

معمای بنزین

آثار افزایش قیمت سوخت و بررسی دلایل ناترازی آن



به روایت
حسین زمانی میقان



بسم الله الرحمن الرحيم

مرکز مطالعات پیشرفت عماد تقدیم می‌کند:

معمای بنزین

به روایت حسین زمانی میقان



مرکز مطالعات پیشرفت عماد

معمای بنزین

آثار افزایش قیمت سوخت و بررسی دلایل ناترازی آن

حسین زمانی میقان

سید علی فقیه

احمد بیاتانی

عنوان

موضوع جزوه

به روایت

مدیر هنری

ویراستار

فهرست

بخش اول:

۱۰. افزایش قیمت انرژی چه آثاری بر اقتصاد ما دارد؟ _____
۱۲. مقدمه _____
۱۲. تقابل دو دیدگاه در مدیریت حوزه انرژی _____
۱۶. راهکار مدیریت حوزه سوخت _____
۱۹. تأمین مالی راهکارها _____
۲۰. اثر انرژی در متغیرهای کلان اقتصادی کشور _____
۲۵. ملاحظات ۵ گانه بسیار مهم برای افزایش قیمت انرژی _____
۲۹. ظرافت‌های اقتصادی دیده نشده در موضوع قیمت بنزین _____
۳۱. حساسیت نظامات اقتصادی دنیا به قیمت انرژی-آمریکا _____
۳۹. حساسیت نظامات اقتصادی دنیا به قیمت انرژی- منطقه یورو _____
۵۱. کاهش تورم در آمریکا و منطقه یورو بعد از کاهش قیمت انرژی _____

بخش دوم:

۵۶. هدفمندی یارانه‌ها خوب یا بد؟ _____
۵۸. مقدمه _____
۵۹. تفاوت دوران هدفمندی یارانه‌ها با امروز/ چالش اجرای هدفمندی در شرایط امروز _____

بخش سوم:

۶۶. آیا بنزین در ایران ارزان است؟ _____
۶۸. مقدمه _____
۶۸. چرا مقایسه بنزین با آب معدنی غلط است؟ _____
۶۹. یک محاسبه مهم (در بیان اقتصادخوانان انرژی) _____

بخش چهارم:

۷۶ _____ با ناترازی بنزین چه باید کرد؟

۷۸ _____ مقدمه

۷۸ _____ بررسی آثار خسارت بار ناترازی بنزین

۸۱ _____ ریشه مشکل چیست؟ راهکار چیست؟

بسم الله الرحمن الرحيم

در دنیای امروز، اقتصاد به عنوان یکی از مهم‌ترین علوم اجتماعی انسانی، نقشی اساسی در زندگی روزمره‌ی مردم ایفا می‌کند. فهم صحیح از مفاهیم اقتصادی و تأثیر سیاست‌های اقتصادی بر جنبه‌های مختلف زندگی، می‌تواند افراد را در تصمیم‌گیری‌های آگاهانه‌تر و بهره‌وری بهتر از منابع موجود یاری دهد. در این میان، اقتصاد ایران با ویژگی‌های منحصر به فرد خودش، محل بحث و شبهات زیادی است که نیازمند بررسی و تحلیل دقیق می‌باشد.

این جزوه با هدف پاسخ‌گویی به سوالات و شبهات رایج در حوزه اقتصاد ایران برگرفته از دوره پاسخگویی به شبهات اقتصادی استاد زمانی میقان نگارش یافته است. موضوعاتی همچون نوسانات ارز، نقش و تأثیر انرژی بر اقتصاد، سیاست‌های یارانه‌ای و پیامدهای آن، و همچنین چالش‌های مربوط به دستمزدها و بازار کار از جمله مباحثی هستند که در این مجموعه به زبانی ساده و قابل فهم مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

امید است که با مطالعه این جزوه، علاوه بر رفع ابهامات موجود، به درکی عمیق‌تر از وضعیت اقتصادی کشور دست یابید و بتوانید با نگاهی دقیق‌تر به تحلیل مسائل اقتصادی بپردازید. هدف این جزوه ایجاد پلی برای ارتباط بهتر میان دانش اقتصادی، مختصات اقتصاد ایران و عموم مردم است تا با افزایش آگاهی، زمینه بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی کشور فراهم شود.



بخش اول:

**افزایش قیمت انرژی چه
آثاری بر اقتصاد ما دارد؟**

■ مقدمه

ناترازی انرژی در کشور از جمله ناترازی برق، گاز و سوخت‌هایی نظیر بنزین و گازوئیل یکی از مهمترین چالش‌های پیش روی کشور است و در صورتیکه برای آن تدابیر پایداری اندیشیده نشود در آینده ای نزدیک تمامی عاملان اقتصادی از تولیدکننده تا مصرف کننده را شدیداً با بحران مواجه می‌کند. بحرانی که دامنه آن نه فقط در حوزه اقتصادی که به حوزه های اجتماعی نیز سرایت میکند و ابعاد اجتماعی شدیدی پیدا خواهد کرد.

راهکارهای متنوعی برای غلبه بر چالش ناترازی انرژی در کشور پیشنهاد شده است که در دو دسته بندی کلی شامل راهکارهای قیمتی و غیرقیمتی می باشد. در یک سو افرادی قرار دارند که افزایش قیمت انرژی تا مرز قیمت های جهانی (دلاری) را برای کاهش مصرف و به صرفه شدن توسعه سرمایه گذاری در حوزه انرژی و در نتیجه افزایش تولید پیشنهاد میکنند و در سوی دیگر کارشناسانی قرار دارند که استفاده از راهکارهای قیمتی را مشروط به آماده بودن شرایط اقتصادی و اجتماعی میدانند و در شرایط فعلی اولویت را به اتخاذ راهکارها و ابزارهای غیرقیمتی اختصاص میدهند.

■ تقابل دو دیدگاه در مدیریت حوزه انرژی

در مواجهه با چالش‌های حوزه سوخت در کشور، دو دیدگاه اصلی برای حل این مسئله وجود دارد:

۱. اولین دیدگاه مبتنی بر مفهومی به نام یارانه پنهان شکل گرفته است و مبنای آن نگاه به هزینه فرصت در اقتصاد است. به این معنا که قیمت هر کالا، نه فقط بر اساس هزینه‌های حسابداری یا هزینه تمام شده تولید به اضافه سود تولید، بلکه هزینه فرصت صادرات آن کالا تعیین می‌شود. یعنی اگر کالایی در ایران به قیمت ۱۰۰۰ تومان تولید میشود و به قیمت ۱۵۰۰ تومان به مردم فروخته میشود ولی قیمت این کالا در عراق ۲۰۰۰ تومان است، مطابق منطق یارانه پنهان،



مردم در حال دریافت ۵۰۰ تومان یارانه روی قیمت این کالا هستند. بنابراین این دیدگاه معتقد است که باید قیمت انرژی را بر مبنای قیمت جهانی یا صادراتی آن محاسبه کنیم و اختلاف قیمت داخلی با آن به عنوان یارانه پنهان در نظر گرفته شود. بر اساس این رویکرد، ضروری است که این یارانه با افزایش قیمت انرژی تا حد قیمت جهانی آن حذف گردد و به صورت نقدی به مصرف کنندگان تخصیص یابد. معتقدان به این دیدگاه مدعی هستند که پیگیری این سیاست می تواند به کاهش فشار بر منابع مالی دولت و افزایش کارایی مصرف انرژی منجر شود. یکی از طرح هایی که در چارچوب این دیدگاه شکل گرفته، ایجاد بازار انرژی است. در این طرح، سهم هر ایرانی از انرژی، از جمله سوخت، به آن ها تخصیص داده می شود و اگر کسی تمایل نداشت که از انرژی مصرفی خود استفاده کند، می تواند سهم خود را در بازار انرژی به سایر مصرف کنندگانی که قصد دارند بیشتر مصرف کنند، بفروشد. تعیین قیمت در این بازار نیز بر مبنای عرضه و تقاضا خواهد بود. بدین ترتیب، حامیان این دیدگاه معتقدند که این رویکرد می تواند به افزایش کارایی و بهینه سازی مصرف انرژی کمک کند و همچنین در نهایت باعث ایجاد یک بازار پویا و رقابتی برای انرژی در کشور شود.

۲. دیدگاه دیگری نیز وجود دارد که حل مسئله سوخت و به طور کلی انرژی را در چارچوب اقتصاد خرد و نظریه قیمت، بحرانزا و غیراثربخش می بیند. این دیدگاه معتقد است که پاسخ به مسئله انرژی و به ویژه سوخت نه از طریق ابزارهای صرفاً قیمتی، بلکه از راه توسعه متوازن و عادلانه اقتصادی می گذرد. از این رو، ابزارهای قیمتی می توانند در چارچوب رعایت ملاحظات پیچیده اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و امنیتی فقط به عنوان یکی از ابزارها در جعبه ابزار این رویکرد به کار گرفته شوند. این دیدگاه بر اساس چند نقد اساسی به دیدگاه اول، بسته ای از راه حل ها را در چارچوب توسعه اقتصادی کشور، در اختیار سیاست گذاران قرار می دهد.

نقد‌های اساسی این دیدگاه به دیدگاه اول عبارتند از:

۱. از آنجا که مبنای محاسبه هزینه فرصت صادراتی یا قیمت جهانی قیمت انرژی، نرخ ارزی آن است، بنابراین در کشوری مانند ایران که با جهش‌های ارزی متواتر مواجه است، مفهوم یارانه پنهان به‌طور مطلق نمی‌تواند توضیح‌دهنده مسئله سوخت در کشور باشد. به عبارتی دیگر، در شرایطی که اثر شوک‌های برون‌زا بر ساختار جریان‌ات ارزی کشور (تراز پرداخت‌ها)، منجر به تجربه چهار جهش ارزی از سال ۹۷ تا امروز (۱۴۰۳) شده است (جهش‌های ارزی سال ۹۷، ۱۴۰۱، ۹۹ و ۱۴۰۳)، نامیدن هر یک از این جهش‌های ارزی به عنوان افزایش یارانه پنهان، علمی و منطقی نیست. بلکه علم اقتصاد جهش‌های ارزی برای کشوری چون ایران را از آنجا که باعث ایجاد جهش‌های تورمی می‌شود را به عنوان مالیات پنهان یا مالیات کثیف تورمی دسته‌بندی می‌کند. از این رو علم اقتصاد این فرآیند تورمی را به مالیات پنهان تعبیر کرده است که گویی به صورت پنهان از اقتصاد اخذ می‌شود نه یارانه پنهان. فلذا می‌توان گفت واژه یارانه پنهان یک مفهوم جعلی و موهومی است.

۲. تمام سوخت و انرژی کشور اساساً قابلیت صادرات ندارد و بنابراین نباید قیمت آن مبتنی بر هزینه فرصت صادراتی (اختلاف قیمت ریالی داخلی و دلاری صادراتی آن) محاسبه شود. در چنین شرایطی، مفهوم یارانه پنهان اساساً نمی‌تواند توضیح‌دهنده مسائل موجود باشد.

۳. یارانه پنهان محاسبه شده در دیدگاه اول، امروز حدود ۱۵۰ میلیارد دلار است؛ در حالی که نقدینگی کشور طبق ادعای وزیر محترم سابق اقتصاد آقای عبدالناصر همتی، حدود ۱۴۰ میلیارد دلار اعلام شده است. اگر مفهومی به نام یارانه پنهان پذیرفته شود که باید این یارانه را نقدی کرد و به مردم داد! به معنای لزوم بازتوزیع تقریباً تمام نقدینگی کشور است که قطعاً امکان‌پذیر نخواهد بود. بنابراین، مفهوم یارانه پنهان اساساً نمی‌تواند توضیح‌دهنده مسائل اقتصادی باشد.



۴. افزایش قیمت سوخت و انرژی می‌تواند باعث ایجاد اثرات متقاطع و دومینویی قیمتی در سبد مصرف خانوار شود یعنی باعث افزایش قیمت سایر کالاها و خدمات مورد نیاز خانوار هم بشود و همچنین ساختار مخارج مصرفی دولتی و خصوصی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، به علاوه اینکه موجب افزایش نقدینه‌خواهی و فشار هزینه بر تولید و توزیع کالاها و خدمات نیز می‌شود. مهم‌تر از همه، این افزایش می‌تواند انتظارات تورمی را به دلیل ایجاد هراس اقتصادی در میان عاملان اقتصادی در شرایط فعلی کشور، به شدت افزایش دهد. بنابراین، بازتوزیع نقدی عواید حاصل از جهانی‌سازی قیمت سوخت، بر فرض قابل اجرا بودن، نمی‌تواند اثرات و عواقب سنگین اقتصادی ناشی از جهش قیمت سوخت (یکی از لنگرهای تورمی اقتصاد ما) را جبران کند.

۵. بازار انرژی به منظور توزیع و فروش سهم انرژی هریک از مردم ایران و تعیین قیمت مبتنی بر عرضه و تقاضای انرژی ایجاد می‌شود. از آنجا که این بازار می‌تواند به عنوان ابزاری برای افزایش قیمت سوخت و سایر حامل‌های انرژی عمل کند، این افزایش به حدی خواهد بود که هزینه فرصت آن به صفر برسد. در نتیجه، نرخ سوخت و سایر حامل‌های انرژی به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای به نزدیک‌ترین حد ممکن به بالاترین قیمت‌های کشورهای منطقه افزایش خواهد یافت؛ به‌طوری‌که این نرخ‌ها در برخی موارد ممکن است به بیش از ۱ دلار برسد و به نرخ بازار سیاه، یعنی به بیش از ۸۰ هزار تومان به ازای هر لیتر سوخت، نزدیک شود. این وضعیت نه تنها چالش‌های اقتصادی که در موارد پیشین ذکر شده بود را تشدید خواهد کرد، بلکه کشور را با مشکلات اجتماعی و سیاسی جدی نیز مواجه خواهد کرد. افزایش قیمت انرژی می‌تواند به نارضایتی عمومی، اعتراضات اجتماعی و همچنین بی‌ثباتی سیاسی منجر شود.

۶. پیش فرض غلط مدافعان برای بازتوزیع سهمیه‌ای سوخت بین مردم ثبات تولید و عرضه است! گویی که هیچ‌گاه تولید سوخت در کشور را نمی‌توان و نباید افزایش داد.

■ راهکار مدیریت حوزه سوخت

دیدگاه دوم در واقع معتقد است که برای مواجهه با مسئله انرژی در کشور، باید با طراحی یک پازل از راهکارها اقدام کرد که قیمت نیز می‌تواند در شرایط خاص فقط یکی از قطعات این پازل باشد. از این رو برخی از مهمترین محورهای برنامه ای مورد تأکید در این دیدگاه که باید به صورت یک مجموعه به هم پیوسته توسط سیاست‌گذار وارد فرآیند طراحی و اجرا گردد، در ادامه آورده شده است:

۱. توسعه و احیای سازوکارهای شناخت رفتار مصرفی مصرف کنندگان در دسته بندی های مختلف: به منظور شناخت رفتار مصرفی گروه‌های مختلف احیای کارت سوخت می‌تواند یکی از ابزارهای مهم باشد. این سازوکار به دولت کمک می‌کند تا تحلیلی دقیق از الگوهای مصرفی داشته باشد و ناهنجاری‌ها را مدیریت کند. کمترین اثر احیای واقعی کارت سوخت به نام هر کد ملی دارنده خودرو، کاهش شدید قاچاق سوخت است.

۲. توسعه زیرساخت‌هایی با اثر جانشینی: بهبود و توسعه حمل و نقل عمومی، به ویژه حمل و نقل سریع‌السیر حومه‌ای، می‌تواند مصرف سوخت را با ایجاد ابزار جانشین سهل‌الوصول برای شهروندان کاهش دهد.

۳. برنامه‌ریزی برای توسعه افقی شهرها: باز کردن حریم شهرها و احتکارزدایی از زمین می‌تواند تراکم شهری را کاهش دهد و در کنار توسعه حمل و نقل سریع‌السیر، نیاز به مصرف سوخت را شدیداً کاهش دهد.

۴. متنوع‌سازی سبد سوختی کشور: به عنوان مثال وارد کردن سوخت مایع LPG به سبد سوختی کشور، مخصوصاً برای ناوگان حمل و نقل عمومی، می‌تواند به کاهش وابستگی به سوخت بنزینی کمک کند و مصرف سوخت را بهینه‌تر و حتی در مواردی استفاده از ابزار قیمتی را هم کارا نماید.

۵. اصلاح ساختار مصرفی صنعت خودرو: انجام اصلاحات در مکانیسم



مصرف سوخت صنعت خودرو، به ویژه هدایت اعتبارات (تأمین مالی از طریق بانک به صورت هدفمند) در راستای بهینه سازی مصرف سوخت در خودروها، نقش موثری در کاهش نیاز به سوخت خواهد داشت.

۶. توسعه بهینه سازی خودروهای فرسوده: این برنامه مطابق گزارش شرکت بهینه سازی می تواند روزانه تا ۳۶ میلیون لیتر مصرف سوخت را کاهش دهد و به کاهش بار مالی سوخت بر دوش دولت و شهروندان کمک کند.

نوع خودرو	میزان مصرف در سال (میلیارد لیتر)	تفاضل مصرف استاندارد با مصرف خودرو فرسوده (میلیارد لیتر)	ضرر کشور در استفاده از خودرو فرسوده (میلیارد دلار)
فرسوده	۲۳/۲۲	۱۳/۲۲	۹/۲۶
اسقاط خودروهای فرسوده و جایگزینی آنها با خودروهای استاندارد	۱۰/۱۰		

نوع خودرو	میزان مصرف روزانه خودرو (فرسوده لیتر)	میزان مصرف روزانه خودرو (استاندارد لیتر)	نوع سوخت	تعداد حدودی (هزار دستگاه)	میزان مصرف خودروهای فرسوده	میزان مصرف سوخت در صورت اصلاح خودروهای فرسوده	درصد تغییرات
سواری	۱۲/۵	۲/۷	بنزین	۱۳۰۰	۱۶۲۵۰۰۰۰	۳۵۱۰۰۰۰	۷۸٪
سواری عمومی تاکسی	۲۱	۱۰	بنزین	۱۱۰	۳۹۹۰۰۰۰	۱۹۰۰۰۰۰	۵۲٪
کامیون و کامیونت	۱۵	۸/۲	بنزین	۲۵۰	۳۷۵۰۰۰۰	۴۰۵۰۰۰۰	۲۵٪
تجاری سبک	۱۷۵	۹۰	گازوئیل	۱۰۰	۱۷۵۰۰۰۰۰	۹۰۰۰۰۰۰	۴۹٪
موتور سیکلت	۲	۱	بنزین	۱۱۲۰۰	۲۲۴۰۰۰۰۰	۱۱۲۰۰۰۰۰	۵۰٪
جمع کل					۶۲۸۹۰۰۰۰	۲۷۶۶۰۰۰۰	۵۷٪

نوع خودرو	سواری	موتور سیکلت	کامیون و کامیونت	تاکسی	مینی بوس	دولتی	اتوبوس برون	اتوبوس درون	کل خودروها
تعداد کل	۲۱۰۰۰	۱۲۵۰۰	۱۱۰۰	۴۰۰	۸۰	۳۴	۲۳	۲۲	۳۵۱۵۹
میزان فرسودگی	۱۳۰۰	۱۱۲۰۰	۲۵۰	۱۹۰	۶۹	۱۱	۱۲	۱۸	۱۴۰۵۰
درصد فرسودگی	۶/۱۹	۸۹/۶۰	۲۲/۷۳	۴۷/۵۰	۸۶/۲۵	۳۲/۳۵	۵۲/۱۷	۸۱/۸۲	۳۷/۱۲

۷. توسعه ناوگان ریلی باری کشور: سرمایه گذاری در زیرساخت های ریلی می تواند مصرف گازوئیل را به طور قابل ملاحظه ای کاهش دهد، همان طور که تجربه های متواتر در کشورهای نظیر چین نیز این گزاره را اثبات میکند. به

اعتقاد کارشناسان، «توسعه حمل و نقل ریلی» یکی از پاسخ‌های جدی به مساله ناترازی بنزین و گازوئیل در کشور است، بطوری که مصرف گازوئیل حمل و نقل جاده‌ای ۱۰ برابر حمل و نقل ریلی است. طبق آمار اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها، تعداد واگن‌های ریلی در ایران به ازای هر یک میلیون نفر جمعیت حدود ۲۷ عدد بوده درحالی که میانگین جهانی ۱۵۸ است. در شاخص طول خطوط ریلی نسبت به جمعیت نیز وضعیت ایران مطلوب نیست، زیرا در ایران به ازای هر یک میلیون نفر ۱۴۵ کیلومتر خطوط ریلی وجود دارد؛ درحالی که میانگین دنیا ۶۸۳ است. بررسی ۴ شاخص اصلی زیربنایی در حوزه حمل و نقل ریلی در سال ۲۰۲۰ نشان می‌دهد که ایران نسبت به میانگین دنیا ۹۰ درصد عقب‌ماندگی دارد.

۸. قیمت‌گذاری مبتنی بر ایجاد تقاطع میان داده‌های اقتصادی: ایجاد تقاطع آماری بین دهک‌های درآمدی و میزان مصرف می‌تواند به تعیین مالیات آنلاین از مصرف سوخت برای دهک‌هایی که بیشتر تاب‌آوری و کاهش پذیری مصرفی نسبت به قیمت سوخت دارند، کمک کند؛ این رویکرد می‌تواند جایگزین مناسبی برای افزایش قیمت عمومی باشد.

۹. توسعه زیرساخت‌های نظارتی دیجیتال: پیاده‌سازی فناوری‌هایی مانند اینترنت اشیا (IoT) و بلاک‌چین می‌تواند امکان ردیابی دقیق و لحظه‌ای سوخت را از مبدا تا مقصد فراهم کند و شفافیت بیشتری در زنجیره تأمین ایجاد نماید.

۱۰. افزایش نظارت و کنترل در شبکه توزیع: نصب تجهیزات پیشرفته مانند دوربین‌های نظارتی و حسگرها در نقاط کلیدی شبکه توزیع می‌تواند به شناسایی و جلوگیری از انحرافات کمک کند.

۱۱. ایجاد بانک اطلاعاتی جامع: تشکیل یک پایگاه داده مرکزی برای ثبت



و رهگیری عملکرد ایستگاه‌های عرضه و شبکه توزیع می‌تواند به شناسایی نقاط ضعف و آسیب‌های موجود کمک کند.

۱۲. حمایت و تشویق گزارش‌دهی عمومی: ایجاد سازوکارهایی برای تشویق مردم به گزارش تخلفات مرتبط با قاچاق سوخت و فراهم‌آوری راه‌های امن برای این کار، می‌تواند منجر به افزایش شفافیت و کاهش فعالیت‌های غیرقانونی شود.

۱۳. پیاده‌سازی سیستم‌های پیشرفته ردیابی وسایط نقلیه: نصب و استفاده از دستگاه‌های ردیاب GPS بر روی ناوگان‌های حمل‌ونقل سوخت برای شناسایی انحراف مسیر و جلوگیری از قاچاق سوخت، می‌تواند به‌طوری مؤثر صورت گیرد.

۱۴. اجرای پیمایش هوشمند جاده‌ای: استفاده از تجهیزات سنجش وزن و تردد در جاده‌ها برای ارزیابی تناسب بار و شناسایی تخلفات مرتبط با برنامه‌های جعلی، راهکاری مؤثر در این راستا است.

۱۵. اجرای سیستم تشخیص هوشمند تخلفات: توسعه و استفاده از سیستم‌هایی که توانایی تشخیص خودکار تخلفات مانند تغییر مسیر غیرمجاز یا توقف ناگهانی و طولانی مدت را دارند.

۱۶. راهکار اساسی دیگر تقویت ارزش پول ملی است که قاچاق ادعایی را از صرفه خارج خواهد کرد.

■ تأمین مالی راهکارها

سوال مهمی که ممکن است در ذهن خوانندگان محترم پدیدار شود این است که تأمین مالی این راهبردها چگونه ممکن خواهد بود؟

در پاسخ باید گفت با توجه به اینکه اجرای این پروژه‌ها می‌تواند ایران را به

صادرکننده سوخت تبدیل کند و در نتیجه ارزآوری به همراه داشته باشد بنابراین سرمایه گذاری در آن ها از جذابیت مضاعفی برخوردار خواهد بود. از این رو باتوجه به ماهیت تدریجی اجرای این موارد، از چند کانال مهم تأمین مالی این پروژه ها را میتوان در دستور کار قرار داد، از جمله:

۱. ایجاد صندوق های پروژه ذیل صنایع مشخص پالایشی، خودروسازی و ...

۲. ایجاد مکانیسم های تأمین مالی جمعی

۳. ایجاد شرکت های سرمایه گذاری مشترک عام پروژه محور

۴. انتشار اوراق سلف موازی استاندارد بدون سقف بهره

۵. ایجاد خط اعتباری ترجیحی از بانک مرکزی به بانک های عامل برای هدایت اعتبارات بانکی به سوی این پروژه های مشخص

۶. ایجاد کانال سرمایه گذاری خارجی از محل مازاد تراز تجاری ایران با کشورهایی نظیر چین.

۷. ایجاد صندوق های مشارکتی مردمی و استفاده از سرمایه گذاری های خرد مقیاس و ایجاد مینی پالایشگاه ها...

به طور کلی دیدگاه مبتنی بر توسعه متوازن و عادلانه معتقد است مساله انرژی در تمامی ابعاد آن باید مبتنی بر یک نقشه جامع توسعه مورد بررسی قرار گیرد و تأکید دارد که حل مسئله انرژی نیازمند رویکردی جامع و متوازن در توسعه اقتصادی است که نه تنها بر روی قیمت ها، بلکه بر روی تقویت زیرساخت ها و افزایش بهره وری تأکید داشته باشد.

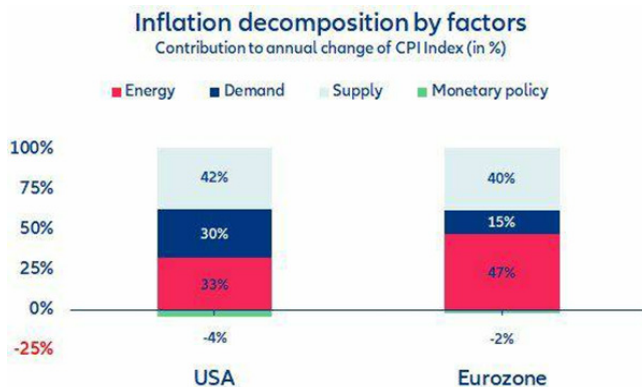
■ اثر انرژی در متغیرهای کلان اقتصادی کشور

در اقتصاد کلان به انرژی نه به مثابه یک کالا یا جزئی از تورم که هنگام رخداد تورم دچار افزایش قیمت میشود بلکه به عنوان یک کالای پیشران (لنگر) که میتواند



باعث خلق تورم شود، نگرسته میشود. فلذا حتی برای کشورهای غیر انرژی بر همچون آمریکا و اروپا نیز اثر قیمت انرژی همراه با سایر پیشران های تورم و در عرض آن ها مورد ارزیابی قرار میگیرد.

از این رو در نمودار صفحه بعد مشاهده میشود که انرژی در کنار متغیرهایی چون سیاست پولی، تنگناهای سمت عرضه و فشار تقاضا آثارش بر تورم اندازه گیری شده است و مشاهده شده است که در منطقه یورو که مصرف کننده انرژی است، افزایش قیمت انرژی ناشی از جنگ روسیه و اوکراین سهمی ۴۷ درصدی در رشد تورم را به خود اختصاص داده است و برای آمریکا این مقدار به دلیل آنکه آمریکا تولیدکننده انرژی است به ۳۳ درصد رسیده است.

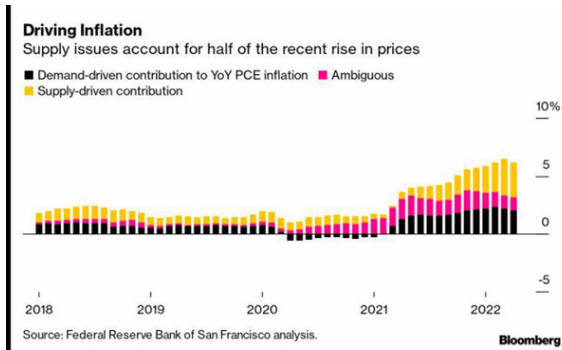


Sources: Refinitiv Datastream, Allianz Research

اما متأسفانه در ایران برخی از حتی کارشناسان اقتصادی استدلال میکنند که قیمت بنزین هم باید همگام با تورم رشد کند، این استدلال درواقع ساده انگاری از جایگاه بنزین در سطح یک کالای معمولی مثل تخم مرغ و پنیر است، در حالیکه اساساً افزایش قیمت بنزین از کانال های مختلفی مستقیم و غیر مستقیم باعث بروز تورمی از جنس فشار هزینه در سمت عرضه میشود

دقیقا از همین رو بعد از جنگ روسیه و اوکراین و رشد قیمت انرژی و سایر

کامودیتی‌ها، بیش از ۵۰ درصد از رشد چندبرابری تورم آمریکا و اروپا را ناشی از افزایش هزینه‌ها و اختلالات سمت عرضه که منبعت از رشد قیمت انرژی است محاسبه میکنند (نمودار زیر از فدرال رزرو)



روی دیگر این استدلال این است که قیمت نسبی سوخت در ایران بسیار کم است، یعنی قیمت سوخت نسبت به سطح عمومی قیمت سایر کالاها و خدمات در اقتصاد پایین است، پس باید نرخ سوخت افزایش یابد، این استدلال نیز شدیداً ناقص است چرا که اساساً افزایش قیمت سوخت چه بسا خودش پیشران رشد دوباره سایر قیمت‌ها و افزایش شکاف قیمت نسبی سوخت نسبت به سایر کالاها و خدمات در اقتصاد شود و این دور باطل استدلال مذکور را تکرار کند.

از طرف دیگر باید دقت کرد که اصلاح قیمت نسبی بنزین و ... هدف نیست بلکه ابزار است برای کنترل تقاضا و مصرف؛ اما بیش از نیم قرن، از آذر ۴۳ که قیمت بنزین ۲ برابر شد تا سال ۹۸ بارها به بهانه قیمت نسبی اصلاح قیمت بنزین را تجربه کردیم اما نه در تقاضا موثر بوده است (حتی در کوتاه مدت) و نه در تنظیم قیمت نسبی کارایی داشته است، چرا که تعادل فقط معلول قیمت نیست، معلول ترکیب قدرتمند راهکارهای غیرقیمتی نیز است.



۲۳

بخش اول: افزایش قیمت انرژی چه آثاری بر اقتصاد ما دارد؟

تاریخچه تغییر قیمت بنزین در ایران

تاریخ	قیمت بنزین ریال	درصد افزایش	
اردیبهشت ۱۳۳۰	۵	-	محمد مصدق
۱۳۴۳/۰۹/۰۳	۱۰	٪۱۰۰	اعتراض مردمی
۱۳۴۳/۱۰/۲۰	۶	٪۰۴۰	حسنعلی منصور
۱۳۵۶/۰۱/۰۱	۸	٪۳۳	امیرعباس هویدا
۱۳۵۷/۰۱/۰۱	۱۰	٪۲۵	جمشید آموزگار
۱۳۵۹	۳۰	٪۲۰۰	ابوالحسن بنی‌صدر
۱۳۶۹/۰۱/۰۱	۵۰	٪۶۷	اکبر هاشمی رفسنجانی
۱۳۷۴/۰۱/۰۱	۱۰۰	٪۱۰۰	
۱۳۷۶/۰۱/۰۱	۱۶۰	٪۶۰	
۱۳۷۷/۰۱/۰۱	۲۰۰	٪۲۵	سید محمد خاتمی
۱۳۷۸/۰۱/۰۱	۳۵۰	٪۷۵	
۱۳۷۹/۰۱/۰۱	۳۸۵	٪۱۰	
۱۳۸۰/۰۱/۰۱	۴۵۰	٪۱۷	
۱۳۸۱/۰۱/۰۱	۵۰۰	٪۱۱	
۱۳۸۲/۰۱/۰۱	۶۵۰	٪۳۰	
۱۳۸۳/۰۱/۰۱	۸۰۰	٪۲۳	
۱۳۸۶/۰۳/۰۱	۱,۰۰۰	٪۲۵	محمود احمدی‌نژاد
۱۳۸۶/۰۴/۰۶	۴,۰۰۰	٪۳۰۰	
۱۳۸۹/۰۹/۲۸	۷,۰۰۰	٪۷۵	
۱۳۹۳/۰۲/۰۶	۱۰,۰۰۰	٪۴۳	حسن روحانی
۱۳۹۸/۰۸/۲۴	۳۰,۰۰۰	٪۲۰۰	



Fardayeghtesad.com

Feghtesad

Farda_eghtesad

Feghtesad

نکته بسیار مهم دیگر این است که در ایران و اقلاً بعد از بحران ۹۸، سوخت به لنگر انتظارات تورمی هم تبدیل شده است، یعنی افزایش قیمت سوخت میتواند باعث جهش شدید انتظارات تورمی مردم و ایجاد هراس اجتماعی از این ناحیه شود و خودش را در قالب بحران های جدی امنیتی و اجتماعی نشان دهد.

بنابراین افزایش قیمت بنزین به معنای رها شدن یکی از لنگرهای انتظارات تورمی و متعاقبا رشد سرعت گردش پول و تحقق تورم خواهد بود.

تحمیل شوک جدید افزایش قیمت سوخت در شرایط کاهش جدی کشش پذیری مقداری سبد مصرفی مردم و نیز تنگناهای سمت عرضه که فشار شدیدی را بر ترازنامه بنگاه های تولیدی وارد کرده است، میتواند آثار رکودی جدی را برجای بگذارد.

از طرفی دیگر بحران اجتماعی و اغتشاشات ۱۴۰۱ از یک طرف، ماندگاری تصویر فاجعه بحران آبان ۹۸ در کنار افزایش حقوق های کارگری کمتر از تورم انتظاری، عملا بستر اجتماعی سیاسی برای افزایش نرخ سوخت را کاهش داده است.

نکته مهم دیگر اینجاست که تجربیات گذشته نیز (مثل سال ۹۸ یا قبل از سال ۸۵) همگی نشان میدهند افزایش قیمت بنزین ابدا حتی در میان مدت مصرف را کاهش نداده است، اما تجربه اجرای راهکارهای غیر قیمتی مثل سهمیه بندی در سال های ۸۵ تا ۹۰، تدبیر کارت سوخت، توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی کشور، توسعه و ارتقا جاده ها، تنوع بخشی سبد سوختی کشور با ورود CNG، اصلاح بخشی از مشکل خودروهای فرسوده و ... باعث اصلاح قابل توجه مصرف شده است.





به عبارتی می توان نتیجه گرفت که راهکارهای قیمتی زمانی موثر هستند که شرط لازم راهکارهای غیرقیمتی اجرایی شود؛ آن هم برای کالایی چون سوخت که essential good است و پیشران متغیرهای اقتصاد کلان ازجمله تورم می باشد.

بنابراین تجربیات گذشته نیز به ما نشان میدهد شرط لازم برای اجرای راهکارهای قیمتی کنترل مصرف اجرای راهکارهای غیرقیمتی از جمله تنوع بخشی به سبد سوختی کشور با ورود سوختهای نظیر LPG، توسعه خودروهای برقی و هیبریدی، اصلاح فنی سمت خودرو، بهینه سازی و اسقاط خودروهای پرمصرف در چارچوب یک برنامه توسعه، اصلاح مصرف خودروهای داخلی، احیای کارت سوخت، اصلاح الگوی شهرنشینی که اکنون مبتنی بر تراکم سازی است، اصلاح مکانیسم حمل و نقل کشور از جاده ای به ریلی، توسعه حمل و نقل عمومی کشور و حتی سهمیه بندی دقیق است.

■ ملاحظات ۵ گانه بسیار مهم برای افزایش قیمت انرژی

همانطور که گفته شد انرژی به عنوان یک کالای واسطه‌ای نقش حیاتی در اقتصاد دارد و متفاوت از کالاهای نهایی مصرفی مانند مواد غذایی است. کالاهای نهایی مستقیماً توسط مصرف‌کنندگان خریداری می‌شوند و برای رفع نیازهای روزمره استفاده می‌شوند. اما انرژی به عنوان یک کالای واسطه‌ای، در تولید و توزیع کالاها و خدمات دیگر نقش اساسی ایفا می‌کند.

از این رو، نوسانات قیمت انرژی می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای بر کل زنجیره تأمین و تولید داشته باشد. وقتی قیمت انرژی افزایش می‌یابد، هزینه تولید برای بسیاری از صنایع افزایش پیدا می‌کند، زیرا انرژی جزء مهمی از هزینه‌های تولید بسیاری از کالاها و خدمات است. این افزایش هزینه‌ها به تدریج به مصرف‌کنندگان منتقل می‌شود، که می‌تواند در شرایطی به افزایش سطح عمومی قیمت‌ها یا تورم منجر شود. یکی از دلایل اصلی این تأثیر عمیق، وابستگی تقریباً همه بخش‌های اقتصادی به انرژی است. از حمل و نقل و صنعت تا کشاورزی و خدمات، همه

به نوعی به منابع انرژی وابسته هستند. به همین دلیل، افزایش قیمت انرژی می‌تواند به سرعت و به طور گسترده‌ای بر اقتصاد تأثیر بگذارد. همانطور که گفته شد از آن جا که انرژی یک کالای پیشران و واسطه تولید است نه صرفاً یک کالا در سبد مخارج مصرفی خصوصی (PCE)، به همین دلیل باید مراقب بود که افزایش قیمت آن حائز اثراتی در عرصه اقتصاد کلان خواهد بود. بنابراین باید قبل از استفاده از ابزارهای قیمتی ملاحظاتی از محیط اقتصاد کلان و حتی اقتصاد خرد را در دستور کار قرار دهیم، از جمله این ملاحظات که به سیاستمدار کمک میکند تا بسته جامعی را برای مدیریت حوزه انرژی طراحی کند، عبارتند از:

۱. ثبات ارزی: وقتی نرخ ارز در کشوری متأثر از عوامل برون‌زا و شوک‌های متواتر به تراز پرداخت‌ها، فارغ از روند متغیرهای پولی، دچار نوسانات گاه و بیگاه و گاهی جعلی میشود و همزمان متغیرهای پولی را هم به صورت معلول و درون‌زا رشد میدهد (یعنی مثلاً این جهش ارزی است که باعث رشد نقدینگی میشود)، هر افزایشی در قیمت انرژی ممکن است به فاصله زمانی کوتاهی اثرات خود در حوزه مدیریت منابع انرژی را از دست بدهد چرا که جهش‌های ارزی مخصوصاً در کشوری مثل ایران که لنگر انتظارات تورمی و پیشران جهش‌های تورمی است با ایجاد تورم باعث کاهش دوباره قیمت نسبی انرژی شده و کلیه برنامه‌های مدیریت قیمتی انرژی را بلاوجه و سرمایه اجتماعی کشور را هم مخدوش و تضعیف میکند

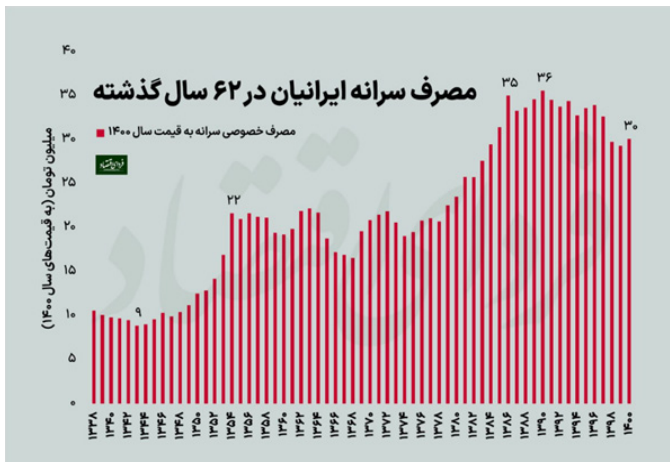
۲. سیاست‌های پولی و مالی هماهنگ با فشار هزینه ناشی از افزایش قیمت انرژی: در کشوری که توسط دولت و بانک مرکزی تحت سیاست‌های انقباض پولی و مالی قرار دارد (یعنی رشد نقدینگی بسیار کمتر از فشار هزینه و افزایش قیمت‌ها در اقتصاد است)، مثل سالهای ۱۴۰۰ تا به امروز، از آنجا که هیچ مابه‌ازای انبساطی در سمت پولی و مالی برای تعدیل فشار هزینه قیمت انرژی طراحی نشده است، فلذا استفاده از ابزار قیمتی میتواند باعث فشار جدی بر بنگاه و خانوار ایجاد کند و در نتیجه باعث ایجاد عارضه مصرف نامکفی در خانوار و خروج سرمایه بنگاه از اقتصاد و ناگزیر شدن او به تعدیل مقداری یعنی کاهش تولید و تعدیل نیروی کار



شود. در نمودار زیر حجم نقدینگی حقیقی یعنی نقدینگی در تناسب با قیمت ها در اقتصاد در مقایسه با سال ۶۷ و حتی ۹۸ نشان میدهد که عملا حجم نقدینگی حقیقی یک چهارم شده است.



۳. کشش پذیری سبد مصرفی مردم به افزایش قیمت انرژی: افزایش قیمت انرژی زمانی میتواند موثر واقع شود و باعث بروز فشار هزینه جدی بر ترازنامه خانوار و تولید نارضایتی اجتماعی نشود که مخارج مصرفی خصوصی PCE به عنوان شاخص مهم مصرف مردم در روندی صعودی باشد دقیقا مثل تجربه اواخر دهه ۸۰ که این شاخص پیش از آن حدود دو دهه رشد تقریباً مداومی را تجربه کرد. در غیر اینصورت مانند سالهای دهه ۹۰ وقتی مخارج مصرفی خصوصی بعد از دو دهه رشد در مسیر نزولی قرار دارد، استفاده از ابزار قیمتی به سد تاب آوری پایین سبد مخارج مصرفی خانوار برخورد میکند و ابزار قیمتی مؤثر واقع نمیشود مگر به شرط وجود حمایت های هدفمند رفاهی مستمر نه مقطعی از دهک های کم درآمد که به وسیله آن هم بتوان بر هراس اقتصادی آن ها غلبه کرد و هم تاب آوری سبد مصرفی آن ها را نسبت به فشار هزینه انرژی بالا برد.



۴. کشش پذیری مصرف به قیمت انرژی: اگر با افزایش قیمت انرژی اساساً امکان کاهش مصرف برای مردم و سایر عاملان اقتصادی فراهم نباشد هر افزایش در قیمت انرژی به قصد کنترل مصرف عملاً با تولید نارضایتی اجتماعی همراه خواهد بود. چون مردم با حتی افزایش قیمت هم قادر به کاهش مصرف خود نخواهند بود. از این رو سیاستگذار باید دقت کند که سیاست های قیمتی را به صورت هدفمند بر بخش هایی از مصرف اعمال کند که مصرف بالای آن ها به دلیل اسراف (نه ناگزیر بودن از مصرف بالا) باشد و ثانیاً سیاست های قیمتی را به صورت پلکانی اعمال کند که کم مصرف ها همراه با پر مصرف ها، تنبیه قیمتی نشوند. حائز اهمیت است که تکرار شود در کشوری مثل ایران که اساساً مصرف بالای انرژی مثل بنزین عمدتاً نه به دلیل اسراف مردم و بلکه به دلیل موارد زیر است:

۱. پرمصرفی خودروهای داخلی

۲. فرسودگی خودروها

۳. تک محصولی بودن سبد سوختی کشور که عملاً فقط شامل بنزین است

۴. فقدان توسعه یافتگی حمل و نقل عمومی

۵. مکانیسم جاده ای حمل و نقل به جای مکانیسم ریلی



۶. تراکم شهری بالا در شهرهای بزرگ مثل تهران

بدیهی است که افزایش قیمت باعث کاهش مصرف نخواهد شد و در نتیجه نارضایتی شدید اجتماعی تولید خواهد کرد.

۵. زمینه اجتماعی مناسب: اگر شرایط اجتماعی مناسب نباشد، عواملان اقتصادی از جمله مردم هرگونه فشار هزینه ای از محل افزایش قیمت انرژی را به عنوان یک هراس اقتصادی (panic) ترجمه خواهند کرد و میتوانند نارضایتی اجتماعی را شدیداً توسعه دهد. بنابراین ارتقا سرمایه اجتماعی شرط لازم برای تهیه بسته جامعی است که قیمت نیز بتواند یکی از اجزای این بسته باشد.

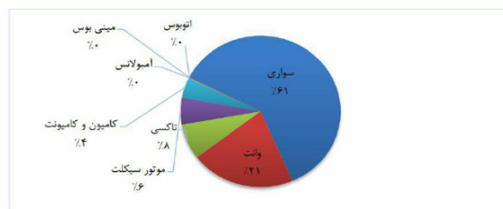
بنابراین، پیشنهاد می‌شود که سیاست‌گذاران بدون توجه به این ملاحظات، به افزایش قیمت انرژی نپردازند. این ملاحظات می‌توانند به عنوان راهنمایی برای طراحی و اجرای سیاست‌های هوشمندانه و پایدار در حوزه انرژی عمل کرده و از تاثیرات منفی احتمالی بر اقتصاد و جامعه جلوگیری کنند. ایجاد تعادل و هماهنگی بین این عناصر کلیدی، موجب افزایش کارایی و اثربخشی سیاست‌های دولت در مدیریت منابع انرژی خواهد شد.

■ ظرافت‌های اقتصادی دیده نشده در موضوع قیمت بنزین

در کشور آمارهای اقتصادی مهمی وجود دارد که کمتر به آنها توجه شده است. این آمارها نشان می‌دهد افزایش قیمت بنزین می‌تواند نارضایتی اجتماعی شدیدی، به خصوص در میان اقشار کم‌درآمد ایجاد کند. از جمله این آمارها:

۱. تاکسی‌داران اینترنتی

حدود ۶۰ درصد بنزین کشور توسط خودروهای شخصی مصرف می‌شود. در همین بخش، طبق آمارها ۴ میلیون راننده تاکسی اینترنتی کار می‌کنند که سعی دارند شکاف بین درآمد و هزینه‌هایشان را پر کنند. چون این افراد مصرف بنزین بسیار بالایی دارند، گران شدن بنزین نارضایتی شدیدی در آنها ایجاد می‌کند.



خودرو	سواری	وانت	تاکسی	موتور سیکلت	کامیون و کامیونت	امبولانس	مینی بوس	اتوبوس	مجموع
مصرف	۱۹/۵	۶/۷	۲/۵	۱/۹	۱/۳	۰/۵	۰/۰۲	۰/۰۰۲	۳۲

مأخذ: وزارت نفت.

۲. تفاوت تأثیر بر طبقات مختلف

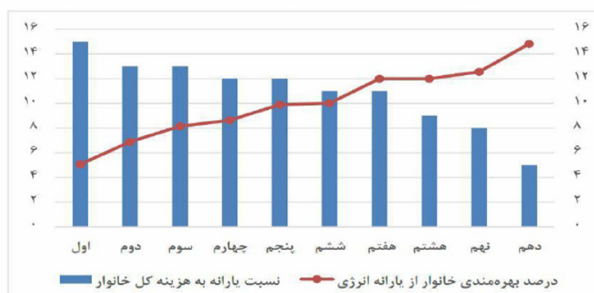
آنچه به عنوان یارانه بنزین شناخته می‌شود، در سبد هزینه‌ای اقشار پردرآمد سهم بسیار کمی دارد، اما در خانواده‌های کم‌درآمد این سهم بسیار بالاست. در نتیجه افزایش قیمت بنزین را ثروتمندان حس نمی‌کنند، ولی کم‌درآمدها دچار شوک مالی شدیدی می‌شوند.

جدول ۲. سهم دهک‌های هزینه‌ای از یارانه گاز طبیعی، فراورده‌های نفتی، بنزین، CNG به همراه درصد بهره‌مندی آنها از یارانه انرژی و نسبت یارانه به هزینه کل خانوار

بهره‌مندی دهک هزینه‌ای	گاز طبیعی در بخش خانگی	فراورده‌های نفتی در بخش خانگی	بنزین در بخش حمل‌ونقل	CNG در بخش حمل‌ونقل	درصد بهره‌مندی خانوار از یارانه انرژی	نسبت یارانه به هزینه کل خانوار
دهک اول	۵/۳۸	۵/۳۳	۱/۲۶	۰/۵۶	۵۰/۶	۱۵
دهک دوم	۷/۴	۶/۳۶	۳/۲۰	۲/۴۱	۶/۸۹	۱۳
دهک سوم	۸/۲۵	۸/۷۶	۴/۱۳	۶/۶۵	۸/۱۴	۱۳
دهک چهارم	۹	۷/۸۱	۶/۱۳	۶/۹۲	۸/۶۴	۱۲
دهک پنجم	۹/۴۵	۹/۴۵	۷/۸۱	۱۱/۶۹	۹/۹۰	۱۲
دهک ششم	۱۰/۰۲	۹/۱۰	۸/۹۱	۱۲/۵۷	۱۰/۰۲	۱۱
دهک هفتم	۱۱/۸۰	۱۱/۸۴	۱۲/۲۷	۱۶/۲۲	۱۱/۹۹	۱۱
دهک هشتم	۱۱/۳۴	۱۳/۶۶	۱۴/۶۳	۱۶/۰۲	۱۱/۹۹	۹
دهک نهم	۱۲/۳۸	۱۲/۰۸	۱۶/۷۶	۱۶/۴۲	۱۲/۵۶	۸
دهک دهم	۱۴/۴۳	۱۵/۷۱	۲۴/۸۷	۱۰/۵۴	۱۴/۸۲	۵

مأخذ: مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، ۱۳۹۸.

نمودار ۲۱. درصد بهره‌مندی خانوار از یارانه انرژی و نسبت یارانه به هزینه کل خانوار

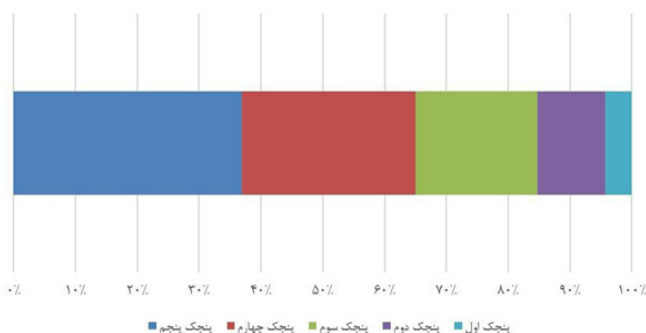




۴.۳ دهک پایین جامعه

در ۴ دهک پایین درآمدی (۴۰ درصد فقیرترین جامعه)، حدود ۲ میلیون نفر وجود دارد که با احتساب خانواده‌هایشان به ۶ تا ۸ میلیون نفر می‌رسند. این گروه جزو پرمصرف‌ترین اقشار بنزینی کشور هستند.

ترکیب پرمصرف‌های بنزین بر اساس پنجک درآمدی



مصرف بالای آنها عمدتاً به دلایل زیر است:

- خودروهای فرسوده دارند که بنزین زیادی مصرف می‌کند

- روی خودروی خودشان کار می‌کنند (مثل تاکسی‌رانی)

آنها اصلاً آدم‌های مسرف نیستند و برای سفر یا تفریح بنزین مصرف نمی‌کنند، بلکه برای امرار معاش مجبور به مصرف زیاد هستند

اگر این ظرافت‌ها دیده نشود، افزایش قیمت بنزین می‌تواند دوباره اعتراضات آبان ۹۸ و آن فاجعه را تکرار کند.

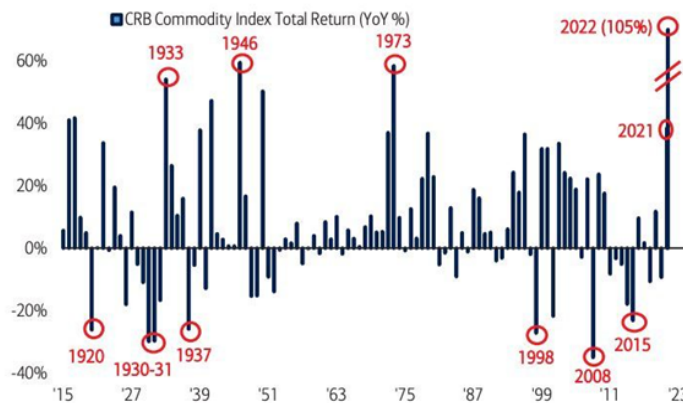
■ حساسیت نظامات اقتصادی دنیا به قیمت انرژی-آمریکا

کامودیتی‌ها در اقتصاد به محصولات پایه‌ای اشاره دارند که نقش مواد اولیه در تولید را ایفا می‌کنند. این محصولات شامل نفت و گاز، انرژی، فلزات اساسی و

محصولات پایه کشاورزی هستند. در سال ۲۰۲۲، به دلیل بروز جنگ بین روسیه و اوکراین و ظهور ریسک‌های مرتبط با انرژی ناشی از این جنگ، قیمت کامودیتی‌ها به شدت افزایش یافت. این افزایش قیمت‌ها منجر به رسیدن شاخص قیمت کامودیتی‌ها به بیشترین میزان خود در بیش از ۱۰۰ سال اخیر شد. این وضعیت نشان‌دهنده تأثیرات عمده‌ای است که تنش‌های ژئوپولیتیکی می‌توانند بر اقتصاد جهانی داشته باشند.

Chart 8: Commodity prices very overbought

CRB Commodity Index Total Return



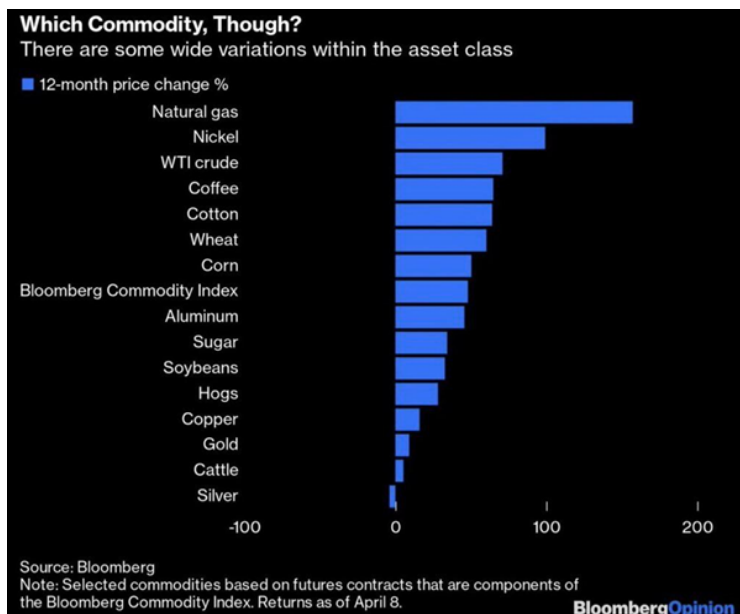
Source: BofA Global Investment Strategy, Bloomberg, 2022. YTD annualized

BofA GLOBAL RESEARCH

از این رو، در همان سال جنگ، قیمت کالاهای اساسی از نفت خام و گاز گرفته تا ذرت، پنبه، نیکل و مس به شدت افزایش یافت. در برخی موارد، این افزایش قیمت‌ها نسبت به دوره ۱۲ ماهه قبل به بیش از ۱۰۰ درصد رسید. این شرایط باعث تأثیرگذاری عمیق بر اقتصادهای جهانی شد، به طوری که بسیاری از کشورها با چالش‌های بزرگی در مدیریت تورم و تأمین انرژی و مواد اولیه مواجه شدند. این



تغییرات قیمتی در بازارهای جهانی نه تنها بر صنایع بلکه بر زندگی روزمره مردم نیز تأثیر گذاشت و به یک موضوع مهم در سیاست‌های اقتصادی تبدیل شد.



اثر افزایش قیمت انرژی بر تورم آمریکا

افزایش قیمت کامودیتی‌ها از جمله قیمت انرژی به عنوان اساسی‌ترین بخش کامودیتی‌ها می‌تواند به طور قابل توجهی بر تورم تأثیر بگذارد، اغلب از طریق آنچه که به عنوان فشار هزینه شناخته می‌شود. فشار هزینه به وضعیتی اشاره دارد که در آن افزایش قیمت مواد اولیه منجر به افزایش هزینه‌های تولید برای شرکت‌ها می‌شود. این افزایش هزینه‌ها به طور معمول به قیمت نهایی کالاها و خدمات منتقل می‌شود، که می‌تواند تورم را در سطح مصرف‌کننده تحریک کند. به عبارتی شرکت‌هایی که مثلاً در تولید کالاهایی نظیر مواد غذایی، لوازم خانگی، و وسایل نقلیه فعالیت دارند، به شدت وابسته به قیمت کامودیتی‌هایی مانند فلزات و

انرژی هستند. افزایش قیمت این مواد اولیه می‌تواند به زنجیره تأمین فشار وارد کرده و منجر به افزایش قیمت تمام شده کالاها شود. این تغییرات قیمت نه تنها بر مصرف‌کنندگان نهایی تأثیر می‌گذارد بلکه می‌تواند بر روی شرایط اقتصادی کلان نیز تأثیر گذار باشد.

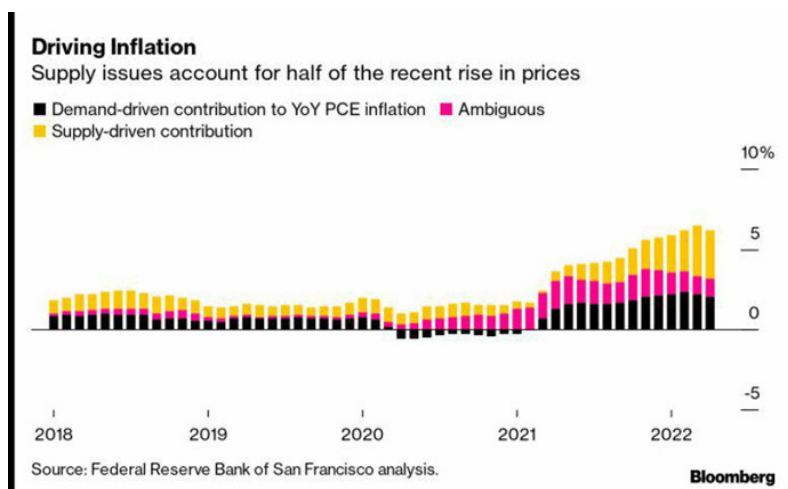
از همین رو همبستگی بین تورم و قیمت کالاهای اساسی، به ویژه انرژی، در آمریکا بسیار قابل توجه است. در نتیجه، تغییرات در قیمت‌های کامودیتی‌ها می‌تواند شاخص‌های کلیدی برای پیش‌بینی روند تورم در اقتصاد باشد.



فدرال رزرو آمریکا نیز در یکی از گزارش‌های خود تأکید کرده است که بیش از ۵۰ درصد از تورم آمریکا در سال ۲۰۲۲ ناشی از اختلالات در سمت عرضه بوده است. این اختلالات به طور خاص به دلیل افزایش قیمت انرژی و سایر کامودیتی‌ها ایجاد شده‌اند. افزایش قیمت‌ها در بخش انرژی به خصوص تأثیر قابل توجهی داشته است، زیرا انرژی نقش حیاتی در تمامی بخش‌های تولیدی و خدماتی دارد. اختلالات سمت عرضه می‌توانند شامل کمبودهای موقتی در مواد خام، افزایش



قیمت‌ها بر اثر تقاضای بالا و عدم تعادل در عرضه و تقاضا، و مشکلات مربوط به زنجیره تأمین باشند. در سال ۲۰۲۲، بسیاری از این مسائل به طور مستقیم به جنگ روسیه و اوکراین و تحریم‌های بین‌المللی مرتبط با آن، که بر بازارهای انرژی تأثیر گذاشته، برمی‌گردند.



اثر افزایش قیمت انرژی بر مخارج دولتی آمریکا و کسری بودجه

اثر افزایش قیمت انرژی و کامودیتی‌ها بر اقتصاد کلان فراتر از تنها تحریک تورم است. این افزایش قیمت‌ها می‌تواند تأثیرات بلندمدت‌تر و دشوارتری برای جبران بر جنبه‌های مختلف اقتصاد داشته باشد. یکی از مهم‌ترین این تأثیرات، افزایش هزینه‌های دولتی و تشدید کسری بودجه است.

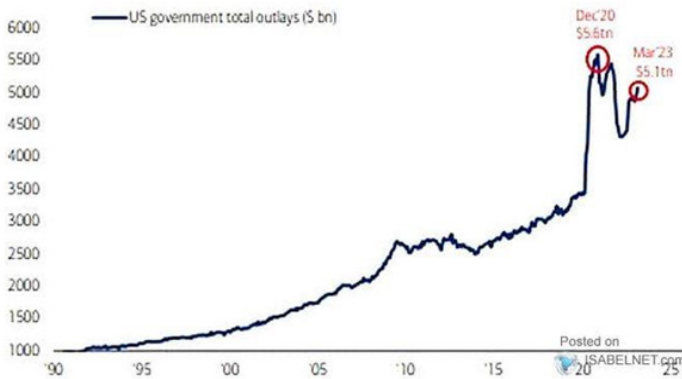
افزایش قیمت انرژی و کامودیتی‌ها مستقیماً بر هزینه‌های عملیاتی دولت تأثیر می‌گذارد. این هزینه‌ها شامل مخارج مرتبط با حمل و نقل، تأمین انرژی برای ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی، و همچنین هزینه‌های مرتبط با برنامه‌های حمایتی و سوبسیدها است. هنگامی که قیمت کامودیتی‌ها افزایش می‌یابد، دولت‌ها ممکن است مجبور به افزایش هزینه‌ها برای حفظ سطح خدمات و

پشتیبانی از بخش‌های آسیب‌پذیر جامعه شوند.

در مورد ایالات متحده، این کشور بلافاصله پس از بحران اقتصادی ناشی از همه‌گیری کرونا، با چالش‌های جدیدی روبرو شد. در این دوره، دولت فدرال تلاش کرد تا از طریق برنامه‌های محرک مالی و پشتیبانی از شرکت‌ها و افراد، اقتصاد را تقویت کند. با این حال، جنگ بین روسیه و اوکراین و تأثیرات آن بر بازارهای جهانی انرژی باعث شد که دولت مجدداً مجبور به افزایش مخارج خود شود تا از فشارهای اقتصادی ناشی از افزایش قیمت انرژی مقابله کند.

Chart 11: US government spend is soaring

US government total outlays (\$ bn)



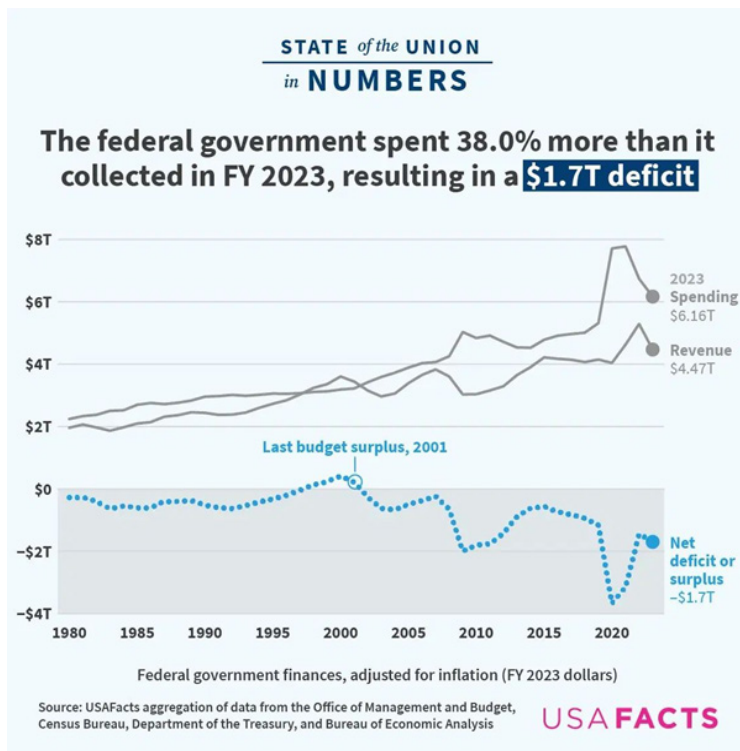
Source: BofA Global Investment Strategy, Haver

افزایش هزینه‌های دولتی و تشدید کسری بودجه می‌تواند به نوبه خود بر استقرار مالی و رشد اقتصادی تأثیر بگذارد. بدهی‌های دولتی که برای پوشش کسری‌ها افزایش می‌یابند، ممکن است نرخ بهره‌ها را بالا برده و هزینه‌های وام‌گیری را برای بخش خصوصی افزایش دهند. این شرایط می‌تواند سرمایه‌گذاری و مصرف را تضعیف کرده و بر سرعت رشد اقتصادی بلندمدت تأثیر منفی بگذارد.



۳۷

بخش اول: افزایش قیمت انرژی چه آثاری بر اقتصاد ما دارد؟



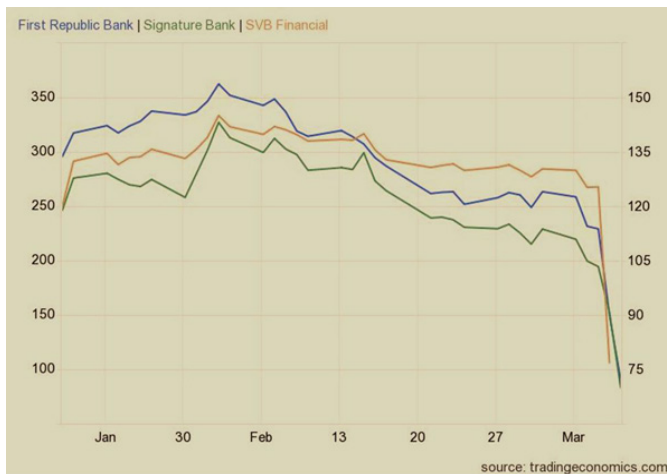
بنابراین، اثرات افزایش قیمت انرژی و کامودیتی‌ها بر اقتصاد کلان و متغیرهای اقتصادی فراگیر و پیچیده است، و مستلزم توجه و برنامه‌ریزی دقیق دولت‌ها برای مقابله با این چالش‌ها است.

اثر افزایش قیمت انرژی بر نظام بانکی آمریکا

در پاسخ به جهش تورمی ناشی از افزایش قیمت کامودیتی‌ها، به ویژه انرژی، که به دنبال جنگ اوکراین اتفاق افتاد، فدرال رزرو آمریکا، به عنوان نهاد سیاستگذار پولی و مسئول تعدیل تورم در کشور، تصمیم گرفت به منظور مقابله با تورم، نرخ‌های بهره کوتاه‌مدت را افزایش دهد. این تصمیم منجر به یکی از بزرگ‌ترین و شدیدترین افزایش‌های نرخ بهره در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ شد.

افزایش نرخ بهره، از لحاظ اقتصادی، ارزش اوراق بهادار قبلاً منتشر شده به عنوان دارایی‌های مالی را کاهش می‌دهد. در نظام بانکی آمریکا، جایی که این دارایی‌های مالی نقش اساسی در دارایی‌های بانک‌ها دارند، کاهش ارزش این دارایی‌ها به دلیل افزایش نرخ بهره می‌تواند کفایت سرمایه بانک‌ها را کاهش دهد. این شرایط به خصوص برای بانک‌هایی که پرتفوی عظیمی از اوراق بهادار با نرخ ثابت داشتند، بسیار چالش‌برانگیز بود.

افزایش نرخ بهره برای کنترل تورم ناشی از افزایش قیمت انرژی باعث شد بانک‌های بزرگی مانند سیلیکون ولی بانک و سیگنچر بانک با چالش‌های جدی روبرو شوند و در نهایت به ورشکستگی کشیده شوند. ارزش سهام این بانک‌ها به شدت سقوط کرد، که این وضعیت کل نظام بانکی آمریکا را در معرض ریسک قرار داد و دست فدرال رزرو را هم برای ادامه سیاست‌های پولی انقباضی بست.



درس‌های سیاست‌گذاری

همانطور که تجربه سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ در آمریکا نشان داد، افزایش قیمت انرژی و کامودیتی‌ها می‌تواند تأثیرات عمده‌ای بر اقتصاد داشته باشد. این افزایش



قیمت‌ها نه تنها تورم و فشار هزینه‌ای ایجاد می‌کند، بلکه می‌تواند به تشدید کسری بودجه از طریق افزایش هزینه‌های دولتی منجر شود و حتی باعث بروز بحران‌های بانکی شود.

این وضعیت درس مهمی برای سیاستگذاران دارد. استفاده از ابزارهای قیمتی، مخصوصاً در شرایطی که بستر غیرقیمتی دیگری فراهم نشده و مصرف به قیمت کشش‌پذیری بسیار پایینی دارد، می‌تواند به شدت ریسک‌های اقتصادی ایجاد کند. دولت‌ها و نهادهای سیاستگذار باید به این نکته توجه کنند که تصمیم‌گیری‌های آتی و واکنش‌های سریع به مسائل، در حالی که برای مقابله با بحران‌ها لازم هستند، باید با دقت و در نظر گرفتن تمام جوانب و پیامدهای ممکن انجام شوند.

■ حساسیت نظامات اقتصادی دنیا به قیمت انرژی- منطقه یورو

بروز جنگ میان روسیه و اوکراین و در نتیجه افزایش قیمت انرژی در اروپا، به ویژه در منطقه یورو، به یکی از مسائل اقتصادی عمده تبدیل شد که اثرات گسترده‌ای بر اقتصاد خرد و کلان این منطقه به جا گذاشت. این پدیده، بازتاب‌های گسترده‌ای بر زندگی روزمره شهروندان و عملکرد بنگاه‌های اقتصادی داشت که در لایه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی در شاخص‌های کمی ارائه شده در ادامه این نگارش قابل مشاهده است. در سطح خرد اقتصادی، افزایش قیمت انرژی تأثیر مستقیمی بر مخارج مصرفی خصوصی یعنی به عبارتی بهتر مصرف خانوار داشت از این رو بر شاخص‌های رفاه عمومی حائز اثر منفی بود. به علاوه، با افزایش هزینه‌ها، به ویژه در زمینه انرژی، تقاضا برای کالاها و خدمات دیگر کاهش یافت و این موضوع بر شاخص‌های فروش بنگاه‌ها نیز تأثیر گذاشت.

از سوی دیگر، در بعد کلان اقتصادی، افزایش هزینه‌های انرژی به طور مستقیم تورم را تغذیه کرده است. این افزایش تورم سبب شده است تا نیاز به تنظیم مجدد دستمزدها برای حفظ قدرت خرید نیروی کار احساس شود ولی ناتوانی

بنگاه ها به دلیل کاهش درآمد عملیاتی آن ها افزایش دستمزدها را عملاً تا حد زیادی منتفی کردو

در نهایت، افزایش هزینه های انرژی بار سنگینی بر دوش دولت ها گذاشت و میزان بدهی دولتی را به ویژه در کشورهایی که وابستگی بیشتری به واردات انرژی دارند، افزایش داد. افزایش بدهی دولتی و هزینه های جاری می تواند همچنین توانایی دولت ها در سرمایه گذاری در حوزه های دیگر را نیز محدود کرد

تحلیل جامع این مسائل می تواند میتواند چشم انداز بهتری از اثرات انرژی از زاویه نگاه اقتصاد خرد و کلان ترسیم کند که سیاستمداران در کشور ما نیز با توجه به این متغیرهای اقتصادی برنامه های قیمتی و غیرقیمتی خود برای مدیریت حوزه انرژی را پیاده کنند و به تمامی ابعاد مربوط به آن مخصوصاً در بعد راهبردهای قیمتی توجه کنند.

بنابراین در ادامه برخی از مهمترین این متغیرها با مطالعه تطبیقی در اروپا و منطقه یورو بررسی شده است.

۱. اثر انرژی بر دو شاخص مهم رفاهی (تورم مصرف کننده و مخارج مصرفی)

تحلیل آمارهای کلیدی نشان دهنده تأثیرات عمیق جنگ اوکراین و افزایش قیمت انرژی بر رفاه خانوار در اروپا در سال ۲۰۲۲ است. به طور کلی، این وضعیت منجر به افزایش قابل توجه تورم و کاهش قدرت خرید خانوارها شد. بعد از اینکه قیمت گاز طبیعی در دوران جنگ نسبت به سال ۲۰۲۱ تا ۶۰٪، قیمت برق تا ۴۰٪ و قیمت سوخت تا ۳۵٪ افزایش یافت، عملاً تأثیر مستقیم و قابل توجهی بر هزینه های زندگی خانوارها داشت. این افزایش مخارج خود را در افزایش شاخص سطح عمومی قیمت ها یعنی تورم نشان داد. در سال ۲۰۲۲، نرخ تورم در اتحادیه اروپا به طرز چشمگیری افزایش یافت و در ماه اکتبر، تورم سالانه منتهی به این ماه به ۱۱٫۵٪ رسید و در نوامبر به ۱۰٫۱٪ و در دسامبر به ۹٫۲٪ کاهش یافت. این آمار اگر چه در قیاس با تورم ایران به مراتب کمتر است اما نکته مهم اینجاست که تورم

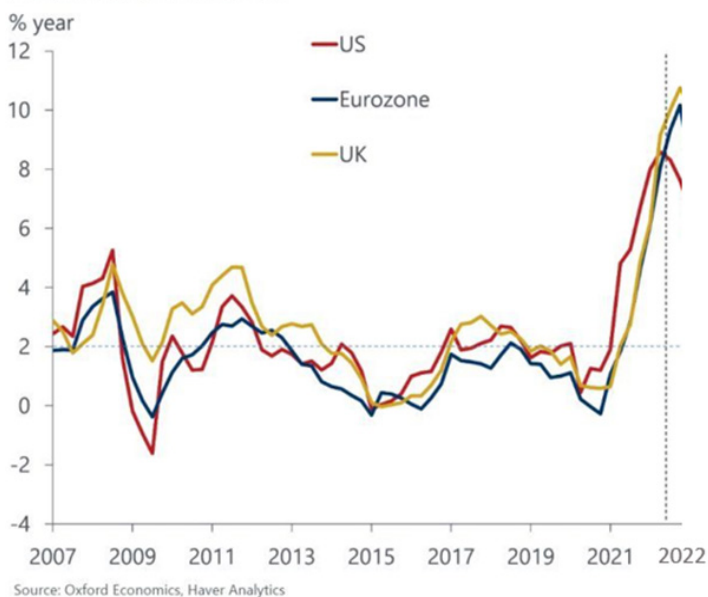


۴۱

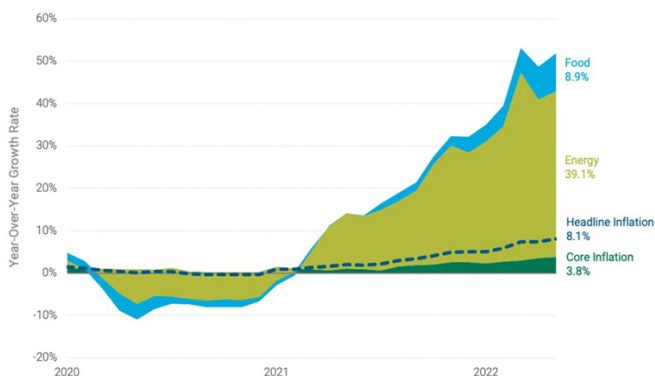
بخش اول: افزایش قیمت انرژی چه آثاری بر اقتصاد ما دارد؟

اتحادیه اروپا از سطوح کمتر از ۱٪ در سال ۲۰۲۱ به این جهش رسید و عملاً حدود ۱۰ برابر شد. ۱۰ برابر شدن تورم در اروپا شوک کم سابقه و شاید بی سابقه ای را بر اقتصاد این منطقه وارد کرد.

Headline CPI inflation

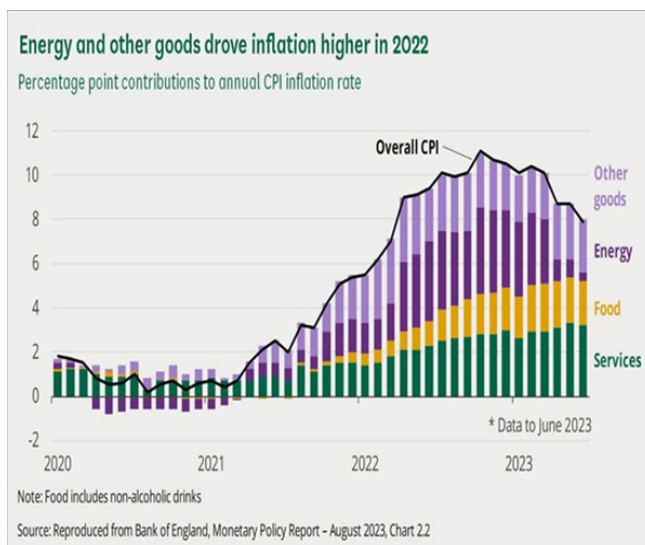


در نمودار زیر کاملاً واضح است که انرژی بیشترین سهم را در جهش بیش از ۱۰ برابری تورم داشته و تورم را از هسته سخت بلند مدت آن به شدت توسعه داده است. این مهم به وضوح اثر پیشرانی قیمت انرژی بر سایر اجزای تورم را نیز نشان میدهد.



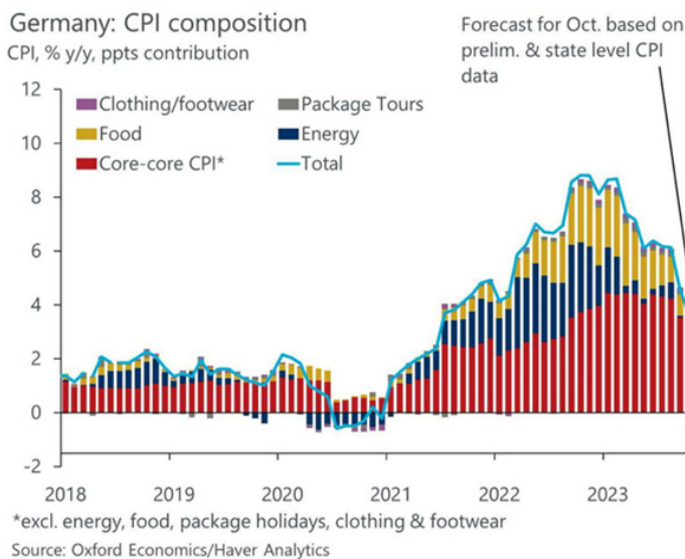
Data from 1/31/2020 – 5/31/2022. Source: FactSet, Eurostat. Headline inflation in the eurozone is based on the Harmonised Index of Consumer Prices (HICP), the European Central Bank's measure of consumer price inflation. Core inflation is the HICP excluding food and energy.

اثر پیشرانی قیمت انرژی را در تورم دو کشور شاخص اروپایی یعنی آلمان به عنوان صنعتی ترین کشور اروپا و نیز انگلستان میتوان مشاهده کرد. با شروع جنگ اوکراین و رشد قیمت انرژی در هر دو کشور مذکور رشد تورم انرژی باعث رشد تورم در سایر اجزای تورم یعنی تورم مواد غذایی، تورم حوزه خدمات و ... شد.



Note: Food includes non-alcoholic drinks

Source: Reproduced from Bank of England, Monetary Policy Report - August 2023, Chart 2.2

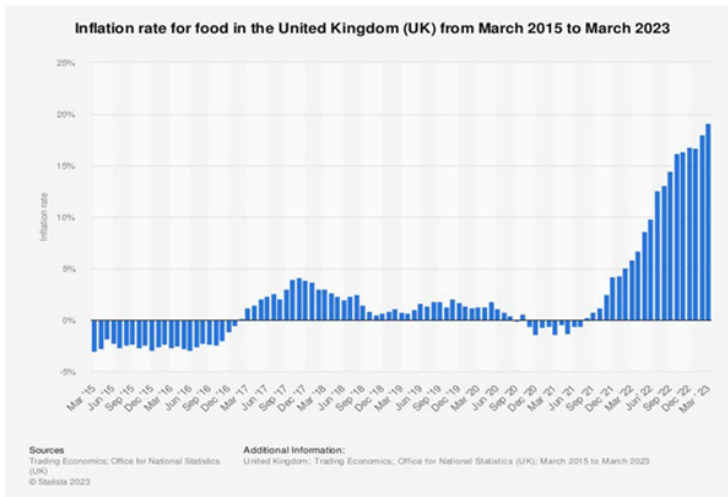


۲. اثر قیمت انرژی بر شاخص قیمت مواد غذایی

شاخص قیمت مواد غذایی در اروپا مانند سایر نقاط جهان اهمیت زیادی دارد. مواد غذایی بخش قابل توجهی از هزینه‌های زندگی خانوارها را تشکیل می‌دهد. افزایش قیمت مواد غذایی می‌تواند فشار مالی بیشتری بر خانواده‌ها وارد کند و بودجه خانوارها را تحت تأثیر قرار دهد. گروه‌های کم‌درآمد و آسیب‌پذیر جامعه که بخش بزرگی از درآمد خود را به مواد غذایی اختصاص می‌دهند، به طور بیشتری تحت تأثیر نوسانات قیمت قرار می‌گیرند. افزایش قیمت‌ها می‌تواند منجر به کاهش دسترسی آن‌ها به غذای کافی و با کیفیت شود. از طرفی دیگر شاخص قیمت مواد غذایی از اجزای مهم نرخ تورم کل است. افزایش در این شاخص می‌تواند منجر به افزایش تورم شود و به تبع آن ممکن است سیاست‌گذاران پولی را به تغییر نرخ بهره و تحمیل رکود بر اقتصاد وادار کند.

با شروع جنگ اوکراین در سال ۲۰۲۲ و افزایش قیمت کامودیتی‌ها و از جمله

انرژی، به دلیل وابستگی زیاد حوزه غذایی و کشاورزی به انرژی به صورت مستقیم و غیر مستقیم شاهد افزایش قیمت مواد غذایی در اروپا بودیم و قیمت مواد غذایی متأثر از بحران انرژی در سال ۲۰۲۲ روندی صعودی را تجربه کرد. به عنوان مثال قیمت نان ۱۸٪، لبنیات ۲۴٪، روغن ۳٪ و گوشت ۱۵٪ نسبت به سال گذشته افزایش داشت. این افزایش‌ها باعث شده است که اقلام ضروری روزمره برای خانواده‌ها به شدت گران‌تر شود. این افزایش قیمت‌ها را میتوان حتی در تورم مواد غذایی در کشورهایی چون آلمان و انگلستان به عنوان کشورهای پردرآمد و صنعتی اروپا هم به وضوح مشاهده کرد. همانطور که در نمودارهای زیر عیان است، در انگلستان تورم مواد غذایی که همیشه کمتر از ۵ درصد و در برخی سالها نیز حتی منفی بوده است در سال‌های جنگ اوکراین جهشی بیش از ۵ برابر داشت و به مرز ۲۰ درصد رسید و در آلمان نیز تورم مواد غذایی به قله ۲۵ درصدی نائل شد. که با توجه به آنچه گفته شد اثر قیمت انرژی را به عنوان پیشران اصلی این جهش تورمی در مواد غذایی میتوان مشاهده کرد.





۴۵

بخش اول: افزایش قیمت انرژی چه آثاری بر اقتصاد ما دارد؟

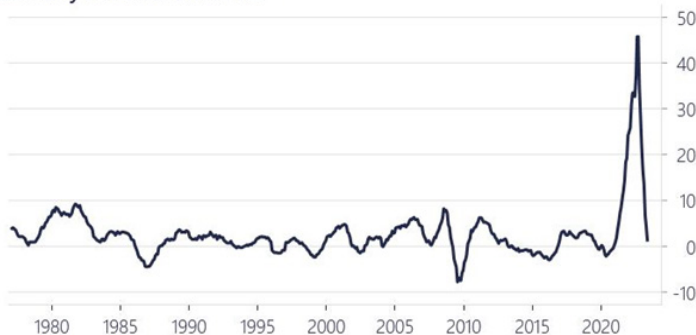


۳. اثر افزایش قیمت انرژی بر شاخص فشار هزینه تولید

افزایش قیمت انرژی که به دلیل جنگ در اوکراین رخ داد، تأثیر عمده‌ای بر ساختار هزینه‌های تولیدی بسیاری از کشورها گذاشت. انرژی به عنوان یکی از مهم‌ترین نهاده‌های تولید، وقتی گران می‌شود، باعث افزایش هزینه‌ها در تمامی مراحل زنجیره تأمین می‌گردد. این افزایش هزینه‌ها معمولاً به سرعت در شاخص قیمت تولید کننده یا (PPI) (Producer Price Index) منعکس می‌شود، که نشان‌دهنده تغییرات قیمت کالاها و خدمات پیش از خروج از کارخانه‌ها است.

در کشور صنعتی مانند آلمان که به شدت وابسته به تأمین انرژی برای فعالیت‌های تولیدی خود است، این تغییرات بسیار چشمگیر و معنادار بودند. تورم تولید کننده در آلمان به بیشترین مقدار خود در ۴۰ سال اخیر رسید، و نرخ تورم تولید کننده به آستانه ۵۰ درصد نزدیک شد. این وضعیت نشان‌دهنده اهمیت و حساسیت انرژی به عنوان یک عامل بحرانی در پایداری اقتصادی و توانمندی تولیدی است.

Germany Producer Prices YoY



Source: Steno Research, Bloomberg and Macrobond

هرچند که پس از این اوج، تورم کمی کاهش یافت، اما به معنای کاهش واقعی قیمت‌ها نبود؛ بلکه فقط سرعت رشد قیمت‌ها کمتر شد. این جهش قیمت‌ها در سال ۲۰۲۲ تأثیرات جدی و ماندگاری بر اقتصاد آلمان گذاشت، به طوری که هفته‌نامه اقتصادی معتبر اکونومیست در گزارشی، به اقتصاد آلمان لقب "اقتصاد مریض اروپا" را داد.

این وضعیت نشان می‌دهد که چگونه نوسانات در بازارهای انرژی می‌توانند به سرعت بر ساختار اقتصادی کشورهای صنعتی تأثیر بگذارند و باعث ناپایداری در زمینه‌های مختلف اقتصادی و تولیدی شوند.

۴. اثر افزایش قیمت انرژی بر شاخص خرده‌فروشی

یکی از شاخص‌های کلیدی برای ارزیابی فشار هزینه بر ترازنامه بنگاه‌ها و خانوارها، شاخص خرده‌فروشی است. این شاخص نشان می‌دهد که مصرف‌کنندگان چقدر توانسته‌اند کالا و خدمات از خرده‌فروشان خریداری کنند و همچنین نشان می‌دهد که خرده‌فروشان چقدر توانسته‌اند فروش داشته باشند. این شاخص به طور مؤثری وضعیت عرضه و تقاضا را همزمان منعکس می‌کند.

در سال ۲۰۲۲، به دلیل جهش قیمت انرژی، شاخص خرده‌فروشی در آلمان که به



عنوان بزرگترین اقتصاد اروپا شناخته می‌شود، به یکی از پایین‌ترین مقادیر خود در ۳۰ سال اخیر رسید. این کاهش نشان‌دهنده تأثیراتی است که افزایش قیمت انرژی بر اقتصاد آلمان داشته است. از یک سو، فشار هزینه بر بنگاه‌ها باعث شده تا قیمت کالاها و خدمات افزایش یابد، و از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های زندگی قدرت خرید مصرف‌کنندگان را کاهش داده است. در واقع کاهش در شاخص خرده‌فروشی نشان می‌دهد که نه تنها مصرف‌کنندگان به علت افزایش قیمت‌ها و کاهش قدرت خرید کمتر خرید کرده‌اند، بلکه خرده‌فروشان نیز به دلیل کاهش تقاضا و افزایش هزینه‌های عملیاتی، فروش کمتری داشته‌اند. این وضعیت به وضوح نشان می‌دهد چگونه یک افزایش در هزینه‌های انرژی می‌تواند به تقاضا و عرضه در بازار آسیب بزند و از این رو تأثیرات گسترده و چندجانبه‌ای بر اقتصاد کشور بگذارد.



۵. اثر افزایش قیمت انرژی بر شاخص دستمزدهای حقیقی

افزایش قیمت انرژی نه تنها به تورم تولیدکننده و مصرف‌کننده منجر می‌شود، بلکه تأثیرات عمیقی بر بازار کار و رفاه اقتصادی جامعه نیز دارد. وقتی هزینه‌های

انرژی افزایش می‌یابد، بنگاه‌ها با فشار زیادی بر هزینه‌های تولید خود مواجه می‌شوند. این فشار هزینه‌ای باعث می‌شود که شرکت‌ها نتوانند حقوق کارکنان خود را به مقدار کافی افزایش دهند، چرا که افزایش حقوق به معنی افزایش بیشتر هزینه‌ها و کاهش سودآوری است.

از سوی دیگر، افزایش قیمت انرژی به افزایش قیمت کالاها و خدمات مصرفی منجر می‌شود. این وضعیت باعث می‌شود که حقوق‌بگیران قدرت خرید خود را از دست بدهند، چرا که درآمد آنها با سرعتی کمتر از افزایش هزینه‌های زندگی رشد می‌کند. نتیجه این وضعیت، کاهش دستمزدهای حقیقی (یعنی دستمزدهای تعدیل شده با نرخ تورم) است. در آلمان، به عنوان یکی از بزرگترین و صنعتی‌ترین اقتصادهای اروپا، این مسئله به کمترین سطح دستمزدهای حقیقی در ۳۰ سال اخیر منجر شده است.



۶. اثر افزایش انرژی بر شاخص بدهی دولت‌ها

همانطور که در بخش‌های قبلی گفته شد افزایش قیمت انرژی در اروپا تأثیرات فراوانی بر اقتصادهای این منطقه داشته است، به‌ویژه از طریق افزایش فشار هزینه بر تولید که به وضوح در شاخص تورم تولیدکننده قابل مشاهده است. این افزایش قیمت‌ها به نوبه خود بر ترانزنامه خانوارها نیز تأثیر گذاشت، به طوری که تورم مصرف‌کننده و قیمت مواد غذایی و سایر اقلام مصرفی افزایش یافت.

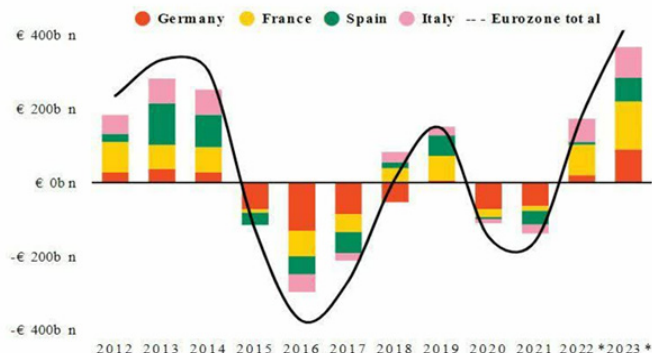


افزایش هزینه‌ها برای خانوارها به معنای کاهش قدرت خرید و رکود در تقاضای مصرفی است، که می‌تواند اقتصاد را به سمت رکود سوق دهد.

در این شرایط، دولت‌ها ممکن است ناچار به اتخاذ سیاست‌های انبساط مالی شوند تا اقتصاد خود را از این فشارها نجات دهند. یکی از ابزارهای رایج در این زمینه، افزایش انتشار اوراق بدهی است. دولت‌های منطقه یورو در واکنش به این فشارها، از طریق انتشار اوراق بدهی بیشتر، نقدینگی مورد نیاز را تأمین و به اقتصاد تزریق می‌کنند. هدف از این اقدام، حمایت از بخش‌های آسیب‌پذیر اقتصاد و حفظ رشد اقتصادی است.

پیش‌بینی شد که انتشار اوراق بدهی دولت‌های منطقه یورو در سال ۲۰۲۳ به صورت خالص دو برابر شود، که این امر ریسک بدهی دولت‌ها را به طور جدی افزایش دهد. افزایش بدهی عمومی می‌تواند به افزایش هزینه‌های پرداخت بهره منجر شود و در بلندمدت، توانایی دولت‌ها برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی و ارائه خدمات عمومی را تهدید کند. این وضعیت می‌تواند به بی‌ثباتی مالی و اقتصادی بیشتری در منطقه منجر شود و نیازمند راهکارهای هماهنگ و جامع برای مدیریت بدهی‌ها و حمایت از رشد اقتصادی پایدار باشد.

Eurozone net supply of government bonds



Source: BlackRock, BNP. * Denotes forecast. Assumes a scenario of QT where the ECB passively reduces APP bond reinvestments from April by 50%, and then by 100% in September.

نتیجه گیری:

انرژی به عنوان یک نهاده کلیدی در تولید، توزیع و مصرف، نقش بسیار مهمی در تعیین سطح عمومی قیمت‌ها و پایداری اقتصادی دارد. در ایران، سیاستمداران باید به این نکته توجه کنند که انرژی نه تنها به عنوان جزئی از تورم مؤثر است، بلکه به عنوان پیشران تورم و عاملی برای بروز شکاف در قیمت‌های نسبی نیز عمل می‌کند.

تغییرات در قیمت انرژی می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای بر شاخص‌های کلیدی اقتصاد خرد و کلان داشته باشد. از افزایش تورم مصرف‌کننده و تولیدکننده گرفته تا تأثیر بر شاخص خرده‌فروشی و نسبت بدهی‌های دولتی، قیمت انرژی می‌تواند به شکلی گسترده تمامی این عناصر را تحت تأثیر قرار دهد. لذا، هرگونه تغییر قیمتی در حوزه انرژی باید با دقت و با در نظر گرفتن تمامی ابعاد اقتصادی و اجتماعی تصمیم‌گیری شود.

سیاست‌های صرفاً قیمتی بدون همراهی با سیاست‌های پولی و مالی مناسب و در نظر گرفتن کشش‌پذیری مصرف انرژی به قیمت می‌تواند مخاطرات جدی به همراه داشته باشد. اگر مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نتوانند به سرعت به تغییرات قیمت انرژی واکنش نشان دهند، این موضوع می‌تواند منجر به بروز ناهنجاری‌ها و ناپایداری‌های اقتصادی شود.

علاوه بر این، افزایش ناگهانی هزینه‌های انرژی بدون حمایت‌های اجتماعی مناسب از سمت عرضه و تقاضا با برنامه منسجم می‌تواند به نارضایتی عمومی و حتی بحران‌های اجتماعی منجر شود. در نتیجه، برای جلوگیری از چنین شرایطی، سیاستمداران باید به تبعات متعدد تصمیمات خود در حوزه انرژی آگاه باشند و از رویکردهای جامع و هماهنگ بهره ببرند تا از هرگونه بحران اقتصادی و اجتماعی جلوگیری کنند.

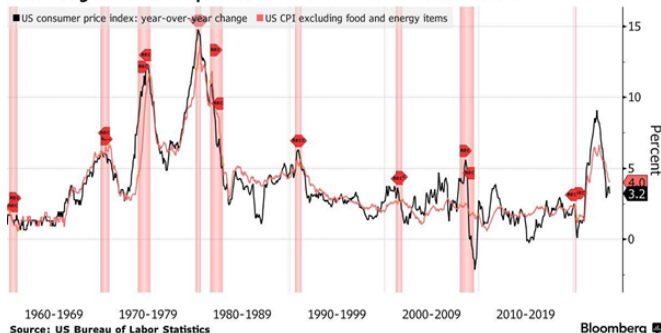


■ کاهش تورم در آمریکا و منطقه یورو بعد از کاهش قیمت انرژی

بعد از فروکش کردن جنگ اوکراین تورم در منطقه یورو و نیز در آمریکا روند نزولی را آغاز کرده است. در واقع بعد از عبور از شوک هزینه های ناشی از جنگ اوکراین و بازگشت قیمت انرژی و سایر کامودیتی ها که نهاده ها و مواد اولیه تولید هستند به سطوح بسیار پایین تری از زمان جنگ، تورم هم بعد از رکوردشکنی های بزرگ تاریخی خود سیر نزولی را در این کشورها آغاز کرد. اگر چه برخی این کاهش تورم را صرفا به سیاست های پولی و افزایش نرخ بهره در این کشورها نسبت میدهند اما در واقع داده های متعدد اقتصادی نشان میدهد کاهش تورم در این کشورها به دلیل کاهش اثرات ناشی از فشارهزینه انرژی و سایر کامودیتی ها بوده است که در این بخش آن را تبیین میکنیم.



US Inflation Has Moderated Quickly Bloomberg Economics expects Fed to consider lower interest rates



Source: US Bureau of Labor Statistics

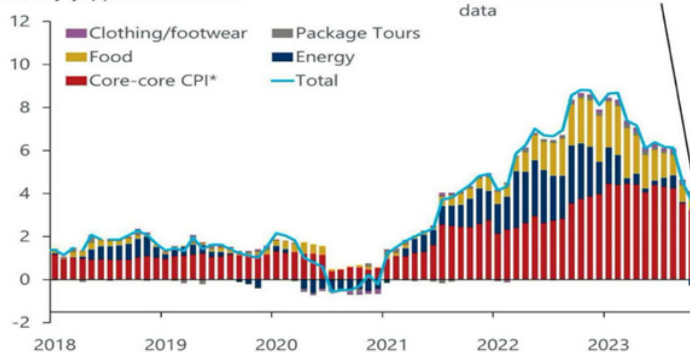
Bloomberg

از این رو ذکر چند نکته و مشاهده آمارهای مربوطه بسیار حائز اهمیت است:

۱. تورم در اروپا و آمریکا کاهش یافته است چون قیمت انرژی و سایر کامودیتی‌ها با فروکش کردن جنگ اوکراین کاهش یافته است؛ همانطور که در نمودار زیر قابل مشاهده است این مهم ربطی به افزایش نرخ بهره ندارد و مستقیماً به فروکش کردن جنگ اوکراین مرتبط است. این ادعا به عنوان نمونه برای دو کشور آلمان و انگلستان در اروپا و نیز آمریکا قابل مشاهده است.

Germany: CPI composition

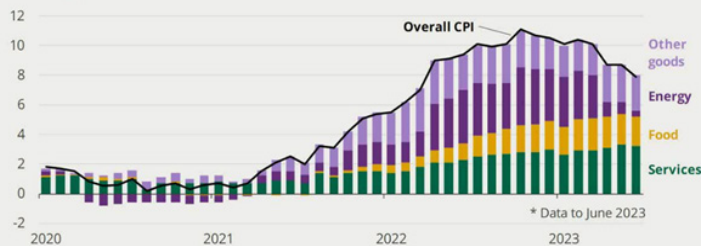
CPI, % y/y, ppts contribution



Source: Oxford Economics/Haver Analytics

Energy and other goods drove inflation higher in 2022

Percentage point contributions to annual CPI inflation rate



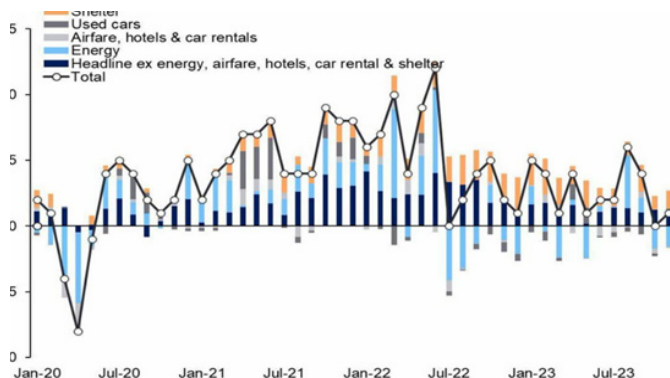
Note: Food includes non-alcoholic drinks

Source: Reproduced from Bank of England, Monetary Policy Report - August 2023, Chart 2.2



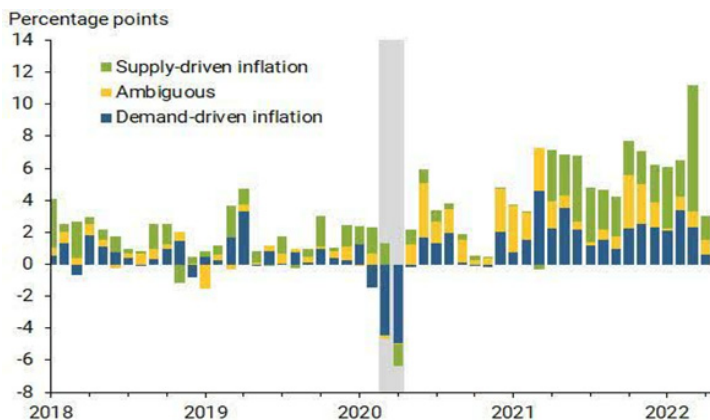
۵۳

بخش اول: افزایش قیمت انرژی چه آثاری بر اقتصاد ما دارد؟

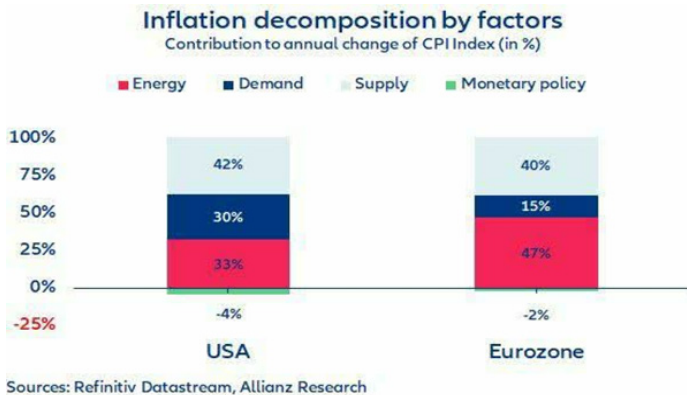


Source: BLS; EY-Parthenon

۲. طبق گزارش فدرال رزرو در سال ۲۰۲۲ بیش از ۵۰٪ تورم ناشی از پیشران‌های سمت عرضه بوده است نه فشار تقاضا، بنابراین اساساً افزایش نرخ بهره برای کنترل اقلای ۵۰٪ علت تورم آمریکا فاقد کارایی است.



۳. به طور خاص سهم مستقیم افزایش قیمت انرژی در تورم ۲۰۲۲ آمریکا و منطقه یورو در مقایسه با عوامل سمت تقاضا و تنگناهای سمت عرضه به ترتیب ۳۳٪ و ۴۷٪ بوده است، بنابراین کاهش تورم ۲۰۲۳ بدیهی است که به کاهش قیمت انرژی در این سال برمی‌گردد؛ و ربط دادن آن به نرخ بهره اساساً مخدوش است.



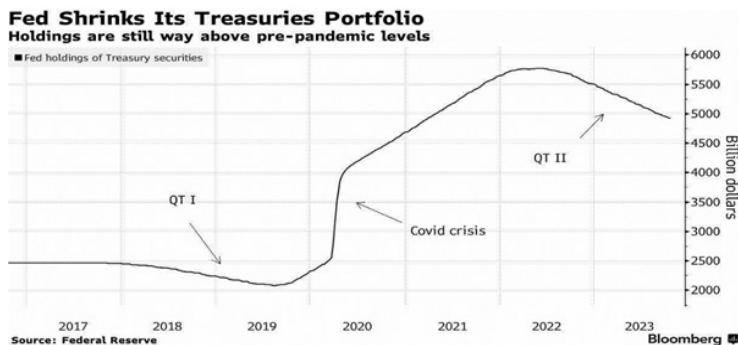
۴. سیاست‌های انقباضی ۲۰۲۳ اروپا و آمریکا برای قبض پولی بود که در ۲ سال کرونا شدیداً به اقتصاد تزریق شده بود و تا کنون هم فقط حدود ۲۰ الی ۳۰٪ آن با افزایش نرخ بهره و سیاست QT (فروش اوراق توسط بانک‌های مرکزی و جمع کردن نقدینگی و پایه پولی از بازار و نظام بانکی) توسط بانک مرکزی و فدرال رزرو منقبض شده است.





۵۵

بخش اول: افزایش قیمت انرژی چه آثاری بر اقتصاد ما دارد؟



بنابراین واضح است که کاهش تورم در اروپا و آمریکا اساساً معلول تعدیل قیمت کامودیتی‌ها از جمله کاهش قیمت انرژی در سال ۲۰۲۳ می‌باشد؛ نه نرخ بهره و سیاست‌های انقباضی.



بَخش دوم:

هدفمندی یارانه‌ها خوب یا بد؟

■ مقدمه

طرح هدفمندی یارانه‌ها که در آذر ماه سال ۱۳۸۹ به طور رسمی آغاز شد، که یکی از بزرگترین اصلاحات اقتصادی ایران در دهه‌های اخیر نامیده شد. این طرح با هدف اصلاح نظام یارانه‌پردازی، افزایش کارایی اقتصادی، کاهش مصرف حامل‌های انرژی و توزیع عادلانه‌تر منابع طراحی و اجرا شد. بر اساس این طرح، یارانه‌های موسوم به یارانه پنهان انرژی که سال‌ها به صورت قیمت‌گذاری پایین‌تر از نرخ جهانی ارائه می‌شد، به تدریج حذف و در عوض، یارانه‌ای نقدی مستقیماً به حساب خانوارها واریز می‌شد.

طراحان این سیاست انتظار داشتند که حذف یارانه‌های ضمنی و پرداخت یارانه نقدی بتواند:

- مصرف بهینه انرژی را تشویق کند
- فضای رقابتی سالم‌تری در اقتصاد ایجاد کند
- منابع حاصل از اصلاح قیمت‌ها را به سمت توسعه اقتصادی هدایت کند
- عدالت اجتماعی را از طریق توزیع مستقیم یارانه افزایش دهد
- وابستگی بودجه دولت به درآمدهای نفتی را کاهش دهد

اما در طول بیش از یک دهه گذشته، اقتصاد ایران دستخوش تحولات عمیق و گاه بنیادینی شد. تحریم‌های اقتصادی گسترده، تغییرات جهشی نرخ ارز، تورم مزمن و فزاینده، تغییرات ساختار اجتماعی، دگرگونی‌های بازار کار، پیدایش مشاغل جدید مانند تاکسی‌رانی اینترنتی و تغییرات الگوهای مصرف، شرایطی کاملاً متفاوت از دهه ۱۳۸۰ ایجاد کرده است.

در این میان، پرسش اساسی این است که آیا تکرار همان مدل هدفمندی یارانه‌ها که در شرایط اقتصادی و اجتماعی متفاوت دهه ۱۳۸۰ طراحی و اجرا شد، می‌تواند پاسخگوی نیازها و چالش‌های اقتصاد امروز ایران باشد؟ آیا ساختار



اجتماعی، ترکیب طبقاتی، الگوهای مصرف، و واقعیت‌های اقتصادی فعلی با مفروضات اولیه این طرح همخوانی دارد؟ و به صورت صریح‌تر اجرای دوباره طرح موسوم به هدفمندی یارانه‌ها که در نهایت هم منجر به هدفمندی یارانه‌ها نشد چه چالش‌هایی می‌تواند برای امروز ایران خلق کند؟

برای پاسخ به این پرسش‌ها، باید به بررسی دقیق ابعاد مختلف این موضوع پرداخت. تحلیل شرایط فعلی نشان می‌دهد که عوامل متعددی از جمله تغییرات ساختاری اقتصاد، دگرگونی‌های اجتماعی و بویژه شرایط خاص اقشار مختلف جامعه، لزوم بازطراحی کامل سیاست‌های یارانه‌ای را ایجاب می‌کند. در ادامه، این عوامل و دلایل عدم تناسب طرح اولیه با شرایط کنونی به تفصیل بررسی خواهد شد.

■ تفاوت دوران هدفمندی یارانه‌ها با امروز / چالش اجرای هدفمندی در شرایط امروز

طرح هدفمندی یارانه‌ها در بستر دهه ۸۰ اجرا شد که محیط اقتصاد کلان کشور به صورت قابل توجهی ماهیتاً با شرایط امروز کشور متفاوت بود. از این رو اجرای طرحی شبیه به هدفمندی یارانه‌ها که در سال ۱۳۸۹ اجرایی شد به دلایل و ملاحظات متعددی امکان‌پذیر نیست و اجرای آن با چالش و بحران همراه خواهد بود که در ادامه به برخی از این دلایل اشاره می‌شود:

۱. سال ۸۹ (اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها) محیط اقتصاد کلان کشور با ثبات جدی نرخ ارز یعنی ثبات لنگر انتظارات عاملان اقتصادی طی بیش از یک دهه مواجه بود و نرخ ارز در طی این دهه به صورت سالانه متوسط رشد ۲/۷٪ تجربه کرد، از این رو به دلیل ثبات لنگر ارزی انتظارات، شرایط برای استفاده از ابزار قیمتی شدیداً فراهم بود.

تحولات نرخ ارز، نقدینگی، تورم و تولید

بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

تحولات رشد میانگین سالانه متغیرها طی دوره های مختلف (درصد/برابر)

عنوان	دهه ۱۳۷۰	دهه ۱۳۸۰	سالهای ۱۳۹۰ الی ۱۳۹۶	سالهای ۱۳۹۷ الی ۱۴۰۱
نرخ دلار در بازار غیورسی (درصد)	۲۰.۶	۲.۷	۲۳.۹	۶۱.۱
انحراف معیار نرخ دلار در بازار غیورسی (برابر)	۲۵۵۶/۹	۸۸۶/۱	۸۸۳۹/۱	۹۷۰۶۳/۹
عنوان	دهه ۱۳۷۰	دهه ۱۳۸۰	سالهای ۱۳۹۰ الی ۱۳۹۶	سالهای ۱۳۹۷ الی ۱۴۰۱
نقدینگی	۲۷.۱	۲۸.۲	۲۶.۷	۳۳.۰
پایه پولی	۲۳.۴	۲۴.۰	۱۷.۸	۳۲.۲
تورم	۲۴.۴	۱۴.۷	۱۹.۰	۴۲.۴
تولید ناخالص داخلی	۴.۳	۴.۷	۱.۴	۱.۲

توضیح: رشد سالانه متغیرها بر اساس روش حسابی محاسبه شده است

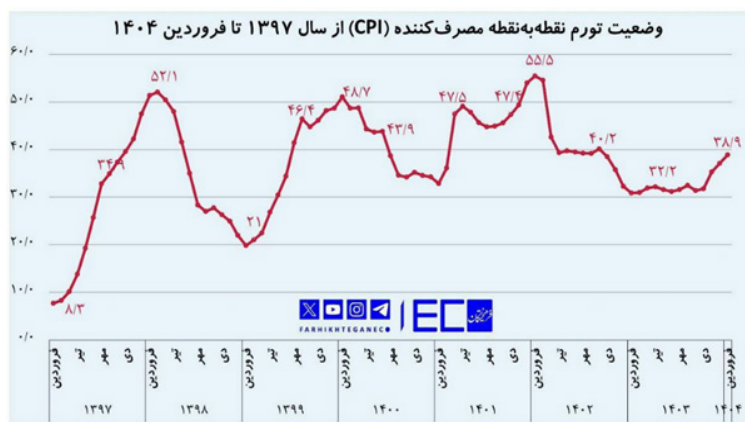
۱۱

حال آنکه اکنون در دورانی به سر میبریم که نرخ ارز از ۹۷ تا ۱۴۰۱ متوسط ۶۱٫۱٪ افزایش و از نیمه سال ۱۴۰۱ تا بهمن ماه همین سال دوباره بیش از ۱۰۰٪ جهش داشته است و در سال ۱۴۰۳ نیز دوباره جهشی حدود ۱۰۰٪ را تجربه کرده است. از این رو لنگر انتظارات عاملان اقتصادی رهاتر از هر دوران دیگری در تاریخ کشور است بنابراین بهره انتظاری (سودی که مردم و سایر عاملان اقتصادی هرسال نسبت به سال قبل انتظار دارند) و فشار هزینه بر بنگاه و خانوار و نیز هزینه فرصت تأمین مالی بخش حقیقی اقتصاد (تمایل به بخش های نامولد اقتصادی) در اوج است. بنابراین ابزارهای قیمتی مشابه هدفمندی یارانه ها از جمله فوب سازی نرخ سوخت و ... اقتصاد کشور را به تلاطم های شدیدتری دچار میکند که بخشی از آن را در آبان ۹۸ دیدیم. ضمن اینکه بدیهی است اثربخشی هرگونه ابزار قیمتی با جهش های بعدی ارزی عملاً از بین خواهد رفت و در شرایط بی ثباتی ارزی کارایی یارانه نقدی هم مثل طرح یارانه اخیر (ناشی از حذف ارز ترجیحی ۴۲۰۰ تومانی) شدیداً کاهش می یابد چراکه بیش از یارانه نقدی پرداختی، در قالب مالیات پنهان یا همان مالیات کثیف تورمی از بودجه خانوار کسر میشود.

۱. متوسط تورم سالانه در دهه ۸۰، ۱۴٫۷٪ بود حال آنکه از ۹۷ تا ۱۴۰۱ با تورم میانگین ۴۲٫۴٪ روبرو بودیم و در سالهای ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نیز اقتصاد کشور از تورمی بیش از همین حدود رنج برده است.

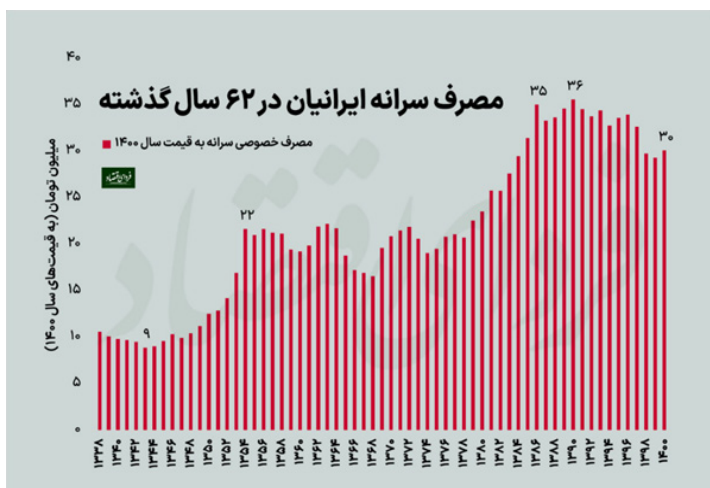
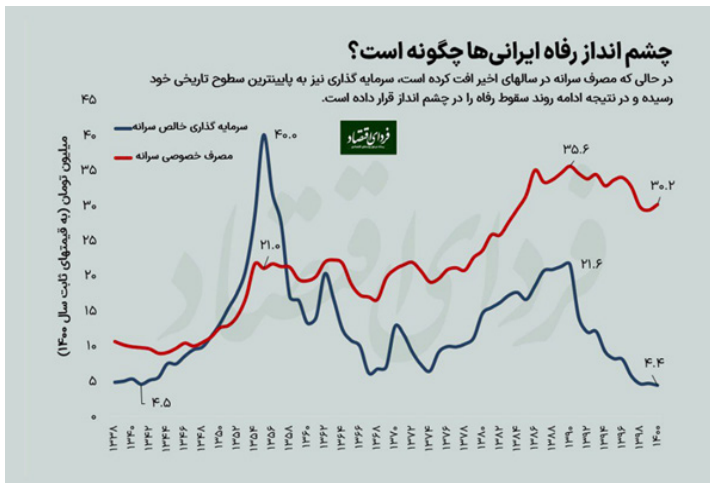


و حتی در سال ۱۴۰۴ هم تورم در حال بازگشت به مدار ۴۰ درصد قرار گرفته است.



۲. از طرف دیگر هم سرمایه گذاری و هم مخارج مصرفی (به عبارت ساده یعنی مصرف مردم به لحاظ مقداری نه قیمتی) به لحاظ حقیقی تا قبل از اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها طی دو دهه تقریباً مستمراً رشد کرده بود حال آنکه اکنون از دهه ۹۰ عبور کردیم که رشد مصرف به لحاظ حقیقی بعد از دو دهه رشد مستمر متوقف و نزولی شد. بنابراین ترازنامه خانوار هم از جانب هزینه با تورم

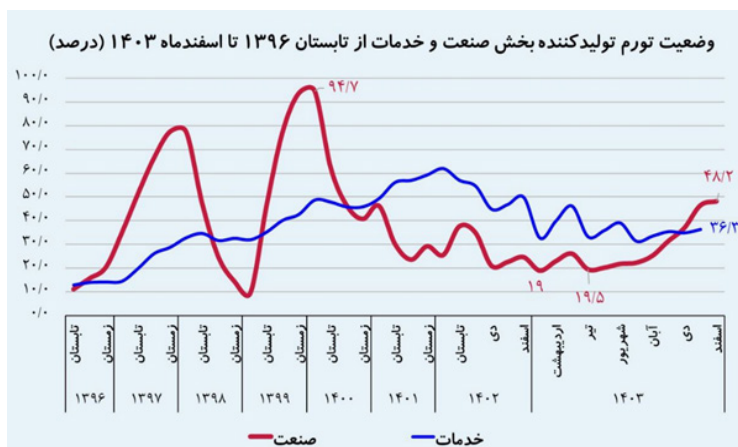
جهش یافته و هم از جانب درآمد با مصرف نزولی مواجه شده است. بنگاه تولیدی هم در دهه ۹۰ با تورم تولیدکننده حتی تا ۱۰۰٪ و با استهلاک ناشی از روند نزولی سرمایه گذاری روبرو شده، تورمی که حتی در سال ۱۴۰۴ برای تولیدکننده بازهم به مرز حدود ۵۰ درصد رسید. فلذا بنگاه و رفاه خانوار مطلقا نسبت به ابزارهای قیمتی منعطف نیست (دقیقا برعکس سال ۸۹ و اجرای طرح هدفمندی)





۶۳

بخش دوم: هدفمندی یارانه‌ها خوب یا بد؟



۳. تحمیل فشار هزینه جدید به بنگاه و خانوار مستلزم یک برنامه پولی انبساطی هدفمند و توسعه یافتگی حداقلی در بازار مالی و اعتباری برای تأمین مالی بنگاه و خانوار اقلا برای کنترل انتظارات و هراس (Panic) اقتصادی مردم در شرایط عدم تثبیت لنگر انتظارات (نرخ ارز) است، حال آنکه در جریان حذف ارز ۴۲۰۰ به عنوان یکی از منابع خلق فشار هزینه بر اقتصاد کاملا ملموس شد که مطلقا چنین زیرساخت پولی و اعتباری و مالی فعلا فراهم نیست.

۴. فوب‌سازی قیمت‌ها به ویژه در کالایی مثل سوخت زمانی در مصرف اتریخش است که مصرف نسبت به قیمت کشش پذیر باشد، یعنی با افزایش قیمت‌ها شاهد کاهش تقاضا و مصرف باشیم که این هم مستلزم حمل و نقل عمومی توسعه یافته، کاهش مصرف خودروها در سطح استاندارد (نصف تا یک چهارم مصرف فعلی)، توسعه سبد سوختی کشور، رفع مشکل تراکم شهری، اصلاح نظام حمل و نقل جاده ای کشور، نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل و اقداماتی نظیر احیای واقعی کارت سوخت است که هیچکدام فراهم نشده است.

۵. شرایط اجتماعی دهه ۸۰ با توجه به نرخ مشارکت سیاسی بالای آن سالها، تورم متوسط کمتر از ۱۵٪، ثبات محیط اقتصاد کلان و ... به مراتب برای پذیرش جهش‌های قیمتی (مشابه هدفمندی یارانه‌ها) فراهم‌تر از امروز بوده است. حال آنکه امروز در دورانی به سر می‌بریم که علاوه بر شوک‌های ارزی و اقتصادی به تازگی از بحران‌های اجتماعی نیمه دوم ۱۴۰۱، بحران آبان ۹۸، بحران ۹۶ و ... عبور کرده ایم و نرخ مشارکت سیاسی کشور به کمتر از ۵۰٪ رسیده است، سرکوب‌های متواتر دستمزدهای کارگری در شرایط تنگنای مصرفی و جابجایی درآمدها مزید بر علت شده است.

۶. تحریم پذیر شدن کشور با اجرای طرح‌هایی مبتنی بر مفهوم مخدوش یارانه پنهان: بررسی تأثیر سیاست‌های قیمت‌گذاری انرژی بر آسیب‌پذیری کشور در برابر تحریم‌ها و فشارهای اقتصادی نشان می‌دهد که این موضوع ابعاد پیچیده‌ای دارد. وقتی قیمت کالاهای اساسی مثل سوخت، گاز، برق و سایر حامل‌های انرژی به سطح قیمت‌های بین‌المللی نزدیک می‌شود، عملاً اقتصاد داخلی وابستگی شدیدی به نوسانات ارزی پیدا می‌کند. این وابستگی باعث می‌شود که هر تغییر در نرخ ارز، که معمولاً تحت تأثیر فشارهای بیرونی و تحریم‌ها شدت می‌یابد، مستقیماً بر زندگی روزمره مردم تأثیر بگذارد. در شرایطی که قیمت‌ها با دلار گره خورده باشد، جهش‌های ارزی دیگر فقط روی واردات یا کالاهای لوکس تأثیر نمی‌گذارد، بلکه تمام زنجیره تولید و توزیع کالاهای ضروری را درگیر می‌کند.



نان، شیر، حمل و نقل عمومی، گرمایش خانه‌ها و تمام نیازهای پایه‌ای که قبلاً از نوسانات ارزی محافظت می‌شدند، حالا مستقیماً تحت تأثیر این تغییرات قرار می‌گیرند. این وضعیت باعث می‌شود که فشار اقتصادی بیرونی با سرعت بسیار بیشتری به سفره خانوارها برسد. کشورهایی که چنین سیاست‌هایی را اجرا می‌کنند، در واقع حساسیت اقتصاد داخلی خود را نسبت به متغیرهای خارجی افزایش می‌دهند. این بدان معناست که ابزارهای فشار اقتصادی مثل تحریم‌ها، تأثیرگذاری بسیار مؤثرتری پیدا می‌کنند. قبلاً شاید تحریم‌ها بیشتر بر فعالیت‌های تجاری بزرگ یا صنایع خاص تأثیر می‌گذاشت، اما حالا مستقیماً به معیشت روزانه میلیون‌ها نفر ضربه می‌زند. این شرایط موجب می‌شود که فشار اجتماعی و نارضایتی عمومی با سرعت بیشتری شکل بگیرد و انتشار یابد. در نتیجه، کشور در موقعیتی قرار می‌گیرد که مقاومت در برابر فشارهای بیرونی برایش بسیار دشوارتر و پرهزینه‌تر می‌شود، چرا که این فشارها دیگر فقط در سطح کلان اقتصادی باقی نمی‌مانند بلکه عمیقاً در زندگی شهروندان نفوذ می‌کنند.



بَخش سوم:

آیا بنزین در ایران ارزان است؟



■ مقدمه

یکی از جدل‌های رایج در جامعه ما این است که آیا بنزین در ایران ارزان است یا خیر. عده‌ای برای اثبات ارزانی بنزین، آن را با آب معدنی مقایسه می‌کنند و می‌گویند: "بنزین از آب معدنی ارزان‌تر است، پس قیمت مناسبی دارد." اما آیا این مقایسه درست است؟ در این مطلب قصد داریم نشان دهیم که چرا این مقایسه نادرست است و چه نکات مهمی را نادیده می‌گیرد.

■ چرا مقایسه بنزین با آب معدنی غلط است؟

۱. ماهیت متفاوت این دو کالا

اولین و مهم‌ترین تفاوت این است که بنزین یک کالای واسطه است، در حالی که آب معدنی یک کالای مصرفی نهایی محسوب می‌شود. به زبان ساده، ما بنزین را نمی‌خوریم! بنزین را در ماشین می‌ریزیم تا بتوانیم مسافت طی کنیم و از خدمات حمل و نقل استفاده کنیم. در واقع، آنچه ما مصرف می‌کنیم "خدمات حمل و نقل" است، نه خود بنزین. اما آب معدنی دقیقاً همان چیزی است که به عنوان کالای نهایی مصرف می‌کنیم.

۲. وجود یا عدم وجود جانشین

تفاوت دوم در جانشین‌پذیری این دو کالا است. بنزین در ایران تقریباً هیچ جانشین نزدیکی ندارد. اگر قیمت بنزین افزایش یابد، مردم مجبور هستند همچنان آن را مصرف کنند، چون گزینه دیگری ندارند. اما آب معدنی جانشین‌های زیادی دارد. اگر آب معدنی گران شود، افراد می‌توانند آب معمولی، آب تصفیه شده یا سایر نوشیدنی‌ها را مصرف کنند.

۳. تأثیر بر تورم

سومین نکته مهم، نقش این دو کالا در تورم است. بنزین یک "کالای پیشران



تورم" محسوب می‌شود. یعنی افزایش قیمت بنزین باعث افزایش هزینه حمل و نقل، توزیع و تولید سایر کالاها می‌شود و در نتیجه، تورم عمومی را به دنبال دارد. اما آب معدنی تنها یک جزء کوچک از سبد مصرف خانوار است و تأثیر آن بر تورم کلی ناچیز است.

۴. مقایسه قیمت واقعی

نکته آخر این است که در واقع بنزین از آب معدنی ارزان‌تر نیست، بلکه از "آب معدنی به همراه بطری" ارزان‌تر است! قیمت بالای آب معدنی عمدتاً به دلیل هزینه بطری پلاستیکی آن است که با توجه به نرخ ارز و قیمت گذاری دلاری مواد اولیه تولید بطری بسیار گران شده است. اگر قیمت خود آب معدنی را(بدون بطری) در نظر بگیریم، بنزین نسبت به آن بسیار گران‌تر خواهد بود.

■ یک محاسبه مهم (در بیان اقتصادخوانان انرژی)

مطابق علم اقتصاد گران کردن هرچیزی در کوتاه مدت حتماً به کاهش مصرف آن می‌انجامد اما در بلند مدت اگر مصرف کنندگان نتوانند کالای جایگزین را بیابند دوباره مصرف افزایش می‌یابد. این چرخه پرتکرار ماجرایی بنزین در ایران است. در این چرخه دولت‌ها برای مقطعی مُسکنی کوتاه برای مصرف پیدا میکنند ولی این مُسکن موجب افزایش نارضایتی مردم در میان مدت و بلند مدت میشود و بعد از مدتی دوباره مصرف اوج میگیرد.

وظیفه اقتصاددانان نگاه دقیق‌تر به موضوع است و الا مقایسه قیمت در بین کشورها را هر کسی میتواند انجام دهد. اما از وقتی که همین مقایسه قیمت‌ها مبنای سیاست گذاری هم شود. البته که اقتصاددانان نزدیک به دولت‌ها برای علمی نشان دادن همین مقایسه ساده، از ادبیات پیچیده استفاده میکنند ولی نتیجه به همان نپختگی قبل است.

بنزین کالای واسطه است. محصول نهایی جابجایی است. باید ببینیم جابجایی شخصی در ایران ارزانتر از الگوی بین المللی است یا نه. در این حالت است که میتوان مقایسه درست و در نتیجه سیاست گذاری درست تری ارائه کرد. بنزین مانند آب نیست. آب کالایی است که مستقیماً مورد نیاز انسان است اما بنزین کالای مکمل خودروها است که در نهایت در خدمتی به نام جابجایی (حمل و نقل) خود را نشان میدهد. به عبارت دیگر ما آب را می نوشیم اما بنزین باید سوخته شود تا ما از محلی به محل دیگر جابجا شویم. مقایسه درست تر این است که نرخ جابجایی داخل ایران و خارج را مقایسه کنیم.

محاسبه هزینه جابجایی شخصی:

در یک مدل با فرض ثابت بودن سایر شرایط برای محاسبه هزینه جابجایی شخصی باید مولفه های زیر را مدنظر داشت:

- قیمت خودرو: برای این کار قیمت خودروهای صفر را مدنظر قرار دهید. برای مقایسه ساده تر فرض کنید عمر مفید خودرو همان یکسال اول است.
- هزینه های جاری خودرو که شامل تعمیر و نگهداری، بیمه، مالیات و عوارض پرداختنی است.

• هزینه سوخت خودرو

برای اینکه هزینه جابجایی شخصی بین کشورها قابل مقایسه باشد، هزینه جابجایی شخصی به ازای هر کیلومتر را محاسبه میکنیم.

جابجایی شخصی به ازای هر کیلومتر در ایران:

اکنون به محاسبه هزینه جابجایی شخصی در ایران به ازای هر کیلومتر می پردازیم. بر اساس گارانتی های خودرو، هر خودرو تا ۶۰ هزار کیلومتر یا ۳ سال تحت پوشش گارانتی است. به عبارت دیگر پیمایش سالانه ۲۰ هزار کیلومتر به



عنوان یک معیار استاندارد برای مصرف خودرو میتواند مد نظر باشد. گزارش ها و اظهارات کارشناسی میانگین مصرف سوخت خودروهای داخلی را ۱۰ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر در نظر میگیرند.

اکنون محاسبه را آغاز میکنیم:

	پیمایش در سال	هزینه تمام شده هر کیلومتر	
قیمت خودرو	۸۰۰ میلیون	۲۰ هزار کیلومتر	۴۰۰۰۰ تومان
هزینه نگهداری	۵۰ میلیون تومان		۲۵۰۰ تومان

برای محاسبه هزینه سوخت، میانگین مصرف سوخت خودرو در هر ۱۰۰ کیلومتر را ۱۰ لیتر در نظر بگیرید. با این توصیف به ازای ۲۰ هزار کیلومتر تردد سالانه، معادل ۲۰۰۰ لیتر بنزین مصرف میشود. بر اساس نظام سهمیه بندی، ۷۲۰ لیتر به قیمت ۱۵۰۰ تومانی و ۱۲۸۰ لیتر به قیمت ۳۰۰۰ تومانی محاسبه خواهد شد. بنابراین هزینه بنزین هر خودرو در سال معادل ۴۹۲۰۰۰ تومان و به ازای هر کیلومتر ۱۲۵۰ تومان خواهد بود.

جمع بندی هزینه هر کیلومتر جابجایی شخصی در ایران:

به ازای هر ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خودرو: ۵۰۰۰ تومان در هر کیلومتر

پرداختهای سالانه: ۲۵۰۰ تومان در هر کیلومتر

هزینه سوخت: ۱۲۵۰ تومان در هر کیلومتر

اکنون متوسط قیمت خودروهای شخصی در ایران را ۸۰۰ میلیون تومان در نظر

بگیرید. با این محاسبات هزینه هر کیلومتر جابجایی شخصی در ایران معادل ۴۳۷۵۰ تومان خواهد بود که با فرض دلار ۷۰ هزار تومانی معادل ۶۳ سنت در هر کیلومتر است.

جابجایی شخصی به ازای هر کیلومتر در الگوی مطلوب خارجی:

اکنون به محاسبه هزینه جابجایی شخصی در الگوی خارج از ایران به ازای هر کیلومتر می پردازیم.

		پیمایش در سال	هزینه تمام شده هر کیلومتر
قیمت خودرو	۱۰ هزار دلار	۲۰ هزار کیلومتر	۵۰ سنت
هزینه نگهداری	۵۰۰ دلار		۲.۵ سنت

متوسط قیمت بنزین در فوب خلیج فارس ۶۰ سنت، میانگین مصرف سوخت خودروهای خارجی را ۶ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر در نظر میگیریم. براساس همان پیمایش ۲۰ هزار کیلومتر در سال، میزان مصرف بنزین این خودرو در سال ۱۲۰۰ لیتر و جمع کل هزینه های آن ۷۲ دلار خواهد شد. هزینه بنزین در جابجایی شخصی در خارج ایران معادل ۳٫۶ سنت در هر کیلومتر است.

جمع کل هزینه جابجایی شخصی در خارج از ایران:

هزینه های بجز سوخت ۵۲٫۵ سنت در هر کیلومتر و هزینه سوخت ۳٫۶ سنت در هر کیلومتر و جمع کل به ازای هر کیلومتر ۵۶٫۱ سنت که برای تسهیل در محاسبه ۵۶ سنت خواهد بود.



جابجایی شخصی در ایران گرانتر از الگوهای جهانی:

همانطور که در محاسبات فوق می بینید هزینه جابجایی شخصی در ایران برای یک خودرو میانی با قیمت ۸۰۰ میلیون تومان، برابر با ۶۳ سنت در هر کیلومتر است. همین شاخص برای یک خودرو میانی در الگوی خارج از ایران برابر با ۵۶ سنت در هر کیلومتر است. این یعنی علیرغم ارزان بودن چندین برابر بنزین در ایران اما ایرانیان نسبت به بسیاری از مردم جهان هزینه جابجایی بیشتری میپردازند.

این هزینه بیشتر کجاست؟ پاسخ به روشنی در قیمت گذاری خودرو است. در شرایطی که قیمت خودروها در ایران هیچ تناسبی با بازارهای جهانی ندارد هزینه حمل و نقل شخصی در ایران گرانتر از کشورهای دیگر است. علاوه بر این باید توجه داشت که به ازای گرانی هر ۱۰۰ میلیون تومان خودرو در کشور، معادل مصرف ۳۳ هزار لیتر بنزین معادل پیمایش ۳۳ هزار کیلومتر معادل ۱۵ سال عمر خودرو یکجا پرداخت شده است.

علاوه بر این باید توجه داشت که اگر قیمت بنزین را به نرخ آزاد معادل ۶۰ سنت معادل ۲۲۵۰۰ تومان در نظر بگیریم به ازای هر ۱۰۰ میلیون تومان گرانی خودرو در کشور، معادل مصرف ۴۴۴۰ لیتر بنزین معادل پیمایش ۴۴۴۰ کیلومتر معادل ۲ سال عمر خودرو یکجا پرداخت شده است.

نتیجه گیری:

در حالیکه ما ایرانیان هزینه بیشتری بابت جابجایی شخصی میپردازیم گران کردن بنزین فشار مضاعفی بر مردم است. حل این مشکل در بهبود جابجایی عمومی و کاهش قیمت خودروها نسبت به قیمت های جهانی است. اگر چنین راه حل هایی در دسترس دولتمردان ایران نیست، راه حل سوم اخذ جریمه سوخت از خودروسازانی است که پول اضافی را از مردم میگیرند ولی به دولت



نمیپردازند. در واقع در شرایط فعلی خودروسازان یک تنه تمام منافع را به جیب میزنند و مردم و دولت خسارت های آنها را پرداخت میکنند. اینجاست که فرمایش گرانبهای امیرالمومنین به مالک اشتر را به دولتمردان یادآوری میکنیم که فرمود در سیاست گذاری رضایت عامه را دنبال کنید نه خواسته های گروه های ذی نفوذ دارای قدرت را.



۷۵

بخش سوم: آیا بنزین در ایران ارزان است؟



بَخش چہارم:

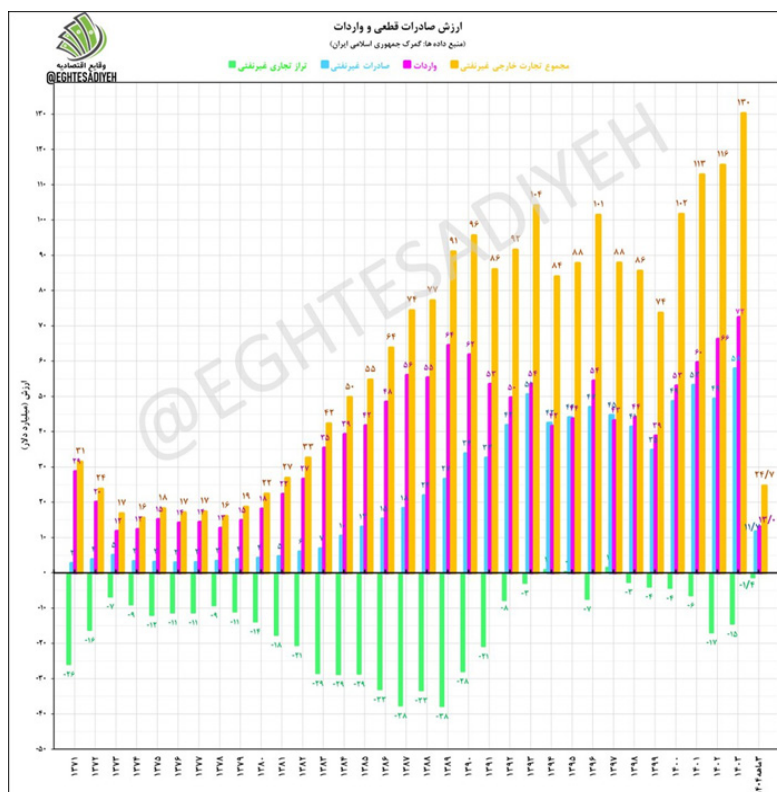
باناترازی بنزین چه باید کرد؟

■ مقدمه

یکی از بحث بر انگیز ترین مسائل سالهای اخیر اقتصاد ایران به ویژه از سال ۱۳۹۸ به بعد بحث ناترازی انرژی و به ویژه ناترازی بنزین و گازوئیل در کشور بوده است. تولید و مصرف سوخت در کشور با یکدیگر تناسب ندارد. هرچند اصلاح الگوی مصرف بنزین و به طور کلی مصرف سوخت در کشور ما راه کارهای صرفا قیمتی ندارد و استفاده از راهکارهای صرفا قیمتی بدون وجود یک طرح جامع با جمیع ملاحظات آن کشور را دچار بحران هایی از جمله بحران آبان ۹۸ میکند اما مسکوت گذاشتن این ناترازی بزرگ و شکاف میان تولید و مصرف بنزین می تواند حائز آثار جدی بر متغیرهای اقتصادی کلان کشور باشد.

■ بررسی آثار خسارت بار ناترازی بنزین

برآورد میشود که در سال جاری و تا پایان سال، در صورت ثبات تولید بنزین در کشور ناگزیر به واردات حدود ۶ میلیارد دلاری بنزین خواهیم بود. این مقدار واردات در حالی به حجم واردات کشور و به عبارتی به ارزی کشور اضافه میشود که در حال حاضر کشور با کسری تراز تجاری (تفاضل واردات از صادرات غیرنفتی) حدود ۱۵ میلیارد دلاری در سال ۱۴۰۳ مواجه بوده است. این کسری در تراز تجاری طبیعتا باید با ارزهای حاصل از فروش نفت و گاز میعانات گازش پوشش داده شود.



پوشش کسری تراز تجاری با نفت عواقب ناخوشایندی را می تواند به دنبال داشت و حائز تفاسیر و آثار نامناسبی است که برخی از مهمترین این آثار عبارتند از:

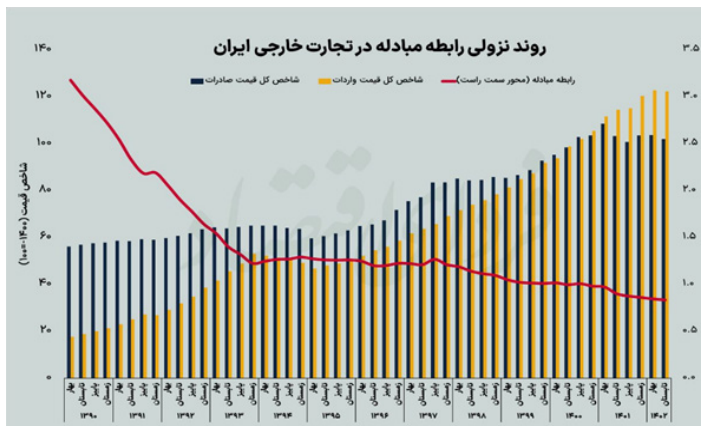
۱. کسری تراز تجاری به معنای ناتوانی صادرات غیر نفتی برای تأمین ارزهای مورد نیاز برای واردات است، بنابراین دولت ناگزیر به خروج ارزهای نفتی از کشور برای تأمین کسری منابع مورد نیاز برای واردات می باشد.

۲. کاهش ارزشهای نفتی در دسترس دولت قدرت بازارسازی دولت در بازار ارز را به شدت کاهش میدهد و بازار ارز را در مقابل عوامل و محرک های برون زا به

شدت آسیب پذیر و در معرض تلاطم قرار میدهد.

۳. وابستگی تراز پرداخت ها (جریانان ارزی کشور) به نفت و پوشش کسری تراز تجاری کشور با ارزهای نفتی، باعث شوک پذیر شدن تراز پرداخت ها کشور و کاهش قدرت دفاعی در اقتصاد مقابل تکانه های خارجی و تحریمی می شود.

۴. کسری تراز تجاری و وابستگی آن به نفت برای جبران کسری، باعث نوسانات رابطه مبادله و در نتیجه نوسانات ارزی میشود.



۵. تلاطمات ارزی باعث رهتر شدن لنگر انتظارات تورمی عاملان اقتصادی، رشد بهره انتظاری آن ها، اختلالات سمت عرضه، رشد تقاضای پول در اقتصاد، افزایش سرعت گردش پول در اقتصاد، فشار هزینه بر ترازنامه بنگاه و خانوار و در نهایت تورم و رکود و خروج سرمایه از اقتصاد و ارز مرزهای کشور میشود.

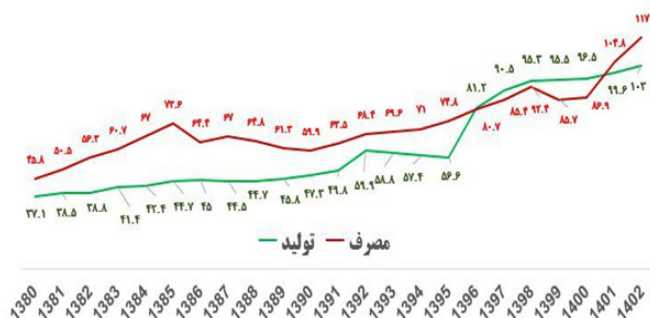
بنابراین بدیهی است که باید دولت مبتنی بر یک برنامه جامع و بر بستر ابزارهای قدرتمند غیرقیمتی تراز تولید و مصرف سوخت را بدون واردات به کشور باز گردند.



■ ریشه مشکل چیست؟ راهکار چیست؟

همانطور که در نمودار ذیل مشخص است مصرف بنزین در کشور از تولید آن سبقت گرفته است و این واقعیتی انکارناپذیر است

تراز تولید و مصرف بنزین



طبق بررسی های کارشناسی انجام شده چند علت برای بروز شکاف میان تولید و مصرف ذکر میشود که بیشترین سهم را در ایجاد ناترازی بنزین در کشور ایفا کرده است، این دلایل عبارتند از:

۱. ماهیت پرمصرف برخی خودروهای تولید داخل که طبق گفته مقامات رسمی کشور ۲ الی ۴ برابر استاندارد مصرف بنزین دارند

۲. تک محصولی بودن سبد سوختی کشور و عدم متنوع سازی سبد سوختی کشور مبتنی بر توسعه CNG ، LPG و ... که مصرف کننده را ناگزیر به مصرف فقط بنزین میکند.

۳. قاچاق بنزین از کشور به صورت سازمان یافته که به راحتی قابل کنترل است.

۴. جاده های نامناسب در کشور
 ۵. فرسودگی ناوگان حمل و نقل عمومی و خصوصی در کشور
 ۶. مکانیسم جاده ای حمل و نقل در ایران
 ۷. تراکم شهری بالا
 ۸. عدم توسعه یافتگی حمل و نقل عمومی به گونه ای که جانشین خوبی برای خودروهای شخصی باشد
 ۹. عدم توجه و تمرکز در تولید سوخت
- از این رو برای حل ناترازی سوخت راهکارهای متعددی ذکر شده است و که هرکدام از راهکارها با حذف بخشی از علت های فوق میتوانند نقش به سزایی در کنترل مصرف سوخت ایفا کنند:
۱. اصلاح فنی سمت خودرو مبتنی بر طرح های دانش بنیان موجود در کشور برای کاهش تا ۵۰٪ مصرف خودروها
 ۲. سرمایه گذاری دولتی در نوسازی خودروها و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده با منابعی که قرار است صرف واردات بنزین شود.
 ۳. اصلاح وضعیت جاده های کشور از محل اعتبارات عمرانی بودجه و یا مالیات گیری از پرمصرف های پردرآمد در حوزه انرژی
 ۴. احیای کارت سوخت به صورت سراسری و بدون استثنا برای رصد و پایش مصرف سوخت در کشور به منظور جلوگیری از قاچاق سازمان یافته سوخت از کشور.
 ۵. توسعه سبد سوختی کشور با استفاده از ظرفیتهای قانونی فراهم شده برای توسعه CNG و نیز LPG



۶. تغییر سوخت ناوگان حمل و نقل عمومی به سمت سوخت مایع LPG
 ۷. توسعه سرمایه گذاری در حوزه ریلی و جایگزینی مکانیسم جابجایی ریلی به جای مکانیسم جاده ای حمل و نقل در ایران
 ۸. توسعه حمل و نقل عمومی مخصوصا در حومه کلان شهرها
 ۹. توسعه افقی شهرها برای کاهش تراکم شهری..
 ۱۰. توجه و تمرکز به ایجاد ساختارهای تولیدی جدید سوخت در کشور
- برخی راهکار قیمتی را برای کاهش مصرف سوخت پیشنهاد میکنند و راهکار را در جهش قیمت سوخت تا مرز قیمت فوب یعنی ۶۰ سنت و معادل حدود ۵۰ هزار تومان میدانند که بدیهی است به دلایل مختلف مطلقا شرایط کشور برای اجرای راهکارهای قیمتی فراهم نیست ضمن اینکه تاریخچه افزایش قیمت بنزین از بیش از ۵۰ سال پیش نشان میدهد مطلقا افزایش قیمت بنزین در کاهش مصرف اثرگذار نبوده است.
- از طرفی باتوجه به علل ۸ گانه مذکور که اصلی ترین عوامل مصرف بنزین در کشور است، مشخص است که اساسا مصرف بنزین به قیمت کشش پذیر نیست و با افزایش قیمت ذاتا مصرف کاهش پذیر نخواهد بود.

طرح هدفمندی یارانه‌ها که از آذر ۱۳۸۹ به طور رسمی آغاز شد، یکی از بزرگترین اصلاحات اقتصادی ایران در دهه‌های اخیر بود در چارچوب این طرح یارانه‌های پنهان انرژی که سالها قیمت سوخت را پایین‌تر از نرخ جهانی نگه می‌داشتند به تدریج حذف و یارانه ای نقدی مستقیماً به خانوارها پرداخت شد. با این حال یکی از بحث برانگیزترین مسائل سال‌های اخیر اقتصاد ایران به ویژه از سال ۱۳۹۸ به بعد، ناترازی بنزین و گازوئیل است. تولید و مصرف سوخت در کشور با یکدیگر تناسب ندارد و اصلاح الگوی مصرف بدون یک طرح جامع صرفاً با راهکارهای قیمتی می‌تواند کشور را با بحران‌هایی مانند آبان ۹۸ مواجه کند. در این میان برخی برای اثبات ارزان بودن بنزین آن را با آب معدنی مقایسه می‌کنند و نتیجه می‌گیرند که قیمت بنزین مناسب است. اما این مقایسه ساده‌انگارانه نکات مهم و پیامدهای اقتصادی و اجتماعی مصرف بی‌رویه و ناترازی انرژی را نادیده می‌گیرد.



مرکز مطالعات پیشرفت عماد



شبیهات
اقتصادی