

## **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 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.

\* 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: 2022/06/12, Date of acceptance: 2022/11/06





## تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین در ایران:

### چالش‌ها و راه‌کارها

سیاب ممی‌پور\*

محمد صیادی\*\*، معصومه عزیزخانی\*\*\*

#### چکیده

قیمت‌گذاری بنزین در ایران همواره موضوعی چالش‌برانگیز بوده و ابعاد اقتصادی، سیاسی، و اجتماعی گسترده‌ای را به‌دنبال دارد. در این مطالعه سعی شده است تا در ابتدا سیاست فعلی قیمت‌گذاری بنزین، براساس رویکرد تحلیلی و توصیفی، آسیب‌شناسی شود. سپس، سیاست قیمتی پیش‌نهادی برای رفع حداکثری آسیب‌های سیاست فعلی ارائه شود. نتایج حاکی از آن است که سیاست کنونی قیمت‌گذاری بنزین مجزا و منفک از شرایط حاکم بر اقتصاد کشور است و تداوم سیاست ثابت‌نگه‌داشتن قیمت بنزین، با وجود تورم‌های شتابان، باعث اختلال در تخصیص بهینه این حامل انرژی می‌شود، به‌طوری‌که پی‌آمدهایی 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» به‌عنوان سیاست قیمتی پیش‌نهاد می‌شود. این سیاست قیمت‌گذاری پیش‌نهادی همانند قیمت‌گذاری فعلی به‌صورت دوزخی (قیمت سهمیه‌ای و قیمت غیرسهمیه‌ای) است، با این

\* 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



تفاوت که در نرخ دوم (قیمت غیرسهمیه‌ای) قیمت بنزین کاملاً تحت تأثیر میزان مصرف افراد تعریف شده و مصرف بیش تر بنزین به جای برخورداری از امتیاز یارانه بیش تر با مخارج بیش تری برای مصرف کننده آن همراه خواهد بود. در این شیوه قیمت گذاری، انگیزه قاچاق سوخت، که با مصارف بالای بنزین موضوعیت پیدا می کند، به شدت کاهش می یابد، زیرا در راه کار پیش نهادی مصارف بیش تر بنزین با قیمت های متناسب با قیمت فوب خلیج فارس عرضه می شود. هم چنین، شهروندان با مصارف پایین (کم تر از هشتاد لیتر در ماه) در قبال سیاست فعلی از رفاه بیش تری برخوردار خواهند شد و این موضوع می تواند هم راهی و پذیرش جامعه با تغییرات قیمتی را افزایش دهد.

**کلیدواژه‌ها:** قیمت گذاری بنزین، مالیات بر مصرف، قاچاق بنزین، انتشار آلاینده ها، یارانه حامل های انرژی، ایران.

طبقه بندی JEL: Q41, Q58, H23, I3.

## ۱. مقدمه

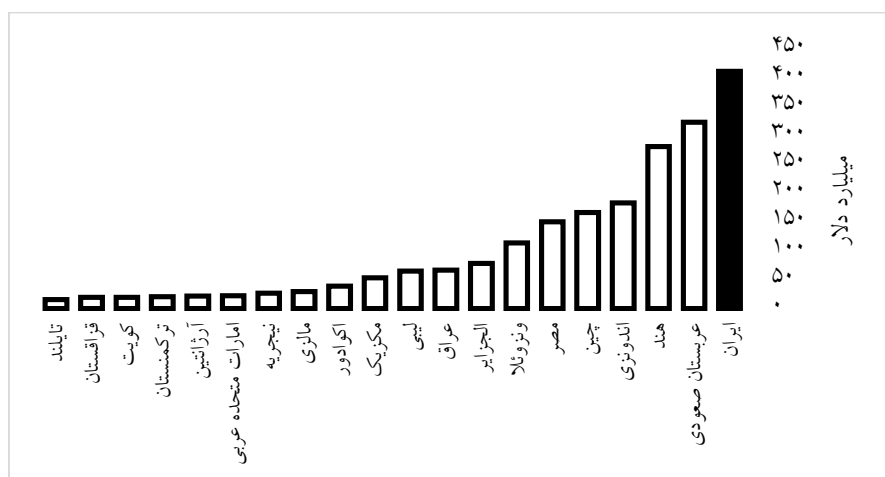
اتخاذ سیاست های حمایتی و پرداخت یارانه از جمله سیاست های اقتصادی رایج در کشورهای در حال توسعه و حتی کشورهای توسعه یافته است. یارانه کمک مالی دولت به خریداران و فروشندگان کالا و خدمات است که در دهه ۱۹۵۰ با مطرح شدن ضرورت توجه به وضعیت اقتصادی هر کشور و به دنبال آن پررنگ شدن دخالت دولت در فعالیت های اقتصادی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

طبق مطالعات، دلایل پرداخت یارانه در قالب دو گروه عوامل نهادی - سیاسی (ساختار دموکراتیک یا غیردموکراتیک حکومت) و عوامل اقتصادی مطرح شده است (De Mesquita 563: 2002). مرحله ای از توسعه یافتگی، که جامعه در آن قرار دارد، نیز از عوامل مؤثر در یارانه پرداختی به شمار می آید. یارانه سوخت در کشورهای ثروت مند و توسعه یافته در مقایسه با کشورهای نفتی کم تر توسعه یافته بسیار پایین تر است، غالباً کشورهای تولیدکننده عمده نفت، به منظور ثابت نگه داشتن مخارج انرژی خانوارها، یارانه انرژی به مراتب بیش تری به شهروندان خود پرداخت می کنند (Cheon et al. 2013: 382). دولت ها از هزینه تداوم چنین سیاستی آگاه اند،

### تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۳۹

اما به دلیل مقاومت شدید و هم‌چنین ترس از کاهش محبوبیت سیاسی خود در حذف یا اصلاح آن با مشکل روبه‌رو هستند (Akimaya and Dahl 2017: 373). هزینه فرصت چنین رویکردی بالا و رو به افزایش است (Coady 2010: 7).

بازار انرژی (به‌طور خاص فراورده بنزین) در ایران انحصاری است و قیمت حامل‌های انرژی توسط دولت تعیین می‌شود. چنین قیمت‌گذاری دستوری و در سطحی پایین‌تر از قیمت تعادلی بازار به الگوهای غیربهرینه مصرف انرژی و هدر دادن منابع انرژی منجر 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 طی سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۲۰  
منبع: آژانس بین‌المللی انرژی (۲۰۲۱)

آنچه مسلم است با ادامه همین روند انتظار می‌رود که ایران در آینده با مسائل و مشکلات بی‌شماری مواجه شود. لذا ضرورت اصلاح سیستم قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی در کشور بیش‌ازپیش احساس می‌شود. از این‌رو، مشخص کردن قیمت حامل‌های انرژی در ایران به یکی از پرچالش‌ترین مباحث اقتصادی تبدیل شده است و هم‌زمان با تنظیم برنامه بودجه سالانه، حسب تصمیمات اخذ شده برای نرخ‌گذاری حامل‌های انرژی، تأثیر به‌سزایی در فضای سیاسی، اجتماعی، و اقتصادی کشور می‌گذارد. بدین منظور، نظرها و استدلال‌های گوناگونی در خصوص نحوه قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی وجود دارد که غالباً در قالب گزاره‌هایی همانند اصلاح یا هدف‌مندسازی یارانه‌های انرژی مطرح می‌شود.

باین حال، اگرچه اصلاح یارانه‌ها در بلندمدت و با فرض آماده‌سازی زیرساخت‌های لازم ضروری است، با توجه به مدیریت نابه‌سامان اقتصادی، اعمال سیاست مرتبط با دشواری‌هایی هم‌راه بوده است، چنان‌که مواردی چون فقدان اطلاعات درخصوص حجم یارانه‌ها، بی‌اعتباری دولت و گنجایش اداری، نگرانی درخصوص 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 نابه‌سامان شاخص‌های کلان اقتصادی موانع اساسی در لزوم اصلاح پرداخت یارانه انرژی هستند (گلی و واحدیان ۱۳۹۵: ۴۲-۴۴).

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

مطالعات متعددی درخصوص اصلاح یارانه انرژی در ایران انجام شده است. یکی از مطالعات تجربی که قیمت‌گذاری بنزین را از ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، و محیط‌زیستی بررسی کرده است مطالعه ممی‌پور و دیگران (۱۴۰۰) است که در آن چهار گزینه قیمت‌گذاری (سیاست فعلی یا سیاست تثبیت قیمت به صورت دونرخی، تک‌نرخی بودن قیمت بنزین و پرداخت نقدی یارانه به خودرو، قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین، و تک‌نرخی بودن قیمت بنزین و اختصاص سهمیه به افراد به جای خودرو) مطالعه شده است و با استفاده از روش دلفی و تحلیل سلسله‌مراتبی نتیجه گرفتند که قیمت‌گذاری متناسب با سطح مصرف بنزین یا وضع مالیات بر مصرف بهترین گزینه قیمت‌گذاری معرفی شده است، به طوری که این نوع قیمت‌گذاری حداکثر ملاحظات اقتصادی، اجتماعی، و محیط‌زیستی را شامل می‌شود، اما مطالعه مذکور به آثار و تبعات سیاست منتخب هیچ اشاره‌ای نکرده و صرفاً این سیاست را در قبال سیاست‌های رقیب بررسی و مقایسه کرده است. از این رو، در تحقیق حاضر سعی شده است که گزینه منتخب مطالعه مذکور واکاوی بیش‌تر شود و به صورت نظری آثار و پی‌آمدهای آن تجزیه و تحلیل شود.

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 است و در نهایت، نتیجه‌گیری و پیشنهادها ارائه می‌شود.

## ۲. ادبیات تحقیق

باتوجه به اهمیت فراوان مسئله کارایی انرژی و یارانه تخصیص‌یافته، مطالعات گوناگونی در سطح جهان و ایران صورت پذیرفته است. در تحقیق حاضر، با 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 است پاسخ به چرایی پرداخت یارانه و دلایل پرداخت یارانه در نظام‌های مختلف حکمرانی است. پژوهش‌گرانی از جمله استراند (Strand 2013) در دوره زمانی بلندمدت بیست‌ساله با مقایسه دو حکومت دموکراتیک و خودکامه و چون و دیگران (Cheon et al. 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 دیگران (۱۳۹۷) این موضوع را در کشورهای صادرکننده نفت بررسی کردند. مطالعات مذکور عوامل اقتصادی، سیاسی، و نهادی را عاملی تعیین‌کننده دانسته و نشان داده‌اند دولت‌هایی که توانایی نهادی در توزیع مجدد ثروت را، با استفاده از روش‌های کارآمدتر، ندارند، به یارانه‌های سوخت فسیلی متوسل می‌شوند.

براساس مطالعات تجربی، پرداخت یارانه انرژی مشکلات عدیده‌ای را برای دولت‌ها ایجاد می‌کند و تعدادی از معضلات آن را گلی (۱۳۹۰) در مقاله خود ذکر کرده است؛ از جمله این‌که پرداخت یارانه قیمت انرژی را به‌طور ساختگی پایین‌تر نگه می‌دارد و آثاری سوء چون اسراف، ناپایداری قیمت انرژی، مبهم کردن علامت‌های بازار، انگیزه قاچاق، و کاهش رقابت‌پذیری انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های کارآتر را به‌هم‌راه دارد. معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی (۱۳۹۸) گزارشی درباره یارانه انرژی در ایران منتشر کرد و ضمن هشدار برای روند صعودی مصرف سوخت در سال‌های آتی اعلام کرد که بین ارزانی قیمت سوخت و مصرف سرانه رابطه مستقیمی وجود دارد. هم‌چنین، بیات و رضایی (۱۴۰۰) در مطالعه خود با سه روش شبکه‌های عصبی با حافظه طولانی کوتاه‌مدت، نقشه‌های خودسازمانده بازگشتی، و روش سنتی میانگین متحرک خودرگرسیون جمع‌بسته فصلی نشان دادند که به‌طور متوسط سالانه ۱/۵ درصد مصرف بنزین رشد خواهد کرد که بیش از میزان پیش‌بینی‌شده مصرف انرژی در جهان توسط آژانس بین‌المللی انرژی است. صبوچی (Saboohi 2001) نیز بیان کرد که اگرچه سیاست یارانه انرژی در ایران برای کمک به فقرا و استفاده از مزایای نسبی کشور وضع شده

است، نتیجه‌ای جز تحریف بازار و کاهش رفاه نداشته است و با اجرای سیاست تدریجی امنیت اجتماعی می‌توان یارانه‌های انرژی را حذف کرد. از این رو، برای رفع معضلات موجود اصلاح یارانه ضرورت یافت.

مونداکا (Mundaca 2017) حداقل سه مزیت برای کاهش یا حذف یارانه‌های سوخت فسیلی مطرح کرد: الف. افزایش فعالیت‌های کارآفرینی و اشتغال؛ ب. بهره‌وری بالاتر در استفاده از نهاده‌های تولید؛ ج. درآمد بیش‌تر برای دولت‌ها به‌منظور حل معضلات ناشی از وضع یارانه. رنچلر و بازیلیان (Rentschler and 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 بیان کردند. گلی و واحدیان (۱۳۹۵) شش مؤلفه کلیدی را، که احتمال موفقیت اجرای طرح اصلاح یارانه را افزایش می‌دهد، معرفی می‌کنند: 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 به‌منظور کاهش یارانه تولیدکننده؛ ۵. انجام اقدامات حمایتی از قشرهای کم‌درآمد؛ ۶. اصلاحات ساختاری برای حفظ قیمت‌گذاری دستوری انرژی مانند سازوکارهای قیمت‌گذاری خودکار.

باتوجه به لزوم اصلاح یارانه سوخت، مطالعات متعددی صورت پذیرفت و راه‌کارهای مختلفی مطرح شد. از جمله روش‌های پیش‌نهادی معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی (۱۳۹۷) برای اصلاح یارانه سوخت عبارت‌اند از: احیای کارت سوخت بدون سهمیه‌بندی، احیای کارت سوخت به‌همراه سهمیه‌بندی، برخط‌کردن کارت سوخت با سهمیه‌بندی، ترکیب کارت سوخت و مالیات جدید بر مصرف بنزین، ترکیب کارت سوخت و مالیات بر ارزش‌افزوده، 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، و شناورسازی قیمت بنزین). علاوه بر این، جمل عاملی و گودرزی (۱۳۹۴) در مطالعه خود تأکید داشتند که سیاست‌های قیمتی بنزین به‌تنهایی کارایی ندارند و برای کاهش در مصرف حامل‌های انرژی به راه‌کارهای غیرقیمتی از جمله اصلاح الگوی مصرفی خانوارها نیاز است.



## تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۴۳

با اجرایی شدن سیاست اصلاح یارانه، محققان در کشورهای مختلف با تحلیل تجربیات کشورهای مختلف به ارزیابی مزایا و معایب آن پرداختند؛ از جمله لین و جیانگ (Lin and Jiang 2011) و لین و ایانگ (Lin and Ouyang 2014) کاهش قابل توجه مصرف انرژی و کم شدن انتشار گازهای گلخانه‌ای را آثار مثبت و افزایش قیمت و تأثیرات آن در متغیرهای اقتصاد کلان را نتیجه منفی اصلاحات یارانه انرژی در چین دانستند. در نیجریه نیز سویل و دیگران (Soile et al. 2014) افزایش هزینه عملیاتی بخش حمل و نقل و کاهش تولید ناخالص داخلی (GDP) را تأثیر حذف یارانه بنزین در بخش حمل و نقل ذکر کردند. آکیمایا و دهل (Akimaya and Dahl 2017) کاهش ناکارآمدی و افزایش رفاه مصرف‌کنندگان را از آثار اصلاح یارانه بنزین در کشور اندونزی دانستند. اسکافیدزل و دیگران (Schaffitzel et al. 2020) در مقاله خود حذف یارانه انرژی در اکوادور را، با وجود اثرات منفی بر خانوارهای آسیب‌پذیر، اقدامی در جهت اجرای اهداف اقلیمی تعیین شده در توافق‌نامه پاریس دانستند. السیدی (Al-Saidi 2020) تجربه اصلاح یارانه‌های انرژی در کشورهای عربی را مطرح کرد و به این نتیجه رسید که 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 and Solaymani 2021) نشان دادند که کاهش یارانه‌های انرژی در مالزی از یک طرف باعث کاهش مصرف انرژی و انتشار آلاینده‌های هوا می‌شود و از طرف دیگر، به دلیل تحریک تقاضای سرمایه و سرمایه‌گذاری، عملکرد اقتصادی کشور در طولانی مدت بهبود و در کوتاه‌مدت کاهش می‌یابد.

به صورت خاص، برنامه اصلاحات یارانه در ایران و اقدامات انجام شده توسط سیاست‌گذاران و نهادهای اداری مختلف در حین آماده‌سازی، اجرا، و رفع چالش‌های موجود توسط پژوهش‌گرانی مانند گیولام و دیگران (Guillaume et al. 2011)، صالحی اصفهانی و دیگران (Salehi-Isfahani et al. 2015)، صالحی اصفهانی (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 بی‌توجهی به شرایط تورم رکودی و نداشتن مدل اقتصادی فشار مضاعفی به طبقات محروم جامعه وارد شده است، چنان‌که منظور و دیگران (۱۳۸۹) و عاملی (۱۳۹۰) کاهش رفاه خانوار را اثر عمده اصلاح یارانه انرژی بیان کردند.

ضرورت بازنگری در سیاست اصلاح یارانه سرآغاز مطالعات جدیدی شد؛ ممی پور و دیگران (۱۴۰۰) چهار گزینه قیمت‌گذاری برای بنزین را مطرح و بررسی کردند:

الف. دونرخی بودن قیمت بنزین یا ادامه روند فعلی؛ ب. تک‌نرخی بودن قیمت بنزین و پرداخت نقدی یارانه به خودرو؛ ج. قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین؛ د. تک‌نرخی بودن قیمت بنزین و اختصاص سهمیه به افراد به‌جای خودرو. نتایج تحقیق نشان داد که قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین یا وضع مالیات بر مصرف بهترین گزینه از بین گزینه‌های اشاره شده است. تیاژی و ورده (Tiezzi and Verde 2016) تفاوت میزان مصرف بنزین با دو رویکرد افزایش قیمت بنزین در بازار و افزایش مالیات بر بنزین را بررسی کردند و نشان دادند که افزایش مالیات مربوط به کربن در طولانی‌مدت باعث کاهش بیش‌تری در تقاضای بنزین در مقایسه با افزایش قیمت می‌شود. جهانگرد و دیگران (۱۳۹۸) سیاست وضع مالیات بر کربن توأم با بازتوزیع درآمد را رویکرد مناسب‌تری معرفی کردند.

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

در مطالعات داخلی نیز، پژویان و امین‌رشتی (۱۳۸۷) نشان دادند وضع مالیات در کاهش میزان تقاضا برای کالاهای آلوده‌کننده مؤثر است، ولی رازینی و صبوری (۱۳۸۸) مطرح کردند که در ابتدا مصرف بنزین، به‌دلیل تغییر قیمت، به‌صورت ضعیفی کاهش و با گذشت مدت زمان کوتاهی افزایش می‌یابد. درنهایت، موسوی (۱۳۹۳) نتیجه گرفت که تغییر قیمت بنزین ناشی از برقراری مالیات تأثیر چندانی در مصرف بنزین نخواهد داشت. ازاین‌رو، مطالعاتی چون جعفری و دیگران (۱۳۸۴)، داوودی و سالم (۱۳۸۵)، مهرگان و قربانی (۱۳۸۸)، هاشمی و دیگران (۱۳۹۸)، و عبدلی و محمدی (۱۳۹۰) کاهش قیمت انرژی در ایران را بررسی کرده‌اند. ضرایب پایین نشان می‌داد مصرف بنزین در مقایسه با 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 تعیین نشدن قیمت توسط بازار ناشی می‌شود.

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی‌پور و دیگران) ۲۴۵

از سوی دیگر، جهانگرد (۱۳۸۹) افزایش هزینه 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 دیگران (۱۳۹۰) کاهش رفاه و تولید داخلی و افزایش کل صادرات و واردات را معلول افزایش قیمت بیان کردند. دلگران‌دو و دیگران (Del Granado et al. 2012)، آتامانوف و دیگران (Atamanov et al. 2020)، منظور و دیگران (۱۳۸۹)، و عاملی (۱۳۹۰) نیز کاهش رفاه خانوار را عمده‌ترین اثر اصلاح یارانه انرژی بیان کردند.

طبق آنچه نگاشته شد، گروهی از صاحب‌نظران اقتصادی معتقدند با تمرکز بر اصلاح قیمت می‌توان مشکلات جاری را کاهش داد و درمقابل گروهی دیگر بر لزوم بسترسازی مناسب و روش‌های غیرقیمتی تأکید دارند. با توجه به این که در وضعیت کنونی، امکان تغییر فناوری برای خودروهای تولیدی 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 می‌شود و مابه‌التفاوت میان بهای تمام‌شده 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 با آنچه تاکنون مطرح و اجرا شده 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 بردارد.

### ۳. روش‌شناسی تحقیق

همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد، این تحقیق در ادامه مطالعه ممی‌پور و دیگران (۱۴۰۰) صورت گرفته است. در مطالعه مذکور، روش‌های مختلف قیمت‌گذاری بنزین با استفاده از روش دلفی و تحلیل سلسله‌مراتبی مقایسه و اولویت‌بندی شده است و سیاست «قیمت‌گذاری متناسب با مصرف» به عنوان 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 است و سپس راه‌کار پیش‌نهادی در جهت رفع حداکثری آسیب‌های موجود را به لحاظ نظری تجزیه و تحلیل می‌کند.

#### ۴. مروری بر سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین در ایران

با مروری بر تجربه سیاست‌گذاری در بخش انرژی، به‌خصوص بنزین، مشاهده می‌شود که 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 به‌همراه میزان تولید و مصرف آن از برنامه اول تا اواسط برنامه ششم توسعه (۱۳۶۸-۱۳۹۸) ارائه شده است. همان‌طور که در نمودار ۲ مشاهده می‌شود، هفت نوع سیاست قیمت‌گذاری بنزین طی سی سال گذشته اتخاذ شده است که عبارت‌اند 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 دوبرخی شدن قیمت (۱۳۹۰-۱۳۹۳)؛
۶. سیاست حذف سهمیه‌بندی سوخت و تثبیت قیمت (۱۳۹۴-۱۳۹۸)؛
۷. سیاست سهمیه‌بندی همراه با دوبرخی شدن 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 یابد 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 شود. 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) ادامه یافت. همان‌طور که در نمودار ۲ ملاحظه می‌شود، در این دوره هرچند قیمت واقعی بنزین تقریباً ثابت باقی مانده است، مصرف بنزین با همان روند گذشته رو به افزایش بوده و با گذشت زمان، شکاف مصرف از تولید افزایش 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

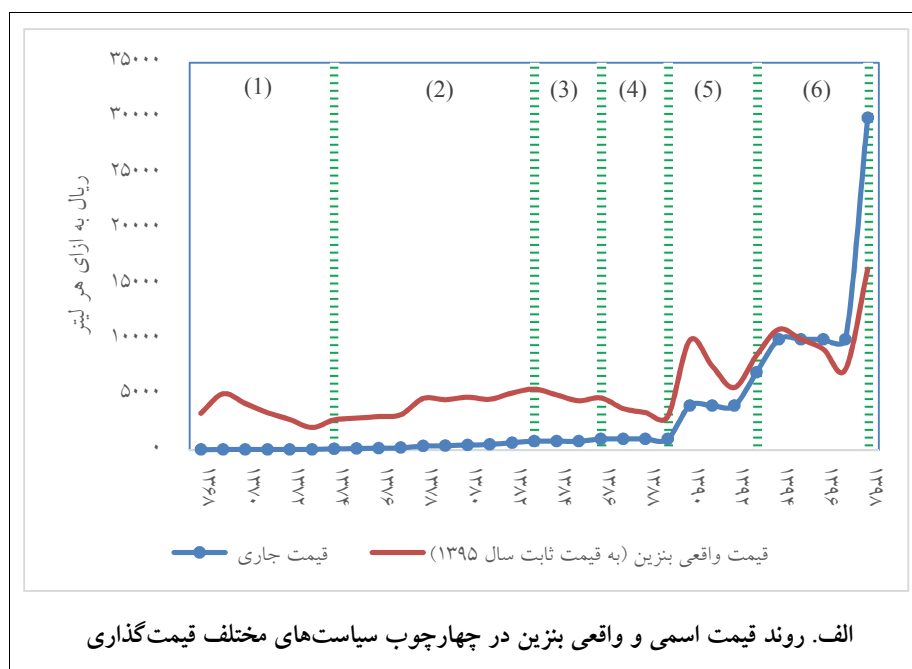
## تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۴۷

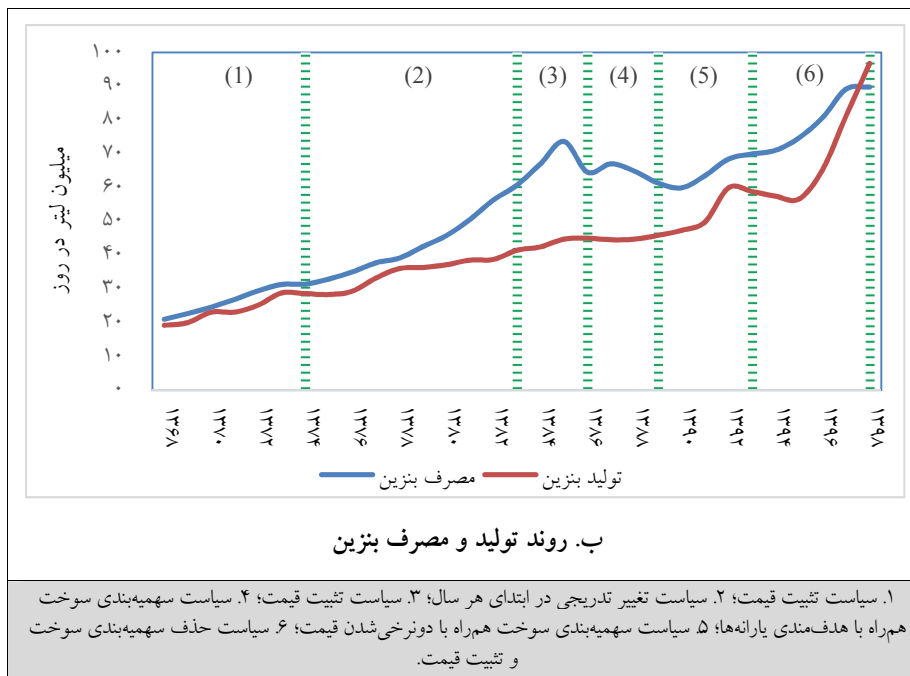
سال ۱۳۸۵ با ۲۷/۵ میلیون لیتر در روز تجربه شده است. با توجه به فشار هزینه‌ای پرداخت یارانه و واردات بنزین، در سال ۱۳۸۶ سیاست سهمیه‌بندی سوخت به‌عنوان سیاست جای‌گزین اتخاذ شد و قیمت این فراورده نیز از هشت‌صد به هزار ریال به‌ازای هر لیتر افزایش یافت. همان‌طور که در نمودار ۲ نیز مشاهده می‌شود، سیاست سهمیه‌بندی به‌همراه 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. به‌نظر می‌رسد این سیاست بیش‌ترین تأثیر در کنترل مصرف داخلی بنزین را به‌جا گذاشته است. از این‌رو، سیاست سهمیه‌بندی مصرف و تثبیت قیمت طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۸ اتخاذ شده است. در این دوره، مجدد قیمت واقعی بنزین کاهش یافته و انگیزه و علامت افزایش مصرف را مخابره کرده است.

در ادامه و در انتهای برنامه چهارم هدف‌مندی یارانه‌ها اجرا شد، سیاست افزایش یک‌باره قیمت از هزار به چهار هزار ریال اتخاذ شد، و برنامه دوبرخی و پرداخت نقدی یارانه‌ها طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۳ در دستورکار دولت قرار گرفت. با اجرای این سیاست، قیمت واقعی بنزین با شدت بیشتری افزایش یافت و مصرف بنزین به پایین‌ترین مقدار خود در سال ۱۳۹۰ (حدود شصت میلیون لیتر در روز) کاهش یافت. به‌نظر می‌رسد سیاست سهمیه‌بندی و هدف‌مندی یارانه‌ها توانسته است بخش عمده‌ای از شکاف مصرف از تولید داخلی بنزین را برطرف کند، به‌طوری‌که در سال ۱۳۹۱ میزان واردات بنزین به حداقل مقدار خود (۱/۸ میلیون لیتر) رسید.

در مرحله دوم هدف‌مندی یارانه‌ها، قیمت در سال ۱۳۹۳ از چهار هزار ریال به هفت هزار ریال افزایش یافت، ولی در خرداد ۱۳۹۴ دولت وقت، به حذف سهمیه‌بندی بنزین و کارت سوخت و سیاست تثبیت قیمت واحد در نرخ ده هزار ریال به‌ازای هر لیتر اقدام کرد. با اخذ سیاست تثبیت قیمت و حذف سهمیه‌بندی، مجدد روند قیمت واقعی کاهش یافته و مصرف داخلی روند صعودی و نیاز به واردات بنزین افزایش یافت. بعد از گذشت چهار سال از اجرای سیاست تثبیت قیمت، در ۲۳ آبان ۱۳۹۸، دوباره سیاست سهمیه‌بندی و دوبرخی شدن بنزین (پانزده هزار ریال برای مصارف زیر شصت لیتر در ماه و سی هزار ریال برای مصارف بالاتر از سهمیه) در پیش گرفته شد و افزایش یک‌باره قیمت، ضمن کنترل مصرف بنزین، ناآرامی‌های اجتماعی را به‌همراه داشت. هم‌چنین، طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ حجم تولید بنزین به‌واسطه بهره‌برداری از پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس و هم‌چنین نوسازی پالایشگاه‌های قدیمی به‌صورت قابل‌توجهی افزایش یافت، به‌طوری‌که در سال ۱۳۹۸ شکاف مصرف از تولید به‌طور کامل از بین رفت و مازاد تولید بنزین تجربه شد.

درواقع، طی سال‌های اخیر، سیاست‌های متنوعی شامل تغییر تدریجی قیمت، تثبیت قیمت، تغییر یک‌باره قیمت، سهمیه‌بندی سوخت، دوزخی، و تک‌نرخی اتخاذ شد که پی‌آمدهای متفاوتی به دنبال داشت (حاجی‌غلام‌سریزدی ۱۳۹۹: ۲۰). در این میان، با نگاهی بر سیاست‌های اخذشده طی سی سال گذشته می‌توان استنباط کرد که سیاست تثبیت قیمت به‌عنوان سیاست غالب در قیمت‌گذاری بنزین اتخاذ شده و سیاست جیره‌بندی یا سهمیه‌مقداری به‌عنوان سیاست مکمل به‌کار گرفته شده است. به‌نظر می‌رسد با توجه به وجود تورم‌های مزمن و دورقمی در کشور، اجرای سیاست تثبیت قیمت به کاهشی‌شدن قیمت واقعی بنزین منجر شده و علامت‌دهی برای مصرف‌کنندگان 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 اجراشده این است که برخلاف سیاست تثبیت قیمت، سیاست افزایش تدریجی به‌یک‌باره کنار گذاشته شده است و دور باطل سیاست افزایش یک‌باره قیمت و تثبیت آن در چند سال متمادی تکرار شده است. هم‌چنین، پی‌آمدها و تبعات اجتماعی ناشی از افزایش یک‌باره قیمت بنزین امکان استفاده مجدد از این شیوه اصلاح قیمتی را به شدت کاهش داده است.





نمودار ۲. روندنگاری قیمت‌گذاری بنزین و میزان تولید و مصرف آن در سال‌های ۱۳۶۸-۱۳۹۸  
منبع: آمارنامه مصرف فراورده‌های 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 (شصت لیتر در ماه) با دو نرخ قیمت سهمیه‌ای (پانزده هزار ریال/لیتر) و غیرسهمیه‌ای (سی هزار ریال/لیتر) است و سیاست تثبیت قیمت در هردو نرخ برای زمانی نامعلوم ادامه می‌یابد. این شیوه قیمت‌گذاری آسیب‌های اقتصادی، اجتماعی، و محیط‌زیستی متعددی دارد که در این مطالعه به برخی از این آسیب‌ها به شرح زیر اشاره می‌شود:

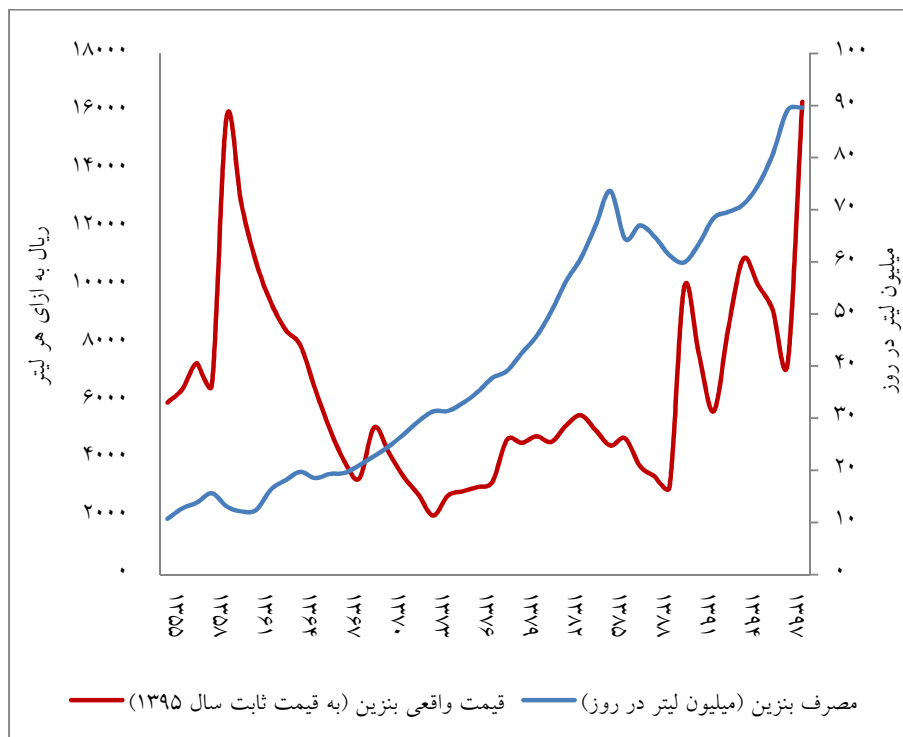
- پایین‌بودن قیمت واقعی و نسبی بنزین؛
- توزیع نابرابر یارانه بین دهک‌های مختلف درآمدی؛
- انگیزه بالای قاچاق بنزین؛
- افزایش انتشار آلاینده‌های ناشی از مصرف بنزین.

## ۱.۵ پایین بودن قیمت واقعی و نسبی بنزین

سیاست تثبیت قیمت اسمی بنزین در شرایط تورمی به کاهش قیمت واقعی آن منجر شده است 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 می‌کنند. در سال ۱۳۸۹، هم‌زمان با اجرایی شدن طرح هدف‌مندی یارانه‌ها، با توجه به فرایند بودن نرخ قیمت واقعی، رشد منفی و کاهنده مصرف بنزین مشهود است. این تغییر جهت روند حرکت در این فاصله کوتاه، در مقایسه با سال‌های قبل و بعد، به وضوح تأثیر سیاست افزایش قیمت واقعی در مصرف بنزین را نشان می‌دهد.

افزایش قیمت بنزین و به تبع آن فزونی هزینه سوخت در سبد خانوار به جلب توجه بیش‌تر مصرف‌کنندگان به اهمیت اقتصادی و استراتژیک بنزین و استفاده منطقی از آن منجر 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 نادرستی در مورد امکانات و محدودیت‌های نظام اقتصادی در اختیار مصرف‌کنندگان انرژی قرار می‌دهد که پی‌آمد آن رشد فزاینده تقاضای انرژی است. این نوع پرداخت‌ها با توجه به دولتی بودن سیستم عرضه انرژی در کشورهای نفتی از یک سو و لزوم تقاضای انرژی از سوی دیگر، موجب گسترش انحصار دولت در بخش انرژی شده است 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: ۱۷۴-۱۷۶).





نمودار ۳. مصرف و قیمت واقعی بنزین طی سال‌های ۱۳۵۵-۱۳۹۸  
منبع: ترازنامه انرژی (۱۳۹۸)

## ۲.۵ توزیع نابرابر یارانه بین دهک‌های مختلف درآمدی

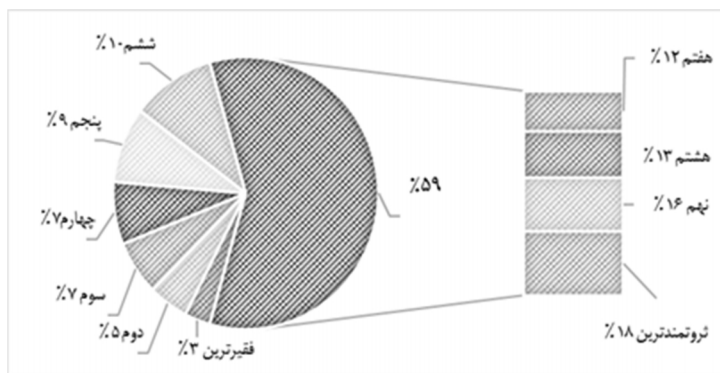
یارانه انرژی دلیلی برای پایین آوردن هزینه انرژی برای افراد با توانایی کم مالی است تا فشار کم‌تری بر آن‌ها وارد شود، ولی با این روش پرداخت کسی که بیش‌تر انرژی استفاده می‌کند، سهم بیش‌تری از یارانه انرژی می‌برد و با درآمد بالاتر یارانه بیش‌تری دریافت می‌کند. از سوی دیگر، خانوارهای کم‌درآمد نیازهای اساسی‌تری از انرژی (همانند خوراک، بهداشت، مسکن، و...) دارند 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 قشرهای آسیب‌پذیر و دهک‌های پایین درآمدی است، 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

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

منبع: Atamanov et al. 2020

در نمودار ۴، سهم دهک‌های مختلف درآمدی از مصرف بنزین آورده شده است. در حدود ۶۰ درصد مصرف بنزین توسط چهار دهک بالای درآمدی صورت می‌گیرد. هم‌چنین، مقایسه سهم دهک دهم (ثروت‌مندترین) به دهک اول (فقرترین) شش به یک 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

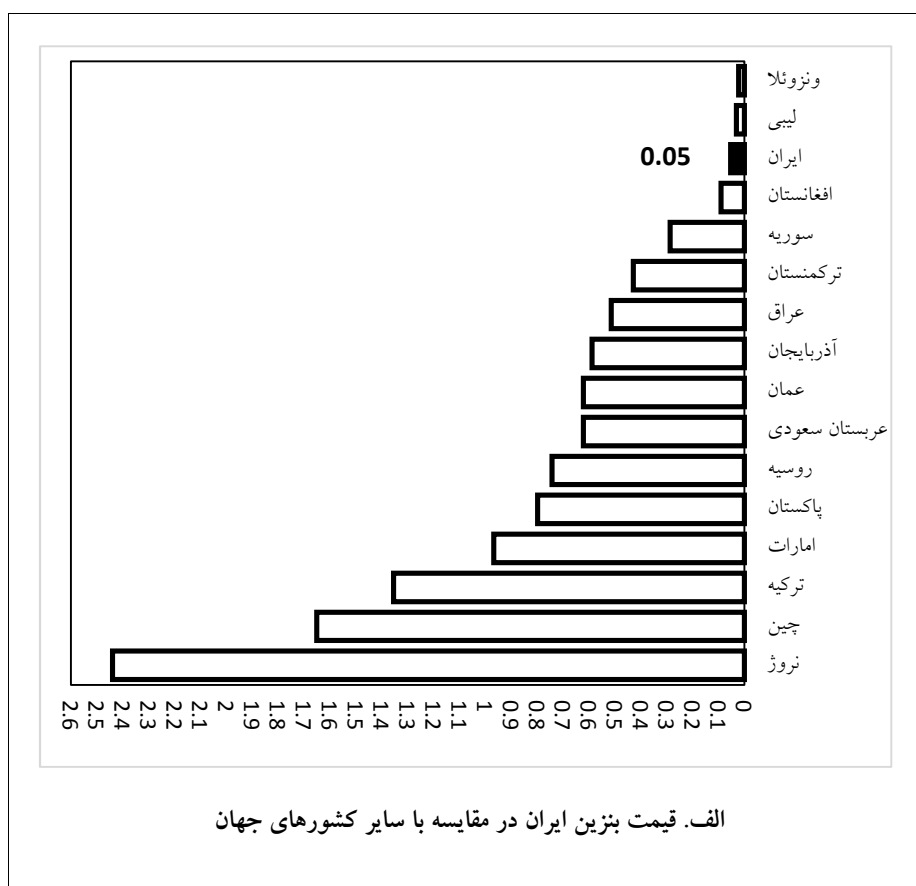
با استناد به این‌که هر پدیده‌ای در ظرف زمانی و مکانی خاص خود به‌وجود می‌آید و براساس وضعیت و ضوابط جاری رشد می‌کند، لازم است دلایل تشدید آن تشریح شود و در همان بستر مطالعه و حل شود. عوامل اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، و حتی امنیتی بسیاری در قاچاق سوخت مؤثر است، اما اختلاف قیمت سوخت در داخل با کشورهای همسایه 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 (Ghoddusi 2018: 178).

قاچاق سوخت در ایران به یک چالش بزرگ تبدیل شده است که با وجود نبود آمار رسمی و صحیح از میزان آن، به‌بهای سودبردن عده‌ای انگشت‌شمار که با توسل به اعمال مجرمانه و فرار از قانون ثروت‌های هنگفتی را به‌دست 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 و سایر 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 بیان می‌کند، با چشم‌پوشی از انگیزه‌هایی چون کنترل تقاضای روزافزون داخلی و رهاسازی بار مالی یارانه بنزین از دوش دولت، یکی از انگیزه‌های اصلی اصلاحات یارانه سوخت محدودکردن قاچاق سوخت است.

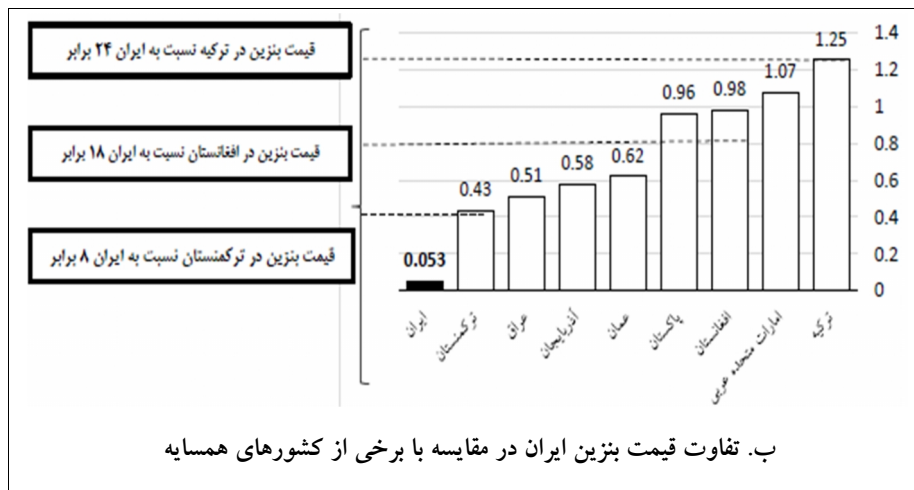
با وجود تصمیم‌گیری‌های صورت‌گرفته و راه کارهای مختلفی که برای جلوگیری از این غارت ملی مطرح و اجرا شده است، توفیقی در این زمینه حاصل نشده است و میزان قاچاق سوخت همچنان به روند صعودی خود ادامه داده است. به‌عبارتی، افزایش فزاینده قاچاق سوخت از مرزهای کشور، که معلول تفاوت آشکار قیمت سوخت در ایران با کشورهای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

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 پنج و ده سنت است. این در حالی است 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.



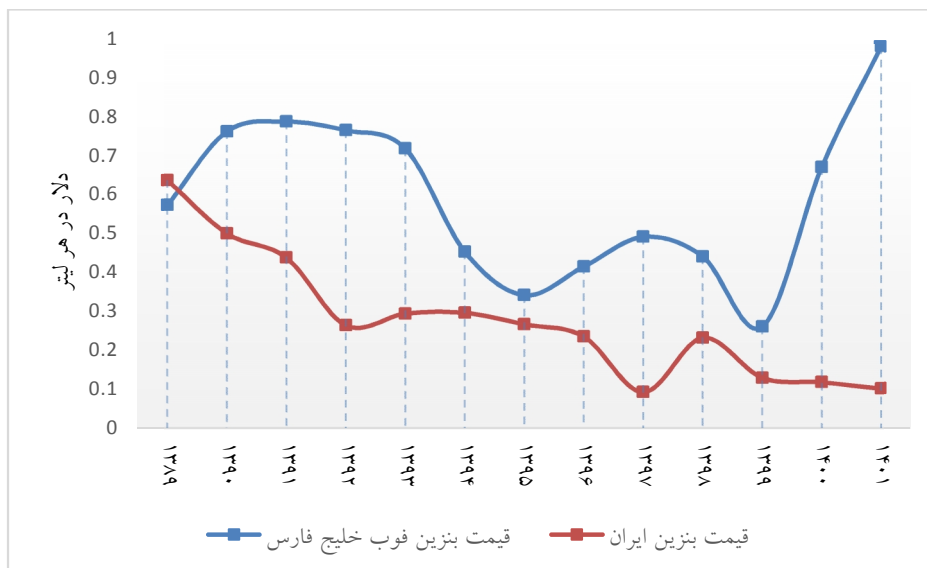
تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۵۵



نمودار ۵. تفاوت قیمت بنزین ایران در منطقه و جهان در مورخ ۱۳/۰۵/۱۴۰۱ (واحد: دلار به‌ازای هر لیتر)

منبع: <<https://www.globalpetrolprices.com>>

همان‌طور که در نمودار «۵. ب» ملاحظه می‌شود، بیش‌ترین تفاوت قیمت مربوط به کشور ترکیه است که حدود ۲۴ برابر قیمت سهمیه‌ای و ۱۲/۵ برابر قیمت غیر سهمیه‌ای بنزین در ایران است و بیش‌ترین حجم قاچاق سوخت را نیز به‌خود اختصاص داده است. روند تاریخی اختلاف قیمت بنزین ایران با قیمت فوب خلیج فارس نشان می‌دهد که همواره قیمت فوب بنزین بالاتر از قیمت داخلی است و این شکاف قیمتی به‌دلیل تحولات عرضه و تقاضای جهانی انرژی به‌خصوص 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 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 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 تأثیر می‌پذیرد، کاملاً تحت تأثیر تحولات و بحران‌های جهانی همانند شیوع ویروس کرونا و جنگ روسیه-اوکراین است که به ترتیب پایین‌ترین (۲۶ سنت در سال ۱۳۹۹؛ شروع بحران کرونا) و بالاترین (۹۸ سنت در سال ۱۴۰۱؛ جنگ روسیه و اوکراین) قیمت فوب بنزین طی یک دهه گذشته را رقم زده است. از این رو، 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

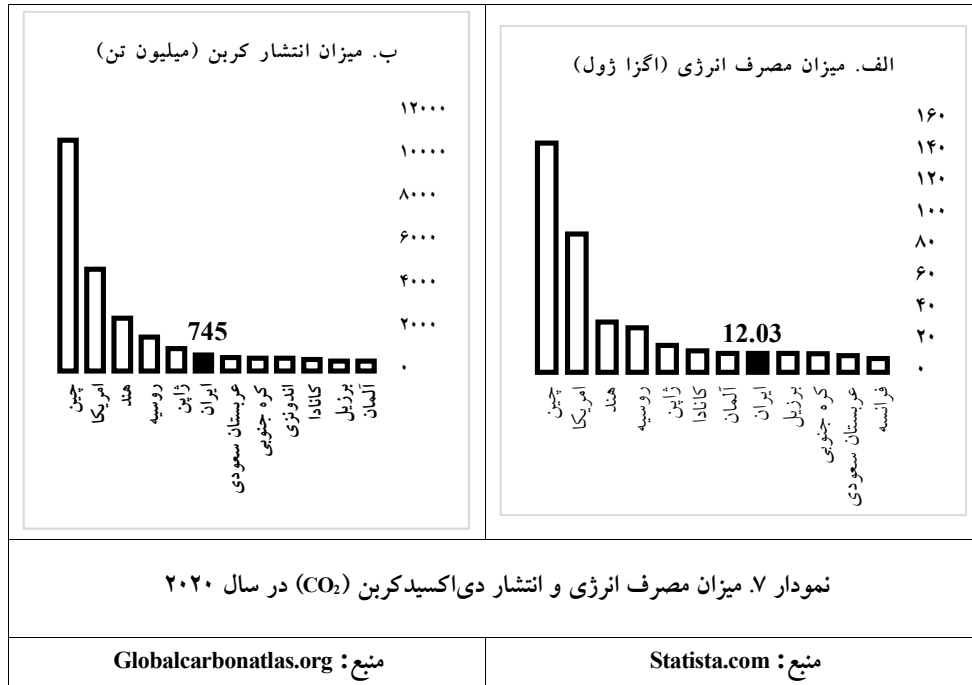
بخش وسیعی از مصرف انرژی در جهان به وسیله سوخت‌های فسیلی تأمین می‌شود. در ایران، وجود مزیت نسبی سوخت‌های فسیلی در مقایسه با سایر منابع انرژی مزید بر علت مصرف

## تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۵۷

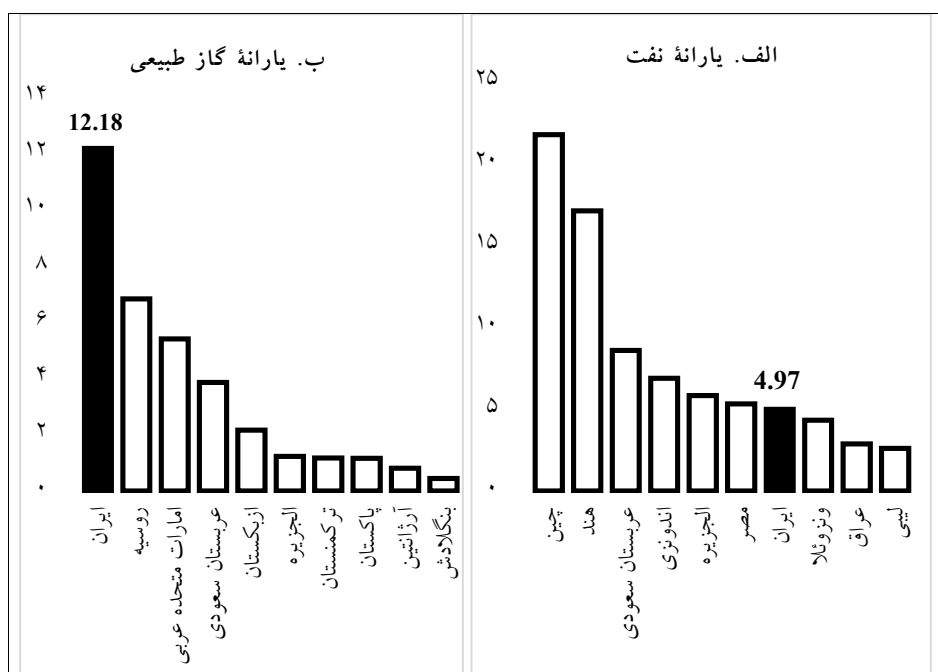
بیش‌تری نیز شده است (باقری و انصاری ۱۴۰۰: ۸۶). طی سال‌های گذشته، همراه با نوسانات رشد اقتصادی جوامع، جهان شاهد تغییرات محیط‌زیستی بزرگ و نامطلوبی همانند افزایش میزان انتشار گازهای گل‌خانه‌ای ناشی از مصرف انرژی حاصل از سوخت‌های فسیلی بوده است که این مسئله سبب گرم‌شدن تدریجی جهان بر اثر انتشار این گازها،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

مطابق نمودار ۷، ایران با مصرف حدود دوازده اگزاژول مصرف انرژی در سال ۲۰۲۰ رتبه هشتم را به خود اختصاص داده است که با توجه به نرخ پایین رشد اقتصادی، دستاورد چنین مصرف بالایی بدون تولید فقط نشر بیش از حد دی‌اکسیدکربن است که در آلودگی هوا نقش فراوانی ایفا می‌کند و به‌عنوان معیار آلودگی محیط‌زیست کاربرد دارد. در صورت نبود برنامه‌ریزی صحیح در این زمینه اوضاع وخیم‌تر نیز خواهد شد.

با مقایسه دو بخش الف و ب نمودار ۷، میان مصرف انرژی و میزان انتشار آلاینده‌ها به‌ویژه دی‌اکسیدکربن رابطه مستقیم وجود دارد؛ برای مثال چین با مصرف ۴۶/۱۴۵ اگزاژول انرژی و انتشار ۱۰۶۶۸ میلیون تن دی‌اکسیدکربن رتبه اول در هر دو زمینه را به‌خود اختصاص داده است.



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 دورقمی کشور، علاوه بر مصرف بی‌رویه، قاچاق سوخت از استان‌های مرزی،



نابرابری توزیع درآمد، و استفادهٔ بیش تر افراد مرفه از یارانه در مقایسه با قشرهای ضعیف جامعه، تراکم ترافیک و انتشار حجم وسیع آلاینده، و مواردی از این قبیل را به دنبال خواهد داشت و از جمله راه‌کارهای مناسب برای حرکت به سمت بهبودی وضعیت کنونی اجرای طرح سیاست مالیات بر مصرف است.

هر کشوری به‌منظور 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 پیش‌بینی‌شدنی، 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 دیگران ۱۳۹۲: ۵۲).

مالیات علاوه بر وظیفهٔ تأمین مالی دولت از جنبه‌های دیگری نیز اهمیت دارد. مالیات ابزار سیاستی است که دولت‌ها با هر ساختار سیاستی از آن برای دستیابی به سه هدف اصلی شامل ثبات اقتصادی، توزیع عادلانهٔ درآمد، و تخصیص بهینهٔ منابع استفاده می‌کنند. هم‌چنین، مالیات اهرمی اقتصادی است که دولت در مواقع لزوم می‌تواند به‌کمک 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 دیگران ۱۳۹۱: ۱۲).

مالیات بر مصرف دو اثر تخصیصی و توزیعی دارد. این دو اثر در قالب دو موضوع کارایی اقتصادی و عدالت اجتماعی نمایان می‌شوند. اعمال سیاست مالیات بر قیمت حامل‌های انرژی یک طرفه مهم و کارآمدی است که به‌طور مشترک در اکثر کشورها به‌کار گرفته شده است. نکتهٔ مهم و اساسی در به‌کارگیری 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 به‌کار گرفته شود (امیری ۱۳۸۹: ۶۸-۶۹).

مهم‌ترین ابزار نظام اقتصادی در تخصیص بهینهٔ منابع سیاست قیمت‌گذاری مناسب است که در نظام اقتصادی آزاد از تقابل عرضه و تقاضا به‌دست می‌آید. در ایران بنزین توسط دولت عرضه می‌شود و قیمت‌های تمام‌شده و هزینهٔ فرصت آن در مقایسه با 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 می‌کنند و آن را مداخله در تعیین قیمت می‌دانند.

براساس 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، گاز مایع، و سایر مشتقات نفت، با لحاظ کیفیت حامل‌ها و با احتساب هزینه‌های مترتب (شامل حمل‌ونقل، توزیع، مالیات، و عوارض قانونی)، به تدریج تا پایان برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی، و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران کم‌تر از ۹۰ درصد قیمت تحویل روی کشتی (فوب) در خلیج فارس نباشد.

در حال حاضر، بنزین به صورت دونرخی، یعنی قیمت سهمیه‌ای و غیرسهمیه‌ای، قیمت‌گذاری می‌شود و هر دو نرخ طی دوره نامشخصی ثابت است و سیاست تثبیت قیمت در هر دو نرخ صورت می‌گیرد. راه کار اصلاحی این تحقیق بدین صورت است که همانند سیاست فعلی سهمیه مقداری تداوم داشته باشد، ولی به جای سیاست تثبیت قیمت می‌توان از سیاست افزایش تدریجی برای قیمت سهمیه‌ای به هم‌راه سیاست جبرانی استفاده کرد. 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 جای‌گزین سیاست تثبیت قیمت پیش‌نهاد می‌شود.

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 است و با افزایش مصرف از سقف تعیین شده قیمت بنزین افزایش می‌یابد. هم چنین، در سیاست مذکور، مشوق‌های مالیاتی برای افراد کم‌مصرف و تولید خودروهایی 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 است و نگرانی‌ها و پی‌آمدهای اجتماعی ناشی از افزایش یک‌باره قیمت غیرسهمیه‌ای را برطرف می‌کند. جدول مالیاتی پیش‌نهادی با فرض این‌که قیمت فوب خلیج فارس معادل دویست هزار ریال (قیمت فوب بنزین براساس آمار منتشرشده شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی در تابستان ۱۴۰۱ برابر با ۵۴۵۲۰۲ ریال است که برای سادگی به صورت تقریبی معادل دویست هزار ریال تعیین شده است) در نظر گرفته شود به صورت جدول ۲ است. در این سناریو، پیش‌نهاد می‌شود قیمت فوب به صورت متوسط قیمت فصلی تعیین شود و برای فصل آینده مدنظر قرار گیرد.

تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۶۱

جدول ۲. نرخ مالیات بر مصرف بنزین در سناریوی پیش‌نهادی

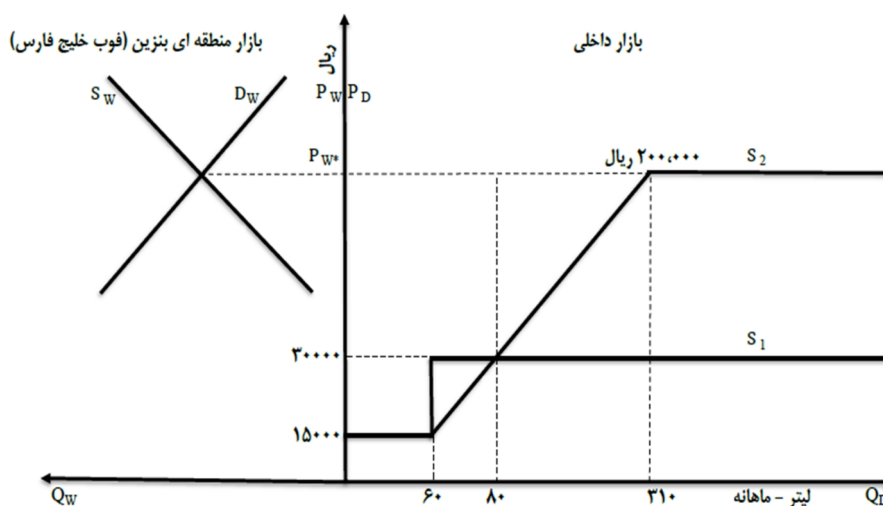
مصرف (لیتر)	مازاد بر سهمیه (لیتر)	قیمت بنزین (ریال به‌ازای هر لیتر)	درصد از فوب
تا ۶۰	۰	۱۵۰۰۰	۷/۵
۶۱	۱	۱۵۷۵۰	۷/۸
۶۲	۲	۱۶۵۰۰	۸/۲
۷۰	۱۰	۲۲۵۰۰	۱۱/۲
۸۰	۲۰	۳۰۰۰۰	۱۵
۹۰	۳۰	۳۷۵۰۰	۱۸/۷
۱۰۰	۴۰	۴۵۰۰۰	۲۲/۵
۱۲۰	۶۰	۱۶۰۰۰۰	۳۰
۱۴۰	۸۰	۷۵۰۰۰	۳۷/۵
۱۶۰	۱۰۰	۹۰۰۰۰	۴۵
۱۸۰	۱۲۰	۱۰۵۰۰۰	۵۲/۵
۲۰۰	۱۴۰	۱۲۰۰۰۰	۶۰
۲۲۰	۱۶۰	۱۳۵۰۰۰	۶۷/۵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

منبع: یافته‌های تحقیق

برای تشریح بهتر سیاست مالیات بر مصرف بنزین، دو سناریوی وضعیت فعلی قیمت‌گذاری و راه‌کار پیش‌نهادی در نمودار ۹ ترسیم شده‌اند. در سناریو جاری ( $S_1$ ) تا میزان شصت لیتر سهمیه به‌صورت ماهیانه در کارت سوخت متعلق به هر خودرو با نرخ پانزده هزار ریال واریز می‌شود و مازاد بر آن بدون در نظر گرفتن هیچ سقف و محدودیتی با قیمت ثابت سی هزار ریال برای هر لیتر بنزین قابل مصرف است که این مبلغ، با وجود استفاده از لفظ قیمت آزاد، اختلاف فاحشی با قیمت جهانی یا منطقه دارد، به‌خصوص در دوره‌های جهش ارزی و کاهش شدید ارزش پول ملی اختلاف قیمت غیرسهمیه‌ای با قیمت برخی از کشورهای همسایه می‌تواند بیش از بیست برابر باشد. این سیاست تثبیت قیمت غیرسهمیه‌ای، همان‌گونه که قبل‌تر ذکر شد، به معضلات بی‌شماری منجر شده است.

هدف این مطالعه، مطرح کردن یک سناریوی جدید ( $S_2$ ) است تا با به کارگیری آن مسائل و مشکلات وضعیت کنونی قیمت گذاری غیر سهمیه ای بنزین کاهش و رفع شود. بر این مبنا، به موازات مصرف بنزین بیش از مقدار سهمیه، قیمت آن نیز مشمول نرخ مالیات می شود و یک روند صعودی دارد. در سناریو پیش نهادی ( $S_2$ )، قیمت کف همان قیمت سهمیه ای فعلی، یعنی پانزده هزار ریال برای شصت لیتر سهمیه ماهانه، در نظر گرفته می شود و مصرف بیش تر مشمول مالیات بر مصرف می شود و این سیر صعودی ادامه دارد تا آن جاکه در نهایت به قیمت فوب خلیج فارس می رسد 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 عبارت 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 می رسد. در واقع، در سناریوی پیش نهادی برای مصارف کم تر از هشتاد لیتر در ماه قیمت پایین تر از قیمت فعلی (سی هزار ریال) خواهد بود، در حالی که در قیمت گذاری فعلی مصارف بالاتر از شصت لیتر به صورت جهشی با قیمت سی هزار ریال مواجه می شوند. بنابراین، در سناریوی پیش نهادی، ابعاد اجتماعی و میزان همراهی و پذیرش مردم در اجرای آن نیز لحاظ شده است.



نمودار ۹. سناریو قیمت گذاری فعلی بنزین ( $S_1$ ) و سناریو پیش نهادی ( $S_2$ )

منبع: یافته های پژوهش

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

جدول ۳. روابط جبری سناریوهای قیمت‌گذاری یا عرضه بنزین در سناریوهای مختلف

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

منبع: یافته‌های پژوهش

شواهد آماری مربوط به میزان مصرف و مخارج بنزین خانوارهای شهری در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ نشان می‌دهند که به‌طور متوسط هر خانوار شهری ۱۴۵۴۰ هزار ریال در سال برای مصرف بنزین هزینه می‌کند و حدود هفتاد لیتر در ماه بنزین مصرف می‌کند (باتوجه به این که 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 که همه خودروها شخصی‌اند و سهمیه مقداری شصت لیتر در ماه دارند). نکته قابل توجه این است که میانگین مخارج بنزین برای ۲۳۵۸۱ خانوار طی سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ برابر ۱۰۸۰۰ هزار ریال است؛ یعنی میانگین این مشاهدات معادل مصرف شصت لیتر در ماه است که هزینه سالانه ۱۰۸۰۰ هزار ریال دارد، ولی چون میانگین مخارج بنزین بزرگ‌تر از میانگین مشاهدات است و حداکثر مخارج بنزین بیش از ۲۵۰ میلیون ریال در سال است، چولگی توزیع مصرف بنزین به سمت مصارف بالاتر از سهمیه است (جدول ۴).

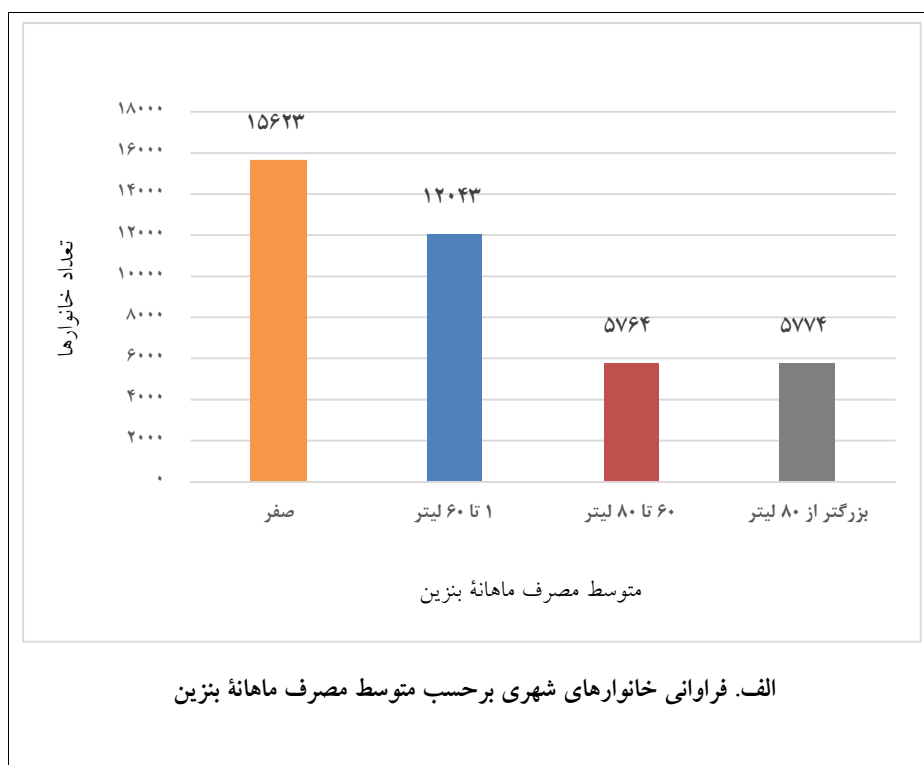
جدول ۴. مخارج بنزین خانوارهای شهری در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ (ارقام به هزار ریال)

شرح	سال ۱۳۹۸	سال ۱۳۹۹	مجموع سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹
میانگین	۱۲۲۷۰	۱۶۹۲۰	۱۴۵۴۰
میانگین	۹۶۰۰	۱۲۰۰۰	۱۰۸۰۰
حداقل	۲۴۰	۳۶۰	۲۴۰
حداکثر	۱۴۴۰۰۰	۲۵۲۰۰۰	۲۵۲۰۰۰
تعداد مشاهدات	۱۲۰۸۲	۱۱۴۹۹	۲۳۵۸۱

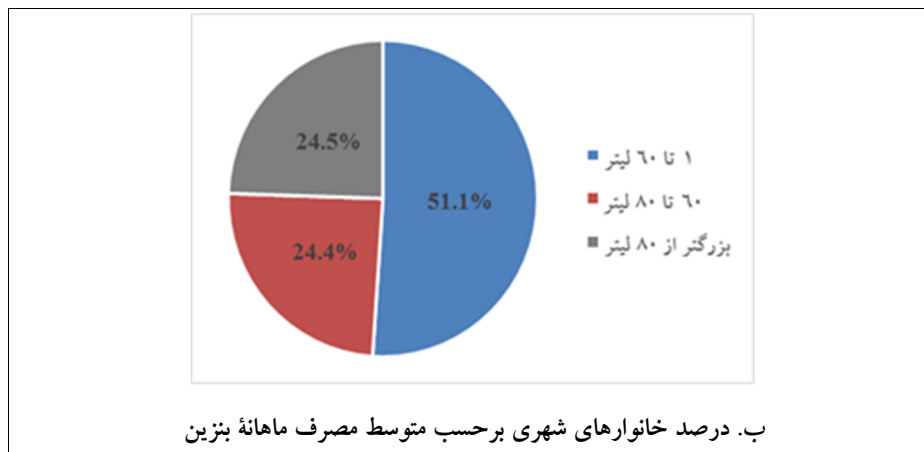
منبع: مرکز آمار ایران

طرح آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای شهری کشور در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹

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



تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۶۵



نمودار ۱۰. تعداد و درصد خانوارهای شهری برحسب مخارج / مصرف بنزین طی سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹

منبع: مرکز آمار ایران و محاسبات تحقیق

همان‌گونه که پیش‌تر 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 می‌کند که تمامی آثار اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، و زیست‌محیطی هم‌زمان مورد توجه قرار گیرند. بدین ترتیب، به آثار و پی‌آمدهای سناریوی پیش‌نهادی در حل مشکلاتی که به واسطه سیستم جاری ایجاد شده است پرداخته می‌شود.

## ۲.۶ آثار و پی‌آمدهای سیاست پیش‌نهادی

طبق مطالعات انجام‌شده و بررسی تجارب اصلاح یارانه در سراسر جهان می‌توان استنباط کرد که غیرسیاسی کردن فرایند اصلاح یارانه شرط محوری موفقیت برنامه‌های اصلاح یارانه بوده است که خود نیازمند مقدمات خاص است و براساس روش‌های فنی متناسبی اجرایی می‌شود. از مهم‌ترین مقدمات غیرسیاسی کردن اصلاح یارانه، ثبات نسبی اقتصاد کلان درکنار پایین بودن نسبی قیمت‌های جهانی حامل‌های انرژی است. بنابراین، آثار و پی‌آمدهای محتمل سناریوی پیش‌نهادی با فرض غیرسیاسی کردن فرایند اصلاح یارانه و ثبات اقتصاد کلان، به‌خصوص ثبات نسبی سطح عمومی قیمت‌ها، قابل طرح است. گفتنی 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. این درحالی است که تأکید و تمرکز تحقیق حاضر روی اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای به‌عنوان اولین گام اصلاحی است و فرض بر این است که قیمت سهمیه‌ای تا اجرای کامل و نهادینه‌شدن اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای تثبیت شود.

### ۳.۶ واقعی سازی قیمت متناسب با مصرف بنزین

کارشناسان متعددی با مطرح کردن تأثیر منفی افزایش قیمت حامل‌های انرژی در بودجه دهک‌های پایین با هرگونه تغییر قیمتی مخالف‌اند. آنچه درمورد تعدیل قیمت باید موردتوجه قرار گیرد ذکر این نکته است که اگرچه افزایش بهای انرژی به تورم کوتاه‌مدت منجر شده است و اثر روانی ناشی از آن در تشدید این امر بی‌تأثیر نیست، تورم کشور عمدتاً ریشه پولی دارد و راه‌حل آن را بایستی در انضباط مالی مشتریان اصلی بانک مرکزی (یعنی دولت و بانک‌ها) جست‌وجو کرد. ازسوی دیگر، تقلیل مخارج دولت در سناریوی پیش‌نهادی اثر مستقیمی بر کاهش کسری بودجه و به‌تبع آن کنترل تورم خواهد داشت. نکته قابل‌توجه در سناریوی پیش‌نهادی این است که سهمیه‌مقداری یا قیمت یارانه‌ای برای مصارف پایین‌تر هم‌چنان حفظ شود 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 به‌صورت یک‌باره و برای همه مصرف‌کنندگان به یک نسبت مشخص افزایش نمی‌یابد، بلکه متناسب به سطح مصرف خود به سمت قیمت واقعی خود متمایل می‌شود. ازاین‌رو، انتظار می‌رود که آثار تورمی این سیاست به مراتب پایین‌تر از سیاست جهش قیمتی باشد، به‌خصوص این که قیمت برای مصارف بین شصت تا هشتاد لیتر نسبت به قیمت سیاست فعلی کاهش می‌یابد.

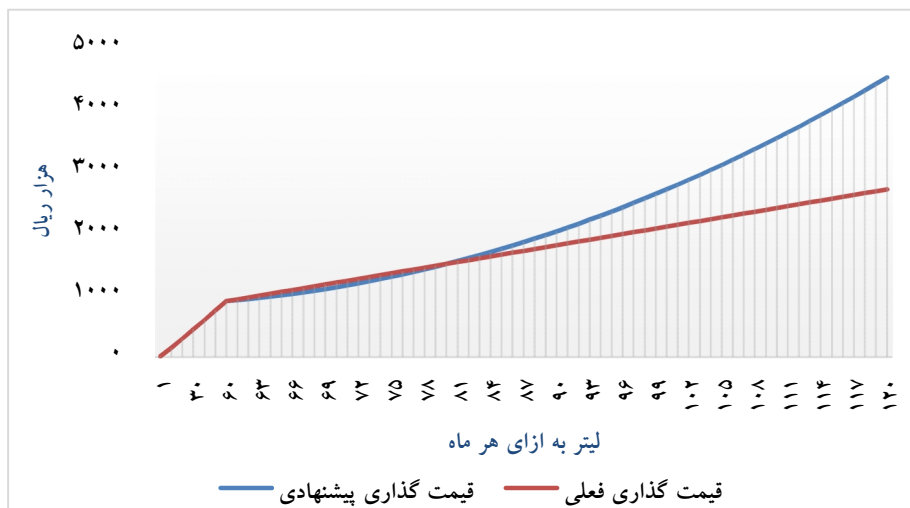
### ۴.۶ حل معضل توزیع نابرابر یارانه بین دهک‌های مختلف درآمدی

با پذیرش عدم تکافوی سیستم قیمت‌گذاری فعلی و لزوم تعدیل آن، تحقق عدالت اجتماعی و توزیع بهینه درآمد برای حمایت از قشرهای ضعیف جامعه در گرو اجرای طرحی است که نقاط ضعف سیستم فعلی را شناسایی و رفع کند. سناریوی پیش‌نهادی با تعیین مالیات بر مازاد مصرف بر سهمیه نابرابری موجود را کاسته و در توزیع مناسب منابع مؤثر است. همان‌طور که



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

در جدول ۱ و نمودار ۴ اشاره شد، حدود ۶۰ درصد بنزین توسط چهار دهک بالای درآمدی مصرف می‌شود و همواره دهک‌های بالای درآمدی مصرف بنزین به مراتب بیش‌تری از دهک‌های پایین درآمدی دارند. از این‌رو، دهک‌های بالای درآمدی به‌واسطه 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 به‌کارگیری 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 مصارف پایین‌تری دارند، از یارانه بیش‌تری برخوردار می‌شوند و دهک‌های بالای درآمدی که مصارف بالاتری دارند، از یارانه بسیار ناچیزی بهره‌مند خواهند شد. مقایسه مخارج ماهانه بنزین برای یک خانوار دارای یک خودروی شخصی بین سناریوی قیمت‌گذاری فعلی و پیش‌نهادی نشان می‌دهد که برای مصارف پایین‌تر از هشتاد لیتر در ماه، مخارج بنزین در سناریوی پیش‌نهادی کوچک‌تر یا مساوی سناریوی فعلی است، ولی برای مصارف بالاتر از هشتاد لیتر، مخارج بنزین متناسب با سطح مصرف افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر، فاصله عمودی بین مخارج این دو سناریو برای مصارف بالاتر از هشتاد لیتر نشان‌دهنده کاهش تدریجی یارانه بنزین در مقایسه با سناریوی فعلی است، به طوری که هرچه مصرف بنزین در ماه افزایش یابد، یارانه بنزین برای مصارف نهایی به اندازه نرخ مالیات کاهش می‌یابد.



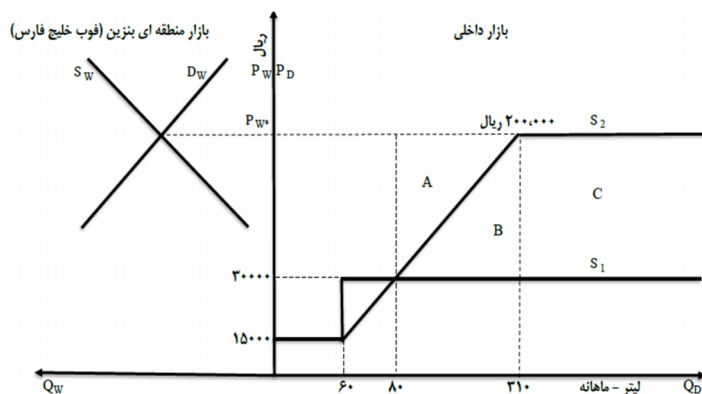
نمودار ۱۱. مقایسه مخارج ماهانه بنزین بین سناریوهای قیمت‌گذاری فعلی و پیشنهادی

منبع: یافته‌های پژوهش

## ۵.۶ 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 به دلیل ادامه‌ندادن صحیح روند هدف‌مندسازی بار دیگر قاچاق سوخت به تجارتی سودآور در مرزهای غربی و شرقی ایران تبدیل شد.

یکی از بزرگ‌ترین معضلات ناشی از تفاوت قیمت داخل و خارج از مرزهای کشور قاچاق بنزین است و تعیین قیمت داخلی براساس قیمت فوب خلیج فارس همواره از راه‌حل‌های پیش‌نهادی برای حل این معضل بوده است، اما از سوی دیگر، اجرای کامل قیمت‌گذاری بر مبنای قیمت فوب به فشار مضاعفی به اکثر قشرهای جامعه منجر می‌شود. از این رو، در سناریوی پیش‌نهادی، مقدار شصت لیتر با نرخ پانزده هزار ریال به صورت سهمیه ماهیانه در هر کارت سوخت لحاظ شده است و مازاد بر مصرف مشمول مالیات می‌شود. در نمودار ۱۲ تفاوت انگیزه قاچاق در سناریوی فعلی و سناریوی پیش‌نهادی به صورت 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. گفتنی است که 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 موردبررسی

منبع: یافته‌های پژوهش

## تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۶۹

نمودار پلکانی «S<sub>1</sub>» نشان‌دهنده همان وضعیت قیمت‌گذاری فعلی است که تا شصت لیتر سهمیه‌ای با نرخ پانزده هزار ریال و بیش از آن به صورت آزاد و با نرخ هر لیتر سی هزار ریال تثبیت شده است. نمودار «S<sub>2</sub>» سناریوی 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 می‌کند و در نتیجه به‌ازای مصرف بیش‌تر بهای بنزین روند صعودی خواهد داشت. با فرض این‌که انگیزه قاچاق برای مصارف بالاتر (برای مثال، بالاتر از هشتاد لیتر) موضوعیت داشته باشد، در سناریوی فعلی (S<sub>1</sub>)، به دلیل ثابت بودن بهای بنزین، سود ناشی از قاچاق بنزین معادل مساحت A+B+C است که بسیار قابل توجه و وسوسه‌انگیز است، درحالی‌که در سناریوی پیش‌نهادی (S<sub>2</sub>)، 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، به صورت کامل حذف می‌شود (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 به‌طور کامل از بین می‌رود.

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

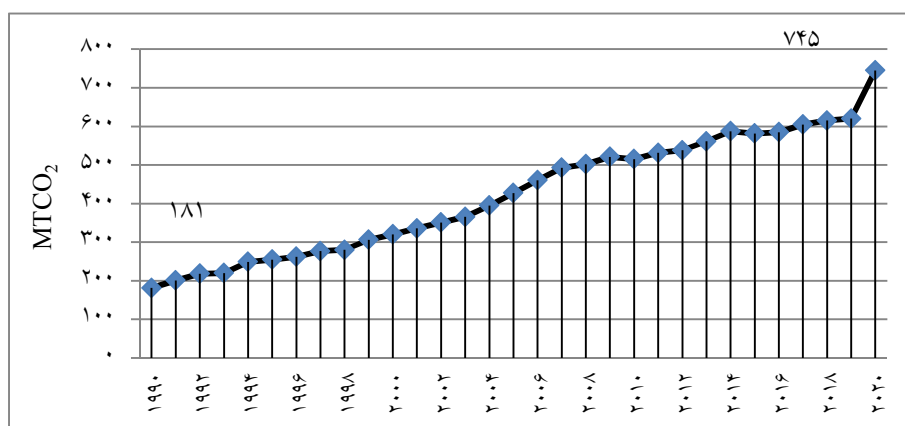
تغییرات (S <sub>1</sub> -S <sub>2</sub> )	سناریوی پیش‌نهادی (S <sub>2</sub> )	سناریوی فعلی (S <sub>1</sub> )	شرح
-B-C	A	A+B+C	سود حاصل از قاچاق بنزین (P <sub>w</sub> -P <sub>D</sub> )×Q , for Q>80

### منبع: یافته‌های پژوهش

به عبارتی دیگر، قیمت‌گذاری متناسب با مصرف بنزین و وضع مالیات بر مازاد مصرف از نوع قیمت‌گذاری متغیر است 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 می‌کند و انگیزه قاچاق بنزین در مقیاس بزرگ را به شدت کاهش می‌دهد.

### ۶.۶ حل معضل انتشار گاز دی‌اکسیدکربن (CO<sub>2</sub>)

بنزین، به‌عنوان سوخت فسیلی مهم، هم در فرایند استخراج، تولید، و انتقال آن به شبکه‌های توزیع و هم در مصرف نهایی در وسایط نقلیه موتوری محیط‌زیست را آلوده می‌کند. از این‌رو، نقش پرننگی در میزان مصرف انرژی و انتشار دی‌اکسیدکربن دارد و رشد روزافزون مصرف آن و انتشار گازهای آلاینده ناشی از احتراق بنزین به افزایش مشکلات زیست‌محیطی منجر شده است. نمودار ۱۳ روند فزاینده انتشار دی‌اکسیدکربن را در یک دوره سی‌ساله نشان می‌دهد.



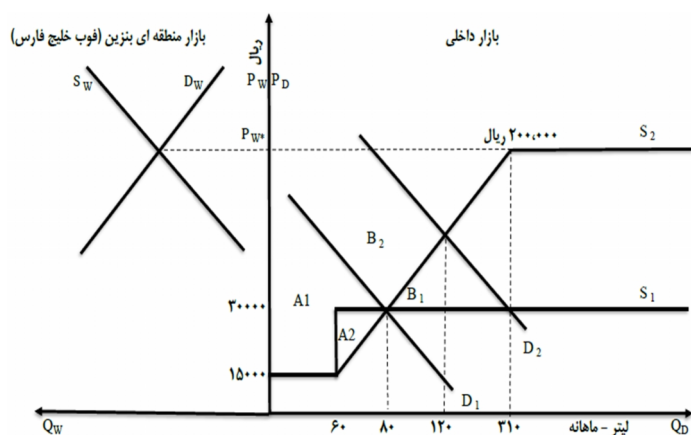
نمودار ۱۳. میزان انتشار دی‌اکسیدکربن در ایران طی دوره زمانی ۱۳۶۸-۱۳۹۸ برحسب MTCO<sub>2</sub>

منبع: <<https://www.yearbook.enerdata.net>>

حذف یارانه‌های داخلی سوخت و نزدیک کردن قیمت‌ها به سطح بین‌المللی به‌صورت خودکار سبب کاهش مصرف و در نتیجه انتشار کم‌تر آلاینده‌هایی چون دی‌اکسیدکربن می‌شود. در واقع، در سناریوی پیش‌نهادی، که مالیات بر مصرف وضع می‌شود، همانند مالیات بر انتشار کربن عمل می‌کند و انتظار می‌رود به‌واسطه پرهزینه‌شدن انتشار آلاینده ناشی از مصرف بنزین کیفیت محیط‌زیست ارتقا یابد. نتایج مطالعات تجربی گواهی بر صحت این ادعاست. برای مثال، پژوهشگران و امین رشتی (۱۳۸۶)، بزازان و پورباقر (۱۳۹۲)، و مرادی و دیگران (۲۰۲۲) در پژوهش‌های خود در خصوص آثار زیست‌محیطی حذف یارانه بنزین و گازوئیل در ایران نشان دادند که افزایش قیمت بنزین به کاهش مصرف آن منجر شده است و در نتیجه، آلاینده کم‌تری انتشار می‌یابد. هم‌چنین، لی و سلیمانی (Li and Solaymani 2021) برای مالزی و اسکافیدزل و دیگران (Schaffitzel et al. 2020) برای اکوادور نشان دادند که کاهش یارانه‌های انرژی باعث کاهش انتشار آلاینده‌های هوا می‌شود.

### ۷.۶ ثبات نسبی رفاه، مصارف پایین‌تر

همان‌گونه‌که در نمودار ۱۴ نشان داده شده است، با استناد به جدول ۲ فرض می‌شود  $D_1$  نشان‌دهنده تقاضای مربوط به قشرهای ضعیف جامعه (دهک اول تا پنجم) است و ماهیانه کم‌تر از هشتاد لیتر بنزین مصرف می‌کند و  $D_2$  نشان‌دهنده تقاضای بنزین برای دهک‌های بالای درآمدی است که فرض شده است مصارف بیش‌تر از هشتاد لیتر در ماه دارند و به‌طور متوسط در حدود ۱۲۰ لیتر در ماه مصرف می‌کنند. در سناریوی وضعیت فعلی ( $S_1$ )، میزان مازاد رفاه برای قشرهای ضعیف فقط مساحت  $A_1$  و برای دهک‌های بالای درآمدی مساحت  $A_1+B_2+B_1$  را مشمول می‌شود. این درحالی است که با اجرای طرح پیش‌نهادی، مساحت  $A_2$  نیز به مازاد رفاه گروه اول اضافه و پیرو آن برای گروه دهک‌های بالای درآمدی با اضافه‌شدن مساحت  $A_2$  به میزان  $B_1$  از مازاد رفاه آن‌ها کسر می‌شود (جدول ۶).



نمودار ۱۴. آثار رفاهی مصرف‌کننده در سناریوهای موردبررسی (منبع: یافته‌های پژوهش)

جدول ۶. تحلیل پارامتری مازاد رفاه مصرف‌کننده در سناریوهای موردبررسی

مازاد رفاه مصرف‌کننده	سناریوی فعلی ( $S_1$ )	سناریوی پیش‌نهادی ( $S_2$ )	تغییرات رفاه مصرف‌کننده
حالت $D_1$ ( $Q \leq 80$ )	$A_1$	$A_1+A_2$	$A_2$
حالت $D_2$ ( $Q > 80$ )	$B_1+B_2+A_1$	$A_1+A_2+B_2$	$A_2-B_1$

منبع: یافته‌های پژوهش

بنابراین، مصارف کم‌تر از هشتاد لیتر در ماه به‌طور مستقیم از اجرای سناریوی پیش‌نهادی منتفع می‌شوند، ولی در مصارف بالاتر از هشتاد لیتر، برحسب میزان مصرف، از رفاه افراد کاسته می‌شود. منطق اقتصادی حکم می‌کند در این حالت، انگیزه صرفه‌جویی در مصرف افزایش یابد. گفتنی 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 سی هزار ریال عرضه می‌شوند، ولی در سناریوی پیش‌نهادی هر واحد مصرف با قیمت متفاوت و متناسب با مصرف عرضه می‌شود. لذا واحدهای قبلی مصرف با قیمت بالاتر به‌فروش نمی‌رسند و مازاد رفاهی برای تولیدکننده باقی نمی‌ماند.

## ۷. نتیجه‌گیری و پیش‌نهادها

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

به‌دلیل 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 درخصوص قیمت‌گذاری بنزین نشان می‌دهد که سیاست تثبیت قیمت به‌عنوان سیاست غالب موردتوجه دولت مردان بوده و از سیاست غیرقیمتی همانند جیره‌بندی یا سهمیه‌مقداری برای کنترل مصرف استفاده شده است. بدیهی است که سیاست تثبیت قیمت در هر نرخ 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 می‌کند و به‌ناچار سیاست جهش قیمتی به‌کار گرفته می‌شود.

در حال حاضر، سیاست تثبیت قیمت بنزین به‌صورت دونرخ (قیمت سهمیه‌ای و غیرسهمیه‌ای) اجرا می‌شود و در صورتی که این سیاست بازنگری نشود همانند گذشته نتایج نامطلوب و ناگوار اقتصادی، اجتماعی، و محیط‌زیستی را به‌همراه خواهد داشت. بنابراین، تجدیدنظر در به‌کارگیری سیاست شکست‌خورده تثبیت قیمت و اصلاح مناسب شیوه قیمت‌گذاری بنزین از اهداف اصلی این تحقیق است. برای این منظور، پیش‌نهاد می‌شود سهمیه

## تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۷۳

مقداری هم‌چنان ادامه داشته باشد، ولی قیمت سهمیه‌ای به‌صورت تدریجی و به‌صورت درصدی از تورم در سال افزایش یابد و قیمت غیرسهمیه‌ای، متناسب با میزان مصرف، مشمول مالیات شود. هم‌چنین با توجه به ناآرامی‌ها و اعتراضات اجتماعی اخیر درخصوص افزایش یک‌باره قیمت توصیه می‌شود در مرحله اول قیمت غیرسهمیه‌ای اصلاح و بازنگری شود و بعد از اجرای کامل و نهادینه‌شدن 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 مقایسه و تجزیه و تحلیل شده است. نتایج کلیدی این تحقیق به‌همراه توصیه‌های سیاستی عبارت‌اند از:

- در صورت تثبیت قیمت سهمیه‌ای در قیمت پانزده هزار ریال و وضع مالیات ۵ درصدی برای هر واحد مصرف مازاد بر سهمیه، مخارج ماهانه بنزین برای سطوح مصرف پایین از هشتاد 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 ابزاری است که تحت کنترل دولت است و می‌تواند برحسب شرایط اقتصادی و اجتماعی تجدیدنظر شود. پیش‌نهاد می‌شود تا اجرای کامل و موفقیت‌آمیز اصلاح قیمت غیرسهمیه‌ای سیاست تثبیت قیمت برای سهمیه تعیین شده ادامه داشته باشد.
- در قیمت‌گذاری پیش‌نهادی، مخارج بنزین برای مصارف بالاتر از هشتاد لیتر در ماه افزایش می‌یابد. نکته قابل توجه در این اصلاح قیمتی این است که اولاً این افزایش مخارج به‌صورت جهشی نیست 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 مصارف بالاتر از هشتاد لیتر در ماه دارند 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 به‌جای این که از یارانه بیش‌تری برخوردار باشند، مالیات بیش‌تری به دولت پرداخت می‌کنند. در این شرایط ابزار مالیات، به‌عنوان ابزار تنظیم‌گری، ایفای نقش می‌کند و امکان بازتوزیع منابع درآمدی حاصل از آن را برای اصلاح مرحله دوم، یعنی اجرای سیاست تدریجی قیمت سهمیه‌ای، فراهم می‌کند. در صورتی که دولت قصد داشته باشد تغییر در قیمت سهمیه‌ای را به‌همراه سیاست جبرانی یا پرداخت نقدی اجرا کند، می‌تواند بخشی از این منابع را از محل مالیات بر مصارف بالاتر بنزین تأمین مالی کند.

- در شیوه قیمت‌گذاری پیش‌نهادی، انگیزه قاچاق‌بنزین 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 کسب‌وکار جذاب و سودآور تبدیل می‌کند. به‌نظر می‌رسد این شکاف قیمتی را نمی‌توان با سیاست جهش قیمت داخلی بنزین و پی‌آمدهای اجتماعی ناشی از آن تعدیل کرد، اما سناریوی پیش‌نهادی تحقیق حاضر می‌تواند بخش عمده‌ای از این مسئله را برطرف کند، زیرا مصارف داخلی بر مبنای فاصله یا شکاف مصرف از مقدار سهمیه قیمت‌گذاری می‌شوند و عمده مصرف داخلی حداکثر تا دو برابر سهمیه مقداری پوشش داده می‌شود، ولی مصارف بسیار بالاتر، که با انگیزه سوداگری در بازار بنزین صورت می‌گیرد، با قیمت‌های نزدیک به قیمت منطقه مواجه خواهند شد.

### کتاب‌نامه

- امیری، نعمت‌اله (۱۳۸۹)، «بررسی مقایسه‌ای مالیات بر حامل‌های انرژی در کشورهای منتخب»، دو ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، دوره ۱۰، ش ۱۱.
- باقری، سمانه و حبیب انصاری سامانی (۱۴۰۰)، «پیش‌بینی انتشار گازکربنیک در ایران و بخش‌های آلاینده، رویکرد حافظه بلندمدت»، بررسی مسائل اقتصاد ایران، دوره ۲، پیاپی ۱۶.
- بالالی، حمید، امید زمانی، و علی یوسفی (۱۳۹۲)، «رابطه رشد اقتصادی و آلودگی زیست‌محیطی در بخش نفت با تأکید بر نوسانات قیمت آن (مطالعه موردی: اقتصاد ایران)»، فصل‌نامه برنامه‌ریزی و بودجه، س ۱۸، ش ۳.
- بزازان، فاطمه و زهرا پورباقر (۱۳۹۲)، «بررسی آثار محیط‌زیستی حذف یارانه بنزین و گازوئیل»، سیاست‌گذاری اقتصادی، دوره ۵، ش ۹.
- بیات، ندا و علی رضایی (۱۴۰۰)، «پیش‌بینی مصرف بنزین در ایران با استفاده از رهیافت‌های یادگیری عمیق و سری‌های زمانی»، بررسی مسائل اقتصاد ایران، دوره ۱، پیاپی ۱۵.
- پژویان، جمشید و نرسیس امین رشتی (۱۳۸۶)، «مالیات‌های سبز با تأکید بر مصرف بنزین»، پژوهش‌نامه اقتصادی (ویژه‌نامه مالیات)، دوره ۷، ش ۱.
- پیله‌فروش، میثم، محمدرضا عبداللهی، و نرگس صادقی (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.



## تحلیل نظری سیاست‌های قیمت‌گذاری بنزین ... (سیاب ممی پور و دیگران) ۲۷۵

- توکلیان حسین و دیگران (۱۳۹۷)، «عوامل تعیین‌کننده یارانه‌های سوخت در کشورهای منتخب صادرکننده نفت (مطالعه موردی: یارانه بنزین)»، *مدل‌سازی اقتصادی*، دوره ۱۲، ش ۴، پیاپی ۴۴.
- جبل‌عاملی، فرخنده و یزدان‌گودرزی‌فراهانی (۱۳۹۴)، «تأثیر اصلاح یارانه بر مصرف حامل انرژی در ایران (مطالعه موردی: مصرف بنزین، نفت، و گازوئیل)»، *مجلس و راه‌برد*، دوره ۸۱، پیاپی ۲۲.
- جعفری صمیمی، احمد، ابوالقاسم اثنی‌عشری، و یوسف محنت‌فر (۱۳۸۴)، «بررسی اثرات اقتصادی یارانه بنزین بر رشد اقتصادی در ایران؛ یک تحلیل تجربی (۱۳۵۰-۱۳۸۱)»، *پژوهش‌نامه اقتصادی*، دوره ۵، ش ۱۹، پیاپی ۴.
- جهانگرد، اسفندیار (۱۳۸۹)، «تحلیل و ارزیابی تعدیل قیمت بنزین و گازوئیل و تأثیر آن در هزینه زندگی و مصرف در ایران»، *مطالعات اقتصاد انرژی*، دوره ۶، پیاپی ۲۴.
- جهانگرد، اسفندیار و دیگران (۱۳۹۸)، «مقایسه آثار اقتصادی به‌کارگیری مالیات بر انتشار کربن و مالیات بر قیمت انرژی در اقتصاد ایران، رویکرد تعادل عمومی قابل‌محاسبه»، *پژوهش‌نامه اقتصاد انرژی ایران (اقتصاد محیط‌زیست و انرژی)*، دوره ۸، ش ۲، پیاپی ۳۰.
- حاجی‌غلام‌سریزدی، علی (۱۳۹۹)، «پویایی شوک تغییرات قیمت بنزین، سیاست تثبیت یا تغییر تدریجی»، *فصل‌نامه مطالعات مدیریت راه‌بردی*، دوره ۱۱، پیاپی ۴۴.
- حوری جعفری، حامد و بهاره فرهمندپور (۱۳۸۷)، «یارانه‌های انرژی و تأثیر آن در بخش‌های مختلف اقتصاد»، *بررسی مسائل اقتصاد انرژی*، س ۱، ش ۲.
- 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 یدالله و روح‌الله نظری (۱۳۹۰)، «تحلیل رفاهی سیاست‌های یارانه‌ها در اقتصاد ایران»، *رفاه اجتماعی*، دوره ۱۱، پیاپی ۴۲.
- داوودی، پرویز و علی‌اصغر سالم (۱۳۸۵)، «اثر تغییر قیمت بنزین بر رفاه خانوارها در دهک‌های مختلف درآمدی»، *پژوهش‌نامه اقتصادی*، دوره ۶، ش ۴، پیاپی ۲۳.
- رازینی، ابراهیم علی و محمدحسن صبوری دیلمی (۱۳۸۸)، «بررسی اثرات اجرای طرح هدف‌مندکردن یارانه‌ها بر مصرف بنزین در ایران»، *مدل‌سازی اقتصادی*، ش ۲، پیاپی ۸.
- شاه‌مرادی، اصغر، ایمان حقیقی، و راضیه زاهدی (۱۳۹۰)، «بررسی اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی و پرداخت یارانه نقدی در ایران: رویکرد CGE»، *پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی*، س ۱۹، پیاپی ۵۷.
- عاملی، احمد (۱۳۹۰)، «مدل‌سازی توابع رفاه اجتماعی (مطالعه موردی: توزیع یارانه انرژی)»، *تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی*، دوره ۲، ش ۳.

- عبدلی، قهرمان و محسن محمدی خیاره (۱۳۹۰)، «بررسی عوامل مؤثر در مصرف بنزین در شهر تهران»، پژوهش‌نامه حمل و نقل، دوره ۳، پیاپی ۲۸.
- عبدی، محمدرضا، تیمور رحمانی، و سامان فلاحی (۱۳۹۱)، «مالیات بر ارزش افزوده و ثبات مالی دولت»، فصل‌نامه پژوهش‌نامه مالیات، پیاپی ۶۲.
- گلی، زینت (۱۳۹۰)، «یارانه‌های انرژی و اصلاحات انجام‌شده در کشورهای منتخب»، مجله اقتصاد؛ دوماه‌نامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، دوره ۱۱، ش ۱۱.
- گلی، زینت و سمیرا واحدیان (۱۳۹۵)، «اصلاح یارانه انرژی؛ آموزه‌ها و مفاهیم»، مجله اقتصاد؛ دوماه‌نامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، دوره ۱۶، ش ۱ و ۲.
- ممی‌پور، سیاب، محمد صیادی، و محمدجواد جباری‌راد (۱۴۰۰)، «ارزیابی و اولویت‌بندی سیاست‌های مختلف قیمت‌گذاری بنزین در ایران براساس شاخص‌های اقتصادی، اجتماعی، و محیط‌زیستی»، پژوهش‌نامه اقتصاد انرژی ایران، دوره ۹، پیاپی ۳۵.
- منظور، داوود، اصغر شاه‌مرادی، و ایمان حقیقی (۱۳۸۹)، «بررسی اثرات حذف یارانه آشکار و پنهان انرژی در ایران، مدل‌سازی تعادل عمومی محاسبه‌پذیر برمبنای ماتریس داده‌های خرد تعدیل‌شده»، مطالعات اقتصاد انرژی، دوره ۷، پیاپی ۲۶.
- موسوی جهرمی، یگانه (۱۳۹۳)، «پیش‌بینی مالیات بر ارزش افزوده بر مصرف بنزین»، پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، دوره ۶، پیاپی ۲۱.
- موسوی جهرمی، یگانه، محمدقاسم رضایی، و محبوبه سبزو (۱۳۹۲)، «نگرشی به کارآیی درآمد مالیاتی مبتنی بر مصرف در بستر نوسانات اقتصادی: تحلیل بین‌کشوری»، نشریه علمی پژوهش‌نامه مالیات، دوره ۲۱، پیاپی ۲۰.
- مهرگان، نادر و وحید قربانی (۱۳۸۸)، «تقاضای کوتاه‌مدت و بلندمدت بنزین در بخش حمل و نقل»، پژوهش‌نامه حمل و نقل، دوره ۶، ش ۴، پیاپی ۲۱.
- هاشمی، هوشمند و دیگران (۱۳۹۸)، «برآورد تقاضای فرآورده‌های نفتی به وسیله مدل حالت-فضا و دلالت‌های حاصله برای آزادسازی قیمت آن‌ها»، مطالعات اقتصاد انرژی، دوره ۱۵، پیاپی ۶۱.

Akimaya, M. and C. Dahl (2017), "Simulation of Price Controls for Different Grade of Gasoline: The Case of Indonesia", *Energy Economics*, vol. 68.

Al-Saidi, M. (2020), "Instruments of Energy Subsidy Reforms in Arab Countries-The Case of the Gulf Cooperation Council (GCC) Countries", *Energy Reports*, vol. 6.

Atamanov, A., M. H. Mostafavi-Dehzoeei, and M. G. Wai-Poi (2020), "Welfare and Fiscal Implications from Increased Gasoline Prices in the Islamic Republic of Iran", World Bank Policy Research Working Paper, no. 9235.

- Cheon, A., J. Urpelainen, and M. Lackner (2013), "Why do Governments Subsidize Gasoline Consumption? An Empirical Analysis of Global Gasoline Prices, 2002–2009", *Energy Policy*, vol. 56.
- Coady, D. et al. (2010), "Petroleum Product Subsidies: Costly, Inequitable, and On the Rise", IMF Staff Position Notes, no. 005.
- Dartanto, T. (2013), "Reducing Fuel Subsidies and the Implication on Fiscal Balance and Poverty in Indonesia: A Simulation Analysis", *Energy Policy*, vol. 58.
- De Mesquita, B. B et al. (2002), "Political Institutions, Policy Choice and the Survival of Leaders", *British Journal of Political Science*, vol. 32, no. 4.
- Del Granado, F. J. A., D. Coady, and R. Gillingham (2012), "The Unequal Benefits of Fuel Subsidies: A Review of Evidence for Developing Countries", *World Development*, vol. 40, no. 11.
- Filippini, M. and F. Heimsch (2016), "The Regional Impact of a CO<sub>2</sub> Tax on Gasoline Demand: A Spatial Econometric Approach", *Resource and Energy Economics*, vol. 46.
- Gimenez-Nadal, J. I. and J. A. Molina (2019), "Green Commuting and Gasoline Taxes in the United States", *Energy Policy*, vol. 132.
- Guillaume, D. M., R. Zyttek, and M. R. Farzin (2011), "Iran: The Chronicles of the Subsidy Reform", IMF Working Papers, no. 167.
- Ghoddusi, H., N. Rafizadeh, and M. H. Rahmati (2018), "Price Elasticity of Gasoline Smuggling: A Semi-Structural Estimation Approach", *Energy Economics*, vol. 71.
- Li, S., J. Linn, and E. Muehlegger (2014), "Gasoline Taxes and Consumer Behavior", *American Economic Journal: Economic Policy*, vol. 6, no. 4.
- Li, Z. and S. Solaymani (2021), "Effectiveness of Energy Efficiency Improvements in the Context of Energy Subsidy Policies", *Clean Technologies and Environmental Policy*, vol. 23, no. 3.
- Lin, B. and X. Ouyang (2014), "A Revisit of Fossil-Fuel Subsidies in China: Challenges and Opportunities for Energy Price Reform", *Energy Conversion and Management*, vol. 82.
- Lin, B. and Z. Jiang (2011), "Estimates of Energy Subsidies in China and Impact of Energy Subsidy Reform", *Energy Economics*, vol. 33, no. 2.
- Moradi, M. A., M. Salimi, and M. Amidpour (2022), "Modeling and Outlook Analysis of Gasoline Supply and Demand and Sensitivity Analysis of Main Economic and Social Drivers", *Energy*, vol. 265.
- Mundaca, G. (2017), "Energy Subsidies, Public Investment and Endogenous Growth", *Energy Policy*, vol. 110.
- Rentschler, J. and M. Bazilian (2017), "Reforming Fossil Fuel Subsidies: Drivers, Barriers and the State of Progress", *Climate Policy*, vol. 17, no. 7.
- Ross, M. L., C. Hazlett, and P. Mahdavi (2017), "Global Progress and Backsliding on Gasoline Taxes and Subsidies", *Nature Energy*, vol. 2, no. 1.

- Saboohi, Y. (2001), "An Evaluation of the Impact of Reducing Energy Subsidies on Living Expenses of Households", *Energy Policy*, vol. 29, no. 3.
- Salehi-Isfahani, D. (2016), "Energy Subsidy Reform in Iran", in: *The Middle East Economies in Times of Transition*, London: Palgrave Macmillan.
- Salehi-Isfahani, D., B. Wilson Stucki, and J. Deutschmann (2015), "The Reform of Energy Subsidies in Iran: The Role of Cash Transfers", *Emerging Markets Finance and Trade*, vol. 51, no. 6.
- Schaffitzel, F. et al. (2020), "Can Government Transfers Make Energy Subsidy Reform Socially Acceptable? A Case Study on Ecuador", *Energy Policy*, vol. 137, no. 111120.
- Soile, I., H. Tsaku, and B. Musa-Yar' Adua (2014), "The Impact of Gasoline Subsidy Removal on the Transportation Sector in Nigeria", *American Journal of Energy Research*, vol. 2, no. 3.
- Spiller, E., H. M. Stephens, and Y. Chen (2017), "Understanding the Heterogeneous Effects of Gasoline Taxes Across Income and Location", *Resource and Energy Economics*, vol. 50.
- Strand, J. (2013), "Political Economy Aspects of Fuel Subsidies: A Conceptual Framework", World Bank Policy Research Working Paper, no. 6392.
- Tiezzi, S. and S. F. Verde (2016), "Differential Demand Response to Gasoline Taxes and Gasoline Prices in the US", *Resource and Energy Economics*, vol. 44.
- Tirachini, A. and S. Proost (2021), "Transport Taxes and Subsidies in Developing Countries: The Effect of Income Inequality Aversion", *Economics of Transportation*, vol. 25, no. 100206.
- Zhao, L. T. et al. (2018), "The Effect of Gasoline Consumption Tax on Consumption and Carbon Emissions During a Period of Low Oil Prices", *Journal of Cleaner Production*, vol. 171.



