

**بررسی ملاحظات اجرایی، آثار تورمی و
پیامدهای رفاهی افزایش قیمت بنزین
(ویرایش اول)**

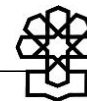
معاونت پژوهش‌های اقتصادی
دفتر: مطالعات اقتصادی

کد موضوعی: ۲۲۰
شماره مسلسل: ۱۷۲۵۹
آبان‌ماه ۱۳۹۸

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۵.....	۱. ارزیابی از منظر ملاحظات اجرایی.....
۵-۱.....	۱-۱. عدم اطلاع‌رسانی کافی به مردم و سایر نهادهای حاکمیتی.....
۶.....	۱-۲. ضعف در اجماع‌سازی در حاکمیت.....
۶-۱.....	۱-۳. مشخص نبودن کامل جزئیات بسته اجرایی.....
۶-۱.....	۱-۴. موکول کردن اجرای سیاست‌های حمایتی به ۷ الی ۱۰ روز پس از شروع اجرای طرح.....
۵-۱.....	۱-۵. عدم اطمینان مردم و برخی نمایندگان محترم مجلس از اختصاص تمامی منابع حاصل از افزایش قیمت به خانواده‌های کم‌درآمد.....
۶-۱.....	۱-۶. عدم گفت‌وگو و پاسخگویی مناسب دولت پس از اجرای سیاست برای کنترل اعتراضات.....
۸-۱.....	۱-۷. عدم برنامه‌ریزی برای امکان‌پذیر کردن جایگزینی مصرف سوخت.....
۹.....	۲. ارزیابی از منظر ملاحظات اقتصادی.....
۹-۱.....	۲-۱. اثر افزایش قیمت بنزین بر شاخص قیمت مصرف‌کننده.....
۱۲-۲.....	۲-۲. محاسبه میزان منفعت و زیان خانوار از افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه نقدی.....
۱۳-۲-۱.....	۲-۲-۱. جبران رفاه از دست رفته خانوار.....
۱۴-۲-۲.....	۲-۲-۲. متضررین سیاست افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه نقدی.....
۱۶-۲-۳.....	۲-۲-۳. بررسی ویژگی‌های خانوارهای متضرر.....
۲۲.....	جمع‌بندی.....
۲۶.....	پیوست - شیوه دهک‌بندی حقیقی.....



بررسی ملاحظات اجرایی، آثار تورمی و پیامدهای رفاهی افزایش قیمت بنزین (ویرایش اول)

چکیده

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی طی گزارش‌های متعدد همواره بر حرکت تدریجی به سمت تشکیل بازار مدیریت شده انرژی و حداقل کردن مداخلات سیاسی در قیمت با در نظر گرفتن ابعاد مختلف اصلاحات در این حوزه تأکید کرده است. این مرکز در قالب تهیه سند ملی انرژی، پیش‌نویس قانون مدیریت بازار انرژی را تهیه و برای دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط ارسال نموده که به‌رغم پیگیری‌ها هنوز در دستور کار قرار نگرفته است. از طرف دیگر این مرکز همواره بر این موضوع تأکید کرده که سیاست حمایتی، سیاستی مجزا از اصلاح قیمت‌هاست و باید طی یک سند جامع نقشه راهی برای اجرای سیاست‌های حمایتی با هدف کاهش فقر وجود داشته باشد و اعطای وجه نقد به خانوارها در ازای افزایش قیمت را نمی‌توان برنامه‌ای در جهت کاهش فقر در نظر گرفت.

با وجود ملاحظات مذکور، پس از مدت‌ها بحث در سطوح کارشناسی و سیاسی، به‌عنوان یک اقدام نقطه‌ای، که خود متأثر از چندین سال عدم اقدام و بی‌توجهی به توصیه‌های کارشناسی درباره اصلاح تدریجی قیمت حامل‌های انرژی بود، دولت در انتهای آبان‌ماه قیمت بنزین سهمیه‌ای را به ۱۵۰۰ و بنزین غیرسهمیه‌ای را به ۳۰۰۰ تومان افزایش داد. افزایش قیمت اخیر پانزدهمین افزایش قیمت بنزین در سال‌های پس از انقلاب اسلامی است. نتایج برآوردها نشان می‌دهد نرخ تورم ناشی از اجرای این سیاست حدود ۵/۲ درصد افزایش خواهد یافت که ۳ درصد از آن مستقیم و ۲/۲ درصد از آن غیرمستقیم خواهد بود. با این حال بسته به قدرت قیمتگذاری بنگاه‌های اقتصادی و انتظارات تورمی شکل گرفته در جامعه این نرخ حداقل ۳/۸ درصد و حداکثر ۷ درصد خواهد بود. هرچند مقامات اجرایی اصرار دارند تا قیمت کالاها و خدمات در نتیجه اجرای سیاست ثابت بماند با این حال به‌نظر می‌رسد برای افزایش کارایی سیاست و عدم انحراف قیمتی قابل توجه، بایستی قیمت کالاها و خدمات متناسب با افزایش ۵۰ درصدی قیمت بنزین سهمیه‌ای و سهم مستقیم و غیرمستقیم بنزین در هزینه تولید کالاها و خدمات، افزایش یابد.

همچنین برآورد آثار رفاهی اجرای این سیاست نشان می‌دهد بجز سه دهک بالای درآمدی که جامعه هدف حمایتی این طرح نبوده‌اند، از بین هفت دهک اول ۱۱ درصد خانوارها متضرر می‌شوند که این میزان در حدود ۶/۷ میلیون نفر از جمعیت کل کشور را تشکیل می‌دهد. همچنین بررسی میزان سود خانوارهای منتفع نشان می‌دهد در حالی که ۹۱ درصد از خانوارهای متضرر کمتر از ۵ درصد از هزینه‌هایشان ضرر

می‌کنند، در طرف منتفعین، حدود ۶۰ درصد از خانوارهای منتفع در هفت دهک اول درآمدی، بالاتر از ۵ درصد از کل هزینه‌هایشان منفعت به‌دست می‌آورند. در واقع میزان منفعت نفع‌برندگان بیشتر از ضرر متضررین بوده و مقدار ضرر حاصله به نسبت کل درآمد خانوار رقم ناچیزی است.

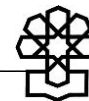
شایان ذکر است ارزیابی‌های فوق مربوط به شرایطی است که تدابیر و برنامه‌ریزی‌های لازم در مقام اجرای این سیاست، به‌خوبی انجام شود و توجیه افکار عمومی نسبت به ضرورت و آثار مثبت و منفی اصلاح قیمت حامل‌های انرژی صورت گرفته باشد. در صورت عدم تمهید مقدمات مذکور و عدم کاربست تدابیر لازم، اصلاح قیمت حامل‌های انرژی دارای هزینه‌های اجتماعی و سیاسی خواهد بود که ارزیابی آنها فراتر از اهداف گزارش حاضر است.

تأکید بر این نکته ضروری است که این مرکز تا قبل از اجرای سیاست فوق، در جریان ضوابط اجرایی مانند سهمیه‌های تعیین شده، نحوه توزیع منابع حاصله، نحوه شناسایی گروه‌های هدف، زمان اجرا و غیره قرار نداشت.

مقدمه

موضوع نحوه تعیین قیمت حامل‌های انرژی همواره موضوعی چالش‌برانگیز در ایران بوده است. موضوع ضرورت اصلاحات قیمتی در مورد حامل‌های انرژی از جوانب مختلفی مانند افزایش بهره‌وری مصرف انرژی، اصلاح الگوی صنعتی، افزایش کارایی سیاست حمایتی، جلوگیری از قاچاق، حفظ محیط زیست و کاهش مداخلات سیاسی در قیمت حامل‌های انرژی قابل طرح است و سیاست‌های اصلاحی درباره بازار انرژی نیز می‌بایست با در نظر گرفتن اهدافی متعدد و بعضاً متعارض طراحی شود. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی طی گزارش‌های متعددی که در سال‌های گذشته منتشر کرده (گزارش‌هایی با شماره‌های ۱۴۷۵۰، ۱۳۶۱۳، ۱۴۷۸۹ و ۱۴۹۸۷) ضمن ارائه دیدگاه‌ها و اصول خود درباره این موضوع، بر حرکت تدریجی به سمت تشکیل بازار مدیریت شده انرژی و حداقل کردن مداخلات سیاسی در قیمت با در نظر گرفتن ابعاد مختلف اصلاحات در این حوزه تأکید کرده است. در این گزارش‌ها بارها بر موضوعات زیر تأکید شده است:

- بسیاری از استدلال‌هایی که به دنبال اثبات لزوم افزایش قیمت حامل‌های انرژی هستند مانند بالا بودن شدت مصرف انرژی در ایران، کارایی پایین مصرف انرژی، اتلاف منابع انرژی، سهم بیشتر مصرف انرژی در خانوارهای ثروتمند و غیره، خود این موضوع را می‌پذیرند که به صرف افزایش قیمت نمی‌توان وضعیت شاخص‌های فوق را بهبود بخشید. درحقیقت سیاست‌های غیرقیمتی مانند گسترش حمل‌ونقل عمومی، لزوم کمک به خانوارها برای جایگزینی وسایل زندگی (از یخچال و تلویزیون گرفته تا اتومبیل)



کم مصرف به جای وسایل پرمصرف، لزوم کمک به بخش تولید برای جایگزینی فناوری‌هایی که انرژی فراوانی در فرایند تولید استفاده می‌کنند با فناوری‌های بهینه‌تر و غیره باید هم‌زمان با افزایش قیمت اجرا شود. از این رو بخش مهمی از منابع حاصل از افزایش قیمت باید صرف امور فوق شود. علاوه بر این موضوع اتلاف انرژی و ناکارآمدی فرایند تولید، انتقال و توزیع انرژی که عمدتاً توسط شرکت‌های ناکارآمد دولتی و برمبنای مجموعه‌ای از روابط غیرشفاف مالی انجام می‌شود را نمی‌توان نادیده گرفت (موضوعاتی مانند پایین بودن راندمان تولید برق یا بنزین در نیروگاه‌ها و پالایشگاه‌ها و غیره در این مقوله قرار می‌گیرد). این در حالی است که در فرایند اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها این مباحث بی‌توجه ماند و در عمل موضوع قانون به توزیع نقدی یارانه‌ها تقلیل یافت. نتیجه این نحوه برخورد هم عدم بهبود مؤثر و پایدار شاخص‌های مصرف انرژی بود. نکته مهم آنکه ناکارآمدی‌های کنونی در تولید، انتقال، توزیع و مصرف انرژی - چه در سطح مصرف خانوارها و چه در مصرف انرژی به‌عنوان نهاده تولید توسط بنگاه‌های تولیدی - را نمی‌توان یکباره (به صورت شوک) و صرفاً با اصلاح قیمت‌ها تغییر داد. بنابراین اصلاحات فرایندی زمانبر بوده و باید به صورت تدریجی انجام شود (گزارش شماره ۱۳۶۱۳ اردیبهشت ۱۳۹۳ و گزارش شماره ۱۴۷۵۰ اسفندماه ۱۳۹۴).

• یکی از عمده‌ترین موضوعات مورد تأکید مرکز پژوهش‌ها، منطق قیمتگذاری حامل‌های انرژی و پیش‌نیازهای موفقیت اصلاحات قیمتی است. طبق مطالعات انجام شده و بررسی تجارب ده‌ها مورد اصلاح یارانه در سراسر جهان نشان می‌دهد که غیرسیاسی کردن فرایند اصلاح یارانه، شرط محوری موفقیت برنامه‌های اصلاح یارانه بوده است که خود نیازمند مقدمات خاص بوده و براساس روش‌های فنی متناسبی پیاده‌سازی می‌شود. از مهم‌ترین مقدمات غیرسیاسی کردن اصلاح یارانه، ثبات نسبی اقتصاد کلان در کنار پایین بودن نسبی قیمت‌های جهانی حامل‌هاست. به‌رغم اینکه در ظاهر به نظر می‌رسد غیرسیاسی کردن فرایند اصلاح یارانه سهل‌الوصول است، اما تجربه‌های واقعی که در سراسر دنیا وجود دارند نشان می‌دهند برخی از کشورها توانسته‌اند اصلاح تدریجی یارانه انرژی را با موفقیت مدیریت کنند، اما در مقابل برای برخی از کشورها انجام اصلاحات یارانه انرژی باعث شده است که اقتصاد کلان دچار بی‌ثباتی شود و حتی در مواردی نیز ثبات سیاسی دولتها از این بابت تهدید شده است. بر همین اساس لازم است که در انجام اصلاحات یارانه انرژی، مجموعه آثار اقتصادی، سیاسی و اجتماعی و ظرفیت‌های کشور در این ابعاد با هم مدنظر قرار گیرند (گزارش شماره ۱۳۶۱۳ اردیبهشت ۱۳۹۳ و گزارش شماره ۱۴۷۸۹ اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۵).

با توجه به موارد فوق، این مرکز در قالب تهیه سند ملی انرژی، پیش‌نویس قانون مدیریت بازار انرژی را برمبنای نظریه «منشور انرژی»، شامل سه رکن «دسترسی»، «حفظ محیط زیست» و «کارایی» - که باید در طراحی الگوی مطلوب برای تنظیم بازار انرژی مصرفی در داخل کشور مدنظر قرار گیرد -

تهیه کرد. در این گزارش موضوع تشکیل بازار انرژی در قالب حدود ۱۷۰ ماده قانونی مطرح که برای دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط ارسال شد، اما به‌رغم پیگیری‌ها هنوز در دستور کار قرار نگرفته است (گزارش شماره ۱۴۹۸۷ اردیبهشت ۱۳۹۳).

شایسته ذکر است ضمن مباحث مطرح شده درباره لوایح بودجه سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ و برنامه ششم توسعه بارها کارشناسان این مرکز توصیه‌های لازم را درباره لزوم اصلاح تدریجی قیمت‌ها و تهیه برنامه‌های مکمل آن ارائه کردند که متأسفانه عمدتاً نادیده گرفته شد.

از طرف دیگر، علاوه بر ملاحظاتی که در خصوص اصلاح قیمت انرژی وجود داشته و همان‌طور که در بالا اشاره شد، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، بارها به آن پرداخته است، اجرای یک سیاست حمایتی نیز دارای ملاحظاتی است که در فرایند اجرا باید مورد توجه قرار گیرد. سیاست حمایتی سیاستی مجزا از اصلاح قیمت‌هاست و باید طی یک سند جامع نقشه راهی برای اجرای سیاست‌های حمایتی با هدف کاهش فقر وجود داشته باشد، اعطای وجه نقد به خانوارها در ازای افزایش قیمت را نمی‌توان برنامه‌ای در جهت کاهش فقر در نظر گرفت.

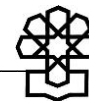
در این خصوص لازم است تا ابتدا متولی سیاست حمایتی و برنامه کاهش فقر در کشور مشخص شود و براساس آن همه دستگاه‌های مرتبط با هماهنگی نهاد تعیین شده به‌عنوان متولی، سند کاهش فقر^۱ را تدوین نمایند. در این سند لازم است تا به جنبه‌های ایجاد فقر در کشور پرداخته شود، با شناسایی عوامل مولد فقر، برنامه‌های گروه‌های تحت پوشش مشخص شده و برنامه حمایتی برای خروج از فقر گروه‌های هدف، تدوین شود. از آنجایی که علل و جنبه‌های ایجاد فقر در خانوارهای مختلف متفاوت است، برنامه یکسان برای همه خانوارها (مانند اعطای وجه نقد) نمی‌تواند منجر به نتیجه یکسان برای همه آنها شود. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی^۲ به این موضوع پرداخته و به‌اختصار به دلایل فقر نظام‌یافته در کشور و پیشنهادهایی برای خروج از فقر اشاره کرده است.

بنابراین لزوم تدوین سند جامعی برای کاهش فقر در شرایط فعلی کشور بیش از پیش وجود دارد. براساس سند از پیش تعیین شده می‌توان حمایت مؤثرتری را صورت داده و اعتراض مردمی کمتری را نیز شاهد بود. به‌عنوان مثال سیاست حمایتی در شرایط فعلی کشور، در بسیاری از گروه‌ها از طریق ایجاد شغل و یا برنامه‌های مهارت‌آموزی می‌تواند صورت گیرد.

فارغ از این توصیه‌ها، پس از مدت‌ها بحث به‌عنوان یک اقدام نقطه‌ای که خود متأثر از چندین سال عدم اقدام و بی‌توجهی به توصیه‌های کارشناسی درباره اصلاح تدریجی قیمت حامل‌های انرژی بود، در

۱. هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۴/۵/۵ بنا به پیشنهاد مشترک وزارت رفاه و تأمین اجتماعی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و به استناد ماده (۹۵) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران- مصوب ۱۳۸۳- سند کاهش فقر و هدفمند کردن یارانه‌ها را مصوب نمود. که البته این سند بیشتر متمرکز بر هدفمندی یارانه‌ها می‌باشد و فاقد ملزومات ضروری سند کاهش فقر می‌باشد.

۲. گزارش دلایل فقر نظام‌یافته در کشور و پیشنهادهایی برای خروج از فقر شماره ۲۲۰۱۶۵۷۴، مورخ مرداد ۱۳۹۸.



تاریخ ۲۴ آبان ماه بنزین سهمیه‌بندی و عرضه آن به صورت دو قیمتی صورت گرفت. به طوری که سهمیه‌ای ماهیانه معادل ۶۰ لیتر برای خودروها در نظر گرفته و برای مصرف بیش از آن قیمت ۳۰۰۰ تومان تعیین گردید. دولت اعلام کرد که بناست کلیه منابع حاصله از افزایش قیمت بنزین، صرف پرداخت به خانوارهای کم‌درآمد و دارای حقوق ثابت (حدود ۱۸ میلیون خانوار) شود و از این محل برای رفع کسری بودجه استفاده نخواهد کرد. پس از اجرای این سیاست اعتراضاتی از سوی مردم و نمایندگان محترم مجلس نسبت به انجام این سیاست انجام شد. در این گزارش سعی بر آن است تا این سیاست از ابعاد مختلف اجرایی، اقتصادی و... مورد بررسی قرار گرفته و در نهایت پیشنهادهایی جهت کم کردن آسیب‌های احتمالی ارائه گردد. شایسته ذکر است که این مرکز تا قبل از اجرا در جریان ضوابط اجرایی مانند سهمیه‌های تعیین شده، نحوه توزیع منابع حاصله، نحوه شناسایی گروه‌های هدف، زمان اجرا و غیره قرار نداشت.

۱. ارزیابی از منظر ملاحظات اجرایی

بر مبنای نظریات سیاست‌گذاری عمومی، طراحی ابعاد اجرایی سیاست دارای اهمیت بسیاری است. به طوری که می‌تواند سیاستگذار را به طور کامل به اهداف رسانده و یا حتی نتایجی عکس اهداف طراحی شده رقم بزند. در اجرای سیاست سهمیه‌بندی بنزین توسط دولت اشکالات عدیده‌ای وجود داشت که منجر به بروز نارضایتی‌هایی شد. برخی از این اشکالات عبارتند از:

۱-۱. عدم اطلاع‌رسانی کافی به مردم و سایر نهادهای حاکمیتی

بخشی از نارضایتی‌های فعلی ناشی از عدم گفتگوی مناسب بین دولت و مردم و عدم اطلاع‌رسانی است. به عبارت بهتر به نظر می‌رسد یکی از دلایل اصلی شکل‌گیری اعتراضات، غافلگیر شدن مردم از اجرای این سیاست و عدم برنامه‌ریزی برای اقناع عمومی است. برای مثال بسیاری از مردم در حال حاضر به دلایل متعدد فاقد کارت سوخت هستند و از روز اول اجرای طرح مجبور به استفاده از بنزین ۳۰۰۰ تومانی شده‌اند. هرچند ممکن است دولت برای جلوگیری از تشکیل صف‌های طولانی در پمپ بنزین این‌گونه غافلگیرانه عمل کرده باشد، ولی باید گفت که اولاً تشکیل صف‌های طولانی هزینه‌ای به مراتب کمتر از نارضایتی‌های به وجود آمده داشته و ثانیاً می‌توان با اعلام افزایش تدریجی قیمت‌ها، تشکیل صف‌های طولانی را نیز مدیریت کرد.

۱-۲. ضعف در اجماع‌سازی در حاکمیت

مشکل عمده دیگر، عدم همراه‌سازی سایر ذی‌نفعان و نهادهای حاکمیتی است. افزایش قیمت بنزین، آن هم در سال برگزاری انتخابات، بدون همراه‌سازی مجلس شورای اسلامی و سایر نهادهای حاکمیتی، منطقی به نظر نمی‌رسد. باید در نظر داشت همراه ساختن نمایندگان مجلس، می‌توانست در همراه‌سازی و مجاب کردن مردم استان‌های مختلف مؤثر واقع شود. این در حالی است که در روزهای ابتدایی سهمیه‌بندی بنزین، موضع‌گیری‌های تندی از سوی مجلس مشاهده شد.

۱-۳. مشخص نبودن کامل جزئیات بسته اجرایی

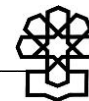
پیاده‌سازی این‌گونه طرح‌های ملی، مستلزم تعیین بسته اجرایی با جزئیات کامل، پیش از شروع پیاده‌سازی طرح است. حتی در روزهای پس از اجرای طرح نیز جزئیات اجرایی به‌طور کامل مشخص نبوده و در حال حاضر نیز برخی از این موارد بلا تکلیف است. برای مثال موارد زیر به‌صورت دقیق تعیین تکلیف نشده‌اند:

- نقدی یا کالایی بودن نحوه حمایت^۱
- سیاست دولت در قبال حمل‌ونقل عمومی، تاکسیرانی و تاکسی‌های اینترنتی
- فرایند گزینش ۱۸ میلیون خانوار و میزان زمان مورد نیاز برای شناسایی این افراد
- سیاست دولت در قبال ساکنان شهرهای اقماری کلان‌شهرها
- سیاست دولت برای خودروهای دولتی

۱-۴. موکول کردن اجرای سیاست‌های حمایتی به ۷ الی ۱۰ روز پس از شروع اجرای طرح

متأسفانه دولت به‌جای آنکه پیش از افزایش سهمیه‌بندی، با واریز منابع به حساب خانوارها، آنها را از اجرای سیاست حمایتی مطمئن سازد، ابتدا قیمت‌ها را افزایش داده و اجرای سیاست حمایتی را به هفته‌های آینده موکول کرد. با توجه به عدم اطمینان مردم از دریافت این منابع، این امر نیز به عامل محرک دیگری برای شکل‌گیری اعتراضات تبدیل شد. در کنار این امر اطلاع‌رسانی مناسبی نیز برای میزان و نحوه حمایت‌ها صورت نگرفت.

۱. پس از چند روز از اجرای سیاست دولت تصمیم به حمایت نقدی گرفته و آن را اعلام نمود.



۵-۱. عدم اطمینان مردم و برخی نمایندگان محترم مجلس از اختصاص تمامی منابع حاصل از افزایش قیمت به خانواده‌های کم‌درآمد

یکی از مشکلات جدی، تشکیک در عدم استفاده دولت از این سیاست برای رفع کسری بودجه خود بود. به عبارت بهتر با توجه به کسری بودجه دولت، این ادعا برای بسیاری از افراد به‌طور کامل باورپذیر نبود. علاوه بر این، ارائه برخی از اطلاعات غیردقیق توسط مخالفین طرح و عدم شفاف‌سازی دولت در مورد منابع حاصل به این مسئله دامن زد. در واقع هنوز یک گزارش مستند در رابطه با منابع و مصارف این طرح از سوی دولت منتشر نشده است. بر مبنای گزارش سازمان برنامه و بودجه در کمیسیون بودجه مجلس، منابع و مصارف حاصل از اجرای این طرح به شرح جداول زیر است:^۱

جدول ۱. منابع حاصل از افزایش قیمت بنزین در طول یک سال

افزایش درآمد حاصله (میلیارد ریال)	قیمت (ریال / لیتر)			مصرف (میلیون لیتر / روز)	قیمت ۱۳۹۸		فراورده نفتی
	مابه‌التفاوت	۱۳۹۸	۱۳۹۷		ریال / لیتر	درصد فوب	
۱۱۴۹۷۵	۵۰۰۰	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰	۶۳	۳۰	۱۵۰۰۰	بنزین معمولی سهمیه‌ای
۱۵۳۳۰۰	۲۰۰۰۰	۳۰۰۰۰	۱۰۰۰۰	۳۱	۵۹	۳۰۰۰۰	بنزین معمولی آزاد
۱۰۸۳۳	۸۰۰۰	۲۰۰۰۰	۱۲۰۰۰	۳/۷	۴۰	۲۰۰۰۰	بنزین سوپر سهمیه‌ای
۱۰۹۱۴	۲۳۰۰۰	۳۵۰۰۰	۱۲۰۰۰	۱/۳	۶۹	۳۵۰۰۰	بنزین سوپر آزاد
۲۹۰۰۲۲	۰	۰	۱۰۱۱۳	۸۹	۰		جمع
۰	۰	۰	۰	۳	۰	۰	ذخیره‌سازی بنزین
۴۸۷۵۵	۴۰۶۰۰	۵۰۶۰۰	۱۰۰۰۰	۳/۳	۰	۵۰۶۰۰	صادرات بنزین صرفه‌جویی شده (۴۶ سنت)
۳۳۸۷۷۶				۹۵/۳			جمع کل

مأخذ: گزارش ارائه شده توسط سازمان برنامه و بودجه کشور در کمیسیون برنامه.

جدول ۲. مصارف پیش‌بینی شده برای یک سال

با فرض عدم افزایش تعداد خانوارهای دریافت‌کننده حمایت نقدی از ۱۸ میلیون خانوار

کل مبلغ سالیانه خانوار (هزار میلیارد تومان)	کل مبلغ ماهیانه (میلیارد تومان)	تعداد خانوار	مبلغ هر خانوار (هزار تومان)	بُعد خانوار
۱۸۵۶	۱۵۵	۲۸۱۲۵۰۰	۵۵	۱
۳۹۴۵	۳۲۹	۳۱۸۷۵۰۰	۱۰۳	۲
۷۷۳۴	۶۴۵	۴۶۸۷۵۰۰	۱۲۸	۳
۱۰۴۴۱	۸۷۰	۵۰۶۲۵۰۰	۱۷۲	۴
۶۹۶۱	۵۸۰	۲۸۱۲۵۰۰	۲۰۶	۵
۳۰۹۳۸	۲۵۷۸	۱۸۵۶۲۵۰۰		جمع

مأخذ: گزارش ارائه شده توسط سازمان برنامه و بودجه کشور در کمیسیون برنامه.

۱. شایان ذکر است آنچه در عمل اجرا شد، تفاوت‌هایی با جدول فوق دارد، از جمله آنکه بنزین سوپر سهمیه‌ای در عمل وجود خارجی ندارد.

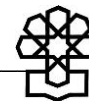
در رابطه با جداول فوق نکات زیر قابل ذکر است:

- کل منابع حاصل از افزایش قیمت برای فروش داخل بدون کسر مالیات، عوارض و سهم شرکت ملی نفت در منابع منعکس شده است. این بدین معناست که بودجه از این منابع هیچ استفاده‌ای نکرده است (در حالت عادی ۳۰ درصد از قیمت فروش بنزین بابت مالیات و عوارض به دولت و شهرداری اختصاص می‌یافت).
- با عدم اخذ مالیات کل منابع پیش‌بینی شده برابر با ۳۳/۸ هزار میلیارد تومان خواهد بود که بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان آن صرفاً برای پرداخت یارانه نقدی وعده داده شده مورد نیاز است.
- در حال حاضر، حدود ۳ هزار میلیارد تومان از منابع بیش از مصارف پیش‌بینی شده است. البته با توجه به احتمال افزایش مصارف طرح، احتمالاً این مبلغ نیز به مصارف آتی اختصاص خواهد یافت. برای مثال با توجه به نزدیکی درآمد خانوار در دهک‌های ۶ و ۷ و ۸ و دشواری شناسایی ۷ دهک پایین برای پرداخت یارانه، به احتمال زیاد بر تعداد خانوارهای متقاضی و دریافت‌کننده بسته حمایت نقدی افزوده خواهد شد. بدین ترتیب پیش‌بینی می‌شود، در عمل کل منابع حاصله (۳۳/۸ هزار میلیارد تومان) صرف حمایت شده و حتی این خطر وجود دارد که طرح با کسری نیز مواجه شود.
- همچنین از آنجا که به خودروهای دولتی سهمیه اختصاص نیافته با توجه به افزایش هزینه‌های این خودروها و عدم در نظر گرفتن منابع برای آنها این سیاست موجب کسری بودجه دولت خواهد شد.

۱-۶. عدم گفت‌وگو و پاسخگویی مناسب دولت پس از اجرای سیاست برای کنترل اعتراضات
به نظر می‌رسد پس از شروع اجرای سیاست و حتی قبل از بروز اعتراضات لازم بود تا دولت در سطوح بالا و به صورت گسترده به مدیریت افکار عمومی بپردازد.

۱-۷. عدم برنامه‌ریزی برای امکان‌پذیر کردن جایگزینی مصرف سوخت

با توجه به عدم تغییر قیمت بنزین در سال‌های اخیر و افت قیمت نسبی آن نسبت به سایر قیمت‌ها، رفتار بخشی از مردم متناسب با این مسئله شکل گرفته است که تغییر آن در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نبوده و افزایش قیمت‌ها به صورت مستقیم به این افراد منتقل خواهد شد. به‌عنوان نمونه می‌توان به ساکنان شهرهای اقماری تهران و برخی از کلان‌شهرها اشاره کرد. برای این گروه از مخاطبین می‌بایست علاوه بر فراهم شدن زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، حداقل زمان ممکن برای تغییر رفتار (به‌عنوان مثال تبدیل خودروها به دوگانه‌سوز) صورت می‌گرفت که در بسته اجرایی به این جزئیات پرداخته نشد. در مجموع می‌توان گفت به دلایل فوق، دولت عملکرد مناسبی در اجرای سیاست سهمیه‌بندی بنزین نداشته است.



۲. ارزیابی از منظر ملاحظات اقتصادی

در این قسمت به منظور ارزیابی ملاحظات و پیامدهای اقتصادی سیاست سهمیه‌بندی بنزین، ابتدا اثر تورمی این سیاست بررسی شده و سپس میزان تغییر در رفاه خانوار به تفکیک دهک‌های مختلف (براساس داده‌های هزینه و درآمد خانوار سال ۱۳۹۷) بررسی می‌شوند.

۲-۱. اثر افزایش قیمت بنزین بر شاخص قیمت مصرف‌کننده

همان‌طور که در جدول ۳ مشاهده می‌شود افزایش قیمت اخیر پانزدهمین افزایش قیمت بنزین در سال‌های پس از انقلاب اسلامی است. با این حال این شیوه اجرا (تعیین قیمت سهمیه‌ای و آزاد) تنها دو بار در تیرماه ۱۳۸۶ و دی‌ماه ۱۳۸۹ رخ داده است.

• در سال ۱۳۸۶ قیمت بنزین سهمیه‌ای ۱۰۰ تومان (۲۵ درصد رشد) و بنزین آزاد ۴۰۰ تومان (۴۰۰ درصد رشد قیمت) تعیین گردید. نرخ تورم نقطه به نقطه بخش حمل‌ونقل در اردیبهشت سال ۱۳۸۶ (قبل از اجرای سیاست) ۸/۱ درصد بود که پس از تخلیه کامل اثر افزایش قیمت بنزین در اردیبهشت سال ۱۳۸۷ به ۱۹/۶ درصد افزایش یافت که نشانگر افزایش ۱۱/۵ درصدی تورم این بخش است.

• در سال ۱۳۸۹ با اجرای مرحله اول قانون هدفمندی یارانه‌ها قیمت بنزین سهمیه‌ای ۴۰۰ تومان (۳۰۰ درصد رشد)، بنزین آزاد ۷۰۰ تومان (۷۵ درصد رشد قیمت)، گازوئیل سهمیه‌ای ۱۵۰ تومان (۸۰۰ درصد رشد قیمت) و گازوئیل غیرسهمیه‌ای ۳۵۰ تومان (۲۰۰۰ درصد رشد قیمت) تعیین گردید. نرخ تورم نقطه به نقطه حمل‌ونقل در آذرماه سال ۱۳۸۹، ۱۱/۴ درصد بود که پس از تخلیه کامل اثر افزایش قیمت بنزین و سایر حامل‌های انرژی در آذرماه سال ۱۳۹۰، ۳۳/۱ درصد افزایش یافت که نشانگر افزایش ۲۱/۷ درصدی تورم این بخش است.

هرچند روش‌های متفاوتی جهت برآورد آثار تورمی اجرای سیاست وجود دارد، در این تحقیق برآورد آثار تورمی با استفاده از الگوی داده - ستانده انجام می‌گیرد و بدین منظور از اطلاعات هزینه درآمد خانوار مرکز آمار ایران و جدول داده - ستانده مرکز پژوهش‌های مجلس^۱ استفاده می‌شود.

۱. محاسبات تورمی در گزارش حاضر به دلیل مشکلات موجود در جدول داده - ستانده مرکز آمار ایران براساس جدول داده - ستانده مرکز پژوهش‌های مجلس انجام شده است. بدیهی است استفاده از جدول داده - ستانده سال ۱۳۹۰ مرکز آمار ایران در برآوردهای تورمی منجر به برآورد ارقام متفاوتی خواهد شد. برای مثال برآورد نرخ تورم براساس جدول مذکور حدود ۲/۳ درصد خواهد بود که به مراتب پایین‌تر از نرخ تورم ۵/۲ درصدی برآورد شده در این مطالعه است.

جدول ۳. قیمت بنزین در ۴۰ سال گذشته (ریال)

ماه/سال	قیمت سهمیه‌ای	قیمت آزاد	رشد قیمت سهمیه‌ای (درصد)	رشد قیمت آزاد (درصد)
۱۳۵۹.۰۳	۳۰		۲۰۰	
۱۳۶۹.۰۱	۵۰		۶۷	
۱۳۷۴.۰۱	۱۰۰		۱۰۰	
۱۳۷۶.۰۱	۱۶۰		۶۰	
۱۳۷۷.۰۱	۲۰۰		۲۵	
۱۳۷۸.۰۱	۳۵۰		۷۵	
۱۳۷۹.۰۱	۳۸۵		۱۰	
۱۳۸۰.۰۱	۴۵۰		۱۷	
۱۳۸۱.۰۱	۵۰۰		۱۱	
۱۳۸۲.۰۱	۶۵۰		۳۰	
۱۳۸۳.۰۱	۸۰۰		۲۳	
۱۳۸۶.۰۴	۱۰۰۰	۴۰۰۰	۲۵	۴۰۰
۱۳۸۹.۱۰	۴۰۰۰	۷۰۰۰	۳۰۰	۷۵
۱۳۹۳.۰۲	۱۰۰۰۰		۱۵۰	۴۳
۱۳۹۸.۰۸	۱۵۰۰۰	۳۰۰۰۰	۵۰	۲۰۰

مأخذ: گزارش سازمان برنامه و بودجه کشور.

افزایش قیمت بنزین به‌طور مستقیم (افزایش قیمت بنزین در سبد خانوار) و غیرمستقیم (افزایش قیمت حمل‌ونقل و سایر کالاها در سبد خانوار) منجر به افزایش هزینه خانوارها می‌شود. برآورد آثار تورمی اجرای این سیاست به‌طور مجزا در دو بخش انجام شده است:

۱. تورم ناشی از افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای به ۱۵۰۰ تومان (۵۰ درصد افزایش قیمت)
 ۲. تورم ناشی از افزایش قیمت بنزین غیرسهمیه‌ای به ۳۰۰۰ تومان (۲۰۰ درصد افزایش قیمت)
- نتایج برآوردها نشان می‌دهد:

- نرخ تورم در نتیجه افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای به ۱۵۰۰ تومان حدود ۲ درصد خواهد بود که ۱/۲ درصد از آن به‌طور مستقیم (افزایش قیمت بنزین در سبد خانوار) و ۰/۸ درصد غیرمستقیم (افزایش قیمت حمل‌ونقل و سایر کالاها در سبد خانوار) است.
- اثر مستقیم افزایش قیمت بنزین غیرسهمیه‌ای به ۳۰۰۰ تومان حدود ۱/۸ درصد خواهد بود. با این حال اختصاص سهمیه به خودروهای عمومی و مواردی مثل قدرت قیمت‌گذاری بنگاه‌های اقتصادی سبب می‌شود برآورد اثر غیرمستقیم افزایش قیمت بنزین غیرسهمیه‌ای کاملاً متأثر از شرایط اجرا و انتظارات تورمی شکل گرفته در جامعه باشد. به‌طور کلی اثر غیرمستقیم ۱/۳ درصد خواهد بود که در نتیجه مجموع آثار مستقیم و غیرمستقیم بین ۳/۱ درصد برآورد می‌شود.



- با توجه به موارد ذکر شده نرخ تورم ناشی از اجرای این سیاست حدود ۵/۲ درصد افزایش خواهد یافت که ۳ درصد از آن مستقیم و ۲/۲ درصد از آن غیرمستقیم خواهد بود. با این حال بسته به قدرت قیمتگذاری بنگاه‌های اقتصادی و انتظارات تورمی شکل گرفته در جامعه این نرخ حداقل ۳/۸ درصد و حداکثر ۷ درصد خواهد بود. هر چند مقامات اجرایی اصرار دارند تا قیمت کالاها و خدمات در نتیجه اجرای سیاست ثابت بماند با این حال به نظر می‌رسد جهت افزایش کارایی سیاست و عدم انحراف قیمتی قابل توجه، بایستی قیمت کالاها و خدمات متناسب با افزایش ۵۰ درصدی قیمت بنزین سهمیه‌ای افزایش یابد.
- نتایج جدول ۴ نشان می‌دهد آثار تورمی افزایش قیمت بنزین بر دهک‌های مختلف یکسان نبوده است و بیشترین اثر تورمی افزایش قیمت این حامل بر دهک‌های ۸ و ۹ تحمیل خواهد شد.

جدول ۴. آثار تورمی افزایش قیمت بنزین (درصد)

مجموع تورم ناشی از اجرای سیاست			تورم ناشی از افزایش قیمت بنزین غیرسهمیه‌ای به ۳۰۰۰ تومان			تورم ناشی از افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای به ۱۵۰۰ تومان			دهک‌ها
اثر کل	اثر غیرمستقیم	اثر مستقیم	اثر کل	اثر غیرمستقیم	اثر مستقیم	اثر کل	اثر غیرمستقیم	اثر مستقیم	
۳/۵	۱/۷	۱/۸	۱/۹	۱/۱	۰/۸	۱/۶	۰/۶	۱/۰	۱
۴/۲	۱/۹	۲/۳	۲/۴	۱/۲	۱/۲	۱/۸	۰/۷	۱/۱	۲
۴/۵	۲/۰	۲/۶	۲/۶	۱/۲	۱/۴	۱/۹	۰/۷	۱/۲	۳
۵/۰	۲/۰	۳/۰	۳/۰	۱/۳	۱/۷	۲/۰	۰/۸	۱/۳	۴
۵/۴	۲/۱	۳/۴	۳/۳	۱/۳	۲/۰	۲/۲	۰/۸	۱/۴	۵
۵/۵	۲/۲	۳/۳	۳/۴	۱/۳	۲/۰	۲/۱	۰/۸	۱/۳	۶
۵/۷	۲/۲	۳/۴	۳/۵	۱/۴	۲/۱	۲/۱	۰/۸	۱/۳	۷
۵/۹	۲/۳	۳/۶	۳/۷	۱/۴	۲/۳	۲/۲	۰/۹	۱/۳	۸
۶/۶	۲/۴	۴/۳	۴/۲	۱/۵	۲/۸	۲/۴	۰/۹	۱/۵	۹
۵/۲	۲/۵	۲/۸	۳/۴	۱/۵	۱/۹	۱/۸	۰/۹	۰/۹	۱۰
۵/۲	۲/۲	۳/۰	۳/۱	۱/۳	۱/۸	۲/۰	۰/۸	۱/۲	متوسط کل

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس جدول داده - ستانده سال ۱۳۹۰ مرکز پژوهش‌های مجلس.

- همان‌گونه که بیان شد افزایش قیمت بنزین هزینه‌های خانوارها را به‌طور متوسط ۵/۲ درصد افزایش می‌دهد. با این حال این افزایش هزینه‌ها در همه بخش‌ها یکسان نخواهد بود. براساس نتایج جدول فوق هزینه خانوارها به‌طور مستقیم از کانال افزایش قیمت بنزین در سبد خانوار به‌طور متوسط ۳ درصد افزایش خواهد یافت. همچنین مهم‌ترین هزینه خانوار که تحت تأثیر افزایش قیمت بنزین قرار می‌گیرد هزینه‌های حمل‌ونقل است که برآوردها نشان می‌دهد از محل افزایش هزینه‌های این بخش

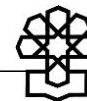
هزینه‌های حمل‌ونقل خانوارها به‌طور متوسط ۱۱ درصد افزایش خواهد یافت. ضمن اینکه از محل افزایش قیمت سایر کالاها نیز هزینه خانوارها به‌طور متوسط ۲ درصد افزایش می‌یابد.

۲-۲. محاسبه میزان منفعت و زیان خانوار از افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه نقدی
به‌طور معمول هر سیاست حمایتی دارای منتفعان و متضررانی است. هرچند سیاست افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه نقدی بسیار متفاوت از چارچوب‌های معمول سیاست‌های حمایتی است، اما در هر صورت از آن جهت که اثر آن بر روی خانوارها متفاوت است، دارای منتفعین و متضررین خواهد بود. تفاوت در میزان مصرف خانوارها از بنزین باعث می‌شود تا پرداخت یارانه نقدی به‌ازای افزایش قیمت بنزین، برای برخی خانوارها منفعت خالص و برای برخی ضرر خالص در پی داشته باشد. درحقیقت برخی نفع‌برندگان این سیاست و برخی متضررین خواهند بود.

پیش از آنکه وارد محاسبات رفاهی در این مطالعه شویم، ذکر یک نکته بسیار مهم در خصوص نحوه دهک‌بندی ضروری است. دهک‌بندی استفاده شده در این مطالعه، دهک بندی حقیقی است به طوری‌که در این نوع دهک‌بندی هزینه‌های افراد ابتدا بر اساس یک معیار استاندارد، حقیقی سازی می‌شود تا بر اساس آن، هزینه‌ها در نقاط مختلف کشور برای دستیابی به یک استاندارد مشخص زندگی با یکدیگر قابل مقایسه باشد.

این در حالی است که در شیوه دهک‌بندی مرسوم، افراد ساکن در مناطق گران‌تر که دستیابی به یک استاندارد مشخصی از زندگی پرهزینه‌تر است، در دهک‌های بالاتر قرار می‌گیرند. بنابراین در شیوه دهک‌بندی حقیقی، ممکن است افراد با بازه درآمدی (هزینه‌ای) متفاوت، به علت قرار گرفتن در مناطق جغرافیایی متفاوت با قیمت‌های مختلف، در یک دهک قرار بگیرند. این شیوه از دهک‌بندی، کاربرد مناسب‌تری به لحاظ مطالعات رفاهی دارد. توضیحات بیشتر در پیوست ارائه شده است.

براساس داده‌های هزینه - درآمد خانوار در سال ۱۳۹۷، متوسط مصرف بنزین در خانوارهای دهک‌های مختلف درآمدی با یکدیگر متفاوت است.

**جدول ۵. متوسط مصرف بنزین در ماه خانوار به تفکیک دهک شهری و روستایی**

(لیتر)

دهک	متوسط مصرف بنزین در ماه برای خانوار شهری	متوسط مصرف بنزین در ماه برای خانوار روستایی
۱	۲۰.۴	۸.۴
۲	۳۱.۲	۱۶.۳
۳	۳۸.۲	۱۹.۸
۴	۴۴.۸	۲۶.۲
۵	۴۹.۵	۲۸.۶
۶	۵۷.۰	۳۸.۲
۷	۶۳.۷	۳۹.۹
۸	۷۰.۱	۴۶.۹
۹	۷۵.۰	۵۱.۰
۱۰	۹۲.۷	۶۵.۷

مأخذ: نتایج تحقیق براساس داده‌های هزینه و درآمد خانوار مرکز آمار ایران، ۱۳۹۷.

افزایش میزان مصرف بنزین با بالاتر رفتن دهک درآمدی به معنای افزایش یارانه دریافتی دهک‌های بالاتر از مصرف بیشتر بنزین (در شرایط پرداختی یارانه قیمتی به بنزین) است.

به منظور بررسی متضررین و منتفعین سیاست افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه نقدی، لازم است تا تغییرات رفاهی خانوار براساس اجرای این سیاست محاسبه شود. به همین منظور این بخش از مطالعه در سه قسمت به این موضوع می‌پردازد. در قسمت اول میزان رفاه از دست رفته خانوار و مقدار لازم برای جبران خانوار در قیمت‌های جدید محاسبه شده و در قسمت دوم خانوارهای متضرر از اجرای این سیاست و در قسمت سوم ویژگی‌های آنها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

نکته بسیار قابل اهمیت آن است که تمامی محاسبات صورت گرفته در این قسمت براساس داده‌های هزینه و درآمد خانوار سال ۱۳۹۷ منتشر شده توسط مرکز آمار ایران است. از آنجایی که این داده‌ها براساس نمونه‌گیری گردآوری می‌شود، احتمال درصدی از خطای نمونه‌گیری وجود دارد. با این حال نتایج به دست آمده با منطق اقتصادی سازگار بوده و از این جهت قابل ارجاع است.

۲-۲-۱. جبران رفاه از دست رفته خانوار

محاسبه میزان مورد نیاز برای جبران خانوار به طوری که با قیمت‌های جدید (قیمت جدید بنزین، حمل و نقل و سایر کالاها) سطح رفاه قبلی را به دست بیاورد، با استفاده از معیار CV قابل انجام خواهد بود. جداول زیر مقادیر CV محاسبه شده برای خانوارهای شهری و روستایی با فرض افزایش $۵/۲$ درصدی شاخص کل قیمت در اثر افزایش قیمت بنزین را نشان می‌دهد.

۱. CV یک معیار رفاهی پس‌اسیاستگذاری است. یعنی CV مقداری را برآورد می‌کند که فرد باید دریافت کند تا آثار تغییرات قیمتی جدید جبران شود. به عبارت دیگر، با پرداخت این پول، مصرف‌کننده به سطح رفاه قبل از افزایش قیمت‌ها خواهد رسید.

جدول ۶. میزان جبران و یارانه دریافتی خانوار در ماه به تفکیک دهک با سناریوهای مختلف (تومان)

دهک	جبران رفاه خانوار شهری	یارانه دریافتی خانوار شهری	جبران رفاه خانوار روستایی	یارانه دریافتی خانوار روستایی
۱	۴۸۶۹۰	۱۶۶۱۱۵	۱۸۵۷۱	۱۵۲۱۰۹
۲	۶۵۲۱۹	۱۵۸۹۰۰	۲۹۸۲۲	۱۵۵۳۸۵
۳	۷۴۷۷۴	۱۵۸۲۴۷	۳۵۳۱۰	۱۵۵۸۴۰
۴	۸۳۱۷۳	۱۵۴۴۱۳	۴۳۵۸۴	۱۵۳۹۸۶
۵	۹۶۲۲۵	۱۵۲۳۶۴	۵۰۲۲۸	۱۵۴۳۲۲
۶	۱۰۵۱۷۸	۱۴۷۸۸۲	۶۲۴۵۷	۱۵۴۷۲۱
۷	۱۱۸۲۴۹	۱۴۲۶۲۵	۶۸۶۱۵	۱۴۸۵۱۴
۸	۱۳۲۲۳۲	۰	۷۹۳۲۸	۰
۹	۱۵۰۲۶۴	۰	۹۰۶۳۷	۰
۱۰	۲۱۲۳۲۲	۰	۱۳۸۳۰۵	۰

مأخذ: محاسبات تحقیق براساس داده‌های هزینه - درآمد خانوار سال ۱۳۹۷ مرکز آمار ایران.

در جدول ۶ خانه‌هایی که خاکستری پُررنگ شده‌اند، متضررین از افزایش قیمت بنزین (با فرض آنکه به همه دهک‌ها یارانه پرداخت شود) هستند. اما براساس اعلام مراجع رسمی، یارانه نقدی، تنها به ۶۰ میلیون نفر پرداخت می‌شود، بنابراین تقریباً سه دهک آخر مشمول دریافت یارانه نشده و این سه دهک متضررین سیاست افزایش قیمت بنزین هستند.

میزان منفعت خانوار از افزایش قیمت بنزین هرچه به سمت دهک‌های پایین می‌رود از دو جهت بیشتر است، اول کمتر بودن میزان مصرف بنزین و دوم بیشتر بودن بُعد خانوار که منجر به دریافت یارانه نقدی بیشتر می‌شود.

بنابراین براساس ارقام متوسط، هفت دهک اول که یارانه دریافت خواهند کرد، از اجرای این سیاست منتفع خواهند شد.

۲-۲-۲. متضررین سیاست افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه نقدی

نتایج بخش قبل نشان داد براساس ارقام متوسط تنها سه دهک بالای درآمدی از اجرای سیاست متضرر شده‌اند. با این حال باید توجه داشت که (علاوه بر سه دهک آخر که متضررین مطلق این سیاست هستند) هرچند هفت دهک اول که مشمول دریافت یارانه می‌شوند، به‌طور متوسط منتفع می‌شوند، اما به‌علت آنکه این میزان، متوسط هر دهک را نشان می‌دهد، در هریک از دهک‌ها خانوارهایی وجود دارند که متضرر شده‌اند. زیرا در هر دهک خانوارهایی وجود دارند که به‌رغم قرار گرفتن در آن دهک، متوسط مصرف بنزین بالاتری از دهک خود دارند و بنابراین میزان جبران برای آنها متفاوت است.



جدول ۷. خانوارهای متضرر در هر دهک

خانوارهای متضرر روستایی		خانوارهای متضرر شهری		دهک
تعداد	سهم از خانوارهای دهک (درصد)	تعداد	سهم از خانوارهای دهک (درصد)	
۱۷۰۶	۰/۳۹٪	۳۳۲۶۷	۲/۰۱٪	۱
۳۳۱۹	۰/۶۴٪	۹۷۶۸۴	۵/۶۸٪	۲
۶۱۲۳	۱/۱۳٪	۱۴۰۳۹۸	۸/۰۵٪	۳
۱۱۲۱۸	۱/۹۹٪	۲۲۵۱۵۰	۱۲/۴۶٪	۴
۱۷۹۷۶	۲/۸۳٪	۲۸۵۳۶۳	۱۶/۱۴٪	۵
۳۳۷۷۶	۵/۶۴٪	۳۷۶۰۷۴	۱۹/۹۹٪	۶
۴۰۱۶۱	۶/۱۰٪	۵۴۵۳۷۳	۲۷/۸۰٪	۷
۶۴۰۸۲۳	۱۰۰/۰۰٪	۲۰۲۵۱۸۹	۱۰۰/۰۰٪	۸
۷۲۴۹۶۱	۱۰۰/۰۰٪	۲۱۰۱۴۲۱	۱۰۰/۰۰٪	۹
۷۳۸۷۶۱	۱۰۰/۰۰٪	۲۳۷۵۰۴۷	۱۰۰/۰۰٪	۱۰
۲۲۱۸۸۲۴	۳۶/۶۱٪	۸۲۰۴۹۶۶	۴۳/۰۹٪	جمع کل
۱۱۴۲۷۹	۲/۸۹٪	۱۷۰۳۳۰۹	۱۳/۵۸٪	جمع هفت دهک

مأخذ: همان.

همان‌طور که در جدول ۷ مشاهده می‌شود، علاوه بر سه دهک بالا (با فرض آنکه به‌درستی شناسایی شده باشد و یارانه دریافت نکرده باشند) که در میان متضررین قرار می‌گیرند، در هر دهک تعدادی از خانوارها قرار دارند که از افزایش قیمت بنزین و در دریافت یارانه به‌ازای آن، متضرر می‌شوند. با افزایش دهک درآمدی یعنی با افزایش درآمد خانوار از درصد منتفعین کاسته و به متضررین افزوده می‌شود که در بیشترین حالت در دهک هفت شهری، ۲۷،۸ درصد از خانوارها از اجرای این سیاست متضرر می‌شوند. جدول ۸، نگاهی اجمالی از متضررین سیاست افزایش قیمت بنزین را نشان می‌دهد. در حقیقت این جدول بر مبنای فروض زیر تهیه شده است:

۱. افزایش قیمت بنزین منجر به افزایش ۵/۲ درصدی شاخص کل قیمت می‌شود.
۲. کل منابع حاصل از افزایش قیمت بنزین بین خانوارها تقسیم می‌شود.
۳. به سه دهک بالای درآمدی یارانه پرداخت نشود.
۴. یارانه به شیوه اعلام شده پرداخت شود.^۱

۱. براساس طرح حمایتی دولت، قرار است ماهیانه به خانوارهای یک‌نفره مبلغ ۵۵، دوفره ۱۰۲، سه‌نفره ۱۲۸، چهارنفره ۱۷۲ و به خانوارهای پنج‌نفره و بیشتر ۲۰۵ هزار تومان کمک معیشت پرداخت شود.

جدول ۸. متضررین سیاست افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه در کل کشور

کل	عنوان
۴۱/۵۲٪	درصد خانوارهای متضرر در کل (با لحاظ متضرر شدن سه دهک بالا)
۱۱/۰۲٪	درصد خانوارهای متضرر در هفت دهک اول
۱۰۴۲۳۷۹۰	تعداد خانوارهای متضرر در کل (با فرض متضرر شدن سه دهک بالا)
۱۸۱۷۵۸۸	تعداد خانوارهای متضرر در هفت دهک اول
۳۲۳۷۴۴۵۰	تعداد افراد متضرر در کل (با فرض متضرر شدن سه دهک بالا)
۶۶۸۲۴۱۲	تعداد افراد متضرر در هفت دهک اول

مأخذ: همان.

به‌طور خلاصه، براساس جدول ۸، در مجموع در کل کشور با افزایش قیمت بنزین و پرداخت به خانوار، ۴۱/۵ درصد از خانوارهای کشور که در حدود ۱۰/۵ میلیون خانوار و یا ۳۲ میلیون نفر از جمعیت کل کشور را تشکیل می‌دهد متضرر می‌شوند. در این میان از بین هفت دهک اول، که هدف اجرای این سیاست هستند، ۱۱ درصد خانوارهای قرار گرفته در این دهک‌ها متضرر می‌شوند که این میزان در حدود یک میلیون و هشتصد هزار خانوار و یا شش میلیون و ششصد و هشتاد هزار نفر از جمعیت کل کشور را تشکیل می‌دهد.

حال این سؤال ایجاد می‌شود که متضررین از سیاست افزایش قیمت بنزین چه خانوارهایی بوده و دارای چه ویژگی‌هایی هستند؟ بررسی ویژگی‌های متضررین می‌تواند به‌لحاظ سیاستگذاری دارای اهمیت باشد.

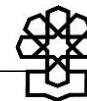
۲-۲-۳. بررسی ویژگی‌های خانوارهای متضرر

همان‌طور که در قسمت قبل اشاره شد، متضررین از افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه نقدی را می‌توان به دو دسته کلی تقسیم کرد: دسته اول سه دهک بالای درآمدی هستند که گروه هدف حمایتی نبوده و یارانه‌ای دریافت نکرده و از این منظر متضرر می‌شوند. دسته دوم خانوارهای متضرر در هفت دهک اول هستند که سیاستگذار تصمیم به حمایت از آنها داشته، اما در واقعیت تعدادی از آنها متضرر می‌شوند.

۲-۲-۳-۱. خانوارهای سه دهک ثروتمند

از آنجایی که خانوارهای دهک هشتم تا دهم جزو گروه هدف این سیاست نیستند، بررسی خصوصیات آنها اهمیت قابل توجهی ندارد. با این حال به‌منظور درک بهتر وضعیت این خانوارها، متوسط درآمد ماهانه سه دهک بالا در شهرستان تهران در جدول ۹ ارائه شده است.

شایان ذکر است که ارقام ذکر شده در جدول ۹ تنها مختص سه دهک بالا در شهرستان تهران است و افراد با درآمدهای کمتر در نقاط مختلف کشور می‌توانند با شیوه دهک‌بندی حقیقی در دهک‌های هشتم تا دهم قرار می‌گیرند.



جدول ۹. وضعیت درآمدی (هزینه‌ای)

خانوارهای سه دهک ثروتمند شهرستان تهران در سال ۱۳۹۷ (تومان)

شهرستان تهران	دهک درآمدی حقیقی
۶۷۵۵۰۵۳	دهک هشتم
۸۹۵۵۹۰۸	دهک نهم
۱۳۳۳۳۷۴۹	دهک دهم

مأخذ: همان.

۲-۲-۳-۲. خانوارهای متضرر در هفت دهک اول

در این قسمت ویژگی‌های خانوارهای متضرر در هفت دهک اول را مورد بررسی قرار می‌دهیم. این بررسی سعی دارد به این سؤال پاسخ دهد که کدام خانوارها با احتمال بیشتری در دسته متضررین قرار می‌گیرند. پاسخ به این سؤال، امکان شناسایی خانوارهای متضرر و سیاستگذاری در جهت کاهش میزان ضرر را فراهم می‌کند. در این میان ویژگی‌های زیر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱. دارای خودرو

۲. شغل سرپرست خانوار

۳. توزیع جغرافیایی

۴. درصد ضرر

۱. دارای خودرو

به نظر می‌رسد مهم‌ترین عاملی که متضرر یا منتفع بودن را توضیح می‌دهد داشتن خودرو است. به طوری که هیچ‌یک از خانوارهایی که خودرو ندارند در هفت دهک اول متضرر نمی‌شوند.

جدول ۱۰. متضررین اجرای سیاست افزایش قیمت بنزین کل کشور

عنوان	خانوارهای دارای خودرو	خانوارهای بدون خودرو
درصد خانوارهای متضرر از کل (با فرض متضرر شدن سه دهک بالا)	۵۲/۷۲٪	۲۵/۱۵٪
درصد خانوارهای متضرر در هفت دهک اول	۱۹/۳۲٪	۱/۷۷٪
تعداد خانوارهای متضرر در کل (با فرض متضرر شدن سه دهک بالا)	۷۸۶۰۵۵۵	۲۵۶۳۲۳۵
تعداد خانوارهای متضرر در هفت دهک اول	۱۶۸۸۶۵۰	۱۲۸۹۳۸
تعداد افراد متضرر در کل (با فرض متضرر شدن سه دهک بالا)	۲۶۵۱۶۸۲۴	۵۸۵۷۶۲۶
تعداد افراد متضرر در هفت دهک اول	۶۳۶۵۵۶۳	۳۱۶۸۴۹

مأخذ: همان.

براساس جدول ۱۰، در مجموع ۵۲/۷۲ درصد از خانوارهای دارای خودرو ۲۵/۱۵ درصد از خانوارهای بدون خودرو از اجرای سیاست متضرر میشوند. در این میان از بین خانوارهای دارای خودرو در هفت دهک اول، ۱۹ درصدشان متضرر میشوند و در بین خانوارهای بدون خودرو تنها ۱،۷۷ درصد متضرر خواهند شد.

۲. شغل سرپرست خانوار

در یک نگاه کلی به نظر می‌رسد اینکه شغل سرپرست خانوار مرتبط با رانندگی (راننده تاکسی، مسافرکش شخصی، راننده وانت و...) باشد، نقش قابل توجهی در متضرر یا منتفع شدن خانوار داشته باشد. جدول ۱۱ نتایج این بررسی را نشان می‌دهد.

جدول ۱۱. خانوارهای متضرر در هفت دهک اول به تفکیک شغل سرپرست خانوار

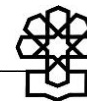
عنوان شغل	تعداد خانوارهای متضرر در به تفکیک شغل	نسبت خانوارهای متضرر به تفکیک شغل به کل خانوارها به تفکیک شغل	تعداد خانوارها به تفکیک شغل	نسبت خانوار متضرر به کل خانوارها به تفکیک شغل
سایر مشاغل	۱۷۰۷۴۳۹	۹۳/۹۴٪	۱۴۹۴۲۷۲۰	۱۱/۴۳٪
راننده	۱۱۰۱۴۹	۶/۰۶٪	۱۵۵۳۷۴۸	۷/۰۹٪

مأخذ: همان.

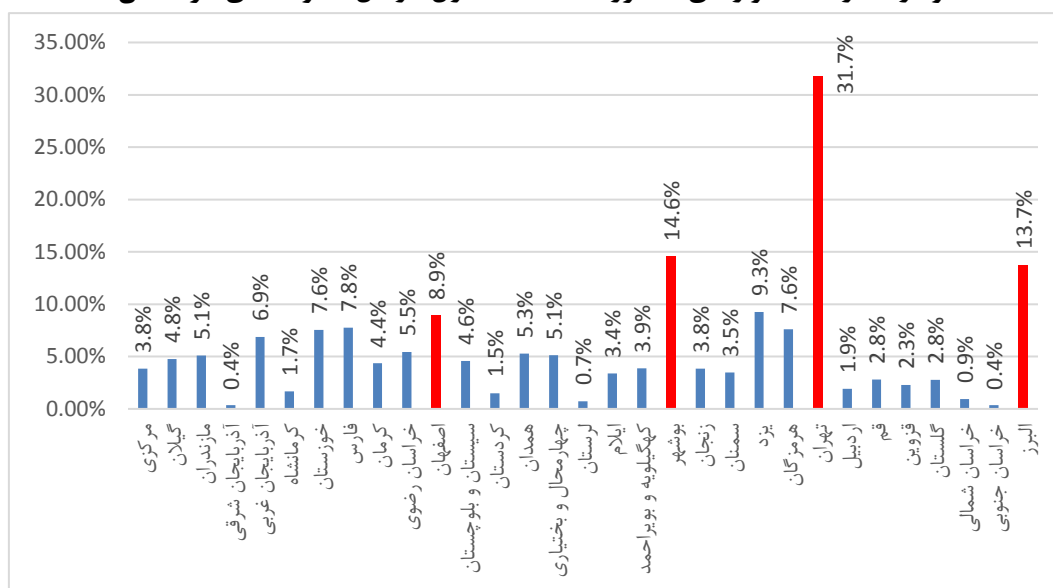
براساس جدول ۱۱، همانطور که در ستون آخر نشان داده شده، از بین خانوارهای با سرپرست شغل راننده تاکسی در هفت دهک اول، ۷ درصد و از کل خانوارهای با سایر مشاغل ۱۱/۴۳ درصد در میان متضررین قرار دارند. بنابراین براساس داده‌های موجود، شغل راننده تاکسی عامل توضیح‌دهنده معناداری برای متضرر شدن خانوار از اجرای این سیاست نیست.

۳. توزیع جغرافیایی

نگاهی به توزیع جغرافیایی خانوارهای متضرر نیز جالب توجه است. بررسی توزیع جغرافیایی خانوارهای متضرر می‌تواند برای سیاستگذار این رهنمون را در پی داشته باشد که کدام مناطق از کشور، نیازمند برنامه حمایتی جداگانه‌ای هستند.



نمودار ۱. درصد خانوارهای متضرر (هفت دهک اول) از کل خانواده‌های هر استان



مأخذ: همان.

در بین استان‌های کشور، تهران با ۳۲ درصد، بیشترین درصد از کل خانوارهای متضرر را در خود جای داده است که این موضوع بیشتر ناشی از آن است که خانوارهای تهرانی بیشتر در دهک‌های بالاتر (در بین هفت دهک اول قرار دارند) پس از تهران، البرز در رتبه دوم قرار دارد.

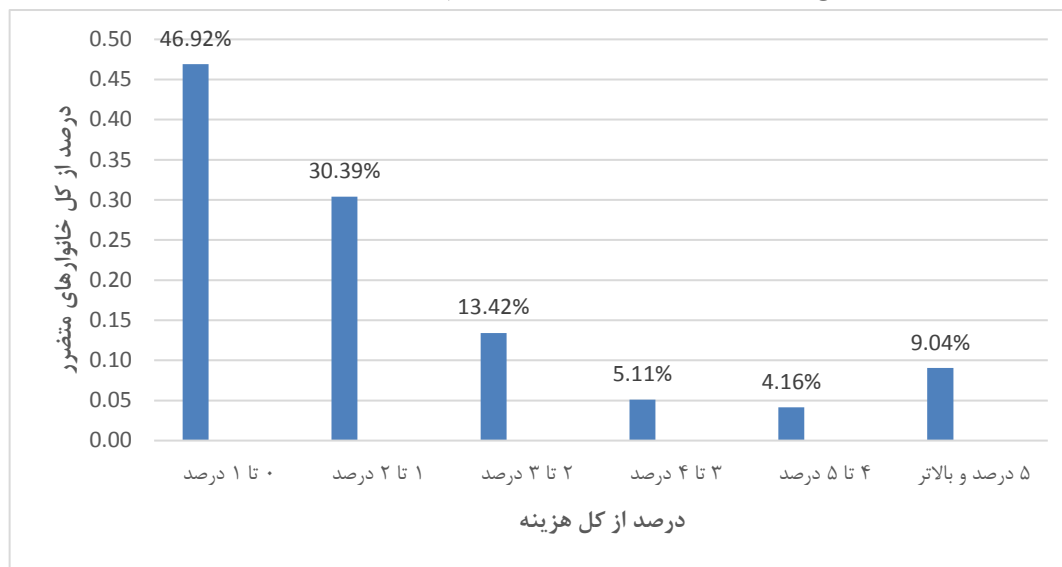
سه ویژگی بررسی شده در بالا (به‌عنوان مثال از شمار زیادی از ویژگی‌های خانوار) احتمال شناسایی خانوارهای متضرر را افزایش می‌دهد. به‌عنوان مثال توزیع جغرافیایی نمایش داده شده در نمودار ۱، نشان می‌دهد که شاید لازم است تا برنامه حمایتی ویژه‌ای برای استان‌های اصفهان، تهران، البرز و بوشهر در نظر گرفته شود.

۴. درصد نفع و ضرر

نتایج محاسبات نشان می‌دهد که ۱۱ درصد از گروه هدف (هفت دهک اول)، یعنی در حدود یک میلیون و هفتصد هزار خانوار از اجرای این سیاست متضرر می‌شوند. این در حالی است که براساس جدول ۱، هفت دهک اول، یعنی گروه هدف، به‌طور متوسط از اجرای این سیاست به‌طور خالص منتفع می‌شوند. این موضوع اهمیت بررسی میزان ضرر متضررین را می‌رساند. به این معنا که یکی از ویژگی‌های متضررین که لازم است بررسی شود، تقسیم آنها به تفکیک میزان ضرر است.

به همین لحاظ، میزان ضرر متضررین در هفت دهک اول نسبت به کل درآمد (هزینه‌های) آنها سنجیده شده است. نتایج این بررسی نشان می‌دهد که میزان ضرر در ۹۲ درصد از خانوارهای متضرر زیر ۵ درصد از درآمد (هزینه‌های) آنها بوده است. یعنی هرچند ده درصد از خانوارهای هفت دهک اول متضرر شده‌اند، اما میزان این ضرر نسبت به کل هزینه‌های خانوار رقم قابل توجهی نیست.

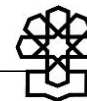
نمودار ۲. توزیع خانوارهای متضرر به تفکیک سهم ضرر از کل هزینه‌ها (درصد)



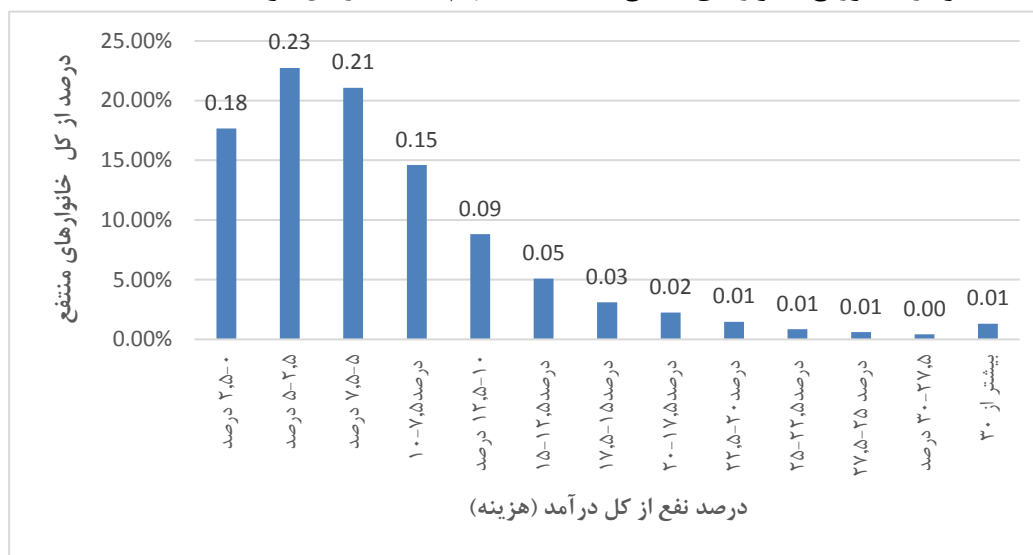
مأخذ: همان.

همان‌طور که در نمودار ۲ مشخص است، میزان ضرر در ۴۹ درصد از خانوارهای متضرر تنها بین صفر تا یک درصد از هزینه‌های آنها را تشکیل می‌دهد که به‌نظر می‌رسد از معناداری کافی برخوردار نباشد. یعنی می‌توان این گروه از خانوارها را در زمره متضررین قرار نداد.

مقایسه میزان ضرر متضررین با میزان نفع منتفعین نیز جالب توجه است. بررسی میزان سود خانوارهای منتفع نشان می‌دهد که در حالی که ۹۱ درصد از خانوارهای متضرر زیر ۵ درصد از هزینه‌هایشان ضرر می‌کنند، در طرف منتفعین، حدود ۶۰ درصد از خانوارهای منتفع در هفت دهک اول درآمدی، بالاتر از ۵ درصد از کل هزینه‌هایشان منفعت به‌دست می‌آورند.



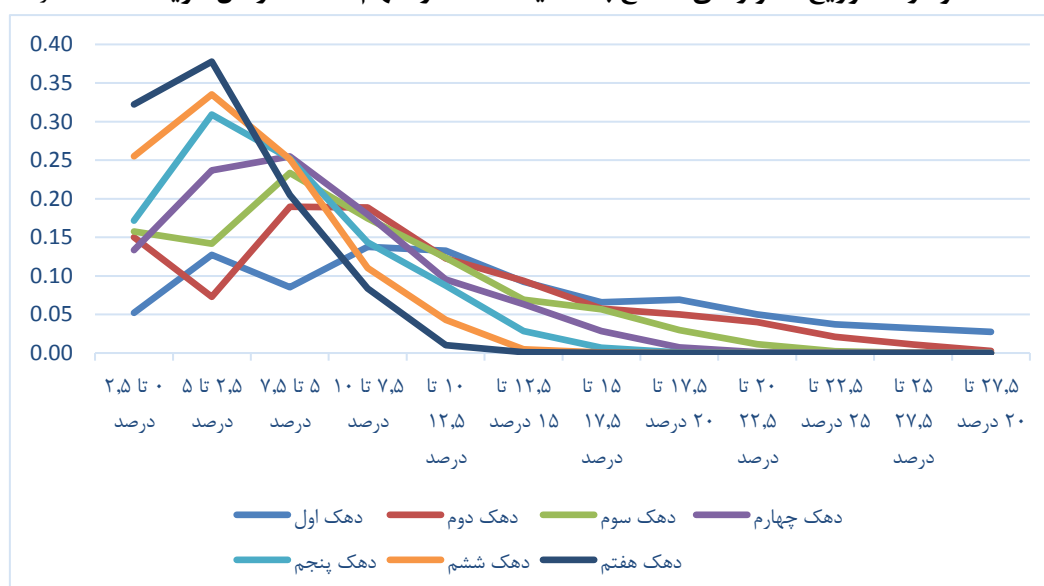
نمودار ۳. توزیع خانوارهای منتفع به تفکیک سهم منفعت از کل هزینه‌ها (درصد)



مأخذ: همان.

مقایسه نمودارهای ۲ و ۳ نشان می‌دهد که هرچند میزان ضرر برای بخش قابل توجهی از متضررین، مقدار قابل توجهی نیست، اما میزان منفعت برای حدود ۶۰ درصد از منتفعین بالای ۵ درصد هزینه‌ها و در نتیجه مقدار قابل توجهی است. از طرف دیگر، توزیع دهکی نسبت منفعت نیز قابل توجه است. بیشترین منفعت در دهک اول به دست می‌آید و به ترتیب با بالاتر رفتن دهک (افزایش درآمد) درصد منفعت نیز کم می‌شود. در نمودار ۳ در حدود ۹۸ درصد خانوارها زیر ۳۰ درصد نفع می‌برند، توزیع دهکی این خانوارها (۹۷ درصد) در نمودار ۴ نشان داده شده است.

نمودار ۴. توزیع خانوارهای منتفع به تفکیک دهک و سهم منفعت از کل هزینه‌ها (درصد)



مأخذ: همان.

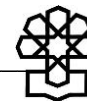
همان‌طور که در نمودار ۴ مشخص است، هرچه دهک افزایش پیدا می‌کند، درصد منفعت از کل درآمد نیز کاهش می‌یابد.

در مجموع با توجه به مطالب عنوان شده در این بخش می‌توان بیان کرد که هرچند سیاست افزایش قیمت بنزین (به شرط پرداخت یارانه نقدی ماهیانه مطابق آنچه دولت عنوان کرده، با هدف حمایت از هفت دهک اول و با فرض شناسایی درست دهک‌ها) دارای ۱۱ درصد خطا در حمایت از خانوار خواهد بود، اما در مجموع میزان منفعت نفع‌برندگان بیشتر از ضرر متضررین بوده و مقدار ضرر حاصله به نسبت کل درآمد خانوار رقم ناچیزی است.

جمع بندی

پس از مدت‌ها بحث در سطوح کارشناسی و سیاسی، به‌عنوان یک اقدام نقطه‌ای، که خود متأثر از چندین سال عدم اقدام و بی‌توجهی به توصیه‌های کارشناسی درباره اصلاح تدریجی قیمت حامل‌های انرژی بود، دولت در انتهای آبان‌ماه قیمت بنزین سهمیه‌ای را به ۱۵۰۰ و بنزین غیرسهمیه‌ای را به ۳۰۰۰ تومان افزایش داد. افزایش قیمت اخیر پانزدهمین افزایش قیمت بنزین در سال‌های پس از انقلاب اسلامی است. نتایج برآوردها نشان می‌دهد نرخ تورم ناشی از اجرای این سیاست حدود ۵/۲ درصد افزایش خواهد یافت که ۳ درصد از آن مستقیم و ۲/۲ درصد از آن غیرمستقیم خواهد بود. با این حال بسته به قدرت قیمتگذاری بنگاه‌های اقتصادی و انتظارات تورمی شکل گرفته در جامعه این نرخ حداقل ۳/۸ درصد و حداکثر ۷ درصد خواهد بود. هرچند مقامات اجرایی اصرار دارند تا قیمت کالاها و خدمات در نتیجه اجرای سیاست ثابت بماند با این حال به‌نظر می‌رسد جهت افزایش کارایی سیاست و عدم انحراف قیمتی قابل توجه، بایستی قیمت کالاها و خدمات متناسب با افزایش ۵۰ درصدی قیمت بنزین سهمیه‌ای و سهم مستقیم و غیرمستقیم بنزین در هزینه تولید کالاها و خدمات، افزایش یابد.

همچنین برآورد آثار رفاهی اجرای این سیاست نشان می‌دهد بجز سه دهک بالای درآمدی که جامعه هدف حمایتی این طرح نبوده‌اند از بین هفت دهک اول ۱۱ درصد خانوارها متضرر می‌شوند که این میزان در حدود ۶/۷ میلیون نفر از جمعیت کل کشور را تشکیل می‌دهد. همچنین بررسی میزان سود خانوارهای منتفع‌نشان می‌دهد در حالی که ۹۱ درصد از خانوارهای متضرر زیر ۵ درصد از هزینه‌هایشان ضرر می‌کنند، در طرف منتفعین، حدود ۶۰ درصد از خانوارهای منتفع در هفت دهک اول درآمدی، بالاتر از ۵ درصد از کل هزینه‌هایشان منفعت به‌دست می‌آورند. در واقع میزان منفعت نفع‌برندگان بیشتر از ضرر متضررین بوده و مقدار ضرر حاصله به نسبت کل درآمد خانوار رقم ناچیزی است.



با وجود این از دیدگاه کارشناسی هدف اصلی از اصلاح قیمت حامل‌های انرژی، اجرای سیاست‌های حمایتی نیست. تنها یکی از دلایلی که برای توجیه لزوم اصلاحات قیمتی عنوان می‌شود سهم بالاتر استفاده خانوارهای پردرآمد از انرژی و در نتیجه منتفع شدن آنها از قیمت‌های پایین انرژی است. متأسفانه هم در سال ۱۳۸۹ و هم در سیاست اخیر اصل بر افزایش قیمت‌ها و توزیع منابع حاصله قرار گرفته است. ضمن لزوم تغییر نگاه سیاستمداران کشور به مقوله بازار انرژی در ایران نکات زیر جهت رفع نقایص این قبیل سیاست‌ها و به منظور عدم تکرار اشتباهات بیان می‌شود:

۱. اجرای ضربتی سیاست حمایتی

لازم است قبل از اجرای طرح در اسرع وقت منابع مورد نظر به حساب خانوارها واریز شود. این منابع حتی می‌تواند از محل تنخواه بانک مرکزی تأمین شده و در آینده تسویه گردد. در صورتی که هنوز اقشار هدف برای حمایت مشخص نشده‌اند، لازم است ابتدا مردم به صورت حداکثری مورد حمایت قرار گیرند و به مرور زمان، با تکمیل بررسی‌ها، خانوارهای غیرنیازمند حذف شوند. در واقع با توجه به شرایط موجود، اجرای سیاست حمایتی سریع‌تر، نسبت به اجرای سیاست حمایتی دقیق‌تر اولویت دارد.

۲. شفاف‌سازی مالی سیاست سهمیه‌بندی

با توجه به نااطمینانی موجود نسبت به اجرای سیاست حمایتی و اختصاص تمام منابع به سیاست حمایتی، لازم است تا تدابیری برای ایجاد اعتماد اتخاذ گردد. این امر می‌تواند از طریق شفاف‌سازی حداکثری و اعلام عمومی منابع و مصارف در قالبی اعتمادساز (گزارش ماهیانه وضعیت منابع و مصارف به تفکیک اجزای مختلف) محقق گردد. تعریف نقش ویژه نظارت برای نهادهای نظارتی (مانند دیوان محاسبات و سازمان بازرسی کل کشور و حتی مؤسسات مردم‌نهاد) می‌تواند مکمل این پیشنهاد باشد.

۳. گفتگو با مردم

با توجه به اشکالاتی که در شروع طرح در مورد حفظ شأن و جایگاه افکار عمومی وجود داشت، لازم است مقامات دولتی، با حضور حداکثری در رسانه‌ها و گفتگو با مردم، ایجاد سایت اطلاع‌رسانی خاص برای تبیین اهداف و نمایش دستاوردها، ارسال پیامک توضیحات طرح هم‌زمان با پرداخت‌های نقدی انجام شده، افکار عمومی را آرام نموده و آنها را برای تداوم اجرای سیاست همراه نمایند. حتی از آنجا که یکی از عوامل نارضایتی مردم، اجرای سیاست به صورت غافلگیرانه بود، پذیرش نامطلوب بودن این اقدام می‌تواند مؤثر باشد.

اطلاع‌رسانی در خصوص پیامدهای تورمی این طرح نیز بسیار دارای اهمیت است. تصور عموم از تورم ناشی از افزایش سطح عمومی قیمت‌ها متفاوت از آنچه در واقعیت رخ می‌دهد است. یک خطای عمده آن است که عموم مردم افزایش در قیمت حمل‌ونقل را به اشتباه به افزایش به قیمت کل کالاها نسبت می‌دهند.

به‌عنوان مثال براساس محاسبات صورت گرفته در این گزارش، اگر حمل‌ونقل به‌جای ۱۱ درصد افزایش (که در این گزارش مورد استفاده قرار گرفته) ۲۰ درصد افزایش یابد، درصد خانوارهای متضرر در دهک اول از ۹/۹ درصد به ۱۰/۹ درصد افزایش می‌یابد. این در حالی است که اگر خانوار به اشتباه این ۱۰ درصد افزایش در شاخص قیمت حمل‌ونقل را به کل کالاها تعمیم دهد، براساس این تصور ذهنی، ۹۳/۷ درصد از خانوارهای هفت دهک اول، خود را در میان متضررین تصور کرده و در نتیجه اعلام نارضایتی از اجرای این سیاست خواهند داشت.

۴. برنامه‌ریزی برای شهرهای اقماری کلان‌شهرها

یکی از نقاط ضعف سیاست اجرا شده عدم برنامه‌ریزی برای افرادی است که محل زندگی آنها در شهرهای اقماری محل کار آنها در مراکز استان‌هاست. این موضوع به‌صورت خاص برای تهران قابل تصور است که نقطه شروع برخی از ناآرامی‌های این مناطق را می‌توان به این مسئله نسبت داد. به‌نظر می‌رسد که حداقل برای طی کردن دوران گذار نیاز باشد که در سه محور حمل‌ونقل عمومی، مسافربرهای شخصی و خودروهای شخصی برای این مسئله تدابیری اندیشیده شود.

۵. حذف سهمیه خودروهای لوکس

یکی از راهکارهای قابل استفاده جهت تأمین مالی بخشی از اصلاحات پیشنهادی و حرکت بیشتر به سمت عدالت اقتصادی به‌منظور همراه‌سازی عمومی، حذف سهمیه خودروهای لوکس وارداتی (با مشخص کردن جزئیات کامل خودروهای وارداتی با حجم موتور بالاتر از مقدار مشخص) است. با توجه به اینکه دارندگان این خودروها دهک‌های بالای درآمدی هستند و تعداد این خودروها نیز قابل توجه است، لذا علاوه بر عدم ایجاد اثر رفاهی قابل توجه از این محل درآمد جدید برای دولت ایجاد خواهد شد که قابل استفاده در برنامه‌های رفاهی است.



۶. نظارت بر میزان افزایش قیمت‌ها

هرچند که نظارت بر افزایش غیرممتعارف و بی‌دلیل قیمت‌ها امری ضروری و غیرقابل اجتناب است با وجود این لازم است که به‌منظور قابل اعمال شدن این سیاست و آسیب نرسیدن به فضای کسب‌وکار، افزایش قیمت ناشی از افزایش هزینه‌ها به رسمیت شناخته شود.

۷. برنامه‌ریزی جهت کمک به خانوارهای متضرر در دهک‌های کم‌درآمد

همان‌گونه که عنوان شد به‌دلیل تنوع افراد و تفاوت در نوع مصرف، شغل و محل زندگی و... برخی از افراد در دهک‌های پایین درآمدی نیز ممکن است که از سیاست اجرا شده متضرر شوند. بدین منظور لازم است که دولت این گروه از خانوارها را شناسایی و متناسب با آن تدابیر لازم برای جبران این موضوع را دنبال کند. به‌عنوان مثال چون اکثر این افراد مصرف‌کننده بنزین بیش از سهمیه تعیین شده هستند می‌توان این افراد را در دوگانه‌سوز کردن خودرو یا تسهیلات مشابه در اولویت قرار داد. در این راستا لازم است که بخشی از منابع حاصل از مواردی مانند حذف سهمیه افراد دارای دو خودرو، خودروهای لوکس و... به این مسئله اختصاص یابد.

پیوست - شیوه دهک‌بندی حقیقی

دهک‌بندی جمعیت یک کشور به لحاظ هزینه‌ها (و یا درآمدها) و سپس استفاده از نتایج این دهک‌بندی برای مطالعات حوزه رفاهی دارای یک ایراد اساسی است. در کشورهایی که در نقاط مختلف جغرافیایی، هزینه‌های زندگی دارای قیمت‌های متفاوتی است، دهک‌بندی هزینه‌ای باعث می‌شود تا افراد در نقاط با هزینه زندگی بالاتر، در دهک‌های بالاتر جایابی شوند و ساکنان مناطق با هزینه زندگی پایین‌تر، در دهک‌های درآمدی پایین‌تر قرار گیرند. این در حالی است که هزینه دستیابی به یک استاندارد زندگی مشخص در این مناطق با یکدیگر متفاوت بوده و دهک بندی هزینه‌ای باعث می‌شود که افرادی که در یک دهک قرار گرفته‌اند، هرچند به لحاظ میزان هزینه به یکدیگر شبیه هستند، اما با یک میزان هزینه مشخص، استاندارد مشخصی از زندگی را به دست نمی‌آورند.

به عنوان مثال، درخصوص ایران، دهک‌بندی به روش‌های معمول باعث می‌شود تا در تهران به عنوان یکی از گران‌ترین شهرها برای زندگی (و سایر نقاطی که هزینه آنها در متوسط کشوری بالاتر است)، بخش زیادی از جمعیت تهران در دهک‌های بالایی قرار گیرند و در مناطقی که هزینه زندگی پایین است، بخش زیادی از جمعیت در دهک‌های پایین قرار گیرند. در حالی که ممکن است یک خانوار با درآمد بالاتر در تهران، نسبت به خانوار دارای درآمد پایین‌تر در یک شهرستان، سطح زندگی پایین‌تری داشته باشند. روشن است که چنین شیوه‌ای نمی‌تواند برآورد صحیحی از وضعیت رفاهی دهک‌های هزینه‌ای به دست دهد.

به علت بالاتر بودن هزینه زندگی در تهران (و یا سایر مناطق با هزینه زندگی بالاتر از متوسط کشوری)، هزینه دستیابی به حداقل استانداردهای زندگی در این مناطق بیشتر است و از این رو برخی خانوارها در این مناطق باید مورد حمایت قرار گیرند تا به حداقل استانداردهای زندگی دست یابند. به دلیل همین تفاوت‌ها، دهک بندی برای تحلیل‌های رفاهی، متفاوت با دهک‌بندی هزینه‌ای خواهد بود. به طوریکه هزینه‌های خانوار در نقاط مختلف یک کشور، با شاخص‌هایی که در ادبیات تعریف شده، حقیقی شده و از این رو با یکدیگر قابل مقایسه خواهد شد. برای حقیقی‌سازی از بردار قیمت‌های خوراکی و هزینه مسکن استفاده می‌شود. بر اساس این روش دهک‌بندی، مشاهده خواهد شد که درصد قابل توجهی از جمعیت شهرستان تهران و یا سایر مناطق با هزینه‌های بالا، در دهک‌های رفاهی پایین‌تری قرار خواهند گرفت.

این دهک‌بندی برای اولین بار در کشور توسط مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارش برآورد خط فقر در سال ۱۳۹۵ معرفی و محاسبه شد. برای اطلاعات بیشتر در این خصوص به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی رجوع نمایید.



شماره مسلسل: ۱۷۲۵۹

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی ملاحظات اجرایی، آثار تورمی و پیامدهای رفاهی افزایش قیمت بنزین (ویرایش اول)

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه اقتصاد کلان و مدلسازی)، مطالعات مالیه عمومی و توسعه مدیریت (گروه بودجه)

تهیه و تدوین کنندگان: محمدرضا عبداللهی، زهرا کاویانی، آرین شهبازیان، سیدعباس پرهیزکاری
ناظران علمی: سیدمحمدهادی سبحانیان، سیدعلی روحانی، داریوش ابوحمزه

واژه‌های کلیدی:

۱. حامل‌های انرژی
۲. بنزین
۳. سیاست حمایتی
۴. تورم



تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۸/۳۰