داشته باشیم. که علت این افزایش مصرف دوباره بنزین تورم است.

در سال ۱۳۹۴ که قیمت بنزین ۱۰۰۰ تومان شد تا آبان امسال با همان قیمت ثابت ماند، اما نرخ تورم هر ساله افزایش پیدا کرد. اگر تورم سالیانه را ۲۰ درصد در نظر بگیریم، می‌بینیم که ارزش اقتصادی بنزین در سال ۱۳۹۵ به ۱۲۰۰ تومان رسیده بوده و در سال ۱۳۹۸، قیمت واقعی آن به نسبت قیمت سال ۹۴ مقداری نزدیک به ۲۰۰۰ تومان است؛ در نتیجه منطقی است که با کاهش قیمت اقتصادی بنزین و رشد دیگر قیمت‌ها، مصرف بنزین افزایش پیدا کند. پس یکی از تأثیرگذارترین عوامل برای کنترل مصرف بنزین با توجه به قیمت آن، تورم است.

در تحقیقات بالا این نتیجه‌گیری به دست آمد که کاهش یارانه بنزین و افزایش قیمت آن در کنار رشد یارانه مردمی، باوجود اثرات تورمی به رشد صادرات و تولید داخلی کمک خواهد کرد.

اما در همین تحقیقات ذکر می‌شود که برای مهار کردن اثر تورمی ناشی از افزایش قیمت بنزین، رشد تکنولوژی باید همسان با اجرای این سیاست صورت بگیرد. در اینجا منظور از رشد تکنولوژی، رشد بهره‌وری انرژی چه در بخش مصرف‌کنندگان و چه در بخش تولیدی است. اما در حال حاضر، چنین توانایی‌های در دسترس مردم قرار ندارد؛ مترو شهری، بی‌آرتی و تاکسی‌ها در حال کار با حداکثر توانایی خود در زمان شلوغی هستند. از طرف دیگر گزینه‌ای همسان با درآمد مردم برای بهره‌وری از خودروهای هیبریدی وجود نداشته و به علت دستی بودن بسیاری از فعالیت‌های سیستم اداری دولتی بخش زیادی از رفت‌وآمدهای داخل شهری از این بخش ناشی می‌شوند.

همان‌گونه که رشد ناگهانی قیمت نفت و افزایش درآمدی ناشی از آن در گذشته به علت نبود زیرساخت‌های توسعه متناسب، به رشد اقتصادی منجر نشد می‌توان حدس زد که بعید است تا با چنین افزایش ناگهانی، تغییر مثبتی در قبال رفاه مردم در بلندمدت صورت بگیرد.

اما با تمامی این تفاسیر، افزایش قیمت بنزین واقعیتی غیرقابل‌انکار است؛ آمارها نشان می‌دهند که حجم هزینه‌های دولت برای یارانه بنزین، به‌شدت قدرت دولت در تامین کسری‌های بودجه خود را تهدید می‌کند. از این طریق شاید بتوان از شوک‌های تورمی شدیدتر آینده جلوگیری کرد، و امیدوار بود تا با رشد درآمد دولت، زیرساخت‌های بهبود سیستم حمل‌ونقل فراهم شود

نحوه ی اجرای این سیاست باید چگونه می‌بود

بااینکه بررسی شد افزایش قیمت بنزین، حتی باوجود کاهش رفاه در کوتاه‌مدت، عملی ضروری است؛ اما اجرای این سیاست نیز به همان اندازه امری حساس است. رشد ناگهانی قیمت‌های، آن‌هم با سهمیه‌های اندک و رشد قیمت ۲۰۰ درصدی قطعا شوک بزرگی وارد خواهد کرد که اثرات منفی بسیار زیادی خواهد داشت.

نحوه اجرای افزایش قیمت بنزین نشان داد که هیچ‌گونه بررسی در ارتباط با اقتصاد رفتاری و انواع واکنش مردم صورت نگرفته بوده است، به همین دلیل رشد قیمت هیچ‌گونه توجیه منطقی برای مردم نداشته و موجب خشم و ناراحتی آن‌ها خواهد شد.

راه کار های اجرایی

اول از همه، می‌توان با مطرح کردن همین اطلاعات و ایجاد شفافیت، مردم را به گرفتن تصمیم صحیح قانع کرد؛ در آن صورت، با مطرح کردن انتخابات در رابطه با بنزین می‌توان انتظار واکنش‌هایی منطقی داشت.

برای مثال، می‌توان همان بحث مربوط به یارانه بنزین را که اشاره شد برای مردم مطرح کرد. از آنجایی که یارانه اعمال شده برای ثابت نگاهداشتن قیمت بنزین از سرمایه کشور تامین می‌شود، انتخاب کاهش یارانه بنزین و افزایش قیمت آن در ازای افزایش بودجه حمل‌ونقل عمومی و کاهش مالیات خودرو را مطرح کرد. آنگاه شهروندان وزن مربوط به یارانه بنزینی را درک کرده و با توجه به نیازها تصمیم مبنی بر تغییر یا ثابت ماندن قیمت بنزین را بگیرند.

از طرف دیگر، افزایش ناگهانی قیمت تاثیرات روانی به مراتب بیشتری از افزایش تدریجی آن خواهد داشت. همان‌طور که ذکر شد، قیمت بنزین هم‌زمان باید با رشد تورم افزایش پیدا می‌کرد؛ از این طریق هم می‌توان انتظار تغییر رفتار مصرفی را در بلندمدت داشت و هم اینکه نیازی به شوک‌های قیمتی پیدا نمی‌شد.

و در آخر، برای رشد قیمت بنزین، باید دورنمای روشنی برای انواع سیستم‌های حمل‌ونقل ایجاد می‌شد. اگر فروش خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف در حال تبدیل شدن به گزینه‌ای منطقی بودند، افزایش قیمت بنزین می‌توانست به‌عنوان یک هل (Nudge) به سمت خرید آن‌ها تبدیل شود. اما متأسفانه در شرایط فعلی هیچ‌کدام از این موارد رعایت نشدند.

منابع

بانک اطلاعات سری های زمانی اقتصادی " <http://www.tsd.cbi.ir> "
اصغر شاهمرادی "بررسی اثرات افزایش قیمت حامل های انرژی و پرداخت
یارانه نقدی در ایران"

<http://www.google.com>

<http://www.rouydad24.ir>

<http://www.nigc.ir>

شرکت ملی گاز ایران

<http://www.irna.ir>

<http://www.isna.ir>

<http://www.opec.mop.ir>

<http://www.tabnak.ir>

<http://www.pgnews.ir>

<http://www.tejaratnews.com>

