

۱۹. تأثیر مستقیم افزایش قیمت حامل های انرژی بر هزینه
تولید محصولات صنعتی و حمل و نقل

کد موضوعی: ۳۱۰

شماره مسلسل: ۱۰۱۱۲

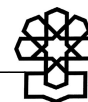
بهمن ماه ۱۳۸۸

دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

به نام خدا

فهرست مطالب

مقدمه.....	۱
۱. قیمت حامل‌های انرژی برای اهداف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و لایحه بودجه سال ۱۳۸۹.....	۱
۲. تأثیر قیمت حامل‌های انرژی بر بخش‌های صنعت و صنایع معدنی با توجه به سناریوهای ۱ الی ۴.....	۲
۳. آثار افزایش قیمت حامل‌های انرژی چهار سناریوی جدول‌های ۱ الی ۴ گزارش در حمل‌ونقل جاده‌ای.....	۱۳
جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....	۱۶
منابع و مآخذ.....	۱۶



لایحه بودجه سال ۱۳۸۹ کل کشور
۱۹. تأثیر مستقیم افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر هزینه
تولید محصولات صنعتی و حمل‌ونقل

مقدمه

دولت تاکنون برای اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها هیچ‌گونه اطلاع رسمی در رابطه با مقدار افزایش قیمت حامل‌های انرژی نداده است، بنابراین برای برآورد آثار قیمت‌ها بر بخش‌های مختلف تولیدی و خدماتی و پیش‌بینی‌های لازم سعی می‌شود در این گزارش براساس اهداف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، همچنین ارقام مندرج در لایحه بودجه سال ۱۳۸۹ کشور و قیمت حامل‌های انرژی در بازار خلیج فارس اقدام به پیش‌بینی قیمت حامل‌های انرژی کرده و با تقدیم چهار سناریوی مختلف، آثار قیمت‌های مختلف را بر بعضی از بخش‌های مختلف تولیدی و خدماتی برآورد کرده که در این گزارش ارائه می‌شود.

لازم به توضیح است که بجز قیمت بنزین، سعی شده است قیمت سایر فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی متناسب با توان حرارتی آنها و جلوگیری از جایگزینی فرآورده‌ها با هم، سناریوهای قیمتی مشخص گردند.

۱. قیمت حامل‌های انرژی برای اهداف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و لایحه

بودجه سال ۱۳۸۹

قانون هدفمند کردن یارانه‌ها کسب درآمد حداقل ۱۰۰ هزار میلیارد ریال و حداکثر ۲۰۰ هزار میلیارد ریال را برای سال اول اجرای قانون مجوز داده است، در این گزارش با توجه به این هدفگذاری سناریوهای ۱ و ۳ (جدول ۱ و ۳) برای افزایش هماهنگ قیمت حامل‌های مذکور آورده شده است و برای فراهم کردن امکان انتخاب راه میانه‌ای بین دو رقم مذکور در قانون هدفمند کردن یارانه‌ها با انتخاب سناریوی دوم (جدول ۲) کسب درآمد خالص حدود ۱۵۰ هزار میلیارد ریال نیز هدفگذاری شده است. ضمناً با توجه به لایحه بودجه سال ۱۳۸۹ که کسب درآمد خالص ۴۰۰ هزار میلیارد ریال را هدفگذاری کرده است، سناریوی چهار (جدول ۴) نیز تدوین و ارائه شده است و سپس تأثیر مستقیم قیمت‌های مذکور، بر تولید بعضی از محصولات صنعتی و حمل‌ونقل محاسبه شده است.



توجه فرمایید که در این محاسبات تأثیر غیرمستقیم افزایش قیمت حامل‌های انرژی محاسبه نگردیده و صرفاً به مصرف انرژی در واحد تولید و خودروهای باربری اکتفا شده است.

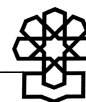
۲. تأثیر قیمت حامل‌های انرژی بر بخش‌های صنعت و صنایع معدنی با توجه به

سناریوهای ۱ الی ۴

براساس اصول حسابداری، نقش هزینه حامل‌های انرژی در هزینه تولیدات صنایع و صنایع معدنی از صورت‌های مالی کارخانجات از طریق اطلاعات موجود بازار بورس، مرکز آمار و بعضی کارخانجات مربوط استخراج شده و ضریب وزنی هر یک از حامل انرژی در تولید محاسبه شده است. همان‌طور که در جدول ۵، ۶، ۷ و ۸ ملاحظه می‌شود با افزایش قیمت حامل‌های انرژی (در شرایط موجود تکنولوژی کارخانجات کشور) به‌طور قطع و یقین هزینه تولید آنها تحت تأثیر مستقیم قرار گرفته و افزایش می‌یابد (البته باید توجه داشت که تأثیر غیرمستقیم بر هزینه‌های تولید و قیمت بازار موضوع دیگری است که می‌توان به‌عنوان مثال به تأثیر افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل اشاره کرد، براساس گزارش اتاق بازرگانی و تعاون بین ۸ تا ۱۰ درصد قیمت تمام شده کالاها، ناشی از هزینه‌های حمل‌ونقل است و طبیعی خواهد بود که با افزایش هزینه سوخت حمل‌ونقل شاهد افزایش این بخش از هزینه‌های تولید هم بود).

جداول ۵، ۶، ۷ و ۸ به‌ترتیب تأثیر افزایش قیمت حامل‌های انرژی را مطابق سناریوهای ۱، ۲، ۳ و ۴ بر هزینه تولید (توجه شود که آثار مستقیم است) انواع محصولات صنعتی و صنایع معدنی نشان می‌دهد. جدول ۸ قیمت افزایش حامل‌های انرژی را برای کسب درآمد خالص ۴۰۰ هزار میلیارد ریال (سناریوی ۴) مورد نظر لایحه بودجه سال ۱۳۸۹ نشان می‌دهد. همان‌طور که ملاحظه می‌شود رشد هزینه‌های مستقیم تولید در این سناریو قابل توجه است و مثلاً سیمان با قیمت حامل‌های مذکور در سناریوی ۴ حدود ۱۸۸/۳۶ درصد خواهد بود.

باید توجه کرد که برای کسب درآمد خالص به ۱۰۰ یا ۱۵۰ یا ۲۰۰ یا ۴۰۰ هزار میلیارد ریال لازم است درآمد حاصل از افزایش حامل‌های انرژی به‌گونه‌ای تنظیم شوند که علاوه بر تأمین منابع مالی برای واردات کمبود حامل (از جمله بنزین، گاز مایع، گاز طبیعی و احیاناً نفت گاز و برق)، مالیات و عوارض قانونی آنها نیز کسب گردد و لذا بخشی از افزایش قیمت حامل‌ها به این مورد هم مربوط می‌شود.



جدول ۱. افزایش قیمت حامل‌های انرژی برای دستیابی به حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان
درآمد خالص (سناریوی ۱)

شرح	مصرف روزانه	مصرف سالیانه	قیمت کنونی هر لیتر / مترمکعب / کیلووات ساعت (ریال)	قیمت سناریوی ۱ (ریال)	درآمد حاصل از افزایش قیمت (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی با مالیات و عوارض قانونی چهار فرآورده (ریال)	کل درآمد حاصل با ملحوظ نمودن مالیات و عوارض قانونی (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی در خلیج فارس (مورخ ۱۹ ژانویه ۲۰۱۰) (ریال) ^(۳)
بنزین (میلیون لیتر)	۶۵	۲۳,۷۲۵	۱۰۰۰	۳۰۰۰ ^(۱)	۴۷,۴۵۰	۳۹۰۰ ^(۴)	۶۸,۸۰۲	۵۱۴۳
نفت گاز (میلیون لیتر)	۹۰	۳۲,۸۵۰	۱۶۵	۸۵۰ ^(۱)	۲۲,۵۰۲	۹۳۵ ^(۵)	۲۵,۲۹۴	۴۸۱۹
نفت کوره (میلیون لیتر)	۵۰	۱۸,۲۵۰	۹۴/۵	۵۰۰ ^(۱)	۷,۴۰۰	۵۲۵ ^(۱)	۷,۸۵۶	۴۲۰۴
نفت سفید (میلیون لیتر)	۱۳	۴,۷۴۵	۱۶۵	۸۵۰ ^(۱)	۳,۲۵۰	۹۳۵ ^(۵)	۳,۶۵۴	۵۱۳۴
گاز مایع (میلیون لیتر)	۱۱/۳	۴,۱۲۴/۵	۵۷	۵۰۰	۱,۸۲۷	۵۰۰	۱,۸۲۷	۳۵۸۰
گاز طبیعی (میلیون مترمکعب)	۴۹۰	۱۷۸,۸۵۰	۱۳۸	۵۰۰	۶۴,۷۴۳	۵۰۰	۶۴,۷۴۳	۲۳۷۵
برق (میلیون کیلووات ساعت)	۴۶۶	۱۷۰,۰۹۰	۱۶۷	۳۵۰	۳۱,۱۲۶	۳۵۰	۳۱,۱۲۶	-
			جمع		۱۷۸,۲۹۸^(۲)	جمع	۲۰۳,۳۰۲^(۷)	-

(۱) قیمت بنزین، نفت گاز، نفت کوره و نفت سفید بدون محاسبه مالیات و عوارض قانونی این فرآورده‌ها آمده است.

(۲) مازاد بر مبلغ ۱۰۰,۰۰۰ میلیارد ریال باید صرف واردات کمبود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی شود.

(۳) هر دلار آمریکا معادل ۹۵۰۰ ریال - به قیمت‌های مذکور در این ستون باید مالیات و عوارض قانونی به‌علاوه هزینه‌های حمل و توزیع و بیمه و ریزش و تبخیر و ... اضافه شود.

براساس قانون مالیات بر ارزش افزوده: مالیات و عوارض بنزین، نفت گاز، نفت سفید و نفت کوره به شرح زیر باید اضافه شود:

(۴) قیمت بنزین با ملحوظ کردن ۲۰ درصد مالیات به‌علاوه ۱۰ درصد عوارض قانونی آن.

(۵) قیمت نفت گاز و نفت سفید با ملحوظ کردن ۱۰ درصد عوارض قانونی آنها.

(۶) قیمت نفت کوره با ملحوظ کردن ۵ درصد عوارض قانونی آن.

(۷) مازاد بر ۱۰۰ هزار میلیارد ریال باید صرف واردات کمبود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی و همچنین وجوه مالیات و عوارض قانونی بنزین، نفت گاز، نفت سفید و نفت کوره شود.



جدول ۲. افزایش قیمت حامل‌های انرژی برای کسب حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان
درآمد خالص (سناریوی ۲)

شرح	مصرف روزانه	مصرف سالانه	قیمت کنونی هر لیتر / مترمکعب / کیلووات ساعت (ریال)	قیمت سناریوی ۲ (ریال)	درآمد حاصل از افزایش قیمت (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی با مالیات و عوارض قانونی چهار فرآورده (ریال)	کل درآمد حاصل با ملحوظ نمودن مالیات و عوارض قانونی (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی در خلیج فارس (مورخ ۱۹ ژانویه ۲۰۱۰) (ریال) (۳)
بنزین (میلیون لیتر)	۶۵	۲۳,۷۲۵	۱۰۰۰	۳۶۰۰ ^(۱)	۶۱,۶۸۵	۴۶۸۰ ^(۴)	۸۷,۳۰۸	۵۱۴۳
نفت‌گاز (میلیون لیتر)	۹۰	۳۲,۸۵۰	۱۶۵	۱۰۰۰ ^(۱)	۲۷,۴۲۹	۱۱۰۰ ^(۵)	۳۰,۷۱۴	۴۸۱۹
نفت کوره (میلیون لیتر)	۵۰	۱۸,۲۵۰	۹۴/۵	۶۰۰ ^(۱)	۹,۲۲۵	۶۳۰ ^(۶)	۹,۷۷۳	۴۲۰۴
نفت سفید (میلیون لیتر)	۱۳	۴,۷۴۵	۱۶۵	۱۰۰۰ ^(۱)	۳,۹۶۲	۱۱۰۰ ^(۵)	۴,۴۳۶	۵۱۳۴
گاز مایع (میلیون لیتر)	۱۱/۳	۴,۱۲۴/۵	۵۷	۶۰۰	۲,۲۳۹	۶۰۰	۲,۲۳۹	۳۵۸۰
گاز طبیعی (میلیون مترمکعب)	۴۹۰	۱۷۸,۸۵۰	۱۳۸	۵۵۰	۷۳,۶۸۶	۵۵۰	۷۳,۶۸۶	۲۳۷۵
برق (میلیون کیلووات ساعت)	۴۶۶	۱۷۰,۰۹۰	۱۶۷	۴۵۰	۴۸,۱۳۵	۴۵۰	۴۸,۱۳۵	-
				جمع	۲۲۶,۳۶۰ ^(۲)	جمع	۲۵۶,۲۹۱ ^(۷)	-

(۱) قیمت بنزین، نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت سفید بدون محاسبه مالیات و عوارض قانونی این فرآورده‌ها آمده است.

(۲) مبلغ مازاد بر ۱۵۰,۰۰۰ میلیارد ریال صرف واردات کمیود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی خواهد شد.

(۳) هر دلار آمریکا معادل ۹۵۰۰ ریال - به قیمت‌های مذکور در این ستون باید مالیات و عوارض قانونی به‌علاوه هزینه‌های حمل، توزیع، بیمه، ریزش و تبخیر و ... اضافه شود.

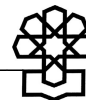
براساس قانون مالیات بر ارزش‌افزوده: مالیات و عوارض بنزین، نفت‌گاز، نفت سفید و نفت‌کوره به شرح زیر باید اضافه شود:

(۴) قیمت بنزین با ملحوظ کردن ۲۰ درصد مالیات به‌علاوه ۱۰ درصد عوارض قانون آن.

(۵) قیمت نفت‌گاز و نفت سفید با ملحوظ کردن ۱۰ درصد عوارض قانونی آنها.

(۶) قیمت نفت کوره با ملحوظ کردن ۵ درصد عوارض قانونی آن.

(۷) مازاد بر ۱۵۰ هزار میلیارد ریال باید صرف واردات کمیود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی و همچنین وجوه مالیات و عوارض قانونی بنزین، نفت‌گاز، نفت سفید و نفت کوره شود.



جدول ۳. افزایش قیمت حامل‌های انرژی برای دستیابی به حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان
درآمد خالص (سناریوی ۳)

شرح	مصرف روزانه	مصرف سالانه	قیمت کنونی هر لیتر / مترمکعب / کیلووات ساعت (ریال)	قیمت سناریوی ۳ (ریال)	درآمد حاصل از افزایش قیمت (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی با مالیات و عوارض قانونی چهار فرآورده (ریال)	کل درآمد حاصل با ملحوظ نمودن مالیات و عوارض قانونی (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی در خلیج فارس (مورخ ۱۹ ژانویه ۲۰۱۰) (ریال) (۳)
بنزین (میلیون لیتر)	۶۳	۲۲,۹۹۵	۱۰۰۰	۴۰۰۰ ^(۱)	۶۸,۹۸۵	۵۲۰۰ ^(۴)	۹۶۵۷۹	۵۱۴۳
نفت گاز (میلیون لیتر)	۹۰	۳۲,۸۵۰	۱۶۵	۱۵۰۰ ^(۱)	۴۳,۸۵۴	۱,۶۵۰ ^(۵)	۴۸,۷۸۲	۴۸۱۹
نفت کوره (میلیون لیتر)	۵۰	۱۸,۲۵۰	۹۴/۵	۱۰۰۰ ^(۱)	۱۶,۵۲۵	۱۰۵۰ ^(۱)	۱۷,۴۳۸	۴۲۰۴
نفت سفید (میلیون لیتر)	۱۳	۴,۷۴۵	۱۶۵	۱۵۰۰ ^(۱)	۶,۳۳۵	۱۶۵۰ ^(۵)	۷,۰۴۶	۵۱۳۴
گاز مایع (میلیون لیتر)	۱۱/۳	۴,۱۲۴/۵	۵۷	۸۰۰	۳۰۶۴	۸۰۰	۳۰۶۴	۳۵۸۰
گاز طبیعی (میلیون متر مکعب)	۴۹۰	۱۷۸,۸۵۰	۱۳۸	۷۰۰	۱۰۰,۵۱۳	۷۰۰	۱۰۰,۵۱۳	۲۳۷۵
برق (میلیون کیلووات ساعت)	۴۶۶	۱۷۰,۰۹۰	۱۶۷	۴۰۰	۳۹,۶۳۱	۴۰۰	۳۹۶۳۱	-
			جمع کل		۲۷۸,۹۰۷^(۲)	جمع	۳۱۳,۰۵۳^(۷)	-

(۱) قیمت بنزین، نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت سفید بدون محاسبه مالیات و عوارض قانونی این فرآورده‌ها آمده است.

(۲) مازاد بر مبلغ ۲۰۰,۰۰۰ میلیارد ریال باید صرف واردات کمبود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی شود.

(۳) هر دلار آمریکا معادل ۹۵۰۰ ریال - به قیمت‌های مذکور در این ستون باید مالیات و عوارض قانونی به‌علاوه هزینه‌های حمل، توزیع، بیمه، ریزش و تبخیر و ... اضافه شود. براساس قانون مالیات بر ارزش‌افزوده: مالیات و عوارض بنزین، نفت‌گاز، نفت سفید و نفت‌کوره به شرح زیر باید اضافه شود:

(۴) قیمت بنزین با ملحوظ کردن ۲۰ درصد مالیات به‌علاوه ۱۰ درصد عوارض قانون آن.

(۵) قیمت نفت‌گاز و نفت سفید با ملحوظ کردن ۱۰ درصد عوارض قانونی آنها.

(۶) قیمت نفت کوره با ملحوظ کردن ۵ درصد عوارض قانونی آن.

(۷) مازاد بر ۲۰۰,۰۰۰ میلیارد ریال باید صرف واردات کمبود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی و همچنین وجوه مالیات و عوارض قانونی بنزین، نفت‌گاز، نفت سفید و نفت کوره شود.



جدول ۴. قیمت حامل‌های انرژی برای دستیابی به حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان درآمد خالص (سناریوی ۴)

شرح	مصرف روزانه	مصرف سالیانه	قیمت کنونی / هر لیتر / مترمکعب / کیلووات ساعت (ریال)	قیمت سناریوی ۴ (ریال)	درآمد حاصل از افزایش قیمت (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی با مالیات و عوارض قانونی چهار فرآورده (ریال)	کل درآمد حاصل با ملحوظ نمودن مالیات و عوارض قانونی (میلیارد ریال)	قیمت حامل‌های انرژی در خلیج فارس (مورخ ۱۹ ژانویه ۲۰۱۰) (ریال) ^(۳)
بنزین (میلیون لیتر)	۶۲	۲۲۶۳۰	۱۰۰۰	۴۵۰۰ ^(۱)	۷۶,۲۰۵	۵,۸۵۰ ^(۴)	۱۰۹,۷۵۵	۵۱۴۳
نفت گاز (میلیون لیتر)	۸۲	۲۹۹۳۰	۱۶۵	۴۰۰۰ ^(۱)	۱۱۴,۷۸۱	۴,۴۰۰ ^(۵)	۱۲۶,۷۵۳	۴۸۱۹
نفت کوره (میلیون لیتر)	۴۰	۱۴,۶۰۰	۹۴/۵	۲۵۰۰ ^(۱)	۳۵,۱۲۰	۲۶۲۵ ^(۶)	۳۶,۹۴۵	۴۲۰۴
نفت سفید (میلیون لیتر)	۱۱	۴,۰۱۵	۱۶۵	۴۰۰۰ ^(۱)	۱۵,۳۹۷	۴۴۰۰ ^(۵)	۱۷,۰۰۳	۵۱۳۴
گاز مایع (میلیون لیتر)	۱۱/۳	۴,۱۲۴/۵	۵۷	۱۲۰۰	۴,۷۱۴	۱۲۰۰	۴,۷۱۴	۳۵۸۰
گاز طبیعی (میلیون متر مکعب)	۴۹۰	۱۷۸,۸۵۰	۱۳۸	۸۰۰	۱۱۸,۳۹۸	۸۰۰	۱۱۸,۳۹۸	۲۳۷۵
برق (میلیون کیلووات ساعت)	۴۶۶	۱۷۰,۰۹۰	۱۶۷	۷۵۰	۹۹,۱۶۲	۷۵۰	۹۹,۱۶۲	-
			جمع		۴۶۶,۷۷۷^(۲)	-	۵۱۲,۷۳۰^(۳)	-

(۱) قیمت بنزین، نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت سفید بدون محاسبه مالیات و عوارض قانونی این فرآورده‌ها آمده است.

(۲) مازاد بر ۴۰۰,۰۰۰ میلیارد ریال صرف واردات کمبود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی خواهد شد.

(۳) هر دلار آمریکا معادل ۹۵۰۰ ریال - به قیمت‌های مذکور در این ستون باید مالیات و عوارض قانونی به‌علاوه هزینه‌های حمل، توزیع، بیمه، ریزش و تبخیر و ... اضافه شود.

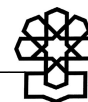
براساس قانون مالیات بر ارزش‌افزوده: مالیات و عوارض بنزین، نفت‌گاز، نفت سفید و نفت‌کوره به شرح زیر باید اضافه شود:

(۴) قیمت بنزین با ملحوظ کردن ۲۰ درصد مالیات به‌علاوه ۱۰ درصد عوارض قانون آن.

(۵) قیمت نفت‌گاز و نفت سفید با ملحوظ کردن ۱۰ درصد عوارض قانونی آنها.

(۶) قیمت نفت کوره با ملحوظ کردن ۵ درصد عوارض قانونی آن.

(۷) مازاد بر ۴۰۰ هزار میلیارد ریال باید صرف واردات کمبود بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی و همچنین وجوه مالیات و عوارض قانونی بنزین، نفت‌گاز، نفت‌سفید و نفت کوره شود.



جدول ۵. افزایش مستقیم هزینه تولید صنایع و صنایع معدنی در اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی (برابر سناریوی ۱ جدول ۱)

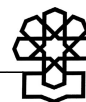
صنعت	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	میانگین وزنی	افزایش در هزینه تمام شده (درصد)
سیمان	برق گاز طبیعی کوره	۵۱/۲ ۲۴/۰ ۲۳/۰	۲/۲۸	۴۶/۳۴
آلومینیم	برق گاز طبیعی	۹۶/۰ ۲/۳	۲/۱۳	۱۸/۳۲
فولاد	برق گاز طبیعی	۷۰/۰ ۲۷/۰	۲/۵۲	۱۱/۷۲
نساجی	برق گاز طبیعی گازوئیل	۸۲/۰ ۶/۳ ۴/۷	۲/۳۸	۵/۶۶
پتروشیمی	برق گاز طبیعی نفت سفید گازوئیل	۴۱/۹ ۲۹/۴ ۲/۳ ۲/۰	۲/۸۹	۵/۵۳
مس	برق گاز طبیعی نفت کوره گازوئیل	۶۰/۶ ۲۳/۴ ۹/۱ ۴/۵	۲/۹۵	۴/۷۲
صنایع غذایی	برق گاز طبیعی نفت کوره گازوئیل بنزین	۵۰/۰ ۲۰/۰ ۸/۵ ۷/۰ ۲/۸	۳/۱۲	۲/۲۲
پالایشگاهی	گاز طبیعی برق نفت کوره گاز مایع	۳۰/۴ ۲۴/۰ ۲۱/۶ ۵/۴	۴/۰۳	۱/۸۸
لاستیک و پلاستیک	برق گاز طبیعی بنزین	۷۹/۰ ۱۰/۰ ۲/۳	۲/۳۱	۱/۴۵
فلزی فابریکی و ماشین‌آلات	برق گاز مایع گاز طبیعی گازوئیل بنزین	۶۵/۰ ۹/۰ ۵/۸ ۴/۵	۳/۱۸	۰/۷۵



صنعت	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	میانگین وزنی	افزایش در هزینه تمام شده (درصد)
خودروسازی و قطعه‌سازی	برق	۷۳/۰	۲/۶۴	۰/۴۳
	گاز طبیعی	۱۰/۷		
	گازوئیل	۴/۸		
	بنزین	۴/۳		
	گاز مایع	۱/۵		
کل بخش صنعت				۱۲/۸۶

جدول ۶. افزایش مستقیم هزینه تولید صنایع و صنایع معدنی در اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی (برابر سناریوی ۲ جدول ۲)

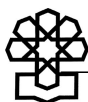
صنعت	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	میانگین وزنی	افزایش در هزینه تمام شده (درصد)
سیمان	برق	۵۱/۲	۳/۹۴	۵۹/۷۸
	گاز طبیعی	۲۴/۰		
	کوره	۲۳/۰		
آلومینیم	برق	۹۶/۰	۲/۷۲	۲۷/۹۲
	گاز طبیعی	۲/۳		
فولاد	برق گاز طبیعی	۷۰/۰	۳/۰۵	۱۵/۸۳
		۲۷/۰		
نساجی	برق	۸۲/۰	۲/۹۸	۸/۱۳
	گاز طبیعی	۶/۳		
	گازوئیل	۴/۷		
پتروشیمی	برق	۴۱/۹	۳/۴۲	۷/۰۸
	گاز طبیعی	۲۹/۴		
	نفت سفید	۲/۳		
	گازوئیل	۲/۰		
مس	برق	۶۰/۶	۳/۵۶	۶/۱۹
	گاز طبیعی	۲۳/۴		
	نفت کوره	۹/۱		
	گازوئیل	۴/۵		
صنایع غذایی	برق	۵۰/۰	۳/۷۵	۲/۸۸
	گاز طبیعی	۲۰/۰		
	نفت کوره	۸/۵		
	گازوئیل	۷/۰		
	بنزین	۲/۸		



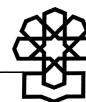
صنعت	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	میانگین وزنی	افزایش در هزینه تمام شده (درصد)
پالایشگاهی	گاز طبیعی برق نفت کوره گاز مایع	۳۰/۴ ۲۴/۰ ۲۱/۶ ۵/۴	۴/۷۵	۲/۳۳
لاستیک و پلاستیک	برق گاز طبیعی بنزین	۷۹/۰ ۱۰/۰ ۲/۳	۲/۸۹	۲/۰۹
فلزی فابریکی و ماشین‌آلات	برق گاز مایع گاز طبیعی گازوئیل بنزین	۶۵/۰ ۹/۰ ۵/۸ ۴/۵	۳/۹۱	۱/۰۰
خودروسازی و قطعه‌سازی	برق گاز طبیعی گازوئیل بنزین گاز مایع	۷۳/۰ ۱۰/۷ ۴/۸ ۴/۳ ۱/۵	۳/۲۶	۰/۵۹
کل بخش صنعت				۱۷/۲۵

جدول ۷. افزایش مستقیم هزینه تولید صنایع و صنایع معدنی در اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی (برابر سناریوی ۳ جدول ۳)

صنعت	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	میانگین وزنی	افزایش در هزینه تمام شده
سیمان	برق گاز طبیعی کوره	۵۱/۲ ۲۴/۰ ۲۳/۰	۵/۰۹	۸۳/۱۸
آلومینیم	برق گاز طبیعی	۹۶/۰ ۲/۳	۲/۴۶	۲۳/۶۰
فولاد	برق گاز طبیعی	۷۰/۰ ۲۷/۰	۳/۱۴	۱۶/۴۹
نساجی	برق گاز طبیعی گازوئیل	۸۲/۰ ۶/۳ ۴/۷	۲/۹۶	۸/۰۴



افزایش در هزینه تمام شده	میانگین وزنی	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	صنعت
۸/۳۸	۳/۸۷	۴۱/۹ ۲۹/۴ ۲/۳ ۲/۰	برق گاز طبیعی نفت سفید گازوئیل	پتروشیمی
۷/۷۵	۴/۲۰	۶۰/۶ ۲۳/۴ ۹/۱ ۴/۵	برق گاز طبیعی نفت کوره گازوئیل	مس
۳/۷۱	۴/۵۳	۵۰/۰ ۲۰/۰ ۸/۵ ۷/۰ ۲/۸	برق گاز طبیعی نفت کوره گازوئیل بنزین	صنایع غذایی
۳/۴۰	۶/۴۸	۳۰/۴ ۲۴/۰ ۲۱/۶ ۵/۴	گاز طبیعی برق نفت کوره گاز مایع	پالایشگاهی
۱/۹۵	۲/۷۶	۷۹/۰ ۱۰/۰ ۲/۳	برق گاز طبیعی بنزین	لاستیک و پلاستیک
۱/۱۶	۴/۳۶	۶۵/۰ ۹/۰ ۵/۸ ۴/۵	برق گاز مایع گاز طبیعی گازوئیل بنزین	فلزی فابریکی و ماشین‌آلات
۰/۶۳	۳/۴۰	۷۳/۰ ۱۰/۷ ۴/۸ ۴/۳ ۱/۵	برق گاز طبیعی گازوئیل بنزین گاز مایع	خودروسازی و قطعه‌سازی
۲۰/۵۳				کل بخش صنعت



جدول ۸. افزایش مستقیم هزینه تولید صنایع و صنایع معدنی در اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی
(برابر سناریوی ۴ جدول ۴)

صنعت	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	میانگین وزنی	افزایش در هزینه تمام شده
سیمان	برق گاز طبیعی کوره	۵۱/۲ ۲۴/۰ ۲۳/۰	۱۰/۲۶	۱۸۸/۳۶
آلومینیم	برق گاز طبیعی	۹۶/۰ ۲/۳	۴/۵۲	۵۷/۰۰
فولاد	برق گاز طبیعی	۷۰/۰ ۲۷/۰	۴/۸۵	۲۹/۷۰
نساجی	برق گاز طبیعی گازوئیل	۸۲/۰ ۶/۳ ۴/۷	۵/۷۰	۱۹/۲۷
پتروشیمی	برق گاز طبیعی نفت سفید گازوئیل	۴۱/۹ ۲۹/۴ ۲/۳ ۲/۰	۶/۲۶	۱۵/۳۷
مس	برق گاز طبیعی نفت کوره گازوئیل	۶۰/۶ ۲۳/۴ ۹/۱ ۴/۵	۸/۰۰	۱۶/۹۵
صنایع غذایی	برق گاز طبیعی نفت کوره گازوئیل بنزین	۵۰/۰ ۲۰/۰ ۸/۵ ۷/۰ ۲/۸	۸/۸۳	۸/۲۲
پالایشگاهی	گاز طبیعی برق نفت کوره گاز مایع	۳۰/۴ ۲۴/۰ ۲۱/۶ ۵/۴	۱۲/۲۶	۶/۹۹
لاستیک و پلاستیک	برق گاز طبیعی بنزین	۷۹/۰ ۱۰/۰ ۲/۳	۴/۶۷	۴/۰۶
فلزی فابریکی و ماشین‌آلات	برق گاز مایع گاز طبیعی گازوئیل بنزین	۶۵/۰ ۹/۰ ۵/۸ ۴/۵	۷/۷۲	۲/۳۱



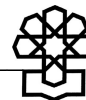
صنعت	حامل‌های اصلی انرژی مورد مصرف (بدون احتساب آب)	وزن یا ضریب اهمیت حامل انرژی (درصد)	میانگین وزنی	افزایش در هزینه تمام شده
خودروسازی و قطعه‌سازی	برق	۷۳/۰	۶/۰۹	۱/۳۴
	گاز طبیعی	۱۰/۷		
	گازوئیل	۴/۸		
	بنزین	۴/۳		
	گاز مایع	۱/۵		
کل بخش صنعت				۴۴/۱۸

لازم به توضیح است که علاوه بر موارد مندرج در جداول ۵ الی ۸، در بعضی از فعالیت‌های تولیدی مرتبط با مسکن (که نمی‌توان با ادبیات امروز آنها را صنعت قلمداد کرد مثل کوره‌های آجرپزی هوفمن یا کارخانه‌های گچ و آهک) آثار افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر هزینه‌های آنها بسیار قابل توجه بوده و با افزایش زیاد قیمت‌ها، وضعیت آنها شکننده خواهد شد برای مثال در تولید یک تن آجر در کوره‌های نوع هوفمن که در بهترین وضعیت ۵۲ هزار تومان معامله می‌شد (و امروز حتی کمتر از ۴۰ هزار تومان خریدار مطمئن ندارد) ۱۱۸ لیتر سوخت (نفت‌کوره یا معادل آن گاز طبیعی) مصرف می‌شود.

در شرایط موجود قیمت هر لیتر نفت کوره ۹۴/۵ ریال است که در نتیجه، هزینه سوخت در تولید یک تن آجر ۱۱,۱۵۱ ریال می‌شود. حال اگر هریک از سناریوهای اشاره شده قبل انتخاب شود هزینه سوخت تولید یک تن آجر با افزایش قیمت نفت کوره از ۹۴/۵ ریال به ۵۲۵ ریال (سناریوی ۱)، ۶۳۰ ریال (سناریوی ۲)، ۱۰۵۰ ریال (سناریوی ۳) و ۲۶۲۵ ریال (سناریوی ۴) به‌ترتیب به ۶۱۹۵۰ ریال، ۷۴,۳۴۰ ریال، ۱۲۳۹۰۰ و ۳۰۹۷۵۰ ریال افزایش می‌یابد.

در مورد کارخانه‌های گچ، آهک و شیشه نیز افزایش هزینه‌های سوخت بر هزینه تمام شده تحمیل خواهد شد و به‌طور طبیعی باعث افزایش هزینه ساخت‌وساز ساختمان و طرح‌های عمرانی خواهند شد.

لازم به ذکر است که اکثر صنایع کشور با مشکل تکنولوژی مواجه هستند و انرژی مصرفی آنها بالاست و طبیعی است که باید در بسیاری از موارد به جایگزینی تکنولوژی اقدام کرد و این هدف نیز نیاز به سرمایه‌گذاری قابل توجهی دارد. شدت انرژی در این گونه صنایع ناشی از اراده مدیران با ضعف مدیریت نیست، بلکه تکنولوژی قدیمی و پرمصرف وجود خود را به کشور تحمیل کرده است و با جریمه کردن صاحبان آنها (که البته اکثراً دولتی و یا در مالکیت بخش عمومی است) امکان دستیابی به بهره‌برداری بهینه در مصرف انرژی را نخواهند یافت.



۳. آثار افزایش قیمت حامل‌های انرژی چهار سناریوی جدول‌های ۱ الی ۴ گزارش در حمل‌ونقل جاده‌ای

براساس سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای وزارت راه و ترابری در سال ۱۳۸۷ حدود ۵۱۱/۵ میلیون تن کالا در سطح کشور جابجا شده است که ۳۱۹/۱ میلیون تن آن با بارنامه و توسط ۲۳/۹ میلیون سفر ناوگان باری در سطح کشور (به‌طور متوسط هر وسیله نقلیه حدود ۹۷ سفر در سال) با متوسط وزن ۱۳/۳ تن و متوسط مسافت ۴۸۰ کیلومتر در هر سفر، جابجا شده است به‌طوری که مجموع تن کیلومتر کالای حمل شده در سطح کشور، معادل ۱۵۳ میلیارد تن - کیلومتر بوده است (تفاوت ارقام ۵۱۱/۵ میلیون تن و ۳۱۹/۱ میلیون تن مربوط به جابجایی کالا در سفرهای زیر ۲۰ کیلومتر و تناژ زیر ۲/۵ تن «وانت بار» بدون بارنامه است). براساس گزارش مذکور میزان کالای حمل شده در سطح کشور برحسب کالا در سال ۱۳۸۷ به شرح جدول ۹ بوده است.

جدول ۹. میزان کالای حمل شده در سطح کشور برحسب نوع کالا - بارنامه‌ای - ۱۳۸۷

واحد	کشاورزی و دامی	فلزی	معدنی و ساختمانی	صنایع کسب	ماشین‌آلات	شیمیایی	کاغذ و چوب	چرم و پوشاک	متفرقه و خرده بار
هزار تن	۶۳,۰۱۱	۳۶,۳۳۰	۱۱۵,۹۱۸	۱۶,۶۵۵	۱۳,۰۷۸	۵۷,۰۷۶	۶۴۱۱	۲۹۷۶	۷۶۱۱
درصد	۱۹/۷	۱۱/۴	۳۶/۳	۵/۲	۴/۱	۱۷/۹	۲	۰/۹	۲/۴

مأخذ: جدول ۱، ۲ و ۳ سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، سال ۱۳۸۷.

براساس گزارش سالنامه مذکور میانگین کرایه هر تن - کیلومتر کالای حمل شده در سطح کشور در سال ۱۳۸۷ با استفاده از انواع وسایط حمل کالا^۱ حدود ۳۰۸ ریال بوده است. طبق برآورد سالنامه مذکور متوسط کرایه حمل کالا در هر سفر کالا در سطح کشور در سال ۱۳۸۷ معادل ۱۹۷۱۰۰۰ ریال بوده است. تعداد وسایط نقلیه باری عمومی کشور (جاده‌ای) ۲۴۶۴۴۲ دستگاه بوده که عمر آنها به شرح جدول ۱۰ بوده است.

۱. اتاق‌دار، کمپرسی، سقف، یخچال‌دار، بغل‌دار معمولی، تانکر مخزن‌دار، بونکر، جامبو، کفی، کمرشکن بغل‌دار چادری و سایر.



جدول ۱۰. تعداد وسایل نقلیه عمومی باری برحسب نوع و عمر وسیله تا پایان سال ۱۳۸۷

(واحد: دستگاه)

عمر وسیله	بارگیر	بارگیر غیر ثابت	جمع	
			تعداد	درصد
تا یک سال	۶۸۷۶	۲۵۶۴	۹۴۴۰	۳/۸
۱ تا ۵ سال	۳۳۴۹۶	۴۴۶۱۹	۷۸۰۸۸	۳۱/۷
۶ تا ۱۰ سال	۹۲۵۱	۷۸۰۳	۱۷۰۵۴	۶/۹
۱۱ تا ۱۵ سال	۶۳۸۹	۴۱۷۱	۱۰۵۶۰	۴/۳
۱۶ تا ۲۰ سال	۱۰۳۳۹	۱۰۴۲۷	۲۰۷۶۶	۸/۴
۲۱ تا ۲۵ سال	۱۳۰۸۸	۵۹۸۴	۱۹۰۷۲	۷/۷
۲۶ تا ۳۰ سال	۲۱۳۹۶	۶۳۶۲	۲۷۷۵۸	۱۱/۳
۳۱ تا ۳۵ سال	۳۲۶۷۰	۱۲۴۴۶	۴۵۱۱۶	۱۸/۳
۳۶ تا ۴۰ سال	۹۱۴۸	۲۲۳۱	۱۱۳۷۹	۴/۶
۴۱ تا ۴۵ سال	۳۸۷۷	۵۴۲	۴۴۱۹	۱/۸
۴۶ تا ۵۰ سال	۶۳۰	۱۱۸	۷۴۸	۰/۳
بالای ۵۰ سال	۱۲۲۴	۸۱۸	۲۰۴۲	۰/۸
جمع	۱۴۸۳۵۷	۹۸۰۸۵	۲۴۶۴۴۲	۱۰۰/۰
متوسط عمر	۲۰/۳	۱۴/۰	۱۷/۸۵	

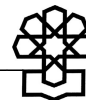
مأخذ: دفتر فناوری اطلاعات، سیستم کارت هوشمند.

توضیح: اطلاعات ناوگان عمومی جاده‌ای براساس کارت هوشمند که در سال ۱۳۸۴ اجرا گردید، اخذ شده است. این طرح درحال اجراست و اطلاعات براساس آمار ثبت شده در زمان گزارشگیری می‌باشد.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود حدود ۵۳/۲ درصد وسایط نقلیه باری کشور (به تعداد ۱۳۱,۳۰۰ دستگاه) دارای عمر بالای ۱۶ سال می‌باشد که سوخت آنها بیش از وسایط نقلیه مشابه امروزی آنهاست.

۷۶/۲ درصد از این وسایط نقلیه باری ملکی راننده، ۹ درصد ملکی شراکتی، ۱۲/۱ درصد ملکی شخص دیگر و فقط ۲/۸ درصد آنها ملکی شرکت یا مؤسسه است و نتیجه این نوع مالکیت، عدم امکان مدیریت منسجم بر حمل کالا خواهد بود.

براساس نظر کارشناسان این بخش به دلیل فرسودگی ناوگان، متوسط سوخت مصرفی توسط وسایط مذکور در ۱۰۰ کیلومتر حدود ۴۵ لیتر است که بدین ترتیب در یک سفر ۴۸۰ کیلومتری متوسط هزینه سوخت سفر بار (گازوئیل ۱۶۵ ریالی) حدود ۳۵,۶۴۰ بوده که با توجه به متوسط کرایه حمل در سال ۱۳۸۷ (یعنی ۹۷,۱۰۰۰ ریالی) حدود ۱/۸۱ درصد از کرایه صرف تأمین سوخت می‌شود. حال با هر ضریبی که سوخت افزایش یابد، درصد هزینه سوخت نیز با همان ضریب افزایش خواهد یافت، با توجه به اینکه سوخت اکثر وسایط نقلیه باری جاده‌ای کشور نفت‌گاز (گازوئیل) است، افزایش قیمت نفت‌گاز با ارقام مندرج در (سناریوهای ۴ گانه (جداول ۱ الی ۴)) این



گزارش، درصد هزینه سوخت افزایش یافته و در مجموع کرایه از ۱/۸۱ درصد به ترتیب به شرح زیر افزایش خواهد یافت:

سناریوی ۱ هزینه سوخت ۲۰۱,۹۶۰ ریال	درصد هزینه نسبت به کرایه ۱۰/۲۷ درصد
سناریوی ۲ هزینه سوخت ۲۳۷,۶۰۰ ریال	درصد هزینه نسبت به کرایه ۱۲/۰۶ درصد
سناریوی ۳ هزینه سوخت ۳۵۶,۴۰۰ ریال	درصد هزینه نسبت به کرایه ۱۸/۰۸ درصد
سناریوی ۴ هزینه سوخت ۹۵۰,۴۰۰ ریال	درصد هزینه نسبت به کرایه ۴۸/۲۲ درصد

باید توجه داشت که متأسفانه در ایران به دلیل عدم مدیریت بر حمل و نقل کالا در کشور، بخش قابل توجهی از جابجایی وسایط حمل و نقل بار در ایران، به صورت یکسر پر و سر دیگر خالی انجام می شود که بر ارقام محاسبات فوق تأثیر بیشتری خواهد گذاشت و عملاً هزینه سوخت، نگهداری و تعمیر، نیروی انسانی و لاستیک و ... را در حمل و نقل کالا افزایش می دهد. به هزینه های فوق در حمل و نقل باید هزینه تعویض سالیانه لاستیک (به طور متوسط هر وسیله نقلیه باری کشور حدود ۴۶,۶۸۰ کیلومتر سفر دارد که فقط سفر با بار آنها محاسبه شده است و شامل مسیرهای که بدون بار حرکت می کنند نمی شود)، هزینه تعمیرات و قطعات (که با توجه به فرسودگی بیش از ۵۳ درصد آنها، زیاد خواهد بود)، سرویس خودرو، عوارض سالیانه و حقوق و مزایای راننده و کمک راننده را که به طور قطع و یقین حداقل با درصدهای سوخت قابل مقایسه خواهند بود، اضافه کرد. بنابراین با انتخاب هر سناریو باید نقش هزینه های مختلف حمل بار را در بخش های مختلف جدول ۹ که مستقیماً هم تحت تأثیر افزایش حامل های انرژی رشد خواهند کرد، در نظر گرفت.

بر اساس گزارش اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، در شرایط امروز، بین ۸ تا ۱۰ درصد قیمت تمام شده کالا در ایران سهم حمل و نقل است در حالی که در کشورهای توسعه یافته این رقم تنها ۴ درصد است، به نظر می آید در صورتی که قیمت حامل های انرژی (به خصوص نفت گاز)، با دقت تعیین نشود و مدیریت حمل و نقل بار سامان نیابد (به خصوص در استفاده از قابلیت حمل کالا با سیستم ریلی)، این رقم در ایران افزایش خواهد یافت. لزوم رسیدن به استانداردهای جهانی، جایگزینی کامیون های فرسوده و پرمصرف است، در غیر این صورت سیستم حمل و نقل کالا و مسافر عمومی کشور با چالش جدی روبرو شده و خود را به صورت زنجیره ای به مجموعه اقتصاد کشور تحمیل خواهد کرد.



جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

دولت برخلاف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها که کسب درآمد ناشی از افزایش قیمت حامل انرژی را برای سال اول اجرای قانون حداقل ۱۰۰ و حداکثر ۲۰۰ هزار میلیارد ریال مجوز داده بود در لایحه بودجه سال ۱۳۸۹ کل کشور برای سال اول ۴۰۰ هزار میلیارد ریال منظور کرده است.

بررسی گزارش حاضر نشان می‌دهد که افزایش قیمت حامل‌های انرژی با ملحوظ نمودن مالیات و عوارض قانونی بنزین، نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت‌سفید و همچنین تأمین کمبود نیاز کشور به بنزین، گاز مایع و گاز طبیعی و احتمالاً نفت‌گاز و هزینه‌های جانبی در چهار سناریوی کسب درآمد ۱۰۰ هزار میلیارد ریال، ۱۵۰ هزار میلیارد ریال، ۲۰۰ هزار میلیارد ریال و ۴۰۰ هزار میلیارد ریال خالص به‌گونه‌ای رقم می‌خورد که عملاً باید درآمدهای ناخالص اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و لایحه بودجه در سناریوهای مذکور به‌ترتیب بالغ بر ۲۰۳,۳۰۲ میلیارد ریال، ۲۵۶,۲۹۱ میلیارد ریال، ۳۱۳,۰۵۳ میلیارد ریال و ۵۱۲,۷۳۰ میلیارد ریال شود، هر یک از این سناریوها می‌تواند تأثیر مستقیمی در افزایش هزینه تولید محصولات صنعتی و همچنین حمل‌ونقل داشته باشد که در متن گزارش ملاحظه می‌شود.

در سناریوی چهارم (کسب درآمد ناخالص ۵۱۲,۷۳۰ میلیارد ریال که نظر دولت را برای کسب درآمد خالص ۴۰۰,۰۰۰ میلیارد ریال تأمین می‌کند) اعمال قیمت حامل‌های انرژی با مالیات، عوارض، واردات کمبود حامل‌ها و سایر هزینه‌ها باعث می‌شود که تأثیر مستقیم قابل توجهی بر هزینه بخشی از تولیدات صنعتی گذاشته به‌گونه‌ای که حداکثر برای سیمان ۱۸۸/۳۶ درصد و حداقل برای خودروسازی و قطعات حدود ۱/۳۴ درصد شود و میانگین آن بر بخش صنعت و صنایع معدنی حدود ۴۴/۱۸ درصد خواهد شد. در بخش حمل‌ونقل کالا نیز اثر این سناریو (نظر دولت در لایحه) به‌طور مستقیم ۴۸/۲۲ درصد کرایه خواهد بود، درحالی که با قیمت‌های جاری این شاخص فقط ۱/۸۱ درصد است.

در تمام موارد فوق لازم است هزینه‌های غیرمستقیم ناشی از افزایش قیمت مواد خام و مواد اولیه، هزینه حمل‌ونقل برای کارخانجات و ارسال به بازار، تعمیرات و سرویس، قطعات تعمیراتی و تعویضی، استهلاک، حقوق و مزایای نیروی انسانی، سود سرمایه و ... نیز اضافه شود.

منابع و مأخذ

۱. ترازنامه انرژی سال‌های مختلف.
۲. امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران.
۳. صورت‌های مالی ۱۲ ماهه منتهی به ۱۲/۳۰/۱۳۸۶، سازمان بورس اوراق بهادار تهران.



شناسنامه گزارش

شماره مسلسل: ۱۰۱۱۲

عنوان گزارش: لایحه بودجه سال ۱۳۸۹ کل کشور ۱۹. تأثیر مستقیم افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر هزینه تولید محصولات صنعتی و حمل‌ونقل

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

تهیه و تدوین: محمدرضا محمدخانی

سایر همکاران: سیدمسعود باقری، سیدعلی‌اکبر حسین‌زاده، فریدون اسعدی

ناظر علمی: —

متقاضی: کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۸۸/۱۱/۱۸