

مجله اقتصادی

شماره‌های ۱ و ۲، فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۹، صفحات ۹۱-۴۹

بررسی نحوه قیمت‌گذاری بنزین و یارانه‌های آن در اقتصاد ایران

زهره حاتم‌وند

کارشناس سرمایه‌گذاری

Hamta.ht.1995@gmail.com

الهام شاداب‌فر

دکتری اقتصاد دانشگاه الزهرا (س)

Ecoform121@yahoo.com

علی امرایی

دانشجوی دکتری اقتصاد

Aamraei33@yahoo.com

مصطفی شکری

دکتری اقتصاد

Mostafashokri98@gmail.com

یکی از اهداف دولت در هر جامعه‌ای تخصیص بهینه منابع است که قیمت‌ها و نوع بازارها نقش اساسی در آن دارند. ناکارایی در نحوه تخصیص منابع که عمدتاً به مشکلات سیستم قیمت‌گذاری برمی‌گردد، منجر به اتلاف منابع می‌شود. فرآورده‌های نفتی از جمله بنزین از این قاعده مستثنی نیستند؛ قیمت پایین این منابع و یارانه‌های پنهان آن، علاوه بر انحراف مصرف و اتلاف منابع، سبب گسترش قاچاق نیز می‌شود که در ایران به دلیل وجود شکاف قیمتی بین بنزین داخل کشور و کشورهای همسایه، انگیزه قاچاق دوجندان است. لذا مطالعه حاضر در راستای اصلاح قیمت بنزین، بهینه‌سازی مصرف آن و نحوه تخصیص یارانه آن در کشور انجام شد. محاسبات انجام‌شده در این تحقیق نشان می‌دهد طی سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۹۰ مبلغ ۱۷۹،۳۷۰ میلیارد تومان بوده است. در انتها با توجه به شرایط اقتصادی-اجتماعی ایران، تجربیات موجود در خصوص تغییرات قیمت انرژی و قانون هدفمندی یارانه‌ها در ایران و تجربیات حاصل از اصلاح قیمتی و پرداخت یارانه در ۱۲ کشور جهان، تعداد پنج سناریو قیمت‌گذاری بنزین و روش‌هایی برای توزیع درآمدهای حاصله بین اقشار جامعه در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۳۹۹ طرح و پیشنهاد شد. نتایج نشان می‌دهد که اولاً، اصلاح قیمتی باید در راستای کاهش یارانه پنهان و در قالب افزایش تدریجی قیمت‌ها باشد؛ ثانیاً، یارانه‌های حاصله به گونه‌ای پرداخت شوند که کمترین کاهش قدرت خرید خانوار را به دنبال داشته باشند؛ ثالثاً، اصلاح قیمت بنزین مستلزم ایجاد پیش‌زمینه‌هایی است که لازم است به صورت جداگانه و جدی به آن پرداخته شود. واژگان کلیدی: بنزین، یارانه پنهان، قدرت خرید

۱. مقدمه

یارانه‌ها از ابزارهای مهم حمایتی دولت‌ها هستند که برای حمایت از مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان و صادرکنندگان پرداخت می‌شود. به طور کلی، یارانه کمک‌های دولتی است که اولاً، مصرف‌کنندگان را قادر به خریداری کالاها و خدمات در قیمت‌های پایین‌تر از قیمت‌های بازار می‌کند و ثانیاً، درآمد تولیدکنندگان را در مقایسه با حالت بدون مداخله افزایش می‌دهد (هزینه‌های تولید را کاهش می‌دهد). پرداخت یارانه‌ها در جهت اهدافی است که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از: کمک به فعالیت‌هایی که در معرض بازده نسبت به مقیاس فزاینده قرار دارند؛ مانند کالاهای عمومی، کمک به فعالیت‌هایی که آثار سرریز مثبت دارند و بهبود توزیع درآمد و کمک به گروه‌های هدف (یارانه غیرمستقیم، پرداخت یارانه به کالاهای اساسی).

از مهم‌ترین اهداف دولت‌ها، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، جلوگیری از گسترش فقر و بحران‌های اجتماعی و تلاش برای برقراری عدالت، حتی به بهای از دست رفتن بخشی از کارایی اقتصادی است؛ اما باید توجه داشت که صرف پرداخت یارانه، ضمانت دستیابی به رفاه اجتماعی بالاتر نیست و فقط هنگامی می‌توان نسبت به اثربخشی یارانه‌ها در اقتصاد اطمینان یافت که این ابزار حمایتی به طور هدفمند استفاده شوند.

انواع یارانه بر اساس انعکاس یا عدم انعکاس هزینه‌های آن در بودجه عبارت‌اند از: یارانه پنهان و یارانه آشکار. کلیه یارانه‌هایی که جزو هزینه‌های دولت به حساب می‌آید و کمک‌های بلاعوض نامیده می‌شوند، یارانه آشکار هستند؛ بنابراین همه یارانه‌های مستقیم و غیرمستقیم نیز، یارانه آشکار نام دارند. گاهی کالا یا خدمتی از سوی دولت حمایت می‌شود، اما هزینه‌های این حمایت در حساب‌های پرداخت یارانه منعکس نمی‌شود؛ در این حالت یارانه پنهان نامیده می‌شود. تفاوت آن با یارانه غیرمستقیم در این است که یارانه غیرمستقیم قابل محاسبه است و در حساب‌های مالی ظاهر می‌شود اما روش محاسبه آن دشوار است؛ در صورتی که یارانه پنهان عملاً به عنوان یارانه یا زیان‌کرد عملیاتی به حساب نمی‌آید، بلکه نوعی امتیاز از طرف دولت محسوب می‌شود. این نوع یارانه در اقتصاد ایران به‌خصوص از زمانی که تفاوت زیادی بین نرخ ارز رسمی با قیمت واقعی آن ایجاد شد، ابعاد گسترده‌ای یافت.

در پژوهش حاضر ابتدا تعاریف مربوطه طرح شده؛ سپس تجارب سایر کشورها در رابطه با قیمت‌گذاری سوخت و هدفمندی یارانه بیان شده؛ و در نهایت پس از تحلیل وضعیت قیمت بنزین و یارانه‌های پرداختی در ایران، مدل‌هایی سازگار با اقتصاد ایران، به منظور قیمت‌گذاری بنزین در سال‌های آتی و باز توزیع یارانه‌های حاصله ارائه شده است.

۲. پیشینه تحقیق

هوپ و سینگ^۱ (۱۹۹۵) در مقاله‌ای با عنوان «افزایش قیمت انرژی در کشورهای در حال توسعه» تجربه افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی و برق در شش کشور مالزی، غنا، زیمبابوه، کلمبیا، اندونزی و ترکیه در دهه ۸۰ را بر بخش صنعت، خانوارها و متغیرهای کلان اقتصاد مطالعه کرده‌اند. نتایج نشان داد که در بیشتر کشورها الگوی مصرف انرژی به سمت جانشینی سوخت تغییر کرده است. به‌ویژه در مالزی، اندونزی و ترکیه افزایش قیمت‌های داخلی حامل‌های انرژی موجب جانشینی الکتریسیته شده است. هرچند قسمتی از این جابه‌جایی به سمت برق به دلیل دسترسی آسان به عرضه آن است. در کلمبیا افزایش قیمت الکتریسیته جانشینی گاز طبیعی را در پی داشته است. در کل، حرکت جانشینی به سمت منابع انرژی داخلی در این کشورها است. در اندونزی جانشینی بین نیروی کار و انرژی نیز مشاهده می‌شود. از سوی دیگر با وجود افزایش قیمت انرژی در همه کشورها، نرخ رشد تولیدات صنعتی بعد از اصلاحات بالاتر از قبل از اصلاحات (به استثنای ترکیه) بوده است.

جنسن و تار^۲ (۲۰۰۲) در مقاله‌ای با عنوان «تجارت، نرخ ارز و سیاست‌های انرژی در ایران» سیاست‌های تجاری، افزایش نرخ ارز و سیاست‌های انرژی ایران را در یک مدل تعادل عمومی بررسی کردند و به این نتیجه رسیدند که اصلاح اخلاف در این سه بازار، منافع بزرگی به همراه دارد و این منافع، درآمد مصرف‌کنندگان را ۵۰ درصد افزایش می‌دهد. ۷ درصد این منافع در اثر اصلاحات تجاری، ۷ درصد به دلیل اصلاح نرخ ارز و ۳۶ درصد در اثر اصلاح قیمت حامل‌های انرژی به دست می‌آید. به‌علاوه اتخاذ سیاست‌های مناسب هدفمند کردن یارانه کالاهای می‌تواند آثار منفی اصلاح قیمت‌ها را بر فقرا کاهش دهد. در صورتی که اگر منافع به‌دست آمده به صورت

1. Hope and Singh (1995)

2. Jensen and Tarr (2002)

پرداخت‌های مستقیم درآمدی در اختیار همه خانوارها (نه تنها خانوارهای فقیر) قرار گیرد، تأثیر بزرگی بر افزایش درآمد خانوارهای فقیر در مقایسه با وضع فعلی دارد و فقیرترین خانوارهای روستایی و شهری به ترتیب ۲۹۰ و ۱۴۰ درصد بر درآمدشان افزوده می‌شود.

رازینی و صبوری دیلمی (۱۳۸۸) در تحقیقی با موضوع «بررسی اثرات اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها بر مصرف بنزین» به بررسی این موضوع در ایران پرداختند. در تحقیق، اثر تغییر قیمت بنزین بر مصرف آن طی دوره ۱۳۵۰-۱۳۸۷ در ایران با استفاده از روش خود رگرسیون برداری بررسی شد. نتایج به دست آمده از توابع کنش و واکنش نشان می‌دهد که مصرف بنزین بر اثر تغییر قیمت این فرآورده ابتدا به صورت بسیار ضعیفی کاهش یافته و در مدت زمان کوتاهی افزایش خواهد یافت. علاوه بر آن، متغیرهای تعداد خودرو و تولید ناخالص داخلی بدون نفت اثر مثبتی بر مصرف بنزین در ایران خواهند داشت.

عزیزی و همکاران (۱۳۹۱) به تحلیلی با موضوع «آثار تورمی اصلاح قیمت حامل‌های انرژی در مبحث هدفمندی یارانه‌ها با رویکرد مدیریت اقتصاد» به بررسی این موضوع در ایران پرداختند. در این مقاله با مطالعه ادبیات موضوع، متغیرهای این موضوع شناسایی شدند و در قالب روش پویایی‌شناسی سیستمی به بررسی اثرات تورمی ناشی از حذف یارانه حامل‌های انرژی می‌پردازد. نتایج این بررسی نشان می‌دهد که حذف یارانه حامل‌های انرژی می‌تواند باعث ایجاد تورم در جامعه شود که با ارائه یک برنامه‌ریزی دقیق و مدیریت پویا با دید جامع و سیستمی که در آن برای همه اجزا با یکدیگر ارتباط قائل است، می‌توان ابزاری برای مسئولین دولتی ایجاد کرد تا بتوانند با بهره‌گیری از این ابزار و روش، افق برنامه‌ای منظمی برای امر یارانه‌ها در مبحث قیمت‌های حامل‌های انرژی ایجاد کنند تا بازخوردهای منفی و مخربی همانند تورم را به حداقل برسانند.

اسلامی و همکاران (۱۳۹۲) در تحقیقی با موضوع «تأثیر اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر بخش‌های مختلف اقتصادی با استفاده از جدول داده-ستانده» این موضوع را در ایران بررسی کردند. در این مطالعه، با استفاده از تکنیک جدول داده-ستانده انرژی سال ۱۳۸۵، اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی در قالب دو سناریو و در دو مرحله (اثرات مستقیم و غیرمستقیم) بر بخش‌های مختلف اقتصادی ایران محاسبه شد. طبق محاسبات صورت گرفته، در مورد نتایج اعمال سناریو اول (قیمت مصوب حامل‌های انرژی در سال ۱۳۹۰) و افزایش قیمت در مرحله اول (اثرات

مستقیم) باید گفت که با افزایش قیمت حامل‌های انرژی در این سناریو، صنعت آجر با بیشترین درصد افزایش قیمت محصول، یعنی ۱۳۸ درصد در رتبه اول بیشترین تأثیرپذیری، بخش سیمان با افزایش قیمت ۸۶ درصد در رتبه دوم و صنعت خدمات حمل‌ونقل، انبار اداری و ارتباطات با تغییر قیمتی برابر ۶۵ درصد در رتبه سوم این معیار اثرگذاری قرار دارند؛ همچنین، بیشترین میزان افزایش قیمت محصولات بخش‌های مختلف در سناریو دوم (قیمت بر اساس پیش‌بینی مؤسسه بین‌المللی انرژی) به ترتیب، مربوط به صنایع آجر، سیمان و کاشی و سرامیک با افزایش معادل ۶۸، ۷۴ و ۸۱ درصد قرار دارند.

۳. نحوه پرداخت یارانه در کشورهای مختلف جهان

پرداخت یارانه نقدی و غیرنقدی در کشورهای مختلف اعم از توسعه‌یافته و در حال توسعه تجربه شده است و همواره با مخالفان و موافقانی همراه بوده است. در ادامه روند پرداخت یارانه در چندین کشور را بررسی می‌کنیم.

۳-۱. انگلیس

پرداخت یارانه در انگلیس از سوی چند سازمان مختلف دولتی سازمان‌دهی و توزیع می‌شود. انگلیس سالیانه ۶ میلیارد پوند به عنوان یارانه به‌ویژه برای شرکت‌های خصوصی به شکل وام‌های کم‌بهره، کمک‌های بلاعوض و معافیت از مالیات هزینه می‌کند. اکثر یارانه‌ها در انگلیس به‌طور ویژه به صنایع تولیدی و کسب‌وکارهای اشتغال‌زا اختصاص داده می‌شوند. دولت انگلیس در بخش حمل‌ونقل، آموزش و بهداشت به‌ویژه برای خردسالان و سالمندان نیز یارانه در نظر گرفته است. دولت انگلیس ۵۵۰ میلیون پوند در سال یارانه برای توسعه تولید سوخت‌های زیستی و انرژی‌های تجدیدشونده در نظر گرفته است. همچنین برای تشویق کشاورزان و دامداران نیز یارانه‌هایی در قالب وام‌های بلاعوض و نهادهای ارزان‌قیمت به آن‌ها تخصیص داده است. در بخش حمل‌ونقل نیز این کشور سالانه حداقل دو میلیارد پوند از محل دریافت مالیات از دارندگان خودروهای شخصی برای کمک به تقویت نظام حمل‌ونقل عمومی این کشور اختصاص می‌دهد. همه مردم در انگلیس به‌طور مستقیم و یکسان تحت پوشش یارانه‌های دولتی نیستند؛ بخش‌هایی از جامعه از جمله افراد مسن و بازنشسته، بیکاران، معلولان و ناتوانان جسمی و حتی برخی از مهاجران از امکانات دولتی زیادی در قالب یارانه بهره‌مند می‌شوند. قوانین مربوط به یارانه در مناطق مختلف انگلیس از جمله

اسکاتلند، ایرلند شمالی و ولز متفاوت است و بر اساس شرایط خاص این مناطق هدف گذاری و توزیع می‌شود.

۳-۲. مالزی

مالزی به عنوان یکی از کشورهایی که بیشترین یارانه را به مردم پرداخت می‌کند، از سال ۲۰۰۸ با اجرای طرح تحول اقتصادی، پرداخت یارانه برخی از کالاها و خدمات را حذف یا هدفمند کرده و به چند دهک کم درآمد جامعه، بخشی از یارانه‌ها را به صورت نقدی پرداخت کرده است. مالزی به عنوان یکی از مهم‌ترین کشورهای آسیایی در چند سال گذشته توانسته از طریق اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها، اقتصاد خود را از بار سنگین کسری بودجه و بدهی برهاند. در دوره کوتاهی پس از هدفمند شدن یارانه‌ها در مالزی، قدرت خرید مسکن در بین اقشار مختلف مردم خصوصاً دهک‌های میانی و پایین جامعه افزایش پیدا کرد و دولت این کشور هم با ساخت واحدهای مسکونی ارزان قیمت و کمک به بانک‌ها برای ارائه تسهیلات خرید مسکن، کمک بزرگی به رونق بازار مسکن کرده است. مسئولان دولتی در مالزی اجرای طرح هدفمندی یارانه در این کشور را تنها راه نجات از بدهی‌های سنگین و در نتیجه ورشکستگی در سال‌های آینده دانسته و اعلام کردند دولت توانسته بخش بزرگی از کسری بودجه خود را جبران کند. طرح حذف یارانه سوخت هم در مالزی به اجرا گذاشته شده است. هرچند این موضوع واکنش‌های تندی در جامعه به دنبال داشته و این کشور را با نوعی چالش جدی روبه‌رو ساخت و بحث‌های فراوانی بر سر نحوه جبران هزینه‌های ناشی از اجرای این طرح به وجود آمد.

۳-۳. چین

کشور چین با جمعیتی بیش از یک میلیارد نفر دارای منابع غنی زیرزمینی برای تأمین حامل‌های انرژی مصرفی خود در دوران جدید، برنامه‌های اقتصادی مدونی را برای ورود به سازمان تجارت جهانی (WTO) تدارک دیده است. دولت کمونیستی چین با توجه به تحولات بازار فرآورده‌های نفتی در آسیا، طرح حذف یارانه سوخت را به اجرا گذاشت و به موجب آن بهای گازوییل و گاز با افزایش ۱۰ درصدی مواجه شد. با توجه به بالا رفتن قیمت نفت در سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ و افزایش تقاضا در بازارهای جهانی، چین در سال ۲۰۰۹ میلادی، بهای خرده‌فروشی نفت خود را با بهای این محصول در بازارهای جهانی، تنظیم کرد. این رویکرد، به بهره‌وری در مصرف انرژی در

زمان‌های اوج قیمت، کمک فراوانی به اقتصاد این کشور کرد. چین که سومین قدرت اقتصادی جهان است، همواره از یارانه‌ها به عنوان اهرمی برای کنترل بازار استفاده کرده است. سیاست دولت چین برای به دست گرفتن نبض بازار داخلی خود استفاده توأمان از یارانه و مالیات در بخش کشاورزی است. برخی از صاحب‌نظران در حوزه اقتصاد چین معتقدند؛ دولت با دادن یارانه به تولید و مصرف میوه و بخشی از مواد غذایی، بهای آن‌ها را پایین آورد. از سوی دیگر تولید و مصرف مرغ و ماهی را آزاد گذاشت تا قانون عرضه و تقاضا نرخ آن را تعیین کند. در همین حال برای گوشت قرمز مالیات تعیین کرد. به این ترتیب چینی‌ها تولید و مصرف مرغ و ماهی را به بازار آزاد سپردند، اما تولید و مصرف میوه و سبزی که هزینه اجتماعی آن کم و سود آن زیاد است را تشویق کردن. (پرمه، ۱۳۸۴).

۳-۴. اندونزی

دولت اندونزی از اختصاص یارانه مستقیم به فرآورده‌های نفتی برای حمایت از اقشار کم‌درآمد و خانوارهای فقیر استفاده می‌کند. در نتیجه فرآورده‌های نفتی در اندونزی کمترین قیمت را در مقایسه با کشورهای آسیای جنوب شرقی دارد. این یارانه‌ها بیش از ۱۰ درصد بودجه دولت را به خود اختصاص داده و سبب زیان‌های اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی شده است. در سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۰۰ دولت اندونزی ۳۶ میلیارد دلار صرف یارانه‌های نفتی کرده است. ضمناً ارزش درآمدهای ارزی ازدست‌رفته به سبب کاهش صادرات، ۱۶ میلیارد دلار بوده است. همچنین دولت اندونزی یک سیستم سهمیه‌بندی پیشنهاد کرد که به موجب آن کوپن‌های بنزین و نفت سفید باید به افراد واجد شرایط و مالکان خودروها تخصیص داده شود. داشتن کوپن این حق را به افراد می‌دهد که نفت سفید و بنزین را به قیمت یارانه‌ای خریداری کنند؛ البته شاید این پیشنهاد در عمل به‌خوبی کاربرد نداشته باشد (پرمه، ۱۳۸۴).

۳-۵. بلغارستان

کشور بلغارستان قبل از ایجاد اصلاحات اقتصادی برای حمایت از خانوارهای کم‌درآمد و تولیدکنندگان از بخش انرژی به شدت حمایت می‌کرد. با شروع برنامه‌های آزادسازی اقتصادی، به منظور کاهش بدهی‌های عمومی و افزایش سرمایه‌گذاری، حمایت‌ها در این بخش کاهش یافت و اکنون خانوارها تنها استفاده‌کنندگان منافع حاصل از یارانه‌های انرژی هستند. هزینه‌های یارانه‌های

برق مصرفی خانوارها از مصرف‌کنندگان غیر خانواری تأمین می‌شود؛ در صورتی که یارانه خدمات گرمایی ناحیه از محل بودجه دولت تأمین خواهد شد. در مورد قیمت‌های گاز طبیعی مصرفی خانوارها نیز تنها یک قیمت برای همه خانوارها وجود دارد و یارانه آن نیز از سایر مشتریان تأمین می‌شود؛ اما شایان توجه است که خانوارهایی که به گاز طبیعی دسترسی دارند، تعدادشان اندک است. علت این امر اخلاف در قیمت برق و محدودیت توسعه سیستم گاز در بلغارستان است. البته پیشرفت‌های مهمی در اصلاح انرژی از جمله تعدیل قیمت برق صورت گرفته است. در اواسط سال ۲۰۰۲ کمیسیون تنظیم انرژی دولت جداول تعرفه برق را طوری تغییر داد که در دوره ۲۰۰۴-۲۰۰۲ قیمت برق مصرفی خانوارها معادل قیمت تمام‌شده آن باشد.

فرآیند اصلاح یارانه‌های انرژی در بلغارستان بسیار مؤثر بود و از سال ۱۹۹۸ سهم یارانه‌ها از تولید ناخالص داخلی روند کاهشی داشته و از ۲.۵ درصد به ۰.۷ درصد در سال ۲۰۰۰ رسید. در سال‌های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ سهم یارانه‌ها از تولید ناخالص داخلی به ۰.۴ درصد کاهش یافت (پرمه، ۱۳۸۴).

۳-۶. لهستان

هدفمندسازی یارانه انرژی در لهستان بخشی از برنامه اصلاحات اقتصادی پس از فروپاشی نظام سوسیالیستی را تشکیل می‌داد که موفق‌ترین برنامه در گروه کشورهای بلوک شرق بود. بر اساس بسته مذکور، پرداخت یارانه صنایع به روش شوک درمانی قطع شد. انضباط مالی دولت تحت کنترل شدید قرار گرفت، رشد تورمی دستمزدها متوقف و نرخ بهره افزایش یافت. با حمایت صندوق بین‌المللی پول، پول ملی تضعیف شد و برنامه خصوصی‌سازی به همراه آزادسازی قیمت‌ها اجرا شد. همچنین قوانین تجارت خارجی به منظور تسهیل صادرات و جذب سرمایه‌گذاری خارجی اصلاح شد. آثار کوتاه‌مدت حاصل از اجرای برنامه فوق کاهش ۲۴ درصدی تولیدات صنعتی و رشد ۱۵.۷ درصدی بیکاری بود. در مقابل نرخ تورم که در اواخر سال ۱۹۸۹ به ۲۰۰۰ درصد رسیده بود در سال ۱۹۹۲ به ۳۵ درصد کاهش یافت. با تقویت بخش خصوصی، به تدریج آثار اولیه رفع و این بخش به موتور محرک اقتصاد تبدیل شد و با ایجاد پانصد هزار فرصت شغلی توسط این بخش در سال ۱۹۹۲ نرخ بیکاری کشور کاهش قابل توجهی یافت. بر اساس نتایج مطالعه‌ای در مورد منافع و زیان‌های افزایش قیمت انرژی بر خانوارها در لهستان، میزان رفاه ازدست‌رفته با کشتش‌های قیمتی

ارتباط داشته و در اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی، خانوارهای پردرآمد رفاه بیشتری از دست می‌دهند (وزارت رفاه، ۱۳۸۷).

۳-۷. ترکیه

ترکیه در سال ۲۰۰۱ در یک بسته سیاستی کلان شامل: معرفی نظام نرخ ارز شناور، کاهش کسری بودجه دولت و استقلال بانک مرکزی، برنامه اصلاح بازارهای مالی، مخابرات و انرژی، با پشتیبانی همه‌جانبه صندوق بین‌المللی پول (IMF) و بانک جهانی به روش خصوصی‌سازی نهادهای عمده دولتی اعلام کرد. برنامه خصوصی‌سازی بازار انرژی با آزادسازی آغاز شد. در این رابطه قانون بازار برق در سال ۲۰۰۱ به تصویب مجلس رسید و بر اساس آن نهاد تهیه مقررات مربوط به بازار انرژی تأسیس شد. در سال ۲۰۰۴ میلادی، مجلس ترکیه طرحی را به تصویب رساند که طی آن هزینه‌های تولید نفت داخل آن کشور اصلاح و قیمت برای مصرف‌کننده آزاد شد و در شرکت‌های پالایش نفت دولتی، به بخش خصوصی واگذار شد. برنامه خصوصی‌سازی شرکت‌های پالایش نفت از ۲۰۰۵ آغاز و تاکنون در جریان است. برای مثال ۳۱/۵ درصد از شرکت پالایش نفت ترکیه که ۸۰ درصد نفت این کشور در آن پالایش می‌شد، در سال ۲۰۰۷ به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فروخته شد (وزارت رفاه، ۱۳۸۷).

۳-۸. الجزایر

از سال ۱۹۷۳ تا ۱۹۹۶ یارانه‌های مصرفی عمومی مواد غذایی به عنوان یکی از محورهای اصلی سیستم حمایت اجتماعی الجزایر به شمار می‌آمد. یارانه‌ها در این کشور به دو شکل آشکار (از طریق انعکاس مستقیم در بودجه) و ضمنی (از طریق نرخ‌های ارز ترجیحی و قیمت‌های ثابت و حاشیه‌های سود) بودند. غلات، شیر و شکر، عمده‌ترین کالاهای یارانه‌ای بوده و به ترتیب ۳۵ درصد، ۳۸ درصد و ۱۸ درصد از منابع یارانه‌ای را به خود اختصاص می‌دادند.

در سال ۱۹۹۱ یارانه مواد غذایی در کشور الجزایر نزدیک به ۵ درصد GDP و ۱۷ درصد مخارج کل دولت را تشکیل می‌داد. این هزینه‌های بالا و فزاینده بیان‌کننده پوشش همگانی و درجه بالای یارانه هر کالا بود، به طوری که ۵۰ درصد ارزش گندم و به ترتیب یک سوم و دو سوم ارزش آرد و نان به صورت یارانه پرداخت می‌شد.

از طرف دیگر هدف گیری یارانه‌های مواد غذایی به سمت فقرا بسیار ضعیف بود؛ به طوری که در سال ۱۹۹۱ گروه‌های پایین درآمدی نسبت به گروه‌های بالای درآمدی یارانه کمتری دریافت کردند. به‌ویژه دهک اول درآمدی ۶ درصد کل مخارج صرف شده بر یارانه‌های مواد غذایی را دریافت کردند؛ در حالی که دو دهک ثروتمند ۱۶ درصد دریافت داشته‌اند که تقریباً سه برابر بیشتر بوده است. به طور مشابه پایین‌ترین پنجک جمعیت تنها ۱۳ درصد یارانه‌ها را دریافت داشته‌اند در صورتی که دو پنجک بالایی بیش از نیمی از پرداخت‌های یارانه‌ای را به خود اختصاص داده‌اند. علی‌رغم هدف گیری نامناسب فقرا بر اساس بار مطلق، یارانه‌ها به طور نسبی موفق‌تر بوده‌اند. به طوری که نسبت مخارج سرانه کالاهای یارانه‌ای به کل مخارج مصرفی برای فقیرترین دهک از ثروتمندترین دهک بیشتر بوده است. این امر حاکی از آن است که یارانه‌ها گروه‌های هدف را از طریق مشمول یارانه کردن سهم بیشتری از مصرف آن‌ها منتفع کرده است. به طور متوسط حدود ۲۷ درصد از کل مخارج دهک اول درآمدی را کالاهای یارانه‌ای تشکیل می‌داد؛ در حالی که این رقم برای دهک بالایی کمتر از ۲ درصد بود (وزارت رفاه، ۱۳۸۷).

۳-۹. مصر

برنامه یارانه مواد غذایی مصر از زمان جنگ جهانی دوم شروع شد. این برنامه در ابتدا بر سهمیه‌بندی سختگیرانه کالاها با تضمین قابلیت دسترسی به آن‌ها در سطح قیمت‌های پایین‌تر برای تمامی مصرف‌کنندگان تأکید داشت. در سال ۱۹۴۱ یارانه‌های عمومی شامل روغن، شکر، چای و نفت سفید بود، اما در طول زمان فهرست کالاهای یارانه‌ای افزایش یافت و در سال ۱۹۸۰ به ۱۸ قلم کالا رسید. کالاهای یارانه‌ای از طریق سهمیه ماهانه به خانوارهایی که دارای کارت‌های سهمیه بودند، توزیع می‌شد و به طور مؤثر عموم مردم را تحت پوشش قرار می‌داد. علی‌رغم پوشش همگانی، هزینه برنامه یارانه در طول دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ اندک بود. روند فزاینده هزینه‌های مالی یارانه تا آخر دهه ۷۰ تداوم یافت و در سال ۱۹۸۰ نسبت این هزینه‌ها به کل مخارج دولت به اوج خود رسید. از آن سال به بعد، این روند آهنگ کاهشی به خود گرفته است. با اوج‌گیری هزینه‌های مالی یارانه‌ها، ایجاد عدم تعادل‌های کلان اقتصادی و تشدید بدهی‌های خارجی در سال ۱۹۷۷ کشور مصر با حمایت صندوق بین‌المللی پول به اصلاح نظام یارانه‌ها اقدام کرد. این اقدام با افزایش یک‌باره قیمت کالاهای یارانه‌ای شروع شد. علی‌رغم تدابیر اندیشیده شده به علت تبعات اجتماعی،

این برنامه متوقف شد؛ لذا این کشور به ناچار به اصلاح تدریجی نظام یارانه در طول دهه ۱۹۸۰ به شرح اقدامات مقابل روی آورد: کاهش تعداد کارت‌های سهمیه‌ای و اختصاص این کارت‌ها برای برخی خانوارهای کاملاً مستحق؛ کاهش تعداد کالاهای یارانه‌ای از ۱۸ قلم به ۴ قلم؛ کاهش میزان کالاهای در دسترس و افزایش قیمت کالاهای یارانه‌ای.

در راستای اعمال این سیاست‌ها در سال ۱۹۹۲ سهم جمعیت تحت پوشش به ۸۶ درصد کاهش یافت و این روند نزولی بعدها نیز تداوم یافت. دولت برنامه‌های یارانه‌ای را از طریق وضع یارانه بر محصولات عمده غذایی اصلاح کرد؛ به طوری که در سال ۱۹۹۵، ۶۰ درصد از هزینه‌های کل برنامه به یارانه آرد گندم و برنج و ۴۰ درصد مابقی به یارانه شکر و روغن اختصاص یافت. امروزه آرد گندم و برنج در قیمت‌های ثابت و برای تمامی مصری‌ها بدون محدودیت‌های مقداری در دسترس است؛ اما شکر و روغن مشروط به سهمیه‌های ماهانه بوده و از طریق کارت‌های سهمیه‌ای توزیع می‌شوند. کالاهای سهمیه‌بندی‌شده از طریق کتابچه‌های سهمیه‌بندی عرضه می‌شوند و در سطح سهمیه‌های ثابت ماهانه با هزینه‌های پایین‌تر در فروشگاه‌های خاص به فروش می‌رسند (وزارت رفاه، ۱۳۸۷).

۳-۱۰. تونس

دولت تونس در سال ۱۹۷۰ پرداخت یارانه مواد غذایی را برای حمایت از قدرت خرید مصرف‌کنندگان به‌ویژه فقرا و ثبات قیمت این کالاها شروع کرد. این کالاها شامل غلات، روغن آشپزی، شکر و شیر بودند که به طور نامحدود برای تمام مصرف‌کنندگان و زیر قیمت‌های بازار ارائه می‌شدند. بازار گندم کشور تونس در انحصار واردکنندگان بود و دولت برای حمایت از تولیدکنندگان داخلی گندم با اعمال قیمت‌های تضمینی و تضمین حاشیه سود برای آن به تولیدکنندگان یارانه پرداخت می‌کرد. این نوع پرداخت یارانه بار مالی سنگینی بر دوش دولت تونس گذاشته بود، به طوری که در سال ۱۹۸۹ حدود ۷۲ درصد از کل بودجه دولت و ۳ درصد از GDP به یارانه‌های پرداختی اختصاص یافته بود. ولی علی‌رغم بار مالی بسیار سنگین این گونه یارانه‌ها، در هدف‌گیری به سمت گروه‌های فقیر و کم‌درآمد ضعیف عمل کرده بود. به طوری که برحسب ارزش مطلق یارانه، یارانه‌های غذایی در کل به میزان اندکی به سمت فقرا هدف‌گیری شده

بود. در سال ۱۹۹۰ فقیرترین پنجک ۱۷ درصد کل یارانه‌ها را در مقایسه با ۲۰ درصد یا بیشتر سایر گروه‌های بالای درآمدی دریافت کرده بود.

هرچند تحلیل فوق بیان می‌کند که تحت شرایط نسبی، یارانه‌های غذایی به سمت فقرا هدف‌گیری شده است، اما در عمل اقدامات اصلاحی متعددی نیز برای کاهش هزینه‌ها و قطع تراوش‌ها به ثروتمندان معرفی شده‌اند. اولین تلاش‌های اصلاحی از طریق افزایش تدریجی قیمت‌ها صورت پذیرفت که منجر به مخالفت طرفداران و نارضایتی‌هایی شد. این امر مرحله بعدی اصلاح را تحت تأثیر قرار داد و دولت برای بهبود اثر توزیعی یارانه‌ها مجبور شد در سیستم‌های خود هدف‌گیری را اتخاذ کند. بدین صورت که یارانه بیشتر به کالاهای پست که فقرا بیشتر مصرف می‌کنند اعطا شد؛ به عبارت دیگر یارانه تولیداتی که غالباً توسط اغنیا مصرف می‌شدند، حذف شد ولی به سایر کالاها که از نظر کیفیت پایین‌تر بودند و توسط فقرا مصرف می‌شدند، یارانه اعطا می‌شد (وزارت رفاه، ۱۳۸۷). یکی از موفق‌ترین تلاش‌ها در انتقال از یارانه عمومی به محصولات خودهدفمند در تونس میان سال‌های ۱۹۸۵ تا ۱۹۹۳ انجام شده است. دولت تونس در این دوره برنامه یارانه‌ای اعمال کرد که هزینه آن از ۴ درصد تولید ناخالص داخلی به نصف کاهش یافت. هم‌زمان سهم بیستک پایین درآمد ۲۰۶ برابر شد. هرچند تجربه تونس امکان هدفمندسازی یارانه را از طریق انتخاب محصولات نشان می‌دهد، اما در عین حال پاره‌ای از محدودیت‌های برنامه خودهدفمندی را نیز آشکار می‌سازد. نخست، چنانچه محصولات یارانه‌ای شامل چهار محصولی باشد که بیشتر به وسیله فقرا مصرف می‌شود، سهم دو دهک پایین درآمد می‌توانست به میزان ۲۵ درصد افزایش یابد. دوم، حتی بهترین کالاهای خود هدفمند منافع را عاید ۴۰ درصد فقیرترین جمعیت می‌سازد. در حالی که موفق‌ترین برنامه انتقالی از طریق آزمون وسع می‌تواند ۸۰ درصد منافع را عاید ۴۰ درصد فقیرترین جمعیت کند. سوم، از آنجا که کالاهای خودهدفمند، تنها بخش کوچکی از بودجه خانوارهای فقیر را تشکیل می‌دهد، انتقال درآمدی محدودی را میسر می‌سازد (نجفی، ۱۳۸۷).

۳-۱۱. موفق‌ترین نظام پرداخت یارانه نقدی در جهان

برزیل بزرگ‌ترین اقتصاد آمریکای لاتین و هفتمین اقتصاد بزرگ جهان است. سیستم پرداخت یارانه به نیازمندان در کشور برزیل به بلسا فمیلیا (Bolsa Familia) یا یارانه خانوار معروف است. بخش عمده این یارانه نقدی از محل درآمدهای نفتی برزیل تأمین می‌شود. بر اساس قوانین برزیل،

۷۵ درصد از درآمدهای نفتی این کشور باید صرف آموزش و ۲۵ درصد آن صرف بهداشت و درمان شود. بر اساس آمار اعلام‌شده برزیل تا سال ۲۰۱۳ بیش از ۱۳ میلیون خانوار برزیلی معادل ۵۲ میلیون نفر از جمعیت ۲۰۰ میلیونی برزیل، یعنی ۲۶ درصد از جمعیت این کشور، در چارچوب سیستم یارانه خانوار این کشور یارانه نقدی دریافت می‌کردند. به یمن اجرای طرح پرداخت یارانه نقدی، برزیل اکنون یکی از پرشتاب‌ترین نرخ‌های رشد طبقه متوسط در جهان را دارد. با اجرای این طرح، برزیل فقر مطلق را ۸۹ درصد کاهش داده است و ۳۶ میلیون خانوار را از فقر مطلق خارج کرده است. بر اساس سیستم یارانه خانوار برزیل، یارانه نقدی به خانواده‌هایی تعلق می‌گیرد که در فقر یا فقر مطلق هستند؛ و خانوارهای این کشور برای هر فرزند ماهانه ۳۰ دلار دریافت می‌کنند. این رقم هر سال به‌روز می‌شود. این یعنی خانواده‌هایی که سرانه درآمد آن‌ها در سال ۲۰۰۵ کمتر از ۹۰ دلار در ماه باشد، خانواده‌هایی که فرزندی با کمتر از ۱۵ سال دارند و نیز خانواده‌هایی که یک زن باردار در آن است. در سال ۲۰۰۸ سن فرزندان که شامل دریافت یارانه می‌شوند به ۱۷ سال افزایش یافت. بر اساس اعلام وزارت اقتصاد برزیل، در سال ۲۰۱۴ بیش از یک میلیون و هفتصد هزار نفر از شمول دریافت یارانه نقدی خارج شدند و چون سنشان از ۱۷ سال بیشتر شد و دیگر باید وارد بازار کار می‌شدند. بر اساس قانون، شرایط مالی دریافت یارانه هر دو سال یک بار بر اساس نرخ تورم و آمار اقتصادی، بروز می‌شود. علاوه بر شرایط مالی ذکر شده، خانوارهایی که یارانه دریافت می‌کنند باید شرایط اقتصادی و بهداشتی مشخص‌شده توسط دولت را رعایت کنند. از جمله این شرایط، اجبار به آموزش فرزندان زیر ۱۷ سال، مراجعه به مراکز درمانی و رعایت شرایط تغذیه‌ای تعیین‌شده توسط دولت از جمله واکسیناسیون اجباری است. خانوارهایی که فرزندان‌شان تحصیل نکنند یا به صورت مرتب مراجعه به مراکز درمانی نداشته باشند یا واکسیناسیون را انجام ندهند، از شمول دریافت یارانه خارج می‌شوند. تأکید بر زنان و اینکه تا آنجا که ممکن است یارانه به زنان خانواده تعلق می‌گیرد، از اصلی‌ترین جنبه‌های نظام پرداخت یارانه نقدی در برزیل است. در این قانون تأکید شده که زنان قابل اعتمادتر هستند. به همین دلیل برای آنکه یارانه نقدی پرداختی در مسیر درست هزینه شود، یارانه دولت به زنان خانواده تعلق می‌گیرد. این یارانه به کارت اعتباری بانکی سرپرستان ترجیحاً، زن خانوار واریز می‌شود. از آنجا که هدف نظام پرداخت یارانه نقدی در برزیل بهبود وضعیت آموزش و بهداشت است، تهیه‌کنندگان این طرح می‌گویند که زنان بیشتر از مردان برای

آموزش و بهداشت فرزندان پول خرج می‌کنند. به همین خاطر بهتر است که این یارانه به‌طور مستقیم به عضو زن خانواده تعلق بگیرد. دولت برزیل با این کار می‌خواهد، تصمیم‌گیری درباره معیشت و گرداندن اقتصاد خانوار به عهده زنان باشد. در برزیل اکنون شمار خانوارهایی که زنان سرپرستی آن‌ها را به عهد دارند رو به افزایش است. البته وضعیت زنان در برزیل از نظر خشونت خانگی و مدیریت در عرصه اجتماعی به نسبت شاخص‌های جهانی وضعیت نامناسبی است. برزیل یکی از بالاترین نرخ‌های خشونت خانگی را در جهان دارد. همچنین آمار نشان می‌دهد تنها ۲۸ درصد از زنان برزیلی می‌گویند از احترام و منزلت اجتماعی برخوردارند. آمارها نشان داده است که اجرای برنامه یارانه نقدی خانوار باعث بهبود وضعیت اجتماعی زنان در برزیل شده است. اگر چه میزان یارانه نقدی که در این سیستم پرداخت می‌شود تنها یک سوم حداقل حقوق ماهانه در برزیل است، اما همین میزان پول باعث افزایش قدرت زنان در این کشور آمریکای لاتین شده است. نظام پرداخت یارانه نقدی در برزیل در سال‌های اخیر همواره منتقدان جدی داشته است. مخالفان این طرح می‌گویند، خانوارها پول یارانه را خرج موارد غیرضروری می‌کنند. آن‌ها همچنین می‌گویند که با این پول، دیگر انگیزه‌ای برای جست‌وجوی شغل نمی‌ماند و بازار کار آسیب می‌بیند. مخالفان می‌گویند که این طرح اعتیادآور است و باعث وابستگی می‌شود، اما با انتشار گزارش‌های ارزیابی بانک جهانی، وقتی معلوم شد که فواید این طرح برای اقتصاد برزیل زیاد بوده، از دامنه منتقدان هم کم شد. بر اساس گزارش بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول، وضعیت درآمد خانوارهای برزیلی ۲۵ درصد بهبود یافته است. نرخ فقر در برزیل قبل از اجرای این برنامه نزدیک ۱۰ درصد بود و اکنون به نزدیک ۵ درصد رسیده و سیستم پرداخت یارانه برزیل به عنوان بزرگ‌ترین و موفق‌ترین سیستم یارانه در جهان اعلام شده است.

۴. جایگاه ایران در پرداخت انرژی یارانه در بین کشورهای جهان

صندوق بین‌المللی پول در میانه سال ۲۰۱۵ به بررسی یارانه انرژی در کشورهای مختلف جهان پرداخت. در این گزارش یارانه‌های پرداختی دولت‌ها به چهار دسته از حامل‌های انرژی برآورد شده است: نفت و مشتقات آن، زغال‌سنگ، گاز طبیعی و برق. پیامدهای مصرف یارانه انرژی در این گزارش که در نهایت دولت باید هزینه‌هایی برای رفع آن‌ها در نظر بگیرد، به شش دسته تقسیم می‌شوند: گرمایش جهانی، آلودگی هوای محلی، تراکم و ترافیک، تصادف‌ها، آسیب به جاده‌ها و

در نهایت در آمد مالیاتی ازدست رفته (در مواردی مانند آلودگی هوای محلی، میزان هزینه‌های تحمیل شده به دولت و جامعه ناشی از آلودگی هوا به عنوان هزینه در نظر گرفته شده است). با اضافه شدن رقم یارانه پنهان به یارانه آشکار، رقم یارانه کل یا یارانه واقعی به دست می‌آید. در این گزارش، ایران بزرگ‌ترین ترویج‌کننده مصرف انرژی معرفی شده و در سال ۲۰۱۵ ایران با ۶۲.۳۲ میلیارد دلار بیشترین میزان یارانه آشکار انرژی را در بین کشورهای مختلف پرداخت کرده است. پس از ایران، کشورهای روسیه، عربستان سعودی، ونزوئلا، مصر و ایالات متحده آمریکا قرار دارند. تفاوت میزان یارانه پرداختی ایران در مقایسه با سایر کشورها هم بسیار معنادار است. به عنوان مثال، روسیه که به عنوان دومین کشور این فهرست به شمار می‌رود، در مقایسه با ایران ۳۲ درصد یارانه سوخت کمتری پرداخت می‌کند. سهم یارانه پرداختی ایران از GDP در سال ۲۰۱۵ برابر با ۱۴.۹۴ درصد بوده است. علاوه بر آنکه این نسبت با کاهش رقم ۲۰.۷۶ درصدی سال ۲۰۱۳ به دست آمده و باعث شده تا ایران در فهرست کشورها، دست کم جایگاهش یک پله بهبود یابد و نسبت به زیмбаوئه بخش کمتری از اقتصاد خود را صرف یارانه کند. کاهش سهم یارانه سوخت ایران از GDP آن را می‌توان ناشی از سه عامل هم‌زمان دانست. نخست آنکه از سال ۲۰۱۳ به بعد هزینه تمام‌شده سوخت‌هایی مانند بنزین و گازوییل کاهش یافت، قیمت سوخت در کشور تک‌قیمتی شد و افزایش نسبی داشت و هم‌زمان با آن‌ها رشد اقتصادی هم باعث افزایش تولید ناخالص داخلی ایران شد. از نظر یارانه انرژی سرانه، کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس هستند که در بالای جدول قرار گرفته‌اند. قطر، بحرین، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، ترکمنستان و کویت کشورهایی هستند که به ازای هر شهروند خود میزان یارانه انرژی بیشتری نسبت به ایران پرداخت می‌کنند. پس از ایران رده هفتمی هم کشور ونزوئلا قرار گرفته است که همگی کشورهایی وابسته به منابع زیرزمینی نفت و گاز هستند و اجازه داده‌اند تا منافع ناشی از این ثروت‌های بادآورده نصیب شهروندان آن‌ها شود؛ اما دو نکته جالب توجه وجود دارد. نخست آنکه میزان یارانه آشکار سرانه قطر رده اولی در مقابل ایران رده چهارمی تقریباً دو برابر است (۱۵۴۴ دلار در مقابل ۷۸۹ دلار)؛ اما همین رقم در سال ۲۰۱۳ برای قطر برابر با ۳۳۴۰ دلار در مقابل ۹۹۰ دلار ایران بوده است. بخش قابل توجهی از این کاهش ناشی از افت قیمت نفت در بازارهای جهانی بوده است، اما باز هم روند نزولی تر یارانه انرژی در قطر نشان می‌دهد که آن‌ها حرکت سریع‌تری به سمت واقعی کردن

قیمت‌های انرژی داشته‌اند. با در نظر گرفتن مؤلفه پیامدهای مصرف انرژی (تخفیف‌های مالیاتی انرژی) و دسته‌بندی کشورها بر اساس شاخص یارانه انرژی واقعی (یارانه آشکار به اضافه یارانه پنهان)، ایران از صدر کشورهای پرداخت‌کننده مالیات پایین‌تر می‌آید. این موضوع به معنای آن است که با وجود رتبه هشتم ایران در تولید گازهای گلخانه‌ای، کشورهای دیگری هستند که پیامدهای شدیدتری ناشی از مصرف بیش از حد انرژی را تحمل می‌کنند. در این فهرست چین، آمریکا، روسیه، هند و ژاپن بالاتر از ایران قرار گرفته‌اند که نشان می‌دهد تخفیف‌های مالیاتی انرژی آن‌ها به شدت بالاتر از ایران بوده که توانسته میزان بالای یارانه‌های آشکار ایران را جبران کنند. این موضوع به‌ویژه در مورد چین صحت دارد که رقم یارانه انرژی واقعی آن به ۲۲۷۲ میلیارد دلار بیش از پنج برابر GDP ایران می‌رسد. این رقم برای ایران ۱۰۸ میلیارد دلار است؛ هرچند تفاوت میزان جمعیت را نمی‌توان نادیده گرفت.

۵. هدفمندی یارانه‌ها در ایران

در ایران طی سال‌های متمادی به‌ویژه دهه اخیر سیاست پرداخت یارانه در قالب پرداخت مستقیم بخشی از بهای کالاها و خدمات اساسی و همچنین کنترل قیمت حامل‌های انرژی با هدف حمایت از اقشار آسیب‌پذیر، توزیع عادلانه درآمد، تثبیت قیمت‌ها و حمایت از تولید اعمال شده است، اما در سال‌های اخیر رشد جمعیت، گسترش کالاها و خدمات مشمول یارانه، افزایش مصرف و قاچاق آن‌ها به دلیل بالا بودن فاصله قیمت داخلی با قیمت خارجی کالاها موجب شد تا حجم پرداخت یارانه‌ها به شدت افزایش یابد، به طوری که نسبت یارانه‌ها به تولید ناخالص داخلی به حدود ۳۰ درصد رسیده است. مطالعات در این زمینه نشان می‌دهد با وجود اهداف مورد پیگیری دولت و همچنین اختصاص حجم عظیمی از منابع کشور برای پرداخت یارانه در اشکال مختلف، میزان دستیابی به اهداف ناچیز بوده و تناسبی با حجم منابع مصرف شده ندارد. شیوه پرداخت یارانه‌ها در کشور، در سال‌های اخیر منجر به آسیب‌های جدی بر ساختار اقتصادی از طریق اتلاف منابع، اسراف، بی‌عدالتی در برخورداری گروه‌های درآمدی آسیب‌پذیر جامعه شده که عموم اقتصاددانان نیز بر تغییر آن نظر موافق دارند.

در راستای دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بیست‌ساله و افزایش رشد اقتصادی کشور و با توجه به مشکلات نظام کنونی پرداخت یارانه‌ها، بازنگری در زمینه شیوه پرداخت یارانه‌ها موضوعی

ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. بدیهی است تداوم روند موجود، کشور را به واردکننده خالص انرژی مبدل می‌کند و دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز را ناممکن خواهد ساخت. بر این اساس، هدفمند کردن یارانه‌ها از اصلاحات اساسی موردنیاز برای دستیابی به اهداف مذکور است که مزایایی مانند افزایش کارایی اقتصادی، کاهش اتلاف منابع انرژی، اصلاح ساختار تولید در راستای به‌کارگیری فناوری با شدت انرژی پایین، کنترل رشد مصرف داخلی، بهبود شفافیت مالی دولت و شرکت‌های دولتی، کاهش فساد اقتصادی و رانت ناشی از یارانه‌های غیرهدفمند، ارتقای عدالت اجتماعی (از طریق کاهش شکاف بین گروه‌های مختلف درآمدی) و بهبود شاخص‌های زیست‌محیطی به دلیل صرفه‌جویی در مصرف انرژی‌های فسیلی را در پی خواهد داشت.

۵-۱. قانون هدفمندی یارانه‌ها

در سال ۱۳۸۸، قانون هدفمندی یارانه‌ها در قالب ۱۶ ماده و ۱۶ تبصره به تصویب مجلس شورای اسلامی وقت رسید و در سال ۱۳۸۹ و در راستای برنامه پنجم توسعه و بر اساس قانون هدفمندی یارانه‌ها در کشور، دولت موظف به اجرای قوانینی در راستای اصلاح قیمت حامل‌های انرژی از جمله بنزین شد.

در راستای اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها، دولت نهم در سال ۱۳۸۹ قیمت حامل‌های انرژی، آب و نان افزایش داد و مقرر شد از محل درآمدهای دولت ناشی از اجرای قانون مذکور، به ازای هر شخص ماهانه مبلغ ۴۰.۵۰۰ تومان به حساب سرپرست خانوار واریز شود.

طرح مزبور با چالش‌هایی در حیطه‌های مختلف از جمله مجریان، میزان تحقق اهداف، زمان اجرای طرح، عوامل و زمینه‌های فراهم‌کننده اجرای طرح، میزان آمادگی اقتصاد، میزان هم‌خوانی توزیع کالاها بر اساس قیمت تمام‌شده با وجوه پرداختی به عنوان یارانه‌ها، پیامدهای اقتصادی و اجتماعی طرح، چگونگی و میزان نظارت و کنترل افزایش قیمت‌ها قبل و بعد از اجرای طرح، رابطه کیفیت محصولات و تقاضای کل اقتصاد، اشتغال و بیکاری و درنهایت میزان تطابق فرهنگ حاکم در محیط‌های کاری اعم از تولیدی، خدماتی، توزیعی و مصرفی مواجه شد.

متأسفانه بخش عمده‌ای از یارانه مستقیم بخش تولید پرداخت نشد و آثار آن در اقتصاد کنونی متبلور است؛ از جمله افزایش مصرف بی‌رویه که تبعات آن در کالاهای اساسی به صورت ضایعات بالا و در حامل‌های انرژی به صورت بالا بودن شدت انرژی نمایان است. همچنین، بر خورداری

تبعیض آمیز اقشار غنی از یارانه حامل‌های انرژی، به وجود آمدن بازارهای موازی و قاچاق، کاهش رشد اقتصادی، تحریف قیمت‌ها، افزایش شدید واردات حامل‌های انرژی و وابستگی اقتصاد به نفت از دیگر تبعات آن به شمار می‌آید. به طور خاص نگاهی به روند پرداخت یارانه انرژی محاسبه‌شده در ترازنامه‌های انرژی ایران نشان می‌دهد حجم یارانه‌های بخش انرژی در سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۷۹ از حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان به رقمی معادل ۴۵ هزار میلیارد تومان رسیده است. البته با توجه به قرار گرفتن قیمت‌های بین‌المللی حامل‌های انرژی در محاسبه میزان یارانه انرژی در ترازنامه انرژی می‌توان گفت بخش عمده‌ای از این افزایش به رشد قیمت نفت در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ بازمی‌گردد. زمانی که هنوز یارانه‌ها هدفمند نشده بود میزان یارانه تعلق گرفته به بخش‌های مختلف اقتصاد کشور از محل حامل‌های انرژی بسیار کمتر از یارانه هدفمند شده در سال ۱۳۹۰ بوده است. البته باید در نظر داشت با استناد به آمار ارائه شده از سوی مدیران دولتی هنوز بخشی از حامل‌های با قیمت‌های ترجیحی و یارانه‌ای در اختیار مصرف‌کنندگانی مانند بخش خانگی و حمل‌ونقل قرار می‌گیرد؛ بنابراین می‌توان گفت اگر بخواهیم ارقام نهایی یارانه انرژی را با احتساب یارانه‌هایی که هنوز هدفمند نشده‌اند مورد محاسبه قرار دهیم، می‌توان گفت دستاورد هدفمندسازی یارانه‌ها در نخستین سال اجرای این قانون افزایش میزان یارانه‌ها بوده است و این برخلاف هدف قانون یعنی افزایش بهره‌وری حامل‌های انرژی است (ترازنامه انرژی، ۱۳۹۰). از سوی دیگر، اتفاقی که در مورد ترکیب یارانه پرداختی افتاده بسیار متأثرکننده است. نگاهی به سهم بخش‌های مختلف نشان می‌دهد که طی سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۷۹ میزان یارانه انرژی پرداختی به بخش خانگی تنها ۲۳ تا ۲۵ درصد از کل یارانه بوده است؛ به عبارتی بخش خانگی که به عنوان بخش غیرمولد شناخته می‌شد در شرایط پرداخت غیرهدفمند یارانه تنها در ۲۵ درصد کل یارانه انرژی سهمی داشته است، اما بر اساس قانون بودجه سال ۱۳۹۰ این سهم با توجه به پرداخت یارانه نقدی به ۷۴ درصد افزایش یافته است؛ یعنی حتی اگر تصور شود دولت افزایش قیمت‌ها را طی شش ماهه اول هدفمندسازی حدود ۵۰ درصد از سقف هدفمندسازی حاصل کرده و به این ترتیب حدود نیمی از کل یارانه انرژی هدفمند شده است، می‌توان گفت که سهم بخش خانگی از نیمه اول یارانه انرژی به ۳۲ رسیده است (احمدزاده، ۱۳۹۲).

با توجه به این روند باید گفت که هزینه‌های اجرایی دولت با شیبی بسیار تندی افزایش یافته است؛ بخشی از این افزایش ناشی از بی‌انضباطی مالی دولت بوده است، اما بخش دیگری از سیر تند افزایش هزینه‌ها به‌ویژه در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ به هزینه‌هایی بازمی‌گردد که دولت بابت اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها متقبل شده است. به عبارتی ساده‌تر ملاحظه می‌شود که در نخستین گام اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها، از یک سو یارانه پرداختی بدون آنکه اتفاق خاصی در عرصه بهره‌وری اتفاق افتاده باشد رشد یافته و نسبت توزیع یارانه‌های انرژی به‌جای آنکه به نفع بخش‌های مولد باشد به سمت استفاده مصرفی سوق یافته است و درنهایت هزینه‌های جاری دولت که یکی از دلایل کسری بودجه و رشد تورم شناخته می‌شود نیز افزایش یافته است.

۶-۲. مشکلات کلی نظام کنونی پرداخت یارانه حامل‌های انرژی

پرداخت یارانه‌های آشکار و پنهان انرژی در اقتصاد ایران با اهداف خاصی صورت می‌گیرد. بر اساس نظام کنونی پرداخت یارانه‌ها، به عنوان یارانه‌های آشکار، ماهانه مبلغ ۴۵ هزار تومان به ازای هر شخص و نیز پس از سهمیه‌بندی و افزایش قیمت بنزین در آبان ماه سال ۱۳۹۸، به ۱۸ میلیون خانوار ایرانی به ازای تعداد نفرات، مبالغی بین ۵۵ تا ۲۰۵ هزار تومان، به صورت ماهیانه به حساب سرپرست خانوار، با هدف کاهش شکاف درآمدی پرداخت می‌شود.

یارانه‌های پنهان در قالب قیمت‌گذاری دستوری حامل‌های انرژی، با مشکلات اساسی به شرح ذیل مواجه است:

- پرداخت همگانی و کاهش اثربخشی یارانه‌ها

یکی از مشکلات مهم نظام کنونی پرداخت یارانه، ارتباط مستقیم بهره‌مندی از یارانه‌ها با میزان مصرف است. به این مفهوم که گروه‌های پرمصرف، بیشتر از یارانه برخوردار می‌شوند.

- بهره‌وری پایین انرژی

پایین بودن قیمت انرژی منجر به استفاده از فناوری‌های انرژی‌بر و بنابراین کاهش بهره‌وری انرژی در اقتصاد ایران شده است. شاخص ضریب انرژی که از نسبت نرخ رشد تولید ناخالص داخلی به نرخ رشد مصرف انرژی حاصل می‌شود، دلیلی بر این مدعا است. یکی دیگر از شاخص‌های کلان اقتصاد انرژی، شدت انرژی است که از تقسیم مصرف نهایی انرژی بر تولید

ناخالص داخلی به دست می‌آید و نشان‌دهنده میزان انرژی مورد استفاده در تولید مقدار معینی از کالاها و خدمات است. شاخص شدت انرژی در ایران نسبت به بسیاری از کشورها بالاتر است.

- افزایش مصرف و فشار بر بودجه دولت در نتیجه شکاف بین قیمت‌های داخلی و خارجی حامل‌های انرژی

قیمت‌گذاری دستوری و غیرواقعی حامل‌های انرژی، منجر به افزایش شدید مصرف می‌شود. با توجه به اینکه تولیدات داخلی تأمین‌کننده میزان مصرف نیست، بنابراین بخشی از نیاز سوختی از طریق واردات تأمین می‌شود. پرداخت یارانه برای جبران اختلاف بالای قیمت‌های داخلی و خارجی، هر ساله بخشی از منابع مالی دولت را می‌بلعد (تشکینی و همکاران، ۱۳۸۸).

- عدم رشد فناوری و افزایش هدر رفت منابع

پرداخت انرژی ارزان قیمت به واحدهای تولیدی، همراه با مدیریت نامناسب، ناکارایی‌ها و موارد دیگر، مانع حرکت به سمت ابداع، توانمندسازی و نوآوری بنگاه‌ها و تغییر فناوری شده و این موضوع هدر رفت منابع از جمله انرژی را تشدید می‌کند. علاوه بر مشکلات یادشده، برخی از مشکلات دیگر نظام کنونی پرداخت یارانه حامل‌های انرژی به این شرح است:

- انحراف در سرمایه‌گذاری‌ها به دلیل علامت‌دهی نادرست به بازار؛
- افزایش مقاومت در برابر تغییر و مشکل‌تر شدن اصلاح نظام پرداخت یارانه؛
- افزایش هدر رفت منابع و تشدید تخریب محیط‌زیست.

۶-۳. اصلاح قیمت بنزین در سال ۱۳۹۸

انرژی ارزان، حذف کارت‌های سوخت و نیز افزایش شدید و یک‌باره نرخ ارز در سال ۱۳۹۷، انگیزه قاجاق بنزین را تشدید کرد و دولت دوازدهم را با توجه به ایجاد فاصله قیمتی شدید با قیمت بنزین فوب خلیج فارس، بر آن داشت تا در آبان ماه سال جاری طرح سهمیه‌بندی بنزین را در قالب مقادیر متفاوتی بنزین سهمیه‌ای برای انواع خودروهای شخصی و عمومی با قیمت ۱۵۰۰ تومان و مابقی بنزین با نرخ آزاد با قیمت ۳۰۰۰ تومان را اجرا و اعلام کرد درآمد حاصل از اصلاح قیمت بنزین در قالب یارانه‌های نقدی به ۱۸ میلیون خانوار ایرانی (معادل ۶۰ میلیون نفر) پرداخت خواهد شد.

۷. یارانه‌های پنهان بنزین

۷-۱. مصرف بنزین موتور^۱

همان‌گونه که پیش‌تر ذکر شد، هزینه‌های حاصل از یارانه پنهان در حساب‌های پرداخت یارانه منعکس نمی‌شود و برآورد مشخصی از آن وجود ندارد؛ اما با توجه به اینکه بار مالی آن به دولت وارد می‌شود، در این بخش بر اساس اطلاعات رسمی موجود، به برآورد حجم یارانه پنهان پرداختی بنزین می‌پردازیم. این برآورد به دلیل تفاوت حجم و قیمت، ابتدا به تفکیک برای بنزین معمولی و سوپر انجام و سپس تجمیع شده است. بر اساس آمارهای رسمی موجود میزان تولید، مصرف، واردات و صادرات بنزین موتور به شرح جدول ذیل است.^۲

جدول ۱. میزان تولید، مصرف، واردات و صادرات بنزین موتور (میلیارد لیتر در سال)

سال	میزان تولید	میزان مصرف	میزان واردات	میزان صادرات
۱۳۹۰	۱۷.۲۸	۲۱.۹۱	۱.۸	۰
۱۳۹۱	۱۹.۸	۲۳.۳۳	۰.۵۵	۰.۴۴
۱۳۹۲	۲۲	۲۵	۱.۳۴	۰.۲۴۵
۱۳۹۳	۲۲.۱۹	۲۵.۴۳	۱.۶۹	۰.۳۰۷
۱۳۹۴	۲۰.۹۳	۲۵.۹۶	۳.۶	۰
۱۳۹۵	۲۰.۶۵	۲۷.۳۸	۴.۴۳	۰
۱۳۹۶	۲۹.۹	۳۴.۳۱	۴.۴۱	۰

مأخذ: وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران

جدول فوق نشان می‌دهد:

- میزان تولید بنزین در کشور بین سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۹۰ افزایش، در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ کاهش و در سال ۱۳۹۶ مجدداً افزایش یافته است؛
- میزان تولید بنزین در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۰، معادل ۷۳ درصد رشد داشته است؛
- روند مصرف بنزین در بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۰ در کشور، همواره افزایشی بوده است و میزان مصرف بنزین در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۰، معادل ۵۶ درصد رشد داشته است؛

۱. منظور از بنزین موتور، بنزین معمولی و سوپر است.

۲. به دلیل اینکه جدیدترین آمار رسمی منتشرشده مربوط به سال ۱۳۹۶ بوده، بازه زمانی مورد بررسی ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۶ است.

- واردات بنزین در سال ۱۳۹۱ نسبت به سال ۱۳۹۰ کاهش، در ادامه بازه زمانی ۱۳۹۵-۱۳۹۲، افزایش و در سال ۱۳۹۶ اندکی کاهش یافته است؛
- حجم واردات بنزین در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۰، معادل ۱۴۵ درصد رشد داشته است؛
- صادرات بنزین بسیار جزئی بوده و در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۶، صادراتی صورت نگرفته است.

۲-۷. یارانه‌های پنهان بنزین معمولی

برای برآورد یارانه پنهان بنزین، در مرحله اول قیمت هر لیتر بنزین فوب خلیج فارس، معادل ۵۰ سنت در نظر گرفته شده و بر اساس نرخ دلار به تومان تبدیل شده است. در مرحله دوم از تفاوت قیمت بنزین فوب خلیج فارس و قیمت داخلی، سهم پرداختی دولت در هر لیتر محاسبه شده است. در مرحله سوم، از حاصل ضرب سهم پرداختی دولت در میزان بنزین عرضه شده در هر قیمت، میزان یارانه پنهان پرداختی دولت در آن قیمت به دست آمده است و در مرحله چهارم، از جمع یارانه‌های پنهان مرحله قبل، مجموع یارانه پنهان پرداختی بنزین در کل سال، محاسبه شده است.

جدول ۲. مقادیر بنزین معمولی عرضه شده و یارانه پنهان پرداختی دولت

سال	مقادیر بنزین عرضه شده	قیمت (تومان)	نرخ دلار آزاد	قیمت هر لیتر بنزین فوب خلیج فارس	سهم پرداختی دولت به ازای هر لیتر	مقدار یارانه پنهان پرداختی دولت (میلیارد تومان)
۱۳۹۰	۳۶۲.۳۱۷	۱۰۰	۱۸۰۰	۹۰۰	۸۰۰	۲۹۰
	۱۶.۶۰۰.۵۷۴	۴۰۰			۵۰۰	۸.۳۰۰
	۴.۰۰۷.۷۴۹	۷۰۰			۲۰۰	۸۰۲
مجموع						۹.۳۹۲
۱۳۹۱	۶۶.۲۵۳	۱۰۰	۳۶۵۰	۱۸۲۵	۱۷۲۵	۱.۱۴۳
	۱۶.۸۳۴.۹۳۱	۴۰۰			۱۴۲۵	۲۳.۹۹۰
	۵.۳۰۵.۴۶۸	۷۰۰			۱۱۲۵	۵.۹۶۹
مجموع						۳۱.۱۰۲
۱۳۹۲	۱۷.۰۷۳.۸۹۳	۴۰۰	۳۶۰۰	۱۸۰۰	۱۴۰۰	۲۳.۹۰۳
	۶.۶۷۳.۲۴۲	۷۰۰			۱۱۰۰	۷.۳۴۱

مجموع						۳۱.۲۴۴
۱۳۹۳	۲.۹۴۹.۴۲۳	۴۰۰	۳۵۵۰	۱۷۷۵	۱۳۷۵	۴۰۵۵
	۱۳.۲۴۸.۵۵۲	۷۰۰			۱۰۷۵	۱۴.۲۴۲
	۷.۸۷۱.۲۴۱	۱۰۰۰			۷۷۵	۶.۱۰۰
مجموع						۲۴.۳۹۷
۱۳۹۴	۴.۴۵۲.۶۴۷	۷۰۰	۳۶۰۰	۱۸۰۰	۱۱۰۰	۴.۸۹۸
	۲۰.۳۵۷.۷۴۲	۱۰۰۰			۸۰۰	۱۶.۲۸۶
مجموع						۲۱.۱۸۴
۱۳۹۵	۲۶.۱۲۱.۸۳۷	۱۰۰۰	۳۷۵۰	۱۸۷۵	۸۷۵	۲۲.۸۵۷
۱۳۹۶	۲۸.۴۰۵.۰۰۰	۱۰۰۰	۴۲۵۰	۲۱۲۵	۱۱۲۵	۳۱.۹۵۶
جمع کل						۱۷۲.۱۳۲

مأخذ: شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران

جدول فوق نشان می‌دهد:

- طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۶، در اقتصاد ایران ۱۳۲،۱۶۲ میلیارد تومان یارانه پنهان بنزین پرداخت شده است؛
- در ۱۳۹۱ هم‌زمان با اعمال تحریم‌های اقتصادی چندجانبه و ایجاد شوک ارزی و دو برابر شدن نرخ ارز، مبلغ یارانه پنهان دولت به بنزین معمولی به صورت چشمگیری افزایش یافته است و نسبت به سال ۱۳۹۰، حدوداً ۳.۳ برابر شده است. لازم به ذکر است در سال ۱۳۹۱، بنزین ۱۰۰ تومانی حذف شده و میزان ذکر شده در جدول مانده مصرف نشده سال قبل بوده است^۱؛
- در سال ۱۳۹۲ نیز، مبلغ یارانه‌های پرداختی به دلیل افزایش مصرف بنزین، افزایش داشته است؛
- در سال ۱۳۹۳ با تثبیت نرخ ارز، پرداخت‌ها پنهان دولت به صورت قابل توجهی کاهش یافته است. در این سال، بنزین ۱۰۰۰ تومانی به سبد مصرفی اضافه شده که نسبت به بالاترین قیمت قبلی (۷۰۰ تومان)، رشد ۴۵ درصدی را نشان می‌دهد و لذا تفاوت قیمت داخلی با قیمت فوب خلیج فارس، کاهش یافته است؛ مضافاً نرخ ارز در این سال تثبیت شده است. همچنین بنزین

۱. در سال ۱۳۹۰ مانده بنزین سهمیه‌ای، بدون محدودیت به سال بعد منتقل شده است.

- ۴۰۰ تومانی که بیشترین تفاوت قیمت را داشته و لذا از بیشترین یارانه پنهان برخوردار بوده، تقریباً حذف شده و در حد مانده قبلی بوده است؛
- در سال ۱۳۹۴ نیز نرخ ارز تثبیت شده و بنزین ۷۰۰ تومانی نیز حذف و صرفاً مانده قبلی بوده است. لذا حجم بنزین مصرفی ۷۰۰ تومانی به ۱۰۰۰ تومان اضافه شده و مجموع یارانه پنهان را نسبت به سال ۱۳۹۳ کاهش داده است؛
 - در سال ۱۳۹۵، با بنزین تک نرخی شده (۱۰۰۰ تومان) و سایر نرخ‌های پایین‌تر کاملاً حذف و سبب کاهش حجم یارانه پنهان پرداختی شده است. در عین حال نرخ ارز اندکی افزایش یافته (۱۵۰ تومان؛ ۴ درصد) که در مجموع میزان یارانه پرداختی را افزایش داده است؛
 - در سال ۱۳۹۶ بنزین همچنان تک‌نرخی بوده (۱۰۰۰ تومان)، اما نرخ ارز ۵۰۰ تومان افزایش یافته و نسبت به سال قبل رشد بیشتری داشته (۱۳ درصد رشد نرخ ارز در سال ۱۳۹۶ نسبت به ۱۳۹۵) است و در کنار افزایش مصرف بنزین، سبب افزایش قابل توجه یارانه پنهان به میزان ۴۰ درصد شده و به مبلغ ۳۱،۹۵۶ میلیارد تومان رسیده و از همه سال‌های قبل، (حتی سال ۱۳۹۱) بیشتر بوده است.

جدول ۳. مقادیر بنزین سوپر عرضه شده و یارانه پنهان پرداختی دولت

سال	مقادیر بنزین عرضه شده (هزار لیتر در سال)	قیمت (تومان)	نرخ دلار آزاد (تومان)	قیمت هر لیتر بنزین فوب خلیج فارس (تومان)	سهم پرداختی دولت به ازای هر لیتر (تومان)	مقدار یارانه پنهان پرداختی دولت (میلیارد تومان)
۱۳۹۰	۶۶،۳۳۳	۱۵۰	۱۸۰۰	۹۰۰	۷۵۰	۵۰
	۵۵۹،۲۷۱	۵۰۰			۴۰۰	۲۲۴
	۲۵۱،۷۰۴	۸۰۰			۱۰۰	۲۵
مجموع						۲۹۹
۱۳۹۱	۱۱،۴۶۴	۱۵۰	۳۶۵۰	۱۸۲۵	۱۶۷۵	۱۹
	۷۵۷،۲۹۹	۵۰۰			۱۳۲۵	۱،۰۰۳
	۲۶۲،۸۵۶	۸۰۰			۱۰۲۵	۲۶۹
مجموع						۱۲۹۱
۱۳۹۲	۸۵۱،۶۸۲	۵۰۰	۳۶۰۰	۱۸۰۰	۱۳۰۰	۱،۱۰۷

۳۶۷	۱۰۰۰			۸۰۰	۳۶۷.۲۳۹	
۱۴۷۴						مجموع
۳۱۴	۱۲۷۵	۱۷۷۵	۳۵۵۰	۵۰۰	۲۴۶.۴۸۰	۱۳۹۳
۶۲۲	۹۷۵			۸۰۰	۶۳۷.۸۸۱	
۳۰۲	۶۷۵			۱۱۰۰	۴۴۷.۱۲۷	
۱۲۳۸						مجموع
۱۵۴	۱۰۰۰	۱۸۰۰	۳۶۰۰	۸۰۰	۱۵۴.۰۶۷	۱۳۹۴
۷۷	۷۰۰			۱۱۰۰	۱۱۰.۲۶۷	
۵۰۵	۶۰۰			۱۲۰۰	۸۴۱.۵۶۲	
۷۳۶						مجموع
۸۱۷	۶۷۵	۱۸۷۵	۳۷۵۰	۱۲۰۰	۱.۲۱۰.۶۳۳	۱۳۹۵
۱.۳۸۳	۹۲۵	۲۱۲۵	۴۲۵۰	۱۲۰۰	۱.۴۹۵.۰۰۰	۱۳۹۶
۷۲۳۸						جمع کل

مأخذ: شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران

جدول فوق نشان می‌دهد:

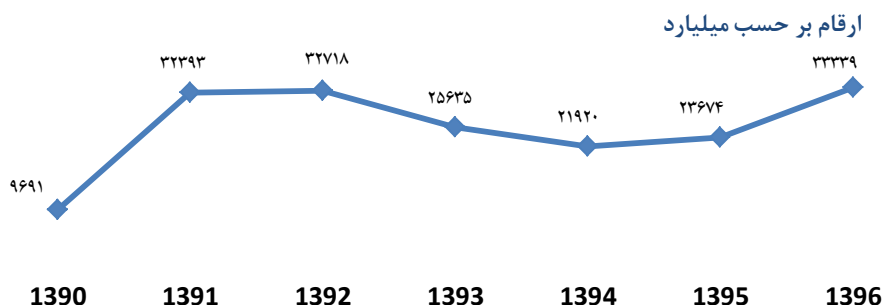
- روند یارانه پنهان پرداختی دولت برای بنزین سوپر، به دلیل عوامل اقتصادی ذکر شده در قسمت قبل، مشابه بنزین معمولی بوده و به صورت اجمالی به شرح ذیل است:
- در سال ۱۳۹۱ مبلغ یارانه پنهان دولت برای بنزین سوپر به صورت چشمگیری افزایش و نسبت به سال قبل، حدوداً ۴.۳ برابر شده است؛
- در سال ۱۳۹۲ نیز، مبلغ یارانه‌های پرداختی روندی صعودی داشته است؛
- در سال ۱۳۹۳ با تثبیت نرخ ارز، پرداخت‌ها پنهان دولت به صورت قابل توجهی کاهش یافته و این روند کاهشی در سال ۱۳۹۴ نیز ادامه داشته است؛
- در سال ۱۳۹۵ با افزایش اندک نرخ ارز، یارانه‌های پرداختی دولت نسبت به سال اندکی افزایش یافته است.

لازم به ذکر است مبالغ محاسبه شده برای یارانه پنهان بنزین، بدون در نظر گرفتن یارانه ارزی دولت به منظور تثبیت نرخ ارز است. به عقیده اقتصاددانان در بازه زمانی گزارش، دولت سیاست سرکوب نرخ ارزی را اجرا می‌کرد، لذا نرخ دلار آزاد معادل ارزش واقعی آن نیست.

جدول ۴. مجموع مقادیر بنزین معمولی و سوپر عرضه‌شده و یارانه پنهان پرداختی دولت

سال	مقادیر بنزین عرضه‌شده (هزار لیتر در سال)	مقدار یارانه پنهان پرداختی دولت (میلیارد تومان)
۱۳۹۰	معمولی	۲۰.۹۷۰.۶۴۰
	سوپر	۲۹۹
	مجموع	۹.۶۹۱
۱۳۹۱	معمولی	۲۲.۲۰۶.۶۵۲
	سوپر	۱.۲۹۱
	مجموع	۳۲.۳۹۳
۱۳۹۲	معمولی	۲۳.۷۴۷.۱۳۵
	سوپر	۱.۴۷۴
	مجموع	۳۲.۷۱۸
۱۳۹۳	معمولی	۲۴.۰۶۹.۲۱۶
	سوپر	۱.۲۳۸
	مجموع	۲۵.۶۳۵
۱۳۹۴	معمولی	۲۴.۸۱۰.۳۸۹
	سوپر	۷۳۶
	مجموع	۲۱.۹۲۰
۱۳۹۵	معمولی	۲۶.۱۲۱.۸۳۷
	سوپر	۸۱۷
	مجموع	۲۳.۶۷۴
۱۳۹۶	معمولی	۲۸.۴۰۵.۰۰۰
	سوپر	۱.۳۸۳
	مجموع	۳۳.۳۳۹
جمع کل	۱.۵۱۶.۹۱۱.۷۳۴	۱۷۹.۳۷۰

مأخذ: شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران



نمودار ۲. مقادیر یارانه پنهان بنزین در بازه زمانی ۱۳۹۰-۱۳۹۶

بررسی جدول و نمودار فوق نشان می‌دهد دولت سالانه مبالغ کلانی را صرف پرداخت یارانه بنزین کرده و با اعمال تحریم‌ها و افزایش نرخ دلار آزاد این مبالغ به صورت چشمگیری افزایش یافته است. با اعمال سیاست تثبیت نرخ ارز، گرچه مبالغ یارانه‌ها کاهش یافت، اما همچنان این مبالغ بسیار زیاد و فشار فراوانی را بر منابع درآمدی دولت وارد کرده است. همچنین انحراف از قیمت واقعی که به عللی چون تثبیت نرخ ارز و قیمت گذاری بنزین بدون منطق اقتصادی رخ داده است، مصرف بنزین و واردات آن در طول افزایش فوق‌العاده‌ای داده است؛ همان‌طور که در جدول (۱) مشاهده می‌شود، در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۰، معادل ۱۴۵ درصد و مصرف آن ۵۶ درصد افزایش یافته است. از طرفی به دلیل اختلاف شدید قیمت بنزین در ایران و کشورهای همسایه به‌ویژه در سال‌های اخیر و با افزایش قیمت یک‌باره ارز قاچاق سوخت به شدت گسترش یافته است؛ لذا به منظور تخصیص بهینه منابع درآمدی دولت، اصلاح قیمت حامل‌های انرژی از جمله بنزین در ایران جز ضروریات اصلاحات اقتصادی محسوب می‌شود.

۸. اصلاح قیمت بنزین

اگرچه حرکت به سوی قیمت‌های واقعی (غیردستوری) در بازار انرژی به بهبود کارایی منجر خواهد شد، اما دغدغه اصلی، میزان افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و تبعات آن بر کارگزاران اقتصادی (خانوارها و بنگاه‌ها) است.

تجربه جهانی نشان می‌دهد که آثار افزایش قیمت انرژی در بلندمدت و کوتاه‌مدت متفاوت است. از آنجایی که تغییرات فناوری فرآیندی زمان‌بر است، در کوتاه‌مدت کاهش در سطح تولیدات و رفاه خانوارها بیشتر از بلندمدت خواهد بود. اثر افزایش قیمت انرژی در کوتاه‌مدت،

کاهش تولید و اشتغال است. هرچند تغییرات فناوری در بلندمدت ممکن است به بهبود سطح رفاه منجر شود و این فرآیند ممکن است تا ۱۵ سال به طول انجامد.

گرچه اصلاح قیمت سوخت در ایران جزو ضروریات اصلاحات اقتصادی محسوب می‌شود، اما نحوه اجرای این طرح با انتقاداتی به شرح ذیل مواجه است:

- نامناسب بودن زمان اجرای طرح با توجه به شرایط نامطلوب اقتصادی کشور تحت تأثیر تحریم‌های نفتی، بانکی و تجارتي و نیز نرخ تورم بالا؛
- عدم اطلاع‌رسانی قبلی و ایجاد شوک روانی در جامعه؛
- ایجاد شوک قیمتی مجدد به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل و کالاهای اساسی؛
- نامناسب بودن مقادیر سهمیه‌های تخصیصی با مقادیر واقعی مصرف؛
- ایجاد نارضایتی و اعتراضات گسترده به‌ویژه در بین اقشار کم‌بضاعت در نتیجه افزایش یک‌باره ۲۰۰ درصدی قیمت بنزین و ثابت بودن سطوح درآمدی.

۹. پیش‌نیازهای اصلاح قیمت بنزین

پیش‌نیازها و بسترهای اصلاح قیمت بنزین به دو گروه کلی «درآمدها» و «سایر» تقسیم می‌شوند. به عبارتی تغییر قیمت بنزین از یک‌سو مستقیماً بر درآمدها و قدرت خرید خانوار تأثیر می‌گذارد که باید از طرف سیاست‌گذار به آن توجه شود و از سوی دیگر، نیازمند ایجاد بسترهایی است تا به اهداف مد نظر سیاست‌گذار دست یابد. عدم توجه به پیش‌نیازها و ایجاد بسترها سبب عدم دستیابی به اهداف مورد نظر قانون‌گذار و ایجاد تنش‌های اجتماعی می‌شود.

- بهبود، ارتقا و گسترش سیستم حمل‌ونقل عمومی؛
- بهبود کیفیت و استاندارد خودروهای موجود در سطح جامعه؛
- ایجاد بانک اطلاعات داده‌های اقتصادی خانوار؛
- مشارکت دادن نخبگان در تصمیم‌گیری‌های سطح کلان؛
- جلب اعتماد عمومی؛
- انتخاب زمان مناسب برای اجرای طرح به طوری که فشارهای اقتصادی-اجتماعی و تنش‌های سیاسی در پایین‌ترین سطح خود باشد؛
- اطلاع‌رسانی مطلوب قبل از اجرای طرح؛

- جلوگیری از وارد کردن شوک‌های قیمتی و استفاده از سیاست تغییر تدریجی قیمت‌ها؛
 - اصلاح طرح ترافیک.
- یکی از اهداف دولت در افزایش قیمت بنزین جلوگیری از قاچاق این کالا است. این نکته حائز اهمیت است که بخشی از قاچاق بنزین در کشور ایران به صورت سازمان‌یافته صورت می‌گیرد و افزایش قیمت‌های سال جاری (۱۳۹۸) تأثیر چندانی بر این بخش از قاچاق ندارد. شکل‌گیری شبکه‌های قاچاق سازمان‌یافته در مواردی، مانند قاچاق فرآورده‌های نفتی یارانه‌ای یا سهمیه‌بندی شده مشاهده می‌شود.
- قاچاق سازمان‌یافته دارای این ویژگی‌ها است:
- طراحی و برنامه‌ریزی برای ارتکاب جرم قاچاق؛
 - هدایت گروهی فرآیند رفتار مجرمانه توسط یک یا چند نفر؛
 - انسجام درونی و بیرونی گروه مجرمانه؛
 - اعضای گروه سه یا بیشتر از سه نفر باشد؛
 - هدف تشکیل گروه مقدماتی یا متعاقباً ارتکاب قاچاق باشد.
- به این ترتیب هر جرم قاچاقی که دارای ویژگی‌های مذکور باشد، در صلاحیت رسیدگی دادسرا و دادگاه انقلاب است (بیابانی و همکاران، ۱۳۹۶).
- این گروه‌ها از شگردهای نوین و گوناگونی برای تسهیل قاچاق استفاده می‌کنند که همگی گویای آن است که تنها ارتکاب این جرم به شکل گروهی، شبکه‌ای و سازمان‌یافته می‌تواند موجبات پیاده‌سازی این شگردها و سهولت اجرای آن‌ها در عمل را فراهم سازد، مواردی مانند جاسازی مخازن ویژه مواد نفتی قاچاق در کشتی‌ها و لنج‌هایی که در سواحل خلیج فارس تردد می‌کنند و نیز لوله‌کشی مخصوص برای انتقال مواد سوختی قاچاق مثل گازوییل از خشکی به سواحل^۱ و غیره، از این دست است.

۱. در بند س ماده (۱) «قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مصوب سال ۱۳۹۲، در تعریف قاچاق سازمان‌یافته مقرر می‌کند: «جرمی است که با برنامه‌ریزی و هدایت گروهی و تقسیم کار توسط یک گروه نسبتاً منسجم متشکل از سه نفر یا بیشتر که برای ارتکاب جرم قاچاق، تشکیل یا پس از تشکیل، هدف آن برای ارتکاب جرم قاچاق منحرف شده است صورت می‌گیرد».

۱۰. مدل‌های پیشنهادی

ارزان بودن قیمت حامل‌های انرژی، ضمن ایجاد انحراف و مازاد مصرف انرژی، به دلیل پایین بودن قیمت داخلی نسبت به قیمت جهانی و کشورهای همسایه، انگیزه کافی برای قاچاق این محصولات را ایجاد می‌کند. در حال حاضر در ایران نرخ بنزین سهمیه‌ای ۱۵۰۰ تومان و آزاد ۳۰۰۰ تومان و نرخ دلار بیش از ۱۴۰۰۰ تومان است؛ بنابراین قیمت هر لیتر بنزین فوب خلیج فارس بیشتر از ۷۰۰۰ هزار تومان است که فاصله قیمتی چشمگیری با قیمت داخلی دارد و موجب می‌شود قاچاق بنزین از مبدأ ایران به کشورهای همسایه همچنان سود بسیار قابل توجهی داشته باشد.

پدیده قاچاق و رشد احتمالی قیمت ارز با توجه به تورم موجود، حاکی از آن است که چنانچه برنامه مدونی برای اصلاح قیمت بنزین داخل کشور طراحی نشود، شوک قیمتی آتی و بی‌ثباتی اقتصادی و آسیب‌های ناشی از آن اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. ضمن اینکه در دهه اخیر تجربیاتی از تغییرات قیمت انرژی و توزیع یارانه‌های کشور و دانش آن وجود دارد؛ لذا به منظور جلوگیری از شوک قیمتی و به خطر افتادن امنیت جامعه و نیز برای جلوگیری از افزایش شکاف طبقاتی و فشار بر اقشار ضعیف و کم‌درآمد، در این گزارش سناریوهایی در راستای اصلاح تدریجی قیمت بنزین و نحوه توزیع یارانه‌های مربوطه، برای سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳ به شرح ذیل پیشنهاد می‌شود.^۱ در خصوص هر سناریو مهم‌ترین مزایا و معایب احتمالی نیز ارائه شده است.

۱-۱۰. سناریوی اول

طی سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳:

- به هر خودرو شخصی، ماهانه ۱۰۰ لیتر در ماه بنزین سهمیه‌ای با قیمت هر لیتر ۱۵۰۰ تومان پرداخت شود.
- قیمت بنزین آزاد (مازاد بر ۱۰۰ لیتر)، به صورت افزایش سالانه ۲۰ درصد تفاوت قیمت بنزین آزاد با قیمت فوب خلیج فارس، به شکل ذیل محاسبه شود:

P: قیمت بنزین در داخل

۱. به دلیل نوسانات زیاد موجود در اقتصاد ایران، سقف برنامه‌ریزی در این خصوص حداکثر پنج سال توصیه می‌شود و در سال آخر (۱۴۰۳)، با توجه به شرایط و نتایج حاصله، تصمیمات مناسبی اتخاذ می‌شود.

این قیمت برای سال ۱۳۹۸ (یعنی P_0)، ۳۰۰۰ تومان است.

B: قیمت فوب خلیج فارس بنزین

این قیمت بر اساس متوسط قیمت فوب خلیج فارس بنزین در ۲۰ روز پایان اسفند سال قبل، برای سال بعد تعیین می‌شود.

$$P_1 = P_0 + \%20(B_1 - P_0) \text{ قیمت در سال اول}$$

$$P_2 = P_1 + \%20(B_2 - P_1) \text{ قیمت در سال دوم}$$

$$P_3 = P_2 + \%20(B_3 - P_2) \text{ قیمت در سال سوم}$$

$$P_4 = P_3 + \%20(B_4 - P_3) \text{ قیمت در سال چهارم}$$

$$P_5 = P_4 + \%20(B_5 - P_4) \text{ قیمت در سال پنجم}$$

اندیس‌ها بر اساس سال از ۱۳۹۸ (=۰) تا سال ۱۴۰۳ (=۵) قرار داده شده است.

با فرض اینکه قیمت فوب خلیج فارس برای یک لیتر بنزین، ۵۰ سنت باشد؛

حالت اول: در صورتی که در ۵ سال مورد نظر، قیمت دلار، ۱۴۰۰۰ تومان باشد، قیمت بنزین با این سناریو در سال ۱۴۰۳، حدوداً ۵۷۰۰ تومان خواهد بود؛ بدین ترتیب تفاوت قیمت داخلی و خارجی از ۱۳۳ درصد به ۲۳ درصد کاهش خواهد یافت.

جدول ۵. قیمت بنزین با فرض ثبات نرخ ارز

سال	قیمت فوب (تومان)	قیمت دلار (تومان)	قیمت بنزین (تومان)	تفاوت قیمت (درصد)
۱۳۹۸	۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	۳۰۰۰	۱۳۳.۳
۱۳۹۹	۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	۳۸۰۰	۸۴.۲
۱۴۰۰	۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	۴۴۴۰	۵۷.۷
۱۴۰۱	۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	۴۹۵۲	۴۱.۴
۱۴۰۲	۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	۵۳۶۲	۳۰.۶
۱۴۰۳	۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	۵۶۸۹	۲۳

مأخذ: محاسبات پژوهش

حالت دوم: در صورتی که در ۵ سال مورد نظر، قیمت دلار، متغیر بوده و سالانه ۱۰۰۰ تومان افزایش یابد، قیمت بنزین با این سناریو در سال ۱۴۰۳، حدوداً ۶۵۰۰ تومان خواهد بود؛ بدین ترتیب تفاوت قیمت از ۱۳۳ درصد به ۴۶ درصد کاهش خواهد یافت.

جدول ۶. قیمت بنزین با فرض عدم ثبات نرخ ارز

سال	قیمت فوب (تومان)	قیمت دلار (تومان)	قیمت بنزین (تومان)	تفاوت قیمت (درصد)
۱۳۹۸	۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	۳۰۰۰	۱۳۳.۳
۱۳۹۹	۷۵۰۰	۱۵۰۰۰	۳۸۰۰	۹۷.۴
۱۴۰۰	۸۰۰۰	۱۶۰۰۰	۴۵۴۰	۷۶.۲
۱۴۰۱	۸۵۰۰	۱۷۰۰۰	۵۲۳۲	۶۲.۵
۱۴۰۲	۹۰۰۰	۱۸۰۰۰	۵۸۸۶	۵۲.۹
۱۴۰۳	۹۵۰۰	۱۹۰۰۰	۶۵۰۸	۴۶.۰

مأخذ: محاسبات پژوهش

مزایا:

- قیمت بنزین بر اساس عوامل اصلی تأثیرگذار افزایش می‌یابد؛
- افزایش قیمت بنزین در هر سال نسبت به سال قبل، با شیب ملایم خواهد بود؛
- انگیزه قاچاق را به مرور کاهش می‌دهد؛
- قیمت‌گذاری بر اساس منطق اقتصادی تصحیح می‌شود.

معایب:

- با توجه به اینکه درآمد در ایران ریالی پرداخت می‌شود، تنظیم قیمت کالای استراتژیکی مثل بنزین بر اساس قیمت جهانی و نرخ ارز، سبب کاهش قدرت خرید و فشار اقتصادی بر خانوارها می‌شود (لازم است تمهیداتی برای آن سنجیده شود)؛
- در صورت ادامه تحریم‌ها، نرخ ارز، نوسانات رو به بالای زیادی خواهد داشت و در این صورت قیمت بنزین بیشتر افزایش یافته و نوسانی خواهد بود.

۱۰-۲. سناریوی دوم

در سال ۱۳۹۹:

- به هر خودرو شخصی، ۲۵۰ لیتر بنزین در ماه به شکل ذیل پرداخت شود:
- ۱۰۰ لیتر در ماه بنزین سهمیه‌ای با قیمت هر لیتر ۱۵۰۰ تومان؛
- ۱۰۰ لیتر در ماه با قیمت ۳۰۰۰ تومان؛

۵۰ لیتر در ماه با قیمت ۴۵۰۰ تومان عرضه شود.

خودروهای شخصی که بیش از ۲۵۰ لیتر بنزین در ماه مصرف می‌کنند، پرمصرف تشخیص داده شده و مابقی بنزین خود را با نرخ معادل بنزین فوب خلیج فارس (هر لیتر حدوداً ۷۰۰۰ تومان) تهیه کنند.

از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳:

سالانه ۵۰۰ تومان (تا سقف قیمت فوب خلیج فارس)، به هر یک از سه نرخ فوق اضافه شود.

بدین ترتیب قیمت بنزین به شرح جدول ذیل خواهد بود:

جدول ۷. قیمت بنزین در سناریو دوم (تومان)

بنزین	۰-۱۰۰ (لیتر)	۱۰۱-۲۰۰ (لیتر)	۲۰۱-۲۵۰ (لیتر)	مازاد بر ۲۵۰ (لیتر)
سال	1399	1400	1401	1402
۷۰۰۰	۴۵۰۰	۳۰۰۰	۲۰۰۰	۱۵۰۰
قیمت فوب	۵۰۰۰	۳۵۰۰	۲۵۰۰	۲۰۰۰
قیمت فوب	۵۵۰۰	۴۰۰۰	۳۰۰۰	۲۵۰۰
قیمت فوب	۶۰۰۰	۴۵۰۰	۳۵۰۰	۳۰۰۰
قیمت فوب	۶۵۰۰	۵۰۰۰	۴۰۰۰	۳۵۰۰

مأخذ: محاسبات دقیق

مزایا:

- این طرح عملیاتی بوده و اجرای آن ساده است و دولت توان و زیرساخت‌های لازم برای اجرای آن را در شرایط تحریمی فعلی دارد؛
- از قاچاق عمده بنزین جلوگیری می‌شود؛ زیرا نرخ بنزین آزاد (مازاد بر ۲۵۰ لیتر) برابر نرخ بنزین در کشورهای همسایه می‌شود؛
- شوک قیمتی در جامعه ایجاد نشده و به اقشار ضعیف فشار کمتری وارد می‌شود؛
- یارانه پنهان بنزین به صورت هدفمندی بین اقشار جامعه توزیع می‌شود و اشخاص پرمصرف، هزینه‌های پنهان و آشکار مصرف سوخت فسیلی را شخصاً پرداخت می‌کنند؛

- مشارکت خودروهای شخصی در حمل‌ونقل عمومی کاهش می‌یابد و لذا رانندگان برای ادامه فعالیت ناچار به ورود رسمی به این صنف خواهند بود و لذا حمل‌ونقل عمومی سازمان‌یافته‌تر خواهد بود.

معایب:

- خودروهای شخصی مستهلک که در سطح شهرها در حال تردد هستند، بنزین زیادی مصرف می‌کنند که با اجرای این طرح ممکن است متضرر شوند و مجبور به مصرف بنزین ۷ هزار تومانی می‌شوند (هرچند این مورد می‌تواند سبب از رده خارج شدن خودروهای فرسوده شود)؛
- افزایش سالانه ۵۰۰ تومان به قیمت هر لیتر بنزین با توجه به افزایش ۲۰۰ درصدی در سال جاری با نارضایتی و مقاومت مردم مواجه خواهد شد؛ چون مردم انتظار دارند حداقل چند سال قیمت بنزین ثابت بماند؛
- اجرای این طرح و افزایش سالانه به عنوان دستاویزی برای رانندگان، دستمایه انتظار افزایش کرایه خودروهای (بخش حمل‌ونقل عمومی) خواهد شد.

۱۰-۳. سناریوی سوم

برای هر کد ملی سهمیه سوختی معادل ۳۰ لیتر در ماه به قیمت ۱۵۰۰ تومان، در نظر گرفته شود و امکانی فراهم شود تا کسانی که از خودرو استفاده نمی‌کنند یا خودرو شخصی ندارند، سهمیه سوختشان را در بازار رسمی که دولت تشکیل خواهد کرد به فروش برسانند. طی ۵ سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳ قیمت بنزین آزاد سالانه ۵۰۰ تومان و قیمت بنزین یارانه‌ای سالانه ۲۵۰ تومان تا سقف فوب خلیج فارس افزایش یابد.

جدول ۸. قیمت بنزین در سناریوی سوم

سال	قیمت بنزین سهمیه‌ای (تومان)	قیمت بنزین آزاد (تومان)	تفاوت قیمت (درصد)
1398	1500	3000	100
1399	1750	3500	100
1400	2000	4000	100
1401	2250	4500	100
1402	2500	5000	100
1403	2750	5500	100

مأخذ: محاسبات دقیق

مزایا:

- بنزین کالایی یارانه‌ای است و در حال حاضر این یارانه صرفاً شامل حال کسانی می‌شود که مالک خودرو هستند. در این سناریو یارانه‌های پنهان و آشکار پرداختی دولت بابت بنزین، بین کلیه اقشار جامعه توزیع می‌شود و کسانی که خودرو شخصی ندارند نیز از این یارانه‌ها بهره‌مند می‌شوند. به عبارتی عدالت افقی در این سناریو اجرا می‌شود؛
- سناریو و اجرای آن ساده است؛
- قیمت بنزین تا ۵ سال آینده مشخص است که این موضوع مانع ایجاد شوک اقتصادی حاصل از تغییر «ناگهانی» و «نامعلوم» قیمت بنزین می‌شود؛
- با عنایت به کاهش سهمیه بنزین از ۶۰ لیتر به ۳۰ لیتر، قیمت بنزین به سمت تک‌نرخ شدن پیش می‌رود؛
- قیمت بنزین آزاد و یارانه‌ای، هم‌زمان افزایش می‌یابد.

معایب:

- حجم بالایی از بنزین یارانه‌ای در اقتصاد توزیع خواهد شد و میزان یارانه پرداختی دولت افزایش می‌یابد.

جدول زیر حجم یارانه بنزین بر اساس این سناریو را نشان می‌دهد:

جدول ۹. قیمت بنزین بر اساس سناریو سوم

سال	جمعیت کشور (نفر)	حجم بنزین یارانه‌ای (لیتر)	قیمت بنزین (تومان)	ارزش بنزین یارانه‌ای (میلیارد تومان)	قیمت بنزین آزاد (تومان)
۱۳۹۹	۸۸۳۱۱۸۶۹	۳۱۷۹۲۲۷۲۸۴۰	۱۷۵۰	۵۵۶۳۶	۳۵۰۰
۱۴۰۰	۹۳۶۱۰۵۸۱	۳۳۶۹۹۸۰۹۱۶۰	۲۰۰۰	۶۷۴۰۰	۴۰۰۰
۱۴۰۱	۹۹۲۲۷۲۱۶	۳۵۷۲۱۷۹۷۷۶۰	۲۲۵۰	۸۰۳۷۴	۴۵۰۰
۱۴۰۲	۱۰۵۱۸۰۸۴۹	۳۷۸۶۵۱۰۵۶۴۰	۲۵۰۰	۹۴۶۶۳	۵۰۰۰
۱۴۰۳	۱۱۱۴۹۱۷۰۰	۴۰۱۳۷۰۱۲۰۰۰	۲۷۵۰	۱۱۰۳۷۷	۵۵۰۰
مجموع	-	۱۷۹۲۱۵۹۹۷۴۰۰	-	۴۰۸۴۵۰	-

مأخذ: محاسبات دقیق

در طول سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۳ میانگین جمعیت سالانه کشور ۹۹،۵۶۴،۴۴۳ میلیون نفر خواهد بود. مجموع بنزین توزیعی در طول سال‌های مزبور، معادل ۱۷۹،۲۱۵،۹۹۷،۴۰۰ لیتر برآورد می‌شود که در مجموع ارزش این حجم بنزین برابر با ۴۰۸،۴۰۵ میلیارد تومان خواهد بود.

۱۰-۴. سناریوی چهارم

در این مدل پیشنهاد می‌شود قیمت بنزین آزاد و سهمیه‌ای (و سایر حامل‌های انرژی به‌استثنای گازوئیل که با توجه به تأثیر زیاد حمل‌ونقل بر اقتصاد کشور باید درصد کمتری افزایش یابد)، سالانه به نسبت نرخ تورم و افزایش دستمزدها افزایش یابد تا از ایجاد شوک قیمتی جلوگیری شود.

مزایا:

- به نظر می‌رسد افزایش قیمت بنزین به نسبت نرخ تورم و متناسب با افزایش درآمدها، روش عادلانه‌ای باشد.

معایب:

- افزایش قیمت بنزین به اندازه تورم باعث تورم مجدد خواهد شد؛ زیرا سیستم حمل‌ونقل بر قیمت کالاهای و خدمات مؤثر است؛
- در ایران ادراک تورم بالاتر از نرخ تورم اعلامی است، لذا افزایش سالانه قیمت بنزین با نرخ تورم بار روانی برای جامعه دارد.

۱۰-۵. سناریوی پنجم

در این سناریو پیشنهاد می‌شود که قیمت بنزین در ۵ سال مورد بررسی (سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳) تغییری نداشته باشد؛ زیرا در حال حاضر اقتصاد ایران دچار رکود است و تثبیت قیمت بنزین، ضمن جلوگیری از عمیق‌تر شدن رکود اقتصادی، زمانی را برای مهیا کردن زیرساخت‌ها و بهبود حمل‌ونقل عمومی اختصاص دهد و پس از آن قیمت بنزین افزایش یابد. علل این پیشنهاد به شرح ذیل است:

- در سال ۱۳۹۸ قیمت بنزین آزاد ۲۰۰ درصد و قیمت بنزین سهمیه‌ای ۵۰ درصد افزایش یافته که موجب کاهش قدرت خرید خانوار شده است؛ لذا در شرایط رکود تورمی فعلی وارد آوردن فشار اقتصادی بیشتر به خانوارها منطقی نیست؛
- اصلاح قیمت بنزین نیازمند وجود زیرساخت‌هایی در بخش حمل‌ونقل است که در حال حاضر مهیا نیست؛
- یکی از اهداف دولت از افزایش قیمت بنزین جلوگیری از قاچاق بنزین به علت تفاوت قیمت‌های داخلی و قیمت بنزین در کشورهای همسایه است. در حالی که گفته می‌شود بخشی از قاچاق بنزین به صورت سازمان‌یافته و با اهداف غیراقتصادی صورت می‌پذیرد و لذا برخی بررسی‌ها نشان داده که افزایش قیمت بنزین در کشور ایران تأثیر کمی بر قاچاق دارد.

۱۰-۶. سایر سهمیه‌ها

با توجه به اینکه آماری از میزان مصرف بنزین یارانه‌ای خودروهای مورد استفاده در حمل‌ونقل عمومی (از زمان اجرای قیمت جدید؛ ۲۶ آبان) در دسترس نیست، در هر سناریو، طی سال‌های مورد نظر، قیمت و میزان سهمیه بنزین خودروهای مورد استفاده در حمل‌ونقل عمومی و نیز آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی، آمبولانس‌ها و غیره، با توجه به میزان مصرف سال قبل، به گونه‌ای تعیین شود که قیمت بنزین سالانه نسبت به قیمت سال قبل ۲۰ درصد افزایش یابد. قیمت پایه برای محاسبه قیمت سال اول (۱۳۹۹)، مبلغ ۱۵۰۰ (برای سال ۱۳۹۸) در نظر گرفته شود.

برای تغییر قیمت گازوییل نیز با در نظر گرفتن اثرات تورمی گسترده آن، برنامه‌ریزی صورت گیرد و بعد از ۱۴۰۳، با عنایت به تغییرات اقتصادی کشور در ۵ سال مورد نظر و تجربیات حاصل از اجرای سناریوی منتخب، لازم است روش قیمت‌گذاری جدیدی طراحی و اجرا شود.

مزایا:

- قدرت خرید خانوار از طریق بنزین کاهش (مجددی) نمی‌یابد و نارضایتی عمومی در پی نخواهد داشت؛
- در این مدت زیرساخت‌ها مهیا و سیستم حمل‌ونقل عمومی بهبود می‌یابد؛
- نرخ تورم از کانال بنزین افزایش نخواهد یافت.

معایب:

- در صورت بالا بودن تورم در ۵ سال مورد بررسی و همچنین افزایش قابل توجه (احتمالی) نرخ ارز، پس از پایان دوره مورد نظر در سال ۱۴۰۴، تغییر قیمت بنزین «ناگهانی» و «شتابان» خواهد بود و شوک قیمتی ممکن است بسیار بالا باشد و نیاز باشد دفعه‌ای قیمت بنزین چندین برابر شود که موجب نوسانات اقتصادی و نارضایتی شدید مردم خواهد شد؛
- قاچاق سوخت (با انگیزه کسب سود) به علت بالا رفتن قیمت ارز و بی‌ارزش شدن پول ملی و در نتیجه افزایش شکاف بالای قیمتی با کشورهای همسایه به شدت افزایش می‌یابد؛
- به علت حجم بالای پرداخت یارانه بنزین، دولت با کسری بودجه مواجه می‌شود؛
- به علت استفاده دهک‌های بالای درآمدهای یارانه بنزین شکاف طبقاتی افزایش می‌یابد؛
- به علت قیمت پایین بنزین استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی کاهش و مصرف بنزین افزایش می‌یابد؛

- به علت قیمت پایین بنزین مردم از ماشین‌های پرمصرف و پرقدرت و با حجم موتور بالا استفاده خواهند کرد و انگیزه تولید و واردات خودروهای کم‌مصرف و بنزین مرغوب کاهش می‌یابد.

۱۱. نحوه توزیع یارانه‌های حاصل از تغییر قیمت بنزین

- در خصوص نحوه توزیع درآمد حاصل از افزایش قیمت بنزین روش‌های ذیل پیشنهاد می‌شود:
- ۵۰ درصد درآمدهای دولت از محل اصلاح قیمت بنزین به خانوارهای نیازمند تحت پوشش نهادهای حمایتی پرداخت شود و ۵۰ درصد باقی‌مانده درآمدهای دولت، صرف سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه‌های مختلف، امور عمرانی و زیرساخت‌ها، ارتقای سطح بهداشت و تجهیز و نوسازی مدارس شود؛
 - مبلغی مساوی به کلیه یارانه‌بگیران موجود پرداخت شود. درآمد حاصله به طور مساوی بین خانوارها به گونه‌ای توزیع شود که حین خرید بنزین و اقلام خوراکی، به عنوان تخفیف به حساب عرضه‌کننده منتقل شود و بدین ترتیب خانوارها اقلام مزبور را با قیمت پایین‌تری دریافت می‌کنند؛
 - درآمد حاصله به صورت یارانه نقدی بین مالکان خودروها توزیع شود؛
 - درآمد حاصله بین مالکان خودرو توزیع شده و به صورت مابه‌التفاوت حین پرداخت قیمت بنزین، به حساب جایگاه سوخت منتقل شود؛
 - درآمد حاصله صرفاً در راستای بهداشت عمومی، سلامت تغذیه‌ای (توزیع اقلامی مانند شیر و مکمل‌های غذایی در مدارس) و آموزش (پایه و حرفه‌ای) صرف شود؛
 - راه دیگر برای بازتوزیع درآمد حاصل از یارانه سوخت، شناسایی اقشار ضعیف جامعه و تحویل اقلام ضروری و حیاتی خوراکی به صورت کوپنی است؛
 - درآمد حاصله صرفاً جهت بهبود، ارتقا و گسترش سیستم حمل‌ونقل عمومی مورد استفاده قرار گیرد.

۱۲. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

قیمت‌ها در اقتصاد مهم‌ترین نقش را در تخصیص بهینه منابع دارند. در اقتصاد ایران سازوکارهای قیمت حامل‌های انرژی به گونه‌ای است که نه تنها نتوانسته منجر به تخصیص بهینه منابع شود، بلکه اتلاف منابع را در پی داشته است. دولت سالانه مبالغ زیادی یارانه پنهان به بنزین اختصاص می‌دهد و به دلیل وجود شکاف بالای قیمت بین ایران و کشورهای همسایه، مقادیر قابل توجهی بنزین به صورت قاچاق از مرزها خارج می‌شود. همچنین سیاست‌های بازتوزیعی برای کاهش شکاف طبقاتی

در جامعه، کارایی لازم را نداشته است. لذا با توجه به اهمیت موضوع، در گزارش فعلی به بررسی وضعیت تولید و مصرف بنزین در ایران پرداخته شده و یارانه‌های پنهان پرداختی به آن، محاسبه شده است. همچنین تجارب سایر کشورها شامل انگلیس، مالزی، چین، اندونزی، بلغارستان، لهستان، ترکیه، الجزایر، مصر، تونس، یمن و عربستان، در خصوص پرداخت یارانه‌ها بررسی شد که نتایج حاصله حاکی از آن است که نحوه قیمت‌گذاری دولت‌ها و توزیع یارانه‌ها متفاوت بوده، اما برخی تجربیات و نتایج حاصله در بین کشورها عمومیت داشته که شامل موارد ذیل است:

- یارانه‌ها هدفمند پرداخت شده است. این هدفمندی را می‌توان از سه منظر کالا و خدمات یارانه‌ای، گروه‌های هدف و نوع پرداخت یارانه مشاهده کرد؛
- پرداخت یارانه عمومیت نداشته و برای کل جمعیت کشور در نظر گرفته نشده است و کشورهای موفق ضمن تعریف گروه‌های هدفمند، شرایطی را برای خرج کردن آن در نظر گرفته‌اند؛
- در مواردی که سطح پرداخت یارانه از حیث کالا و خدمات و یا گروه‌های هدف، «وسیع» بوده است، منجر به ایجاد بار مالی سنگین و فزاینده در طول زمان شده و لذا در کلیه موارد اصلاحات اساسی در سیستم پرداخت یارانه‌ها رخ داده و سطح پوشش یارانه‌ای به شدت کاهش داده شده است؛
- در دهه‌های قبل، کشورها آزمون و خطاهایی در زمینه نحوه پرداخت یارانه‌ها و روش قیمت‌گذاری داشته‌اند، اما در حال حاضر، یک موضوع حل شده در اقتصاد کشورها است و نحوه پرداخت مشخص و هدفمندی برای آن وجود دارد؛
- در برنامه‌هایی پرداخت «گسترده» یارانه در کشورها، بهره‌بندی اقشار ضعیف جامعه به حد کافی نبوده، لذا از عوامل جدی تغییر برنامه‌ها در طول زمان بوده است؛
- پرداخت یارانه بالا در اقتصاد منجر به کسری بودجه، انحراف در منابع کشور و تحریک دولت‌ها به چاپ پول و لذا افزایش احتمال تورم بالاتر و شوک اقتصادی شده است.

در ادامه جایگاه ایران در بین کشورهای جهان، از منظر پرداخت انرژی بررسی شده که نشان می‌دهد بر اساس گزارش صندوق بین‌المللی پول، ایران به عنوان بزرگ‌ترین ترویج‌کننده مصرف انرژی در جهان معرفی شده است. همچنین روش‌های هدفمندی یارانه‌ها و قیمت‌گذاری بنزین در ایران طی دو دهه اخیر، تشریح شده است. به طور خاص و بر مبنای قانون هدفمندی یارانه‌ها (مصوب سال ۱۳۸۸) دولت به سهمیه‌بندی و افزایش قیمت بنزین و پرداخت درآمدهای حاصل از آن، به کلیه

اقتدار جامعه اقدام کرد؛ اما اجرای قانون مزبور، منجر به تحقق اهداف مورد نظر از جمله کاهش مصرف، جلوگیری از قاچاق و نیز کاهش شکاف طبقاتی نشد.

در ادامه گزارش، یارانه‌های پنهان پرداختی دولت به بنزین برآورد شده است. بر اساس این محاسبات، طی سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۹۰، مبلغ ۱۷۲،۱۳۲ میلیارد تومان یارانه پنهان برای بنزین معمولی، ۷،۲۳۸ میلیارد تومان یارانه پنهان برای بنزین سوپر و در مجموع مبلغ ۱۷۹،۳۷۰ میلیارد تومان یارانه پنهان برای سوخت بنزین پرداخت شده است. در طول دوره مورد بررسی عوامل اثرگذار در افزایش یارانه پنهان بنزین، شامل اعمال تحریم‌های اقتصادی چندجانبه، ایجاد شوک ارزی (دو برابر شدن نرخ ارز) و افزایش مصرف بنزین، بوده است.

به علاوه نتایج حاصله از این تحقیق نشان می‌دهد، اصلاح شیوه قیمت‌گذاری بنزین و بهبود نحوه توزیع یارانه‌ها، مستلزم ایجاد زمینه‌ها و زیرساخت‌های از جمله: بهبود، ارتقا و گسترش سیستم حمل-ونقل عمومی، بهبود کیفیت و استاندارد خودروهای موجود در سطح جامعه، ایجاد بانک اطلاعات داده‌های اقتصادی خانوار، جلب اعتماد عمومی، انتخاب زمان مناسب برای اجرای طرح، مشارکت دادن نخبگان در تصمیم‌گیری‌های سطح کلان و غیره است.

در نهایت با در نظر گرفتن شرایط اقتصاد ایران، تجارب موجود در زمینه هدفمندی یارانه‌ها در ایران و تجارب سایر کشورها در این زمینه، پنج سناریو به منظور اصلاح قیمت بنزین در ایران در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۳۹۹ همراه با معایب و مزایای هریک، پیشنهاد شده که در ذیل به صورت اجمالی به آن‌ها اشاره می‌شود:

- در سناریو اول، پیشنهاد شده به هر خودرو شخصی، ماهانه ۱۰۰ لیتر در ماه بنزین سهمیه‌ای با قیمت هر لیتر ۱۵۰۰ تومان پرداخت شود و قیمت بنزین آزاد (مازاد بر ۱۰۰ لیتر)، به صورت افزایش سالانه ۲۰ درصد تفاوت قیمت بنزین آزاد با قیمت فوب خلیج فارس تعیین شود؛

- در سناریو دوم، پیشنهاد شده به هر خودرو شخصی، ۲۵۰ لیتر بنزین در ماه در قالب ۱۰۰ لیتر در ماه بنزین سهمیه‌ای با قیمت هر لیتر ۱۵۰۰ تومان، ۱۰۰ لیتر در ماه با قیمت ۳۰۰۰ تومان و ۵۰ لیتر در ماه با قیمت ۴۵۰۰ تومان عرضه شود. خودروهای شخصی که بیش از ۲۵۰ لیتر بنزین در ماه مصرف می‌کنند، پرمصرف تشخیص داده شده و مابقی بنزین خود را با نرخ معادل بنزین فوب خلیج فارس (هر لیتر حدوداً ۷۰۰۰ تومان) تهیه کنند. از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳، سالانه ۵۰۰ تومان (تا سقف قیمت فوب خلیج فارس)، به هر یک از سه نرخ فوق اضافه شود؛

- در سناریو سوم، پیشنهاد شده برای هر کد ملی سهمیه سوختی معادل ۳۰ لیتر در ماه به قیمت ۱۵۰۰ تومان، در نظر گرفته شود و امکانی فراهم شود تا کسانی که از خودرو استفاده نمی‌کنند یا خودرو شخصی ندارند، سهمیه سوختشان را در بازار رسمی که دولت تشکیل خواهد کرد، به فروش برسانند. طی ۵ سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳ قیمت بنزین آزاد سالانه ۵۰۰ تومان و قیمت بنزین یارانه‌ای سالانه ۲۵۰ تومان تا سقف فوب خلیج فارس افزایش یابد؛
 - در سناریو چهارم، پیشنهاد شده قیمت بنزین آزاد و سهمیه‌ای (و سایر حامل‌های انرژی به استثنای گازوییل که با توجه به تأثیر زیاد حمل‌ونقل بر اقتصاد کشور باید درصد کمتری افزایش یابد)، سالانه به نسبت نرخ تورم و افزایش دستمزدها افزایش یابد تا از ایجاد شوک قیمتی جلوگیری شود؛
 - در سناریو پنجم، پیشنهاد شده که قیمت بنزین در ۵ سال مورد بررسی (سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳) تغییری نداشته باشد؛ زیرا در حال حاضر اقتصاد ایران دچار رکود است و تثبیت قیمت بنزین، ضمن جلوگیری از عمیق‌تر شدن رکود اقتصادی، زمان مورد نظر برای مهیا کردن زیرساخت‌ها و بهبود حمل‌ونقل عمومی را ایجاد می‌کند و پس از آن می‌توان قیمت بنزین افزایش داد.
- با بررسی معایب و مزایای سناریوها، با توجه به فراهم بودن شرایط عملیاتی، افزایش روند تدریجی و عدم ایجاد شوک اقتصادی و نیز حمایت از اقشار کم‌درآمد، اجرای دو سناریو اول و دوم در اولویت قرار دارند.
- همچنین در این گزارش، هفت پیشنهاد در رابطه با توزیع درآمد حاصل از اصلاح قیمت بنزین ارائه شده که به نظر می‌رسد صرف درآمدهای حاصل از افزایش قیمت بنزین در زمینه ارتقای بهداشت عمومی، سلامت تغذیه‌ای (توزیع اقلامی مانند شیر و مکمل‌های غذایی در مدارس)، آموزش (پایه و حرفه‌ای) و بهبود و گسترش سیستم حمل‌ونقل عمومی، بالاترین سرریز اقتصادی و اثرات توسعه‌ای را داشته باشد.

منابع

- آمارنامه مصرف فرآورده‌های انرژی‌زا، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران.
- اسلامی اندارگلی، مجید؛ صادقی، حسین و محمد محمدی خبازان (۱۳۹۲). «تأثیر اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر بخش‌های مختلف اقتصادی با استفاده از جدول داده- ستانده».
- فصلنامه پژوهش‌های اقتصادی (رشد و توسعه پایدار). دوره ۱۳. شماره ۲. صص ۱۰۶-۸۵.

- احمدی، مهدی (۱۳۸۸). «بررسی ابعاد و پیامدهای اجرایی هدفمند کردن یارانه‌ها». *ماهنامه م‌ا‌یت*. دوره ۹. شماره ۹۸. صص ۵۹-۷۰.
- احمدزاده، لادن (۱۳۹۲). «بررسی اثرات رفاهی حذف سه دهک درآمدی». پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشکده اقتصاد. دانشگاه تهران.
- بیابانی، غلامحسین و مجتبی ستوده گندشمین (۱۳۹۶). «بررسی سازمان‌یافتگی قاچاق کالا و ارز در مرزهای جنوبی ایران». *پژوهش‌نامه مطالعات مرزی*. سال ۵. شماره ۴. صص ۶۲-۲۹.
- پرمه، زواره (۱۳۸۴). «بررسی یارانه انرژی و آثار انرژی قیمت حامل‌های انرژی بر سطوح قیمت‌ها در ایران». *فصلنامه پژوهش‌نامه بازرگانی*. شماره ۳۴.
- تشکینی، احمد، بهره‌عریانی و محمد صبوری دیلمی (۱۳۸۸). *ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی*، ویژه‌نامه هدفمندسازی یارانه‌ها. دوره ۹. شماره ۱۰۱. صص ۱۴۸-۱۱۷.
- جبل عاملی، فرخنده و یزدان گودرزی فراهانی (۱۳۹۳). «تأثیر اصلاح یارانه بر مصرف حامل‌های انرژی در ایران». *فصلنامه علمی-پژوهشی*. دوره ۲. شماره ۸۱. صص ۸۹-۶۹.
- داوودی، آزاده و یکتا اشرفی (۱۳۸۸). *مجله اقتصادی*. *ماهنامه مسائل و سیاست‌های اقتصادی*. شماره ۱۰۱.
- رازینی، ابراهیم علی و محمدحسن صبوری دیلمی (۱۳۸۸). «بررسی اثرات اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها بر مصرف بنزین در ایران». *فصلنامه مدل‌سازی اقتصادی*. دوره ۳. شماره ۲. صص ۱۵۲-۱۲۳.
- روزنامه دنیای اقتصاد (۱۳۹۳). شماره ۳۱۸۲.
- عزیزی، مهشید؛ کاظمی، شهاب و طاهره علی‌حیدری بیوکی (۱۳۹۱). «تحلیل آثار توزیعی اصلاح قیمت حامل‌های انرژی در مبحث هدفمندی یارانه‌ها با رویکرد مدیریت اقتصاد». اولین کنفرانس بین‌المللی نفت، گاز، پتروشیمی و نیروگاهی. تهران.
- نجفی، بهاء‌الدین (۱۳۸۷). «درس‌هایی از تجربیات جهانی برای اصلاح یارانه غذا در ایران». *دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام*. گزارش علمی. کد ۸۷۲۱-۰۱.
- وزارت رفاه (۱۳۸۷). *هدفمندسازی یارانه‌ها*. تجربه کشورها.
- قانون هدفمندی یارانه‌ها. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

- **Hope, Einar and Balbir Singh** (1995), "Energy Price Increases in Developing Countries Case Studies of Colombia, Ghana, Indonesia, Malaysia, Turkey, and Zimbabwe", The World Bank Policy Research Department Public Economics Division.
- **Jensen, Jesper and David Tarr** (2002). "Trades, Foreign Exchange Rate, and Energy Policies in Iran: Reform Agenda". Economic Implications, and Impact on the Poor.