

### بررسی مدل‌های مختلف قیمت‌گذاری بنزین و انتخاب مدل مطلوب

سعید قاضی پور؛ دانشجوی ارشد مدیریت دولتی دانشگاه تهران؛ [saeed.ghazipoor@ut.ac.ir](mailto:saeed.ghazipoor@ut.ac.ir)

محمد رضا اکبری؛ دکتری مهندسی نفت دانشگاه صنعتی امیرکبیر؛ [akbari.pe@aut.ac.ir](mailto:akbari.pe@aut.ac.ir)

محمد اکبری؛ دکتری اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس؛ [makbaribeheshty@gmail.com](mailto:makbaribeheshty@gmail.com)

#### ۱- چکیده:

بنزین به عنوان کالایی استراتژیک در سال‌های ۸۶ تا ۹۲ یکی از ابزارهای مهم آمریکا در تحریم‌های علیه ایران بوده است. این در حالی است که ایران با اجرایی سازی بند ۱۴ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی اقدام به ساخت پالایشگاه ستاره خلیج فارس کرد. ساخت این پالایشگاه در دوران فعلی تحریم‌های نفتی موجب خودکفایی در تولید بنزین گردید. در حال حاضر میزان مصرف بنزین روزانه ۹۲ میلیون لیتر در روز است که همین میزان بنزین نیز در داخل کشور تولید می‌شود. لازم است ذکر شود که با بهره‌برداری کامل از پالایشگاه ستاره خلیج فارس تا پایان سال جاری ایران به صادرکننده بنزین تبدیل خواهد شد؛ اما با توجه به رشد مصرف ۸ الی ۱۰ درصدی بنزین در سه سال اخیر در صورتی که مصرف بنزین کنترل نشود، صادرات بنزین فقط برای ۱ سال ادامه خواهد داشت و ایران مجدداً به واردکننده بنزین تبدیل خواهد شد و این امر امکان مجدد تحریم‌های نفتی را برای آمریکا فراهم می‌کند. افزایش مصرف بنزین در اقتصاد ایران به معنی پرداخت یارانه‌ی پنهان به بخشی از جامعه است که هرچه بنزین بیشتری مصرف کنند یارانه‌ی بیشتری دریافت می‌کنند. به گزارش بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی در سال ۲۰۱۷، کشور ایران سالانه ۴۵ میلیارد دلار یارانه به حامل‌های انرژی تخصیص می‌دهد. یکی از این حامل‌های انرژی، بنزین است که با فرض مصرف ۹۲ میلیون لیتر در روز، قیمت متوسط ۴۰ سنت بر لیتر و نرخ ۸۵۰۰ تومانی دلار در سامانه نیما، یارانه پنهان بنزین به‌تنهایی برابر ۱۰ میلیارد دلار یا ۸۵ هزار میلیارد تومان در سال می‌شود که مقدار آن از ۲ برابر یارانه نقدی در یک سال بیشتر است. در موضوع مصرف بنزین علاوه بر امکان تحریم فروش آن به ایران و همچنین پرداخت یارانه‌ی به صورت غیر هدفمند به مردم، مسئله‌ی قاچاق بنزین نیز مطرح است. قاچاق بنزین به دلیل بالا بودن قیمت در کشورهای همسایه همچنین افزایش نرخ ارز در سال جاری حاشیه‌ی سود بالایی دارد.

جهت حل مشکل در موضوع مصرف بنزین پیشنهاد می‌گردد که در مرحله‌ی نخست استفاده از کارت سوخت برای تمامی خودروها اجباری گردد و در صورت عدم استفاده از کارت سوخت شخصی، هزینه‌ای بیش از قیمت فعلی بنزین برای مثال ۱۵۰۰ تومان از صاحب خودرو اخذ شود. در مرحله‌ی دوم پس از مشخص شدن میزان مصرف بنزین توسط خودروهای شخصی، تاکسی‌ها و وانت‌ها و حصول اطمینان از تثبیت نرخ ارز، می‌توان بر اساس شاخص‌های مدنظر بهترین سیاست قیمتی و غیر قیمتی را اتخاذ نمود. در مدل پیشنهادی این پژوهش به هر ایرانی دارای کد ملی (به جز ساکنین خارج کشور)، به‌اندازه ماهیانه ۲۰ لیتر اعتبار استفاده از بنزین به‌طور ماهیانه تعلق می‌گیرد. این سهمیه‌ها به جای کارت سوخت در کارت ملی هوشمند افراد و یا کارت‌بانکی بارگذاری می‌شود. البته برای کنترل قیمت حمل‌ونقل عمومی به ماشین‌های ارائه‌کننده خدمات عمومی مانند تاکسی‌ها (اعم از سنتی و

اینترنتی)، وانت‌ها و آمبولانس و غیره ، ۳۰ میلیون لیتر بنزین تخصیص می‌یابد. لازم به ذکر است که این اعتبار اختصاص یافته به مردم و حمل‌ونقل در مدت ۵ سال به صورت پلکانی کاهش یافته و به صندوق توسعه واریز می‌شود.

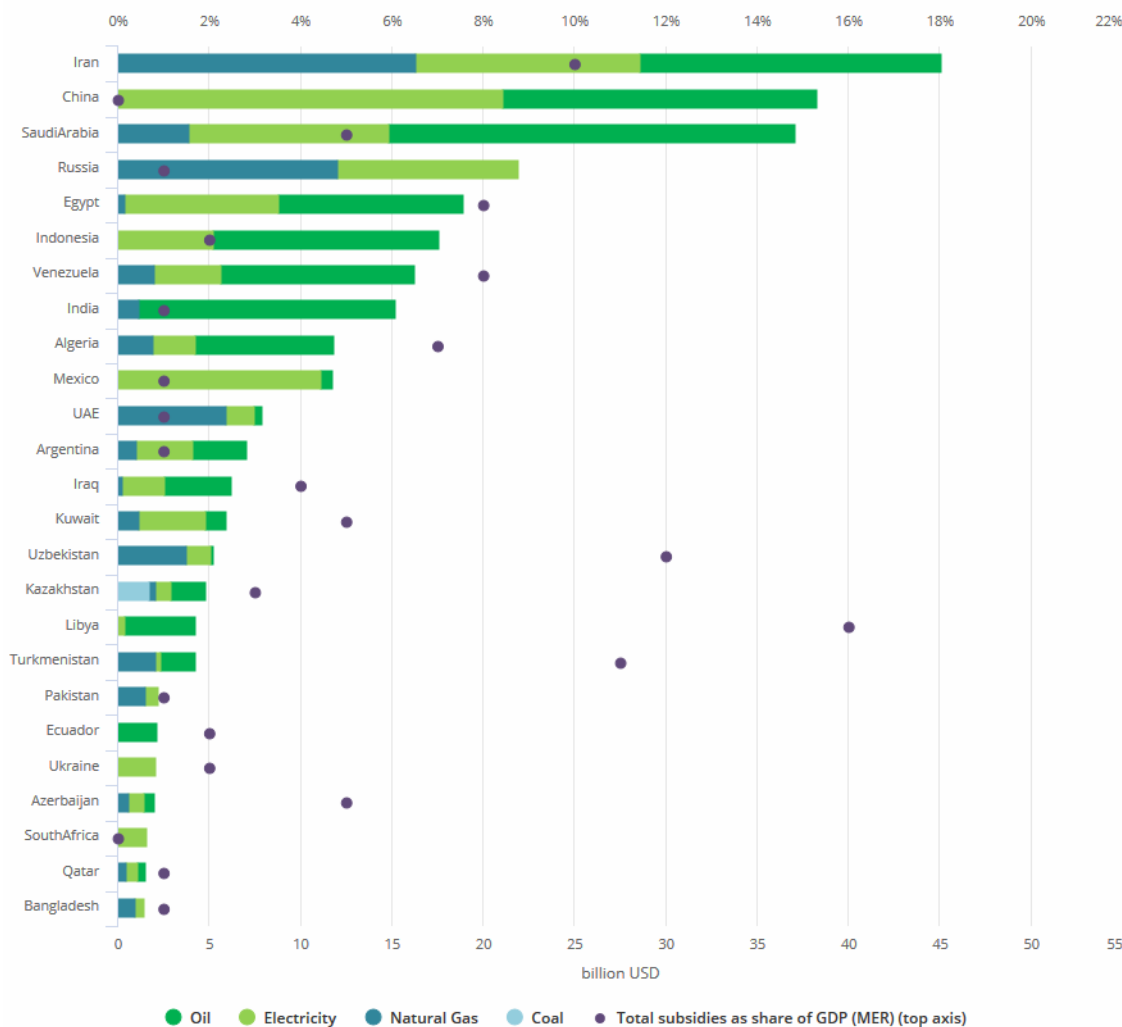
کلمات کلیدی: مصرف بنزین، قاچاق، هدفمندی یارانه، کارت سوخت

### ۲- تبیین مسئله:

هم‌اکنون بنزین بیش از ۸۰ درصد سبد سوخت حمل‌ونقل سبک کشور را تشکیل می‌دهد (ترازنامه هیدروکربوی، ۱۳۹۵). از این رو مدیریت روند مصرف، تولید و واردات این محصول استراتژیک بسیار حائز اهمیت است. عدم اعمال سیاست‌های قیمتی و غیر قیمتی سبب شد مصرف بنزین در سال ۹۷، با رشد بیش از ۱۱ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۹۶ به حدود ۹۲ میلیون لیتر در روز برسد (پيله فروش، عبداللهی، & صادقی، ۱۳۹۷). عدم اتخاذ سیاست‌های صحیح در مورد مصرف بنزین موجب پرداخت غیر هدفمند یارانه‌ها، امکان تحریم فروش بنزین به ایران و همچنین قاچاق بنزین به کشورهای همسایه شده است.

#### ۲-۱ پرداخت غیر هدفمند یارانه‌ها

بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی (EIA) در سال ۲۰۱۷، کشور ایران ۴۵ میلیارد دلار یارانه به حامل‌های انرژی تخصیص داده است (EIA, ۲۰۱۷). یکی از این حامل‌های انرژی، بنزین است که با فرض مصرف ۹۲ میلیون لیتر در روز، قیمت متوسط ۳۵ سنت در لیتر و نرخ ۸۵۰۰ تومانی دلار در سامانه نیما، یارانه پنهان بنزین به تنهایی حدود ۸ میلیارد دلار یا ۶۷ هزار میلیارد تومان در سال می‌شود.



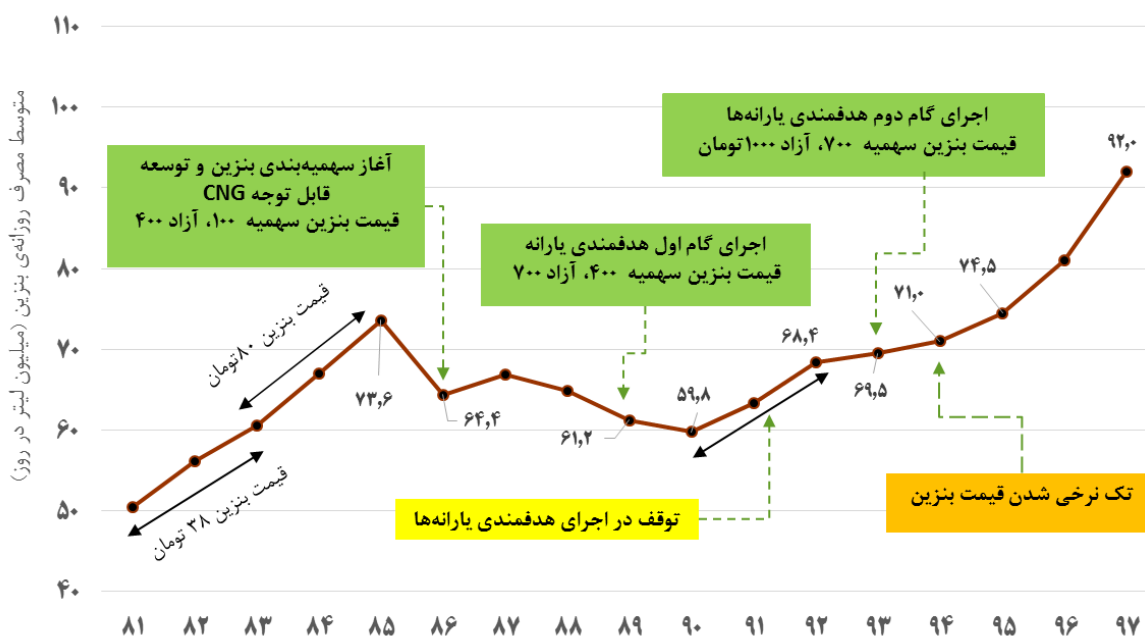
Source: IEA, All rights reserved.

نمودار ۲-۱ میزان تخصیص یارانه به بخش‌های مختلف انرژی در سال ۲۰۱۷ (میلیارد دلار)

در این شرایط هر فردی بیشتر از بنزین ارزان استفاده کند، دولت مجبور است به او یارانه بیشتری بابت بنزین پرداخت کند که خلاف اصول مدیریت مصرف و در تضاد با عدالت اجتماعی است. درواقع دولت از جیب تمام مردم، به بخشی از مردم که بنزین بیشتری مصرف می‌کنند یارانه می‌دهد و تداوم این امر عادلانه و منطقی نیست.

### ۲-۲ امکان تحریم فروش بنزین به ایران

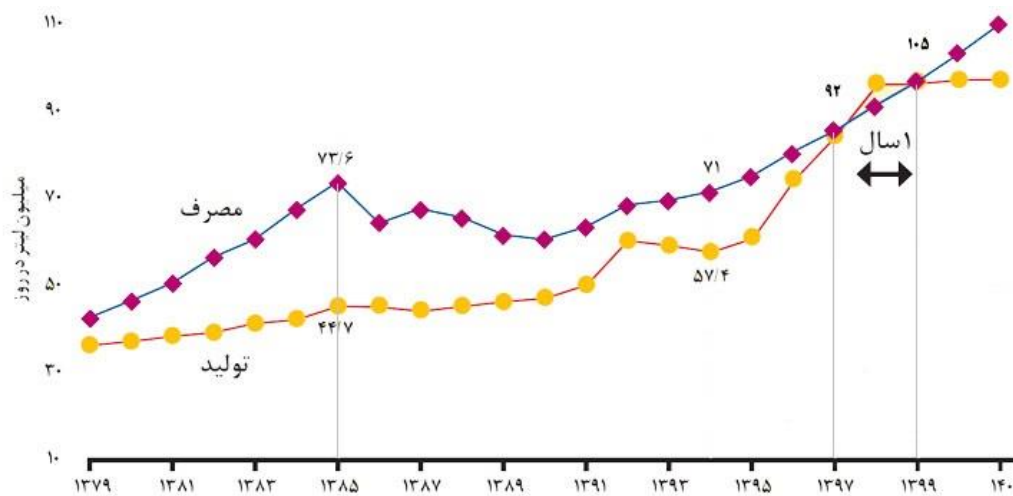
روند تقاضای بنزین طی سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۳۸۵ همواره سیر صعودی داشته است؛ این روند نشان می‌دهد با ادامه روند افزایش قیمت سالانه‌ی بنزین در سال‌های قبل از ۱۳۸۵، در کنترل مصرف نقش چندانی نداشته است. با ادامه‌ی روند افزایش میزان مصرف و به تبع آن واردات بنزین در سال ۱۳۸۵ و همچنین قوت گرفتن زمزمه‌های تصویب طرح تحریم فروش بنزین از سوی ایالات متحده آمریکا، موضوع سهمیه‌بندی بنزین در قانون بودجه سال ۱۳۸۶ تصویب و از ۶ تیرماه همان سال اجرا شد. با اجرا شدن این طرح، روند فزاینده قاجاق و مصرف متوقف شد و در نتیجه واردات بنزین کاهش یافت. همچنین با توسعه‌ی سهم CNG در سبد سوخت کشور، به تدریج بخشی از نیاز کشور با این سوخت پاک جایگزین شد. در نتیجه اجرای این دو سیاست هم‌زمان، مصرف بنزین در سال ۹۰ به کمترین مقدار خود یعنی ۵۹.۸ میلیون لیتر در روز رسید که در ۱۴ سال اخیر بی‌سابقه است (نمودار ۱-۲). اما توقف اجرایی شدن قانون در سال‌های ۹۰ تا ۹۲ و همچنین تک‌نرخ کردن قیمت بنزین در سال ۹۴ رشد مصرف این فراورده را به همراه داشته است (هیدروکربوی، ۱۳۹۵).



نمودار ۲-۲ روند مصرف بنزین طی سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۳۹۶

بنزین به عنوان کالایی استراتژیک در سال‌های ۸۶ تا ۹۲ یکی از ابزارهای مهم آمریکا در تحریم‌های علیه ایران بوده است. این در حالی است که ایران با ساخت پالایشگاه ستاره خلیج فارس در دوران فعلی تحریم‌های نفتی موجب خودکفایی در تولید بنزین و بی‌اثر کردن بخشی از تحریم‌های نفتی ایران گردید. در حال حاضر میزان

مصرف بنزین روزانه ۹۲ میلیون لیتر در روز است که همین میزان بنزین نیز در داخل کشور تولید می‌شود. لازم است ذکر شود که با بهره‌برداری کامل از پالایشگاه ستاره خلیج فارس تا پایان سال جاری ایران به صادرکننده بنزین تبدیل خواهد شد؛ اما با توجه به رشد مصرف ۸ الی ۱۰ درصدی بنزین در سه سال اخیر در صورتی که مصرف بنزین کنترل نشود، صادرات بنزین فقط برای ۱ سال ادامه خواهد داشت و ایران مجدداً به واردکننده بنزین تبدیل خواهد شد و این امر امکان مجدد تحریم‌های نفتی را برای آمریکا فراهم می‌کند.

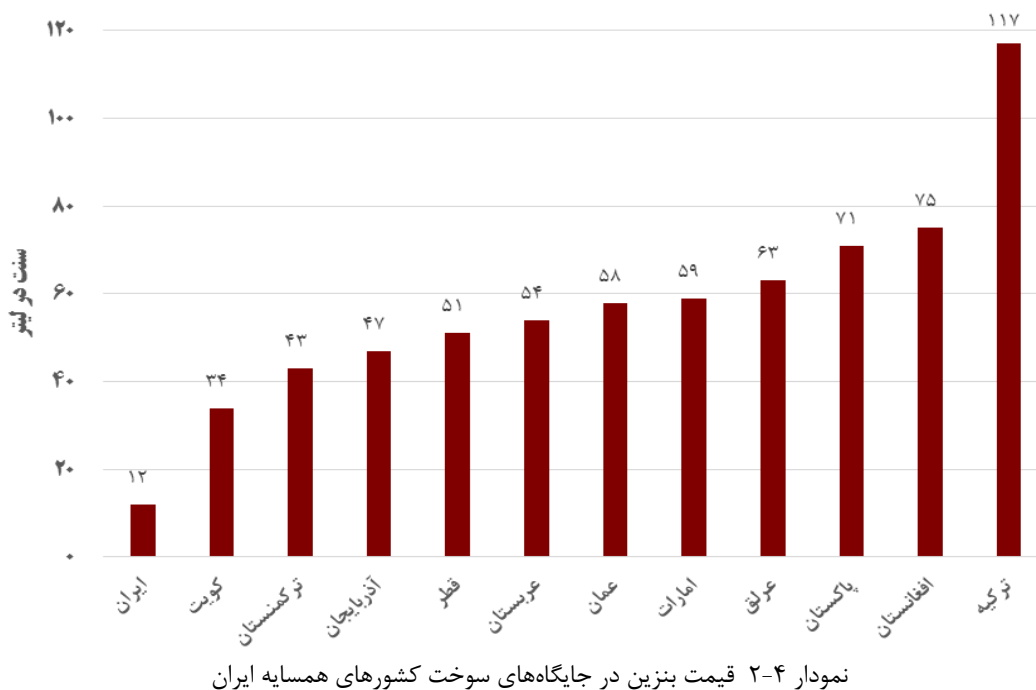


نمودار ۲-۳ پیش‌بینی میزان مصرف و تولید تا سال ۱۴۰۱

### ۲-۳ قاچاق بنزین به کشورهای همسایه

با توجه به آمارهای بین‌المللی قیمت بنزین در بین ۱۷۰ کشور، ایران از لحاظ ارزان بودن قیمت بنزین پس از کشورهای ونزوئلا و اردن در رتبه سوم قرار دارد (gasoline\_prices, ۲۰۱۸). این در حالی است که قیمت بنزین در تمامی کشورهای همسایه ایران به چند برابر قیمت نسبت به ایران عرضه می‌گردد. این تفاوت قیمت که به دلیل شوک ارزی در سال ۹۷ تشدید گردید موجب شد که حاشیه سود قاچاق بنزین از ایران افزایش یابد.

## پنجمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



### ۳-تشریح ریشه مسئله:

در این پژوهش ۳ مسئله‌ی پرداخت غیر هدفمند یارانه‌ی بنزین، امکان تحریم فروش بنزین به ایران و همچنین قاچاق بنزین تشریح گردید که ریشه‌ی این مسائل را می‌توان در عدم اجرای صحیح قانون هدفمندی یارانه‌ها و همچنین افزایش دوره‌ای قیمت ارز جست‌وجو کرد. پیرامون موضوع یارانه‌ی بنزین لازم است ذکر شود که یارانه انرژی به دو نوع توسعه‌ای و رفاهی تقسیم می‌شود. لذا ممکن است بعضی کشورها به دلیل پیروی از سیاست توسعه صنعتی کشور خود، به بخش‌هایی از صنعت یارانه انرژی یا رانت بدهند. در بعضی دیگر از کشورها بیشتر مصارف یارانه انرژی مربوط به کاهش هزینه‌های خانوار و افزایش سطح رفاه آن‌ها می‌شود. ادامه هر کدام از انواع یارانه انرژی یادشده نامطلوب است زیرا که در حالت اول، صنایع از رقابت فناوری در بازار جهانی عقب خواهند افتاد و با کاهش توان رقابت‌پذیری آن‌ها، تراز تجاری کشور افت خواهد کرد. در حالت دوم نیز مصرف انرژی نا بهره‌ور خواهد ماند و سرمایه‌ی کلانی به صورت تخفیف به طور نابرابر توزیع می‌شود. لذا کشور می‌بایست به دنبال راه‌حلی برای حذف تدریجی یارانه انرژی و تطابق قیمت فرآورده‌های انرژی با بازارهای جهانی باشد. اما یکی دیگر از مسائل در مورد مصرف بنزین شوک ارزی است. شوک ارزی در عملاً تمام تلاش‌های تدریجی برای اصلاح قیمت بنزین را خنثی می‌کند، همان‌گونه که در سال ۹۷ شاهد آن بودیم با افزایش قیمت ارز حاشیه‌ی سود

قاچاق بنزین از ایران به کشورهای همسایه افزایش یافت و کشور جهت مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی به فکر سهمیه‌بندی و افزایش قیمت حامل‌های انرژی افتاده است (مقایسه یارانه انرژی در ایران و سایر کشورهای دنیا، ۱۳۹۷).

#### ۴- راهکار حل مسئله:

به همین منظور در راستای تحقق قانون هدفمندی یارانه‌ها، مدل‌های متنوعی جهت هدفمند کردن یارانه‌های تخصیص داده‌شده ارائه شده است که می‌توان آن را به سه دسته‌ی کلی تقسیم‌بندی نمود. در ادامه به تشریح مدل‌های مطرح‌شده در دسته پرداخته می‌شود.

۱. مدل افزایش قیمت بنزین به همراه تخصیص سهمیه ماهانه به خودرو
۲. مدل افزایش قیمت بنزین به همراه تخصیص سهمیه ماهانه به همه‌ی افراد جامعه
۳. مدل افزایش قیمت بنزین بدون اختصاص سهمیه به فرد و خودرو

#### تشریح مدل‌های پیشنهادی جهت اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها

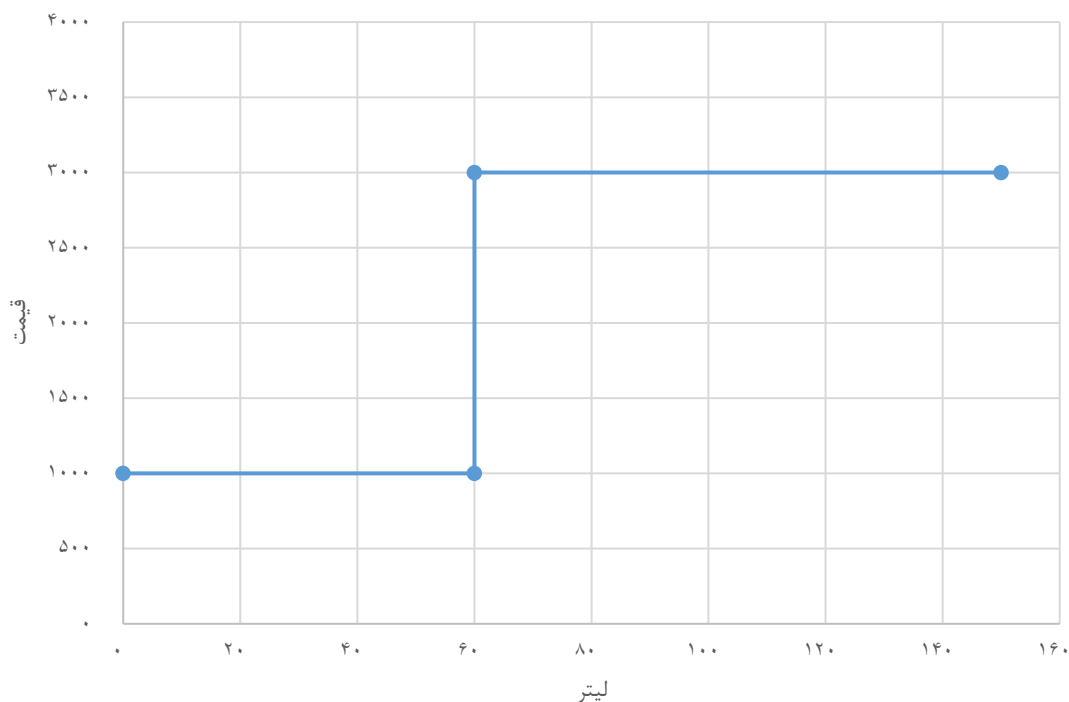
۴-۱ مدل افزایش قیمت بنزین به همراه تخصیص سهمیه ماهانه به خودرو  
در دسته‌ی افزایش قیمت بنزین به همراه تخصیص سهمیه ماهانه به خودرو دو مدل، «احیای کارت سوخت به همراه سهمیه‌بندی» و همچنین «برخط کردن کارت سوخت با سهمیه‌بندی» مطرح است که در ادامه به تشریح این دو خواهیم پرداخت.

#### ۴-۱-۱ احیای کارت سوخت به همراه سهمیه‌بندی

در این مدل پیشنهاد شده است که به خودروهای شخصی ۶۰ لیتر، تاکسی‌ها و وانت‌ها ماهانه ۳۰۰ لیتر و همچنین به موتورسیکلت‌ها نیز ۲۵ لیتر بنزین باقیمت ۱۰۰۰ تومان در قالب کارت سوخت اختصاص یابد. در صورت مصرف بیش از سهمیه قیمت بنزین با نرخ ۳۰۰۰ هزار تومان محاسبه گردد.



## پنجمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



نمودار ۴-۱ مدل احیای کارت سوخت به همراه سهمیه‌بندی

مزایای مدل پیشنهادی:

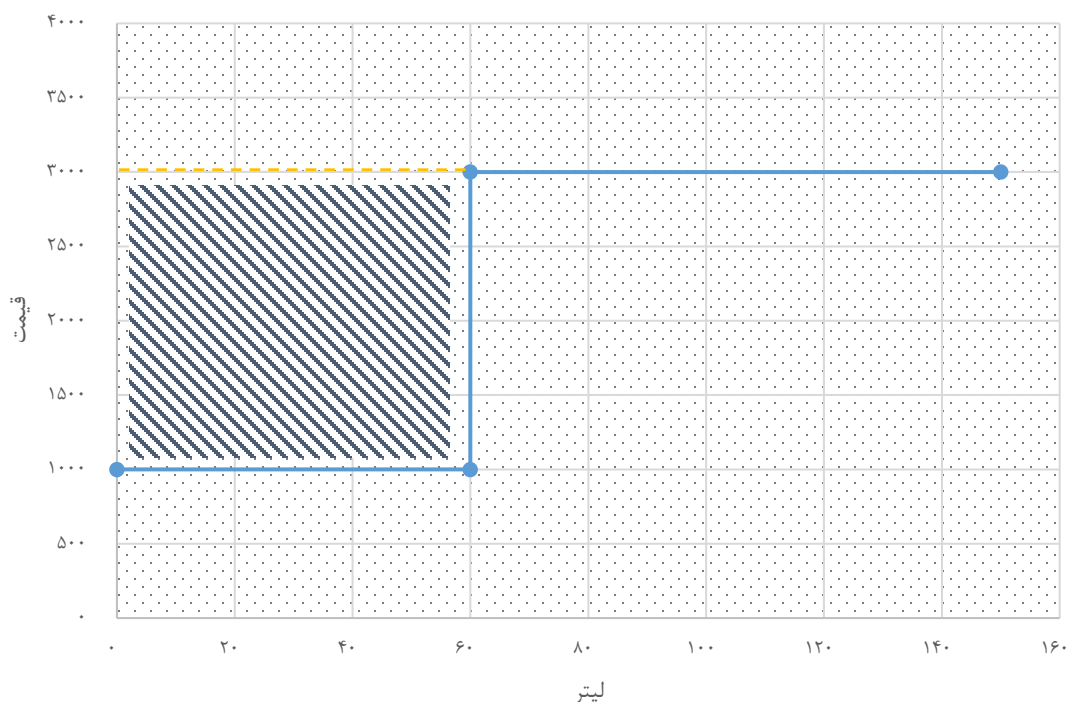
- کنترل تقاضا
- محدود کردن جدی امکان قاچاق
- افزایش درآمد دولت و کاهش یارانه‌ی پنهان پرداختی به مردم

معایب مدل پیشنهادی:

- پیچیدگی تسویه حساب شرکت ملی پخش و جایگاه داران
- بهره‌مندی دارندگان خودرو از یارانه‌ی بنزین نه عامه مردم
- عدم برنامه‌ریزی برای تغییرات قیمت ارز و نفت
- جمع‌آوری اطلاعات خودرو به جای فرد

۴-۱-۲ برخط کردن کارت سوخت با سهمیه‌بندی

این مدل نیز به خودروهای شخصی ۶۰، تاکسی‌ها و وانت‌ها ماهانه ۳۰۰ لیتر و همچنین به موتورسیکلت‌ها نیز ۲۵ لیتر بنزین سهمیه اختصاص می‌دهد. در این مدل سهمیه در قالب اعتبار به کارت ملی یا عابر بانک‌ها واریز خواهد شد و این اعتبار تنها محل مصرف آن دستگاه‌های POZ جایگاه‌های سوخت است. در این مدل قیمت تمامی پمپ‌بنزین‌ها به ۳۰۰۰ هزار تومان افزایش خواهد یافت، در مقابل برای خودروهای شخصی که سهمیه‌ی بنزین آن‌ها ۶۰ لیتر در ماه است، مابه‌التفاوت قیمت جدید بنزین (۳۰۰۰ هزار تومان) و قیمت قبلی آن (۱۰۰۰ هزار تومان) به‌عنوان اعتبار به کارت‌بانکی مالکان خودرو واریز می‌شود. برای مثال برای مثال ۱۲۰ هزار تومان = ۶۰ \* (۳۰۰۰ - ۱۰۰۰) اعتبار که تنها محل مصرف آن دستگاه‌های POZ جایگاه‌های سوخت است، به کارت ملی یا کارت‌بانکی مالکان خودروهای شخصی واریز می‌شود. لازم است ذکر شود که میزان اعتبار اختصاص‌یافته برای تاکسی‌ها، وانت‌ها و موتورسیکلت‌ها بر اساس سهمیه‌ی ماهانه آن‌ها مشخص خواهد شد.



نمودار ۲-۴ برخط کردن کارت سوخت با سهمیه‌بندی

مزایای مدل پیشنهادی:

- محدود کردن جدی امکان قاچاق
- افزایش درآمد دولت و کاهش یارانه‌ی پنهان پرداختی به مردم

- تسویه حساب بین شرکت ملی پخش و جایگاه دار فقط با یک نرخ
- اختصاص سهمیه به فرد دارنده وسیله نقلیه نه خود وسیله نقلیه
- مهار تقاضا

معایب مدل پیشنهادی:

- بهره‌مندی دارندگان خودرو از یارانه‌ی بنزین نه عامه مردم
- عدم برنامه‌ریزی برای تغییرات قیمت ارز و نفت

محاسبه‌ی میزان افزایش درآمدهای حاصل از افزایش قیمت بنزین:

در دو مدل مطرح‌شده فوق میزان اختصاص بنزین سهمیه‌ای یکسان است، از این‌رو میزان درآمدها نیز یکسان خواهد بود. با توجه به اختصاص بنزین به خودروهای شخصی، تاکسی، وانت و موتورسیکلت‌ها لازم است میزان بنزین سهمیه‌ای اختصاص‌یافته در روز را محاسبه نمود. در این راستا تعداد خودروهای شخصی ۱۷ میلیون و تعداد تاکسی‌ها و وانت‌ها را ۳ میلیون خودرو در نظر می‌گیریم. از سوی دیگر به دلیل مشخص نبودن تعداد دقیق موتورسیکلت‌ها حدود ۳ میلیون لیتر بنزین سهمیه‌ای برای این وسیله‌ی نقلیه در نظر گرفته می‌شود.

- سهمیه خودروهای شخصی ۶۰ لیتر در ماه معادل روزانه ۲ لیتر
- سهمیه تاکسی و وانت‌ها ۶۰ لیتر در ماه معادل روزانه ۱۰ لیتر

سهمیه‌ی اختصاص‌یافته به خودروهای شخصی  $17 \times 10^6 \times 2 \cong 34 \times 10^6$

سهمیه‌ی اختصاص‌یافته به تاکسی و وانت‌ها  $3 \times 10^6 \times 10 \cong 30 \times 10^6$

مجموع بنزین سهمیه‌ای اختصاص‌یافته  $34 + 30 + 3 = 67$  میلیون لیتر در روز است. با توجه به میزان مصرف ۹۲

میلیون لیتری بنزین در سال ۹۷ و اختصاص ۶۷ میلیون لیتر بنزین سهمیه‌ای دولت قادر به فروش ۲۵

میلیون لیتر بنزین با نرخ ۳۰۰۰ هزار تومان خواهد بود. که موجب افزایش درآمد ۱۸.۲ هزار میلیارد تومانی

برای دولت خواهد شد.

$$25 \times 10^6 \times 365 \times 2000 \cong 18.2 \times 10^{12}$$

در این مدل دولت بابت ۶۷ میلیون لیتر بنزین سهمیه‌ای حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان یارانه‌ی پنهان پرداخت می‌کند.

$$67 \times 10^6 \times 365 \times 2000 \cong 50 \times 10^{12}$$

۴-۲ مدل افزایش قیمت بنزین به همراه تخصیص سهمیه ماهانه به همه‌ی افراد جامعه در بخش افزایش قیمت بنزین به همراه تخصیص سهمیه ماهانه به همه‌ی افراد جامعه سه مدل، «افزایش یارانه نقدی در قبال افزایش قیمت بنزین»، «افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد» و همچنین «افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه به همه افراد و قابلیت فروش سهمیه در بستر بازار آنلاین» مطرح است که در ادامه به تشریح این مدل‌ها مذکور خواهیم پرداخت.

۴-۲-۱ افزایش یارانه نقدی در قبال افزایش قیمت بنزین در این مدل پیشنهاد شده است که قیمت بنزین به ۲۰۰۰ تومان افزایش یابد، همچنین در مقابل یارانه‌های نقدی افراد یارانه بگیر در جامعه از ۴۵ هزار تومان به ۶۰ هزار تومان افزایش یابد. لازم است ذکر شود که در این مدل قیمت بنزین تک‌نرخی بوده و سهمیه‌ی بنزین برای خودروهای شخصی، حمل‌ونقل عمومی و موتورسیکلت‌ها در نظر گرفته نمی‌شود.

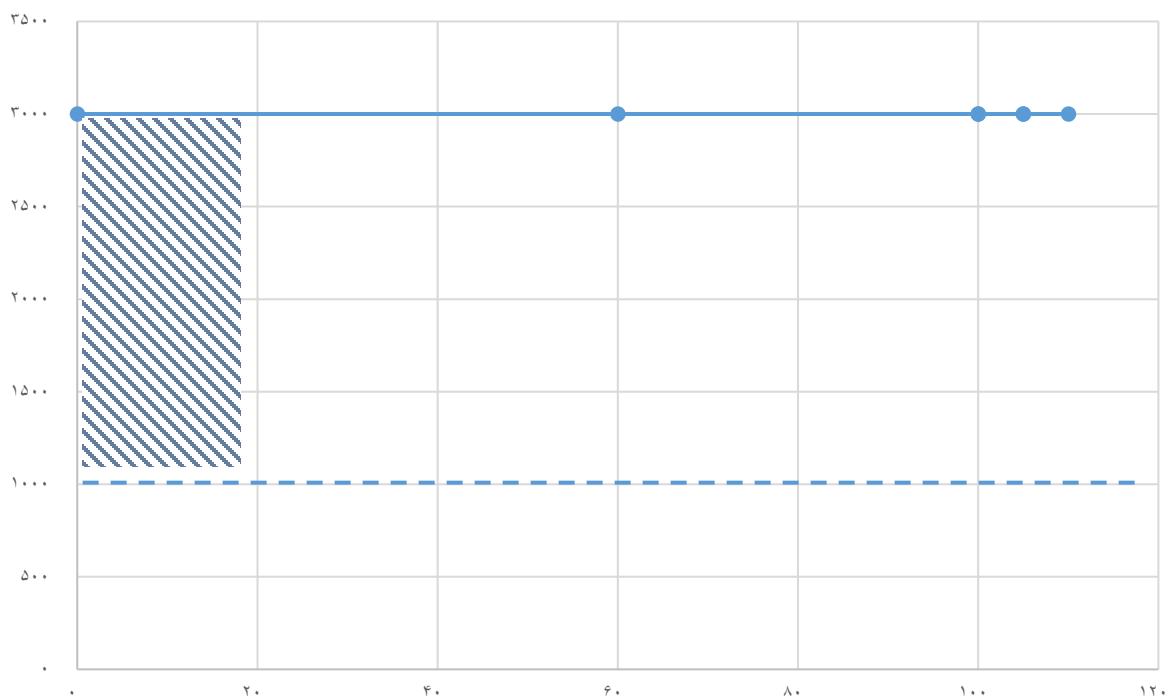
در این مدل پیشنهادی ۳۳.۵ هزار میلیارد تومان از افزایش قیمت بنزین به دست می‌آید، که ۱۳.۸ میلیارد تومان آن به افزایش یارانه تخصیص خواهد یافت و حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان نیز به درآمدهای دولت افزوده خواهد شد. لازم است ذکر شود که در این مدل همچنان حدود ۳۳ هزار میلیارد تومان یارانه‌ی پنهان پرداخت می‌شود.

مزایای مدل پیشنهادی:

- کاهش مصرف بنزین؛ برای مدت یک الی دو سال
- کاهش یارانه پنهان مصرف بنزین
- معایب مدل پیشنهادی:
- افزایش نسبی تورم
- تأثیر اندک در کاهش قاچاق بنزین (قیمت بنزین در ترکیه حدود ۹ هزار تومان است)
- عدم برنامه‌ریزی برای تغییرات قیمت ارز و نفت

۴-۲-۲ افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد در این مدل به هر ایرانی دارای کد ملی (به‌جز ساکنین خارج کشور)، به‌اندازه مشخصی اعتبار استفاده از بنزین به‌طور ماهیانه تعلق می‌گیرد. این سهمیه‌ها به‌جای کارت سوخت در کارت ملی هوشمند افراد و یا کارت‌بانکی بارگذاری می‌شود. در این طرح، روزانه ۵۶ میلیون لیتر بنزین بین مردم (به ۸۰ میلیون ایرانی، هر نفر روزانه ۷ / ۰ لیتر و یا ماهیانه ۲۰ لیتر) تقسیم‌شده و البته برای کنترل قیمت حمل‌ونقل عمومی به ماشین‌های ارائه‌کننده

خدمات عمومی مانند تاکسی‌ها (اعم از سنتی و اینترنتی)، وانت‌ها و آمبولانس و غیره، ۳۰ میلیون لیتر بنزین تخصیص می‌یابد<sup>۱</sup>، (این سهمیه با استفاده از فناوری‌های رصد کننده جابه‌جایی در همراه تعیین خواهد شد).

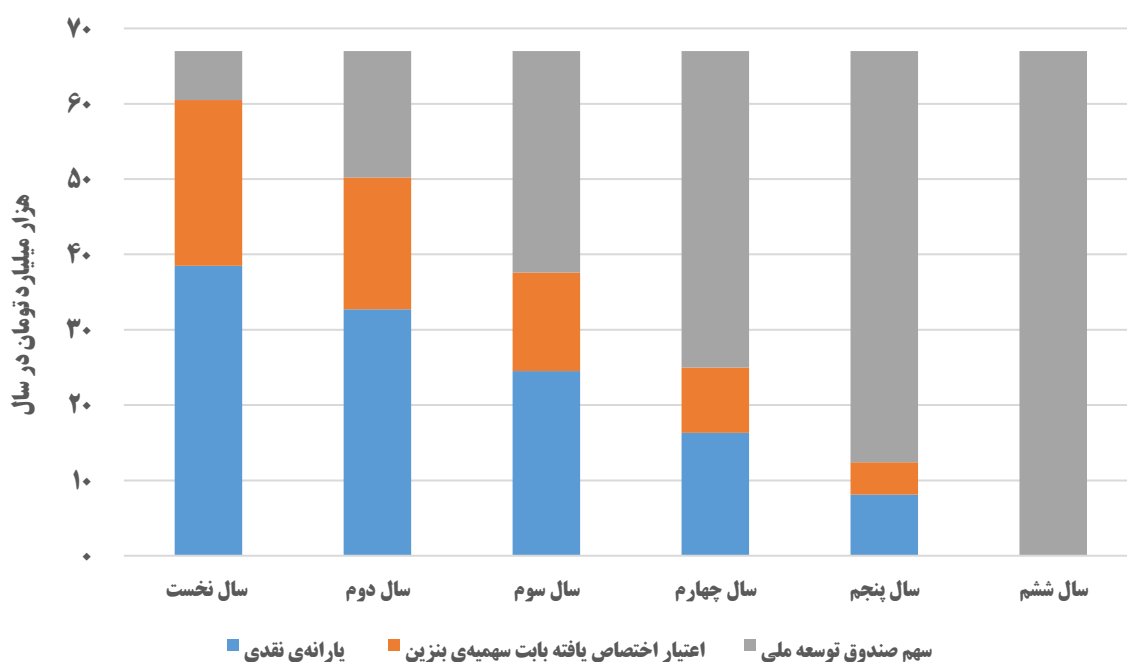


نمودار ۳-۴ مدل افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد

حدوداً ۲۷۰۰ تومان در حال حاضر و همچنین ۳۰۰ تومان هزینه حمل‌ونقل، انبارداری و کارمزد جایگاه داران و در مقابل به هر ایرانی، معادل مابه‌التفاوت ارزش ۲۰ لیتر بنزین نسبت به قیمت پایه ۱۰۰۰ تومانی یعنی ۴۰۰۰۰ تومان «قیمت آزاد بنزین (۹۰ درصد قیمت فوب) - قیمت پایه بنزین (۱۰۰۰) \* سهمیه بنزین به هر فرد» در کارت اعتباری سرپرست خانوارها تخصیص می‌یابد. لازم به ذکر است که قیمت پایه بنزین بر مبنای هر لیتر ۱۰۰۰ تومان در نظر گرفته شده و تغییر آن در بودجه‌های سنواتی با افزایش سالانه ۲۰ درصد انجام می‌شود. با توجه به اختصاص سهمیه بنزین به ماشین‌های ارائه‌کننده خدمات عمومی مانند تاکسی‌ها (اعم از سنتی و اینترنتی)، وانت‌ها و آمبولانس و غیره به میزان روزانه ۳۰ میلیون لیتر، سهمیه این ماشین‌ها به صورت اعتبار بر روی کارت ملی یا کارت عابر بانک شخصی صاحبان خودرو شارژ خواهد شد.

۱ با توجه به تعداد تاکسی‌های سنتی و اینترنتی و همچنین تعداد وانت‌ها با اختصاص روزانه ۳۰ میلیون لیتر بنزین سهمیه‌ای به ناوگان حمل‌ونقل عمومی، به معنای اختصاص سهمیه ۳۰۰ لیتر بنزین در ماه به تاکسی‌ها و وانت‌ها است.

در این مدل پیشنهادی یارانه‌ی نقدی تغییر نخواهد کرد. همچنین با فرض مصرف فعلی بنزین به سبب افزایش قیمت بنزین به ۳۰۰۰ هزار تومان، ۶۷ هزار میلیارد تومان درآمد به دست می‌آید، که ۳۸.۵ هزار میلیارد تومان آن به افزایش یارانه در سال اول تخصیص خواهد یافت و حدود ۲۲ هزار میلیارد تومان نیز به صورت اعتبار به عنوان سهمیه‌ی بنزین در کارت‌های دارندگان خودروهای عمومی تاکسی‌ها و وانت‌ها شارژ خواهد شد. با توجه به درآمد ۶۷ هزار میلیارد تومانی در سال نخست حدود ۷ هزار میلیارد تومان به درآمدهای دولت افزوده خواهد شد.



نمودار ۴-۴ نحوه‌ی تخصیص عواید حاصل از اجرای مدل افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد

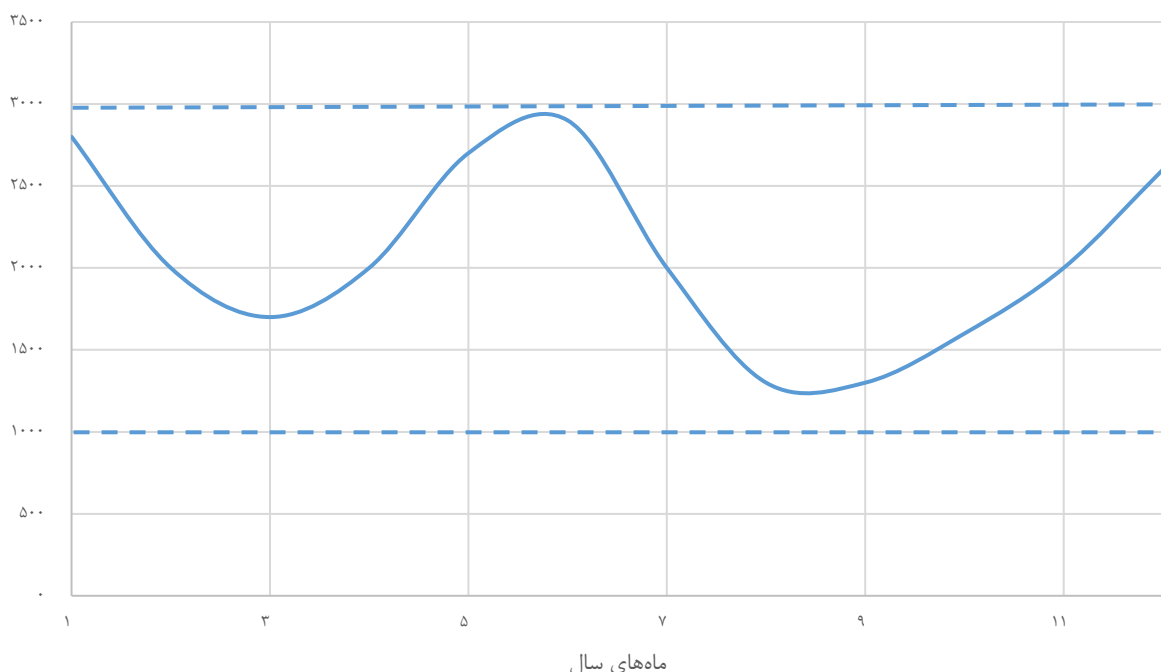
مزایای مدل پیشنهادی:

- افراد فاقد خودرو نیز از یارانه پنهان برخوردار می‌شوند
- مهار تقاضا؛
- محدود کردن امکان قاچاق؛
- برنامه‌ریزی برای تغییرات ارز و نفت

معایب مدل پیشنهادی:

- آثار تورمی به سبب افزایش قیمت بنزین آزاد

۳-۲-۴ افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه به همه افراد و قابلیت فروش سهمیه در بستر بازار آنلاین بر این اساس، پیشنهاد می‌شود سهمیه بنزین یارانه‌ای به صورت «ماهانه ۳۰ لیتر بنزین ۱۰۰۰ تومانی به ازای هر فرد» در نظر گرفته شود و این سهمیه بر بستر کد ملی، به سرپرست خانوار تخصیص یابد. نرخ مصارف مازاد بر سهمیه نیز (نرخ آزاد) در بازاری که بین مردم برای خرید و فروش سهمیه شکل می‌گیرد، تعیین گردد. در این مدل پیشنهادی سهمیه اختصاص یافته معادل روزانه ۸۰ میلیون لیتر بنزین در روز است، که در صورت مصرف بیش از این مقدار دولت بنزین با نرخ قیمت فوب خلیج فارس به فروش می‌رساند. لازم است ذکر شود که نرخ دوم با توجه به قیمت ارز و قیمت نفت می‌تواند به صورت سالانه یا فصلی متغیر باشد.



نمودار ۴-۵ مدل افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه به همه افراد و قابلیت فروش سهمیه در بستر بازار آنلاین

با توجه به اختصاص روزانه یک لیتر بنزین به هر شخص ۸۰ میلیون لیتر بنزین به صورت یارانه‌ای در اختیار مردم قرار خواهد گرفت. در صورت معامله بنزین در قیمت دوم معادل ۵۸ هزار میلیارد تومان به مردم پرداخت شده که بخشی از آن مصرف و بخشی دیگر به صورت نقدی از پرمصرف‌ها به کم‌مصرف‌ها پرداخت می‌شود. حدود ۸ الی ۱۰ هزار میلیارد به درآمد دولت افزوده خواهد شد. مزایای مدل پیشنهادی:

- افراد فاقد خودرو نیز از یارانه پنهان برخوردار می‌شوند

- کاهش فاصله‌ی طبقاتی در اقتصاد

- برنامه‌ریزی برای تغییرات ارز و نفت

معایب مدل پیشنهادی:

- آثار تورمی به سبب افزایش قیمت بنزین آزاد

- تأثیر اندک در کاهش قاچاق بنزین (حاشیه‌ی سود قاچاق بنزین را کاهش می‌دهد)

- تأثیر اندک در کاهش مصرف بنزین

### ۳-۴ افزایش قیمت بنزین بدون اختصاص سهمیه

در بخش افزایش قیمت بنزین به همراه تخصیص سهمیه ماهانه به همه‌ی افراد جامعه سه مدل، « افزایش قیمت بنزین به صورت

یک‌باره بدون اختصاص سهمیه»، « عرضه هدف‌گذاری شده بنزین » و همچنین « شناورسازی قیمت بنزین » مطرح است که در ادامه به تشریح این مدل‌ها مذکور خواهیم پرداخت.

### ۱-۳-۴ افزایش قیمت بنزین به صورت یک‌باره بدون اختصاص سهمیه

در این مدل پیشنهادی قیمت بنزین بدون اختصاص سهمیه به افراد و خودرو از ۱۰۰۰ تومان فعلی را به ۳۰۰۰ تومان افزایش یابد. همچنین در این مدل حدود ۶۷ هزار میلیارد تومان به درآمدهای دولت افزوده خواهد شد.

مزایای مدل پیشنهادی:

- جلوگیری از قاچاق بنزین

- مهار تقاضای بنزین

معایب مدل پیشنهادی:

- آثار تورمی به سبب افزایش قیمت بنزین آزاد

- عدم برنامه‌ریزی برای تغییرات قیمت ارز و نفت

### ۲-۳-۴ عرضه هدف‌گذاری شده بنزین

در این مدل که بر مبنای عرضه و تقاضا شکل گرفته، لازم است که مصرف و قیمت در نقطه‌ی تعادلی انتخاب گردد، که در این مدل مصرف روزانه ۸۰ میلیون لیتر و قیمت بنزین ۳۰۰۰ تومان در نظر گرفته شده است. بر مبنای این مدل هر روزی که مصرف بنزین در کشور بالای ۸۱ میلیون لیتر باشد، قیمت بنزین فردای آن روز



۵۰ تومان گران شود. هرروزی نیز که قیمت بنزین کمتر از ۷۹ میلیون لیتر بود، قیمت بنزین فردای آن روز ۵۰ تومان ارزان شود. درنهایت هرروزی که مصرف بین ۷۹ تا ۸۱ میلیون لیتر بود، قیمت بنزین را تغییر ندهیم، درواقع یک هدف مصرفی تعیین کنیم.

اما با افزایش قیمت بنزین از ۱۰۰۰ تومان کنونی، عواید دولت از فروش بنزین هم افزایش پیدا می کند. پیشنهاد این است برای جبران افزایش قیمت، عواید حاصل از افزایش قیمت بنزین، میان سازمان برنامه و بودجه و سازمان هدفمندی یارانه ها به طور مساوی تقسیم شود. در صورت افزایش قیمت از ۱۰۰۰ به ۳۰۰۰ هزار تومان، عواید حاصله از این کار ۶۷ هزار میلیارد تومان خواهد بود، که به صورت مساوی بین دولت و مردم تقسیم خواهد شد. در این صورت یارانه های پنهانی وجود نخواهد داشت.

مزایای مدل پیشنهادی:

- از محل اصلاح قیمت، همه مردم منتفع می شوند
- کنترل مصرف بنزین

معایب مدل پیشنهادی:

- عدم تضمین دولت در شفافیت و اعلام صحیح مصرف
- عدم برنامه ریزی برای تغییرات قیمت ارز و نفت

### ۳-۳-۴ شناورسازی قیمت بنزین

در این طرح، قیمت عرضه بنزین بر مبنای نوسانات قیمت منطقه ای بنزین نوسانی خواهد شد. سپس فاصله قیمت فعلی تا قیمت منطقه ای بنزین به صورت مستمر و هفتگی و با نرخ ثابت کم می شود. تا نهایت پس از مدتی (مثلاً چهار سال) به قیمت منطقه ای برسد. منابع حاصل از مابه التفاوت قیمت های جدید و قیمت فعلی نیز به صورت نقدی میان مردم و دولت توزیع می شود. در صورتی که فرض شود این طرح به صورت یکباره صورت گیرد، عواید حاصله از این کار ۶۷ هزار میلیارد تومان خواهد بود، که به صورت مساوی بین دولت و مردم تقسیم خواهد شد. در این صورت یارانه های پنهانی وجود نخواهد داشت.

مزایای مدل پیشنهادی:

- تدریجی بودن اجرای طرح
- کنترل مصرف بنزین
- کنترل قاچاق بنزین در بلندمدت

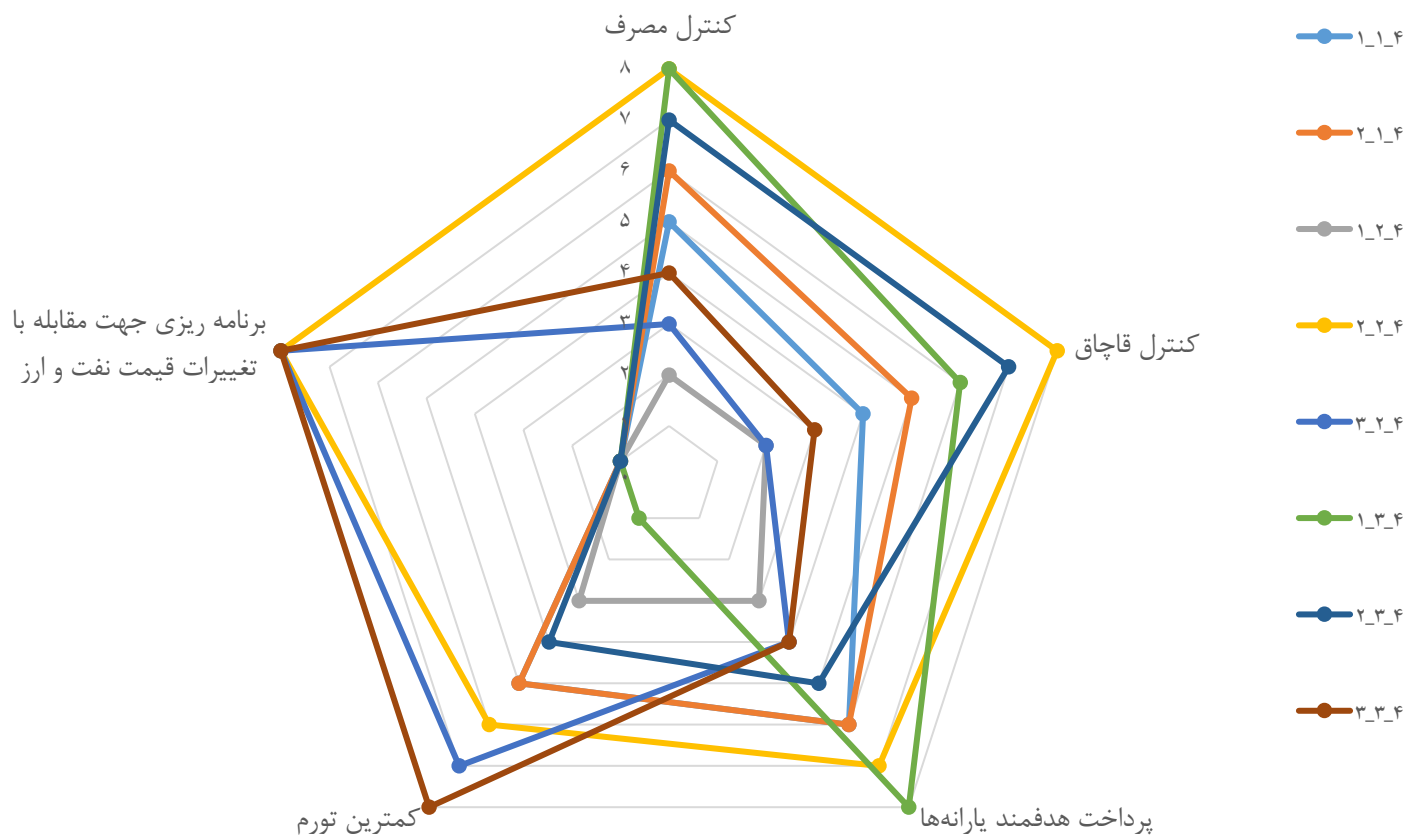
- کاهش یارانه‌های پنهان
- برنامه‌ریزی برای تغییرات ارز و نفت
- معایب مدل پیشنهادی:
- آثار تورمی به سبب افزایش قیمت بنزین آزاد

### ۵- بررسی راهکارهای موجود:

در این بخش از پژوهش ۸ مدل پیشنهادی را از دو جنبه با یکدیگر مورد مقایسه قرار خواهیم داد. نخست مدل‌های مطرح‌شده با توجه به ۵ شاخص کنترل مصرف، کاهش قاچاق سوخت، تخصیص بهینه یارانه‌ی بنزین، مدیریت تغییرات قیمت ارز و نفت و همچنین کمترین اثر تورمی به‌صورت نسبی با یکدیگر مقایسه کرده‌ایم. همچنین مدل‌ها را نیز بر اساس عواید حاصل از افزایش قیمت بنزین و چگونگی تقسیم آن موردبررسی قرار خواهیم داد.

جدول ۱-۵ ارزیابی نسبی ۸ مدل مطرح‌شده در پژوهش بر اساس ۵ معیار

شاخص‌سازی قیمت بنزین	عرضه هدفگرای شده بنزین	افزایش قیمت بنزین به صورت یکباره بدون اختصاص سهمیه	افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه به همه افراد و قابلیت فروش سهمیه در بستر بازار آزاد	افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد	افزایش یارانه نقدی در قبال افزایش قیمت بنزین	برخط کردن کارت سوخت با سهمیه‌بندی	احدای کارت سوخت به همراه سهمیه‌بندی	شاخص‌سازی قیمت بنزین
۴	۷	۸	۳	۸	۲	۶	۵	۴
۳	۷	۶	۲	۸	۲	۵	۴	۳
۴	۵	۸	۴	۷	۳	۶	۶	۴
۸	۴	۱	۷	۶	۳	۵	۵	۸
۸	۱	۱	۸	۸	۱	۱	۱	۸
۵.۴	۴.۸	۴.۸	۴.۸	۷.۴	۲.۲	۴.۶	۴.۲	۵.۴

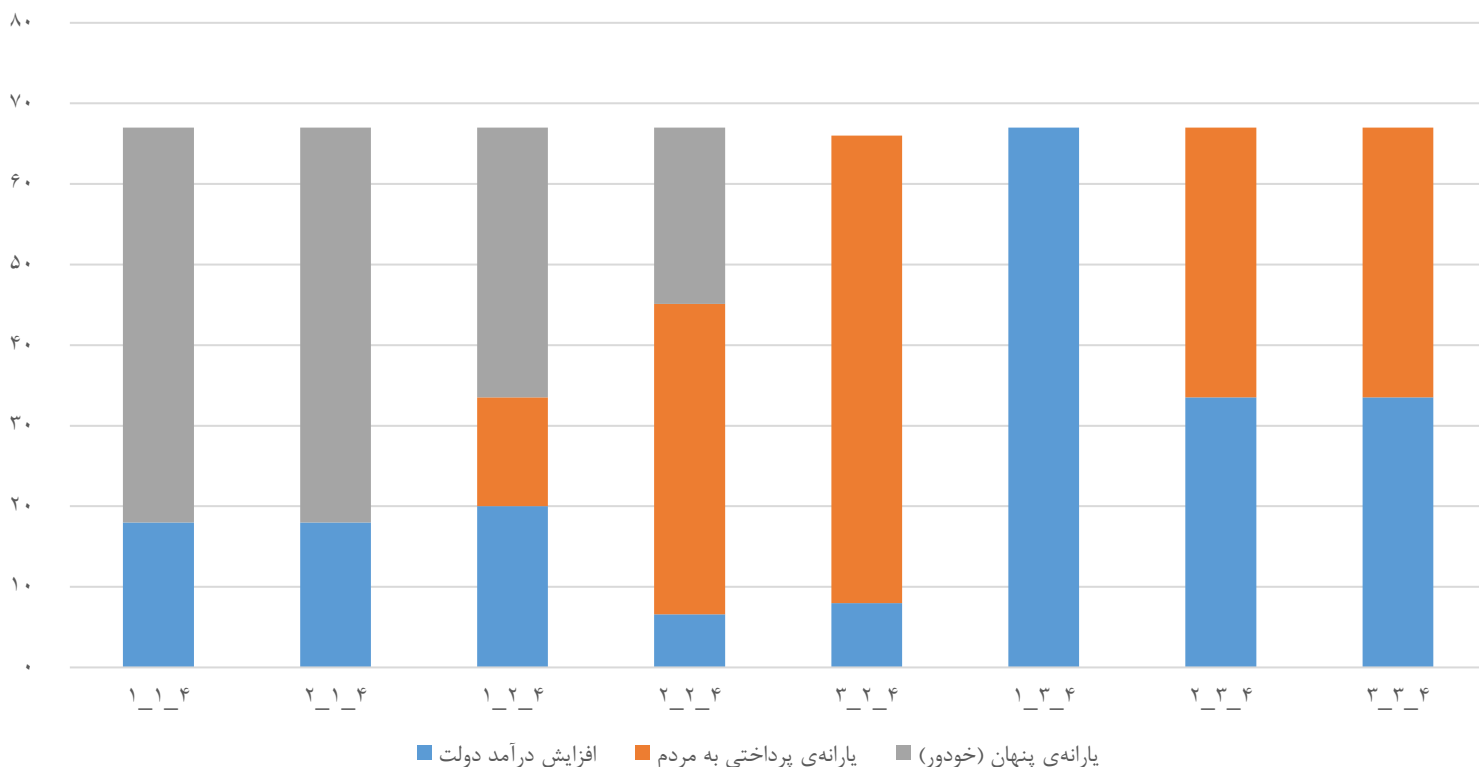


نمودار ۱-۵ ارزیابی نسبی ۸ مدل مطرح شده در پژوهش بر اساس ۵ معیار

با توجه به ۵ شاخص مدنظر همان‌طور که از نمودار فوق مشهود است مدل افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد از مطلوبیت بیشتری برخوردار است. از سوی دیگر به توجه به میزان مصرف روزانه و تغییرات قیمت، عواید حاصل از افزایش درآمد هر یک مدل‌های پیشنهادی و چگونگی اختصاص این عواید را در جدول و نمودار زیر تشریح گردیده است.

جدول ۲-۵ نحوه تخصیص عواید حاصل از اجرای مدل‌های مطرح در پژوهش

شناورسازی قیمت بنزین	عرضه هدفگذاری شده بنزین	افزایش قیمت بنزین به صورت یکباره بدون اختصاص سهمیه	افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه به همه افراد و قابلیت فروش سهمیه در بستر بازار آنلاین	افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد	افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد در سال نخست	افزایش یارانه نقدی در قبال سوخت با سهمیه‌بندی	برخط کردن کارت سوخت با سهمیه‌بندی	احیای کارت سوخت به همراه سهمیه‌بندی
۳۳.۵	۳۳.۵	۶۷	۸	۶.۶	۲۰	۱۸	۱۸	افزایش درآمد دولت
۳۳.۵	۳۳.۵	۰	۵۸	۳۸.۵	۱۳.۵	۰	۰	یارانه‌ای پرداختی به مردم
۰	۰	۰	۰	۲۱.۹	۳۳.۵	۴۹	۴۹	یارانه‌ای پنهان (خودرو)



نمودار ۲-۵ نحوه‌ی تخصیص عواید حاصل از اجرای ۸ مدل مطرح‌شده در پژوهش

با توجه به مقایسه‌ی مدل‌های مطرح‌شده مدل افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد هم از نظر شاخص‌های پنج‌گانه موردنظر از مطلوبیت بیشتری برخوردار بود و هم میزان یارانه‌ی اختصاص‌یافته به خودرو و مردم و افزایش درآمد دولت در یک منطقی قرار خواهد گرفت.

## ۶- ارائه‌ی بسته‌ی سیاستی مطلوب:

۶-۱ جهت حل مشکل در موضوع مصرف بنزین در مرحله‌ی نخست موارد زیر پیشنهاد می‌گردد:

- ۱- راه‌اندازی سامانه کارت سوخت به‌طور کامل به‌منظور جمع‌آوری داده‌های مصرف بنزین کلیه مصرف‌کنندگان (خودروهای شخصی، دولتی، تاکسی‌های اینترنتی و عادی و موتورسیکلت‌ها) در اسرع وقت

- ۲- افزایش جزئی قیمت بنزین برای مصرف‌کنندگانی که از کارت جایگاه استفاده می‌کنند به‌منظور تسریع در روند استفاده از کارت سوخت برای کلیه مصرف‌کنندگان
- ۳- کنترل و نظارت شدید بر محل مصرف کارت‌های سوخت متناسب با محل صدور و برخورد جدی با متخلفان
- ۴- عرضه بنزین در مبادی مرزی باقیمت بالاتر به‌منظور کاهش عطش قاچاق

### ۲-۶ تثبیت نرخ ارز پیش‌نیاز اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها

از پیش‌نیازهای مهم و اساسی جهت اجرای طرح سهمیه‌بندی سوخت و افزایش نرخ آن، اطمینان از تثبیت نسبی نرخ ارز در فواصل زمانی معین است. پرش‌های قیمتی در نرخ ارز، علاوه بر بی‌ثبات‌سازی کلیه متغیرهای اقتصادی، اهداف مدنظر در افزایش نرخ سوخت و فرآیند هدفمندسازی یارانه‌ها را خنثی خواهد نمود؛ بدین‌صورت که با افزایش نرخ ارز، دوباره یارانه نامتوازنی بین مصرف‌کنندگان سوخت منتشر خواهد شد و همچنین بار مالی پیش‌بینی‌نشده‌ای برای دولت ایجاد خواهد کرد؛ همچنین این امر انگیزه قاچاق سوخت را دوباره افزایش داده و در مجموع تمام اهداف مدنظر در فرآیند هدفمندسازی یارانه‌ها، تحت‌الشعاع شدید قرار خواهد گرفت و برای اصلاح این فرآیند جبراً نیاز به افزایش دوباره قیمت بنزین به وجود خواهد آمد و در صورت عدم کنترل نرخ ارز برای فواصل زمانی قابل اطمینان، این دور باطل ادامه خواهد یافت که به معنای ایجاد بی‌ثباتی در نظام اقتصادی کشور و منظومه قیمت‌هاست. از این‌رو، اطمینان از عدم پرش نرخ ارز جهت اجرای صحیح این طرح، پیش‌نیازی الزامی است که علاوه بر فوایدی که برای این طرح خاص دارد، منافع متعددی را برای کل اقتصاد کشور و ارتقاء توان سیاست‌گذاری ملی در همه زمینه‌ها به ارمغان خواهد داشت. به اعتقاد کارشناسان اقتصادی، چند راهکار اصلی و عمده جهت جلوگیری از پرش‌های بی‌منطق نرخ ارز (همچون سال‌های ۷۴، ۹۱، ۹۶ و ۹۷) باید صورت پذیرد؛ این موارد عبارت‌اند از:

۱. کاهش وابستگی بودجه جاری دولت به درآمدهای نفتی؛ این امر انگیزه‌های پنهان دولتی جهت افزایش نرخ ارز را تا میزان قابل‌توجهی کاهش می‌دهد.
۲. اصلاح نظام بانکی و ایجاد نظام جامع و یکپارچه اطلاعاتی به‌منظور توانایی رصد کامل تراکنش‌های مالی در نظام بانکی.

۳. اصلاح نظام مالیاتی؛ این امر با گسترش پایه مالیاتی، کاهش فساد در اخذ مالیات‌ها و همچنین هدفمندسازی اخذ مالیات‌ها و بالا بردن توان رصد فرار از مالیات، تحقق خواهد پذیرفت. چنین اصلاحی، هزینه‌ی اقدامات افراد در بازار ارز را درونی سازی کرده و آن را متوجه خود اخلاط‌گران خواهد نمود.

۴. سوق دادن بازار ناقص ارز ایران به سمت بازار رقابتی، با ایجاد عوامل ذره‌ای پرشمار در سمت عرضه ارز با انجام اقدامات فوق‌الذکر تا حدود زیادی می‌توان از فقدان پرش‌های نرخ ارز اطمینان حاصل نمود و با اطمینان بیشتری سیاست هدفمندسازی یارانه‌های سوختی را اجرایی کرد؛ چراکه با انجام موارد مذکور، توان سفته‌بازی‌های کلان و قدرت اعمال نفوذ توسط افراد، نهادها، مؤسسات و بانک‌ها از بین خواهد رفت زیرا در این صورت به‌آسانی می‌توان مجاری نقل‌وانتقال مالی را رصد نموده و از سفته‌بازان حقیقی و حقوقی مالیات متناسب را اخذ نمود تا بدین طریق به آشفته سازی بازار ناقص ارزی کشور نپردازند.

### ۳-۶ مدل پیشنهادی جهت سهمیه‌بندی بنزین و حذف یارانه بنزین

در صورت اجرای پیش‌نیازهای ذکر شده جهت اجرای کامل قانون هدفمندی یارانه‌ها، بر اساس پژوهش صورت گرفته مدل افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد از مطلوبیت بیشتری برخوردار است. در این مدل به هر ایرانی دارای کد ملی (به‌جز ساکنین خارج کشور)، به‌اندازه مشخصی اعتبار استفاده از بنزین به‌طور ماهیانه تعلق می‌گیرد. این سهمیه‌ها به‌جای کارت سوخت در کارت ملی هوشمند افراد و یا کارت‌بانکی بارگذاری می‌شود. در این طرح، روزانه ۵۶ میلیون لیتر بنزین بین مردم (به ۸۰ میلیون ایرانی، هر نفر روزانه ۷ / ۰ لیتر و یا ماهیانه ۲۰ لیتر) تقسیم‌شده و البته برای کنترل قیمت حمل‌ونقل عمومی به ماشین‌های ارائه‌کننده خدمات عمومی مانند تاکسی‌ها (اعم از سنتی و اینترنتی)، وانت‌ها و آمبولانس و غیره، ۳۰ میلیون لیتر بنزین در روز تخصیص می‌یابد<sup>۲</sup>، (این سهمیه با استفاده از تکنولوژی‌های رصد‌کننده جابه‌جایی در همراه تعیین خواهد شد). البته پیشنهاد می‌شود که با شروع سهمیه‌بندی ظرف مدت ۶ ماه با ایجاد فراخوان تمام خودروهای عمومی با وام‌های بدون بهره با قسط‌های بلندمدت CNG سوز بشوند.

قیمت بنزین در این طرح بر اساس درصدی از قیمت فوب و هزینه‌ی حمل‌ونقل تعیین می‌شود (مثلاً ۹۰ درصد قیمت فوب حدوداً ۲۷۰۰ تومان در حال حاضر و همچنین ۳۰۰ تومان هزینه‌ی حمل‌ونقل، انبارداری و کارمزد جایگاه‌داران<sup>۳</sup>) و در مقابل به هر ایرانی، معادل مابه‌التفاوت ارزش ۲۰ لیتر بنزین نسبت به قیمت پایه ۱۰۰۰

۲ با توجه به تعداد تاکسی‌های سنتی و اینترنتی و همچنین تعداد وانت‌ها با اختصاص روزانه ۳۰ میلیون لیتر بنزین سهمیه‌ای به ناوگان حمل‌ونقل عمومی، به معنای اختصاص سهمیه ۳۰۰ لیتر بنزین در ماه به تاکسی‌ها و وانت‌ها است.

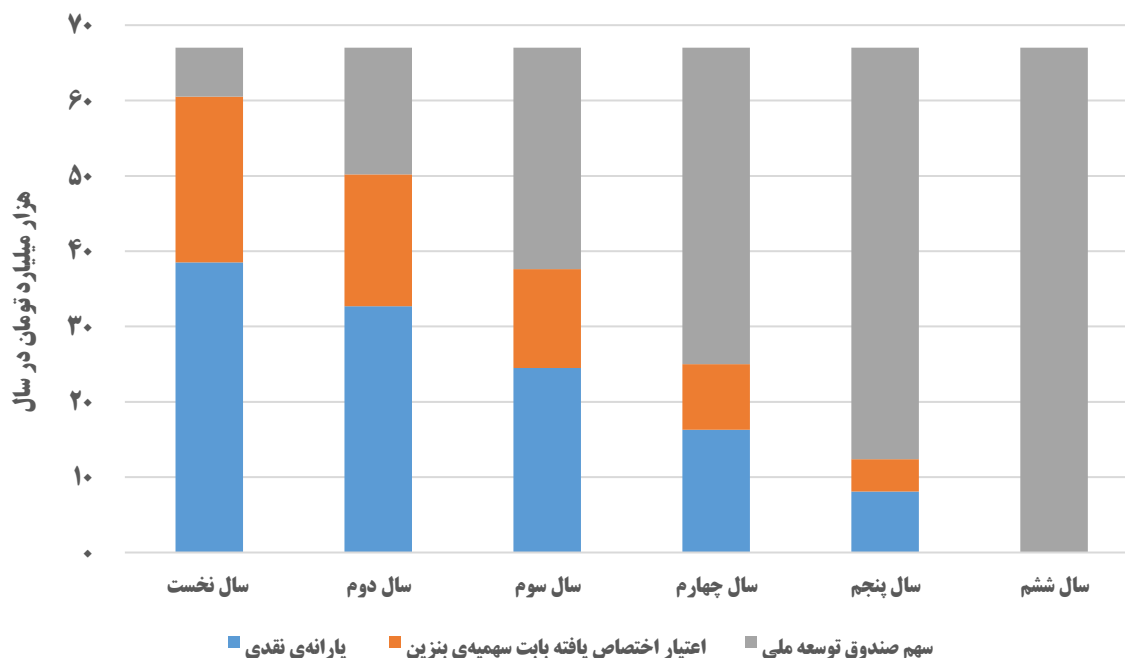
۳ قیمت هر لیتر بنزین در فوب خلیج فارس ۳۵ سنت و نرخ دلار حدود ۸۵۰۰ تومان در نظر گرفته شده است

تومانی یعنی ۴۰۰۰۰ تومان «قیمت آزاد بنزین (۹۰ درصد قیمت فوب) - قیمت پایه بنزین (۱۰۰۰) \* سهمیه بنزین به هر فرد» در کارت اعتباری سرپرست خانوارها تخصیص می‌یابد. لازم به ذکر است که قیمت پایه بنزین بر مبنای هر لیتر ۱۰۰۰ تومان در نظر گرفته شده و تغییر آن در بودجه‌های سنواتی با افزایش سالانه ۲۰ درصد انجام می‌شود. به عبارت دیگر با فرض ثابت بودن قیمت ارز و نفت تا ۵ سال آینده، قیمت ۱۰۰۰ تومان طی ۵ سال به ۳۰۰۰ تومان افزایش خواهد یافت، و به تبع آن میزان یارانه‌ی پرداختی کاهش خواهد یافت. برای مثال سال آینده با فرض ثابت بودن نرخ ارز و قیمت جهانی نفت قیمت پایه‌ی بنزین به ۱۴۰۰ افزایش خواهد یافت و مابه‌التفاوت ارزش ۲۰ لیتر بنزین نسبت به قیمت پایه ۱۴۰۰ تومانی و ۳۰۰۰ هزار تومانی یعنی ۳۶۰۰۰ تومان به هر فرد اختصاص خواهد یافت. لازم به ذکر است قیمت دوم بر مبنای نرخ ارز سامانه نیما و ۹۰ درصد قیمت فوب تعیین خواهد شد.

با توجه به اختصاص سهمیه‌ی بنزین به ماشین‌های ارائه‌کننده خدمات عمومی مانند تاکسی‌ها (اعم از سنتی و اینترنتی)، وانت‌ها و آمبولانس و غیره به میزان روزانه ۳۰ میلیون لیتر، سهمیه‌ی این ماشین‌ها به صورت اعتبار بر روی کارت ملی یا کارت عابر بانک شخصی صاحبان خودرو شارژ خواهد شد. برای مثال بابت سهمیه‌ی ۳۰۰ لیتری ماهانه تاکسی در سال نخست مابه‌التفاوت ارزش ۳۰۰ لیتر بنزین نسبت به قیمت پایه ۱۰۰۰ تومانی و ۳۰۰۰ هزار تومانی یعنی ۶۰۰ هزار تومان کارت‌بانکی و یا کارت ملی صاحب خودرو شارژ خواهد شد. که این اعتبار در سال نخست مبلغی معادل ۲۲ هزار میلیارد تومان خواهد شد. لازم است ذکر شود که با فرض عدم تغییر قیمت ارز و نفت، با توجه به افزایش قیمت پایه‌ی بنزین از ۱۰۰۰ تومان به ۳۰۰۰ تومان طی مدت ۵ سال این اعتبار نیز که به عنوان سهمیه‌ی در اختیار ناوگان حمل و نقل عمومی قرار می‌گیرد صفر خواهد شد. البته این اعتبار تنها در دستگاه‌های پرداخت وجه جایگاه سوخت قابلیت استفاده را دارد.

در این مدل پیشنهادی یارانه‌ی نقدی تغییر نخواهد کرد. همچنین با فرض مصرف فعلی بنزین به سبب افزایش قیمت بنزین به ۳۰۰۰ هزار تومان، ۶۷ هزار میلیارد تومان درآمد به دست می‌آید، که ۳۸.۵ هزار میلیارد تومان آن به یارانه سهمیه بنزین در سال اول تخصیص خواهد یافت و حدود ۲۲ هزار میلیارد تومان نیز به صورت اعتبار به عنوان سهمیه‌ی بنزین در کارت‌های دارندگان خودروهای عمومی تاکسی‌ها و وانت‌ها شارژ خواهد شد. با توجه به درآمد ۶۷ هزار میلیارد تومانی در سال نخست حدود ۷ هزار میلیارد تومان به درآمدهای دولت افزوده خواهد شد، که پیشنهاد می‌شود درآمد مازاد حاصل از افزایش قیمت بنزین به صندوق توسعه ملی واریز شود و این روند تا اجرای کامل طرح تا سال پنجم ادامه یابد.

## پنجمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



نمودار ۱-۶ نحوه تخصیص درآمد حاصل از افزایش قیمت بنزین

### ۷- جمع بندی:

با توجه به افزایش روزافزون مصرف بنزین در کشور و علیرغم افزایش تولید داخلی بنزین، مدیریت روند مصرف، تولید و واردات این محصول استراتژیک بسیار حائز اهمیت است. عدم اعمال سیاست‌های قیمتی و غیر قیمتی سبب شد مصرف بنزین در سال ۹۷، با رشد بیش از ۱۱ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۹۶ به حدود ۹۲ میلیون لیتر در روز برسد. عدم اتخاذ سیاست‌های صحیح در مورد مصرف بنزین موجب پرداخت غیر هدفمند یارانه‌ها، امکان تحریم فروش بنزین به ایران و همچنین قاچاق بنزین به کشورهای همسایه شده است. این در حالی است که با به کارگیری بسته سیاستی زیر می‌توان وضعیت فعلی را به شکل مناسبی بهبود بخشید:

جهت حل مشکل در موضوع مصرف بنزین در مرحله نخست موارد زیر پیشنهاد می‌گردد:

- راه اندازی سامانه کارت سوخت به طور کامل به منظور جمع آوری داده‌های مصرف بنزین کلیه مصرف کنندگان
- افزایش جزئی قیمت بنزین برای مصرف کنندگانی که از کارت جایگاه استفاده می‌کنند



- کنترل و نظارت شدید بر محل مصرف کارت‌های سوخت متناسب با محل صدور و برخورد جدی با متخلفان

- عرضه بنزین در مبادی مرزی باقیمت بالاتر به منظور کاهش عطش قاچاق

همچنین لازم به ذکر است پیش هرگونه اقدام جهت اجرای طرح سهمیه‌بندی سوخت و افزایش نرخ آن، اطمینان از تثبیت نسبی نرخ ارز در فواصل زمانی معین لازم است. پرش‌های قیمتی در نرخ ارز، علاوه بر بی‌ثبات‌سازی کلیه متغیرهای اقتصادی، اهداف مدنظر در افزایش نرخ سوخت و فرآیند هدفمندسازی یارانه‌ها را خنثی خواهد نمود.

در صورت اجرای پیش‌نیازهای ذکرشده جهت اجرای کامل قانون هدفمندی یارانه‌ها، بر اساس پژوهش صورت گرفته مدل افزایش قیمت بنزین با تخصیص سهمیه بنزین به همه افراد از مطلوبیت بیشتری برخوردار است. در مدل پیشنهادی این پژوهش به هر ایرانی دارای کد ملی (به جز ساکنین خارج کشور)، به اندازه ماهیانه ۲۰ لیتر اعتبار استفاده از بنزین به‌طور ماهیانه تعلق می‌گیرد. این سهمیه‌ها به‌جای کارت سوخت در کارت ملی هوشمند افراد و یا کارت‌بانکی بارگذاری می‌شود. البته برای کنترل قیمت حمل‌ونقل عمومی به ماشین‌های ارائه‌کننده خدمات عمومی مانند تاکسی‌ها (اعم از سنتی و اینترنتی)، وانت‌ها و آمبولانس و غیره، ۳۰ میلیون لیتر بنزین تخصیص می‌یابد. لازم به ذکر است که این اعتبار اختصاص یافته به مردم و حمل‌ونقل در مدت ۵ سال به‌صورت پلکانی کاهش یافته و به صندوق توسعه واریز می‌شود.

همچنین پیشنهاد می‌شود بخشی از منابع آزادسازی قیمت بنزین به حمل‌ونقل عمومی و توسعه سوخت‌های جایگزین در همان استان مصرف گردد:

- توسعه ناوگان مترو، اتوبوس و انواع ون در کلان‌شهرها و بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای شهری و روستایی
- تسهیل احداث جایگاه‌های CNG به‌ویژه در کلان‌شهرها با افزایش کارمزد جایگاه‌های سوخت متناسب باقیمت زمین

- تسهیل فرایندهای دوگانه‌سوز کردن خودروها، تعویض مخازن فرسوده و رفع مشکلات فنی خودروهای دوگانه‌سوز

استفاده از این بسته سیاستی آثار مثبتی در پی خواهد داشت؛ از جمله:

- منطقی شدن روند مصرف انرژی
- کاهش میزان قابل توجه قاچاق بنزین

- کاهش آثار تورمی و نارضایتی‌های اجتماعی
- تنوع سبد سوخت
- مدیریت تغییرات قیمت ارز و نفت
- تخصیص بهینه یارانه‌ی بنزین

۸- منابع:

*Fossil-fuel subsidies.* (۲۰۱۷). Retrieved from International Energy Agency:  
<https://www.iea.org/weo/energysubsidies>

*gasoline\_prices.* (۲۰۱۸). Retrieved from  
globalpetrolprices:[https://www.globalpetrolprices.com/Iran/gasoline\\_prices](https://www.globalpetrolprices.com/Iran/gasoline_prices)

پایله فروش م، عبداللهی م، &، صادقی ن. (۱۳۹۷). مسئله بنزین، رویکردها و مخاطرات. تهران: مرکز پژوهش‌های مجلس.

مقایسه یارانه انرژی در ایران و سایر کشورهای دنیا: (۱۳۹۷). Retrieved from vcmstudy:  
<https://vcmstudy.ir/>

هیدروکربوی، ت. (۱۳۹۵). ترازنامه هیدروکربوی. تهران: موسسه مطالعات بین‌الملل انرژی.