

تأثیر آزاد سازی قیمت سوخت بر دهک های مختلف در آمدی؛ روش بهینه باز توزیع



معاونت اقتصادی اداره کل امور اقتصادی و

دارایی استان سیستان و بلوچستان

شهریور ماه ۱۴۰۳

چکیده

یارانه‌های انرژی، به عنوان هر اقدام دولتی که هزینه تولید انرژی را کاهش می‌دهد، درآمد تولیدکنندگان را افزایش می‌دهد یا قیمت پرداختی مصرف‌کنندگان را کاهش می‌دهد، یکی از ویژگی‌های رایج در کشورهای در حال توسعه است. با این حال، تأثیر این یارانه‌ها بر نابرابری و توزیع منابع می‌تواند چالش‌برانگیز باشد. روش بهینه بازتوزیع به عنوان یک ابزار مؤثر سیاست‌گذاری اقتصادی و اجتماعی، نقشی کلیدی در کاهش نابرابری و بهبود توزیع منابع در جامعه ایفا می‌کند. از این رو این مطالعه به بررسی تأثیر آزادسازی قیمت سوخت بر دهک‌های مختلف درآمدی و روش‌های بهینه بازتوزیع در جامعه ایران می‌پردازد. نتایج مطالعات نشان می‌دهد که افزایش قیمت حامل‌های انرژی و آزادسازی قیمت سوخت، تأثیرات منفی بر رفاه خانوارها به‌ویژه خانوارهای با درآمد پایین‌تر دارد و می‌تواند نابرابری درآمدی را تشدید کند. با این حال، این سیاست‌ها در صورت اجرای بهینه و همزمان با سیاست‌های حمایتی، می‌توانند به کاهش هزینه‌های دولت و افزایش کارایی اقتصادی منجر شوند. همچنین، تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد که روش‌های هدفمند بازتوزیعی می‌توانند از تأثیرات منفی آزادسازی قیمت سوخت کاسته و رفاه اجتماعی را بهبود بخشند. بر اساس یافته‌های این مطالعه، به منظور دستیابی به اهداف اقتصادی و زیست‌محیطی، ضروری است که سیاست‌های آزادسازی قیمت سوخت با دقت، برنامه‌ریزی، و همراه با حمایت‌های اجتماعی طراحی و اجرا شوند.

طبقه‌بندی JEL: I^{۳۸}, D^{۳۱}, I^{۳۱}, Q^{۴۸}, H^{۲۳}, D^{۳۱}, Q^{۴۸}

کلیدواژه‌ها: آزادسازی قیمت سوخت، دهک‌های درآمدی، بازتوزیع، یارانه‌های انرژی، رفاه خانوار، نابرابری درآمدی، سیاست‌های حمایتی

۱. مقدمه

نقش مؤثر انرژی در توسعه و رفاه اقتصادی از یک سو و محدودیت منابع انرژی و مصرف فزاینده آن به موازات رشد جوامع بشری از سوی دیگر، موضوعات مرتبط با انرژی و میزان مصرف آن را به یکی از مهم‌ترین مباحث در سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های کشورها تبدیل کرده است. در کشورهای پیشرفته، سازمان‌های بزرگ نظیر آژانس بین‌المللی انرژی و در کشورهای در حال توسعه، سازمان بهره‌وری آسیا و مؤسسات مختلف با اهداف کاهش و صرفه‌جویی در مصرف انرژی به وجود آمده‌اند. در این راستا، الگوسازی تقاضای انرژی در بخش‌های مختلف مصرف‌کننده انرژی از اقدامات لازم برای مدیریت بهتر بخش انرژی و سیاست‌گذاری مناسب به منظور افزایش بهره‌وری در این حوزه محسوب می‌شود. صرفه‌جویی در مصرف انرژی و کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای، هدف اصلی دولت‌ها در سراسر جهان است و ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست. افزایش قیمت حامل‌های انرژی و روش‌های جدید قیمت‌گذاری، تدوین مقررات استاندارد ساخت و ساز، تبلیغات رسانه‌ای و الزام تولیدکنندگان لوازم انرژی‌بر به افزایش کارایی، از جمله اقداماتی است که برای کاهش مصرف انرژی صورت گرفته است (نوروزی و همکاران، ۱۴۰۰).

حامل‌های انرژی به عنوان یکی از نهاده‌های مهم تولید و همچنین کالای مصرفی خانوارها، نقش بسزایی در تعیین هزینه‌های تولید و میزان مخارج خانوارها ایفا می‌کند. نوسان قیمت هر یک از این حامل‌ها، نوساناتی در هزینه‌های تولید، مخارج مصرف‌کننده و تورم ایجاد خواهد کرد. این نوسان بسته به وزن هر یک از حامل‌ها در سبد کل یا در مجموعه تولید و مصرف می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد. بار این نوسانات به دو بخش بار مستقیم و بار روانی تقسیم می‌شود. بار روانی، انتظارات خانوارها و تولیدکنندگان را شکل می‌دهد و بار مستقیم تأثیر نوسانات قیمت را منعکس می‌کند (مروت و همکاران، ۱۴۰۰).

یکی از مسائل مهمی که امروزه در زمینه انرژی در ایران مطرح می‌شود، ایجاد تعادل بهینه بین عرضه و تقاضا، افزایش کارایی مصرف و اصلاح الگوی آن است. عده‌ای از کارشناسان معتقدند که سطح پایین بهای انرژی نسبت به میزان واقعی آن، یکی از دلایل مهم مصرف بالای انرژی می‌باشد. به عقیده این گروه، سطح بسیار پایین بهای انرژی در مقایسه با قیمت سایر عوامل تولید و کالاها، مصرف فزاینده انرژی را در کشور به دنبال داشته است. از این رو، ضرورت بازبینی در روند مصرف انرژی بر اساس اهرم‌های موجود، جایگاه ویژه‌ای دارد (داوودی و سالم).

در شرایط فعلی، با توجه به مسائلی نظیر افزایش تعداد مصرف‌کنندگان، گرایش بیشتر به شهرنشینی و تغییر سبک زندگی، تمایل به استفاده از کالاهای لوکس و لزوم دسترسی به نیازهای مصرفی، همواره خطر اتلاف انرژی و کاهش منابع و نیروهای تولید انرژی وجود دارد. به همین دلیل، پژوهش‌های انجام شده نشان می‌دهد که در بیشتر طرح‌ها و هدف‌گذاری‌ها، توجه بیشتری به بعد کلان مانند رشد اقتصادی شده و از ابعاد اقلیمی و اجتماعی غفلت شده است (نوروزی و همکاران، ۱۴۰۰).

برای جلوگیری از قاچاق بنزین به خارج از کشور و مصرف بی‌رویه آن در داخل، در سال ۱۳۹۸ با سهمیه‌بندی و افزایش قیمت روبرو شد. این سیاست، هزینه مصارف گروه‌های مختلف درآمدی را تحت تأثیر قرار داده و برای جبران آن، به برخی از گروه‌ها یارانه معیشتی پرداخت می‌شود (شریفی، ۱۴۰۰).

قانون هدفمند کردن یارانه‌ها به عنوان چارچوب اصلی در زمینه یارانه انرژی، با هدف توزیع عادلانه یارانه‌ها، افزایش کارایی اقتصادی و ارتقاء رفاه خانوارها تصویب شده است. با این حال، یارانه‌های انرژی، به‌ویژه یارانه‌های بنزین، بار مالی سنگینی را بر بودجه عمومی تحمیل کرده و به دلیل قیمت‌های پایین و غیرواقعی، مصرف بی‌رویه و ناکارآمد انرژی را تشدید کرده است. این وضعیت منجر به چالش‌های زیست‌محیطی و اقتصادی قابل توجهی شده است (ناجی اصفهانی و همکاران، ۱۴۰۱).

تأثیر کوتاه‌مدت حذف یارانه سوخت بر اقتصاد بسیار پیچیده است. با افزایش قیمت کالاها و خدمات به دنبال تعدیل قیمت سوخت، سطح کلی قیمت‌ها افزایش خواهد یافت. در این راستا، بررسی راهکارهای بهینه برای بازتوزیع درآمد و حمایت از دهک‌های پایین‌تر درآمدی اهمیت ویژه‌ای دارد. مطالعات نشان می‌دهد که آزادسازی قیمت سوخت می‌تواند تأثیرات قابل توجهی بر رفاه و معیشت خانوارها داشته باشد (کودی و همکاران، ۲۰۱۵). به‌طور کلی، این سیاست به دلیل افزایش هزینه‌های مرتبط با انرژی و حمل‌ونقل بر دهک‌های درآمدی پایین‌تر تأثیر نامطلوب‌تری می‌گذارد. همچنین تحقیقات نشان می‌دهند که افزایش قیمت سوخت می‌تواند بر بخش‌های مختلف اقتصادی از جمله صنعت، کشاورزی و خدمات اثرگذار باشد و به‌طور غیرمستقیم نیز بر سطح معیشت و رفاه خانوارها تأثیر بگذارد. در این راستا، اعمال سیاست‌های بازتوزیعی و حمایتی مناسب می‌تواند تا حدی آثار نامطلوب این سیاست را کاهش دهد (دارتانتو، ۲۰۱۳). بنابراین، بررسی راهکارهای بهینه برای بازتوزیع درآمد و حمایت از دهک‌های پایین‌تر درآمدی از اهمیت زیادی برخوردار است.

۲. بررسی ادبیات و پیشینه موضوع

یارانه‌های انرژی یک ویژگی رایج در کشورهای در حال توسعه هستند. این یارانه‌ها به عنوان "هر اقدام دولتی که هزینه تولید انرژی را کاهش می‌دهد، درآمد تولیدکنندگان انرژی را افزایش می‌دهد یا قیمت پرداخت شده توسط مصرف‌کنندگان انرژی را کاهش می‌دهد" تعریف می‌شوند (IEA، OECD، و بانک جهانی، ۲۰۱۰، به نقل از GSI، ۲۰۱۱). اگر یارانه‌ها رفاه اجتماعی را بهبود ببخشند، از نظر تئوری توجیه‌پذیر هستند (الیس، ۲۰۱۰).

با افزایش قیمت بین‌المللی نفت خام (ICP)، کسری تجاری نفت به وجود می‌آید. طرح یارانه سوخت همچنین تخصیص کارآمد منابع را مخدوش می‌کند (GSI، ۲۰۱۱) و (پرادپتوی و سهادیوو، الف ۲۰۱۲). (GSI، ۲۰۱۱) به‌ویژه تأکید کرده است که یارانه سوخت مصرف بیش از حد و استفاده ناکارآمد از سوخت را تشویق می‌کند. دلیل اصلی اعطای یارانه به فرآورده‌های نفتی حفظ استانداردهای زندگی مردم است. این یارانه‌ها معمولاً برای دستیابی به سه هدف اصلی انجام می‌شوند: (۱) کاهش هزینه‌های زندگی از طریق کاهش هزینه‌های روزانه خانوارها برای محصولات مانند بنزین سوپر، گازوئیل، گاز خانگی و نفت سفید؛ (۲) حفظ قیمت کالاهای اساسی و خدمات در سطح قابل دسترسی برای همه خانوارها؛ و (۳) کاهش هزینه تولید، به‌ویژه برای مشاغل کوچک. با این حال، یارانه‌ها هزینه‌های زیادی برای دولت‌ها به همراه دارند. سؤال این است که از منظر نظری و تجربی، چه عواملی می‌توانند توجیه‌کننده حفظ یا حذف این یارانه‌ها باشند و در صورت حذف، چگونه می‌توان اثرات آن را بر فعالیت اقتصادی و رفاه جمعیت به حداقل رساند (نگویس و همکاران، ۲۰۱۸).

مداخله دولت در اقتصاد همواره مورد بحث بوده است، به‌ویژه در میان دو مکتب فکری بزرگ نئو-کینزی و نئو-کلاسیک. برای نئوکلاسیک‌ها مانند (جونز، ۱۸۷۱؛ منگر، ۱۹۷۱؛ والراس، ۱۸۷۴) مداخله دولت تنها در صورت شکست بازار قابل قبول است. بازار

ناقص زمانی به وجود می‌آید که کالاهای عمومی، عوامل خارجی و انحصارات طبیعی وجود داشته باشد یا اطلاعات کامل برای همه بازیگران بازار شناخته نشده باشد. نئوکلاسیک‌ها معتقدند مداخلات باید محدود باشد، چرا که ممکن است تحریفاتی در محاسبات فعالان اقتصادی ایجاد کند و به بیکاری و تورم بیشتری منجر شود.

بر اساس تئوری کلاسیک، دولت باید به یارانه‌ها پایان دهد. با این حال، اغلب بازارها کامل نیستند و شرایط رقابت خالص و کامل که برای تخصیص بهینه منابع ضروری است، برآورده نمی‌شود. از این رو، نظریه نئو-کینزی بر لزوم مداخله دولت اصرار دارد. طبق کینزگرایی (کینز، ۱۹۳۶)، دولت ممکن است مجبور به مداخله برای اطمینان از "برابری" خاص باشد. در واقع، در حالی که بازار می‌تواند تخصیص کارآمد منابع را تضمین کند، هیچ اطمینانی وجود ندارد که این تعادل از نظر اجتماعی قابل قبول باشد. بنابراین، اگر این امر به شرکت‌ها اجازه دهد قیمت‌هایی را که برای خانوارها "مقرون‌به‌صرفه" هستند، تعیین کنند، حفظ یارانه‌ها می‌تواند اولویت دولت باقی بماند.

بنابراین سه سؤال اساسی وجود دارد که نیاز به پاسخ دارند: (۱) آیا وجود چنین یارانه‌هایی کل اقتصاد را جریمه می‌کند؟ آیا سطح تولید، مصرف و سرمایه‌گذاری بالاتر می‌رود؟ (۲) آیا این یارانه‌ها واقعاً به نفع خانوارهای فقیر است؟ (۳) برای کاهش تأثیر منفی کاهش یا حذف یارانه‌ها بر استانداردهای زندگی مردم چه اقداماتی می‌توان انجام داد؟

تعدادی از مطالعات به این سؤالات پاسخ داده‌اند. به عنوان مثال، باکن و ماسامی (۲۰۰۶) سودمندی یارانه‌ها را تشخیص دادند، حتی اگر هزینه‌های آنها گاهی سنگین باشد، به‌ویژه زمانی که به بخشی از جمعیت که به آنها نیاز ندارند داده می‌شود. کانگتی (۲۰۰۶) در مطالعه‌ای درباره تأثیر افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی بر توزیع درآمد در مالی، نشان داد که افزایش قیمت نفت سفید بیشترین تأثیر را بر خانواده‌های فقیر دارد. اکتاوایانی و همکاران (۲۰۰۷) با استفاده از یک مدل تعادل عمومی درباره اندونزی دریافتند که حذف یارانه سوخت منجر به کاهش رشد اقتصادی و افزایش تعداد افراد فقیر می‌شود.

موسسه آفریقایی برای اقتصاد کاربردی (۲۰۰۶) تأثیر کاهش یارانه نفت را بر فقر در نیجریه تجزیه و تحلیل کرد و نشان داد که اگر یارانه‌ها بدون ایجاد شبکه‌های ایمنی اجتماعی حذف شوند، سطح فقر افزایش می‌یابد. شریفی (۱۴۰۰) تأثیر افزایش قیمت بر هزینه مصارف دهک‌های مختلف درآمدی را بررسی کرده و نشان داد که سیاست‌ها در از بین بردن اثرات کاهش یارانه پنهان بنزین موفق بوده‌اند.

نوروزی و همکاران (۱۴۰۰) به بررسی عوامل مؤثر بر دهک‌های هزینه مصرف انرژی پرداختند و نشان دادند که با افزایش درآمد، هزینه مصرف انرژی خانوارها افزایش می‌یابد. درگاهی و قربان‌نژاد (۱۳۹۱) آثار افزایش قیمت حامل‌های انرژی و سیاست جبرانی دولت را بررسی کردند و دریافتند که رشد اقتصادی تحت شرایط مختلف کاهش می‌یابد.

کلمنتس و همکاران (۲۰۰۷) تأثیر قیمت‌های بالاتر نفت بر سطح قیمت کل، رشد واقعی و توزیع درآمد را ارزیابی کردند. ویدودو و همکاران (۲۰۱۲) تأثیر حذف یارانه سوخت بر اقتصاد اندونزی را تحلیل کردند و تأکید کردند که دولت باید برنامه‌ای واضح و تدریجی برای کاهش یارانه سوخت داشته باشد.

نتیجه‌گیری مطالعات نشان می‌دهد که یارانه‌های انرژی، به‌ویژه یارانه‌های تعمیر یافته، هزینه‌های سنگینی برای دولت‌ها به همراه دارند و معمولاً نتایج مطلوبی برای جامعه به ارمغان نمی‌آورند. این یارانه‌ها به‌جای حمایت از خانوارهای نیازمند، ممکن است به افزایش مصرف و استفاده ناکارآمد از منابع منجر شوند.

بر اساس نتایج بررسی‌های مختلف، حذف یارانه‌ها بدون برنامه‌ریزی مناسب و در نظر گرفتن شبکه‌های ایمنی اجتماعی می‌تواند عواقب جدی به همراه داشته باشد، از جمله افزایش فقر و کاهش کیفیت زندگی اقشار آسیب‌پذیر. به‌ویژه، افزایش قیمت سوخت‌ها معمولاً بیشترین فشار را بر خانوارهای کم‌درآمد وارد می‌کند و می‌تواند منجر به نابرابری‌های بیشتری در توزیع درآمد شود.

مطالعات همچنین تأکید می‌کنند که دولت‌ها باید به جای ادامه یارانه‌های عمومی، به سمت سیاست‌های هدفمند یارانه‌ای حرکت کنند. این سیاست‌ها باید به طور خاص به حمایت از اقشار آسیب‌پذیر و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی بپردازند تا تأثیرات منفی حذف یارانه‌ها را به حداقل برسانند.

در نهایت، نیاز به یک برنامه جامع و تدریجی برای حذف یارانه‌ها وجود دارد که شامل مشاوره با ذینفعان، اطلاع‌رسانی به عموم و تضمین حمایت‌های اجتماعی مناسب باشد. این رویکرد نه تنها به کاهش هزینه‌های دولت کمک می‌کند بلکه به سمت یک اقتصاد پایدارتر و کارآمدتر نیز پیش می‌برد.

۳. وضعیت حامل‌های انرژی در ایران

بنزین و دیگر حامل‌های انرژی در ایران به دلیل رقابتی نبودن عرضه، توسط دولت تعیین قیمت می‌شوند. این مسأله مشکلات زیادی را برای کشور به همراه دارد. یارانه پنهان و پایین نگه‌داشتن قیمت بنزین، از یک سو موجب قاچاق آن به کشورهای همسایه با قیمت‌های بالاتر می‌شود و از سوی دیگر، مصرف بالای بنزین را در کشور تشدید می‌کند. با توجه به تورم حاکم بر اقتصاد، قیمت‌های تعیین شده برای بنزین پس از مدتی اهمیت خود را از دست می‌دهند، تا جایی که بحث ارزان‌تر بودن قیمت بنزین از آب مطرح می‌شود. در حالی که قیمت بنزین در کشورهای همسایه نظیر ترکیه، پاکستان، افغانستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس به قدری بالا است که قاچاق بنزین به رغم خطرات جدی، انجام می‌شود. این وضعیت منجر به افزایش ۲۰۰ درصدی قیمت آزاد بنزین در آبان ۱۳۹۸ شد؛ به‌طوری که این قیمت نیز به زودی با افزایش دوبرابری ارزش، اهمیت خود را از دست خواهد داد (شریفی، ۱۴۰۰).

علی‌رغم اینکه قیمت بنزین برای گروه‌های مختلف درآمدی یکسان است، سهم بهره‌مندی آن‌ها از یارانه بنزین متفاوت است. خانوارهای کم‌درآمد عمده‌تأ فاقد خودرو بوده و از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند؛ به این ترتیب، آن‌ها به‌طور غیرمستقیم از یارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند. در مقابل، خانوارهای پر درآمد که معمولاً دارای چندین خودرو هستند، مصرف سرانه بنزین بیشتری دارند. همچنین، این خانوارها معمولاً جابه‌جایی بیشتری دارند که موجب می‌شود مصرف سرانه بنزین آن‌ها به مراتب بیشتر باشد و از یارانه بنزین سهم بیشتری نصیب آن‌ها گردد (همان).

افزایش قیمت بنزین بر هزینه‌های جابه‌جایی کالا و مسافر تأثیر می‌گذارد، که این افزایش هزینه برای گروه‌های مختلف جمعیت یکسان نیست. خانوارهای کم‌درآمد که از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند، با افزایش کرایه حمل بار و مسافر روبرو می‌شوند. این تغییرات به افزایش هزینه‌های زندگی آن‌ها منجر می‌شود. در مقابل، خانوارهای پر درآمد نیز در صورت افزایش قیمت بنزین، با

افزایش هزینه بیشتری مواجه می‌شوند. اما با توجه به تفاوت در سطح هزینه گروه‌های مختلف درآمدی، مشخص نیست که افزایش قیمت بنزین چه تأثیری بر شاخص قیمت مصرفی و سطح رفاه آن‌ها خواهد داشت. علاوه بر این، بنزین به همراه دیگر حامل‌های انرژی در تولید کالاها و خدمات و در جابه‌جایی مواد اولیه مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین، هر یک از گروه‌های درآمدی به نسبت نوع و مقدار کالا و خدمات مورد استفاده، مصرف‌کننده غیرمستقیم بنزین هستند. مکان استقرار خانوارها نیز در مصرف بنزین آن‌ها مؤثر است؛ معمولاً خانوارهای شهری به دلیل فاصله بیشتر از واحدهای اداری و تجاری، بنزین بیشتری مصرف می‌کنند، در حالی که خانوارهای روستایی نیز برای برخی کارها نیازمند سفر به شهرها هستند (همان).

به منظور پایین نگه‌داشتن سطح هزینه‌های زندگی خانوارها و افزایش رفاه خانوارهای کم‌درآمد، سالانه یارانه‌هایی به صورت آشکار و پنهان برای بعضی کالاها، از جمله بنزین، منظور می‌شود. اما اگر خانوارهای شهری نسبت به خانوارهای روستایی و خانوارهای پردرآمد نسبت به خانوارهای کم‌درآمد، بنزین بیشتری مصرف کنند، سهم بیشتری از یارانه‌های پرداختی برای بنزین نصیب این گروه‌ها خواهد شد. به عبارت دیگر، یارانه‌های بنزین به جای متعادل کردن توزیع درآمد، سبب تشدید نابرابری درآمد می‌شوند. این در حالی است که یارانه‌ها از بودجه عمومی دولت تأمین می‌شوند و افزایش مخارج یا کاهش درآمد دولت را به همراه دارند. این وضعیت، کسری بودجه دولت را به دنبال دارد که یکی از تبعات آن، وجود تورم مزمن در کشور است. این تورم نیز یکی از عوامل کاهش ارزش پول ملی و ارزان‌تر شدن قیمت بنزین در مقایسه با قیمت جهانی آن است. اقتصاد ایران در سال‌های اخیر به دلیل تشدید تحریم‌ها، کسری بودجه، شیوع بیماری کرونا و دیگر مسائل سیاسی و اقتصادی، با افزایش شدید قیمت کالاها و خدمات مواجه شده است (شریفی، ۱۴۰۰).

در مورد بنزین نیز، نظرات موافق و مخالف تغییر قیمت از ابتدای دهه ۷۰ در کشور مطرح شده و در سال‌های اخیر ادامه یافته است، اما هنوز به جمع‌بندی قابل توجهی نرسیده است. اگرچه افزایش قیمت بنزین به‌عنوان یکی از راهکارهای کاهش مصرف و استفاده بهینه مطرح است، اما پیامدهای اعمال این سیاست برای برنامه‌ریزان اقتصادی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. طبیعی است که باید از اتخاذ سیاست‌هایی که تأثیر چندانی بر میزان مصرف بنزین ندارند و همچنین خانوارهای دهک‌های پایین درآمدی را متحمل بار سنگینی می‌کنند، خودداری نمود. به‌طور کلی، نگرانی درباره تغییر قیمت در کشورهایی که بر مصرف انرژی مالیات وضع می‌کنند، ناشی از "اصابت مالیاتی" است؛ یعنی اینکه مصرف‌کنندگانی که دارای ویژگی‌های اقتصادی متفاوت هستند، چگونه تحت تأثیر این سیاست قرار خواهند گرفت. این ابهام می‌تواند به اشکال مختلف بررسی شود که یکی از آن‌ها تأثیر تغییر قیمت بنزین بر رفاه مصرف‌کنندگان با درآمدهای متفاوت است (داوودی و سالم).

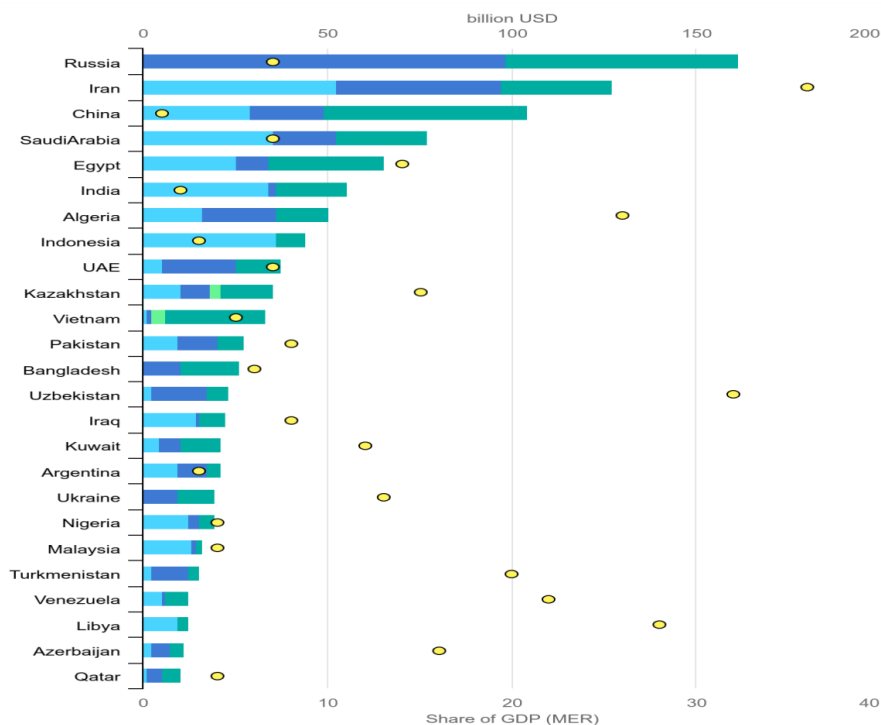
۴. یارانه حامل‌های انرژی در ایران

یکی از اهداف اصلی قانون هدفمندی یارانه‌ها مصوب ۱۳۸۹، عادلانه کردن نظام توزیع یارانه‌هاست، چرا که بهره‌مندی ثروتمندان از یارانه انرژی نسبت به فقرا بیشتر بوده و این نابرابری نیازمند اصلاح است. افزایش کارایی اقتصادی نیز از دیگر اهداف این قانون به شمار می‌رود. پرداخت یارانه‌های غیرمستقیم و کاهش قیمت کالاها به‌طور تصنعی، انگیزه تولیدکنندگان را برای تولید محصول با کیفیت بالاتر و مصرف انرژی کمتر کاهش می‌دهد. یکی دیگر از دلایل توجیهی این قانون، آثار رفاهی یارانه نقدی است که به مصرف‌کنندگان آزادی عمل می‌دهد تا خود تصمیم بگیرند که چه کالایی را به چه اندازه مصرف کنند. این موضوع می‌تواند به بهبود

کیفیت زندگی خانوارها کمک کند. علاوه بر این، کاهش زمینه قاچاق نیز از مزایای این قانون است؛ به طوری که با آزادسازی قیمت‌ها و نزدیک کردن آنها به قیمت‌های منطقه‌ای، انگیزه قاچاق کاهش می‌یابد. کاهش هزینه‌های دولت نیز یکی دیگر از اهداف این قانون است. قیمت پایین‌تر از قیمت تمام شده، فشار بیشتری بر بودجه دولت وارد می‌کند و این موضوع می‌تواند منجر به کسری بودجه و مشکلات اقتصادی گردد. شفافیت در پرداخت یارانه نقدی، منجر به افزایش شفافیت در بودجه کشور می‌شود، در حالی که یارانه‌های ضمنی در بودجه دولت به وضوح قابل مشاهده نیستند. در نهایت، حفظ محیط زیست نیز به عنوان یکی از اهداف کلیدی این قانون مطرح است. افزایش قیمت حامل‌های انرژی می‌تواند تولیدکنندگان و صنایع را به سمت استفاده از فناوری‌های بهینه با مصرف کمتر و راندمان بیشتر سوق دهد، که به نوبه خود به کاهش آلودگی و بهبود وضعیت زیست‌محیطی کشور کمک خواهد کرد (پایله‌فروش و اقتصاد، ۱۳۹۸).

ایران به عنوان یکی از بزرگ‌ترین کشورهای یارانه‌دهنده انرژی در جهان شناخته می‌شود. طبق گزارش‌های آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، در سال ۲۰۲۲ بعد از روسیه ایران دومین کشور یارانه دهنده در جهان بوده است.

نمودار(۱). ارزش یارانه سوخت‌های فسیلی توسط سوخت در ۲۵ کشور برتر، ۲۰۲۲



ماخذ: آژانس بین‌المللی انرژی

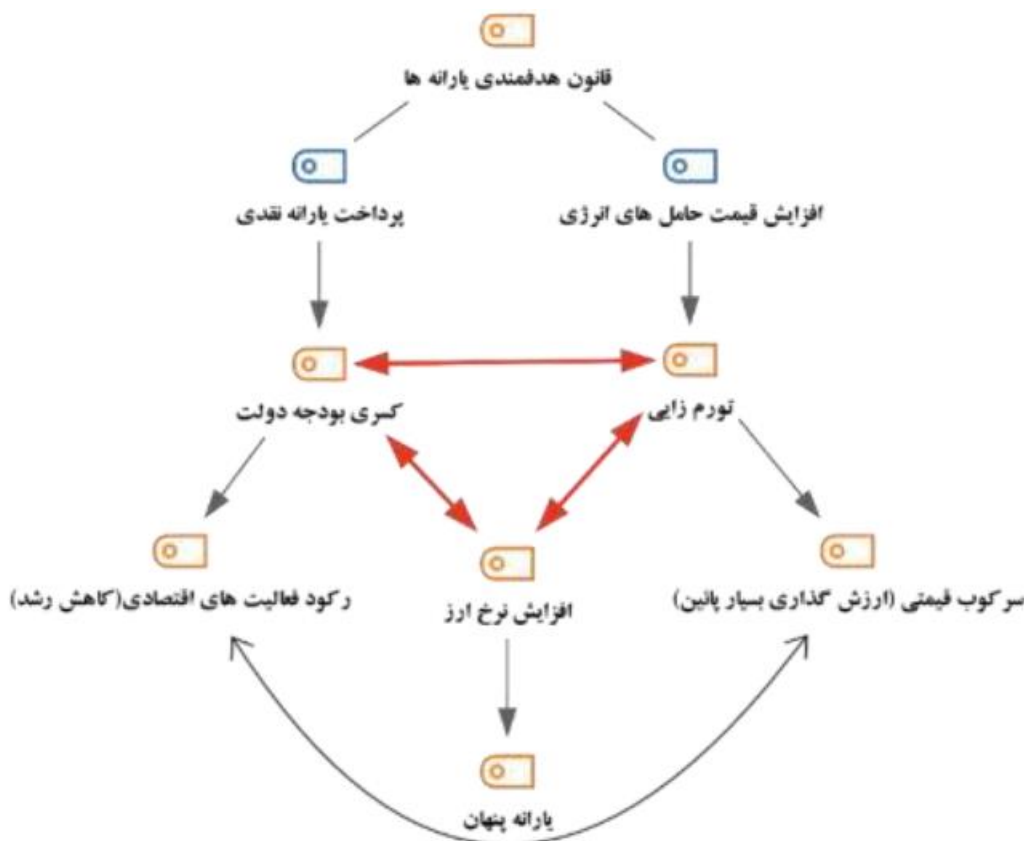
۵. تأثیر نظام فعلی بر الگوی مصرف و آثار اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی

آثار سوء در اقتصاد کلان: آثار سوء اجرای این طرح در اقتصاد کلان بسیار گسترده و عمیق است و این موضوع به‌طور ویژه مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. یکی از مسائل اصلی این است که منابع حاصل از اجرای هدفمندی یارانه‌ها مطابق با قانون تخصیص نیافت و بخش عمده‌ای از آن صرف پرداخت‌های نقدی شد. عدم شناسایی دقیق افراد در دهک‌های درآمدی نیز باعث شد که یارانه نقدی به‌صورت مساوی بین تمام افراد توزیع شود. در نتیجه، تقریباً تمام منابع حاصل، به‌صورت نقدی بین تمامی افراد با هر سطح درآمدی توزیع شد که این امر، پرداخت‌های نقدی یارانه را بیش از درآمد حاصل از افزایش قیمت‌ها قرار داد و خود به عاملی برای افزایش کسری بودجه دولت تبدیل شد (عیسیوند و توحیدفام، ۱۳۹۴؛ نشریه امنیت اقتصادی، ۱۳۹۹). همچنین، بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان حامل‌های انرژی در کشور، بنگاه‌های دولتی بودند که افزایش هزینه‌های آن‌ها باعث کاهش سود مورد انتظار و در نتیجه افزایش کسری بودجه دولت شد (نشریه امنیت اقتصادی، ۱۳۹۹).

منابع پرداخت یارانه‌های نقدی از محل هزینه‌کرد درآمدهای نفتی، استقراض از بانک مرکزی و درآمدهای ناشی از افزایش قیمت‌ها تأمین شد که این اقدامات باعث افزایش حجم پول در گردش و تشدید تورم شد. علاوه بر این، نباید از اثر شوک تورمی ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی غافل شد (عیسیوند و توحیدفام، ۱۳۹۴). تورم ایجادشده باعث افزایش نرخ ارز شد و دولت نیز برای جبران بخشی از کسری بودجه خود از این افزایش نرخ ارز استفاده کرد. به‌عبارت دیگر، تورم به‌عنوان یکی از منابع دولت برای پرداخت یارانه‌ها مطرح شد (الحسینی، ۱۴۰۰). این چرخه از کسری بودجه، تورم و افزایش نرخ ارز منجر به ایجاد یک دور باطل شد که همچنان ادامه دارد (رجبی، ۱۳۹۳).

افزایش نرخ ارز و ثابت ماندن قیمت حامل‌های انرژی نیز باعث افزایش حجم یارانه‌های پنهان شد. علاوه بر این، کسری بودجه دولت منجر به کاهش میزان سرمایه‌گذاری در اقتصاد شبه‌دولتی کشور شد که خود عاملی برای توقف رشد اقتصادی است (عبداللهی، ۱۳۹۳؛ ناجی و همکاران، ۱۴۰۰). روابط فوق در شکل (۱) بصورت نگاره ترسیم شده‌اند.

شکل (۱). روابط بین آثار اقتصادی (کلان) اجرای هدفمندی



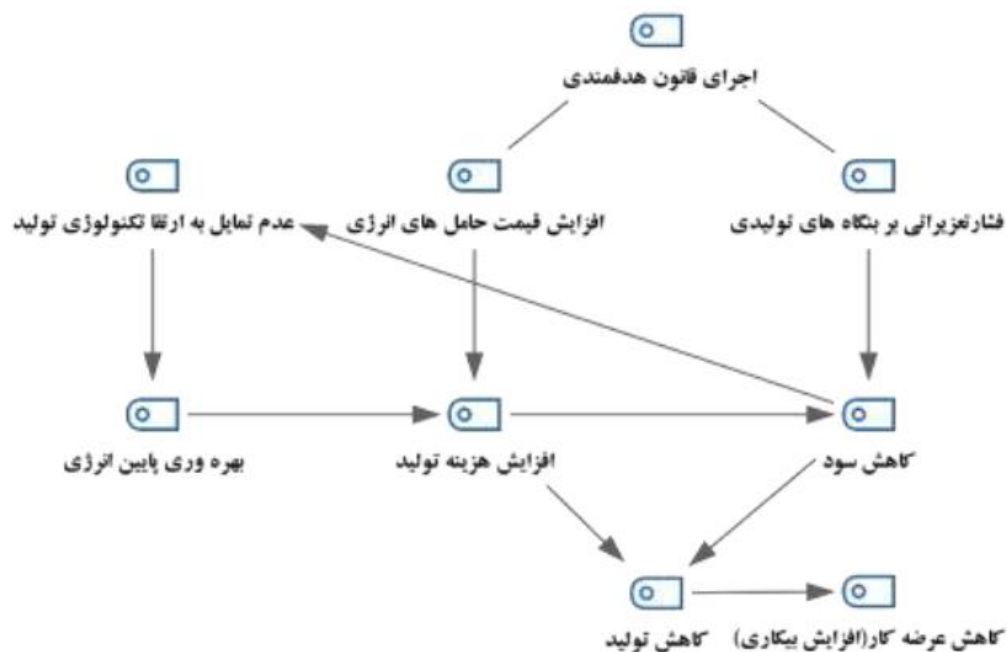
منبع: احمدی و بهبودی (۱۴۰۲)

اثرات منفی در بخش تولید: در قانون هدفمندی یارانه ها تأکید شده بود که دولت باید از منابع حاصل از اجرای این طرح برای حمایت مستقیم و غیرمستقیم از تولید و کاهش اثرات افزایش قیمت ها استفاده کند. اما در عمل، این حمایت ها به اندازه کافی انجام نشد و یا تأثیرات ملموسی نداشت (عیسیوند و توحیدفام، ۱۳۹۴). پیش از اجرای طرح، برنامه ریزی دقیقی برای بروزرسانی فناوری صنایع و افزایش بهره وری انجام نگرفت، به همین دلیل با افزایش ناگهانی قیمت حامل های انرژی، هزینه های تولید به طور چشمگیری افزایش یافت (باقری و همکاران، ۱۳۹۵). بدون استفاده از فناوری های بهره ور، سیاست حذف یارانه های انرژی نمی تواند به تنهایی منجر به بهبود اقتصادی شود (خیابانی، ۲۰۱۷).

عدم حمایت کافی و افزایش هزینه های تولید باعث شد تولیدکنندگان نتوانند در ارتقای فناوری سرمایه گذاری کنند. از سوی دیگر، سیاست های سرکوب قیمتی دولت برای کنترل تورم، سود تولیدکنندگان را به حداقل رساند و حتی منجر به زیان دهی شد (مهدوی، ۱۳۹۵). کاهش سطح تولید و اتخاذ راهبردهای کاهش هزینه به تعدیل نیروی کار و افزایش نرخ بیکاری در کشور منجر شد (الهی و همکاران، ۱۳۹۵). با گذشت زمان و افزایش نرخ تورم و ارز، نسبت قیمت حامل های انرژی به سایر کالاها کاهش یافت، و این موضوع تولیدکنندگان را به ادامه استفاده از فناوری های پرمصرف ترغیب کرد. این مصرف غیربهره منابع انرژی با استهلاک بیشتر

ماشین‌آلات نیز تشدید شد (پایله‌فروش و اقتصاد، ۱۳۹۸). روابط مربوط به آثار اجرای قانون هدفمندی بر بخش تولید در شکل (۲) ترسیم شده است.

شکل (۲). اثرات قانون هدفمندی بر بخش تولید



منبع: احمدی و بهبودی (۱۴۰۲)

توزیع ناعادلانه: هدف اصلی پرداخت یارانه‌ها در جوامع مختلف، حمایت از اقشار کم‌درآمد و بهبود توزیع درآمد است. اما در عمل، یارانه‌ها بیشتر به نفع طبقات پردرآمد بوده و منجر به افزایش شکاف طبقاتی شده است (مختاری و همکاران، ۱۳۹۷).

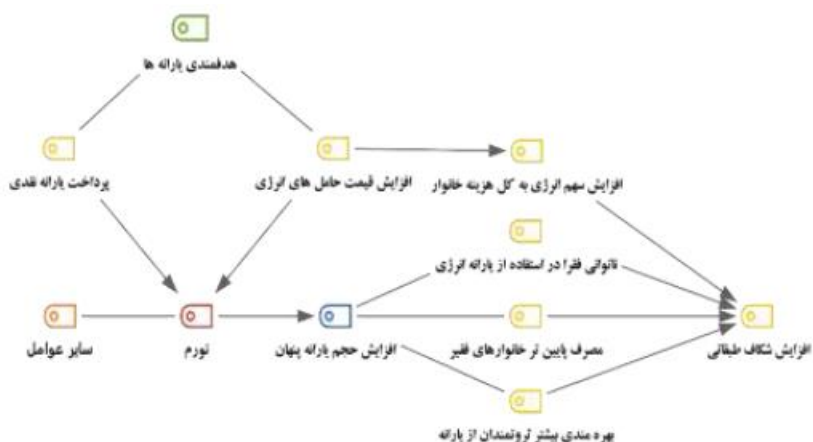
دو شاخص اصلی برای سنجش شکاف طبقاتی وجود دارد: اول، ضریب جینی که نشان‌دهنده نابرابری درآمد است. پژوهش‌ها نشان می‌دهند که پس از اجرای هدفمندی یارانه‌ها، ضریب جینی افزایش یافته و توزیع درآمد نابرابرتر شده است (صمصامی و اسماعیلی صدآبادی، ۱۳۹۱). دوم، نسبت هزینه دهک دهم (ثروتمندترین) به دهک اول (فقیرترین) که پس از اجرای طرح، سهم هزینه‌های انرژی در سبد خانوارهای کم‌درآمد افزایش یافته، در حالی که این تغییرات برای دهک‌های پردرآمد بسیار جزئی بوده است (عبداللهی، ۱۳۹۳).

در ساختار فعلی توزیع یارانه‌ها، دهک دهم به‌طور متوسط ۲۷ برابر دهک اول از یارانه‌ها بهره‌مند می‌شود (الحسینی، ۱۴۰۰). خانوارهای کم‌درآمد به دو شکل از یارانه‌ها بی‌بهره می‌شوند: به‌طور مستقیم، به دلیل ناتوانی مالی در استفاده از انرژی‌های یارانه‌ای، و به‌طور غیرمستقیم، از طریق کالاهایی که تنها ثروتمندان می‌توانند از آن‌ها استفاده کنند (مالکی و مهدویان، ۱۳۹۹). همچنین، یارانه

پنهان به دلیل عدم تطابق قیمت انرژی با تورم، به رقم ۱۰۵ میلیارد دلار در سال رسیده است و باز هم خانوارهای کم‌درآمد از این یارانه بهره‌ای نمی‌برند (الحسینی، ۱۴۰۰).

این وضعیت به معنای مصرف ناعادلانه منابع نسل‌های آینده توسط نسل کنونی است، که در شکل (۳) نیز به تصویر کشیده شده است.

شکل (۳). توزیع ناعادلانه یارانه و افزایش شکاف طبقاتی



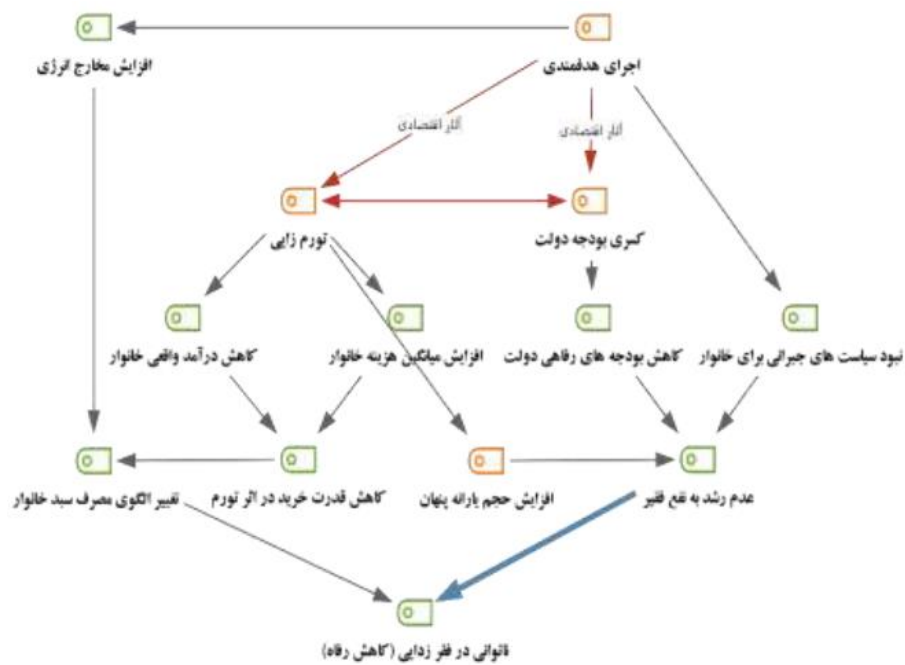
منبع: احمدی و بهبودی (۱۴۰۲)

ناتوانی در فقرزدایی: بررسی وضعیت فقر در ایران نشان می‌دهد که طرح هدفمندی یارانه‌ها، به عنوان بزرگ‌ترین طرح اصلاح اقتصادی کشور، در کاهش فقر ناموفق بوده است (قرایی و همکاران، ۱۳۹۸). این طرح بدون سیاست‌های جبرانی کارآمد اجرا شد و صرفاً به پرداخت یارانه نقدی به همه افراد جامعه محدود شد که به دلیل تورم، ارزش واقعی خود را از دست داد.

یکی از پیامدهای اقتصادی اجرای این طرح، تشدید کسری بودجه دولت بود که منجر به کاهش بودجه‌های رفاهی یا عدم افزایش متناسب با تورم شد، که این امر به زیان اقشار فقیر تمام شد. تورم ناشی از اجرای هدفمندی نیز باعث کاهش درآمد واقعی خانوارها و افزایش هزینه‌ها شد (سهیلی و همکاران، ۱۳۹۶). این مسائل به کاهش قدرت خرید و تغییر الگوی مصرف خانوارها منجر شد، به‌طوری‌که خانوارها بیشتر بر اقلام ضروری مانند خوراک، پوشاک، و مسکن متمرکز شدند، در حالی که هزینه‌های مربوط به بهداشت، آموزش، و سایر نیازها کاهش یافت (آقایاری و همکاران، ۱۳۹۷).

همچنین، با افزایش تورم و تثبیت نرخ حامل‌های سوخت توسط دولت، یارانه‌های پنهان افزایش یافتند، اما این افزایش به نفع اقشار فقیر نبود، زیرا آن‌ها توانایی استفاده از حامل‌های انرژی را نسبت به افراد مرفه ندارند (گلی، ۱۳۹۰؛ یوسفی و همکاران، ۱۳۹۸). تمامی این عوامل در شکل (۴) نشان داده شده است.

شکل (۴). ناتوانی طرح هدفمندی یارانه‌ها در فقرزدایی



منبع: احمدی و بهبودی، ۱۴۰۲

کاهش نیافتن مصرف انرژی: آمار مصرف انرژی پس از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها نشان می‌دهد که این طرح در کاهش مصرف انرژی موفق نبوده است (صیادی، ۱۳۹۸). یکی از مشکلات اصلی این بود که تصور می‌شد افزایش قیمت حامل‌های انرژی به تنهایی می‌تواند مشکلات مرتبط با شدت انرژی بالا را حل کند، در حالی که نقش فناوری در بهره‌وری انرژی نادیده گرفته شد (نشریه امنیت اقتصادی، ۱۳۹۵). پژوهش‌ها نشان می‌دهد که تغییر قیمت حامل‌های انرژی به‌تنهایی تأثیر چندانی بر کاهش مصرف ندارد و باید سیاست‌های دیگری نیز به‌طور هم‌زمان به کار گرفته شود (جبل عاملی و فراهانی، ۱۳۹۴).

افزایش شدید نرخ تورم ناشی از اجرای قانون هدفمندی، یکی از دلایل بی‌اثر شدن سیاست قیمتی بود، زیرا تورم باعث کاهش قیمت نسبی حامل‌های انرژی شد و اثر افزایش قیمت خنثی شد. این موضوع موجب شد که انرژی به عنوان نهاده‌ای ارزان‌تر در تولید مورد استفاده قرار گیرد و جایگزین سایر نهاده‌ها شود (موغاری و همکاران، ۱۳۹۴).

از آنجا که اقتصاد کشور عمدتاً دولتی است و بسیاری از صنایع بزرگ تحت مالکیت دولت قرار دارند، مشکلات تأمین منابع برای اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها مانع از سرمایه‌گذاری در بهبود فناوری و بهره‌وری انرژی در خطوط تولید شده است (احمدی و بهبودی، ۱۴۰۲).

قاچاق انرژی و گسترش فساد: پس از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها، تنها در سال اول قیمت حامل‌های انرژی به نرخ تعیین‌شده نزدیک بود. با افزایش نرخ ارز و ثابت ماندن قیمت این حامل‌ها، قیمت سوخت در ایران به‌مراتب کمتر از کشورهای

همسایه شد (ناجی و همکاران، ۱۴۰۰). این اختلاف، انگیزه بالایی برای قاچاق مستقیم سوخت ایجاد کرد. همچنین، یارانه‌های انرژی موجب قاچاق غیرمستقیم برخی محصولات شدند، زیرا تولید این کالاها با قیمت کمتر در ایران، انگیزه قاچاق آن‌ها به کشورهای دیگر را افزایش داد (الحسینی، ۱۴۰۰).

یارانه انرژی موجب شد انرژی به جای سایر عوامل تولید جایگزین شود، به طوری که با صادرات کالاها و خدمات، در واقع بخشی از این یارانه به صورت غیرمستقیم صادر می‌شود (احمدی و بهبودی، ۱۴۰۲). سیاست‌های قیمتی به تنهایی قادر به کنترل این یارانه ضمنی نبوده‌اند (فریدزاد، ۱۳۹۸). اختلاف قیمت گازوئیل در ایران و امارات تا ۴۰ برابر نیز بیانگر حجم بالای قاچاق انرژی است. علاوه بر این، پول حاصل از قاچاق سوخت به قاچاق کالاهای دیگر نیز دامن زده، و ورود این حجم پول سیاه به اقتصاد، شبکه فساد را گسترش داده و به دیگر بازارها مانند خودرو، ملک، ارز و سرمایه آسیب وارد می‌کند.

اثرات سوء بر بهداشت و سلامت: اثرات منفی افزایش قیمت‌ها در بخش بهداشت و سلامت از دو منظر ارائه‌دهنده و دریافت‌کننده خدمات قابل بررسی است. از دیدگاه مصرف‌کننده، افزایش قیمت‌ها باعث کاهش سهم بهداشت و درمان در سید خانوار شده و جای خود را به کالاهای اساسی مانند خوراک، پوشاک و مسکن می‌دهد که منجر به کاهش سطح بهداشت عمومی می‌شود (آقایاری و همکاران، ۱۳۹۷؛ مهدوی، ۱۳۹۵).

از سوی دیگر، در بخش ارائه خدمات، افزایش هزینه‌ها و مشکلات تأمین منابع، کیفیت خدمات را کاهش داده و قیمت آن‌ها را افزایش می‌دهد (کلانتری و همکاران، ۱۳۹۴). شوک‌های حوزه انرژی، به ویژه در بخش‌های بهداشتی و بیمارستانی، اثرات شدیدی داشته است، زیرا مصرف بالای انرژی و افزایش هزینه‌ها در تولید تجهیزات پزشکی و دارو باعث افزایش قیمت‌ها شده است (فریدزاد و همکاران، ۱۴۰۰). همچنین، دولت به دلیل فشار برای جلوگیری از افزایش قیمت دارو، مشکلاتی در تولید و عرضه ایجاد کرده است (اقتصاد و پيله فروش، ۱۳۹۸).

یکی از دلایل اصلی فشار بر بخش سلامت، کسری بودجه دولت پس از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها است. دولت با اختصاص یارانه‌ها و ارز ترجیحی به واردات مواد اولیه، سعی در حمایت از این بخش دارد. اما واردکنندگان به جای واردات داروهای اساسی، به واردات محصولات آرایشی و بهداشتی گران‌قیمت روی آورده‌اند تا سود بیشتری کسب کنند (الحسینی، ۱۴۰۰).

اثرات منفی بر حمل و نقل: طبق ماده ۸ قانون هدفمندی یارانه‌ها، توسعه و بهبود حمل‌ونقل عمومی از اهداف اصلی اجرای این قانون بوده است. اما محدودیت در حمل‌ونقل عمومی، ضعف زیرساخت‌ها، و عدم توجه به بهبود فناوری تولید خودروها، منجر به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل به جای بهبود آن شده است (سبحانیان و همکاران، ۱۳۹۷). مطالعات نشان می‌دهد که افزایش قیمت سوخت تأثیر شدیدی بر بخش حمل‌ونقل، به ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای بار و مسافر، داشته و هزینه‌ها در این بخش به مراتب بالاتر از متوسط افزایش هزینه‌ها در کل اقتصاد بوده است (دلانگیزان و همکاران، ۱۳۹۶).

با توجه به اینکه حمل‌ونقل یک صنعت انرژی‌بر است، تغییرات قیمت حامل‌های انرژی اثرات گسترده‌تری نسبت به دیگر صنایع ایجاد می‌کند و به صورت مستقیم و غیرمستقیم بر سایر صنایع نیز تأثیرگذار است (کفایی و صوری، ۱۳۹۰). برای مثال، افزایش هزینه‌های

حمل و نقل نقش مهمی در زنجیره تأمین صنایع مختلف دارد و حتی قیمت سایر محصولات نیز بر این صنعت تأثیر می‌گذارد (احمدی و بهبودی، ۱۴۰۲).

پژوهش‌ها نشان می‌دهند که پس از اجرای قانون هدفمندی، تنها در بخش خودروهای سواری و اتوبوس طول عمر ناوگان کاهش یافته، در حالی که در بخش‌های مینی‌بوس و کامیون، عمر ناوگان افزایش یافته است. این موضوع به افزایش نرخ ارز و ناکامی دولت در تحقق سیاست‌های حمایتی برای نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور نسبت داده می‌شود (دلانگیزان و همکاران، ۱۳۹۱).

نکته جالب توجه این است که با وجود افزایش سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان حمل و نقل، طول عمر ناوگان نیز افزایش یافته، که نشان‌دهنده ناکارآمدی سیاست‌های دولت در این بخش است. علاوه بر این، به دلیل افزایش خرید خودروهای سواری، سهم این خودروها در ترکیب ناوگان کشور بیشتر شده است و تمایل به تولید خودروهای سواری به جای گسترش حمل و نقل عمومی به وضوح مشاهده می‌شود (احمدی و بهبودی، ۱۴۰۲).

اثرات منفی زیست‌محیطی: یکی از اهداف تصویب قانون هدفمندی یارانه‌ها، کنترل آلودگی محیط‌زیست ناشی از مصرف بی‌رویه حامل‌های انرژی بود. با این حال، شاخص گازهای آلاینده محیط‌زیستی پس از اجرای این قانون همچنان به رشد صعودی خود ادامه داده است که نشان‌دهنده شکست این طرح در دستیابی به اهداف زیست‌محیطی خود است (سبحانیان و همکاران، ۱۳۹۷). سوخت‌های فسیلی به‌ویژه در بخش‌های حمل و نقل و صنایع تولیدی بیشترین مصرف را دارند، و یارانه‌های سوخت ارزان باعث شده تا تمایلی به ارتقای فناوری و استفاده از فناوری‌های نوین وجود نداشته باشد. این وضعیت نه تنها به افزایش آلودگی ناشی از تجهیزات فرسوده منجر می‌شود، بلکه مانع از بهره‌گیری از انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر می‌گردد (پيله‌فروش و اقتصاد، ۱۳۹۸؛ شادابفر و همکاران، ۱۳۹۹).

در بخش گاز، مصرف سرانه گاز طبیعی در ایران بالاترین میزان در جهان است. این مصرف بی‌رویه موجب کمبود گاز در نیروگاه‌های تولید برق شده و آنها را مجبور به استفاده از مازوت می‌کند که به شدت به آلودگی هوا می‌افزاید (آماده و همکاران، ۱۳۹۸).

در بخش آب، ایران با بحران کم‌آبی مواجه است و انرژی برق و سوخت‌های فسیلی مانند گازوئیل بسیار ارزان و در دسترس هستند. این شرایط باعث شده کشاورزان با حفر چاه‌های غیرمجاز و استفاده از سوخت‌های یارانه‌ای، به منابع آب زیرزمینی دسترسی یابند. این روند به اتلاف بیشتر منابع آبی در بخش کشاورزی منجر شده و بحران آب را تشدید کرده است (یزدان‌پناه و همکاران، ۱۳۹۸).

۶. مکانیسم‌های انتقال شوک نفتی به اقتصاد

از منظر نظری، چندین کانال برای انتقال تغییر قیمت نفت خام یا فرآورده‌های نفتی به اقتصاد شناسایی شده است. به گفته بارلت و کراسون (۲۰۰۷)، افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی منجر به پدیده‌های متعددی می‌شود:

۱. **افزایش هزینه مصرف میانی:** این امر به دنبال خود کاهش تولید و بهره‌وری را به همراه دارد.

۲. **انتقال ثروت:** بین کشورهای خالص واردکننده و خالص صادرکننده نفت اتفاق می‌افتد.

۳. **افزایش تورم:** این افزایش احتمالاً عواقبی بر تعدیل حقوق و دستمزد به دنبال دارد.

۴. **کاهش مصرف کالاهای بادوام و سرمایه‌گذاری:** زیرا محیط اقتصادی نامطمئن می‌شود.

افزایش تورم با ایجاد انحراف در قیمت عوامل تولید، اثرات منفی بر تقاضا و عرضه کالا دارد که در نتیجه منجر به کاهش حاشیه سود برای شرکت‌ها می‌شود. این امر به نوبه خود باعث کاهش سرمایه‌گذاری و جذب نیرو توسط شرکت‌ها می‌گردد. تأثیر افزایش تورم بر درآمد واقعی خانوارها به دو صورت خود را نشان می‌دهد:

اثر مستقیم: ناشی از افزایش هزینه خانوارها برای فرآورده‌های نفتی.

اثر غیرمستقیم: ناشی از افزایش قیمت سایر کالاها و خدمات مصرفی مانند مواد غذایی و حمل و نقل. تولیدکنندگان معمولاً افزایش قیمت نهاده‌های نفتی را به سایر کالاها و خدمات منتقل می‌کنند. با این حال، به دلیل فضای رقابتی، انتقال کامل افزایش هزینه‌ها توسط شرکت‌ها ممکن است با موانع روبرو شود (نگویس و همکاران، ۲۰۱۸).

تحلیل نظری از مکانیسم‌های انتقال افزایش قیمت نفت به اقتصاد می‌تواند بر اساس ساختار «درخت تصمیم» باشد. بسته به انتخاب‌های فعالان اقتصادی، اثرات منفی افزایش قیمت هر بشکه نفت بر دوش انواع مختلف بازیگران (کارکنان، کارآفرینان، سهامداران، مصرف‌کنندگان، سرمایه‌گذاران و غیره) و به درجات مختلف خواهد بود. به‌طور کلی، رشد اقتصادی واقعی در کوتاه‌مدت کمتر از آن چیزی خواهد بود که در صورت عدم افزایش قیمت نفت شاهد آن بودیم. از سوی دیگر، تأثیر این افزایش قیمت بر سایر شاخص‌های کلان اقتصادی، به‌ویژه بر توزیع ارزش افزوده و نرخ‌های بهره واقعی، مبهم است و بستگی به چگونگی گسترش افزایش قیمت در کل اقتصاد دارد (بابوسیو و لسکرو، ۲۰۰۶).

۷. روش بهینه بازتوزیع

روش بهینه بازتوزیع (Optimal Redistribution Method) به عنوان یک رویکرد نوین در بهینه‌سازی توزیع یارانه‌ها و مالیات‌ها در جوامع، به دنبال برقراری تعادل میان عدالت اجتماعی و حفظ محرک‌های اقتصادی است. این روش تلاش می‌کند تا با شناسایی و تعریف اهداف سیاست‌گذاران، از جمله کاهش نابرابری و افزایش رفاه اجتماعی، به ارزیابی و مدل‌سازی نتایج احتمالی سیاست‌های بازتوزیعی بپردازد. این روش تلاش می‌کند تا نقطه تعادل بین اهداف متضاد مانند کاهش نابرابری و حفظ انگیزه‌های اقتصادی را پیدا کند. اجرای آن نیاز به مدلسازی دقیق و تحلیل‌های پیچیده اقتصادی دارد. از جمله چالش‌های مهم در این زمینه، می‌توان به شناسایی دقیق گروه‌های هدف و ارزیابی اثرات واقعی سیاست‌ها بر رفتار اقتصادی افراد اشاره کرد (جیکوب و موجی، ۲۰۱۵).

بررسی تجربیات جهانی نشان می‌دهد که کشورهای مختلف در پیاده‌سازی روش‌های مشابه، نتایج متفاوتی کسب کرده‌اند. برای مثال، کشورهای اسکانديناوی با اجرای سیاست‌های بازتوزیع به کاهش نابرابری‌ها و افزایش رفاه اجتماعی دست یافته‌اند (برگ و

اوستری، ۲۰۱۱). همچنین، این روش به دنبال یافتن بهترین ترکیب سیاست‌های مالیاتی و یارانه‌ای است که بتواند اهداف سیاستگذاران را به نحو احسن برآورده سازد.

پیامدهای مثبت و منفی این روش بر رفاه اجتماعی و نابرابری نیز باید مورد توجه قرار گیرد. به عنوان مثال، مطالعات نشان داده‌اند که اجرای سیاست‌های بازتوزیعی می‌تواند موجب بهبود شرایط زندگی خانوارهای آسیب‌پذیر شود، در حالی که در عین حال ممکن است انگیزه‌های اقتصادی برخی از گروه‌ها را کاهش دهد (دوفلو، ۲۰۰۳).

همایون و همکاران (۱۴۰۳)، به بررسی چالش‌های نظام یارانه انرژی در ایران پرداختند و رویکرد جدیدی را برای بازتوزیع یارانه‌های انرژی با هدف افزایش عدالت اجتماعی معرفی کردند. آنها روش جدیدی برای بازتوزیع درآمد حاصل از فروش انرژی به افراد و گروه‌های هدف ارائه دادند که به کاهش هزینه‌های دولت برای یارانه‌های انرژی از ۶۶.۷ میلیارد دلار به ۴۳.۹ میلیارد دلار منجر می‌شود. این کاهش هزینه، معادل یک چهارم کل بودجه عمومی سال ۱۴۰۲ است. با این صرفه‌جویی، دولت می‌تواند از یارانه‌های انرژی صرفه‌جویی‌شده برای افزایش درآمدزایی و اجرای سیستم بازتوزیع عادلانه بهره‌بردار. این رویکرد نه تنها می‌تواند توزیع منابع را در بین خانوارهای آسیب‌پذیر بهبود بخشد، بلکه ظرفیت کاهش نابرابری‌ها، کسری بودجه و اتلاف انرژی در زنجیره تولید و مصرف را دارد. از منظر سیاست‌گذاری، این رویکرد به تولیدکنندگان انگیزه می‌دهد تا به کاهش اتلاف انرژی بپردازند و سرمایه‌گذاری در زمینه بهینه‌سازی مصرف انرژی را به صرفه کند. برای این مطالعه، از ترکیب روش‌های تحلیل محتوا، مطالعات تطبیقی، و مدل‌سازی تأثیر طرح بازتوزیع یارانه‌ها استفاده شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که این رویکرد جدید می‌تواند به بهینه‌سازی مخارج دولت، افزایش درآمد و تقویت عدالت اجتماعی-اقتصادی و کاهش اتلاف انرژی در جامعه ایران منجر شود.

۸. تحلیل اقتصادی و زیست‌محیطی سیاست افزایش قیمت حامل‌های انرژی در ایران

سیاست افزایش قیمت حامل‌های انرژی در ایران، که انتظار می‌رود به کاهش مصرف انرژی‌های فسیلی منجر شود، باعث افزایش هزینه‌های تولید و مخارج مصرفی می‌گردد. این سیاست همچنین می‌تواند تولیدکنندگان را به بهبود فناوری تولید و خانوارها را به اصلاح الگوی مصرف ترغیب کند. در ایران، حامل‌های انرژی همواره با انحراف قیمتی قابل توجه نسبت به قیمت‌های جهانی عرضه شده‌اند که منجر به افزایش شدید مصرف انرژی و اتلاف آن در اقتصاد شده است (پایگاه اطلاعاتی سازمان ملل، ۲۰۰۹).

افزایش بی‌رویه و غیرکارایی مصرف انرژی علاوه بر اثرات مخرب اقتصادی، موجب بروز اثرات زیست‌محیطی منفی نیز می‌گردد. براساس مطالعات انجام‌شده، پیش‌بینی می‌شود دو برابر شدن حجم دی‌اکسید کربن در جو زمین منجر به افزایشی در حدود ۱/۵ تا ۴/۵ درجه سلسیوس در دمای سطح زمین طی ۵۰ سال آینده شود (آلبرت، ۱۹۹۹). این پدیده که تحت عنوان گرم شدن زمین شناخته می‌شود، تهدیدی جدی برای جو زمین به شمار می‌آید و انتظار می‌رود آثار شدیدی بر کل اکوسیستم زمین (شامل منابع آب، کشاورزی، منابع غذایی و سلامت انسان) داشته باشد. با توجه به اینکه انرژی‌های فسیلی عامل اصلی انتشار آلاینده‌های زیست‌محیطی هستند، انتظار می‌رود انتشار این آلاینده‌ها پس از اصلاح قیمت‌های انرژی تغییر کند (منظور و حقیقی، ۱۳۹۰).

با توجه به استفاده گسترده از حامل‌های انرژی، انتظار می‌رود سیاست‌های اعمال‌شده بر این حامل‌ها، متغیرهای متعددی را در سطح اقتصاد کلان تحت تأثیر قرار داده و پیامدهای گسترده‌ای به همراه داشته باشد. برای مثال، مایکل کومن (۱۹۸۵) با استفاده از جدول

داده-ستاده، افزایش قیمت گاز طبیعی، نفت، زغال سنگ و برق را برای انگلستان بررسی کرد و نتایج نشان داد که افزایش قیمت این حامل‌ها در دوره ۱۹۷۰-۱۹۸۱ منجر به افزایش ۵۰ درصدی مخارج خانوارها شده است. در پژوهش دیگری، هنری و یاکوبسن (۲۰۰۷) اثرات افزایش قیمت گاز را با مدل داده-ستاده در مالزی بررسی کردند و دریافتند که افزایش ۲۰۰ درصدی قیمت گاز، تورمی معادل ۹۴ درصد ایجاد می‌کند که بیشترین تأثیر را در مخارج خانوار به میزان ۱/۸۲ درصد دارد. همچنین، پژوهش‌هایی مانند کار شاهمرادی و همکاران (۱۳۸۹) نشان داده است که آزادسازی ۱۰۰ درصدی قیمت حامل‌های انرژی موجب کاهش مطلوبیت و رفاه خانوارها می‌شود.

از سوی دیگر، تحقیقات کمتری در تحلیل آثار اصلاح قیمت‌های انرژی بر انتشار آلاینده‌های زیست‌محیطی در ایران انجام شده است. منظور و حقیقی (۱۳۹۰) با استفاده از یک مدل تعادل عمومی محاسبه‌پذیر، به این نتیجه رسیدند که در سناریوهای مختلف اصلاح قیمت حامل‌های انرژی، انتشار اغلب آلاینده‌ها کاهش می‌یابد و کاهش در سطح انتشار دی‌اکسید کربن بین ۹ تا ۱۶ درصد محاسبه شده است. همچنین، آسیایی و همکاران (۱۳۹۱) اثرات زیست‌محیطی حذف یارانه حامل‌های انرژی در بخش صنعت را مورد بررسی قرار دادند و نتیجه گرفتند که حذف ۱۰۰ درصدی یارانه می‌تواند اثرات مثبتی برای محیط زیست به همراه داشته باشد.

همچنین، مطالعه آماده و همکاران (۱۳۹۳) با استفاده از مدل تعادل عمومی، اثرات مرحله دوم هدفمندسازی یارانه‌ها بر رفاه و محیط‌زیست را در ایران بررسی کرده است. نتایج نشان می‌دهد که با بازتوزیع کامل درآمد حاصل از اصلاح یارانه‌ها، رفاه خانوارهای شهری حدود ۱۶ درصد و خانوارهای روستایی ۵۳ درصد افزایش می‌یابد. در سناریوی بازتوزیع نیمی از درآمد، این افزایش به ترتیب به ۳ درصد و ۲۵ درصد کاهش می‌یابد. همچنین، اصلاح قیمت حامل‌های انرژی به‌طور کلی باعث کاهش انتشار آلاینده‌ها شده است، که اهمیت این سیاست در بهبود رفاه و محیط‌زیست را نشان می‌دهد.

مطالعات متعددی در ایران و سایر کشورها به بررسی اثرات رفاهی و اقتصادی آزادسازی قیمت سوخت و افزایش قیمت حامل‌های انرژی پرداخته‌اند که نتایج آنها نشان می‌دهد این سیاست‌ها تأثیرات مهمی بر رفاه خانوارها دارند.

مطالعه‌ای که توسط دفتر مطالعات اقتصادی وزارت بازرگانی ایران (۱۳۸۱) انجام شد، نشان داد افزایش قیمت بنزین تأثیر مستقیمی بر سطح عمومی قیمت‌ها دارد. یافته‌ها نشان داد که با افزایش ۱۵ درصدی قیمت بنزین، سطح عمومی قیمت‌ها حدود ۱۶ درصد افزایش می‌یابد. همچنین کشش قیمتی مصرف بنزین در این مطالعه نسبتاً پایین (-۰.۶۴) ارزیابی شد که نشان‌دهنده حساسیت محدود مصرف‌کنندگان به تغییرات قیمت است. این موضوع بیانگر آن است که با افزایش قیمت بنزین، مصرف آن کاهش چشمگیری نخواهد داشت.

مطالعه دیگری توسط خسروی‌نژاد (۱۳۸۷) به بررسی اثرات حذف یارانه کالاهای اساسی بر رفاه خانوارها در دهک‌های مختلف درآمدی پرداخت. نتایج نشان داد که اثرات کاهش رفاهی برای این کالاها در گروه‌های مختلف درآمدی متفاوت است. بر اساس این یافته‌ها، پیشنهاد شد که برای کاهش تأثیرات منفی بر رفاه خانوارها، حذف یارانه‌ها به‌صورت تدریجی و از کالاهایی مانند روغن نباتی، قند و شکر آغاز شود.

در مطالعه کریمی و امام وردی (۱۳۹۲) نیز اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر رفاه مصرف‌کنندگان مورد بررسی قرار گرفت. یافته‌ها نشان دادند که با افزایش قیمت‌ها و واقعی‌سازی آنها، رفاه مصرف‌کنندگان به میزان ۱۶.۵ درصد کاهش می‌یابد و برای جبران این کاهش و بازگشت به سطح رفاه اولیه، باید سالانه مبلغی معادل ۵۱۵ هزار ریال به هر فرد پرداخت شود.

به‌طور کلی، نتایج این مطالعات نشان می‌دهند که آزادسازی قیمت سوخت و افزایش قیمت حامل‌های انرژی اثرات منفی بر رفاه خانوارها دارد، به‌ویژه خانوارهای با درآمد پایین‌تر بیشتر تحت تأثیر قرار می‌گیرند. این موضوع ضرورت تدوین سیاست‌های حمایتی را برای کاهش اثرات منفی بر رفاه خانوارها نشان می‌دهد. با توجه به این موارد، می‌توان نتیجه گرفت که سیاست افزایش قیمت حامل‌های انرژی در ایران نه تنها تأثیرات اقتصادی قابل توجهی دارد بلکه می‌تواند در حفاظت از محیط زیست نیز موثر باشد. بنابراین، ضروری است که این سیاست‌ها با دقت و برنامه‌ریزی مناسبی طراحی و اجرا شوند تا ضمن کاهش آثار منفی بر رفاه خانوارها، به اهداف اقتصادی و زیست‌محیطی موردنظر دست یابیم.

۹. نتیجه‌گیری

نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که یارانه‌های انرژی، به‌ویژه یارانه‌های تعمیم‌یافته، علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین به دولت، معمولاً نتایج مطلوبی برای جامعه به همراه ندارند و ممکن است به افزایش مصرف و استفاده ناکارآمد از منابع منجر شوند. حذف این یارانه‌ها، بدون برنامه‌ریزی دقیق و ایجاد شبکه‌های ایمنی اجتماعی، می‌تواند پیامدهای جدی مانند افزایش فقر و کاهش کیفیت زندگی اقشار آسیب‌پذیر را به دنبال داشته باشد. افزایش قیمت سوخت نیز به‌ویژه خانوارهای کم‌درآمد را تحت فشار قرار داده و نابرابری درآمدی را تشدید می‌کند.

برای مقابله با این چالش‌ها، سیاست‌های هدفمند یارانه‌ای می‌توانند به‌عنوان ابزاری مؤثر در کاهش نابرابری‌ها و بهبود توزیع منابع مورد استفاده قرار گیرند. این سیاست‌ها باید به‌طور ویژه به حمایت از اقشار آسیب‌پذیر و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی بپردازند. تجربه کشورهای موفق در این زمینه نشان می‌دهد که اجرای روش‌های بهینه بازتوزیع می‌تواند اثرات منفی آزادسازی قیمت سوخت را کاهش داده و رفاه اجتماعی را بهبود بخشد. بنابراین، ضروری است که سیاست‌های آزادسازی قیمت سوخت به‌صورت جامع و تدریجی، همراه با برنامه‌های حمایتی و در چارچوبی منسجم و با مشارکت ذینفعان، اجرا شود. این رویکرد نه تنها به کاهش هزینه‌های دولت و ائتلاف انرژی کمک می‌کند، بلکه می‌تواند به تحقق اهداف اقتصادی و زیست‌محیطی و بهبود پایدار مصرف انرژی در کشور منجر شود.

پیشنهادهای سیاستی:

۱. اجرای تدریجی سیاست‌های آزادسازی: آزادسازی قیمت سوخت باید به‌صورت تدریجی و با در نظر گرفتن شرایط اقتصادی و اجتماعی جامعه انجام شود تا شوک‌های ناگهانی به خانوارها وارد نشود.
۲. تدوین سیاست‌های حمایتی هدفمند: برای کاهش تأثیرات منفی افزایش قیمت سوخت بر خانوارهای کم‌درآمد، لازم است سیاست‌های حمایتی هدفمند، از جمله یارانه‌های نقدی یا پرداخت‌های جبرانی، طراحی و اجرا شود.

۳. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی: دولت باید از منابع آزادشده از طریق کاهش یارانه‌های انرژی، در زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی از جمله آموزش، بهداشت، و حمل‌ونقل عمومی سرمایه‌گذاری کند تا بهبود رفاه اجتماعی و کاهش فقر در بلندمدت محقق شود.
 ۴. افزایش آگاهی عمومی: برنامه‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی می‌تواند به افزایش آگاهی عمومی درباره اهمیت و ضرورت اصلاح نظام یارانه‌ها و مصرف بهینه انرژی کمک کند و پذیرش این سیاست‌ها را در جامعه افزایش دهد.
 ۵. الگوبرداری از تجربیات موفق کشورهای دیگر: بهره‌گیری از تجربیات کشورهای موفق در زمینه آزادسازی قیمت سوخت و اجرای روش‌های بهینه بازتوزیع می‌تواند به بهبود اجرای این سیاست‌ها در ایران کمک کند.
 ۶. استفاده از ابزارهای تحلیلی و مدل‌سازی پیشرفته: برای ارتقای کارایی و عدالت اجتماعی در توزیع یارانه‌ها و سیاست‌های حمایتی، استفاده از ابزارهای تحلیلی و مدل‌سازی پیشرفته توصیه می‌شود.
- با اجرای این پیشنهادات، ایران می‌تواند از مزایای اقتصادی، اجتماعی، و زیست‌محیطی آزادسازی قیمت سوخت بهره‌مند شود و گام‌های مؤثری در جهت توسعه پایدار بردارد.

۱۰. منابع

- احمدی؛ حامد، بهبودی؛ محمدرضا. (۱۴۰۲). شناسایی اثرات (نامطلوب) اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها در ایران: رهیافت فراترکیب، پژوهش‌های اقتصادی ایران، ۲۸ (۹۴)، ۲۲۵-۲۷۹.
- آسیایی، محمد؛ خیابانی، ناصر و موسوی، بقیت‌الله. (۱۳۹۱). بررسی اثرات زیست‌محیطی حذف یارانه حامل‌های انرژی در بخش صنعت. فصلنامه اقتصاد محیط زیست و انرژی، سال اول، شماره ۴، صص. ۱-۲۴.
- آقایی هیر، مسلم؛ صادقی، حسین؛ عساری آرانی، عباس و سحابی، بهرام. (۱۳۹۷). تأثیر یارانه نقدی بر الگوی مخارج خانوارهای شهری و روستایی در ایران. پژوهشهای اقتصادی (رشد و توسعه پایدار)، ۱۸ (۱)، ۱۵-۱۷۷.
<https://dorl.net/dor/۲۰,۱۰۰۱,۱,۱۷۳۵۶۷۶۸,۱۳۹۷,۱۸,۱,۸,۵>
- الحسینی، سیدمحمدصادق. (۱۴۰۰). پادکست یارانه در اقتصاد ایران. <https://www.eghtesadonline.com/n/۲ww۵>
- الهی، ناصر؛ اللهیاری، رضا و زیاری، رضا. (۱۳۹۵). اثرات اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر بخش صنعت: مطالعه موردی استان قم (۱۳۸۲-۱۳۹۳). دو فصلنامه علمی مطالعات و سیاست‌های اقتصادی، ۳ (۱)، ۳۱-۵۲.
https://economic.mofidu.ac.ir/article_۲۶۳۱۹.html
- آماده، حمید؛ توکلیان، حسین و هدایتی‌نیا، مهدی. (۱۳۹۸). تحلیل پویای جایگزینی بین سوختی در نیروگاه‌های فسیلی منتخب ایران. فصلنامه پژوهشنامه اقتصاد انرژی ایران، ۸ (۳۱)، ۱-۳۰.
<https://doi.org/۱۰.۲۲۰۵۴/jiee.۲۰۱۹.۱۲۲۹۷>
- آماده، حمید؛ غفاری، علیرضا و فرج‌زاده، زکریا. (۱۳۹۳). تحلیل اثرات محیط زیستی و رفاهی اصلاح یارانه حامل‌های انرژی (کاربردالگوی تعادل عمومی محاسبه پذیر). پژوهشنامه اقتصاد انرژی ایران. ۴ (۱۳)، ۳۳-۶۲.
- باقری، هاجر؛ شکری، مصطفی و صالحی ابر، خدیجه. (۱۳۹۵). چالش‌های طرح هدفمندسازی یارانه‌ها در اقتصاد ایران. سومین کنفرانس بین‌المللی مدیریت و اقتصاد. مشهد. <https://civilica.com/doc/۵۹۷۱۹۸/>
- پیله فروش، میثم و اقتصاد، امیرسامان. (۱۳۹۸). درباره یارانه انرژی در ایران ۸. ارزیابی عملکرد قانون هدفمندکردن یارانه‌ها. مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی. <https://rc.majlis.ir/fa/report/show/۱۳۵۸۱۳۳>
- داوودی پرویز و سالم علی اصغر. اثر تغییر قیمت بنزین بر رفاه خانوارها در دهک‌های مختلف درآمدی، پژوهش‌های اقتصادی.
- درگاهی، حسن و قربان‌نژاد، مجتبی. (۱۳۹۱). آثار افزایش قیمت حامل‌های انرژی و اجرای سیاست‌های جبرانی بر متغیرهای اقتصاد کلان ایران (۱۳۹۴-۱۳۹۰). فصلنامه اقتصاد محیط زیست و انرژی، سال اول، شماره ۴، صص ۶۷-۱۰۰.

- دفتر مطالعات اقتصادی برنامه‌ریزی و بررسی‌های اقتصادی وزارت بازرگانی، بررسی اثر افزایش قیمت بنزین، ۱۳۸۱.
- دل انگیزان، سهراب؛ خانزادی، آزاد و حیدریان، مریم. (۱۳۹۵). اثر تغییر قیمت واقعی سوخت بر بهبود تکنولوژی و تولید گازهای گلخانه‌ای در بخش حمل و نقل جاده‌ای ایران. فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی، ۱۲ (۵۱)، ۲۴۶-۲۱۵. <https://iiesj.ir/article-۱-۶۶۱-fa.html>
- رجبی، فاطمه. (۱۳۹۳). ملاحظات نرخ ارز در فاز نخست قانون هدفمند کردن یارانه‌ها. نشریه امنیت اقتصادی، ۲ (۳)، ۴۳. magiran.com/p۲۲۳۴۹۸۰
- زارع شاه آبادی، اکبر، حاجی زاده میمنده، مسعود، لطفعلیانی ابرند آبادی، علی محمد، سلیمانی، زکيه. (۱۳۹۲). بررسی تأثیر عوامل اجتماعی-فرهنگی بر الگوی مصرف انرژی در خانوارهای شهر یزد. پژوهشهای برنامه‌ریزی و سیاستگذاری انرژی، سال اول، شماره ۳.
- جبل عاملی، فرخنده و گودرزی فراهانی، یزدان. (۱۳۹۴). تأثیر اصلاح یارانه بر مصرف حامل انرژی در ایران: مطالعه موردی مصرف بنزین، نفت و گازوئیل، فصلنامه مجلس و راهبرد، ۲۲ (۸۱)، ۶۹-۸۹. https://nashr.majles.ir/article_۹۰.html
- خسروی نژاد علی اکبر. (۱۳۸۷). "اندازه‌گیری اثرات رفاهی حذف یارانه کالاهای اساسی بر خانوارهای شهری ایران." ۱-۳۱.
- خیابانی، ناصر. (۱۳۹۵). یک الگوی تعادل عمومی قابل محاسبه پویا برای ارزیابی آثار سیاست‌های انرژی: شواهدی از ایران. فصلنامه پژوهش‌های اقتصادی ایران، ۲۱ (۶۹)، ۱-۴۶. <https://doi.org/۱۰.۲۲۰۵۴/ijer.۲۰۱۷.۷۵۰۲>
- سبحانیان، سیدمحمدهادی؛ آقاجانی‌معمار، احسان و ابوحمزه، داریوش. (۱۳۹۷). آسیب‌شناسی قانون هدفمند کردن یارانه‌ها؛ ازمنظر مبانی نظری و اجرای آن. مجلس و راهبرد، ۲۵ (۹۴)، ۵-۳۸. https://nashr.majles.ir/article_۲۵۶.html
- سهیلی، کیومرث؛ سحاب خدامرادی، مرتضی؛ منیری، محمدرضا و گلی، یونس. (۱۳۹۶). اثر هدفمندسازی یارانه‌ها بر ترکیب هزینه‌ای خانوارها در ایران. فصلنامه پژوهش‌های اقتصادی (رشد و توسعه پایدار)، ۱۷ (۳)، ۱۰۱-۱۲۸. <http://dorl.net/dor/۲۰.۱۰۰۱.۱.۱۷۳۵۶۷۶۸.۱۳۹۶.۱۷.۳.۴.۸>
- شاداب فر، الهام؛ حاتم‌وند، زهرا؛ امرایی، علی و شکری، مصطفی. (۱۳۹۹). بررسی نحوه قیمت‌گذاری بنزین و یارانه‌های آن در اقتصاد ایران. مجله اقتصادی-ماهنامه بررسی مسایل و سیاستهای اقتصادی، ۲۰ (۲۰۱)، ۴۹-۹۱. <https://ejip.ir/article-۱-۱۱۳۶-fa.html>
- شاهمرادی، اصغر و مهرآر، محسن و فیاضی، نوید (۱۳۸۹)، «آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی و آثار آن بر رفاه خانوار و بودجه دولت از روش داده-ستانده»، فصلنامه پژوهش‌های اقتصادی ایران، سال چهارم، شماره ۴۲، صفحات ۱-۲۴.

- شریفی، نورالدین. (۱۴۰۰). بررسی اثر سیاست افزایش قیمت بنزین و پرداخت یارانه معیشتی بر شاخص قیمت کالاهای مصرفی و رفاه گروه‌های مختلف خانوارهای شهری و روستایی. فصلنامه پژوهش‌های اقتصادی (رشد و توسعه پایدار) سال بیست و یکم شماره چهارم زمستان ۱۴۰۰ صفحات ۱۷۹-۱۹۸.
- صمصامی، حسین و اسمعیلی صدرآبادی، فروغ. (۱۳۹۱). بررسی اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی و توزیع نقدی یارانه بر توزیع درآمد در اقتصاد ایران. فصلنامه الگوسازی، ۳(۱۱-۱۲)، ۶۴-۸۷. https://ecoj.sbu.ac.ir/article_۵۳۵۱۴.html
- صیادی، محمد. (۱۳۹۸). سازوکارهای قیمتی و غیرقیمتی مدیریت مصرف بنزین. نشریه امنیت اقتصادی، ۷(۳)، ۱۳-۲۸. <http://noo.rs/qREdh>
- ضعف حکمرانی در حذف یارانه دهک‌های بالای جامعه. (۱۳۹۹). نشریه امنیت اقتصادی، ۸(۷۴)، ۳۹-۵۰. <https://noo.rs/1T1ww>
- فریدزاد. (۱۳۹۸). سنجش خالص صادرات بین بخشی یارانه ضمنی حامل‌های انرژی در سطح بخش‌های اقتصادی ایران. پژوهش‌های اقتصادی ایران، ۲۴(۷۸)، ۹۳-۱۲۵. <https://doi.org/10.22054/ijer.2019.10164>
- فریدزاد؛ علی، بانویی؛ علی اصغر؛ تکیه؛ مهدوی و عمرانی؛ زهرا. (۱۴۰۰). تحلیل‌های سیاستی آثار حذف یارانه بنزین بر شاخص هزینه تولیدکننده خدمات بهداشتی بخش خصوصی و دولتی با رویکرد تحلیل مسیر ساختاری. فصلنامه سیاست گذاری اقتصادی، ۱۳(۲۵)، ۱-۲۸. <https://doi.org/10.22034/epj.2021.6814.1071>
- قزایی، حسن؛ خدادادکاشی، فرهاد و موسوی جهرمی، یگانه. (۱۳۹۸). ارزیابی تأثیر پرداخت یارانه بر کاهش فقر در ایران، فصلنامه پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی، ۲۷(۸۹)، ۷-۲۷. <https://qjerp.ir/article-1-2166-fa.html>
- کریمی، محمدشریف و امام‌وردی، قدرت‌الله. (۱۳۹۲). *ارزیابی هزینه رفاهی ناشی از اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر هزینه‌های رفاهی مصرف‌کننده در ایران. فصلنامه علوم اقتصادی، سال هفتم، شماره بیست‌وسوم.*
- کفایی، سیدمحمدعلی و صبوری، حسین. (۱۳۹۰). آثار تورمی افزایش قیمت سوخت وسایل حمل و نقل جاده‌ای. فصلنامه پژوهشنامه حمل و نقل، ۸(۱)، ۳۵. <https://civilica.com/doc/326878>
- کلانتری، محدثه؛ حیاتی، زهرا؛ شاهمرادی‌مقدم، هانی و پیشوایی، میرسامان. (۱۳۹۴). بررسی اثر طرح هرفمندسازی یارانه‌ها بر زنجیره تامین دارو با استفاده از پویایی‌شناسی سیستم‌ها. مدیریت فردا، ۴۱(۱۳)، ۱-۱۰. <https://rimag.ricest.ac.ir/fa/article/24445>
- گلی، زینت. (۱۳۹۰). یارانه‌های انرژی و اصلاحات انجام شده در کشورهای منتخب. مجله اقتصادی (دوماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی)، ۱۱(۱۱)، ۴۳-۶۰. <https://ejip.ir/article-1-180-fa.html>
- عبداللهی، محمدرضا. (۱۳۹۳). بررسی آثار پرداخت یارانه نقدی و حذف یارانه سه دهک خانوارها بر تولید و توزیع درآمد نهادی. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. <https://rc.majlis.ir/fa/report/show/881918>
- عیسی‌وند، لیلا و توخیدفام، محمد. (۱۳۹۴). بررسی علل شکست سیاست هدفمندسازی یارانه‌ها در ایران. فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، ۱۱(شماره ۱ (پیاپی ۲۳))، ۱۱-۳۸. https://jlarp.biau.c.ir/article_8160.html

- مالکی، فرهاد و مهدویان، مجید. (۱۳۹۹). بررسی وضعیت مصرف بنزین و سناریوهای مختلف پرداخت یارانه بنزین در کشور. دهمین همایش سراسری محیط زیست انرژی و منابع طبیعی پایدار. تهران. <https://civilica.com/doc/۱۰۴۰۰۸۲>
- مروت، حبیب؛ فریدزاد، علی و شاه‌محمدی، مهدیه. (۱۴۰۰). برآورد هزینه‌های رفاهی ناشی از قطعی احتمالی برق در بخش‌های اقتصادی ایران. فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی، سال هفدهم، شماره ۷۱، صص ۱-۳۶.
- مختاری، محمدعلی؛ ناظمی، عالییه؛ عبدالله زاده، علیرضا؛ عبیری، حسام و امیرزاده، احسان. (۱۳۹۷). ابعاد رفاهی بودجه ۹۷ کل کشور. ماهنامه کار و جامعه، ۲۲۱(۲۲۱)، ۲۵. Magiran.com/p۱۹۳۱۵۶۵
- منظور، داوود و حقیقی، ایمان (۱۳۹۰)، «آثار اصلاح قیمت های انرژی بر انتشار آلاینده های زیست محیطی در ایران؛ مدل سازی تعادل عمومی محاسبه پذیر»، مجله محیط-شناسی، شماره ۶۰، صفحه ۱-۱۲.
- مهدوی روح اله. (۱۳۹۵). آثار سیاست های توزیعی درآمد حاصل از اصلاح قیمت حامل های انرژی بر رفاه و متغیرهای اقتصادی در ایران (با استفاده از رهیافت تعادل عمومی قابل محاسبه). فصلنامه مجلس و راهبرد، ۲۳ (۸۷)، ۱۰۱-۱۳۶. https://nashr.majles.ir/article_۱۶۳.html
- ناجی اصفهانی، مهدی؛ توکلی، علی و قاسمی، محمدجواد. (۱۴۰۱). اصلاح نظام یارانه بنزین در ایران. مرکز بررسی های استراتژیک ریاست جمهوری.
- ناجی، مهدی؛ توکلی کاشی، علیرضا و قاسمی، محمدجواد. (۱۴۰۰). اعطای سهمیه قابل مبادله به افراد؛ راهکار پیشنهادی اصلاح نظام یارانه‌های انرژی. مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی، ۱۰(۳۷)، ۲۰۴-۲۴۳. http://sspp.iranjournals.ir/article_۲۴۴۲۴۹.html
- نوروزی، حکیمه؛ مهرآرا، محسن و اوریوئی، علیرضا. (۱۴۰۰). دهک های مختلف هزینه انرژی خانوار و عوامل مؤثر بر آن (مطالعه خرد مبتنی بر بودجه خانوار). فصل نامه مطالعات اقتصاد انرژی / سال هفدهم / شماره ۶۹ / تابستان ۱۴۰۰ / صفحات ۹۵-۱۲۶.
- همایون، محمدباقر؛ اکبری، محمدرضا؛ سقاب‌اصفهانی، اسماعیل؛ حیدری، حمید؛ میری لاریمی، سید مجید و سوهانکار، امیرحسین. (۱۴۰۳). اصلاح نظام یارانه‌های انرژی ایران با معرفی رویکرد جدید بازتوزیع یارانه‌های انرژی؛ مطالعه موردی حامل‌های برق و گاز طبیعی. مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی.
- یزدان پناه، مسعود؛ زبیدی، طاهره و رومینا، فاطمه زهرا. (۱۳۹۸). عوامل اثرگذار بر حفر چاه های غیرمجاز کشاورزی در شهرستان دشتستان. فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، ۸(۱)، ۲۰۳-۲۰۴. <https://serd.khu.ac.ir/article-۱->

- یوسفی، احمدعلی؛ کریمی، علی اکبر و فراهانی فرد، سعید. (۱۳۹۸). توزیع عادلانه انفال و منابع عمومی (مطالعه موردی هدفمندی یارانه ها). نشریه معرفت اقتصاد اسلامی، ۱۰(۱). ۸۲-۶۵.

<http://marefateeetesadi.nashriyat.ir/node/۲۰۹>

- African Institute for Applied Economics - AIAE (۲۰۰۶). "Does subsidy removal hurt the poor? Evidence from computable general equilibrium analysis", AIAE Research Paper ۲.
- Albert, D. , et al (۱۹۹۹), Characterizing Regional Economic Impacts and Responses to Climate Change. Global and Planetary Change ۲۵, ۶۷-۸۱
- Babusiaux Denis and Lescaroux François (۲۰۰۶). "Oil prices and economic growth", Réalités Industrielles, August ۲۰۰۶, pp ۱۹-۲۸.
- Bacon, Robert and Masami K. (۲۰۰۶). "Phasing out subsidies: Recent experiences with fuel in developing countries", World Bank Group, No. ۳۱۰.
- Barlet, Muriel and Crusson, Laure (۲۰۰۷). "Quel impact des variations du prix du pétrole sur la croissance française?", INSEE Working Document G ۲۰۰۷/۰۴.
- Berg, A. and Ostry, J. D. (۲۰۱۱). Equality and Efficiency. Finance & Development, ۴۸(۳), ۱۰-۱۳.
- Buchanan, J.M. and G. Tullock (۱۹۶۲). The calculus of consent. Ann Arbor: Michigan University Press.
- Clements, B., Jung, H. S., & Gupta, S. (۲۰۰۷). Real and distributive effects of petroleum price liberalization: The case of Indonesia. The Developing Economies, ۴۵(۲), ۲۲۰-۲۳۷.
- Coase, Ronald H. (۱۹۶۰). "The problem of social cost", Journal of Law and Economics, ۳: ۱-۴۴.
- Coady, David and Newhouse, David (۲۰۰۶). "Ghana: Evaluating the Fiscal and Social Costs of Increases in Domestic Fuel Price" A. Coudouel, A. Dani, & S. Paternostro, Analyzing the Distributional Impact of Reforms: Operational Experience in Implementing Poverty and Social Impact Analysis (pp. ۳۸۷-۴۱۳). Washington DC.: World Bank.
- Coady, M. D., Parry, I. W., Sears, L., & Shang, B. (۲۰۱۵). How large are global energy subsidies?. International Monetary Fund.
- Common, M. (۱۹۸۵). "The Distributional Implications of Higher Energy Prices in the UK", Applied Economics, ۱۷: ۴۲۱- ۴۳۶.
- Dartanto, T. (۲۰۱۳). Reducing fuel subsidies and the implication on fiscal balance and poverty in Indonesia: A simulation analysis. Energy policy, ۵۸, ۱۱۷-۱۳۴.
- Duflo, E. (۲۰۰۳). Grandmothers and Granddaughters: Old-Age Pensions and Intra-Household Allocation in South Africa. [The World Bank Economic Review](#), World Bank, vol. ۱۷(۱), pages ۱-۲۵, June

- Elis, J. (۲۰۱۰), 'The Effects of Fossil Fuel Subsidy Reform: A Review of Modelling and Empirical Studies', Global Subsidies Initiatives papers March ۲۰۱۰. Geneva: GSI and IISD.
- Global Study Initiative (GSI) (۲۰۱۱), People's Guideline to Energy Subsidies in Indonesia. Manitoba: International Institute for Sustainable Development.
- Henry, Jacobsen (۲۰۰۷), "The Direct and Indirect Household Energy Requirement in Malaysia- An input-output analysis", Energy Policy, ۳۵, pp ۲۸۳۹-۲۸۵۱.
- IEA, OECD, OPEC, and World Bank (۲۰۱۰), 'Analysis of the scope of energy subsidies and suggestions for the G-۲۰ initiative,' Joint report for the prepared for submission to the G-۲۰ Summit Meeting. Toronto, Canada.
- Iran's Energy Balance, ۲۰۰۹. Deputy of Electricity and Energy Affairs, Ministry of Energy, Tehran. <http://pep.moe.org.ir>
- International Energy Agency (IEA). <https://www.iea.org/terms/creative-commons-cc-licenses>
- International Energy Agency (IEA). (۲۰۲۲). "Tracking the impact of fossil-fuel subsidies Energy Subsidies". <https://www.iea.org>
- Jacobs, B., & De Mooij, R. A. (۲۰۱۵). Pigou meets Mirrlees: On the irrelevance of tax distortions for the second-best Pigouvian tax. Journal of Environmental Economics and Management, ۷۱, ۹۰-۱۰۸.
- Jevons, Stanley (۱۸۷۱). Théorie de l'économie politique, Paris, Giard ۱۹۰۹.
- Kangni Kpodar (۲۰۰۷). "Impact de l'accroissement du prix des produits pétroliers sur la distribution des revenus au Mali", CERDI, Etudes et Documents, E ۲۰۰۷, ۰۱. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-۰۰۵۵۷۱۲۳/document>.
- Keynes, John (۱۹۳۶), "Théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie". A collection put together in collaboration with the Paul-Émile-Boulet Library, University of Québec at Chicoutimi. <http://bibliotheque.ugac.quebec.ca/index.htm>.
- Menger, Carl (۱۸۷۱). Principles of Economics. New York: New York University Press (۱۹۷۰).
- Moghari, Z. K., Zaroki, S. & Taghipour Khoeini, H. (۲۰۱۵). The impact of gasoline prices on energy intensity: a comparative study of iran and turkey. Iranian Energy Economics, ۵(۱۷), ۹۹-۱۲۷. <https://doi.org/۱۰.۲۲۰۵۴/jiee.۲۰۱۶.۷۱۷۱> [In Persian]
- Nguetse, P. J., Takamgno, C. S., & Nguem, É. L. (۲۰۱۸). The Impact of the Liberalization of Petroleum Product Prices on the Economy of Cameroon.
- Oktaviani R., Hakim D., Sahara S., and Siregar H. (۲۰۰۷). "Impact of lower oil subsidy on Indonesian macroeconomic performance, agricultural sector and poverty incidences: A recursive dynamic computable general equilibrium analysis", Poverty and Economic Policy, MPIA Working Paper ۲۰۰۷-۲۸.

- Pradipto, R. and G. A. Sahadewo (۲۰۱۲a), 'A Growing Pain: an Experimental Approach to Discover the Most Acceptable Strategy for Lifting Fuel Subsidy Scheme in Indonesia', SSRN Working Paper, ۳ March ۲۰۱۲. New York: SSRN.
- Pradipto, R. and G. A. Sahadewo (۲۰۱۲b), 'Households' Judgment on the Most Acceptable Strategy of Eliminating Fuel Subsidy Scheme in Indonesia: A Laboratory-Based Survey', EEPSEA IDRC Working Paper.
- Walras, Léon (۱۸۷۴). *Éléments d'économie politique pure*, 1st edition, Lausanne: Corbaz, Paris: Guillaumin, Bale: Georg, re-edited Paris: Economica.
- Widodo, T., G. A. Sahadewo, S. U. Setiastuti and M. Chaerriyah (۲۰۱۲), 'Cambodia's Electricity Sector in the Context of Regional Electricity Market Integration' in Wu, Y., X. Shi, and F. Kimura (eds.), *Energy Market Integration in East Asia: Theories, Electricity Sector and Subsidies*, ERIA Research Project Report ۲۰۱۱-۱۲, Jakarta: ERIA, pp. ۱۷۳-۲۰۶.