



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت بازرگانی

معاونت برنامه‌ریزی و امور اقتصادی

## اثر افزایش قیمت حامل های انرژی بر تورم



دفتر مطالعات اقتصادی  
تیرماه ۱۳۸۸

شماره ثبت : ۸۸/۹۴۸ - ۸۸/۶/۲۲

## مقدمه

یارانه‌ها از جمله ابزارهای اقتصادی دولت‌ها است که به واسطه آنها امکان دخالت در بازارها فراهم می‌آید. این ابزار با تاثیرگذاری بر قیمت‌های نسبی در اقتصاد، می‌تواند بر تخصیص منابع تاثیر گذارد. لذا، جای تعجب نیست که یکی از بحث‌های معمول در خصوص یارانه‌ها، بحث پیرامون حجم یارانه‌ها، دوره و نحوه پرداخت آن باشد.

در اقتصاد ایران، موضوع یارانه‌ها به بحث اول زمان حاضر مبدل شده است. از یک سو، تداوم پرداخت یارانه‌ها، به‌ویژه یارانه حامل‌های انرژی که سهم قابل توجهی در هزینه‌های دولت دارد، زمینه‌ساز تشدید کسری بودجه و آثار تورمی ناشی از آن است و از سوی دیگر، حذف یکباره یارانه این فرآورده توأم با شوک فشار هزینه در بخش عرضه و شتاب رشد سطح عمومی قیمت‌ها خواهد بود. با این توصیف، اتخاذ روش‌های مناسب در جهت تامین همزمان دو هدف کاهش بار بودجه‌ای یارانه‌ها و تداوم حمایت از اقشار آسیب‌پذیر - یا در یک بیان کلی از هر دو هدف به‌صورت «دستیابی به هدفمندی در نظام یارانه‌ها» - اولویت مهم سیاست‌گذاری محسوب می‌شود. در این رابطه، تعیین نحوه تاثیرپذیری سطح عمومی قیمت‌ها از حذف یارانه‌ها به‌ویژه یارانه حامل‌های انرژی (که تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم آن بر سطح عمومی قیمت‌ها محل مناقشه است) می‌تواند به‌عنوان گام اول در جهت دستیابی به اهداف فوق محسوب شود.

با این توصیف و با هدف تعیین نحوه تاثیرگذاری حذف یارانه حامل‌های انرژی، مطالعه حاضر در چهار بخش ساماندهی شده است. نخست به بحث مبانی نظری حذف یارانه حامل‌های انرژی پرداخته خواهد شد. در بخش دوم سیمای یارانه‌ای حامل‌های انرژی در ایران ارایه می‌شود. در بخش سوم، برخی مطالعات انجام گرفته در خصوص اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تورم بررسی شده و در نهایت گزارش در بخش چهارم با جمع‌بندی و توصیه سیاستی خاتمه می‌یابد.

## ۱. مبانی نظری

به‌لحاظ نظری، فراهم آوردن زمینه‌های لازم برای حصول عدالت اجتماعی و توزیع مجدد ثروت به نفع طبقات فقیر یکی از وظایف اصلی دولت‌ها به شمار آمده و در این راستا، یارانه یکی از ابزارهای مهم اقتصادی جهت حمایت از اقشار آسیب‌پذیر می‌باشد. هدفمند نمودن یارانه و اختصاص آن به گروه‌های هدف، دستیابی به عدالت اجتماعی را در پی داشته و از اتلاف منابع جلوگیری می‌کند. در ادامه ضمن ارایه تعریفی از یارانه به تحلیل نحوه تاثیرپذیری اقتصاد از حذف یارانه‌ها (با تاکید بر یارانه انرژی) پرداخته می‌شود.

## ۱-۱. تعریف یارانه

یارانه به هرگونه پرداخت انتقالی که به منظور حمایت از اقشار کم‌درآمد و بهبود توزیع درآمد از محل خزانه دولت صورت گرفته اطلاق می‌گردد.<sup>۱</sup> بر اساس تعریفی دیگر یارانه عبارت است از «پرداخت‌های انتقالی بلاعوض نقدی و غیرنقدی دولت (به صورت مابه‌التفاوت هزینه بهره‌مندی و هزینه تمام شده) که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم برای افزایش قدرت خرید حقیقی مصرف‌کنندگان یا افزایش قدرت فروش تولیدکنندگان، عادلانه‌تر نمودن توزیع درآمد، ثبات اقتصادی و جبران آثار ناشی از سیاست‌های دولت به منظور حفظ یا ارتقای رفاه اجتماعی اعطاء می‌گردد».<sup>۲</sup>

یکی از انواع یارانه پرداختی در اقتصاد ایران «یارانه حامل‌های انرژی» است. افزایش بی‌حد و حصر این یارانه و غیرهدفمند بودن توزیع آن منجر شده است که در مقاطع مختلف زمانی تصمیماتی در خصوص حذف آن گرفته شود. به طور حتم، حذف این یارانه‌ها اثراتی را در ابعاد مختلف برای کشور ایجاد خواهد کرد. آشنایی با این موارد و بررسی کانال‌های تاثیرپذیری اقتصاد می‌تواند در کاهش زیان‌های احتمالی کمک شایانی نماید.

## ۱-۲. کانال‌های تاثیرپذیری اقتصاد کشور از حذف یارانه حامل‌های انرژی

اقتصاد ایران متشکل از بخش‌های دولتی، خصوصی و تعاونی است که وظایف مختلفی را به مورد اجرا در می‌آورند. البته سهم دو بخش اول - یعنی دولتی و خصوصی - بیش از بخش سوم است. برای بررسی کانال‌های تاثیرپذیری اقتصاد ایران از حذف یارانه حامل‌های انرژی، باید این اثرات به تفکیک بخش‌های اقتصادی مورد بررسی قرار گیرد. از رو در ادامه به تحلیل این اثرات در بخش‌های دولتی و خصوصی پرداخته می‌شود.

<sup>۱</sup> - نظام هدفمند یارانه‌ها، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، (شهریورماه ۱۳۸۰)، ص ۲.

<sup>۲</sup> اصلاح نظام پرداخت یارانه کالاهای اساسی در ایران (با تأکید بر هدفمندی)، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، (اسفندماه ۱۳۸۵)، ص ۲۲.

## ۱-۲-۱. اثر حذف یارانه حامل‌های انرژی بر بخش دولتی

بخش دولتی در ایران سالیان متمادی است که از نقش غالب در اقتصاد برخوردار است. حجیم بودن دولت، حمایت‌های بسیار زیاد از سایر بخش‌ها، وابستگی بودجه به درآمدهای نفتی و ناپایدار و بروکراسی اداری بالا از جمله مهمترین مشکلاتی است که دولت ایران با آن دست به گریبان است. در ارزیابی کمی، بودجه دولت مهمترین متغیری است که می‌تواند نمایانگر اثرات ناشی از اجرای یک سیاست بر بخش دولتی باشد. چنانچه یارانه حامل‌های انرژی حذف شود، بر درآمدها و هزینه‌های دولت در بودجه اثرات مستقیمی را به شرح زیر برجای خواهد گذاشت.

الف) اثر حذف یارانه‌ها بر درآمدهای دولت. اولین اثر ناشی از حذف یارانه حامل‌های انرژی، افزایش درآمد ناشی از فروش حامل‌ها با قیمت بالاتر است. زیرا، در حال حاضر این فرآورده‌ها با قیمت پایین در اختیار عموم قرار می‌گیرد و افزایش قیمت زمینه‌ساز افزایش درآمدهای شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی خواهد بود.

ب) افزایش درآمدهای اسمی مالیاتی. با توجه به اینکه افزایش تورم یکی از پیامدهای حتمی افزایش قیمت حامل‌های انرژی خواهد بود، درآمدهای مالیاتی دولت نیز افزایش خواهد یافت. زیرا، این درآمدها با توجه به ارزش اسمی محاسبه می‌شود و افزایش تورم نیز به معنی افزایش اسمی پایه مالیاتی است. برای درک بیشتر مطلب رابطه (۱) ارایه شده است.

$$T = t(P \times y) \quad (۱)$$

$$\begin{aligned} \ln T &= \ln t + \ln P + \ln y \\ \frac{d \ln T}{dT} &= \frac{d \ln t}{dt} + \frac{d \ln P}{dP} + \frac{d \ln y}{dy} \Rightarrow \overset{\circ}{T} = \overset{\circ}{P} + \overset{\circ}{y} \end{aligned}$$

↓

$$\overset{\circ}{P} \uparrow \Rightarrow \overset{\circ}{T} \uparrow$$

$t$  نرخ مالیات

$T$  کل درآمد مالیاتی

$P$  سطح عمومی قیمت

$y$  تولید حقیقی

ج) کاهش هزینه‌های دولت برای پرداخت یارانه به سوخت. تولید برخی اقلام حامل انرژی مانند بنزین در کشور، کفاف مصرف داخل را نمی‌دهد. از این رو، مازاد این نیاز از طریق واردات تامین شده و قیمت فروش آن نیز برابر با قیمت بنزین داخلی تعیین شده و دولت به میزان مابه‌التفاوت قیمت وارداتی و داخلی یارانه به بنزین

اعطا می‌کند. بدیهی است افزایش قیمت‌های فروش داخلی تا سطح قیمت‌های جهانی منجر به کاهش هزینه‌های دولت برای یارانه بنزین می‌شود.

د) افزایش هزینه‌های دولت با افزایش تورم. دولت خود یکی از بزرگترین مصرف‌کنندگان در اقتصاد ایران است، بنابراین با افزایش تورم ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی هزینه‌های جاری و عمرانی دولت نیز افزایش خواهد یافت.

## ۲-۱. اثر حذف یارانه حامل‌های انرژی بر بخش خصوصی

بخش خصوصی به دلیل کارایی بالاتر در قیاس با بخش دولتی همواره یکی از رقبای جدی این بخش در انجام فعالیت‌های اقتصادی بوده است. چنانچه فعالیت‌های اقتصادی این بخش را، با تاکید بر تولید و توزیع در نظر بگیریم، افزایش قیمت حامل‌های انرژی اثرات قابل توجهی را بر فعالیت این بخش در دو حوزه یاد شده خواهد داشت. در ادامه به تفکیک به بررسی اثرات در هر یک از این حوزه‌ها پرداخته می‌شود.

### الف. بخش تولید

طبق اصول علم اقتصاد تولید عبارت است از حداکثر محصولی که می‌توان از مقدار مشخصی نهاده تولیدی به دست آورد. بنابراین ورودی لازم برای چرخه تولید، نهاده‌ها خواهند بود. حامل‌های انرژی یکی از مهمترین نهاده‌های تولیدی به شمار می‌روند. بر این اساس، افزایش قیمت این نهاده‌ها منجر به افزایش هزینه‌های تولیدی تولیدکنندگان خواهد شد. همانگونه که مشخص است این امر نیز زمینه ساز تورم فشار هزینه می‌شود. در این میان برخی از تولیدکنندگانی که از منظر فنی دارای تکنولوژی بالایی نیستند - با کاهش یافتن توان رقابتی - در کوتاه مدت از جریان تولید خارج می‌شوند. کاهش تولید بر تورم فشار هزینه نیز دامن خواهد زد.

### ب. بخش توزیع

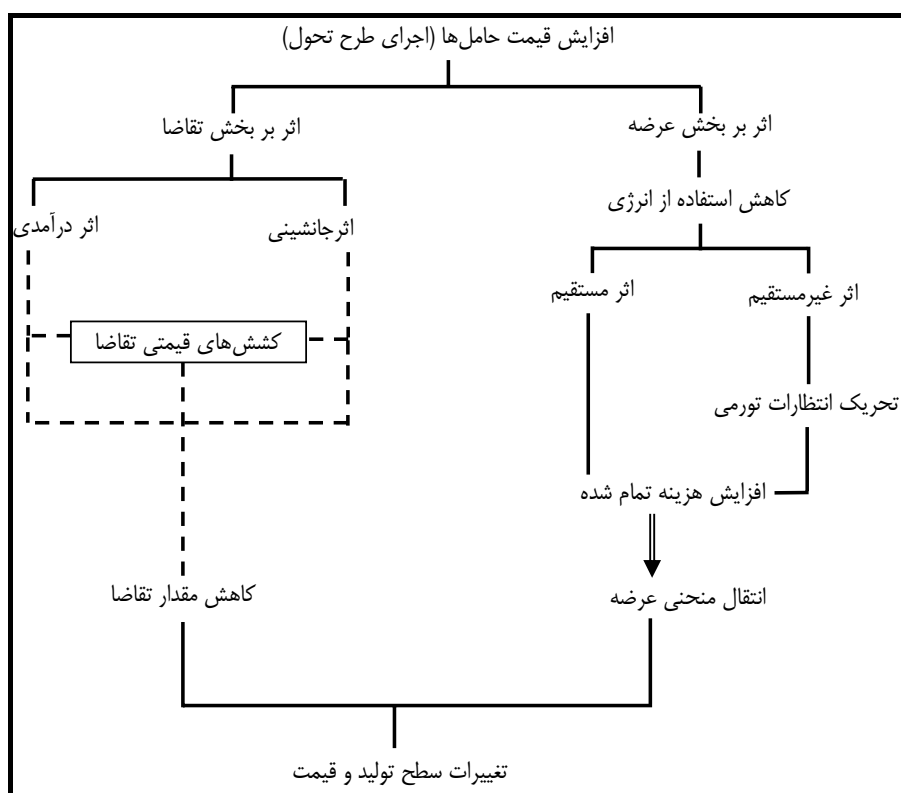
نظام توزیع کالا و خدمات به عنوان مجموعه فرآیندهای موجود بین تولید تا مصرف در نظر گرفته می‌شود. در این بخش، فرآیندهای نگهداری، حمل و نقل، بنکداری، پخش، ... مطرح می‌شود. مهمترین اثرات ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر این بخش در افزایش هزینه‌های نگهداری - سردخانه‌ها و ... - و حمل و نقل و پخش متبلور خواهد شد. زیرا، در هر کدام از این موارد، بکارگیری حامل‌های انرژی الزامی است

که این امر نیز موجبات افزایش هزینه‌های توزیع کالاها خواهد شد. افزایش هزینه‌های توزیع برای تولیدکنندگان یا عرضه‌کنندگان منجر به کاهش سود آنها شده و می‌تواند زمینه‌ساز خروج آنها از بازار گردد.

### ۳-۲-۱. مدلی دیگر برای ارایه اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی

اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی را می‌توان از دریچه‌ای دیگر مورد بررسی قرار داد. کانال‌های اثرگذاری در این حالت در فلوجارت (۱) ارایه شده است.

فلوجارت ۱. کانال‌های اثرگذاری افزایش قیمت حامل‌های انرژی



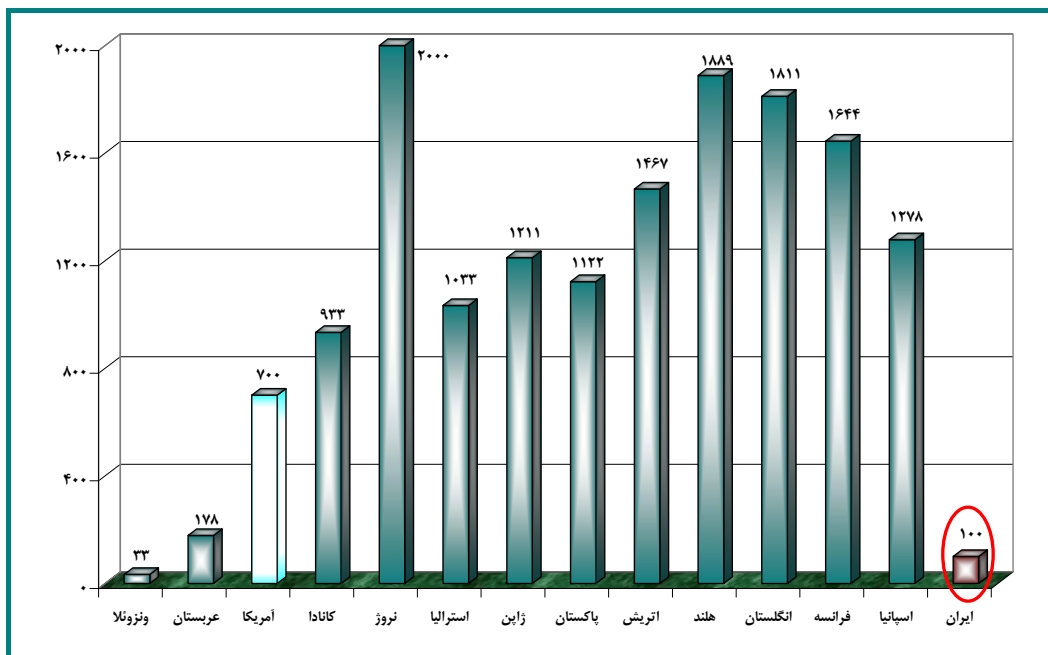
ماخذ: یافته‌های پژوهش حاضر

طبق فلوجارت، با افزایش قیمت حامل‌های انرژی از دو طرف عرضه و تقاضا، قیمت و مقدار تولید دستخوش تغییراتی می‌شود. در بخش عرضه کاهش استفاده از انرژی، و انتظارات تورمی عمده‌ترین دلایل در این تغییرات به‌شمار می‌روند. در بخش تقاضا نیز شدت عکس‌العمل متقاضیان حامل‌ها (بسته به میزان کشش‌های قیمتی تقاضای این حامل‌ها) مهمترین دلایل تغییرات سطح تولید و قیمت‌ها در اقتصاد است.

## ۲. انرژی و سیمای یارانه‌ای آن در اقتصاد ایران

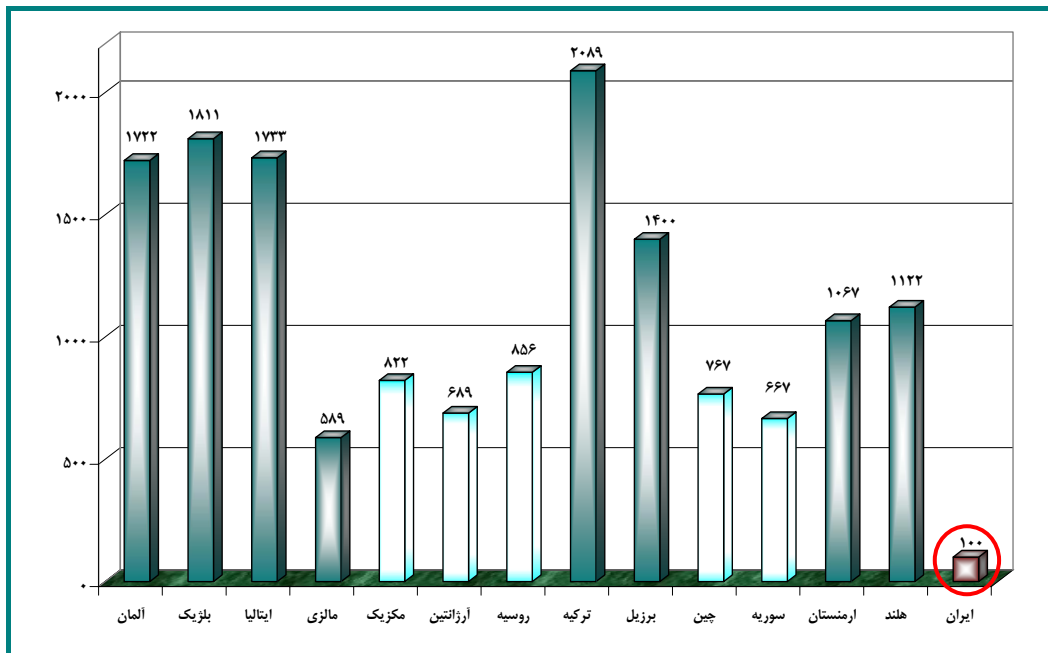
در ایران مصرف انواع فرآورده‌های انرژی ابعاد وسیعی را به‌خود اختصاص می‌دهد. مهمترین موضوع در مصرف نهاده‌ها به‌طور عام و حامل‌های انرژی به‌طور خاص، قیمت آنها است. قیمت هر نهاده یا کالا نقش تعیین‌کننده در میزان تقاضای آن دارد. در این بین نکته مهم آن است که قیمت این فرآورده‌ها در ایران به‌مراتب از بسیاری از کشورها جهان ارزان‌تر است. برای بررسی این موضوع در این قسمت یکی از حامل‌های انرژی یعنی بنزین انتخاب شده و قیمت آن در ایران و برخی از کشورهای جهان مورد بررسی قرار گرفته است. نمودارهای (۱- الف) و (۱- ب) مقایسه قیمت بنزین در ایران و کشورهای جهان را که نسبت به ایران نرمال شده‌اند، نشان می‌دهد.

نمودار ۱- الف. مقایسه قیمت بنزین در ایران و برخی از کشورهای جهان (درصد)



ماخذ: موسسه بین‌المللی GTZ

نمودار ۱- ب. مقایسه قیمت بنزین در ایران و برخی از کشورهای جهان (درصد)

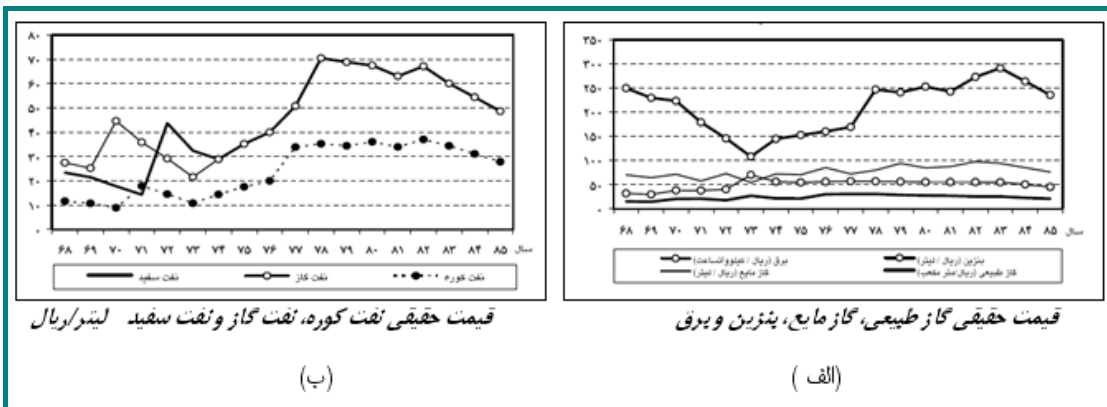


ماخذ: موسسه بین المللی GTZ

بر اساس نمودارهای فوق، قیمت انرژی در ایران تنها از یک کشور - ونزوئلا - بالاتر است؛ در حالیکه، در مقایسه با سایر کشور اختلاف بسیار فاحش می‌باشد. این اختلاف در مورد کشورهایی مانند ترکیه و نروژ به ترتیب برابر با ۲۰/۸۹ و ۲۰ برابر است. این در حالی است که نروژ که خود نیز یکی از کشورهای نفتی محسوب می‌شود.

در تحلیل دقیق‌تر ارقام فوق، لازم است به مقایسه قیمت انرژی به تفکیک حامل‌های انرژی پرداخته شود. بدین منظور، در نمودارهای (۲- الف) و (۲- ب) به مقایسه قیمت بنزین و سایر فرآورده‌ها پرداخته شده است.

نمودار ۲- الف و ب. روند قیمت حامل‌های انرژی در ایران



طبق نمودارهای فوق، تقریباً در تمام دوران قیمت بنزین بیشتر از سایر حامل‌های انرژی بوده است. به بیان دیگر، پایین بودن قیمت بنزین در ایران نسبت به سایر کشورها در حالی حاکم است که قیمت بنزین در ایران در قیاس با سایر فرآورده‌ها بیشتر است. به عبارتی، وضعیت ایران در سایر حامل‌ها در قیاس با سایر کشورها بدتر از شرایط بنزین است.

در مجموع می‌توان گفت: قیمت پایین بنزین<sup>۳</sup> در ایران در کنار برخی دیگر از مسایل همچون فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، شدت بالای انرژی، رشد قابل توجه تولیدات خودرو<sup>۴</sup> و ... از جمله علل افزایش مصرف بنزین در ایران نسبت به سایر کشورهای جهان به‌شمار می‌رود. جدول شماره (۱) متوسط مصرف سوخت روزانه هر خودرو در ایران در مقایسه با سایر کشورهای مختلف را نشان می‌دهد.

جدول ۱: متوسط مصرف سوخت هر خودرو در کشورهای مختلف

کشور	مصرف روزانه خودرو (لیتر)
فرانسه	۱,۹
آلمان	۲,۵
ژاپن	۲,۵
انگلیس	۳,۵
کانادا	۶,۵
آمریکا	۷,۳
مکزیک	۷,۸
ایران	۱۰,۷۵

منبع: وزارت نفت

طبق جدول، واضح است که مصرف بنزین در ایران به ازای هر خودرو به مراتب بیش از سایر کشورها است که عوامل برشمرده در فوق از عمده‌ترین دلایل آن به‌شمار می‌رود.

۳- یکی از دلایل پایین بودن قیمت بنزین در ایران پرداخت یارانه توسط دولت به این فرآورده‌ها است که سالانه مبالغ زیادی به این امر اختصاص می‌یابد.  
۴- بر طبق آمار سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، تعداد وسایل نقلیه بنزین‌سوز تا پایان سال ۱۳۸۳ حدود ۵/۷ میلیون خودرو می‌باشد، که ۲/۵ میلیون از آن از سال ۷۹ تا سال مربوطه، وارد چرخه حمل‌ونقل کشور گردیده‌اند.

## ۲-۱. یارانه حامل‌های انرژی در اقتصاد ایران

یکی از مهمترین یارانه‌های پرداختی در اقتصاد ایران یارانه حامل‌های انرژی است که سالانه هزینه‌های هنگفتی را بر دولت تحمیل می‌کند. ارقام جدول شماره (۲) یارانه پرداختی به حامل‌های انرژی را در ایران طی دوره ۸۵-۱۳۸۰ به تفکیک حامل‌ها نشان می‌دهد.

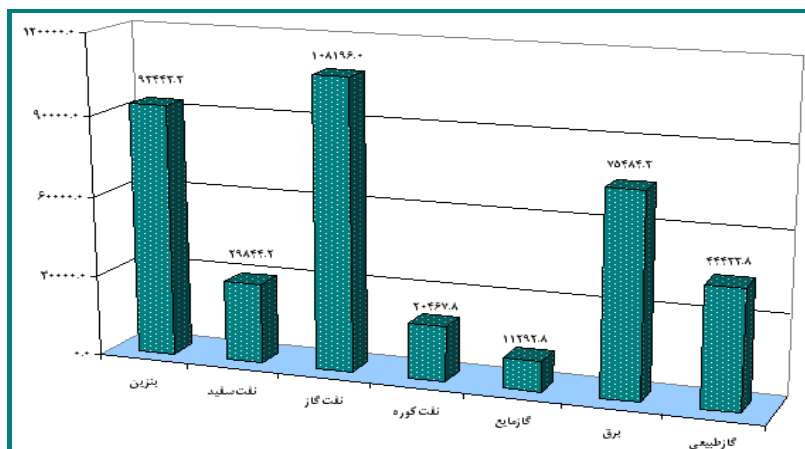
جدول ۲. یارانه پرداختی به حامل‌های انرژی به تفکیک در دوره زمانی ۱۳۸۵-۱۳۸۰ (ارقام: میلیارد ریال)

نوع حامل	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵
گاز مایع	۴۰۵۴	۵۰۷۵	۵۳۴۱	۶۱۴۶	۸۹۰۰	۱۱۲۹۲
بنزین	۱۴۳۱۷	۱۷۵۷۶	۲۱۹۸۲	۳۷۳۸۰	۶۶۳۳۶	۹۳۴۴۳
نفت سفید	۱۰۱۵۱	۱۱۵۴۷	۱۱۴۵۲	۱۷۸۷۱	۲۸۳۶۹	۲۸۹۴۴
نفت و گاز	۲۷۴۵۵	۳۳۷۶۲	۳۷۰۸۳	۵۰۷۰۲	۹۱۳۰۵	۱۰۸۱۹۶
نفت کوره	۱۳۲۵۶	۱۵۷۲۹	۱۵۲۸۸	۱۲۰۳۴	۱۷۸۵۵	۲۰۴۶۷
برق	۲۱۱۲۲	۲۱۱۲۸	۲۲۷۷۵	۳۶۶۰۶	۹۰۸۲۸	۷۵۴۸۴
جمع کل	۹۰۳۵۵	۱۰۴۸۱۷	۱۱۳۹۲۱	۱۶۰۷۳۹	۳۰۳۵۹۳	۳۳۷۸۲۶
رتبه اول در یارانه پرداختی	بنزین	نفت و گاز	نفت و گاز	نفت و گاز	نفت و گاز	نفت و گاز

ماخذ: ترازنامه انرژی سال‌های مختلف

طبق جدول، میزان یارانه‌های پرداختی به انواع حامل‌ها، همواره در حال افزایش بوده است. در سال ۱۳۸۵، بیشترین یارانه به نفت و گاز تعلق گرفته است و بنزین و برق نیز در رتبه‌های بعدی هستند. همچنین غیر از سال ۱۳۸۰، که بنزین بیشترین میزان یارانه حامل‌های انرژی را به خود اختصاص داده است در بقیه سال‌ها نفت و گاز رتبه اول را به خود اختصاص داده است.

## نمودار ۳. میزان کل یارانه پرداختی به تفکیک حامل‌های انرژی در سال ۱۳۸۵ (ارقام: میلیارد ریال)



ماخذ: ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۵

به‌منظور بررسی جایگاه یارانه حامل انرژی در اقتصاد ایران در جدول شماره (۳) سهم یارانه حامل‌های انرژی از  $GDP$  طی دوره ۸۵-۱۳۸۰ ارایه شده است.

جدول ۳. سهم یارانه حامل‌های انرژی از $GDP$ (درصد)						
سال	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵
سهم یارانه حامل‌های انرژی از $GDP$	۷/۶	۱۳/۲	۱۲/۳	۱۵/۸	۲۳/۵	۲۵/۹

ماخذ: بانک مرکزی ج.ا.ا.

طبق جدول، این نسبت طی زمان از روند فزاینده‌ای برخوردار بوده است؛ بطوری‌که، از میزان ۷/۶ در سال ۱۳۸۰ به رقم ۲۵/۹ در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته است. این امر نشان‌دهنده پررنگ بودن نقش یارانه‌های حامل‌های انرژی در اقتصاد ایران است.

## ۲-۲. شدت انرژی

نکته پراهمیت دیگر در خصوص حامل‌های انرژی در ایران بالا بودن شدت انرژی است. این موضوع بیشتر به دلیل فناوری‌های پایین، ناوگان حمل‌نقل فرسوده و ... می‌باشد. این امر مصرف بیشتر این فرآورده‌ها و در نتیجه افزایش یارانه‌های پرداختی آن را به‌دنبال خواهد داشت. در جدول شماره (۴)، ارقام شدت انرژی در ایران و برخی از کشورهای جهان ارایه شده است.

جدول ۴. مقایسه جایگاه انرژی در ایران و برخی کشورهای جهان سال ۱۳۸۵

گروه کشورها	شدت انرژی براساس (تن معادل نفت خام / میلیون دلار)	نرخ ارز	برابری قدرت خرید
<i>OECD</i>	۱۲۲,۱		۱۱۴,۳
ژاپن	۶۲,۰		۸۹,۱
کره	۱۷۶,۶		۱۱۷,۶
ترکیه	۲۵۴,۹		۱۱۰,۵
آسیا (بدون چین)	۲۵۲,۹		۷۰,۴
آفریقا	۲۴۵,۳		۸۶,۷
چین و هنگ کنگ	۳۸۶,۲		۱۰۰,۵
ونزوئلا	۲۹۸,۶		۲۴۹,۶
عربستان	۲۲۵,۱		۱۵۹,۶
ایران	۹۰۰,۰		۲۴۶,۷
جهان	۱۷۰,۶		۱۱۳,۳

ماخذ: ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۵

نتایج حاصل از جدول (۴) نشان می‌دهد که، شدت انرژی در ایران به مراتب بیشتر از متوسط شدت انرژی در سایر کشورهای مورد بررسی است. یکی از عمده‌ترین دلایلی که توسط کارشناسان برای این موضوع مطرح می‌شود، ارزان بودن انرژی در ایران است. زیرا در این حالت بنگاه‌ها ناکارایی خود را پشت‌سر قیمت پایین نهاده تولید (انرژی) مخفی می‌سازند و به‌نوعی می‌توان این‌گونه تعبیر کرد که، ناکارا بودن برای بنگاه‌ها دارای صرفه اقتصادی است. برای درک بهتر این مساله در جدول شماره (۵)، ارقام مربوط به شاخص بهروری انرژی در ایران طی دوره ۸۵-۱۳۷۶ ارایه شده است. همچنین برای تحلیل جامع‌تر ارقام مربوط به مصرف نهایی انرژی و تولید ناخالص داخلی نیز طی دوره مذکور ارایه شده است.

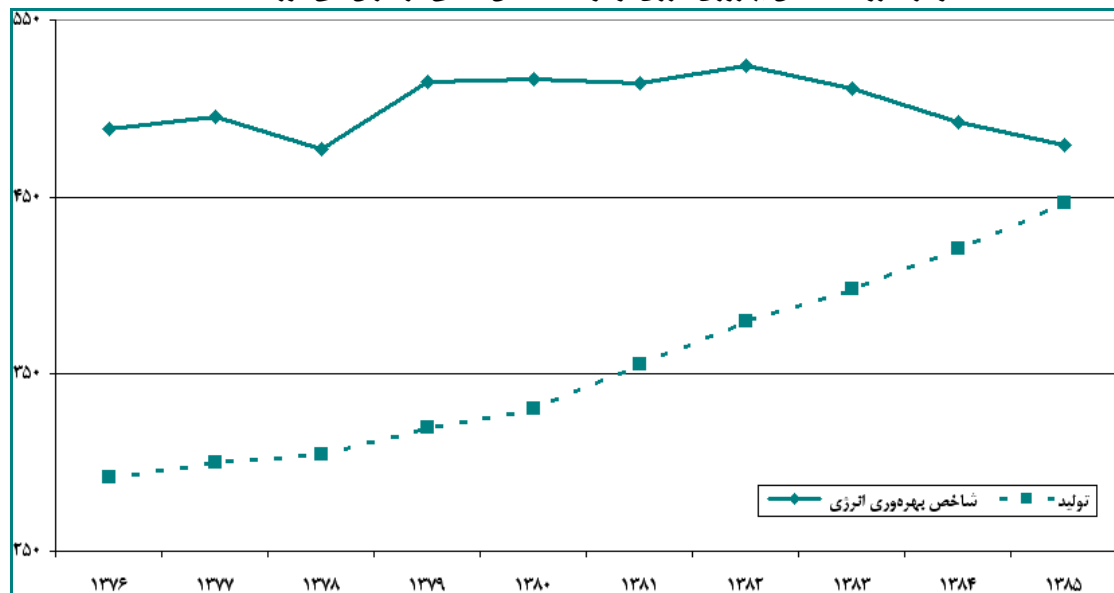
جدول ۵. شاخص بهروری انرژی در ایران طی دوره ۸۵-۱۳۷۶

سال	تولید ناخالص داخلی به قیمت ثابت سال ۱۳۷۶ (میلیارد ریال)	مصرف نهایی انرژی (میلیون بشکه معادل نفت خام)	شاخص بهروری انرژی (هزار ریال به ازای یک بشکه)
۱۳۷۶	۲۹۱۷۶۸,۷	۵۹۷,۳	۴۸۸,۵
۱۳۷۷	۳۰۰۱۳۹,۶	۶۰۶,۱	۴۹۵,۲
۱۳۷۸	۳۰۴۹۴۱,۲	۶۳۸,۷	۴۷۷,۴
۱۳۷۹	۳۲۰۰۶۸,۹	۶۲۱,۹	۵۱۴,۷
۱۳۸۰	۳۳۰۵۶۵,۱	۶۳۹,۷	۵۱۶,۸
۱۳۸۱	۳۵۵۵۵۴,۳	۶۹۱,۶	۵۱۴,۱
۱۳۸۲	۳۷۹۸۳۸	۷۲۴,۶	۵۲۴,۲
۱۳۸۳	۳۹۸۲۳۴	۷۷۸,۷	۵۱۱,۴
۱۳۸۴	۴۲۰۹۲۷,۶	۸۵۵,۷	۴۹۱,۹
۱۳۸۵	۴۴۶۸۸۰	۹۳۱,۶	۴۷۹,۷

ماخذ: تراز نامه انرژی سال ۱۳۸۵

طبق جدول، شاخص بهروری انرژی در دوره مورد بررسی روند نوسانی داشته است. این شاخص در ابتدا افزایش یافته و مجدداً در پایان این دوره روند کاهشی را تجربه کرده است. در حالیکه مصرف انرژی در این دوره همواره در حال افزایش بوده است. این امر حاکی از عدم ارتباط بین مصرف انرژی و بهروری آن است. برای تحلیل بیشتر در نمودار (۴)، روند تولید ناخالص داخلی و شاخص بهروری انرژی در دوره ۸۵-۱۳۷۶ ارایه شده است.

نمودار ۴. روند شاخص بهروری انرژی و تولید ناخالص داخلی در ایران طی دوره ۱۳۷۶-۸۵



ماخذ: تراز نامه انرژی سال ۱۳۸۵

طبق نمودار، باوجود نوسانات شاخص شدت انرژی در نهایت این شاخص حدوداً با مقدار شاخص در ابتدای دوره برابر شده است. اما روند تولید ناخالص داخلی (به قیمت ثابت) نشان‌دهنده رشد تولیدات در همین دوران است. بنابراین، علاوه بر نتیجه قسمت قبل (عدم ارتباط میان مصرف و شدت انرژی) نتیجه دیگری نیز مبنی بر عدم ارتباط میان شدت انرژی و سطح تولید در اقتصاد ایران، حاصل می‌گردد.

### ۲-۳. سهم‌بری دهک‌های درآمدی از یارانه حامل‌های انرژی

علاوه بر اهمیت مساله شدت انرژی در حوزه هدفمندسازی یارانه‌ها، سهم برخورداری دهک‌های مختلف درآمدی از یارانه این فرآورده نیز از اهمیت به‌سزایی در تحلیل وضعیت یارانه انرژی برخوردار است. با عنایت به اینکه بهرمندی طبقات بالای درآمدی از این یارانه‌ها بیشتر است، کاهش یارانه‌ها، پرداخت مستقیم، و راهکارهای مناسب در جهت هدفمندی یارانه‌ها از موضوعات مهم این حیطه به‌شمار می‌روند. این در حالی است که به دلیل عدم شناسایی دقیق اقشار آسیب‌پذیر، یارانه‌ها به شکل عام پرداخت شده و نه تنها اخلاف در نظام قیمت‌ها در اقتصاد را در پی داشته است بلکه موجب اتلاف منابع نیز شده است. به منظور بررسی دقیق‌تر این امر، در جدول (۶) سهم دهک‌های مختلف درآمدی از یارانه حامل‌های انرژی در سال ۱۳۸۵ ارایه شده است.

جدول ۶. سهم خانوارها از یارانه فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی به تفکیک دهک‌های هزینه در سال ۱۳۸۵

نسبت سهم دهک دهم به دهک اول	دهم	نهم	هشتم	هفتم	ششم	پنجم	چهارم	سوم	دوم	اول	حامل‌ها / دهک‌ها
۲۴,۱۳	۱۹,۳	۱۹,۳	۸,۹	۶,۲	۵,۳	۳,۹	۳,۱	۲,۱	۱,۵	۰,۸	شهری
۴۲,۳۳	۱۲,۷	۱۲,۷	۴,۶	۳,۷	۲,۹	۲,۵	۲,۰	۱,۴	۰,۹	۰,۳	روستائی
۱۵,۰۰	۳,۰	۳,۰	۰,۶	۰,۷	۰,۷	۰,۸	۱,۸	۱,۶	۱,۰	۰,۲	شهری
۷۲,۵۰	۲۹,۰	۲۹,۰	۷,۹	۱۳,۳	۳,۹	۵,۷	۲,۲	۲,۰	۰,۶	۰,۴	روستائی
۰,۵۹	۱,۰	۱,۰	۱,۳	۱,۳	۱,۷	۱,۵	۱,۷	۱,۸	۲,۱	۱,۷	شهری
۳,۱۲	۱۲,۸	۱۲,۸	۹,۴	۹,۵	۸,۴	۸,۵	۷,۶	۶,۸	۶,۳	۴,۱	روستائی
۱,۰۰	۰,۹	۰,۹	۰,۷	۰,۹	۱,۰	۰,۸	۱,۰	۱,۵	۰,۸	۰,۹	شهری
۴,۴۵	۱۳,۸	۱۳,۸	۱۳,۶	۱۰,۵	۹,۱	۸,۴	۷,۲	۵,۷	۴,۹	۳,۱	روستائی
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	شهری
-	-	-	-	۵,۲	۱۲,۹	۷,۹	-	۰,۹	۵۲,۳	۹,۵	روستائی
۳,۲۳	۱۱,۳	۱۱,۳	۹,۱	۸,۶	۸,۱	۷,۷	۷,۰	۶,۴	۵,۴	۳,۵	شهری
۶,۵۷	۴,۶	۴,۶	۳,۰	۲,۶	۲,۴	۱,۸	۱,۷	۱,۴	۰,۹	۰,۷	روستائی

ماخذ: ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۵

بررسی جدول فوق نشان می‌دهد که وضعیت پرداخت یارانه حامل‌های انرژی، با معیار عدالت توزیعی سازگار نیست. این موضوع با بررسی نسبت سهم یارانه دهک درآمدی دهم نسبت به دهک درآمدی اول به خوبی مشخص است. در حامل‌های بنزین و نفت و گاز، این وضعیت از بقیه فرآورده‌ها نامناسب‌تر است. به عبارتی:

۱. بنزین: در دو دهک بالایی درآمدی در خانوار شهری و روستایی سهم یارانه بسیار بیشتر از سایر طبقات (۲۴ برابر) است؛ ضمن اینکه، سهم یارانه خانوار شهری در اکثر دهک‌ها چندبرابر خانوار روستایی است.

۲. نفت و گاز: سهم یارانه خانوار شهری از یارانه این نوع حامل در سطح پایینی قرار دارد. در مقابل خانوار روستایی سهم بیشتری از یارانه نفت و گاز دارد. با توجه به نسبت مربوط به سهم دهک دهم به دهک اول خانوار روستایی، عدالت در توزیع در شرایط بسیار نامطلوبی را دارد.

۳. گاز مایع و نفت سفید: سهم دهک‌های خانوار شهری در این دو فرآورده نسبتاً عادلانه است؛ هرچند، در مناطق روستایی عدالت توزیعی تا حد زیادی کاهش می‌یابد.

۴. گاز طبیعی: در زمینه این حامل نیز سهم یارانه خانوار شهری حدوداً سه برابر خانوار روستایی است.

### ۳. مطالعات انجام گرفته در خصوص اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تورم

همانگونه که در قسمت اول گزارش عنوان شد، عمده‌ترین پیامد افزایش قیمت حامل‌های انرژی، افزایش سطح عمومی قیمت‌ها است. با توجه به این نکته، در ادامه به بررسی مطالعات صورت گرفته در خصوص اثرات تومی ناشی از حذف یارانه حامل‌های انرژی بر تورم پرداخته می‌شود.

#### ۳-۱. مطالعه هوپ و سینگ<sup>۵</sup> (۱۹۹۵)

هوپ و سینگ تجربه شش کشور مالزی، غنا، اندونزی، زیمبابوه، کلمبیا و ترکیه که در دهه ۱۹۸۰م قیمت فرآورده‌های نفتی و برق را افزایش دادند بررسی کرده‌اند. آنها اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی را در بخش‌های صنعت و خانوارها بررسی کردند و در نهایت آثار آن را بر بخش کلان اقتصاد سنجیدند.

#### الف. آثار افزایش قیمت‌های انرژی بر بخش صنعت

این محققان بیان کردند که اثر افزایش قیمت انرژی بر تولیدات بخش صنعت به اهمیت نهاده انرژی در تولید، وجود نهاده جانشین انرژی و توانایی تولیدکنندگان در انتقال هزینه انرژی به مصرف‌کنندگان بستگی دارد. این سه عامل بین فعالیت‌های تولیدی گوناگون و کشورها مختلف، متفاوت است. نتایج نشان داد که در بیشتر کشورهای مورد بررسی الگوی مصرف انرژی به سمت جانشینی سوخت تغییر کرده است. بویژه در مالزی، اندونزی و ترکیه افزایش قیمت‌های داخلی سوخت به نفع الکتریسیته و جانشینی آن بوده است.<sup>۶</sup> در اندونزی کشش قیمتی متقاطع بین سوخت و الکتریسیته نیز در این امر دخیل بوده است. در کلمبیا افزایش قیمت برق جانشینی گاز طبیعی را به دنبال داشته است. در کل حرکت جانشینی به سمت منابع انرژی داخلی این کشورها می‌باشد. در اندونزی جانشینی بین کار و انرژی نیز مشاهده می‌شود. جدول شماره (۷)، تغییرات قیمت انرژی و تولید صنعتی را در کشورهای مورد بررسی نشان می‌دهد.

<sup>۵</sup> - Hoop & sing

<sup>۶</sup> - قسمتی از این جابجایی به سمت برق، به دلیل دسترسی آسان به عرضه آن بوده است.

جدول ۷. اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تولیدات بخش صنعت کشورهای منتخب (۱۹۹۵)

کشور	افزایش قیمت		سوخت	تولید (درصد تغییر)			
	دوره (میلادی)	درصد تغییر	نوع	سهم هزینه	I	II	III
مالزی	۸۴-۸۵	۱۷	دیزل	۱-۶/۲	۶/۳	۲/۱	۷/۲
اندونزی	۸۲-۸۵	۳۱۰	دیزل	۰/۳-۸	۰	۵/۱	۶/۲
غنا	۸۳-۸۷	۲۱۴	دیزل	۰/۳-۱۲	-۱۹	۲۲/۵	۲/۲
زیمبابوه	۸۴	۹۵	برق	۶۶	۷/۹	-۱/۷	۹/۷
کلمبیا	۸۵-۸۸	۴۲	برق	۱/۲-۶/۸	-	-	-
ترکیه	۸۷-۸۸	۸۴ و ۸۰	دیزل و برق	-	۱۰/۶	۱/۵	۵-۹

I دو سال قبل از اصلاحات، II طی دوره اصلاحات، III دو سال پس از اصلاحات  
 مأخذ: مطالعه هوپ و سینگ

طبق جدول، پس از گذشت دو سال از اجرای اصلاحات، نرخ رشد تولیدات صنعتی به مراتب بیشتر از دوران قبل از اصلاحات می‌باشد.

### ب) اثر افزایش قیمت انرژی بر خانوارها

بر اساس نتایج حاصل از تحقیق، تاثیر تغییر قیمت نسبی حامل‌های انرژی بر خانوارها با توجه به سهم انرژی در بودجه خانوارها و امکان جانشینی بین سوخت‌های مختلف متفاوت است. در کشورهای مورد مطالعه رابطه بین درآمد و سهم انرژی در بودجه معکوس است و با افزایش درآمد سهم انرژی در هزینه کمتر می‌شود. به علاوه خانوارهای روستایی در مقایسه با خانوارهای شهری سهم انرژی تجاری کمتری را دارند، زیرا در نواحی روستایی دسترسی به سوخت‌های غیرتجاری نظیر ضایعات محصولات کشاورزی و چوب بیشتر است. اثرات ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی در کشورهای مذکور به طور خلاصه در جدول شماره (۸) آورده شده است.

جدول ۸. آثار رفاهی افزایش قیمت انرژی در بخش خانوارها

کشور	سال	درصد تغییر در قیمت	سوخت	سهم در بودجه	کشش تقاضا	تغییرات رفاه
مالزی	۱۹۸۵	۳۳	نفت سفید	۴	-۰/۸۱	-۱/۲۳
اندونزی	۱۹۸۳	۵۰	نفت سفید	۶	-۱/۰۲	-۲/۲۳
غنا	۱۹۸۳-۸۷	۳۹	نفت سفید	۳/۶	۰	-۱/۴
زیمبابوه	۱۹۸۴	۳۸/۷	برق	۵	-۰/۰۸	-۲/۲
کلمبیا	۱۹۸۵-۸۸	۳۵/۵	برق	۹/۴	۰	-۳/۳۵
ترکیه	۱۹۸۸	۸۰	برق	۳/۰۱	۰	-۲/۴

مأخذ: مطالعه هوپ و سینگ

طبق جدول، بیشترین کاهش در رفاه مصرف‌کنندگان در کلمبیا رخ داده است. ترکیه و اندونزی در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

### ج) بررسی آثار کلان افزایش قیمت

مطالعه هوپ و سینگ نشان داد که، افزایش قیمت انرژی موجب تغییر ساختار هزینه در بخش‌های استفاده‌کننده و تغییر قیمت مصرف‌کننده می‌گردد. جدول شماره (۹) تاثیر افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تورم، درآمد و تولید ناخالص داخلی را نشان می‌دهد.

جدول ۹. اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تورم

کشور	دوره اصلاح	نوع سوخت	تغییر قیمت (%)	درصد تغییر در سطح قیمت			اثر درآمدی
				I	II	III	
مالزی	۱۹۸۴-۸۵	دیزل نفت سفید	۸۰ ۶۹/۵	۴/۹	۲/۱	۱/۱	۲
اندونزی	۱۹۸۲-۸۵	دیزل نفت سفید	۲۱/۸ ۲۳	۹	۹/۲	۹/۶	۱۸
غنا	۱۹۸۳-۸۷	دیزل نفت سفید	۴ ۳	۸۲/۴	۹۹/۶	۳۲/۳	۳۶
زیمبابوه	۱۹۸۳-۸۴	دیزل نفت سفید	۳۹/۷ -	۱۱/۳	۱۳/۲	۸/۱	۶
کلمبیا	۱۹۸۵-۸۸	دیزل نفت سفید	۳۶/۲۳ ۲۳/۳	۱۲/۶	۱۳۶/۷	-	۴
ترکیه	۱۹۸۷-۸۸	دیزل نفت سفید	۲۳/۵ -	۴۵/۵	۵۶/۶	۶۱/۵	۲۰

I دو سال قبل از اصلاحات، II در طی دوره، III دو سال پس از اصلاحات  
ماخذ: مطالعه هوپ و سینگ

طبق جدول، در کشورهای مالزی، اندونزی و زیمبابوه افزایش بالایی در شاخص مصرف‌کننده در دوره اصلاحات در مقایسه با دوره قبل از اصلاح بوجود نیامده است. علت این امر تاثیرگذاری بیشتر مواد غذایی بر شاخص قیمت مصرف‌کننده می‌باشد. لذا، اثر افزایش قیمت انرژی بر CPI به عکس العمل بخش کشاورزی و غذایی به قیمت انرژی بستگی دارد و چون سهم نهاده انرژی در هزینه بخش کشاورزی اغلب ناچیز است، بنابراین تغییر چندانی در CPI بوجود نمی‌آورد. و تورم موجود در این کشورها عمدتاً دارای منشائی غیر افزایش قیمت حامل‌های انرژی است. این در حالی است که دو کشور غنا و ترکیه پس از این دوران تورم بسیار بالایی را تجربه کردند.

در داخل کشور نیز مطالعات گوناگونی برای اندازه‌گیری اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تورم صورت گرفته است. خلاصه برخی از این مطالعات در ادامه ارایه شده است.

## ۳-۲. اثرات تورمی افزایش قیمت حامل‌های انرژی توسط وزارت نیرو

در این مطالعه که با استفاده از تکنیک داده - ستانده و نیز مدل «ارزیابی اثرات تورمی قیمت حامل‌های انرژی» که در دفتر برنامه‌ریزی کلان برق و انرژی این وزارتخانه تدوین شده است، اثر تغییر قیمت حامل‌های انرژی بر تورم محاسبه شده است. در این مطالعه به منظور آرایه تصویری از نحوه اثرگذاری قیمت‌ها، اثرات تورمی ناشی از تغییر قیمت حامل‌های انرژی در سال ۱۳۸۵ در دو سناریوی مختلف به شرح ذیل بررسی شده است:

۱. افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت کلیه حامل‌های انرژی؛

۲. افزایش قیمت حامل‌های انرژی تا سطح قیمت تمام شده.

قیمت فرآورده‌های نفتی (به جز گاز مایع) در بخش‌های تولیدی (غیر انرژی) تقریباً یکسان و قیمت برق و گاز طبیعی در بخش‌های مختلف اقتصادی متفاوت می‌باشد. در جداول (۱۰) و (۱۱)، متوسط قیمت حامل‌های انرژی در بخش‌های مختلف اقتصادی در سال ۱۳۸۵ در قالب سناریوهای مورد نظر مطالعه آرایه شده است.

جدول ۱۰. قیمت حامل‌های انرژی سال ۱۳۸۵ (ریال بر لیتر)

سال / حامل انرژی	بنزین	گاز مایع <sup>(۱)</sup>	نفت گاز	نفت سفید	نفت کوره
۱۳۸۵	۸۰۰	۳۱۷	۱۶۵	۱۶۵	۹۴/۵
(سناریوی ۱۰۰ درصد افزایش)	۱۶۰۰/۰	۶۳/۴	۳۳۰/۰	۳۳۰/۰	۱۸۹/۰
(سناریوی قیمت تمام شده)	۴۲۷۸	۲۴۳۶	۴۲۱۳	۴۳۱۴	۲۶۳۰

(۱) قیمت گاز مایع برای مصرف کنندگان نهایی معادل ۲۵۷/۸ ریال بر لیتر در نظر گرفته شده است.

جدول ۱۱. قیمت برق و گاز در بخش‌های مختلف و سناریوهای افزایش قیمت آن‌ها

حامل و سال / بخشها		کشاورزی	صنعت	حمل و نقل	تجاری و عمومی	خانگی
برق (ریال بر کیلووات ساعت)	۱۳۸۵	۲۱/۶	۲۰۱/۶	۲۰۱/۶	۳۰۱/۲	۱۰۲/۷
	(سناریوی ۱۰۰ درصد افزایش)	۴۳/۲	۴۰۳/۲	۴۰۳/۲	۶۰۲/۴	۲۰۵/۴
	(سناریوی قیمت تمام شده)	۶۴۴/۵	۶۳۰/۴	۶۳۰/۴	۷۲۰/۷	۷۱۴/۵
گاز طبیعی (ریال بر مترمکعب)	۱۳۸۵	۱۳۹/۱	۱۳۰/۹	۶۰/۰	۱۲۲/۶	۸۰/۶
	(سناریوی ۱۰۰ درصد افزایش)	۲۷۸/۲	۲۶۱/۸	۱۲۰/۰	۲۴۵/۲	۱۶۱/۲
	(سناریوی قیمت تمام شده)	۸۴۶/۲	۸۴۶/۲	۸۴۶/۲	۸۴۶/۲	۸۴۶/۲

ماخذ: ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۵

اثرات ناشی از تغییر قیمت حامل‌های انرژی در سناریوهای ۱ و ۲، بر اساس آنچه که در مطالعه ارایه شده است، در جدول (۱۲) ارایه شده است. این جدول، علاوه بر اثرات کل، اثرات مجزای تغییرات فرضی قیمت هر حامل انرژی در سال ۱۳۸۵ (با فرض ثابت در نظر گرفتن قیمت سایر حامل‌ها) بر قیمت محصولات تولیدی بخش‌ها را در سناریوهای مفروض نشان می‌دهد.

جدول ۱۲. اثر افزایش قیمت حامل‌انرژی بر تورم در بخش‌های مختلف

حامل انرژی / بخش	کشاورزی		صنعت		حمل و نقل		تجاری - عمومی		اثر تورمی کل	
	سناریو ۱	سناریو ۲	سناریو ۱	سناریو ۲	سناریو ۱	سناریو ۲	سناریو ۱	سناریو ۲	سناریو ۱	سناریو ۲
بنزین	۰/۹۳	۴/۰۵	۱/۸۲	۷/۹۳	۵/۷۳	۲۴/۹۳	۱/۲۰	۵/۲۳	۳/۴۰	۱۴/۷۹
گاز مایع	۰/۰۳	۰/۴۸	۰/۰۵	۱/۲۴	۰/۰۶	۰/۶۹	۰/۰۴	۰/۴۶	۰/۱۶	۱/۷۰
نفت گاز	۰/۶۱	۱۵/۰۱	۰/۷۹	۱۹/۲۸	۱/۳۸	۳۳/۹۸	۰/۳۰	۷/۲۹	۰/۷۱	۱۷/۴۴
نفت سفید	۰/۱۴	۳/۴۱	۰/۱۳	۳/۳۸	۰/۱۴	۳/۵۱	۰/۱۳	۳/۱۵	۰/۴۶	۱۱/۵۶
نفت کوره	۰/۰۵	۱/۲۹	۰/۲۱	۵/۷۴	۰/۰۹	۲/۳۳	۰/۰۶	۱/۷۳	۰/۱۲	۳/۱۱
برق	۱/۳۵	۶/۶۸	۲/۵۳	۶/۶۸	۱/۸۷	۳/۹۱	۱/۷۰	۳/۸۳	۲/۹۹	۱۱/۷۴
گاز طبیعی	۰/۳۷	۲/۸۴	۰/۷۹	۵/۵۰	۰/۵۵	۵/۲۸	۰/۳۸	۲/۹۸	۱/۳۶	۱۱/۹۵
کل	۳/۴۸	۳۳/۷۶	۶/۳۲	۴۹/۷۵	۹/۸۳	۷۴/۶۳	۳/۸۱	۲۴/۶۷	۹/۲۰	۷۲/۳۰

ماخذ: ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۵

طبق جدول، با دو برابر شدن قیمت کلیه حامل‌های انرژی شاخص قیمت مصرف‌کننده حدود ۹,۲ درصد رشد خواهد کرد. در صورتی که قیمت کلیه حامل‌های انرژی به سطح قیمت تمام شده آنها افزایش یابد، این رشد حدود ۷۲,۳ درصد خواهد بود. بنابراین افزایش قیمت حامل‌های انرژی تا سطح قیمت تمام‌شده اثرات قیمتی بالایی در بردارد.

نتایج نشان دادند، در سناریوی افزایش قیمت‌ها به سطح قیمت تمام شده نفت گاز و بنزین به ترتیب با ۱۷,۲۴ و ۱۴,۷۹ درصد بیشترین و گاز مایع با ۱,۷ درصد کمترین اثر تورمی را سبب می‌شوند.

### ۳-۳. مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۳۸۳)

در این مطالعه که از مدل داده - ستانده (*Input-Output*) استفاده شده است، بر تاثیر مستقیم افزایش قیمت بنزین بر سطح عمومی قیمت‌ها به دلیل گستردگی روابط طولی و عرضی با تمامی بخش‌های اقتصادی (حدود ۷۲ بخش) تاکید شده است. با اندازه‌گیری حساسیت سطح عمومی قیمت‌ها در بخش‌های مختلف (به‌خصوص

حمل و نقل) این نتیجه حاصل شده است که به ازای هر ۱۰٪ افزایش قیمت بنزین، حدود ۱٫۵٪ تا ۱٫۶٪ سطح عمومی قیمت‌ها رشد خواهد داشت.

### ۳-۴. معاونت برنامه‌ریزی و امور اقتصادی، دفتر مطالعات اقتصادی وزارت بازرگانی (۱۳۸۲)

این مطالعه با هدف تعیین اثر افزایش قیمت بنزین بر سطح عمومی قیمت‌ها، از روش اقتصادسنجی «مدلهای خودرگرسیون با وقفه‌های گسترده»، برای دوره زمانی ۸۱-۱۳۴۵ استفاده شده است. نتایج این مطالعه حاکی از آن است که ۱۰٪ افزایش قیمت بنزین منجر به ۲٫۲٪ تورم خواهد شد.

### ۳-۵. دفتر اقتصاد کلان، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی (۱۳۸۲)

این مطالعه با استفاده از الگوی داده - ستانده به بررسی اثرات تورمی افزایش قیمت بنزین پرداخته است. نتایج این مطالعه در دو سناریو به شرح زیر است:

الف) افزایش قیمت بنزین از ۵۰ تومان به ۱۰۰ تومان، ۱۸۰ تومان و ۲۰۰ تومان با فرض ثبات قیمت سایر حامل‌ها به ترتیب ۳٫۸۳، ۹٫۹۶ و ۱۱٫۴۹ درصد افزایش تورم در پی دارد.

ب) افزایش قیمت بنزین از ۵۰ تومان به ۱۰۰ تومان، ۱۸۰ تومان و ۲۰۰ تومان و افزایش قیمت سایر حامل‌ها مطابق عملکرد سال ۱۳۸۱ به ترتیب ۴٫۱۷، ۱۰٫۳ و ۱۱٫۸۳ درصد افزایش تورم در پی دارد.

### ۳-۶. مطالعه جلال آبادی، شفیعی و شاه‌حسینی (۱۳۸۵)

این مطالعه از میان چالش‌های افزایش قیمت بنزین به بررسی تورم به عنوان مهمترین پیامد آن پرداخته است. در واقع این تحقیق با استفاده از روش‌های اقتصادسنجی ( $VAR$  و  $ARDL$ ) به بررسی تبعات ناشی از افزایش قیمت بنزین بر تورم پرداخته است. برای دستیابی به این منظور پنج سناریو (به ترتیب افزایش ۱۰، ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ درصدی در قیمت بنزین) در نظر گرفته شده است.

تابع مورد استفاده در این تحقیق به صورت  $LCPI = F(LGDP, LPM, LM, LGP)$  است که در آن  $CPI$  شاخص بهای کالاها و خدمات،  $GDP$  تولید ناخالص داخلی،  $PM$  شاخص بهای کالاهای وارداتی،  $M$  نقدینگی،  $GP$  قیمت اسمی بنزین و  $L$  نشان‌دهنده لگاریتم نپین است. نتایج حاصل از شبیه‌سازی (پس از انجام برآورد) در این تحقیق در جدول (۱۳) ارائه شده است.

جدول ۱۳. اثر افزایش بنزین بر سطح عمومی قیمت‌ها تحت سناریوهای مختلف

سناریو	رشد قیمت بنزین (درصد)	شاخص قیمت ( $100=1376$ )	درصد افزایش سطوح قیمت یا تورم (درصد)
اول	۱۰	۲۸۰	۲
دوم	۲۰	۲۸۵	۳/۸
سوم	۵۰	۳۰۰	۹/۳
چهارم	۱۰۰	۳۲۳	۱۷/۷
پنجم	۱۲۵	۳۴۰	۲۳

ماخذ: یافته‌های تحقیق

بر اساس اطلاعات مندرج در جدول، نتایج حاصل از سناریوها در واقع این واقعیت را نشان می‌دهد که به‌ازای هر ۱۰ درصد افزایش در قیمت بنزین تورم حدوداً ۲ درصد افزایش می‌یابد.

در مجموع می‌توان گفت: افزایش قیمت حامل‌های انرژی در ایران حتماً افزایش در سطوح عمومی قیمتی (تورم) را در پی خواهد داشت. مطالعات تجربی ارایه شده در فوق نیز گواهی بر این مدعا است.

#### ۴. جمع‌بندی و توصیه سیاستی

یارانه‌ها از جمله ابزارهای اقتصادی دولت‌ها هستند که با تاثیرگذاری بر قیمت‌های نسبی در اقتصاد، می‌تواند بر تخصیص منابع تاثیر گذارند. در اقتصاد ایران، موضوع یارانه‌ها به سبب ایجاد فشارهای بودجه‌ای قابل توجه، از اهمیت زیادی برخوردار است؛ هرچند، تلاش در جهت حذف این فشار (حذف یارانه‌ها) در شرایط فعلی اقتصاد ایران آسان نیست. بررسی مطالعات صورت گرفته در ایران در خصوص اثرات حذف یارانه حامل‌های انرژی بر تورم نشان می‌دهد که با افزایش قیمت حامل‌های انرژی تورم حتمی بوده اما میزان افزایش بستگی به میزان افزایش در قیمت حامل‌ها بستگی دارد. با این توصیف، دولت باید تلاش کند تا اثرات مخرب تورم بر اقتصاد ایران تا حد امکان کاهش یابد. در این راستا و با کمک تجربه سایر مطالعات و راهکارهای مندرج در آن نوشتار حاضر پیشنهاد می‌کند دولت برای تحقق این هدف اقدامات زیر را به‌مورد اجرا درآورد:

۱. تهیه اطلس انرژی در اسرع وقت، به‌نحوی که در آن اقشار مختلف استفاده کننده از حاملهای انرژی، سهم و کشش قیمتی آنها (اعم از کشش خود قیمتی و متقاطع) در مقابل تغییرات قیمت موجود باشد. این اطلس

توانمندی سیاست‌گذاران در تصمیم‌گیری و نیز پیش‌بینی رفتار مصرف‌کنندگان را به نحو مطلوبی افزایش خواهد داد؛

۲. شناسایی ابزارهای مناسب تامین اجتماعی به‌منظور ایجاد تور ایمنی و سپس اصلاح یارانه‌ها؛

۳. تعدیل قیمت‌های داخلی در یک برنامه زمانبندی شده سه تا پنج ساله (با توجه به نتایج مطالعات انجام شده)؛

۴. تلاش در جهت به‌روزرسانی تجهیزات تولیدی بخش صنعت و بهره‌گیری از ابزارهای تعرفه‌ای موازی (جهت حمایت از تولیدات صنعتی)؛

۵. سنجش اهمیت نهاده انرژی برای فعالیت‌های مختلف و برنامه‌ریزی در جهت تداوم پرداخت یارانه به فعالیت‌هایی که انرژی در آنها از اهمیت بالایی برخوردار است و سهم بالایی را نیز در اشتغال ایفا می‌نمایند برای مدت‌زمان مشخص. سپس، در میان مدت و بلند مدت نسبت به شناسایی نهاده جانشین انرژی اقدام و همگام با آن یارانه انرژی کاهش یابد.

۶. برنامه‌ریزی در جهت تامین جایگزین مناسب برای سوخت در مناطق جنگلی. اگر ساکنین این مناطق نتوانند از عهده مخارج خرید سوخت برآیند خطر بزرگی منابع طبیعی بویژه جنگل‌ها را تهدید می‌کند؛

۷. ضمن تدوین الگوی بهینه در مصرف تمامی حامل‌ها در بخش‌های مختلف، از کسانی که این الگو را رعایت نمی‌کنند مالیات اضافه مصرف اخذ شود.

## فهرست منابع

۱. دفتر مطالعات اقتصادی، «بررسی اثرات تورمی حذف یارانه کالاهای اساسی». وزارت بازرگانی، اسفند ماه ۱۳۸۷.
  ۲. جلال‌آبادی، اسداله؛ افسانه شفیع و سمیه شاه‌حسینی، «افزایش قیمت بنزین و چالش‌های پیش‌روی دولت (مطالعه موردی تورم)» مجله مجلس و پژوهش. شماره ۵۰-۴۹. ۱۳۸۵.
  ۳. پرمه، زورار، «آثار سیاست‌های اقتصادی بر رفاه خانوار؛ مطالعه کاهش یارانه حامل‌های انرژی و کالاهای اساسی». موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، خرداد ۱۳۸۴.
  ۴. رحیمی عباس، و عباس کلانتری، «بررسی اقتصادی یارانه». موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۵.
  ۵. ترازنامه انرژی سال‌های مختلف.
  ۶. Hope, Einer and Balbir Sing. "Energy Price Increases in Developing Countries Case Studies of Colombia, Ghana, Indonesia, Malaysia, Turkey and Zimbabwe. The Word Bank Policy Research Department Public Economic Division. (۱۹۹۵).
  ۷. پایگاه‌های اطلاعاتی:
- ✓ <http://www.gtz.de/en>.
  - ✓ <http://www.moe.org.ir>

## فهرست مطالب

مقدمه.....	۲
۱. مبانی نظری.....	۲
۱-۱. تعریف یارانه.....	۳
۱-۲. کانالهای تاثیرپذیری اقتصاد کشور از حذف یارانه حامل های انرژی.....	۳
۱-۲-۱. اثر حذف یارانه حامل های انرژی بر بخش دولتی.....	۴
۱-۲-۲. اثر حذف یارانه حامل های انرژی بر بخش خصوصی.....	۵
۱-۲-۳. مدلی دیگر برای ارایه اثرات افزایش قیمت حامل های انرژی.....	۶
۲. انرژی و سیمای یارانه های آن در اقتصاد ایران.....	۷
۲-۱. یارانه حامل های انرژی در اقتصاد ایران.....	۱۰
۲-۲. شدت انرژی.....	۱۱
۲-۳. سهم ببری دهک های درآمدی از یارانه حامل های انرژی.....	۱۳
۳. مطالعات انجام گرفته در خصوص اثرات افزایش قیمت حامل های انرژی بر تورم.....	۱۵
۳-۱. مطالعه هوپ و سینگ (۱۹۹۵).....	۱۵
۳-۲. اثرات تورمی افزایش قیمت حامل های انرژی توسط وزارت نیرو.....	۱۸
۳-۳. مرکز پژوهش های مجلس (۱۳۸۳).....	۱۹
۳-۴. معاونت برنامه ریزی و امور اقتصادی، دفتر مطالعات اقتصادی وزارت بازرگانی (۱۳۸۲).....	۲۰
۳-۵. دفتر اقتصاد کلان، سازمان مدیریت و برنامه ریزی (۱۳۸۲).....	۲۰
۳-۶. افزایش قیمت بنزین و چالش های پیش رو (جلال آبادی، شفیعی و شاه حسینی).....	۲۰
۴. جمع بندی و توصیه سیاستی.....	۲۱