

www.vcmstudy.ir

یادداشت
نفت و گاز



مروری بر مصرف بنزین کشور و عوامل مؤثر بر آن

تاریخ انتشار: ۱۲ مهر ۱۳۹۷



مروری بر مصرف بنزین کشور و عوامل مؤثر بر آن

سوخت، ماده ای است که از آن برای تولید انرژی و سپس انجام کار استفاده می شود. سوخت ها دارای حالات مختلف گاز (متان، LPG و...)، مایع (بنزین، نفت سفید و...) و جامد (زغالسنگ، باتری و...) هستند. بخش حمل و نقل به عنوان یکی از بزرگترین مصرف کنندگان انرژی، تقریباً فقط از سوخت مایع استفاده می کند. سوخت های مایع بخش حمل و نقل نیز تقریباً به بنزین و گازوئیل خلاصه می شود. ناوگان و کارکرد هر یک از سوخت های بنزین و گازوئیل با یکدیگر تفاوت زیادی دارند؛ هر چند که در بعضی نقاط دنیا بخصوص اروپا، از گازوئیل در حمل و نقل شخصی نیز استفاده می کنند. در هر حال می توان گفت که بنزین به خودروهای سواری و موتورسیکلت ها تعلق دارد و گازوئیل به خودروهای سنگین. همچنین مصرف بنزین بیشتر شخصی و مصرف گازوئیل، تجاری است. از همین رو نحوه سیاست گذاری برای مدیریت هر یک از این دو سوخت مهم مایع، با یکدیگر متفاوت است.

در کشور ایران، مصرف بنزین به موتورسیکلت ها و خودروهای سبک خلاصه می شود. مصرف آن نیز از سال ۱۳۹۰ بطور پیاپی افزایش یافته و طی هفت سال اخیر بیش از ۵۰٪ رشد کرده است. با توجه به ثابت بودن میزان مصرف CNG از سال ۱۳۹۰ تا کنون، می توان گفت که افزایش مصرف در دهه ۹۰ شمسی، با واردات و یا افزایش تولید تأمین شده است که هر دو راهکار یادشده، دارای هزینه های گزافی است.

دلیل گزاف بودن هزینه واردات و یا تولید بنزین در ایران، آزاد نبودن قیمت بنزین است. قیمت بنزین در ۵ سال اخیر ثابت بوده و در مقایسه با تورم و نرخ ارز، حتی کاهش داشته است. اختلاف قیمت ۱۰۰۰ تومانی و ۵۰ سنتی برای هر لیتر بنزین در داخل و خارج از کشور، در کنار مصرف ۹۰ میلیون لیتری داخلی، باعث می شود تا دولت سالانه حدود ۱۳ میلیارد دلار [۱] یارانه پنهان فقط برای بنزین بدهد. یارانه پنهان به معنای این است که دولت می توانسته با صادرات بنزین، درآمدی معادل ۵۰ سنت برای هر لیتر به دست آورد اما با فروش داخلی، این درآمد به ۱۰۰۰ تومان بر لیتر کاهش می یابد. هر چند که عدم خودکفایی در تولید بنزین باعث شده است که بخش زیادی از این یارانه پنهان، واقعی باشد زیرا که دولت مجبور است تا بنزین را با قیمت بین المللی خریداری کرده و در داخل با قیمت ۱۰۰۰ تومان عرضه نماید که این به معنای خروج واقعی ارز از کشور است.

آزادسازی قیمت بنزین می تواند کشور را از هزینه های یارانه سوخت رها کند اما به دلایل متعدد، آزادسازی قیمت سوخت در حال حاضر امکان پذیر نیست. هزینه های حمل و نقل در خانوار می بایست نسبت مشخصی از کل هزینه ها را به خود اختصاص دهد. در کشور ایران هزینه های حمل و نقل در دهه ۸۰ حدود ۱۴٪ از کل هزینه های خانوار بود اما اکنون به کمتر از ۸٪ رسیده است. در کشور آمریکا نیز این شاخص حدود ۱۰٪ است. دولت نیز برای قیمت گذاری سوخت باید طوری رفتار کرد که این هزینه ها از مقدار خاصی فراتر نرود. هزینه های حمل و نقل علاوه بر قیمت سوخت شامل قیمت خودرو، حمل و نقل عمومی، مالیات، عوارض، بیمه و... می شود. از طرفی قیمت سوخت، خود متأثر از چینش سبد سوخت، نرخ ارز، قیمت نفت و... است. لذا توسعه مدلی برای کاهش یارانه سوخت که سهم هزینه های حمل و نقل خانوار را افزایش ندهد، کار بسیار دشواری است.



یادداشت

نفت و گاز



www.vcmstudy.ir



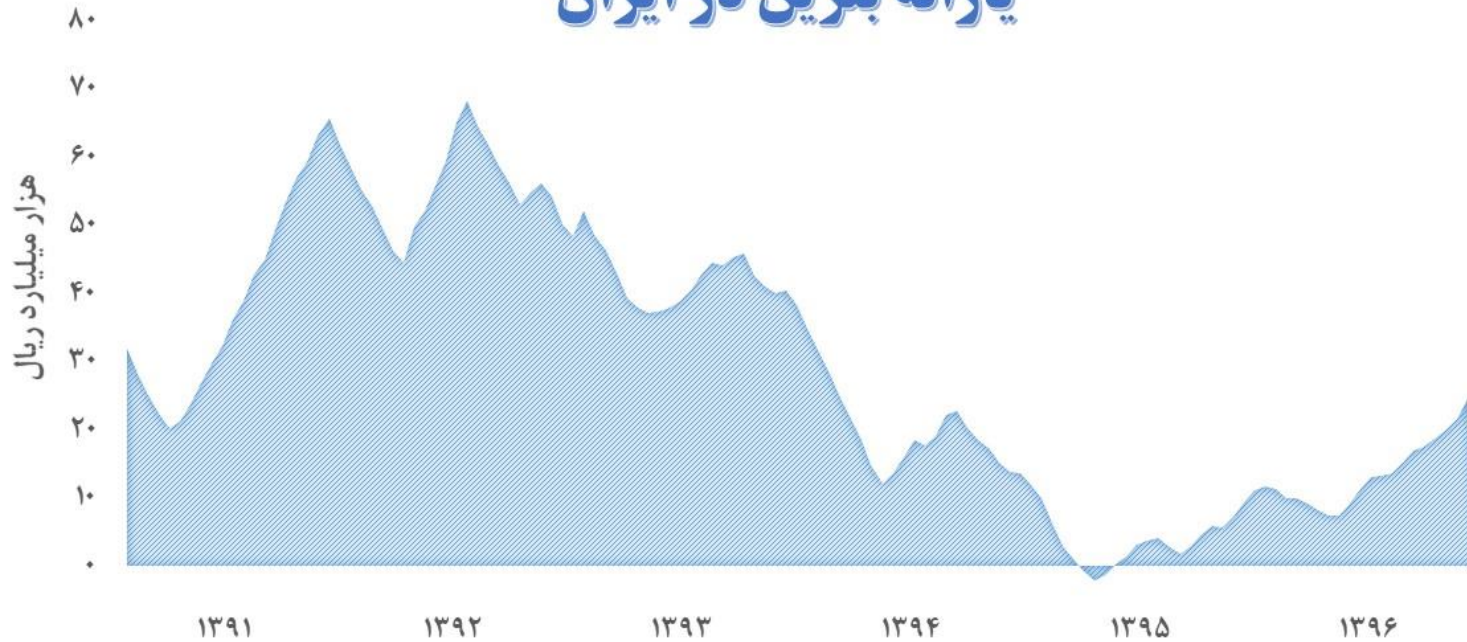
مرکز مطالعات زنجیره ارزش



یادداشت

نفت و گاز

یارانه بنزین در ایران



VCMStudy.ir



www.vcmstudy.ir

یکی از مفاهیمی که می تواند در این زمینه متمر ثمر واقع شود، قیمت گذاری پلکانی است. مدل های مختلفی هم که تا کنون برای قیمت گذاری بنزین مطرح شده اند، از همین روش تبعیت کرده اند. در این مدل، کم مصرف ها، قیمت کمتری برای هر لیتر بنزین پرداخت می کنند و پر مصرف ها، قیمت بیشتری. البته رانندگان خدماتی مانند تاکسی، وانت و... از این موضوع مستثنی هستند. ساده ترین نوع قیمت گذاری پلکانی، مدل تک پله ای یا سهمیه بندی است. در این مدل، به هر خودرو میزان مشخصی سوخت با قیمت یارانه ای تخصیص داده می شود و مازاد مصرف آن با قیمت دوم محاسبه می گردد. البته هر چه پله های مصرف، زیادتر باشد (یعنی قیمت بطور پیوسته با افزایش مصرف زیاد شود) مدل پلکانی بهتر اجرا شده است اما در هر صورت، مدل تک پله ای یا همان سهمیه بندی، بهتر از «قیمت ثابت برای همه» است.

[۱] قیمت دلار ۹ هزار تومان فرض شده است.



یادداشت

نفت و گاز

مرکز مطالعات زنجیره ارزش معتقدست که اصلاح قیمت بنزین، نیازمند زیرساخت هایی برای جایگزینی است. یکی از این جایگزین ها، یارانه نقدی بود که پس از اصلاح قیمت در سال ۱۳۸۹ به حساب خانوار ریخته می شود که اکنون می تواند بصورت کارت خرید کالا، ارز دیجیتال و... توزیع شود. جایگزین دیگر، سوخت CNG است که باید ظرفیت زیرساخت های آن برای اصلاح دوباره قیمت بنزین، افزایش یابد. یکی دیگر از جایگزین ها نیز حمل و نقل عمومی است که باید قبل از اصلاح قیمت ها توسعه یابد. همچنین قیمت ثانویه می بایست بطور شناور و تابعی از قیمت جهانی باشد تا هزینه های تحمیلی به دولت، تا حدودی میان پر مصرف ها هم توزیع شود. در مجموع اصلاح قیمت و یارانه سوخت ابزار مناسبی برای مدیریت مصرف و قاچاق سوخت، ایجاد برابری اقتصادی میان مردم و افزایش درآمدهای دولت است که بدون توسعه زیرساخت های جایگزین عملی نخواهد شد.





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