

Theoretical Analysis of Gasoline Pricing Policies in Iran: Challenges and Solutions

Siab Mamipour^{*}, Mohammad Sayadi^{}**

Masoumeh Azizkhani^{*}**

Abstract

Gasoline pricing policy has always been a challenging issue and it has wide economic, political and social dimensions in Iran. In this study, first, the current policy of gasoline pricing has been examined based on analytical and descriptive approach. Then, new pricing scenario is proposed to reduce the harm caused by the current policy. The results show that the current gasoline pricing policy is separate from the economic situation and it has disrupted the optimal allocation of this energy carrier, especially in inflationary situations. the current policy leads to over-consumption of gasoline, increased polluting emissions, more unfair distribution of subsidies, and increased incentives to smuggle fuel. To address the current price disadvantages and the social consequences of price reforms, a consumption tax policy is recommended as a suggested solution. Under the proposed policy, the price of gasoline is completely affected by the quantity consumed, and more fuel consumed is associated with higher costs rather than larger subsidies. In this policy, the incentive to smuggle fuel, which is associated with high fuel consumption, is greatly reduced because higher fuel

* Associate Professor, Faculty of Economics, Kharazmi University, Tehran, Iran, (Corresponding Author)
s.mamipour@khu.ac.ir

** Assistant Professor, Faculty of Economics, Kharazmi University, Tehran, Iran, m.sayadi@khu.ac.ir

*** MA student, Faculty of Economics, Kharazmi University, Tehran, Iran,
masoumeh.azizkhani1986@gmail.com

Date received: 12/06/2022, Date of acceptance: 06/11/2022



Copyright © 2010, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

consumption is provided at regional prices. Furthermore, consumers with low consumption (less than 80 liters per month) earn more well-being than the current policy and the proposed scenario is expected to be socially acceptable to people.

Keywords: Gasoline Pricing, Consumption Tax Policy, Gasoline Smuggling, Pollutant Emissions, Distribution of Gasoline Subsidies, Iran.

JEL Classification: Q41, Q58, H23, I31.

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین در ایران:

چالش‌ها و راهکارها

سیاب ممی پور*

محمد صیادی**، معصومه عزیزخانی***

چکیده

قیمت‌گذاری بنزین در ایران همواره موضوعی چالش برانگیز بوده و ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی گسترده‌ای را به دنبال دارد. در این مطالعه سعی شده است ابتدا سیاست فعلی قیمت‌گذاری بنزین بر اساس رویکرد تحلیلی و توصیفی مورد آسیب‌شناسی قرار گیرد و سپس سیاست قیمتی پیشنهادی جهت رفع حداکثری آسیب‌های سیاست فعلی ارائه شود. نتایج حاکی از آن است که سیاست کنونی قیمت‌گذاری بنزین، مجزاء و منفک از شرایط حاکم بر اقتصاد کشور است و تداوم سیاست ثابت نگه داشتن قیمت بنزین با وجود تورم‌های شتابان، باعث اختلال در تخصیص بهینه این حامل انرژی می‌شود؛ به طوری که پیامدهایی همانند مصرف بی‌رویه بنزین، انتشار فزاینده آلاینده‌ها، توزیع ناعادلانه‌تر یارانه‌ها و افزایش انگیزه قاچاق سوخت، محصول و معلول سیاست قیمت‌گذاری فعلی است. بنابراین، با توجه به آسیب‌های قیمت‌گذاری فعلی و ملاحظات اجتماعی ناشی از تغییرات قیمت بنزین، سیاست «مالیات بر میزان مصرف بنزین» به عنوان سیاست قیمتی پیشنهاد می‌گردد. این سیاست قیمت‌گذاری

* دانشیار گروه اقتصاد انرژی و منابع، دانشکده اقتصاد، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)،

s.mamipoor@khu.ac.ir

** استادیار گروه اقتصاد انرژی و منابع، دانشکده اقتصاد، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران،

m.sayadi@khu.ac.ir

*** دانشجوی کارشناسی ارشد اقتصاد انرژی، دانشکده اقتصاد، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران،

masoumeh.azizkhani1986@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۳/۲۲، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۸/۱۵



پیشنهادی همانند قیمت‌گذاری فعلی به صورت دو نرخ (قیمت سهمیه‌ای و قیمت غیرسهمیه‌ای) بوده؛ با این تفاوت که در نرخ دوم (قیمت غیرسهمیه‌ای) قیمت بنزین کاملاً تحت تأثیر میزان مصرف افراد تعریف شده و مصرف بیشتر بنزین به جای برخورداری از امتیاز یارانه بیشتر، با مخارج بیشتری برای مصرف‌کننده آن همراه خواهد بود. در این شیوه قیمت‌گذاری، انگیزه قاچاق سوخت که با مصارف بالای بنزین موضوعیت پیدا می‌کند، به شدت کاهش می‌یابد، زیرا در راهکار پیشنهادی، مصارف بیشتر بنزین با قیمت‌های متناسب با قیمت فوب خلیج فارس عرضه می‌شود؛ همچنین شهروندان با مصارف پایین (کمتر از ۸۰ لیتر در ماه) نسبت به سیاست فعلی از رفاه بیشتری برخوردار خواهند شد و این موضوع می‌تواند همراهی و پذیرش جامعه با تغییرات قیمتی را افزایش دهد.

کلیدواژه‌ها: قیمت‌گذاری بنزین، مالیات بر مصرف، قاچاق بنزین، انتشار آلاینده‌ها، یارانه حامل‌های انرژی، ایران.

طبقه‌بندی JEL: I3, H23, Q58, Q41

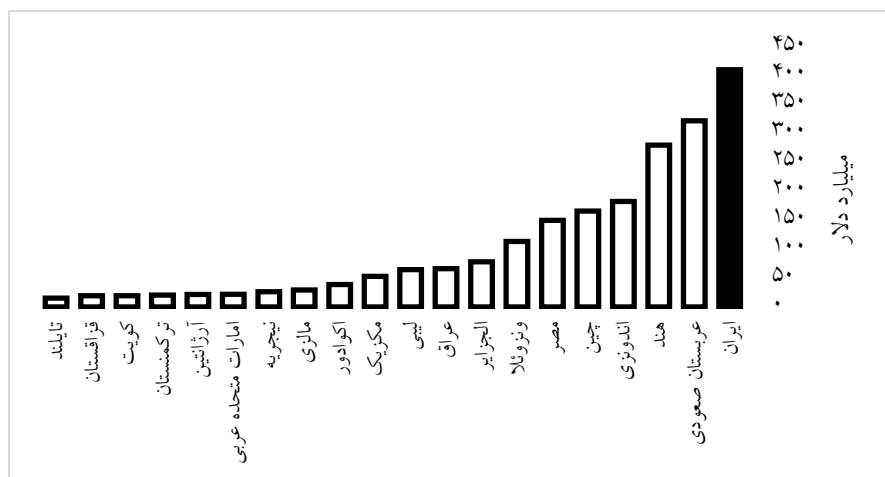
۱. مقدمه

اتخاذ سیاست‌های حمایتی و پرداخت یارانه، از جمله سیاست‌های اقتصادی رایج در کشورهای در حال توسعه و حتی کشورهای توسعه‌یافته است. یارانه، کمک مالی دولت به خریداران و فروشندگان کالا و خدمات می‌باشد که در دهه ۱۹۵۰ با مطرح شدن ضرورت توجه به وضعیت اقتصادی هر کشور و به دنبال آن پررنگ شدن دخالت دولت در فعالیت‌های اقتصادی، اجرایی شد. از این میان، پرداخت یارانه به بنزین یکی از رایج‌ترین سیاست‌ها برای توزیع رفاه بین مردم در کشورهای تولیدکننده نفت است و سهم وسیعی از بودجه دولت را به خود اختصاص داده است.

طبق مطالعات صورت پذیرفته، دلایل پرداخت یارانه در قالب دو گروه عوامل نهادی-سیاسی (ساختار دموکراتیک یا غیردموکراتیک حکومت) و عوامل اقتصادی مطرح شده است (دمسکیوت و همکاران، (De Mesquita, 2002:563)). مرحله‌ای از توسعه‌یافتگی که جامعه در آن قرار دارد نیز از عوامل مؤثر بر یارانه پرداختی به‌شمار می‌آید؛ یارانه سوخت در کشورهای ثروتمند و توسعه‌یافته در مقایسه با کشورهای نفتی کمتر توسعه‌یافته، بسیار پایین‌تر است، غالباً کشورهای تولیدکننده عمده نفت، به منظور ثابت نگه‌داشتن مخارج انرژی خانوارها، یارانه انرژی به مراتب بیشتری به شهروندان خود پرداخت می‌کنند (چون و همکاران،

(Cheon, 2013:382)). دولت‌ها از هزینه تداوم چنین سیاستی آگاه بوده، اما به دلیل مقاومت شدید و همچنین ترس از کاهش محبوبیت سیاسی خود، در حذف یا اصلاح آن، با مشکل روبه‌رو هستند (آکمی‌ا و دهل، (۲۰۱۷:۳۷۳، Akimaya & Dahl)). هزینه فرصت چنین رویکردی بالا و روبه افزایش است (کودی و همکاران، (Coady, 2010:7)).

بازار انرژی (به‌طور خاص فرآورده بنزین)، در ایران انحصاری است و قیمت حامل‌های انرژی توسط دولت تعیین می‌شود؛ چنین قیمت‌گذاری دستوری و در سطحی پایین‌تر از قیمت تعادلی بازار، منجر به الگوهای غیربهبینه مصرف انرژی و هدر دادن منابع انرژی شده است. مطابق با نمودار (۱)، ایران با پرداخت بیش از ۴۱۰ میلیارد دلار یارانه تجمعی طی بازه زمانی ده‌ساله (۲۰۱۰-۲۰۲۰)، در رده اول قرار گرفته است.



نمودار ۱. بیست کشور با بالاترین یارانه نفت تجمعی در طی سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۲۰
منبع: آژانس بین‌المللی انرژی (۲۰۲۱)

آنچه مسلم است با ادامه همین روند، انتظار می‌رود ایران در آینده با مسائل و مشکلات بی‌شماری مواجه شود؛ لذا ضرورت اصلاح سیستم قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی در کشور بیش از پیش احساس می‌شود. از این‌رو، مشخص نمودن قیمت حامل‌های انرژی در ایران به یکی از پرچالش‌ترین مباحث اقتصادی تبدیل شده و هم‌زمان با تنظیم برنامه بودجه سالانه، حسب تصمیمات اخذ شده برای نرخ‌گذاری حامل‌های انرژی، تأثیر بسزایی در فضای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی کشور می‌گذارد. در این راستا، نظرات و استدلال‌های گوناگونی

در خصوص نحوه قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی وجود دارد که غالباً در قالب گزاره‌هایی همانند اصلاح یا هدفمندسازی یارانه‌های انرژی مطرح می‌شود.

با این حال، اگرچه اصلاح یارانه‌ها در بلندمدت و با فرض آماده‌سازی زیرساخت‌های لازم، ضروری است اما با توجه به مدیریت نابسامان اقتصادی، اعمال سیاست مربوطه با دشواری‌هایی همراه بوده است. چنانچه مواردی چون فقدان اطلاعات در خصوص حجم یارانه‌ها، عدم اعتبار دولت و گنجایش اداری، نگرانی در خصوص اثرات معکوس حذف یارانه‌ها بر خانوارهای فقیر، اثرات منفی آن بر تورم، رقابت بین‌المللی و نوسانات داخلی انرژی، در تضاد بودن اصلاحات با منافع گروه‌های بهره‌مند از وضعیت موجود و شرایط نابسامان شاخص‌های کلان اقتصادی، موانع اساسی در لزوم اصلاح پرداخت یارانه انرژی هستند (گلی و واحدیان، ۱۳۹۵: ۴۴-۴۲).

بر مبنای آنچه مطرح گردید تحقیق حاضر با شرح سیستم قیمت‌گذاری فعلی و واکاوی مشکلات ناشی از آن، به دنبال مطرح کردن راه‌حل کاربردی و مناسب جهت تعدیل سیستم قیمت‌گذاری کنونی و پیشبرد بهتر اهداف ملی است که علاوه بر اقتصاد، کلیه ابعاد سیاسی، اجتماعی و محیط‌زیستی را نیز ملحوظ نماید.

مطالعات متعددی در خصوص اصلاح یارانه انرژی در ایران انجام شده است. یکی از مطالعات تجربی که قیمت‌گذاری بنزین را از ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی مورد بررسی قرار داده است مطالعه ممی‌پور و همکاران (۱۴۰۰) است که در آن چهار گزینه قیمت‌گذاری (سیاست فعلی یا سیاست تثبیت قیمت به صورت دونرخی؛ تک نرخ بودنی قیمت بنزین و پرداخت نقدی یارانه به خودرو؛ قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین؛ تک نرخ بودنی قیمت بنزین و اختصاص سهمیه به افراد به‌جای خودرو) مورد مطالعه قرار گرفته و با استفاده از روش دلفی و تحلیل سلسله‌مراتبی نتیجه گرفتند قیمت‌گذاری متناسب با سطح مصرف بنزین یا وضع مالیات بر مصرف به‌عنوان بهترین گزینه قیمت‌گذاری معرفی شده است؛ به‌طوری که این نوع قیمت‌گذاری، حداکثر ملاحظات اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی را شامل می‌شود. اما مطالعه مذکور به آثار و تبعات سیاست منتخب، هیچ اشاره نکرده و صرفاً این سیاست را نسبت به سیاست‌های رقیب مورد بررسی و مقایسه قرار داده است. از این‌رو، در تحقیق حاضر سعی شده است گزینه منتخب مطالعه مذکور، مورد واکاوی بیشتر قرار گرفته و به صورت نظری، آثار و پیامدهای آن تجزیه و تحلیل گردد.

سازماندهی مقاله حاضر بدین صورت است که پس از مقدمه، بخش دوم به ادبیات تحقیق می‌پردازد. در بخش سوم، روش‌شناسی تحقیق معرفی می‌شود. در بخش‌های چهارم و پنجم به سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین در ایران و آسیب‌های سیاست قیمت‌گذاری فعلی پرداخته شده و در نهایت، نتیجه‌گیری و پیشنهادها ارائه می‌گردد.

۲. ادبیات تحقیق

با عنایت به اهمیت فراوان مسئله کارایی انرژی و یارانه تخصیص یافته، مطالعات گوناگونی در سطح جهان و ایران صورت پذیرفته است؛ در تحقیق حاضر نگاهی اجمالی به مقالات موجود در شش زمینه: دلایل پرداخت یارانه، معضلات ناشی از پرداخت یارانه، ضرورت اصلاح آن، روش‌های پیشنهادی، تجربه اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها در کشورهای مختلف و در نهایت راهکارهای پیشنهادی برای حل چالش‌های پیش‌رو پرداخته می‌شود.

آنچه در وهله نخست مهم می‌باشد پاسخ به چرایی پرداخت یارانه و دلایل پرداخت یارانه در نظام‌های مختلف حکمرانی است؛ پژوهشگرانی از جمله استراند (Strand, 2013) در دوره زمانی بلندمدت بیست ساله با مقایسه دو حکومت دموکراتیک و خودکامه و چون و همکاران (Cheon, 2013)، در مقیاسی به وسعت ۱۳۷ کشور شامل کشورهای نفتی و غیرنفتی به بررسی دلایل پرداخت یارانه پرداختند، از میان مقالات داخلی نیز، توکلیان و همکاران (۱۳۹۷)، این موضوع را در کشورهای صادرکننده نفت بررسی نمودند. مطالعات مذکور، عوامل اقتصادی، سیاسی و نهادی را عاملی تعیین‌کننده دانسته و نشان داده‌اند دولت‌هایی که از توانایی نهادی در توزیع مجدد ثروت با استفاده از روش‌های کارآمدتر برخوردار نیستند، به یارانه‌های سوخت فسیلی متوسل می‌شوند.

براساس مطالعات تجربی، پرداخت یارانه انرژی مشکلات عدیده‌ای را برای دولت‌ها ایجاد نموده و تعدادی از معضلات آن را گلی (۱۳۹۰)، در مقاله خود عنوان نموده است؛ پرداخت یارانه، قیمت انرژی را به طور ساختگی، پایین‌تر نگه داشته و آثاری سوء چون اسراف، ناپایداری قیمت انرژی و مبهم نمودن علامت‌های بازار، انگیزه قاچاق، کاهش رقابت‌پذیری انرژی‌های تجدیدپذیر و تکنولوژی‌های کارآتر به همراه دارد. معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی (۱۳۹۸)، گزارشی درباره یارانه انرژی در ایران منتشر نمود و ضمن هشدار برای روند صعودی مصرف سوخت در سال‌های آتی، رابطه مستقیمی بین ارزانی قیمت سوخت و مصرف سرانه دانست. همچنین بیات و رضایی (۱۴۰۰)، در مطالعه خود با سه روش شبکه‌های

عصبی با حافظه طولانی کوتاه‌مدت، نقشه‌های خودسازمانده بازگشتی و روش سستی میانگین متحرک خودرگرسیون جمع‌بسته فصلی نشان دادند به‌طور متوسط سالانه ۱/۵ درصد، مصرف بنزین رشد خواهد کرد که بیش از میزان پیش‌بینی شده مصرف انرژی در جهان توسط آژانس بین‌المللی انرژی است. صبوچی (Saboochi, 2001) نیز بیان نمود اگرچه سیاست یارانه انرژی در ایران برای کمک به فقرا و استفاده از مزایای نسبی کشور وضع شده ولی نتیجه‌ای جز تحریف بازار و کاهش رفاه نداشته است و با اجرای سیاست تدریجی امنیت اجتماعی، می‌توان یارانه‌های انرژی را حذف نمود؛ از این‌رو، برای رفع معضلات موجود، اصلاح یارانه ضرورت یافت.

مونداکا (Mundaca, 2017) حداقل سه مزیت برای کاهش یا حذف یارانه‌های سوخت فسیلی مطرح نمود: (الف) افزایش فعالیت‌های کارآفرینی و اشتغال (ب) بهره‌وری بالاتر در استفاده از نهاده‌های تولید (ج) درآمد بیشتر برای دولت‌ها جهت حل معضلات ناشی از وضع یارانه. رنچلر و بازیلیان (Rentschler & Bazilian, 2017) شناسایی، تعریف واضح و برآورد درست برای اخذ درک کافی از مزایای احتمالی اصلاحات، شناخت عوارض جانبی نامطلوب و همچنین طراحی برنامه مناسب طبق زمان‌بندی دقیق و هوشمندانه توسط سیاست‌گذاران را پیش‌نیاز اجرای صحیح اصلاح یارانه عنوان نمود. گلی و واحدیان (۱۳۹۵)، شش مؤلفه کلیدی که احتمال موفقیت اجرای طرح اصلاح یارانه را افزایش می‌دهد معرفی می‌نمایند: ۱) تهیه یک برنامه جامع اصلاح بخش انرژی، شامل اهداف بلندمدت تحلیل اثرات اصلاح و مشاوره با سهامداران این بخش ۲) ایجاد یک راهبرد ارتباطی گسترده و شفاف برای مثال با انتشار اطلاعات در زمینه میزان یارانه‌ها و ثبت یارانه‌ها در بودجه ۳) فازبندی مناسب افزایش قیمت حامل‌های مختلف انرژی ۴) بهبود کارایی شرکت‌های دولتی جهت کاهش یارانه تولیدکننده ۵) انجام اقدامات حمایتی از اقشار کم‌درآمد ۶) اصلاحات ساختاری جهت حفظ قیمت‌گذاری دستوری انرژی مانند مکانیزم‌های قیمت‌گذاری خودکار.

با عنایت به لزوم اصلاح یارانه سوخت، مطالعات متعددی صورت پذیرفت و راهکارهای مختلفی مطرح گردید از جمله روش‌های پیشنهادی معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی (۱۳۹۷)، برای اصلاح یارانه سوخت عبارتند از: احیای کارت سوخت بدون سهمیه‌بندی، احیای کارت سوخت به همراه سهمیه‌بندی، برخط کردن کارت سوخت با سهمیه‌بندی، ترکیب کارت سوخت و مالیات جدید بر مصرف بنزین، ترکیب کارت سوخت و مالیات بر ارزش افزوده، سهمیه به یک خودروی خانوار با سهمیه مکفی، روش‌های غیرقیمتی،

یارانه بنزین به همه ایرانیان (یارانه نقدی بنزین، سهمیه بنزین به همه افراد، بازار آنلاین بنزین یا کوپن سوخت، عرضه هدف‌گذاری شده بنزین، شناورسازی قیمت بنزین). علاوه بر این جبل عاملی و گودرزی (۱۳۹۴)، در مطالعه خود تأکید داشتند که سیاست‌های قیمتی بنزین به تنهایی کارایی ندارد و برای کاهش در مصرف حامل‌های انرژی به راهکارهای غیر قیمتی از جمله اصلاح الگوی مصرفی خانوارها نیاز است.

با اجرایی شدن سیاست اصلاح یارانه، محققین در کشورهای مختلف با تحلیل تجربیات کشورهای مختلف به ارزیابی مزایا و معایب آن پرداختند؛ از جمله لین و جیانگ (Lin & Jiang, 2011) و لین و ایانگ (Lin & Ouyang, 2014)، کاهش قابل توجه مصرف انرژی و کم شدن انتشار گازهای گلخانه‌ای را آثار مثبت و افزایش قیمت و تأثیرات آن بر متغیرهای اقتصاد کلان را نتیجه منفی اصلاحات یارانه انرژی در چین دانستند؛ در کشور نیجریه نیز سویل و همکاران (Soile, 2014)، افزایش هزینه عملیاتی بخش حمل‌ونقل و کاهش تولید ناخالص داخلی (GDP) را تأثیر حذف یارانه بنزین در بخش حمل‌ونقل عنوان نمودند. آکیمایا و دهل (Akimaya & Dahl, 2017)، کاهش ناکارآمدی و افزایش رفاه مصرف‌کنندگان را آثار اصلاح یارانه بنزین در کشور اندونزی دانست. اسکافیدزل و همکاران (Schaffitzel, 2020) در مقاله خود، حذف یارانه انرژی در کشور اکوادور را با وجود اثرات منفی بر خانوارهای آسیب‌پذیر، اقدامی در جهت اجرای اهداف اقلیمی تعیین شده در توافق‌نامه پاریس دانست. السیدی (Al-Saidi, 2020)، تجربه اصلاح یارانه‌های انرژی در کشورهای عربی را مطرح نمود و به این نتیجه رسید کشورهای کوچک‌تر با منابع بزرگتر (قطر و امارات) در مقایسه با کشورهای بزرگتر (عربستان سعودی) توانستند بار اقتصادی یارانه‌ها را کاهش دهند. لی و سلیمانی (Li & Solaymani, 2021)، نشان دادند کاهش یارانه‌های انرژی در مالزی از یک طرف باعث کاهش مصرف انرژی و انتشار آلاینده‌های هوا و از جانی دیگر به دلیل تحریک تقاضای سرمایه و سرمایه‌گذاری، عملکرد اقتصادی کشور در طولانی مدت بهبود و در کوتاه‌مدت کاهش می‌یابد.

به‌صورت خاص، برنامه اصلاحات یارانه در ایران و اقدامات انجام شده توسط سیاست‌گذاران و نهادهای اداری مختلف در حین آماده‌سازی، اجراء و رفع چالش‌های موجود، توسط پژوهشگرانی مانند گیولام و همکاران (Guillaume, 2011)، صالحی‌اصفهانی و همکاران (Salehi-Isfahani, 2015)، صالحی‌اصفهانی (Salehi-Isfahani, 2016) و دادگر و نظری (۱۳۹۰) بررسی شد. با توجه به مدیریت اقتصادی وقت، اعمال راهکار اصلاح یارانه موفقیت‌آمیز نبوده و به علت عدم توجه به شرایط تورم رکودی و نداشتن مدل اقتصادی،

فشار مضاعفی به طبقات محروم جامعه گردیده است. چنانچه منظور و همکاران (۱۳۸۹) و عاملی (۱۳۹۰)، کاهش رفاه خانوار را اثر عمده اصلاح یارانه انرژی عنوان نمودند.

ضرورت بازنگری در سیاست اصلاح یارانه، سرآغاز مطالعات جدیدی شد؛ ممی‌پور و همکاران (۱۴۰۰)، چهار گزینه قیمت‌گذاری برای بنزین را مطرح و مورد بررسی قرار دادند: الف) دو نرخ بودن قیمت بنزین یا ادامه روند فعلی ب) تک نرخ بودن قیمت بنزین و پرداخت نقدی یارانه به خودرو ج) قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین د) تک نرخ بودن قیمت بنزین و اختصاص سهمیه به افراد به‌جای خودرو. نتایج تحقیق نشان داد قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین یا وضع مالیات بر مصرف، بهترین گزینه از بین گزینه‌های اشاره شده است. تیاژی و ورده (Tiezzi & Verde, 2016)، تفاوت میزان مصرف بنزین با دو رویکرد افزایش قیمت بنزین در بازار و افزایش مالیات بر بنزین را بررسی و نشان داد افزایش مالیات مربوط به کربن در طولانی‌مدت باعث کاهش بیشتری در تقاضای بنزین نسبت به افزایش قیمت می‌شود. جهانگرد و همکاران (۱۳۹۸)، سیاست وضع مالیات بر کربن توأم با بازتوزیع درآمد را رویکرد مناسب‌تری معرفی نمود.

بنابراین لازم است توجه بیشتری به مطالعات در زمینه راهکار وضع مالیات صورت پذیرد. با اینکه لی و همکاران (Li et al, 2014) و گیمنز و مورینو (Gimenez & Molina, 2019)، نتیجه گرفتند وضع مالیات سوخت در امریکا اقدامی مؤثرتر برای کاهش مصرف بنزین و افزایش استفاده از ناوگان عمومی، دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی است ولی اسپیلر و همکاران (Spiller, 2017)، نشان داد کاهش قیمت تقاضا برای بنزین در خانواده‌ها به‌دلیل مشخصات جمعیتی خانوار از جمله تعداد افراد، متوسط زمان رفت‌وآمد آنها و مسافتی که باید طی کنند و تعداد خودرویی که دارند ناهمگن است. همچنین فیلیپینی و هیمش (Filippini & Heimsch, 2016)، راس و همکاران (Ross, 2017)، ژاو و همکاران (Zhao, 2018) و تیراچینی و پروست (Tirachini & Proost, 2021)؛ به بررسی موضوعات مرتبط با وضع مالیات و آثار ناشی از آن در ابعاد مختلفی پرداختند.

در مطالعات داخلی نیز پژوهان و امین رشتی (۱۳۸۷)، نشان دادند وضع مالیات در کاهش میزان تقاضا برای کالاهای آلوده‌کننده مؤثر است ولی رازینی و صبوری (۱۳۸۸)، مطرح نمودند در ابتدا مصرف بنزین به‌دلیل تغییر قیمت، به‌صورت ضعیفی کاهش و با گذشت مدت زمان کوتاهی، افزایش می‌یابد و در نهایت موسوی (۱۳۹۳)، نتیجه گرفت تغییر قیمت بنزین ناشی از برقراری مالیات، تأثیر چندانی بر مصرف بنزین نخواهد داشت. از این‌رو، مطالعاتی

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۵۷

چون جعفری و همکاران (۱۳۸۴)، داوودی و سالم (۱۳۸۵)، مهرگان و قربانی (۱۳۸۸)، هاشمی و همکاران (۱۳۹۸) و عبدلی و محمدی (۱۳۹۰) کشش قیمت انرژی در ایران را مورد بررسی قرار داده‌اند؛ ضرایب پایین نشان می‌داد مصرف بنزین نسبت به قیمت کاملاً بی‌کشش است، به این معنی که با تغییر قیمت بنزین، مصرف به میزان ناچیزی تغییر می‌کند که از دستوری بودن قیمت بنزین و عدم تعیین قیمت توسط بازار ناشی می‌شود.

از جانب دیگر جهانگرد (۱۳۸۹)، افزایش هزینه‌ی خانوارها در گروه کالایی حمل‌ونقل، ارتباطات، خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و کاهش مصرف گروه کالایی تفریح، سرگرمی، تحصیل و متفرقه را آثار افزایش قیمت بنزین برشمرد. شاهمرادی و همکاران (۱۳۹۰)، کاهش رفاه و تولید داخلی و افزایش کل صادرات و واردات را معلول افزایش قیمت عنوان نمود؛ دلگران‌دو و همکاران (Del Granado, 2012)، آتامون و همکاران (Atamanov, 2020)، منظور و همکاران (۱۳۸۹) و عاملی (۱۳۹۰)، نیز کاهش رفاه خانوار را عمده‌ترین اثر اصلاح یارانه انرژی عنوان نمودند.

بر طبق آنچه نگاشته شد گروهی از صاحب‌نظران اقتصادی معتقدند با تمرکز بر اصلاح قیمت، می‌توان از مشکلات جاری کاهش داد و در مقابل گروهی دیگر بر لزوم بسترسازی مناسب و روش‌های غیرقیمتی تأکید دارند. با توجه به اینکه در وضعیت کنونی، امکان تغییر تکنولوژی برای خودروهای تولیدی و یا افزایش امکانات و خدمات حمل‌ونقل عمومی به دلیل سرمایه‌گذاری کلان و زمان‌بر بودن، وجود ندارد، به نظر می‌رسد بهترین گزینه توجه به نوع قیمت‌گذاری و اصلاح آن است. قیمت‌گذاری فعلی بنزین، به صورت دستوری و بدون توجه به سازوکار بازار و قیمت جهانی یا منطقه‌ای تعیین می‌گردد و مابه‌التفاوت میان بهای تمام شده و قیمت فروش با دخالت دولت که عرضه‌کننده انحصاری این محصول است از طریق پرداخت یارانه پوشش داده می‌شود. مقاله حاضر با ارائه طرحی متفاوت از آنچه تا کنون مطرح و اجراء گردیده بر آن است تا علاوه بر حل چالش‌های ناشی از قیمت‌گذاری فعلی بنزین، با ایجاد مزایای ناشی از اجرای طرح پیشنهادی در جهت تحقق هرچه بیشتر اهداف کشور، گامی برداشته شود.

۳. روش‌شناسی تحقیق

همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد، این تحقیق در ادامه مطالعه ممی‌پور و همکاران (۱۴۰۰) صورت گرفته است. در مطالعه مذکور، روش‌های مختلف قیمت‌گذاری بنزین با استفاده از

روش دلفی و تحلیل سلسله مراتبی مورد مقایسه و اولویت‌بندی قرار گرفته است و سیاست «قیمت‌گذاری متناسب با مصرف» به‌عنوان سیاست منتخب با بالاترین ملاحظات اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی معرفی شده است. از این رو، این تحقیق با روش تحلیلی-توصیفی، ابتدا به آسیب‌شناسی سیاست قیمت‌گذاری فعلی بنزین در ایران پرداخته و سپس راهکار پیشنهادی در جهت رفع حداکثری آسیب‌های موجود را به لحاظ نظری مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد.

۴. مروری بر سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین در ایران

با مروری بر تجربه سیاست‌گذاری در بخش انرژی بالاخص بنزین مشاهده می‌شود سیاست‌های مختلفی برای قیمت‌گذاری این حامل انرژی در ایران تجربه شده است و دولت‌های مختلف، رویکردهای متعددی را در این خصوص در پیش گرفته‌اند. در نمودار (۲) سیاست‌های مختلف قیمت‌گذاری بنزین به همراه میزان تولید و مصرف آن از برنامه اول تا اوسط برنامه ششم توسعه (۱۳۶۸-۱۳۹۸) ارائه شده است. همانطور که در این نمودار مشاهده می‌شود ۷ نوع سیاست قیمت‌گذاری بنزین در طی ۳۰ سال گذشته اتخاذ شده است که عبارتند از:

۱. سیاست تثبیت قیمت (۱۳۶۸-۱۳۷۴)
۲. سیاست تغییر تدریجی در ابتدای هر سال (۱۳۷۴-۱۳۸۳)
۳. سیاست تثبیت قیمت (۱۳۸۳-۱۳۸۶)
۴. سیاست سهمیه‌بندی سوخت همراه با هدفمندی یارانه‌ها (۱۳۸۶-۱۳۸۹)
۵. سیاست سهمیه‌بندی سوخت همراه با دونرخ‌شدن قیمت (۱۳۹۰-۱۳۹۳)
۶. سیاست حذف سهمیه‌بندی سوخت و تثبیت قیمت (۱۳۹۴-۱۳۹۸)
۷. سیاست سهمیه‌بندی همراه با دو نرخ‌شدن قیمت (۱۳۹۸-۱۴۰۰)

سیاست تثبیت قیمت بنزین، نخستین سیاستی است که در اولین برنامه توسعه ایران اتخاذ شد. هم‌زمانی سیاست تثبیت قیمت اسمی بنزین با نرخ تورم فزاینده، منجر شد در این دوره، قیمت واقعی بنزین کاهش یافته و مصرف داخلی از مقدار تولید داخلی بنزین، پیشی گیرد و از شروع برنامه اول توسعه، نیاز به واردات بنزین جهت پاسخگویی به نیاز داخلی مطرح گردد. با شروع برنامه دوم توسعه در سال ۱۳۷۴، سیاست افزایش تدریجی قیمت در ابتدای هر سال و براساس درصدی از تورم اتخاذ شد و تا انتهای برنامه سوم (سال ۱۳۸۳)

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۵۹

ادامه یافت. همانطور که از نمودار (۲) ملاحظه می‌شود در این دوره، هر چند قیمت واقعی بنزین تقریباً ثابت باقی مانده است ولی مصرف بنزین، با همان روند گذشته، رو به افزایش بوده و با گذشت زمان، شکاف مصرف از تولید افزایش یافته و به‌دنبال آن، میزان واردات بنزین فزونی یافته است.

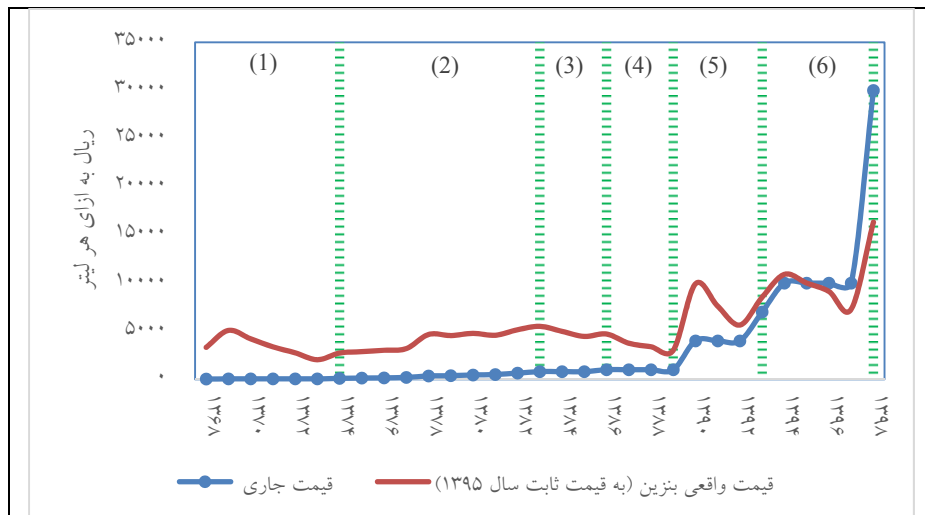
با شروع قانون چهارم توسعه (سال ۱۳۸۴)، مجدد سیاست تثبیت قیمت در پیش گرفته شده و مطابق انتظار، قیمت واقعی بنزین، در این دوره کاهش یافته و شکاف مصرف بنزین از تولید داخل به حداکثر خود رسیده است. در این دوره، بالاترین میزان واردات بنزین در سال ۱۳۸۵ با ۲۷/۵ میلیون لیتر در روز تجربه شده است. با توجه به فشار هزینه‌ای پرداخت یارانه و واردات بنزین، در سال ۱۳۸۶ سیاست سهمیه‌بندی سوخت به‌عنوان سیاست جایگزین اتخاذ شده و قیمت این فرآورده نیز از ۸۰۰ ریال به ۱۰۰۰ ریال به ازای هر لیتر افزایش یافت. همان‌طور که از نمودار (۲) نیز مشاهده می‌شود سیاست سهمیه‌بندی به همراه افزایش قیمت در سال ۱۳۸۶، مصرف بنزین را از ۷۳/۶ میلیون لیتر در روز در سال ۱۳۸۵ به ۶۴/۵ میلیون لیتر در روز کاهش داده است. به نظر می‌رسد این سیاست، بیشترین تأثیر در کنترل مصرف داخلی بنزین را به‌جا گذاشته است. از این‌رو، سیاست سهمیه‌بندی مصرف و تثبیت قیمت در طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۸ اتخاذ شده است. در این دوره، مجدد قیمت واقعی بنزین، کاهشی شده و انگیزه و علامت افزایش مصرف را مخبره کرده است.

در ادامه و در انتهای برنامه چهارم، هدفمندی یارانه‌ها اجرا شد؛ سیاست افزایش یک‌باره قیمت از ۱۰۰۰ ریال به ۴۰۰۰ ریال اتخاذ شده و برنامه دو نرخی و پرداخت نقدی یارانه‌ها در طی سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۸۹ در دستور کار دولت قرار گرفت؛ با اجرای این سیاست، قیمت واقعی بنزین با شدت بیشتری افزایش یافته و مصرف بنزین به پایین مقدار خود در سال ۱۳۹۰ (حدود ۶۰ میلیون لیتر در روز) کاهش یافته است. به نظر می‌رسد سیاست سهمیه‌بندی و هدفمندی یارانه‌ها توانسته است بخش عمده‌ای از شکاف مصرف از تولید داخلی بنزین را برطرف سازد به‌طوری که در سال ۱۳۹۱ میزان واردات بنزین به حداقل مقدار خود (۱/۸ میلیون لیتر) رسیده است.

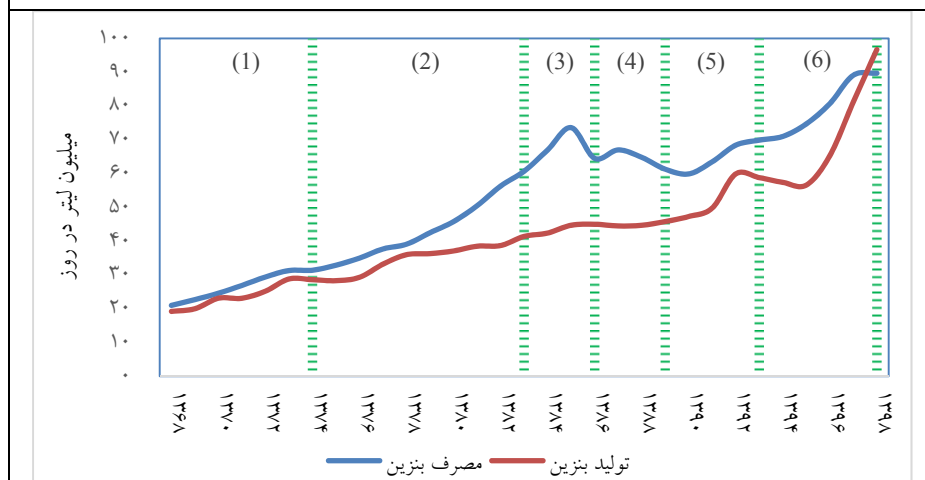
در مرحله دوم هدفمندی یارانه‌ها، قیمت در سال ۱۳۹۳ از ۴۰۰۰ ریال به ۷۰۰۰ ریال افزایش یافت. ولی در خرداد ۱۳۹۴ دولت وقت، اقدام به حذف سهمیه‌بندی بنزین و کارت سوخت، سیاست تثبیت قیمت واحد در نرخ ۱۰،۰۰۰ ریال به ازای هر لیتر را اتخاذ کرد. با اخذ سیاست تثبیت قیمت و حذف سهمیه‌بندی، مجدد روند قیمت واقعی کاهشی شده و

مصرف داخلی روند صعودی پیدا کرده است و نیاز به واردات بنزین افزایش یافته است. بعد از گذشت چهار سال از اجرای سیاست تثبیت قیمت، در ۲۳ آبان ۱۳۹۸، دوباره سیاست سهمیه‌بندی و دونرخی شدن بنزین (۱۵۰۰۰ ریال برای مصارف زیر ۶۰ لیتر در ماه و ۳۰،۰۰۰ ریال برای مصارف بالاتر از سهمیه) در پیش گرفته شد و افزایش یکباره قیمت، ضمن کنترل مصرف بنزین، ناآرامی‌های اجتماعی را به‌همراه داشته است؛ همچنین طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ حجم تولید بنزین به‌واسطه بهره‌برداری از پالایشگاه ستاره خلیج فارس و همچنین نوسازی پالایشگاه‌های قدیمی به‌صورت قابل توجهی افزایش یافته است به‌طوری‌که در سال ۱۳۹۸ شکاف مصرف از تولید، به طور کامل از بین رفته و مازاد تولید بنزین تجربه شده است.

درواقع طی سال‌های اخیر، سیاست‌های متنوعی شامل تغییر تدریجی قیمت، تثبیت قیمت، تغییر یکباره قیمت، سهمیه‌بندی سوخت، دو نرخی و تک‌نرخی اتخاذ شده که پیامدهای متفاوتی به‌دنبال دارد (حاجی‌غلام‌سریزدی، ۱۳۹۹: ۲۰). در این میان، با نگاهی بر سیاست‌های اخذ شده، در طی ۳۰ سال گذشته می‌توان استنباط نمود که سیاست تثبیت قیمت به‌عنوان سیاست غالب در قیمت‌گذاری بنزین اتخاذ شده و سیاست جیره‌بندی یا سهمیه‌مقداری، به‌عنوان سیاست مکمل بکار گرفته شده است. به نظر می‌رسد با توجه به وجود تورم‌های مزمن و دو رقمی در کشور، اجرای سیاست تثبیت قیمت، منجر به کاهش‌ی شدن قیمت واقعی بنزین شده و علامت‌دهی برای مصرف بیشتر از این حامل انرژی، به جامعه مخا‌بره شده است. همچنین سیاست سهمیه‌مقداری تا حدودی در کنترل مصرف بنزین، مؤثر بوده است. نکته قابل‌تأمل در سیاست‌های اجرا شده این است که برخلاف سیاست تثبیت قیمت، سیاست افزایش تدریجی به یکباره کنار گذاشته شده است و دور باطل سیاست افزایش یکباره قیمت و تثبیت آن در چند سال متمادی، تکرار شده است. ضمناً پیامدها و تبعات اجتماعی ناشی از افزایش یکباره قیمت بنزین، امکان استفاده مجدد از این شیوه اصلاح قیمتی را به شدت کاهش داده است.



الف) روند قیمت اسمی و واقعی بنزین در چارچوب سیاست‌های مختلف قیمت‌گذاری



ب) روند تولید و مصرف بنزین

(۱) سیاست تثبیت قیمت؛ (۲) سیاست تغییر تدریجی در ابتدای هر سال؛ (۳) سیاست تثبیت قیمت؛ (۴) سیاست سهمیه‌بندی سوخت همراه با هدفمندی یارانه‌ها؛ (۵) سیاست سهمیه‌بندی سوخت همراه با دو نرخ شدن قیمت؛ (۶) سیاست حذف سهمیه‌بندی سوخت و تثبیت قیمت

نمودار ۲. روندنگاری قیمت‌گذاری بنزین و میزان تولید و مصرف آن در سال‌های ۱۳۶۸-۱۳۹۸

منبع: آمارنامه مصرف فرآورده‌های نفتی انرژی‌زا، ۱۳۹۷ و ترازنامه انرژی ۱۳۹۸

۵. آسیب‌شناسی سیاست قیمت‌گذاری فعلی بنزین در ایران

همانطور که اشاره شد، سیاست کنونی برای قیمت‌گذاری بنزین، سیاست سهمیه‌بندی مقداری (۶۰ لیتر در ماه) با دو نرخ قیمت سهمیه‌ای (۱۵۰۰۰ ریال/لیتر) و غیرسهمیه‌ای (۳۰،۰۰۰ ریال/لیتر) است و سیاست تثبیت قیمت در هر دو نرخ برای زمانی نامعلوم ادامه می‌یابد. این شیوه قیمت‌گذاری دارای آسیب‌های اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی متعددی است که در این مطالعه، به برخی از این آسیب‌ها و به شرح زیر اشاره می‌شود:

- پایین بودن قیمت واقعی و نسبی بنزین
- توزیع نابرابر یارانه بین دهک‌های مختلف درآمدی
- انگیزه بالای قاچاق بنزین
- افزایش انتشار آلاینده‌های ناشی از مصرف بنزین

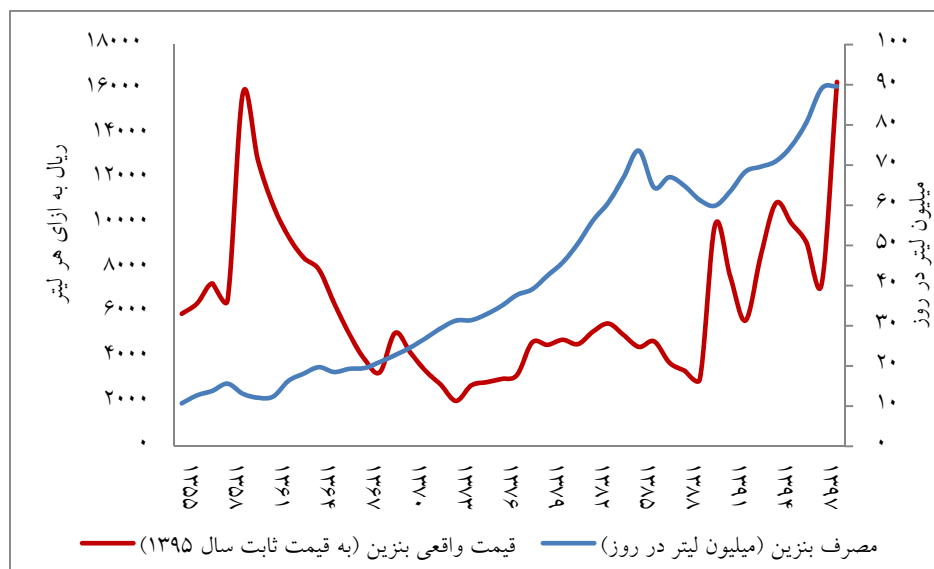
۱.۵ پایین بودن قیمت واقعی و نسبی بنزین

سیاست تثبیت قیمت اسمی بنزین در شرایط تورمی منجر به کاهش قیمت واقعی آن شده و انگیزه مصرف این حامل انرژی را افزایش می‌دهد. همانگونه که در نمودار (۳) مشخص است مصرف بنزین و قیمت واقعی (قیمت واقعی بنزین براساس شاخص قیمت مصرف‌کننده و به قیمت ثابت سال پایه ۱۳۹۵ محاسبه شده است) کاملاً در جهت معکوس یکدیگر حرکت می‌نمایند. در سال ۱۳۸۹ هم‌زمان با اجرایی شدن طرح هدفمندی یارانه‌ها، با عنایت به فزاینده بودن نرخ قیمت واقعی، رشد منفی و کاهنده مصرف بنزین مشهود است؛ این تغییر جهت روند حرکت در این فاصله کوتاه، نسبت به سال‌های قبل و بعد، به وضوح تأثیر سیاست افزایش قیمت واقعی روی مصرف بنزین را نشان می‌دهد.

با افزایش قیمت بنزین و به تبع آن فزونی هزینه سوخت در سبد خانوار، منجر به جلب توجه بیشتر مصرف‌کنندگان به اهمیت اقتصادی و استراتژیک بنزین و استفاده منطقی از آن شده است. در واقع پرداخت یارانه انرژی، منعکس‌کننده کاهش قیمت نسبی انرژی در مقایسه با قیمت سایر کالاها و خدمات و عوامل تولید است، تغییر قیمت نسبی و انحراف قیمت‌ها از هزینه واقعی، اطلاعات نادرست در مورد امکانات و محدودیت‌های نظام اقتصادی در اختیار مصرف‌کنندگان انرژی قرار می‌دهد که پیامد آن، رشد فزاینده تقاضای انرژی است. این نوع پرداخت‌ها با توجه به دولتی بودن سیستم عرضه انرژی در کشورهای نفتی از یک‌سو و لزوم

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب می‌پور و دیگران) ۲۶۳

تقاضای انرژی از سوی دیگر، موجب گسترش انحصار دولت در بخش انرژی شده و مانع جدی برای ورود تولیدکنندگان غیردولتی به بخش انرژی محسوب می‌شود که این امر رقابت اقتصادی را در این بخش کاهش می‌دهد (حوری جعفری و فرهمندپور، ۱۳۸۷: ۱۷۶-۱۷۴).



نمودار ۳. مصرف و قیمت واقعی بنزین در طی سال‌های ۱۳۵۵-۱۳۹۸

منبع: ترازنامه انرژی، ۱۳۹۸

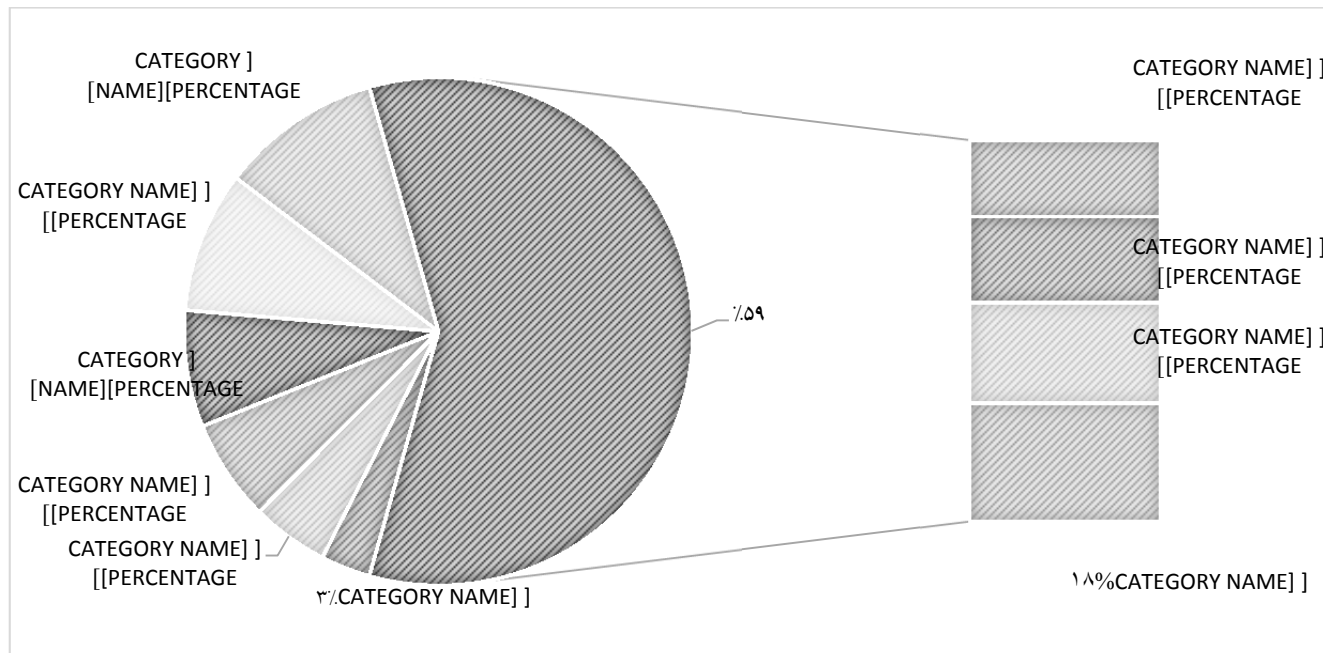
۲.۵ توزیع نابرابر یارانه بین دهک‌های مختلف درآمدی

یارانه انرژی دلیلی برای پایین آوردن هزینه انرژی برای افراد با توانایی کم مالی است تا فشار کم‌تری بر آنها وارد گردد، ولی با این روش پرداخت، کسی که بیشتر انرژی استفاده می‌نماید سهم بیشتری از یارانه انرژی برده و با درآمد بالاتر، یارانه بیشتری دریافت می‌کند؛ از سویی دیگر خانوارهای کم‌درآمد، نیازهای اساسی‌تری از انرژی (همانند خوراک، بهداشت، مسکن و ...) داشته و دولت می‌توانست این منابع را به آن‌ها تخصیص دهد. بر مبنای جدول (۱)، دهک‌های بالای درآمدی چندین برابر گروه‌های پایین درآمدی، برای بنزین هزینه می‌کنند لذا سهم بیشتری از یارانه بنزین را به خود اختصاص می‌دهند. اگرچه هدف اصلی از پرداخت یارانه، حمایت از اقشار آسیب‌پذیر و دهک‌های پایین درآمدی است، اما در واقعیت، دهک‌های بالای درآمدی از این سیاست بیشتر منتفع می‌شوند.

جدول ۱. میزان هزینه‌ها و مصرف بنزین به تفکیک دهک‌های درآمدی ایران در سال ۲۰۱۸
منبع: (Atamanov et al., 2020)

مقدار مصرف ماهانه (لیتر)	هزینه روزانه بنزین برای هر نفر (ریال)	دهک‌ها
۲۰	۱۴۷۶	فقیرترین
۳۱	۲۴۹۳	دوم
۴۱	۳۴۸۲	سوم
۴۷	۴۰۹۸	چهارم
۵۷	۵۲۷۰	پنجم
۶۵	۶۱۹۰	ششم
۷۴	۷۳۴۹	هفتم
۸۴	۸۹۳۵	هشتم
۹۸	۱۰۹۸۲	نهم
۱۱۶	۱۵۴۸۷	ثروتمندترین
۶۳/۳	۶۵۷۶/۲	میانگین

در نمودار (۴)، سهم دهک‌های مختلف درآمدی از مصرف بنزین آورده شده است، حدود ۶۰ درصد مصرف بنزین توسط چهار دهک بالای درآمدی صورت می‌گیرد. همچنین مقایسه سهم دهک دهم (ثروتمندترین) به دهک اول (فقیرترین)، ۶ به ۱ است، لذا به همین نسبت از یارانه بیشتری هم برخوردار می‌شوند.



نمودار ۴. درصد مصرف ماهانه بنزین به تفکیک دهک‌های درآمدی

منبع : (Atamanov et al., 2020)

۳.۵ انگیزه بالای قاچاق بنزین

با استناد به اینکه هر پدیده‌ای در ظرف زمانی و مکانی خاص خود به وجود می‌آید و بر اساس وضعیت و ضوابط جاری رشد می‌کند، لازم است دلایل تشدید آن تشریح شده و در همان بستر، مطالعه و حل شود. عوامل اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و حتی امنیتی بسیاری در قاچاق سوخت مؤثر است اما اختلاف قیمت سوخت در داخل با کشورهای همسایه، به‌عنوان صدرنشین دلایل قاچاق سوخت از کشور است. در واقع مهمترین دلیل برای قاچاق یک کالای همگن، تفاوت قیمت برای همان کالا در دو حوزه جغرافیایی است (قدوسی، Ghoddsi, 2018:178).

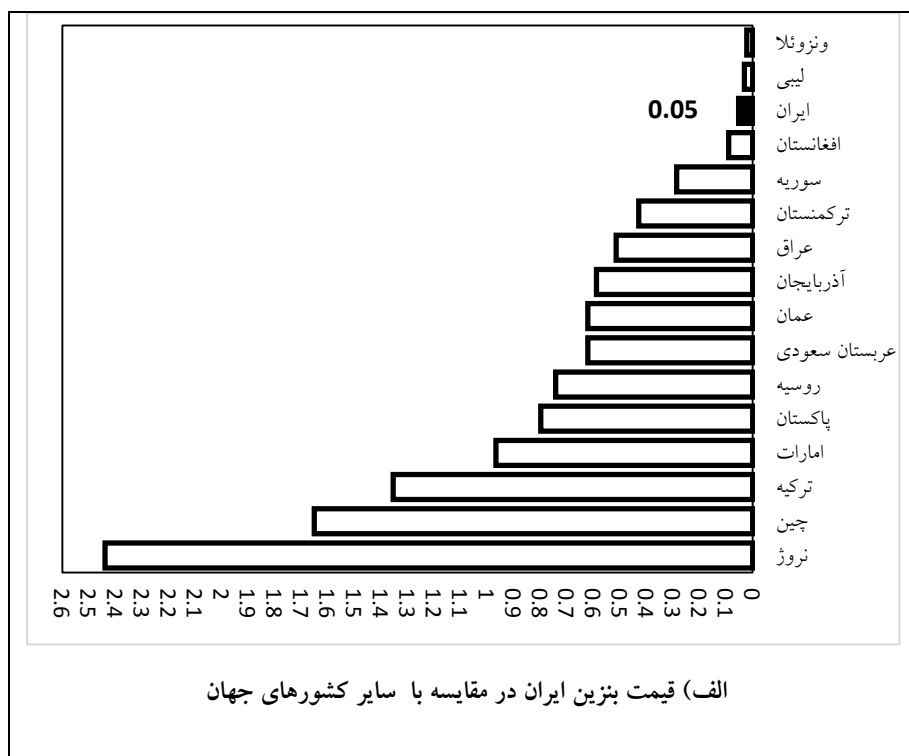
قاچاق سوخت در ایران به یک چالش بزرگ تبدیل شده است که با وجود عدم آمار رسمی و صحیح از میزان آن، به بهای سود بردن عده‌ای انگشت‌شمار که با توسل به اعمال مجرمانه و فرار از قانون، ثروت‌های هنگفتی را بدست آورده‌اند، یک تهدید برای اقتصاد ملی به‌شمار می‌آید؛ با این حال، برآوردهای غیررسمی حاکی از آن است که در حال حاضر سالیانه حجم قابل توجهی از سوخت با یارانه بالا به روش‌های مختلفی همانند مخزن سوخت وسایل نقلیه شخصی، مخازن کمکی متصل به کامیون‌ها و وانت‌ها، قایق‌های کوچک و متوسط، خطوط لوله غیرقانونی زیرزمینی، کامیون‌های تانکر حامل سوخت و حتی حیوانات حامل بشکه‌های بنزین به کشورهای همسایه منتقل می‌شود. همانگونه که دارتانتو (Dartanto, 2013)، در مطالعه خود عنوان می‌کند، با چشم‌پوشی از انگیزه‌هایی چون کنترل تقاضای روز افزون داخلی و رهاسازی بار مالی یارانه بنزین از دوش دولت، یکی از انگیزه‌های اصلی اصلاحات یارانه سوخت، محدود کردن قاچاق سوخت است.

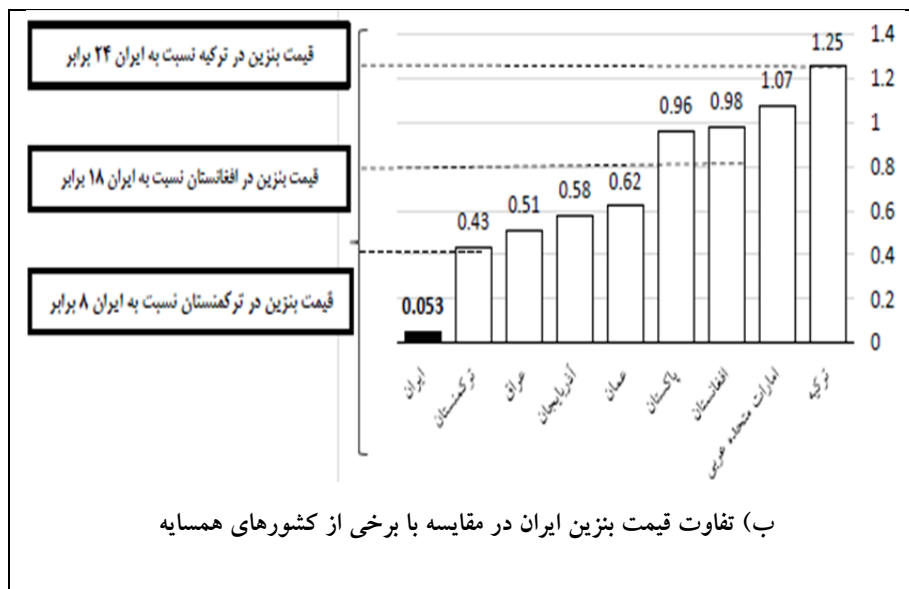
با وجود تصمیم‌گیری‌های صورت پذیرفته و راهکارهای مختلفی که برای جلوگیری از این غارت ملی مطرح و اجراء گردیده است، توفیقی در این زمینه حاصل نشده است و میزان قاچاق سوخت همچنان به روند صعودی خود ادامه داده است. به‌عبارتی افزایش فزاینده قاچاق سوخت از مرزهای کشور که معلول تفاوت آشکار قیمت سوخت در ایران با کشورهای هم‌جوار است علاوه بر زمینه‌سازی یک بحران کاذب و خطرات ناشی از آن، سالیانه ضربه‌های شدیدی بر پیکر اقتصاد کشور وارد می‌نماید.

همان‌طور که در نمودار (۵-الف) مشاهده می‌شود، در حال حاضر ایران پس از ونزوئلا و لیبی سومین کشوری است که قیمت پایین و مقرون‌به‌صرفه برای بنزین مصرفی مردم در نظر گرفته است و قیمت سهمیه‌ای و غیرسهمیه‌ای آن به ترتیب معادل ۵ سنت و ۱۰ سنت می‌باشد.

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۶۷

در حالی که بنزین در سایر کشورهای نفتی همانند عراق (۵۱ سنت)، آذربایجان (۵۸ سنت)، عربستان (۶۲ سنت) و نروژ (۲/۴ دلار) با قیمت‌های بسیار بالاتری عرضه می‌شود. با توجه به این که قاچاق سوخت غالباً برای کشورهای همسایه و منطقه صورت می‌گیرد اختلاف قیمت بنزین بین ایران و کشورهای همسایه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

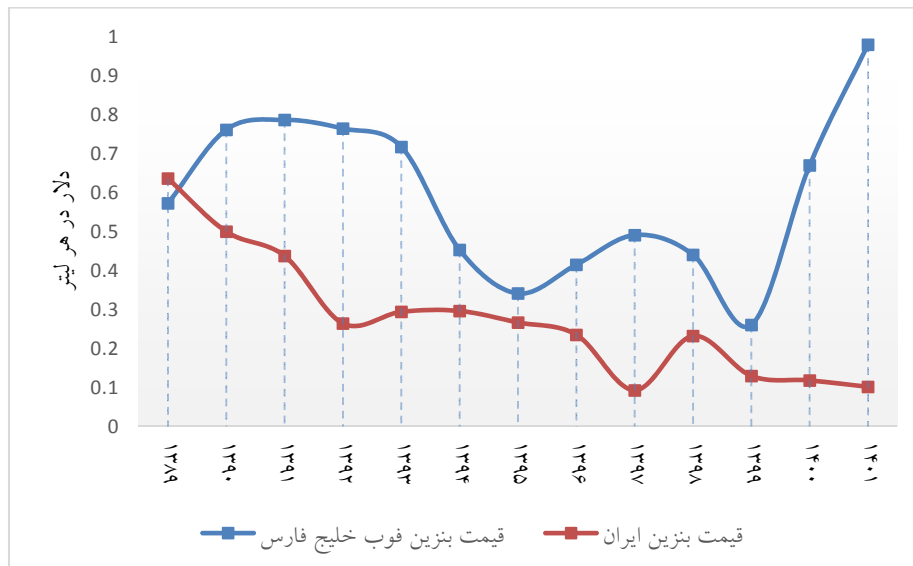




نمودار ۵. تفاوت قیمت بنزین ایران در منطقه و جهان در مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۳

(واحد: دلار به ازای هر لیتر) منبع: <https://www.globalpetrolprices.com>

همان‌طور که از نمودار (۵-ب) ملاحظه می‌شود بیشترین تفاوت قیمت مربوط به کشور ترکیه است که حدود ۲۴ برابر قیمت سهمیه‌ای و ۱۲/۵ برابر قیمت غیرسهمیه‌ای بنزین در ایران است و بیشترین حجم قاچاق سوخت را نیز به خود اختصاص داده است. روند تاریخی اختلاف قیمت بنزین ایران با قیمت فوب خلیج فارس نشان می‌دهد همواره قیمت فوب بنزین بالاتر از قیمت داخلی است و این شکاف قیمتی به دلیل تحولات عرضه و تقاضای جهانی انرژی بالاخص بازار نفت و نوسانات نرخ ارز، ثابت نبوده و مدام در حال تغییر است.



نمودار ۶. شکاف قیمتی بنزین ایران با قیمت فوب خلیج فارس در طی دوره زمانی ۱۳۸۹-۱۴۰۱

منبع: <https://www.spglobal.com/en>

همان‌طور که در نمودار (۶) مشاهده می‌شود، از یک طرف، به‌رغم افزایش قیمت ریالی بنزین در طی دهه گذشته، قیمت دلاری آن به دلیل افزایش نرخ ارز، روند کاهشی داشته و شکاف قیمتی آن با فوب را تشدید کرده است. از طرف دیگر، نوسانات قیمت فوب علاوه بر این که از قیمت‌های جهانی نفت متأثر می‌شود کاملاً تحت تأثیر تحولات و بحران‌های جهانی همانند شیوع ویروس کرونا و جنگ روسیه-اکراین است که به ترتیب پایین‌ترین (۲۶) سنت در سال ۱۳۹۹-شروع بحران کرونا) و بالاترین (۹۸) سنت در سال ۱۴۰۱-جنگ روسیه و اکراین) قیمت فوب بنزین در طی یک دهه گذشته را رقم زده است. از این‌رو، سیاست افزایش یکباره قیمت و تثبیت آن نمی‌تواند ابزار سیاستی قدرتمندی برای پوشش شکاف قیمتی و مقابله با قاچاق بنزین باشد.

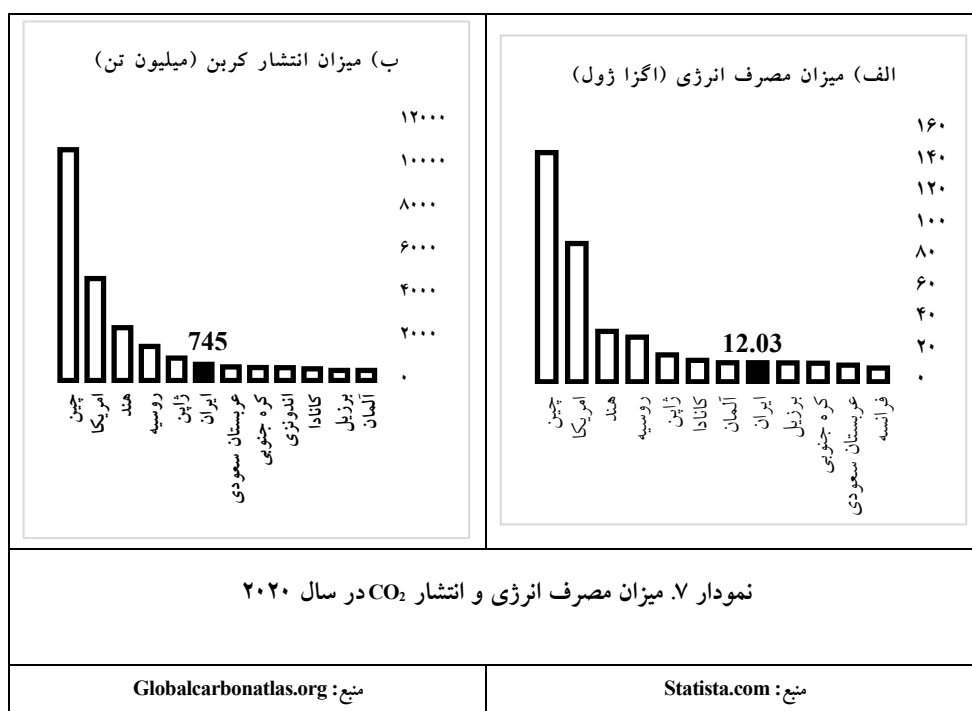
۴.۵ افزایش انتشار آلاینده‌های ناشی از مصرف بنزین

بخش وسیعی از مصرف انرژی در جهان به‌وسیله سوخت‌های فسیلی تأمین می‌شود؛ در ایران، وجود مزیت نسبی سوخت‌های فسیلی نسبت به سایر منابع انرژی، مزید بر علت مصرف

بیش تری نیز شده است (باقری و انصاری، ۱۴۰۰: ۸۶). در طول سال‌های گذشته همراه با نوسانات رشد اقتصادی جوامع، جهان شاهد تغییرات محیط‌زیستی بزرگ و نامطلوبی همانند افزایش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از مصرف انرژی حاصل از سوخت‌های فسیلی بوده است که این مسئله سبب گرم‌شدن تدریجی جهان بر اثر انتشار این گازها به‌ویژه انتشار دی‌اکسیدکربن می‌شود (بلالی و همکاران، ۱۳۹۲: ۵۰)

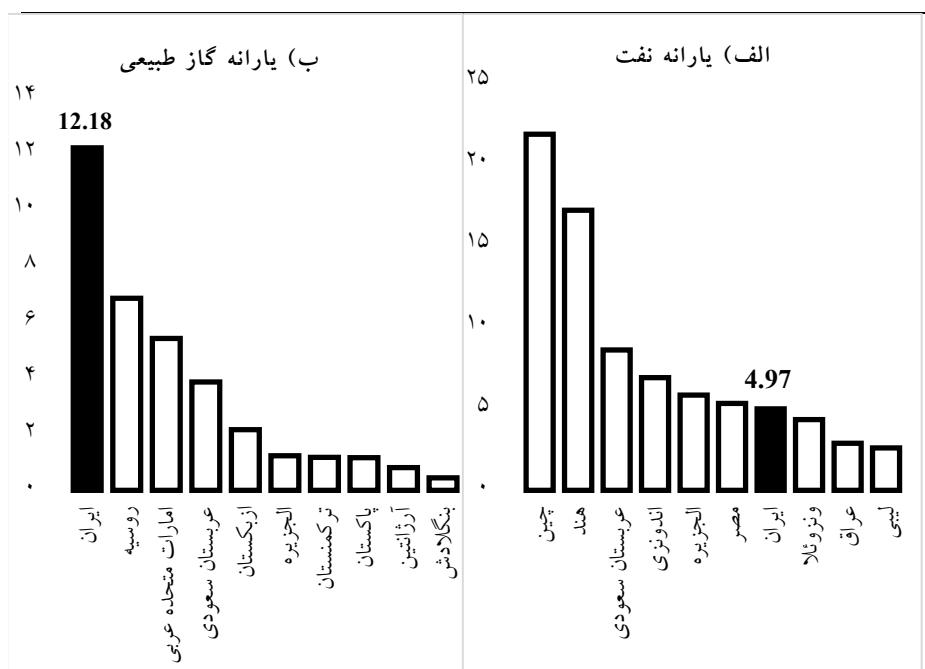
مطابق نمودار (۷)، ایران با مصرف حدود ۱۲ اگزاژول مصرف انرژی در سال ۲۰۲۰ رتبه هشتم را به خود اختصاص داده است که با عنایت به نرخ پایین رشد اقتصادی، دست‌آورد چنین مصرف بالایی بدون تولید، فقط نشر بیش از حد CO₂ است که در آلودگی هوا نقش فراوانی داشته و به‌عنوان معیار آلودگی محیط‌زیست کاربرد دارد. در صورت عدم برنامه‌ریزی صحیح در این زمینه، اوضاع وخیم‌تر نیز می‌گردد.

با مقایسه دو بخش (الف) و (ب) نمودار مذکور، میان مصرف انرژی و میزان انتشار آلاینده‌ها به‌ویژه CO₂ رابطه مستقیم وجود دارد؛ به‌عنوان مثال چین با مصرف ۱۴۵.۴۶ اگزاژول انرژی و انتشار ۱۰۶۶۸ میلیون تن CO₂، رتبه اول در هر دو زمینه را به خود اختصاص داده است.



تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۷۱

علت اصلی مصرف بی‌رویه سوخت‌های فسیلی جهان، یارانه انرژی است؛ اعطای یارانه به مصرف‌کنندگان باعث می‌شود تا قیمت‌های پرداختی توسط مصرف‌کننده (اعم از خانوار یا بنگاه) کمتر از قیمت پایه باشد (گلی و واحدیان، ۱۳۹۵). مطابق نمودار (۸) در سال ۲۰۲۰ ایران با پرداخت ۴/۹۷ و ۱۲/۱۸ میلیارد دلار به ترتیب رتبه هفتم و اول پرداخت یارانه نفت و گاز را به خود اختصاص داده است.



نمودار ۸ کشورهای پرداخت‌کننده بالاترین یارانه نفت و گاز طبیعی سال ۲۰۲۰ - میلیارد دلار
منبع: آژانس بین‌المللی انرژی ۲۰۲۱

۶. سیاست پیشنهادی و دلایل لزوم اجرای آن

۱.۶ سناریوی پیشنهادی: سیاست مالیات بر مصرف یا شناورکردن قیمت

غیرسه‌میه‌ای بنزین متناسب با مصرف

همانطور که اشاره شد آسیب‌های ناشی از قیمت‌گذاری فعلی و نرخ بسیار پایین بنزین در مقایسه با تورم دو رقمی کشور، علاوه بر مصرف بی‌رویه، شاهد قاچاق سوخت از

استان‌های مرزی، نابرابری توزیع درآمد و استفاده بیشتر افراد مرفه از یارانه در مقایسه با اقشار ضعیف جامعه، تراکم ترافیک و انتشار حجم وسیع آلاینده و مواردی از این قبیل می‌باشد و از جمله راهکارهای مناسب برای حرکت به سمت بهبودی وضعیت کنونی، اجرای طرح سیاست مالیات بر مصرف است.

هر کشوری به منظور بهبود در ساختار اقتصادی و ثبات، نیازمند درآمدهای پایدار و دائمی است که می‌تواند موفقیت دولت را در برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری‌های بلندمدت، افزایش دهد. از بین انواع منابع دولت، مالیات به‌عنوان منبع دائمی و قابل پیش‌بینی، همواره مورد توجه دولت‌مردان بوده است (پژویان و امین رشتی، ۱۳۸۶: ۱۵)؛ به‌ویژه مالیات بر مصرف که در ادوار تجاری از ثبات و کارایی بالاتری در مقایسه با مالیات بر درآمد برخوردار است (موسوی و همکاران، ۱۳۹۲: ۵۲).

مالیات علاوه بر وظیفه تأمین مالی دولت از جنبه‌های دیگری نیز دارای اهمیت می‌باشد؛ مالیات ابزار سیاستی است که دولت‌ها با هر ساختار سیاستی از آن برای دستیابی به سه هدف اصلی شامل ثبات اقتصادی، توزیع عادلانه درآمد و تخصیص بهینه منابع استفاده می‌کنند. همچنین مالیات اهرمی اقتصادی است که دولت در مواقع لزوم می‌تواند به کمک آن در بازار دخالت کند؛ به‌طوری‌که در بسیاری از موارد، دولت‌ها برای تشویق یا کنترل مصرف و تولید برخی از کالاها و خدمات از ابزار مالیاتی بهره می‌برند (عبدی و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۲).

مالیات بر مصرف، دو اثر تخصیصی و توزیعی دارد، این دو اثر در قالب دو موضوع کارایی اقتصادی و عدالت اجتماعی نمایان می‌شود. اعمال سیاست مالیات بر قیمت حامل‌های انرژی یک ترفند مهم و کارآمدی است که به طور مشترک در اکثر کشورها بکار گرفته شده است، نکته مهم و اساسی در بکارگیری چنین سیاستی، این است که نوع و میزان استفاده از آن در هر کشوری متناسب با شرایط خاص آن کشور متفاوت است و بدین ترتیب نیست که در تمامی کشورها به یک صورت و با یک نرخ ثابت بکار گرفته شود (امیری، ۱۳۸۹: ۶۹-۶۸).

مهم‌ترین ابزار نظام اقتصادی در تخصیص بهینه منابع، سیاست قیمت‌گذاری مناسب است که در نظام اقتصادی آزاد از تقابل عرضه و تقاضا بدست می‌آید، در ایران، بنزین توسط دولت عرضه می‌شود و قیمت‌های تمام شده و هزینه فرصت آن نسبت به قیمت جاری جامعه، بسیار بالاتر است و این شکاف قیمتی از طریق پرداخت یارانه پوشش داده می‌شود؛ نظام‌های اقتصادی مبتنی بر بازار، پرداخت یارانه را مانع رشد تولید قلمداد می‌نمایند و آن را مداخله در تعیین قیمت می‌دانند.

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۷۳

بر اساس ماده (۱) قانون هدفمندی یارانه‌ها که در سال ۱۳۸۸ به تصویب مجلس رسید؛ دولت مکلف است با رعایت این قانون، قیمت حامل‌های انرژی را اصلاح کند: قیمت فروش داخلی بنزین، نفت گاز، نفت کوره، نفت سفید و گاز مایع و سایر مشتقات نفت، با لحاظ کیفیت حامل‌ها و با احتساب هزینه‌های مترتب (شامل حمل و نقل، توزیع، مالیات و عوارض قانونی) به تدریج تا پایان برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی - ایران کمتر از نود درصد (۹۰٪) قیمت تحویل روی کشتی (فوب) در خلیج فارس نباشد.

در حال حاضر، بنزین به صورت دو نرخ یعنی قیمت سهمیه‌ای و غیرسهمیه‌ای قیمت‌گذاری می‌شود و هر دو نرخ در طی دوره نامشخصی ثابت بوده و سیاست تثبیت قیمت در هر دو نرخ صورت می‌گیرد. راهکار اصلاحی این تحقیق بدین صورت است که همانند سیاست فعلی، سهمیه مقداری تداوم داشته باشد ولی به‌جای سیاست تثبیت قیمت می‌توان از سیاست افزایش تدریجی برای قیمت سهمیه‌ای به همراه سیاست جبرانی استفاده کرد. ولی تمرکز و تأکید اصلی تحقیق حاضر روی اصلاح نرخ دوم یا قیمت غیرسهمیه‌ای است؛ بدین صورت که اتخاذ سیاست مالیات بر مصرف برای قیمت‌گذاری غیرسهمیه‌ای به‌عنوان جایگزین سیاست تثبیت قیمت، پیشنهاد می‌گردد.

در این سناریو، برای مصارف کمتر از سهمیه ماهانه، نرخ مالیات صفر و برای مصارف بالاتر از سهمیه، نرخ مالیات ۵ درصد به ازای هر لیتر مازاد بر مصرف وضع می‌شود. در سیاست مالیات بر مصرف، قیمت متناسب با میزان مصرف افراد، متغیر بوده و با افزایش مصرف از سقف تعیین شده، قیمت بنزین افزایش می‌یابد. همچنین در سیاست مذکور، مشوق‌های مالیاتی برای افراد کم مصرف و تولید خودروهای دوستدار محیط‌زیست می‌تواند در کنترل مصرف بنزین مؤثر باشد.

در واقع، در سناریوی پیشنهادی، قیمت سهمیه‌ای برحسب میزان مصرف افراد بین قیمت سهمیه‌ای و قیمت فوب خلیج فارس، متغیر بوده و نگرانی‌ها و پیامدهای اجتماعی ناشی از افزایش یکباره قیمت غیرسهمیه‌ای را برطرف می‌سازد. جدول مالیاتی پیشنهادی با فرض اینکه قیمت فوب خلیج فارس معادل ۲۰۰،۰۰۰ ریال (قیمت فوب بنزین براساس آمار منتشر شده شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در تابستان ۱۴۰۱ برابر ۵۴۵،۲۰۲ ریال است که برای سادگی، به صورت تقریبی معادل ۲۰۰،۰۰۰ ریال تعیین شده است). در نظر گرفته شود به صورت جدول (۲) می‌باشد. در این سناریو، پیشنهاد می‌شود قیمت فوب به صورت متوسط قیمت فصلی تعیین و برای فصل آینده مدنظر قرار گیرد.

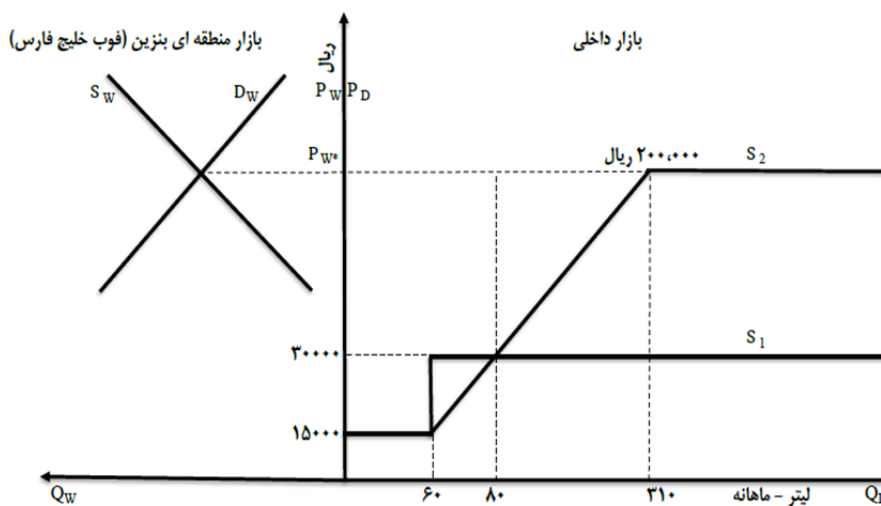
جدول ۲. نرخ مالیات بر مصرف بنزین در سناریوی پیشنهادی
منبع: یافته‌های تحقیق

مصرف (لیتر)	مازاد بر سهمیه (لیتر)	قیمت بنزین (ریال به ازای هر لیتر)	درصد از فوب
تا ۶۰	۰	۱۵۰۰۰	۷/۵
۶۱	۱	۱۵۷۵۰	۷/۸
۶۲	۲	۱۶۵۰۰	۸/۲
۷۰	۱۰	۲۲۵۰۰	۱۱/۲
۸۰	۲۰	۳۰۰۰۰	۱۵
۹۰	۳۰	۳۷۵۰۰	۱۸/۷
۱۰۰	۴۰	۴۵۰۰۰	۲۲/۵
۱۲۰	۶۰	۱۶۰۰۰۰	۳۰
۱۴۰	۸۰	۷۵۰۰۰	۳۷/۵
۱۶۰	۱۰۰	۹۰۰۰۰	۴۵
۱۸۰	۱۲۰	۱۰۵۰۰۰	۵۲/۵
۲۰۰	۱۴۰	۱۲۰۰۰۰	۶۰
۲۲۰	۱۶۰	۱۳۵۰۰۰	۶۷/۵
۲۴۰	۱۸۰	۱۵۰۰۰۰	۷۵
۲۶۰	۲۰۰	۱۶۵۰۰۰	۸۲/۵
۲۸۰	۲۲۰	۱۸۰۰۰۰	۹۰
۳۰۰	۲۴۰	۱۹۵۰۰۰	۹۷/۵
۳۱۰	۲۵۰	۲۰۲۵۰۰	۱۰۰

برای تشریح بهتر سیاست مالیات بر مصرف بنزین، دو سناریوی وضعیت فعلی قیمت‌گذاری و راهکار پیشنهادی در نمودار (۹) ترسیم شده است. در سناریوی جاری (S_1) تا میزان ۶۰ لیتر سهمیه به صورت ماهیانه در کارت سوخت متعلق به هر خودرو با نرخ ۱۵۰۰۰ ریال واریز می‌گردد و مازاد بر آن، بدون در نظر گرفتن هیچ سقف و محدودیتی با قیمت ثابت ۳۰،۰۰۰ ریال برای هر لیتر بنزین، قابل مصرف می‌باشد که این مبلغ علی‌رغم استفاده از لفظ قیمت آزاد، اختلاف فاحشی با قیمت جهانی یا منطقه دارد، بالاخص در دوره‌های جهش ارزی و کاهش شدید ارزش پول ملی، اختلاف قیمت غیر سهمیه‌ای با قیمت برخی از کشورهای همسایه می‌تواند بیش از ۲۰ برابر باشد؛ این سیاست تثبیت قیمت غیر سهمیه‌ای همانگونه که قبل‌تر ذکر گردید منجر به معضلات بی‌شماری شده است.

هدف این مطالعه، مطرح نمودن یک سناریوی جدید (S_2) است تا با بکارگیری آن مسائل و مشکلات وضعیت کنونی قیمت‌گذاری غیرسهمیه‌ای بنزین کاهش و رفع گردد؛ بر این مبنا، به موازات مصرف بنزین بیش از مقدار سهمیه، قیمت آن نیز مشمول نرخ مالیات شده و یک روند صعودی دارد. در سناریو پیشنهادی (S_2)، قیمت کف همان قیمت سهمیه‌ای فعلی یعنی ۱۵۰۰۰ ریال برای ۶۰ لیتر سهمیه ماهانه در نظر گرفته شده و مصرف بیشتر، مشمول مالیات بر مصرف می‌شود و این سیر صعودی ادامه دارد تا آنجا که در نهایت به قیمت فوب خلیج فارس رسیده و تفاوت قیمتی وجود نخواهد داشت.

بر اساس نرخ مالیات بر مصرف ذکر شده در جدول (۳) در مقدار ۳۱۰ لیتر این برابری قیمت اتفاق خواهد افتاد، به عبارتی دیگر در یک طیف بین ۶۰ و ۳۱۰ لیتر قیمت عرضه بنزین، به تناسب میزان مصرف متفاوت خواهد بود و بیش از آن به قیمت فوب می‌رسد. در واقع، در سناریوی پیشنهادی برای مصارف کمتر از ۸۰ لیتر در ماه، قیمت پایین‌تر از قیمت فعلی (۳۰،۰۰۰ ریال) خواهد بود، درحالی‌که در قیمت‌گذاری فعلی، مصارف بالاتر از ۶۰ لیتر به صورت جهشی با قیمت ۰۰۰،۳۰ ریال مواجه می‌شود. بنابراین، در سناریوی پیشنهادی، ابعاد اجتماعی و میزان همراهی و پذیرش مردم در اجرای آن نیز لحاظ شده است.



نمودار ۹. سناریو قیمت‌گذاری فعلی بنزین (S_1) و سناریو پیشنهادی (S_2)

منبع: یافته‌های پژوهش

جدول ۳. روابط جبری سناریوهای قیمت گذاری یا عرضه بنزین در سناریوهای مختلف
منبع: یافته‌های پژوهش

سناریو	تابع عرضه	معادله عرضه
سناریوی فعلی	$Q \leq Q_0$ \forall $P = P_0$	$Q \leq 60$ \forall $P = 15000$
	$Q > Q_0$ \forall $P = P_1$	$Q > 60$ \forall $P = 30000$
سناریوی پیشنهادی	$Q \leq Q_0$ \forall $P = P_0$	$Q \leq 60$ \forall $P = 15000$
	$Q_0 < Q < Q^*$ \forall $P = P_0[1 + t(Q - Q_0)]$	$60 < Q < 310$ \forall $P = 30000 + 75Q$
	$Q \geq Q^*$ \forall $P = P_W^*$	$Q \geq 310$ \forall $P = 202500$

شواهد آماری مربوط به میزان مصرف و مخارج بنزین خانوارهای شهری در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ نشان می‌دهد که به طور متوسط هر خانوار شهری ۱۴،۵۴۰ هزار ریال در سال برای مصرف بنزین هزینه می‌کند و حدود ۷۰ لیتر در ماه بنزین مصرف می‌کنند (باتوجه با اینکه در طرح آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای کشور، مخارج بنزین خانوارهای دارای یک خودرو گزارش شده است بنابراین برای برآورد مقدار مصرف بنزین، فرض شده است همه خودروها شخصی بوده و دارای سهمیه مقداری ۶۰ لیتر در ماه هستند). نکته قابل توجه این است که میانه مخارج بنزین برای ۲۳۵۸۱ خانوار در طی سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ برابر ۱۰،۸۰۰ هزار ریال است یعنی میانه این مشاهدات معادل مصرف ۶۰ لیتر در ماه است که دارای هزینه سالانه ۱۰،۸۰۰ هزار ریال است ولی چون میانگین مخارج بنزین بزرگتر از میانه مشاهدات است و حداکثر مخارج بنزین بیش از ۲۵۰ میلیون ریال در سال است چولگی توزیع مصرف بنزین به سمت مصارف بالاتر از سهمیه می‌باشد (جدول ۴).

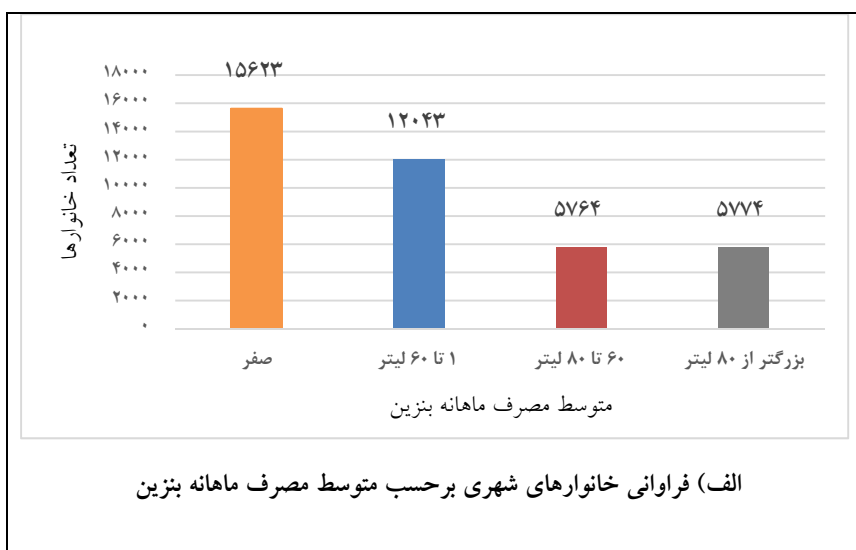
جدول ۴. مخارج بنزین خانوارهای شهری در سالهای ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ (ارقام به هزار ریال)
منبع: مرکز آمار ایران، طرح آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای شهری کشور
در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹

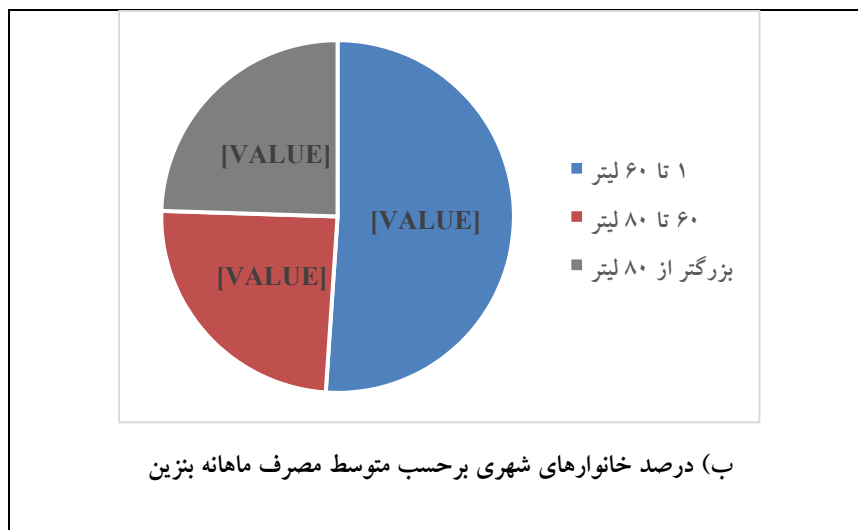
شرح	سال ۱۳۹۸	سال ۱۳۹۹	مجموع سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹
میانگین	۱۲۲۷۰	۱۶۹۲۰	۱۴۵۴۰
میانه	۹۶۰۰	۱۲۰۰۰	۱۰۸۰۰
حداقل	۲۴۰	۳۶۰	۲۴۰

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۷۷

۲۵۲۰۰۰	۲۵۲۰۰۰	۱۴۴۰۰۰	حداکثر
۲۳۵۸۱	۱۱۴۹۹	۱۲۰۸۲	تعداد مشاهدات

همانطور که در نمودار (۱۰) مشاهده می‌شود از ۳۹۲۰۴ خانوارهای شهری که در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ آمارگیری شده است بیش از ۱۵ هزار خانوار (حدود ۴۰ درصد خانوارها) بدون خودرو بوده و به طور مستقیم مصرف بنزین نداشته‌اند. از ۲۳۵۸۱ خانوار صاحب خودرو، ۵۱ درصد آنها، کمتر از سهمیه مقداری (۶۰ لیتر در ماه) و ۴۹ درصد بیش از سهمیه، بنزین مصرف کرده‌اند. همچنین از این ۴۹ درصد، ۲۴ درصد دارای مصرف ۶۰ تا ۸۰ لیتر در ماه و ۲۵ درصد بیش از ۸۰ لیتر در ماه برای بنزین هزینه می‌کنند. بنابراین شواهد آماری نشان می‌دهد راهکار پیشنهادی تحقیق حاضر برای اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای، به طور مستقیم حدود ۴۹ درصد خانوارهای صاحب خودرو را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در نمودار (۹) نیز مشاهده می‌شود در سناریوی پیشنهادی، مصارف بین ۶۰ تا ۸۰ لیتر در ماه از اجرای سیاست مالیات بر مصرف، منتفع شده ولی مخارج مصارف بالای ۸۰ لیتر (یعنی ۲۵ درصد خانوارهای صاحب خودرو) متناسب با مصرف خود، افزایش یافته و از یارانه به مراتب کمتری از بنزین برخوردار می‌شوند.





نمودار ۱۰. تعداد و درصد خانوارهای شهری برحسب مخارج/مصرف بنزین در طی سالهای ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ (منبع: مرکز آمار ایران و محاسبات تحقیق)

همانگونه که پیش تر نگاشته شد، هدف از پیشنهاد هر طرحی، بررسی اثر اجرایی آن بر کاهش نتایج منفی وضعیت کنونی و برشمردن تأثیرات مثبت آن است و برای حصول نتایج بهتر، منطق اجرای هر سیاست اقتصادی ایجاب می کند کلیه آثار اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و زیست محیطی هم زمان مورد توجه قرار گیرد. بدین ترتیب آثار و پیامدهای سناریو پیشنهادی در حل مشکلاتی که به واسطه سیستم جاری ایجاد شده است عنوان می گردد:

۲.۶ آثار و پیامدهای سیاست پیشنهادی

طبق مطالعات انجام شده و بررسی تجارب اصلاح یارانه در سراسر جهان می توان استنباط کرد غیرسیاسی کردن فرایند اصلاح یارانه، شرط محوری موفقیت برنامه های اصلاح یارانه بوده است که خود نیازمند مقدمات خاص بوده و براساس روش های فنی متناسبی پیاده سازی می شود. از مهمترین مقدمات غیرسیاسی کردن اصلاح یارانه، ثبات نسبی اقتصاد کلان در کنار پایین بودن نسبی قیمت های جهانی حامل های انرژی است. بنابراین، آثار و پیامدهای محتمل سناریوی پیشنهادی با فرض غیرسیاسی کردن فرایند اصلاح یارانه و ثبات اقتصاد کلان بالاخص ثبات نسبی سطح عمومی قیمت ها قابل طرح است. لازم به ذکر است در

سناریوی پیشنهادی دو نوع اصلاح قیمتی یعنی سیاست افزایش تدریجی در قیمت سهمیه‌ای و سیاست مالیات بر مصرف در قیمت غیرسهمیه‌ای مدنظر است. ولی تأکید و تمرکز تحقیق حاضر روی اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای به‌عنوان اولین گام اصلاحی بوده و فرض بر این است که قیمت سهمیه‌ای تا اجرای کامل و نهادینه شدن اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای، تثبیت گردد.

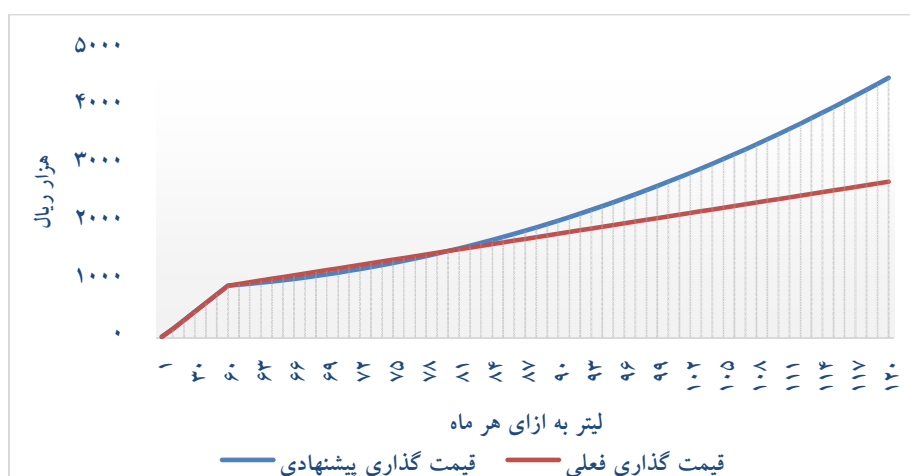
واقعی‌سازی قیمت متناسب با مصرف بنزین

کارشناسان متعددی با مطرح نمودن تأثیر منفی افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر بودجه دهک‌های پایین با هرگونه تغییر قیمتی مخالف می‌باشند. آنچه در مورد تعدیل قیمت باید موردتوجه قرار بگیرد ذکر این نکته است که اگرچه افزایش بهای انرژی منجر به تورم کوتاه‌مدت شده و اثر روانی ناشی از آن در تشدید این امر بی‌تأثیر نیست؛ ولی تورم کشور عمدتاً ریشه پولی داشته و راه‌حل آن را بایستی در انضباط مالی مشتریان اصلی بانک مرکزی (یعنی دولت و بانک‌ها) جستجو کرد. از جانب دیگر، تقلیل مخارج دولت در سناریوی پیشنهادی، اثر مستقیمی روی کاهش کسری بودجه و به تبع آن کنترل تورم خواهد داشت. نکته قابل توجه در سناریوی پیشنهادی این است که سهمیه مقداری یا قیمت یارانه‌ای برای مصارف پایین‌تر همچنان حفظ شده و تنها قیمت غیرسهمیه‌ای بین قیمت سهمیه‌ای (یارانه‌ای) و قیمت واقعی (فوب خلیج فارس) در نوسان خواهد بود و قیمت متناسب با مصرف افراد در همین محدوده، تعیین می‌شود. بنابراین با اجرای سیاست مالیات بر مصرف، قیمت بنزین به صورت یکباره و برای همه مصرف‌کنندگان به یک نسبت مشخص، افزایش نمی‌یابد بلکه متناسب به سطح مصرف خود به سمت قیمت واقعی خود متمایل می‌شود. از این‌رو، انتظار می‌رود آثار تورمی این سیاست به مراتب پایین‌تر از سیاست جهش قیمتی باشد بالاخص این‌که قیمت برای مصارف بین ۶۰ تا ۸۰ لیتر نسبت به قیمت سیاست فعلی، کاهش می‌یابد.

حل معضل توزیع نابرابر یارانه بین دهک‌های مختلف درآمدی

با پذیرش عدم تکافوی سیستم قیمت‌گذاری فعلی و لزوم تعدیل آن، تحقق عدالت اجتماعی و توزیع بهینه درآمد جهت حمایت از اقشار ضعیف جامعه، در گرو اجرای طرحی است که نقاط ضعف سیستم فعلی را شناسایی و رفع نماید. سناریو پیشنهادی با تعیین مالیات بر مازاد مصرف بر سهمیه، نابرابری موجود را کاسته و در توزیع مناسب منابع، مؤثر است. همانطور که در جدول (۱) و نمودار (۴) اشاره شد حدود ۶۰ درصد بنزین توسط چهار دهک بالای درآمدی

مصرف می‌شود و همواره دهک‌های بالای درآمدی از مصرف بنزین به مراتب بیشتری از دهک‌های پایین درآمدی دارند؛ از این رو، دهک‌های بالای درآمدی به واسطه مصرف بالای انرژی و سهم هزینه رفاهی بالاتر در سبد خانوار، از بنزین بیشتری استفاده می‌کنند و به همان نسبت از یارانه بیشتری بهره می‌برند اما با بکارگیری سناریوی پیشنهادی، مصارف بیشتر با مخارج بیشتر همراه خواهد بود و یارانه کمتری به آنها تعلق می‌گیرد. در واقع، در سناریوی پیشنهادی، دهک‌های پایین درآمدی که دارای مصارف پایین‌تری هستند از یارانه بیشتری برخوردار می‌شوند و دهک‌های بالای درآمدی که دارای مصارف بالاتری هستند، از یارانه بسیار ناچیزی بهره‌مند خواهند شد. مقایسه مخارج ماهانه بنزین برای یک خانوار دارای یک خودرو شخصی بین سناریوی قیمت‌گذاری فعلی و پیشنهادی نشان می‌دهد برای مصارف پایین‌تر از ۸۰ لیتر در ماه، مخارج بنزین در سناریوی پیشنهادی کوچکتر یا مساوی سناریوی فعلی است ولی برای مصارف بالاتر از ۸۰ لیتر، مخارج بنزین متناسب با سطح مصرف افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر فاصله عمودی بین مخارج این دو سناریو برای مصارف بالاتر از ۸۰ لیتر نشان‌گر کاهش تدریجی یارانه بنزین نسبت به سناریوی فعلی است؛ به طوری که هر چه مصرف بنزین در ماه افزایش یابد، یارانه بنزین برای مصارف نهایی به اندازه نرخ مالیات، کاهش می‌یابد.



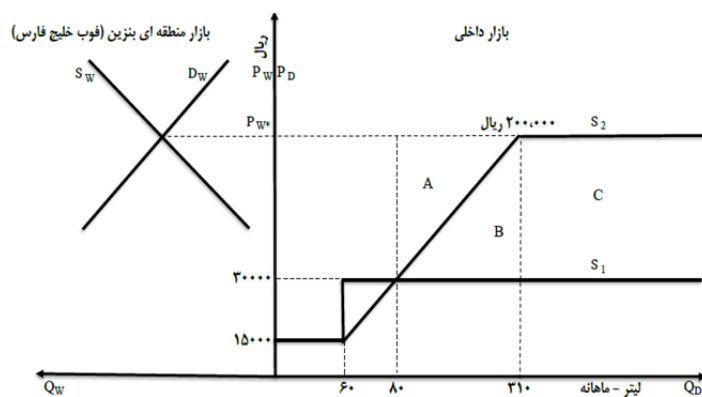
نمودار ۱۱. مقایسه مخارج ماهانه بنزین بین سناریوهای قیمت‌گذاری فعلی و پیشنهادی

منبع: یافته‌های پژوهش

حل معضل قاچاق بنزین

با تغییر در سیاست مالیاتی یا یارانه‌ای، می‌توان تفاوت قیمتی بین داخل و خارج از کشور را کاهش داد. براساس آنچه تجربه شد با اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و واقعی‌تر شدن قیمت سوخت در سال ۱۳۸۹، کسب‌وکار قاچاقچیان برای مدتی کساد شد ولی به‌دلیل عدم ادامه صحیح روند هدفمندسازی، بار دیگر قاچاق سوخت به تجارتی سودآور در مرزهای غربی و شرقی ایران تبدیل گشت.

یکی از بزرگترین معضلات ناشی از تفاوت قیمت داخل و خارج از مرزهای کشور، قاچاق بنزین است و تعیین قیمت داخلی بر اساس قیمت فوب خلیج فارس همواره از راه‌حل‌های پیشنهادی جهت حل این معضل بوده است؛ اما از جانب دیگر اجرای کامل قیمت‌گذاری بر مبنای قیمت فوب منجر به فشار مضاعفی به اکثر اقشار جامعه می‌شود؛ از این رو، در سناریو پیشنهادی، مقدار ۶۰ لیتر با نرخ ۱۵۰۰۰ ریال به‌صورت سهمیه ماهیانه در هر کارت سوخت لحاظ شده و مازاد بر مصرف مشمول مالیات می‌شود. در نمودار (۱۲) تفاوت انگیزه قاچاق در سناریو فعلی و سناریو پیشنهادی به‌صورت بهتری مشخص شده است. همانگونه که در این نمودار مشهود است قیمت بنزین تعادلی در بازار جهانی و منطقه متناسب با نوسانات نرخ ارز و قیمت‌های جهانی همواره بالاتر از قیمت دستوری داخلی است. لازم به ذکر است در این نمودار، فقط به تابع عرضه توجه شده و از تابع تقاضا چشم‌پوشی شده است زیرا تقاضای دهک‌های مختلف درآمدی می‌تواند در نقاط مختلف روی منحنی عرضه اتفاق بیفتد؛ بدیهی است که قاچاق سوخت متناسب با سطوح بالای تقاضای بنزین خواهد بود.



نمودار ۱۲. تحلیل هندسی انگیزه قاچاق بنزین در سناریوهای مورد بررسی

منبع: یافته‌های پژوهش

نمودار پلکانی (S_1)، نشان‌دهنده همان وضعیت قیمت‌گذاری فعلی است که تا ۶۰ لیتر سهمیه‌ای با نرخ ۱۵۰۰۰ ریال و بیش از آن به صورت آزاد و با نرخ هر لیتر ۳۰،۰۰۰ ریال تثبیت شده است. نمودار (S_2)، سناریو پیشنهادی را نمایش می‌دهد که عرضه بنزین از یک سطح به بعد متناسب با مصرف، قیمت‌گذاری می‌شود، در این حالت، به ترتیب قیمت سهمیه‌ای و قیمت فوب، کف و سقف بهای بنزین را مشخص می‌نماید و در نتیجه به ازای مصرف بیشتر، بهای بنزین یک روند صعودی خواهد داشت. با فرض اینکه انگیزه قاچاق برای مصارف بالاتر (برای مثال، بالاتر از ۸۰ لیتر) موضوعیت داشته باشد، در سناریوی فعلی (S_1)، به دلیل ثابت بودن بهای بنزین، سود ناشی از قاچاق بنزین معادل مساحت $A+B+C$ است که بسیار قابل توجه و وسوسه‌انگیز است، در حالی که در سناریوی پیشنهادی (S_2)، چون قیمت به موازات مصرف افزایش می‌یابد، انگیزه کسب سود از قاچاق بنزین به ناحیه A محدود می‌شود و ناحیه C که می‌تواند عدد بسیار بزرگی باشد، بصورت کامل حذف می‌گردد (جدول ۵)؛ نکته قابل تأمل دیگر در خصوص طرح پیشنهادی، انگیزه قاچاق برای کسب نرخ سود کمتر از ۲۰ درصد (نرخ سود سپرده بانکی در صندوق سرمایه‌گذاری ثابت) متوقف خواهد شد لذا در قیمت‌های نزدیک به قیمت فوب، انگیزه قاچاق سوخت به طور کامل از بین می‌رود.

جدول ۵. تحلیل پارامتری انگیزه قاچاق بنزین در سناریوهای مورد بررسی

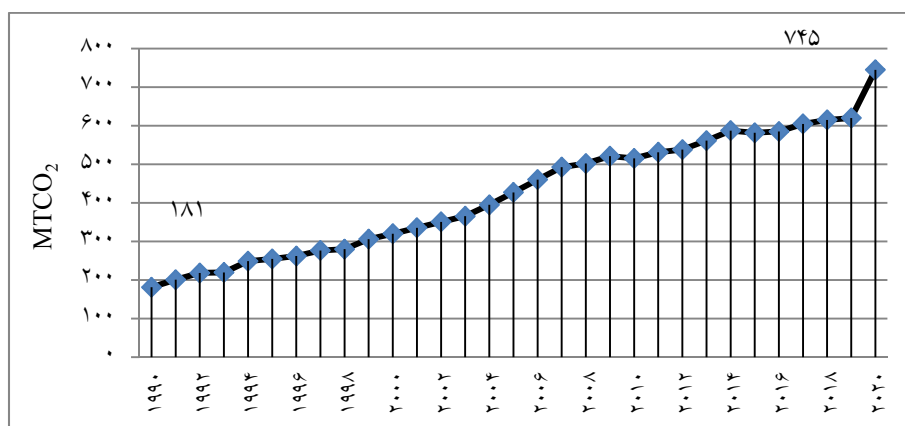
منبع: یافته‌های پژوهش

تغییرات (S_1-S_2)	سناریوی پیشنهادی (S_2)	سناریوی فعلی (S_1)	شرح
-B-C	A	A+B+C	سود حاصل از قاچاق بنزین $(P_w-P_D) \times Q$, for $Q > 80$

به عبارتی دیگر قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین و وضع مالیات بر مازاد مصرف، از نوع قیمت‌گذاری متغیر بوده و با افزایش مصرف فراتر از سهمیه مقداری، قیمت نیز افزایش می‌یابد و اختلاف قیمت بنزین در داخل و خارج کشور به سمت صفر، میل کرده و انگیزه قاچاق بنزین در مقیاس بزرگ را به شدت کاهش می‌دهد.

حل معضل انتشار CO₂

بنزین به‌عنوان یک سوخت فسیلی مهم، محیط‌زیست را هم در فرآیند استخراج، تولید و انتقال آن به شبکه‌های توزیع و هم در مصرف نهایی در وسایط نقلیه موتوری، آلوده می‌نماید؛ از این‌رو، نقش پررنگی در میزان مصرف انرژی و انتشار CO₂ داشته و رشد روز افزون مصرف آن و انتشار گازهای آلاینده ناشی از احتراق بنزین، منجر به افزایش مشکلات زیست‌محیطی شده است. نمودار (۱۳) روند فزاینده انتشار CO₂ را در یک دوره سی‌ساله نشان می‌دهد.



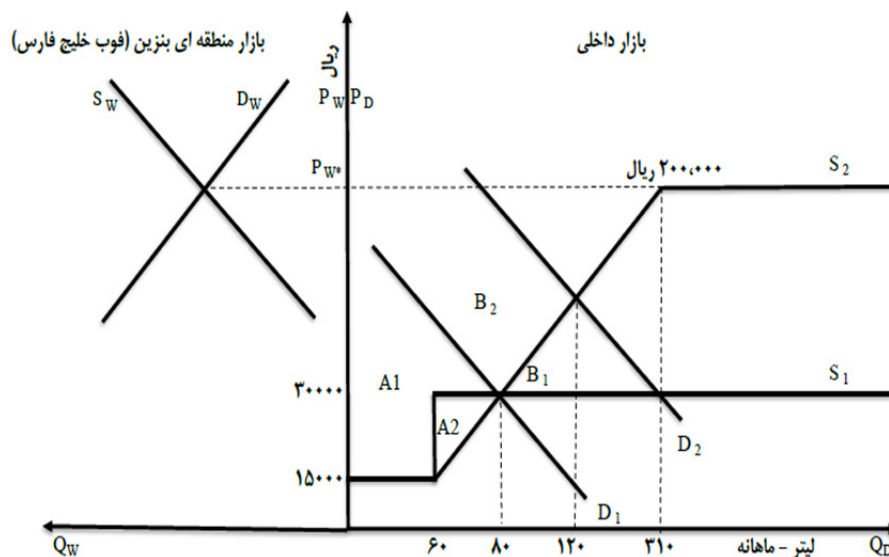
نمودار ۱۳. میزان انتشار CO₂ در ایران طی دوره زمانی ۱۳۶۸-۱۳۹۸ بر حسب MTCO₂

منبع: <https://yearbook.enerdata.net>

حذف یارانه‌های داخلی سوخت و نزدیک کردن قیمت‌ها به سطح بین‌المللی به صورت خودکار، سبب کاهش مصرف و در نتیجه انتشار کم‌تر آلاینده‌هایی چون CO₂ می‌شود. در واقع، در سناریوی پیشنهادی که مالیات بر مصرف وضع می‌شود همانند مالیات بر انتشار کربن، عمل می‌کند و انتظار می‌رود به واسطه پرهزینه شدن انتشار آلاینده ناشی از مصرف بنزین، کیفیت محیط‌زیست ارتقاء پیدا کند. نتایج مطالعات تجربی، گواهی بر صحت این ادعا است. برای مثال، پژوهشگران (۱۳۸۶)، بزازان و پورباقر (۱۳۹۲) و مرادی و همکاران (۲۰۲۲)، در پژوهش‌های خود در خصوص آثار زیست‌محیطی حذف یارانه بنزین و گازوئیل در ایران، نشان دادند که افزایش قیمت بنزین منجر به کاهش مصرف آن شده و در نتیجه آلاینده کم‌تری انتشار می‌یابد. همچنین لی و سلیمانی (۲۰۲۱)، برای مالزی و اسکافیدزل و همکاران (۲۰۲۰)، برای اکوادور نشان دادند کاهش یارانه‌های انرژی باعث کاهش انتشار آلاینده‌های هوا می‌گردد.

ثبات نسبی رفاه مصارف پایین تر

همان گونه که در نمودار (۱۴) نشان داده شده است با استناد به جدول (۲) فرض می شود D_1 نشانگر تقاضای مربوط به اقشار ضعیف جامعه (دهک اول تا پنجم) بوده ماهیانه کمتر از ۸۰ لیتر، بنزین مصرف می نمایند و D_2 نشانگر تقاضای بنزین برای دهک های بالای درآمدی است که فرض شده مصارف بیشتر از ۸۰ لیتر در ماه دارند و به طور متوسط حدود ۱۲۰ لیتر در ماه مصرف می نمایند؛ در سناریو وضعیت فعلی (S_1)، میزان مازاد رفاه برای اقشار ضعیف فقط مساحت A_1 و برای دهک های بالای درآمدی مساحت $A_1+B_2+B_1$ را مشمول می شود؛ در حالی که با اجرای طرح پیشنهادی، مساحت A_2 نیز به مازاد رفاه گروه اول اضافه گردیده و پیرو آن برای گروه دهک های بالای درآمدی با اضافه شدن مساحت A_2 ، به میزان B_1 از مازاد رفاه آن ها کسر می گردد (جدول ۶).



نمودار ۱۴. آثار رفاهی مصرف کننده در سناریوهای مورد بررسی

منبع: یافته های پژوهش

جدول ۶. تحلیل پارامتری مازاد رفاه مصرف‌کننده در سناریوهای مورد بررسی
منبع: یافته‌های پژوهش

تغییرات رفاه مصرف‌کننده	سناریوی پیشنهادی (S2)	سناریوی فعلی (S1)	مازاد رفاه مصرف‌کننده
A2	A1+A2	A1	حالت D1 (Q≤80)
A2-B1	A1+A2+B2	B1+B2+A1	حالت D2 (Q>80)

بنابراین مصارف کمتر از ۸۰ لیتر در ماه، به طور مستقیم از اجرای سناریوی پیشنهادی منتفع می‌شوند ولی مصارف بالاتر از ۸۰ لیتر، برحسب میزان مصرف از رفاه افراد کاسته می‌شود. منطق اقتصادی حکم می‌کند در این حالت، انگیزه صرفه‌جویی در مصرف افزایش یابد. لازم به ذکر است که مازاد رفاه تولیدکننده در هر دو سناریو برابر صفر خواهد بود زیرا هر واحد مصرف با قیمت خودش عرضه می‌شود. بدین صورت که در سناریوی فعلی، همه سطوح مصرف فراتر از سهمیه، به قیمت ثابت ۳۰،۰۰۰ ریال عرضه می‌شود ولی در سناریوی پیشنهادی، هر واحد مصرف با قیمت متفاوت و متناسب با مصرف عرضه می‌شود لذا واحدهای قبلی مصرف با قیمت بالاتر، به فروش نمی‌رسد و مازاد رفاهی برای تولیدکننده باقی نمی‌ماند.

۷. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

بنزین یک مؤلفه اقتصادی، با اثرات سیاسی، اجتماعی و زیست‌محیطی است، که نقش مؤثری در عملکرد دولت دارد، دولت به‌عنوان تنها عرضه‌کننده، برای تأمین مقدار مورد نیاز بنزین کشور، از طریق تأسیس پالایشگاه به تولید داخلی می‌پردازد و در صورت کمبود، مابقی را از طریق واردات تأمین می‌نماید که هر دو روش، مستلزم صرف هزینه بالایی است.

به دلیل اهمیت استراتژیک بنزین در اقتصاد سیاسی ایران، هرگونه تصمیم برای اصلاح جهشی و یکباره قیمت آن با واکنش‌های شدید اقتصادی، اجتماعی و سیاسی مواجه شده است. شواهد تاریخی سیاست‌گذاری در خصوص قیمت‌گذاری بنزین نشان می‌دهد که سیاست تثبیت قیمت به‌عنوان سیاست غالب مورد توجه دولت‌مردان بوده و از سیاست غیرقیمتی همانند

جیره‌بندی یا سهمیه مقداری برای کنترل مصرف استفاده شده است. بدیهی است که سیاست تثبیت قیمت در هر نرخی در شرایط تورمی، سیاست پایدار و منطقی نخواهد بود و با گذر زمان و انباشت هزینه‌های سنگین یارانه‌ای دولت از طرف عرضه و مصرف بی‌رویه داخلی و انگیزه کسب سود از محل قاچاق سوخت از طرف تقاضا، عملاً تداوم این سیاست را ناممکن ساخته و به ناچار سیاست جهش قیمتی بکار گرفته می‌شود.

در حال حاضر، سیاست تثبیت قیمت بنزین به صورت دو نرخی (قیمت سهمیه‌ای و غیرسهمیه‌ای) اجراء می‌شود و در صورتی که این سیاست مورد بازنگری قرار نگیرد همانند گذشته نتایج نامطلوب و ناگوار اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی را به همراه خواهد داشت. بنابراین تجدیدنظر در بکارگیری سیاست شکست‌خورده تثبیت قیمت و اصلاح مناسب شیوه قیمت‌گذاری بنزین از اهداف اصلی این تحقیق است. برای این منظور، پیشنهاد می‌شود سهمیه مقداری همچنان ادامه داشته باشد ولی قیمت سهمیه‌ای به صورت تدریجی و به صورت درصدی از تورم در سال، افزایش یابد و قیمت غیرسهمیه‌ای، متناسب با میزان مصرف، مشمول مالیات گردد. همچنین با توجه به ناآرامی‌ها و اعتراضات اجتماعی اخیر در خصوص افزایش یک‌باره قیمت، توصیه می‌شود در مرحله اول، قیمت غیرسهمیه‌ای مورد اصلاح و بازنگری قرار گیرد و بعد از اجرای کامل و نهادینه شدن آن، قیمت سهمیه‌ای از سیاست تثبیت به سیاست افزایش تدریجی تغییر یابد. بنابراین در این تحقیق، صرفاً به اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای پرداخته شده و آثار سیاست پیشنهادی با سیاست فعلی مورد مقایسه و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. نتایج کلیدی این تحقیق به همراه توصیه‌های سیاستی عبارتند از:

- در صورت تثبیت قیمت سهمیه‌ای در قیمت ۱۵۰۰۰ ریال و وضع مالیات ۵ درصدی برای هر واحد مصرف مازاد بر سهمیه، مخارج ماهانه بنزین برای سطوح مصرف پایین از ۸۰ لیتر در ماه کاهش می‌یابد. یعنی اجرای سیاست مالیات بر مصرف می‌تواند همراهی جامعه در پذیرش این اصلاح قیمتی را تا حدودی افزایش دهد. البته، نرخ مالیات ایزاری است که تحت کنترل دولت بوده و می‌تواند برحسب شرایط اقتصادی و اجتماعی مورد تجدیدنظر قرار گیرد. پیشنهاد می‌شود تا اجرای کامل و موفق‌آمیز اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای، سیاست تثبیت قیمت برای سهمیه تعیین شده، ادامه داشته باشد.

- در قیمت‌گذاری پیشنهادی، مخارج بنزین برای مصارف بالاتر از ۸۰ لیتر در ماه افزایش می‌یابد. نکته قابل توجه در این اصلاح قیمتی این است که اولاً این افزایش

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب می‌پور و دیگران) ۲۸۷

مخارج به صورت جهشی نبوده و برحسب میزان مصرف خواهد بود و ثانیاً مطابق هزینه و درآمد خانوارهای شهری مرکز آمار ایران، از کل جامعه مصرف بنزین، ۲۵ درصد آن دارای مصارف بالاتر از ۸۰ لیتر در ماه بوده و مشمول این افزایش مخارج بنزین خواهند بود و این خانوارها عمدتاً در چهار دهک بالای درآمدی قرار دارند.

- در سناریوی پیشنهادی، توزیع ناعادلانه یارانه بنزین تا حد زیادی برطرف شده و مصارف بالاتر به جای اینکه از یارانه بیشتری برخوردار باشند مالیات بیشتری به دولت پرداخت می‌کنند. در این شرایط، ابزار مالیات به‌عنوان یک ابزار تنظیم‌گری، ایفای نقش کرده و امکان بازتوزیع منابع درآمدی حاصل از آن برای اصلاح مرحله دوم یعنی اجرای سیاست تدریجی قیمت سهمیه‌ای را فراهم می‌سازد. در صورتی که دولت قصد داشته باشد تغییر در قیمت سهمیه‌ای را به همراه سیاست جبرانی یا پرداخت نقدی اجرا کند می‌تواند بخشی از این منابع را از محل مالیات بر مصارف بالاتر بنزین، تأمین مالی نماید.

- در شیوه قیمت‌گذاری پیشنهادی، انگیزه قاچاق بنزین در مقیاس بزرگ می‌تواند به‌طور کامل از بین رود زیرا مصارف بالاتر بنزین با قیمت‌های نزدیک یا معادل قیمت فوب خلیج فارس، قیمت‌گذاری می‌شود. با توجه به اینکه قیمت بنزین در خارج از کشور، با ارزهای خارجی عرضه و تقاضا می‌شود بدیهی است با افزایش نرخ ارز در داخل کشور، اختلاف ریالی قیمت داخلی با قیمت منطقه به‌طور قابل توجهی افزایش خواهد یافت و قاچاق سوخت را به یک کسب‌وکار جذاب و سودآور تبدیل می‌کند. به نظر می‌رسد این شکاف قیمتی را نمی‌توان با سیاست جهش قیمت داخلی بنزین و پیامدهای اجتماعی ناشی از آن تعدیل کرد. اما سناریوی پیشنهادی تحقیق حاضر می‌تواند بخش عمده‌ای از این مساله را برطرف سازد. زیرا مصارف داخلی بر مبنای فاصله یا شکاف مصرف از مقدار سهمیه، قیمت‌گذاری می‌شود و عمده مصرف داخلی حداکثر تا دو برابر سهمیه مقداری پوشش داده می‌شوند ولی مصارف بسیار بالاتر که با انگیزه سوداگری در بازار بنزین صورت می‌گیرد با قیمت‌های نزدیک به قیمت منطقه مواجه خواهند شد.

کتابنامه

- امیری، نعمت اله. (۱۳۸۹). بررسی مقایسه‌ای مالیات بر حامل‌های انرژی در کشورهای منتخب. مجله اقتصادی- ماهنامه بررسی مسایل و سیاستهای اقتصادی، ۱۰(۱۱)، ۶۱-۸۰.
- باقری، سمانه؛ انصاری سامانی، حبیب. (۱۴۰۰). پیش بینی انتشار گاز کربنیک در ایران و بخش های آلاینده. رویکرد حافظه بلندمدت. بررسی مسائل اقتصاد ایران، ۲(۱۶)، ۹۰-۶۷.
- بلالی حمید؛ زمانی امید؛ یوسفی علی. (۱۳۹۲). رابطه رشد اقتصادی و آلودگی زیست محیطی در بخش نفت با تاکید بر نوسانات قیمت آن (مطالعه موردی اقتصاد ایران). فصلنامه برنامه ریزی و بودجه، ۱۸(۳)، ۴۹-۶۶.
- بزازان، فاطمه؛ پورباقر، زهرا. (۱۳۹۲). بررسی آثار محیط‌زیستی حذف یارانه بنزین و گازوئیل. سیاست‌گذاری اقتصادی، ۵(۹)، ۱-۲۷.
- بیات، ندا؛ رضایی، علی. (۱۴۰۰). پیش بینی مصرف بنزین در ایران با استفاده از رهیافت‌های یادگیری عمیق و سری‌های زمانی. بررسی مسائل اقتصاد ایران، ۱(۱۵)، ۸۹-۵۹.
- پژویان جمشید؛ امین رشتی، ناریس. (۱۳۸۶). مالیات های سبز، با تاکید بر مصرف بنزین. پژوهشنامه اقتصادی (ویژه‌نامه مالیات)، ۱۵-۴۴.
- پيله فروش، میثم؛ عبدالهی، محمدرضا؛ صادقی، نرگس. (۱۳۹۷). مسئله بنزین، رویکردها و مخاطرات. مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه انرژی) و مطالعات اقتصادی (گروه اقتصاد کلان و مدل‌سازی)، شماره مسلسل ۱۶۱۸۲، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- توکلیان حسین؛ فریدزاد، علی؛ دهنوی، جلال؛ محمدی، ندا. (۱۳۹۷). عوامل تعیین کننده یارانه‌های سوخت در کشورهای منتخب صادرکننده نفت (مطالعه موردی. یارانه بنزین) مدل‌سازی اقتصادی، ۴(۴۴)، ۹۷-۱۱۸.
- جبل عاملی، فرخنده؛ گودرزی فراهانی، یزدان. (۱۳۹۴). تأثیر اصلاح یارانه بر مصرف حامل انرژی در ایران. مطالعه موردی مصرف بنزین، نفت و گازوئیل، مجلس و راهبرد، ۲۲(۸۱)، ۸۹-۶۹.
- جعفری صمیمی، احمد؛ اثنی عشری، ابوالقاسم؛ محنت‌فر، یوسف. (۱۳۸۴). بررسی اثرات اقتصادی یارانه بنزین بر رشد اقتصادی در ایران. یک تحلیل تجربی (۱۳۸۱-۱۳۵۰). پژوهشنامه اقتصادی، ۵(۱۹)، ۴۴-۱۱.
- جهانگرد، اسفندیار. (۱۳۸۹). تحلیل و ارزیابی تعدیل قیمت بنزین و گازوئیل و تأثیر آن بر هزینه زندگی و مصرف در ایران. مطالعات اقتصاد انرژی، ۶(۲۴)، ۱-۳۷.
- جهانگرد، اسفندیار؛ بانویی، علی اصغر؛ برخوردار، سجاد؛ آماده، حمید؛ دودابی‌نژاد، امیر. (۱۳۹۸). مقایسه آثار اقتصادی به کارگیری مالیات بر انتشار کربن و مالیات بر قیمت انرژی در اقتصاد ایران.

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۸۹

رویکرد تعادل عمومی قابل محاسبه اقتصاد انرژی ایران (اقتصاد محیط زیست و انرژی)، ۸(۳۰)، ۹۲-۶۱.

حوری جعفری، حامد؛ فرهمندپور، بهاره. (۱۳۸۷). یارانه‌های انرژی و تأثیر آن بر بخش‌های مختلف اقتصاد. بررسی مسائل اقتصاد انرژی، سال اول، ۲، ۱۷۸-۱۶۲.

حاجی غلام سریزدی، علی. (۱۳۹۹). پویایی شوک تغییرات قیمت بنزین. سیاست تثبیت یا تغییر تدریجی، فصلنامه مطالعات مدیریت راهبردی، ۱۱(۴۴)، ۳۹-۱۱.

خسروی، خسرو؛ (۱۳۹۷). یارانه انرژی در ایران، تصویر مصرف حامل‌های انرژی در بخش حمل‌ونقل؛ مطالعات زیربنایی گروه حمل‌ونقل؛ شماره مسلسل ۱۶۶۸۵، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

دادگر یداله؛ نظری، روح اله. (۱۳۹۰). تحلیل رفاهی سیاست‌های یارانه‌ها در اقتصاد ایران رفاه اجتماعی، ۱۱(۴۲)، ۳۸۰-۳۳۷.

داوودی، پرویز؛ سالم، علی اصغر. (۱۳۸۵). اثر تغییر قیمت بنزین بر رفاه خانوارها در دهک‌های مختلف درآمدی. پژوهشنامه اقتصادی، ۲۳(۱۵)، ۴۸-۱۵.

رازینی، ابراهیم علی؛ صبوری دیلمی، محمدحسن. (۱۳۸۸). بررسی اثرات اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها بر مصرف بنزین در ایران مدل‌سازی اقتصادی، ۲(۸)، ۱۲۳-۱۵۲.

شاه‌مرادی، اصغر؛ حقیقی، ایمان؛ زاهدی، راضیه. (۱۳۹۰). بررسی اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی و پرداخت یارانه نقدی در ایران. رویکرد CGE. پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی. ۱۹(۵۷)، ۳۰-۵۰.

عاملی، احمد. (۱۳۹۰). مدل‌سازی توابع رفاه اجتماعی (مطالعه موردی توزیع یارانه انرژی). تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی، ۱(۳)، ۲۱۶-۱۹۱.

عبدلی، قهرمان؛ محمدی خیاره، محسن. (۱۳۹۰). بررسی عوامل مؤثر بر مصرف بنزین در شهر تهران. پژوهشنامه حمل و نقل، ۳(۲۸)، ۲۲۵-۲۴۰.

عبدی، محمدرضا؛ رحمانی، تیمور؛ فلاحی، سامان. (۱۳۹۱). مالیات بر ارزش افزوده و ثبات مالی دولت. فصلنامه پژوهشنامه مالیات، شماره ۶۲، ۳۰-۹.

گلی، زینت. (۱۳۹۰). یارانه‌های انرژی و اصلاحات انجام شده در کشورهای منتخب. مجله اقتصادی (دوماهنامه بررسی مسائل و سیاستهای اقتصادی)، ۱۱(۱)، ۴۳-۶۰.

گلی، زینت؛ واحدیان، سمیرا. (۱۳۹۵). اصلاح یارانه انرژی - آموزه‌ها و مفاهیم. مجله اقتصادی (دوماهنامه بررسی مسائل و سیاستهای اقتصادی) ۱۶ (۱ و ۲). ۳۷-۵۲.

ممی پور، سیاب؛ صیادی، محمد؛ جباری‌راد، محمدجواد. (۱۴۰۰). ارزیابی و اولویت‌بندی سیاست‌های مختلف قیمت‌گذاری بنزین در ایران براساس شاخص‌های اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی. پژوهشنامه اقتصاد انرژی ایران، ۹(۳۵)، ۱۵۹-۲۰۱.

منظور، داوود؛ شاه‌مرادی، اصغر؛ حقیقی، ایمان. (۱۳۸۹). بررسی اثرات حذف یارانه آشکار و پنهان انرژی در ایران. مدل سازی تعادل عمومی محاسبه پذیر بر مبنای ماتریس داده‌های خرد تعدیل‌شده. مطالعات اقتصاد انرژی، ۷(۲۶)، ۲۱-۵۷.

موسوی‌جهرمی، یگانه؛ رضایی، محمدقاسم؛ سبزو، محبوبه. (۱۳۹۲). نگرشی به کارایی درآمد مالیاتی مبتنی بر مصرف در بستر نوسانات اقتصادی. تحلیل بین‌کشوری پژوهشنامه مالیات (نشریه علمی)، ۲۱(۲۰)، ۵۱-۷۲.

موسوی‌جهرمی، یگانه. (۱۳۹۳). پیش‌بینی مالیات بر ارزش افزوده بر مصرف بنزین. پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، ۶(۲۱)، ۱۰۷-۱۲۰.

مهرگان، نادر؛ قربانی، وحید. (۱۳۸۸). تقاضای کوتاه‌مدت و بلندمدت بنزین در بخش حمل و نقل. پژوهشنامه حمل و نقل، ۶(۴) (پیاپی ۲۱)، ۳۶۷-۳۷۹.

هاشمی، هوشمند؛ محمدی، تیمور؛ خلیلی، فرزانه؛ عسگری، فرید. (۱۳۹۸). برآورد تقاضای فرآورده‌های نفتی به وسیله مدل حالت-فضا و دلالت‌های حاصله برای آزادسازی قیمت آن‌ها. مطالعات اقتصاد انرژی، ۱۵(۶۱)، ۱-۲۸.

Akimaya, M., & Dahl, C. (2017). Simulation of price controls for different grade of gasoline: The case of Indonesia. *Energy Economics*, 68, 373-382.

Al-Saidi, M. (2020). Instruments of energy subsidy reforms in Arab countries—The case of the Gulf Cooperation Council (GCC) countries. *Energy Reports*, 6, 68-73.

Atamanov, A., Mostafavi-Dehzoeei, M. H., & Wai-Poi, M. G. (2020). Welfare and fiscal implications from increased gasoline prices in the Islamic Republic of Iran. *World Bank Policy Research Working Paper*, (9235).

Cheon, A., Urpelainen, J., & Lackner, M. (2013). Why do governments subsidize gasoline consumption? An empirical analysis of global gasoline prices, 2002–2009. *Energy Policy*, 56, 382-390.

Coady, D., Gillingham, R., Ossowski, R., Piotrowski, J. M., Tareq, S., & Tyson, J. (2010). *Petroleum Product Subsidies: Costly, Inequitable, and On the Rise*. IMF Staff Position Notes, 2010(005).

Dartanto, T. (2013). Reducing fuel subsidies and the implication on fiscal balance and poverty in Indonesia: A simulation analysis. *Energy Policy*, 58, 117-134.

- Del Granado, F. J. A., Coady, D., & Gillingham, R. (2012). The unequal benefits of fuel subsidies: A review of evidence for developing countries. *World development*, 40(11), 2234-2248.
- De Mesquita, B. B., Morrow, J. D., Siverson, R. M., & Smith, A. (2002). Political institutions, policy choice and the survival of leaders. *British Journal of Political Science*, 32(4), 559-590.
- Filippini, M., & Heimsch, F. (2016). The regional impact of a CO2 tax on gasoline demand: a spatial econometric approach. *Resource and Energy Economics*, 46, 85-100.
- Gimenez-Nadal, J. I., & Molina, J. A. (2019). Green commuting and gasoline taxes in the United States. *Energy policy*, 132, 324-331.
- Guillaume, D. M., Zytek, R., & Farzin, M. R. (2011). Iran: The chronicles of the subsidy reform. *IMF Working Papers*, 2011(167).
- Ghoddusi, H., Rafizadeh, N., & Rahmati, M. H. (2018). Price elasticity of gasoline smuggling: A semi-structural estimation approach. *Energy Economics*, 71, 171-185.
- Li, S., Linn, J., & Muehlegger, E. (2014). Gasoline taxes and consumer behavior. *American Economic Journal: Economic Policy*, 6(4), 302-42.
- Li, Z., & Solaymani, S. (2021). Effectiveness of energy efficiency improvements in the context of energy subsidy policies. *Clean Technologies and Environmental Policy*, 23(3), 937-963.
- Lin, B., & Jiang, Z. (2011). Estimates of energy subsidies in China and impact of energy subsidy reform. *Energy Economics*, 33(2), 273-283.
- Lin, B., & Ouyang, X. (2014). A revisit of fossil-fuel subsidies in China: challenges and opportunities for energy price reform. *Energy Conversion and Management*, 82, 124-134.
- Moradi, M. A., Salimi, M., & Amidpour, M. (2022). Modeling and outlook analysis of gasoline supply and demand and sensitivity analysis of main economic and social drivers. *Energy*, 124686.
- Mundaca, G. (2017). Energy subsidies, public investment and endogenous growth. *Energy Policy*, 110, 693-709.
- Rentschler, J., & Bazilian, M. (2017). Reforming fossil fuel subsidies: drivers, barriers and the state of progress. *Climate Policy*, 17(7), 891-914.
- Ross, M. L., Hazlett, C., & Mahdavi, P. (2017). Global progress and backsliding on gasoline taxes and subsidies. *Nature Energy*, 2(1), 1-6.
- Saboohi, Y. (2001). An evaluation of the impact of reducing energy subsidies on living expenses of households. *Energy Policy*, 29(3), 245-252.
- Salehi-Isfahani, D. (2016). Energy subsidy reform in Iran. In *The Middle East Economies in Times of Transition* (pp. 186-195). Palgrave Macmillan, London.
- Salehi-Isfahani, D., Wilson Stucki, B., & Deutschmann, J. (2015). The reform of energy subsidies in Iran: The role of cash transfers. *Emerging markets finance and trade*, 51(6), 1144-1162.

- Schaffitzel, F., Jakob, M., Soria, R., Vogt-Schilb, A., & Ward, H. (2020). Can government transfers make energy subsidy reform socially acceptable? A case study on Ecuador. *Energy Policy*, 137, 111120.
- Soile, I., Tsaku, H., & Musa-Yar'Adua, B. (2014). The impact of gasoline subsidy removal on the transportation sector in Nigeria. Ismail O. Soile, Hezekiah Tsaku, and Bilikisu Musa Yar'Adua, "The Impact of Gasoline Subsidy Removal on the Transportation Sector in Nigeria." *American Journal of Energy Research*, 2(3), 60-66.
- Spiller, E., Stephens, H. M., & Chen, Y. (2017). Understanding the heterogeneous effects of gasoline taxes across income and location. *Resource and Energy Economics*, 50, 74-90.
- Strand, J. (2013). Political economy aspects of fuel subsidies: a conceptual framework. *World Bank Policy Research Working Paper*, (6392).
- Tiezzi, S., & Verde, S. F. (2016). Differential demand response to gasoline taxes and gasoline prices in the US. *Resource and Energy Economics*, 44, 71-91.
- Tirachini, A., & Proost, S. (2021). Transport taxes and subsidies in developing countries: The effect of income inequality aversion. *Economics of Transportation*, 25, 100206.
- Zhao, L. T., He, L. Y., Cheng, L., Zeng, G. R., & Huang, Z. (2018). The effect of gasoline consumption tax on consumption and carbon emissions during a period of low oil prices. *Journal of cleaner production*, 171, 1429-1436