



www.vcmstudy.ir

یادداشت
نفت و گاز 

بررسی یارانه سوخت و تجربه اصلاح آن در کشورهای مختلف

تاریخ انتشار: ۱۲ آبان ۱۳۹۷ 





علاوه بر ایران، کشورهای مختلفی درگیر با موضوع یارانه سوخت بوده و هستند. کل کشورها در سال ۲۰۱۵ حدود ۳۲۵ میلیارد دلار یارانه انرژی به مصرف کننده و ۱۰۰ میلیارد دلار دیگر به تولیدکنندگان اعطا کرده اند [۱]. خاورمیانه نیز در اعطای یارانه انرژی یکی از بالاترین آمارها را دارد بطوریکه در سال ۲۰۱۶ ایران ۵۲ میلیارد دلار، عربستان ۴۹ میلیارد دلار و روسیه ۳۰ میلیارد دلار یارانه انرژی پرداخته اند. کشور ونزوئلا هم که یکی از کشورهای یارانه دهنده در بخش انرژی است، ۲۰ میلیارد دلار یارانه انرژی در همان سال داده است [۲]. بر اساس اظهارنظر آژانس بین المللی انرژی (IEA) بحران مالی و قیمت بالای نفت در سال ۲۰۰۹ باعث شد تا بسیاری از کشورها نسبت به یارانه های انرژی خود تجدیدنظر کنند و این موضوع سبب شده تا در حال حاضر، یارانه انرژی کشورها ۲۴٪ کمتر از مقدار پیش بینی شده باشد.

در طی سالیان گذشته، کشورهای مختلفی یارانه سوخت های فسیلی خود را کاهش داده و در بخش های آموزش، امنیت اجتماعی، سلامت و توسعه زیرساخت ها سرمایه گذاری کرده اند. بعنوان مثال کشور چین ۱۷٪ مالیات بر ارزش افزوده از انواع سوخت ها دریافت می کند. همچنین در این کشور مالیات های بنزین از ۱۶ سنت به ۲۴ سنت و مالیات های گازوئیل از ۱۳ سنت به ۱۹ سنت طی سال های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ افزایش یافت. در برزیل نوع خاصی از مالیات سوخت [۳] دریافت می شد تا درآمد حاصل از آن صرف پروژه هایی شود که مصرف LPG خانگی را کاهش دهد. همچنین در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۰۷ مالیات ویژه ای برای بنزین و گازوئیل وضع شد تا وضعیت راه ها را بهبود داده و میزان تصادفات را تا سال ۲۰۱۵ کاهش دهند. میزان درآمد دولت آفریقای جنوبی از این نوع مالیات در دو سال اول اجرای آن ۵۰۰ میلیون دلار بوده است. از طرف دیگر کشورهای مختلف برای مهار اثرات ثانوی اصلاح یارانه ها برنامه های مختلفی را پیش گرفتند که در ادامه به چند نمونه از آنها اشاره خواهد شد.

کشور اندونزی پس از اصلاح قیمت بنزین و گازوئیل، یک سبد حمایتی که آموزش، بیمه سلامت یارانه غذا، تبادلات مالی و توسعه زیرساخت ها را پوشش می داد، در نظر گرفت. کشور برزیل نیز که از سال ۱۹۹۰ افزایش قیمت سوخت های فسیلی را در پیش گرفته بود، در سال ۲۰۰۲ به اصلاح یارانه های بنزین، گازوئیل و LPG دست زد. همزمان با آن کوپن های LPG را با اهداف تعیین شده ای توزیع نموده و طرح های مالی مختلفی جهت پوشش آموزش و بهینه سازی اجرا شد. همچنین کشور غنا پس از اصلاح قیمت بنزین و گازوئیل، یک برنامه حمایتی از خانوارها را توسعه داد. کشور هند از یک بستر مالی جهت نقل و انتقال کوپن LPG استفاده کرد که بزرگترین نمونه از نوع خود در دنیاست. همچنین کشور مراکش، سیستمی یکپارچه جهت مبادله یارانه انرژی توسعه داده است تا مردم بتوانند از طریق آن مخارج آموزش و بیمه سلامت خود را تأمین کنند.



مرکز مطالعات زنجیره ارزش

حداقل ۴۰ کشور بین سال های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ به اصلاح یارانه سوخت های فسیلی پرداخته اند



یادداشت

نفت و گاز



Source: Global Subsidies initiative

VCMStudy.ir



www.vcmstudy.ir

بررسی یارانه سوخت و تجربه اصلاح آن در کشورهای مختلف

کشور فیلیپین نیز از یک بستر تراکنش یارانه استفاده می کند که از طریق آن شبکه ای برای حمایت اجتماعی از فقرا ایجاد شده است. کشور پرو نیز چنین سازوکاری برای اصلاح یارانه های خود ایجاد کرد. کشور انگلیس نیز یارانه انرژی را صرف توسعه زیرساخت ها می کند به این نحو که هر سال ۵۵۰ میلیون پوند برای سوخت های زیستی و انرژی های تجدیدپذیر صرف می کند. همچنین سالانه حداقل ۲ میلیارد پوند از مالکان خودروهای شخصی مالیات دریافت کرده و به حمل و نقل عمومی تخصیص می دهد.

کشور ایران سال هاست که به انرژی و کالاهای اساسی یارانه تخصیص می دهد و قیمت ها را واقعی نمی کند. البته در سال ۱۳۸۹ فاز اول طرح هدفمندی یارانه ها اجرا شد اما فازهای بعدی آن به مرحله اجرا نرسید. بالا رفتن نرخ ارز و قیمت نسبتا بالای نفت، هزینه یارانه انرژی را برای کشور ایران بسیار بالا برده است. از این رو دولت برنامه دارد تا یارانه ها را اصلاح نماید و هم اکنون در حال بررسی اصلاح یارانه بنزین است.

IEA [۱]

IEA [۲]

CIDE [۳]



یادداشت

نفت و گاز

مرکز مطالعات زنجیره ارزش معتقدست که طی یک سازوکار منطقی و بلندمدت، یارانه بنزین باید حذف شده و در مسیر صحیح خود قرار گیرد. در گام اول می توان کوپن مجازی بنزین را متناسب با بُعد خانوار به سرپرست خانوار تخصیص داده و مجوز دادوستد آن را نیز صادر کرد. در این سازوکار، پرمصرف ها مجبور می شوند تا از کم مصرف ها بنزین مازاد بر سهمیه را با نرخ دوم خریداری نموده و مصرف کنند. لذا بجای اینکه دولت یارانه بنزین پرمصرف ها را بپردازد، پرمصرف ها هزینه بنزین مصرفی مازاد بر سهمیه خود را به کم مصرف ها می پردازند. حال برای مهار نقدینگی حاصل از فروش کوپن های بنزین توسط کم مصرف ها، می توان کانال های بخصوصی برای هزینه کردن آن در نظر گرفت. از این رو کم مصرف ها تنها می توانند درآمدهای حاصل از فروش کوپن خود را در حوزه هایی مانند سلامت، آموزش و کالای اساسی خرج کنند. در این صورت نقدینگی از سمت قشر پرمصرف به شکل آموزش، سلامت یا کالای اساسی به قشر کم مصرف سرازیر شده و مسیر توسعه پایدار را هموارتر می کند.





www.vcmstudy.ir

امیدواریم از مطالعه این سند، استفاده مفید برده باشید
نقطه نظرات، انتقادات و پیشنهادات خود را از طریق ایمیل زیر با ما در میان بگذارید

VCMStudy@gmail.com