



جمهوری اسلامی ایران
وزارت امور اقتصادی و دارایی

معاونت امور اقتصادی

بازبینی منافع نابرابر یارانه‌های سوخت،
شواهدی برای کشورهای در حال توسعه
(ترجمه و تلخیص)

دفتر تحقیقات و سیاست‌های بخش‌های تولیدی

فروردین ۱۳۹۶

به نام خدا

عنوان گزارش:

The Unequal Benefits of Fuel Subsidies Revisited: Evidence for Developing Countries

بازبینی منافع نابرابر یارانه‌های سوخت، شواهدی برای کشورهای در حال توسعه

(ترجمه و تلخیص)

David Coady, Valentina Flamini, Louis Sears

نویسندگان

زینب کسرائی، سعیده حاجی حسینی

ترجمه و تلخیص

Working Paper ۱۵۲۵۰

شناسنامه مقاله اصلی

<http://www.nber.org/papers/w15250>-(۲۰۱۵)

محل انتشار

اصلاحات یارانه سوخت، اثرات رفاهی، توزیع، کشورهای در حال توسعه

کلیدواژه

فروردین ۱۳۹۶

تاریخ انتشار

۹۶۲۰۱۴۴۷

کد سند

فهرست مطالب

چکیده	۵
۱. مقدمه	۱
۲. روند قیمت‌های بین‌المللی نفت و انتقال آن به قیمت‌های داخلی	۲
۳. روش شناسی	۴
۳-۱. اثر مستقیم	۵
۳-۲. اثر غیرمستقیم	۵
۳-۳. اثر کل	۶
۴. اثر رفاهی افزایش قیمت سوخت	۶
۴-۱. اندازه و ترکیب اثرات رفاهی	۶
۴-۲. توزیع اثرات رفاهی	۹
۵. حمایت از خانوارهای کم درآمد	۱۳
۵-۱. اصلاحات یارانه سوخت: درس‌هایی از تجربیات بین‌المللی	۱۳
۶. نتیجه‌گیری	۱۶

چکیده

شناسایی گروه‌های منتفع از یارانه سوخت و درک آثار رفاهی افزایش قیمت سوخت از کلیدی‌ترین عوامل در طراحی و ایجاد حمایت همگانی از اصلاحات یارانه‌ای است. در این پژوهش به مطالعه میزان آثار رفاهی اصلاحات یارانه‌ای و شناسایی گروه‌های منتفع از یارانه سوخت پرداخته شده و تأثیر افزایش قیمت سوخت بر رفاه خانوارهای ۳۲ کشور در حال توسعه آفریقا، آسیا، خاورمیانه و امریکای لاتین بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۴ مورد بررسی قرار گرفته است.

تأثیر افزایش قیمت داخلی سوخت بر رفاه خانوارها از طریق دو کانال اتفاق می‌افتد. اول اینکه، قیمت‌های بالاتر سوخت مصرفی خانوارها را به‌طور مستقیم تحت تأثیر قرار می‌دهد. دوم اینکه، تأثیر غیرمستقیم از طریق قیمت‌های بالاتر سایر کالاها و خدمات مصرف شده توسط خانوارها، نشان داده شده و هزینه‌های بالاتر سوخت در افزایش هزینه‌های تولید و قیمت مصرف‌کننده منعکس می‌گردد. میزان این اثرات، به اهمیت سوخت مصرفی در کل مصرف خانگی و همچنین به شدت سوخت سایر کالاها و خدمات مصرف شده توسط خانوارها بستگی دارد.

یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد توزیع اثرات رفاهی تقریباً خنثی است، بدین معنا که میزان زیان رفاهی در گروه‌های درآمدی، مشابه است. نابرابری توزیع مصرف کل در گروه‌های درآمدی، عدم کارایی ابزار سیاستی یارانه سوخت برای حمایت از خانوارهای فقیر را در مقابل افزایش قیمت سوخت نمایان می‌سازد. به‌طور متوسط، دو دهک بالای درآمدی نسبت به دو دهک پایین درآمدی ۶ برابر یارانه سوخت دریافت می‌کنند. بنابراین سهم اعظم منافع حاصل از یارانه‌های سوخت، به خانوارهای با درآمد بالا تعلق می‌گیرد و در نتیجه، به نابرابری درآمدی موجود دامن زده می‌شود.

بر اساس نتایج مقاله، هدف‌گذاری نامناسب یارانه‌های سوخت، سبب منتفع نمودن گروه‌های پر درآمد شده و بار مالی زیادی را به همراه دارد. بنابراین بازنگری در تخصیص یارانه‌ها، اثر قابل توجهی بر رفاه خانوارها به خصوص خانوارهای کم درآمد خواهد داشت. به کمک این مطالعه می‌توان آثار رفاهی اصلاحات یارانه‌ای در کشورهای فاقد داده‌های مورد نیاز را، تخمین زد.

۱. مقدمه

تاکنون آثار منفی اقتصادی و زیست محیطی یارانه‌های سوخت به طور گسترده‌ای بررسی و شناسایی شده است. یارانه‌های سوخت از دیدگاه برابری، نامطلوب به نظر می‌رسند زیرا با تشدید نابرابری درآمدی، از نظر رویکرد هزینه-کارایی نیز برای حمایت از فقرا مناسب نیستند. تأثیر منفی این یارانه‌ها بر نابرابری از طریق دو کانال اتفاق می‌افتد: اول اینکه منافع یارانه‌های سوخت، به تناسب مصرف انرژی خانوارها توزیع شده و سبد مصرفی خانوارهای با درآمد بالا به طور معمول نسبت به خانوارهای با درآمد کمتر انرژی‌برتر است. دوم اینکه هزینه‌های عمومی یارانه‌های انرژی می‌تواند موجب فشار بر توزیع مجدد درآمد شود یا نیاز به تامین مالی از طریق "مالیات کاهنده"^۱ باشد. به دلیل تأثیر منفی قیمت‌های بالای سوخت بر درآمد واقعی خانوارها، بویژه خانوارهای کم درآمد که کمتر قادر به جذب هزینه‌های افزایش قیمت سوخت هستند، دولت‌ها در کشورهای در حال توسعه تمایلی به حذف یارانه ندارند. اطلاعات مربوط به میزان از دست دادن درآمد ناشی از افزایش قیمت سوخت و توزیع آن بین گروه‌های درآمدی، داده‌ای کلیدی در طراحی سیاست‌های مؤثر برای حمایت از گروه‌های اجتماعی آسیب‌پذیرتر و به‌دست آوردن حمایت سیاسی و عمومی برای کاهش یارانه است.

این مقاله به مطالعه شواهدی درباره تأثیر افزایش قیمت سوخت بر رفاه خانوارها می‌پردازد که در مقایسه با مطالعه انجام گرفته توسط دل گرانادو^۲، کودی^۳ و گیلینگهام^۴ (۲۰۱۲) برای سال‌های بیشتر و تعداد بیشتری از کشورها صورت گرفته است. در این مقاله، اثرات رفاهی در ۳۲ کشور از آفریقا، آسیا، خاورمیانه و امریکای لاتین بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۴ برآورد شده است. تجزیه و تحلیل انجام شده تأیید می‌کند که سهم بسیار زیادی از منافع حاصل از یارانه‌های قیمت سوخت به خانوارهای با درآمد بالا اختصاص یافته و نابرابری‌های درآمدی موجود را تقویت می‌کند. این نتایج می‌تواند به منظور تخمین اثرات رفاهی یارانه‌های سوخت در مطالعات آینده کشورها مورد استفاده قرار گیرد.

ساختار این مقاله به این شکل است که در ابتدا شواهدی مبنی بر اهمیت مالی یارانه‌های انرژی ارائه می‌شود. پس از آن، اثر تغییرات بین‌المللی قیمت نفت مورد ملاحظه قرار گرفته که پیامدهای آن در مناطق مختلف به قیمت داخلی سوخت منتقل شده است. سپس روش مورد استفاده برای تخمین اثرات رفاهی افزایش قیمت سوخت با هدف کاهش هزینه‌های مالی یارانه‌های سوخت تشریح شده است. در ادامه، نتایج تجربی این بررسی با نگاهی به اندازه، ترکیب و توزیع اثرات رفاهی اصلاح یارانه سوخت ارائه گردیده است. در نهایت، این مقاله به بررسی اجمالی

^۱ Regressive Tax

مالیات کاهنده مالیاتی است که در آن، درصد بیشتری از درآمد خانوارهای کم درآمد نسبت به خانوارهای پردرآمد اخذ می‌شود.

^۲ Del Granado

^۳ Coady

^۴ Gillingham

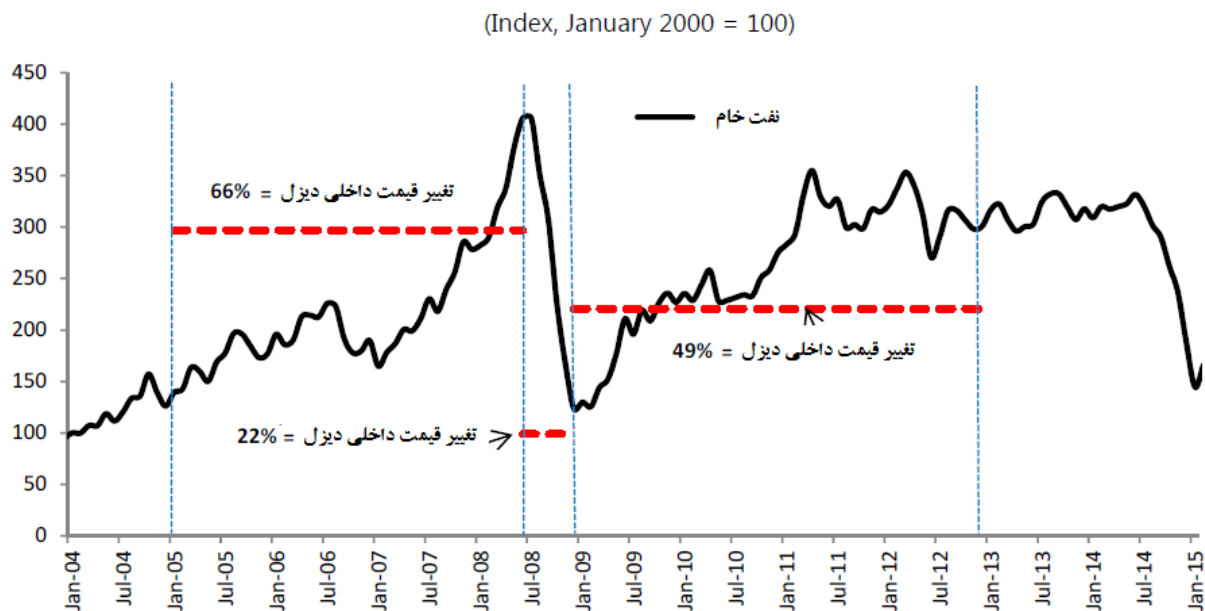
مسائلی می‌پردازد که باید در هنگام طراحی استراتژی اصلاح یارانه‌های انرژی با تاکید بر حمایت از فقرا مورد ملاحظه قرار گیرد.

۲. روند قیمت‌های بین‌المللی نفت و انتقال آن به قیمت‌های داخلی

دلیل تخصیص یارانه‌های سوخت در بسیاری از کشورهای در حال توسعه این است که قیمت‌های سوخت برای مصرف‌کننده داخلی به طور مستقیم توسط دولت کنترل می‌شود و تنها در قیمت‌های بالا و بی‌ثبات نفت موقتاً برای حمایت از مصرف‌کنندگان خانگی تعدیل می‌گردند. قیمت‌های بین‌المللی اغلب به صورت موقتی افزایش می‌یابند و بنابراین اثر آن بر مصرف‌کنندگان داخلی قابل شناسایی نیست. اما اگر افزایش قیمت بین‌المللی پایدار باشد، افزایش قیمت داخلی که نیازمند حذف سریع یارانه‌هاست، به چالشی سیاسی تبدیل شده و منجر به افزایش اجباری یارانه‌ها خواهد شد.

از اواسط دهه اول ۲۰۰۰ به بعد، قیمت‌های جهانی نفت به طور پیوسته افزایش یافت که البته این افزایش در سال ۲۰۰۷ و نیمه اول سال ۲۰۰۸ بیشتر بوده است (نمودار ۱). در تمام مناطق در حال توسعه، بسیاری از کشورها در انتقال این افزایش قیمت به مصرف‌کنندگان داخلی شکست خورده‌اند. به عنوان مثال، در این دوره بیش از نیمی از کشورهای در حال توسعه کمتر از دو سوم افزایش بین‌المللی قیمت دیزل^۵ را برای مصرف‌کنندگان داخلی اعمال نمودند. افزایش قیمت‌ها بویژه در خاورمیانه و شمال آفریقا کم بوده است بطوری‌که نیمی از کشورها تنها کمتر از ۱۳ درصد از افزایش قیمت بین‌المللی را در قیمت‌های داخلی منعکس نمودند. عدم افزایش قیمت‌های داخلی متناسب با افزایش قیمت بین‌المللی، منجر به افزایش قابل توجه یارانه بسیاری از کشورها، به ویژه در کشورهای خاورمیانه، شمال آفریقا و همچنین کشورهای در حال توسعه آسیا شده است. هزینه مالی ناشی از این اقدام قابل توجه بوده است، بطوری‌که هزینه‌های ترکیبی برای دیزل، بنزین و نفت سفید بالغ بر ۳ درصد تولید ناخالص داخلی سالانه در بیش از نیمی از کشورهای در حال توسعه بوده است.

^۵ تنها تفاوت بین دیزل (Diesel) و گازوئیل (Gas oil) محتوای گوگرد آنهاست. گازوئیل می‌تواند حداکثر حاوی ۰/۱ درصد گوگرد باشد در حالی‌که دیزل فقط می‌تواند شامل ۰/۰۰۱ درصد گوگرد باشد.



نمودار ۱: قیمت‌های جهانی نفت و تغییر قیمت داخلی طی دوره ۲۰۰۱-۲۰۱۴

منبع:

IMF, World Economic Outlook, April 2015; U.S. Energy Information Administration

بعد از اوج قیمت نفت در اواسط ۲۰۰۸، طی ۶ ماه قیمت‌ها به شدت سقوط کرد. با شروع کاهش قیمت‌ها، بسیاری از کشورها برای جبران ضررهای گذشته، بخش اندکی از کاهش را در قیمت‌های مصرف کنندگان اعمال کردند. طی این مدت، قیمت‌های داخلی در بیش از نیمی از کشورهای در حال توسعه کمتر از ۲۰٪ و در بسیاری از کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا کمتر از ۱٪ کاهش یافت. در نتیجه، سطح مالیات سوخت افزایش و یارانه سوخت کاهش یافت. برای مثال، در پایان سال ۲۰۰۸، میانۀ مالیات خالص به ازای هر لیتر در صحرای آفریقا حدود ۴ برابر بیشتر از اواسط آن سال بوده و یارانه‌ها در کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا تا ۸۵ درصد کاهش یافته است. در حالی که میانۀ مالیات‌ها در کشورهای در حال توسعه آسیا، امریکای لاتین و حوزه کارائیب مثبت شده است.^۷ این شرایط مدت کوتاهی طول کشید زیرا قیمت جهانی نفت در اوایل ۲۰۰۹ تا آوریل ۲۰۱۱ شروع به بازگشت نمود و قیمت‌های بین‌المللی تقریباً مشابه اواسط سال ۲۰۰۸ در اوج قرار گرفت. بنابراین

^۶ Median

^۷ عدم کاهش قیمت‌های داخلی سوخت متناسب با نزول قیمت‌های بین‌المللی در نیمه دوم سال ۲۰۰۸، موجب ایجاد منافع مالی قابل توجه برای دولت‌ها شده است. (هزینه مالی منفی در جدول ۱)

وزارت امور اقتصادی و دارایی - معاونت امور اقتصادی بازرسی منافع نابرابر یارانه‌های سوخت، شواهدی برای کشورهای در حال توسعه (ترجمه و

باز هم، مالیات سقوط کرد و یارانه طی چند سال بعد افزایش یافت. هزینه‌های مالی مرتبط با کنترل قیمت‌ها افزایش یافت و بسیاری از منافع مالی تعلق گرفته در طول نیمه دوم سال ۲۰۰۸ را از بین برد.

جدول ۱: اثر انتقال قیمت‌های جهانی دیزل به قیمت‌های داخلی و خالص مالیات‌ها در کشورهای در حال توسعه

انتهای ۲۰۱۳ تا انتهای ۲۰۱۴	انتهای ۲۰۰۸ تا انتهای ۲۰۱۲	اواسط ۲۰۰۸ تا انتهای ۲۰۰۸	انتهای ۲۰۰۴ تا اواسط ۲۰۰۸		
میانگین انتقال قیمت‌های بین‌المللی به قیمت داخلی (درصد)					
۱۱	۴۹	۲۲	۶۶	اقتصادهای در حال توسعه (۱۱۸)	
۴۰	۵۴	۱۲	۶۵	در حال توسعه آسیا (۲۸)	
۱۲	۸۳	۲۸	۵۱	امریکای لاتین و کارائیب (۳۲)	
۰	۱۰	۱	۱۳	خاورمیانه و شمال آفریقا (۱۹)	
۰	۳۵	۳۸	۸۵	صحرای جنوبی آفریقا (۳۹)	
میانگین هزینه مالی (درصدی از GDP)					
-۰/۸۸	۱/۷۴	-۳/۱۴	۱/۹۲	اقتصادهای در حال توسعه (۱۱۸)	
-۰/۸۹	۲/۲۴	-۴/۶۸	۱/۴۳	در حال توسعه آسیا (۲۸)	
-۰/۸۰	۱/۲۷	-۲/۹۸	۲/۵۰	امریکای لاتین و کارائیب (۳۲)	
-۱/۸۹	۳/۲۰	-۳/۴۴	۱/۹۳	خاورمیانه و شمال آفریقا (۱۹)	
-۰/۹۲	۱/۵۰	-۳/۴۲	۲/۱۵	صحرای جنوبی آفریقا (۳۹)	
میانگین مالیات خالص (دلار / لیتر)					
انتهای ۲۰۱۴	انتهای ۲۰۱۲	انتهای ۲۰۰۸	اواسط ۲۰۰۸	انتهای ۲۰۰۴	
۰/۳۷	۰/۲۲	۰/۳۳	-۰/۰۸	۰/۱۰	اقتصادهای در حال توسعه (۱۱۸)
۰/۱۶	۰/۰۵	۰/۱۷	-۰/۳۷	-۰/۱۱	در حال توسعه آسیا (۲۸)
۰/۲۹	۰/۲۲	۰/۲۹	-۰/۰۸	۰/۰۹	امریکای لاتین و کارائیب (۳۲)
۰/۰۷	-۰/۳۶	-۰/۱۲	-۰/۷۸	-۰/۱۴	خاورمیانه و شمال آفریقا (۱۹)
۰/۴۷	۰/۳۲	۰/۵۴	۰/۱۴	۰/۲۷	صحرای جنوبی آفریقا (۳۹)

منبع:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ); International Energy Agency; U.S. Energy Information Agency; IMF staff estimates.

۳. روش شناسی

تأثیر افزایش قیمت داخلی سوخت بر رفاه خانوارها از طریق دو کانال اتفاق می‌افتد. اول اینکه، خانوارها برای سوخت مصرفی شامل پخت و پز، گرما، روشنایی و حمل و نقل شخصی تحت تأثیر مستقیم قیمت‌های بالاتر قرار می‌گیرند. دوم اینکه، تأثیر غیر مستقیم از طریق قیمت‌های بالاتر برای سایر کالاها و خدمات مصرف شده توسط خانوار احساس شده و هزینه‌های بالاتر سوخت در افزایش هزینه‌های تولید و قیمت مصرف‌کننده منعکس می‌گردد. میزان این اثرات به اهمیت پخت و پز، روشنایی، گرمایش، و هزینه‌های حمل و نقل شخصی در کل مصرف خانگی

و همچنین به شدت سوخت سایر کالاها و خدمات مصرف شده توسط خانوارها بستگی دارد. توزیع اثرات بین گروه‌های درآمدی مختلف به اهمیت نسبی این عوامل در گروه‌های درآمدی بستگی دارد. برای مثال، اگر سبد مصرفی گروه‌های با درآمد بالا در مقایسه با گروه‌های کم درآمد شامل سوخت بیشتری باشد، تأثیر گروه‌های با درآمد بالاتر نسبتاً بزرگ خواهد بود.

۳-۱. اثر مستقیم

ارزیابی اثر مستقیم، نیازمند داده‌های پیمایشی مخارج خانوار است. این داده‌ها برای محاسبه سهم بودجه هر محصول برای خانوار استفاده می‌شوند که معادل کل مخارج خانوار برای هر محصول تقسیم بر کل مصرف خانگی خواهد بود. تمام مطالعات از این داده برای محاسبه تأثیر مستقیم افزایش قیمت سوخت بر خانوارها استفاده کرده‌اند. سهم بودجه برای یک سوخت، برآوردی از اثر رفاهی دو برابر شدن قیمت سوخت بدون هیچ گونه واکنش تقاضا را فراهم می‌آورد. برای مثال، اگر سهم بودجه برای بنزین ۰/۰۵ باشد (به این معنا که خانوار ۵ درصد از کل بودجه مصرفی خود را به بنزین اختصاص دهد)، دو برابر شدن قیمت بنزین به کاهش رفاه خانوار معادل ۵ درصد کاهش در درآمد واقعی منجر خواهد شد.

۳-۲. اثر غیر مستقیم

اغلب مطالعات انجام شده در کشورها، تأثیر غیرمستقیم قیمت‌های بالای سوخت را از طریق برآورد تأثیر بر قیمت سایر کالاها و خدمات، مورد ارزیابی قرار می‌دهند. مدل مورد استفاده در این مطالعات بر مبنای مدل ارائه شده در کودی و نیوهوس (۲۰۰۶)، است که در آن فرض می‌شود افزایش در هزینه‌های تولید سوخت به طور کامل در قیمت‌های داخلی کالاها و خدمات منعکس می‌شود. برآورد این افزایش قیمت نیازمند اطلاعات ساختار تولید در اقتصاد است؛ برای مثال، یک جدول داده-ستانده، توصیف سهم داده‌های مختلف در ساختار هزینه تولید است. با توجه به در دسترس بودن داده‌های به روز مربوط به خانوارها، این امر برای جداول داده-ستانده که اغلب قدیمی‌اند صادق نیست. یک دلالت کلیدی آن است که اگر قیمت‌ها افزایش (کاهش) یابند، در خلال این دوره سهم هزینه سوخت بخش‌ها کم‌تر از (بیش‌تر از) سهم فعلی تخمین زده می‌شود. بنابراین، تأثیر افزایش قیمت سوخت بر قیمت‌های کل اقتصاد و در نتیجه زیان‌های رفاهی کم‌تر از واقع (بیش‌تر از واقع) در نظر گرفته می‌شود.

در رویکرد برآورد تأثیر غیرمستقیم بر قیمت سایر کالاها و خدمات به طور ضمنی فرض می‌شود که کالاها غیرقابل مبادله‌اند، فناوری‌های تولید داخلی بازده ثابت نسبت به مقیاس دارند و کشش قیمتی تقاضا کاملاً بی‌کشش است (فصل ۳ نیوبری و استرن، ۱۹۸۷). فرض غیر قابل مبادله بودن مسلماً در متن حاضر کمتر مشکل‌ساز است، زیرا بخش زیادی از تأثیر غیرمستقیم افزایش قیمت سوخت از هزینه بالاتر حمل و نقل داخلی برای توزیع کالاها و خدمات ناشی می‌شود. انتقال کامل هزینه‌های بالاتر تولید به قیمت مصرف کننده داخلی نیز توسط این واقعیت

تسهیل می‌گردد که قیمت کالاهای وارداتی به احتمال زیاد به طور مشابه با قیمت‌های بین‌المللی بالاتر سوخت تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

هنگامی که تأثیر قیمت‌های بالاتر سوخت داخلی بر قیمت سایر کالاها و خدمات تخمین زده می‌شود، این تخمین برای بدست آوردن تأثیر رفاهی هر تغییر قیمت، در سهم بودجه خانوار برای هر یک از دسته بندی‌های مصرف ضرب می‌شود. سپس، برای برآورد کل تأثیر رفاهی غیرمستقیم افزایش قیمت سوخت برای هر خانواده، این اثرات رفاهی جمع زده می‌شوند.

۳-۳. اثر کل

اثر کل افزایش قیمت سوخت از حاصل جمع اثرات مستقیم و غیر مستقیم بدست می‌آید. توزیع این اثر بین خانوارها با محاسبه تأثیر متوسط برای خانوارها و در گروه‌های مختلف درآمدی برآورد می‌شود.

مطابق با اکثر مطالعات درباره فقر و نابرابری، خانوارها بر اساس میزان مصرف سرانه و یا معادل هر بزرگسال^۸ به چندک‌های رفاهی تقسیم می‌شوند. اگر درصد زیان رفاهی با مصرف خانوار افزایش (کاهش) یابد، توزیع اثرات رفاهی ناشی از افزایش قیمت می‌تواند، افزایشی (کاهش) باشد. اینکه قیمت‌های یارانه‌ای سوخت رویکردی مؤثر برای حمایت از رفاه خانوارهای کم درآمد است، به مجموع سهم منفعت تعلق گرفته به خانوارهای کم درآمد از قیمت‌های پایین سوخت بستگی دارد. هدف‌گذاری مؤثر، مستلزم نسبت بالای منافی است که خانوارهای کم درآمد از آن بهره‌مند می‌شوند؛ اگر بخش قابل توجهی از منافع به خانوارهای با درآمد بالا تعلق گیرد، این احتمال وجود دارد که روش‌های کارتر و مقرون به صرفه تری برای حمایت اجتماعی امکان پذیر باشد.

۴. اثر رفاهی افزایش قیمت سوخت

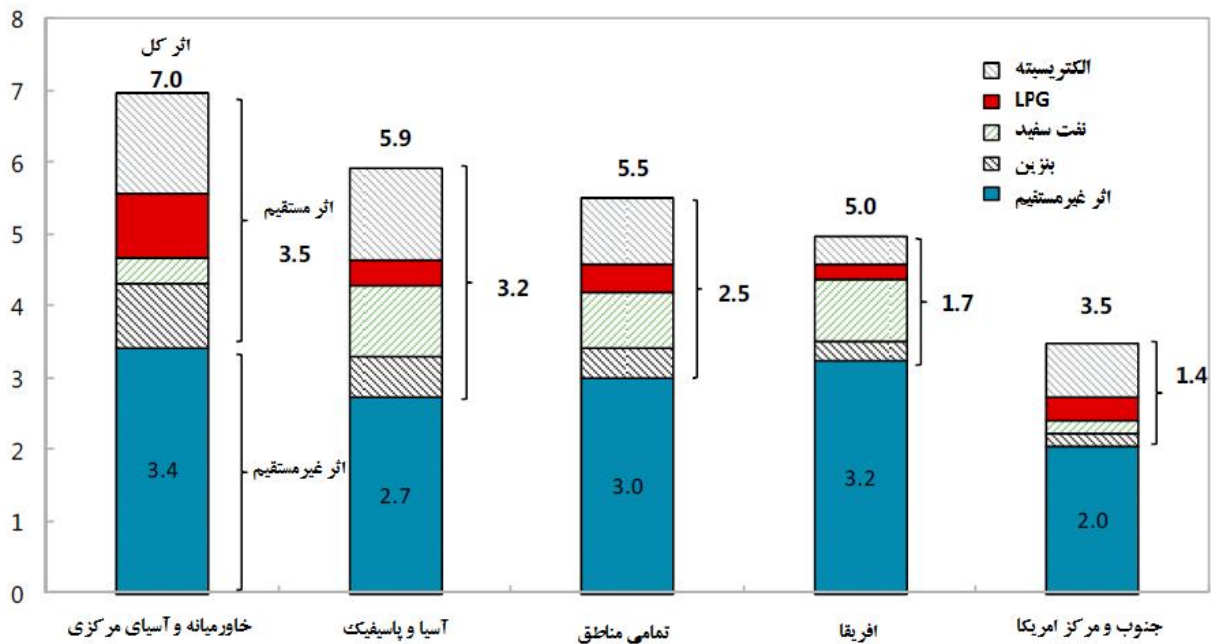
همانند دل‌گرانادو، کودی و گیلینگهام (۲۰۱۲)، این مقاله که به طور عمده توسط کارکنان صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی به انجام رسیده است، یک روش مقایسه‌ای را دنبال نموده و اثرات رفاهی را بر مبنای افزایش قیمت مشترک ۰/۲۵ دلاری به ازای هر لیتر مجدداً محاسبه کرده است. این محاسبه مجدد بوسیله پیمایش متناسب اثرات رفاهی به منظور انعکاس سطوح مختلف قیمت‌های خرده‌فروشی در سراسر کشورها انجام می‌شود.

۴-۱. اندازه و ترکیب اثرات رفاهی

اثر کل (مجموع اثر مستقیم و غیر مستقیم) افزایش ۰/۲۵ دلاری قیمت سوخت به ازای هر لیتر قابل اندازه‌گیری بوده و سهم اثر غیرمستقیم قابل توجه است. به طور متوسط، این افزایش قیمت سوخت منجر به کاهش ۵/۵

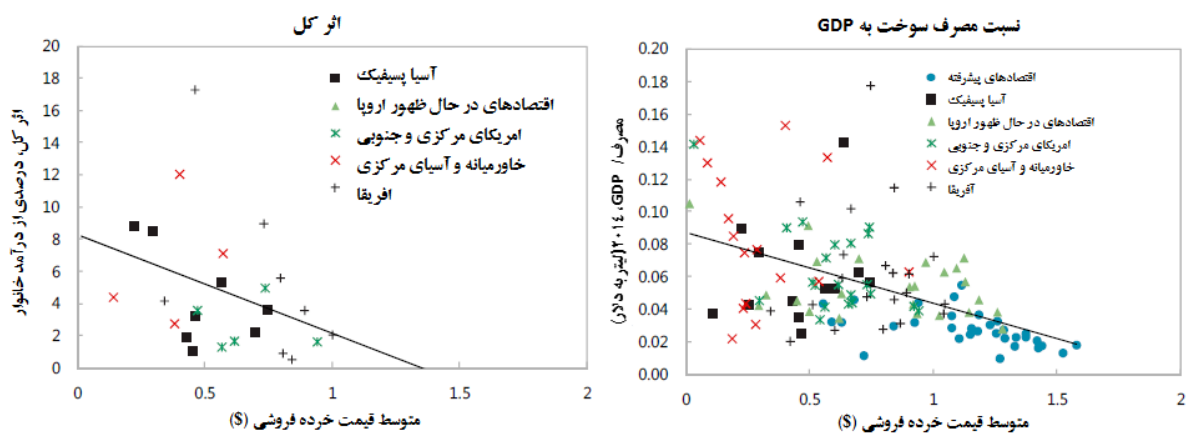
^۸ منظور از میزان مصرف سرانه و یا معادل هر بزرگسال، مصرف تعدیل شده برای نیازهای متفاوت است که منعکس کننده ترکیب جمعیتی خانوارهاست.

درصدی در درآمد واقعی خانوارها شده است که از ۳/۵ درصد در جنوب و مرکز آمریکا تا ۷ درصد در خاورمیانه متغیر است (نمودار ۲). در جدول ۱ پیوست، اثرات مستقیم و غیر مستقیم افزایش قیمت برخی سوخت‌ها در کشورهای مختلف ارائه شده است.



نمودار ۲: اثرات رفاهی مستقیم و غیرمستقیم افزایش قیمت سوخت

اثرات رفاهی در خاورمیانه و آسیای مرکزی بیشتر بوده است، در حالی که قیمت‌های خرده فروشی سوخت نسبتاً کم هستند (نمودار ۳ سمت چپ). از آنجا که افزایش قیمت شبیه سازی شده در تمامی مناطق یکسان است، می‌توان انتظار داشت تفاوت در میزان اثرات، منعکس کننده یک اثر حجمی با توجه به مصرف بالای سوخت با وجود قیمت‌های پایین خرده فروشی است. به طور کلی، داده‌ها رابطه‌ای معکوس بین قیمت‌های خرده فروشی دیزل و بنزین و مصرف این محصولات به عنوان سهمی از درآمد ملی را نشان می‌دهد. به عنوان مثال در نمودار ۳ سمت راست، اقتصادهای پیشرفته و نوظهور در اروپا، با متوسط قیمت‌های بالاتر خرده فروشی، تمایل کمتری به مصرف دیزل و بنزین دارند. در مقابل، کشورهای خاورمیانه و آسیای مرکزی دارای متوسط قیمت‌های پایین‌تر و مصرف سوخت بیشتر هستند. این تفاوت با این امر که قیمت‌های بالاتر انرژی، مشوق بهتری برای ارتقای کارایی انرژی است، سازگاری دارد.



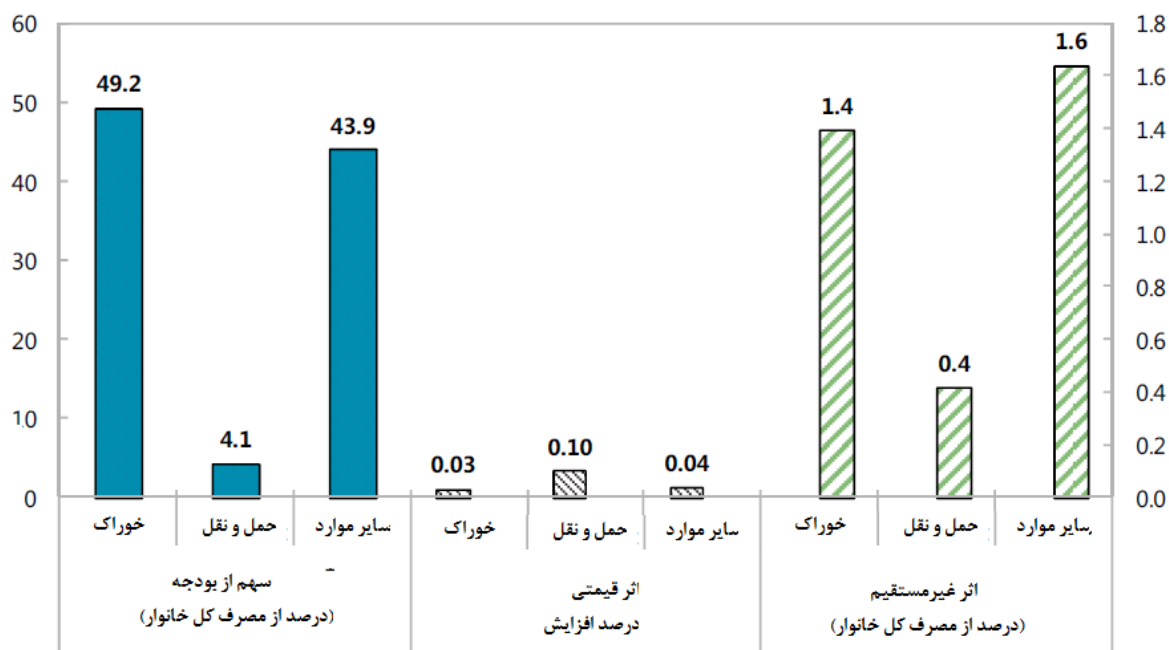
نمودار ۳: قیمت‌ها، مصرف و اثر رفاهی کل برای دیزل و بنزین

با این که اثر غیرمستقیم (به طور متوسط) ۵۵ درصد اثر کل است، اما سهم آن به طور قابل ملاحظه‌ای بین مناطق مختلف، متفاوت است. بدین ترتیب که سهم اثر غیرمستقیم در صحرای آفریقا، آمریکای جنوبی و مرکزی به ترتیب ۶۵ و ۶۰ درصد از اثر کل است، سهم این اثر در آسیا، اقیانوسیه، خاورمیانه و آسیای مرکزی کمتر از ۵۰ درصد است. در موارد اشاره شده این اثر، بخش قابل توجهی از اثر کل است که نشان‌دهنده سهم بالای کاربرد واسطه‌ای مصرف سوخت است. بنابراین در ارزیابی آثار رفاهی تغییرات قیمت سوخت، لحاظ آثار غیرمستقیم اهمیت دارد.

میزان آثار غیرمستقیم بر خانوارها، به شدت سوخت مصارف آنها بستگی دارد. در نمودار ۴ متوسط سهم بودجه‌ای خوراک، حمل و نقل و سایر موارد (بدون لحاظ مصرف مستقیم سوخت) نشان داده شده است. در این نمودار همچنین تخمین اثر تغییر قیمت سوخت (شبه سازی شده) و اثر رفاهی غیرمستقیم بر هر یک از گروه‌ها نشان داده شده است. مخارج حمل و نقل شامل هزینه خانوارها برای حمل و نقل عمومی و خصوصی است. اثر غیرمستقیم به صورت میانگین موزون تغییرات قیمت بین گروه‌های مصرفی محاسبه می‌شود (وزن‌ها سهم بودجه‌ای). به طور متوسط، کمتر بودن سهم بودجه‌ای گروه سایر موارد نسبت به گروه خوراک با بیشتر بودن شدت سوخت برای گروه سایر موارد جبران شده است و خود را به صورت بالاتر بودن آثار قیمتی نشان می‌دهد. در نتیجه، بالاتر بودن قیمت گروه سایر موارد کمتر از ۵۰٪ اثر غیرمستقیم و بالاتر بودن قیمت خوراک ۴۰ درصد اثر غیرمستقیم بر خانوارها به حساب می‌آید. اگرچه خدمات حمل و نقل به طور متوسط ۴/۱ درصد از بودجه خانوارها را به خود اختصاص می‌دهد، بالا بودن نسبی اثر قیمتی (که نشان‌دهنده شدت بالای انرژی این نوع خدمات است) ۱۲ درصد اثر غیرمستقیم محسوب می‌شود.

ترکیب اثر مستقیم در بین مناطق مختلف نیز متفاوت است. مثلاً در آفریقا به دلیل دسترسی اندک به برق، نفت سفید نسبتاً دارای اهمیت بیشتر بوده و در خاورمیانه، آمریکای جنوبی و مرکزی به خاطر دسترسی راحت‌تر به برق، کم اهمیت‌تر است. دسترسی خانوارهای کم درآمد به برخی سوخت‌ها بدین معنا است که اثر مربوط به هر

سوخت بر خانوارها در جدول ۲ پیوست، به طور قابل ملاحظه‌ای کمتر از واقع تخمین زده شده است. برای مثال اگر تنها نیمی از خانوارها به برق دسترسی داشته باشند، اثر مستقیم بر آنها دو برابر عدد مورد اشاره در جدول خواهد بود. در عمل، این مسأله عمدتاً برای برق و LPG اهمیت پیدا می‌کند.



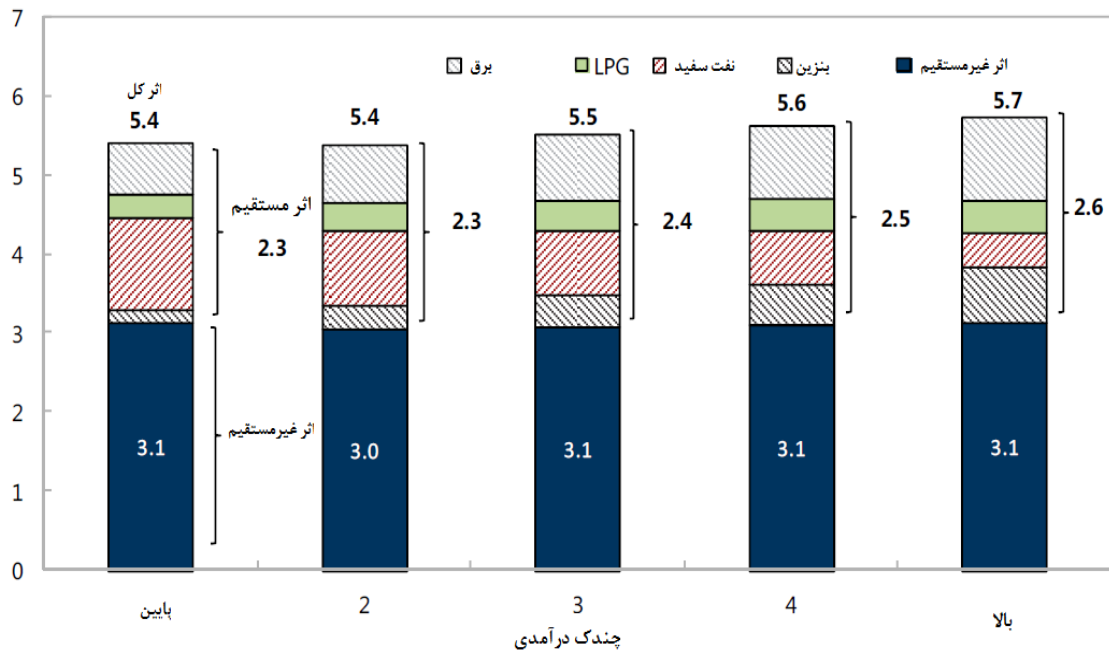
نمودار ۴: ترکیب آثار غیرمستقیم

منبع: محاسبات محقق بر اساس مطالعات مرور شده

۲-۴. توزیع اثرات رفاهی

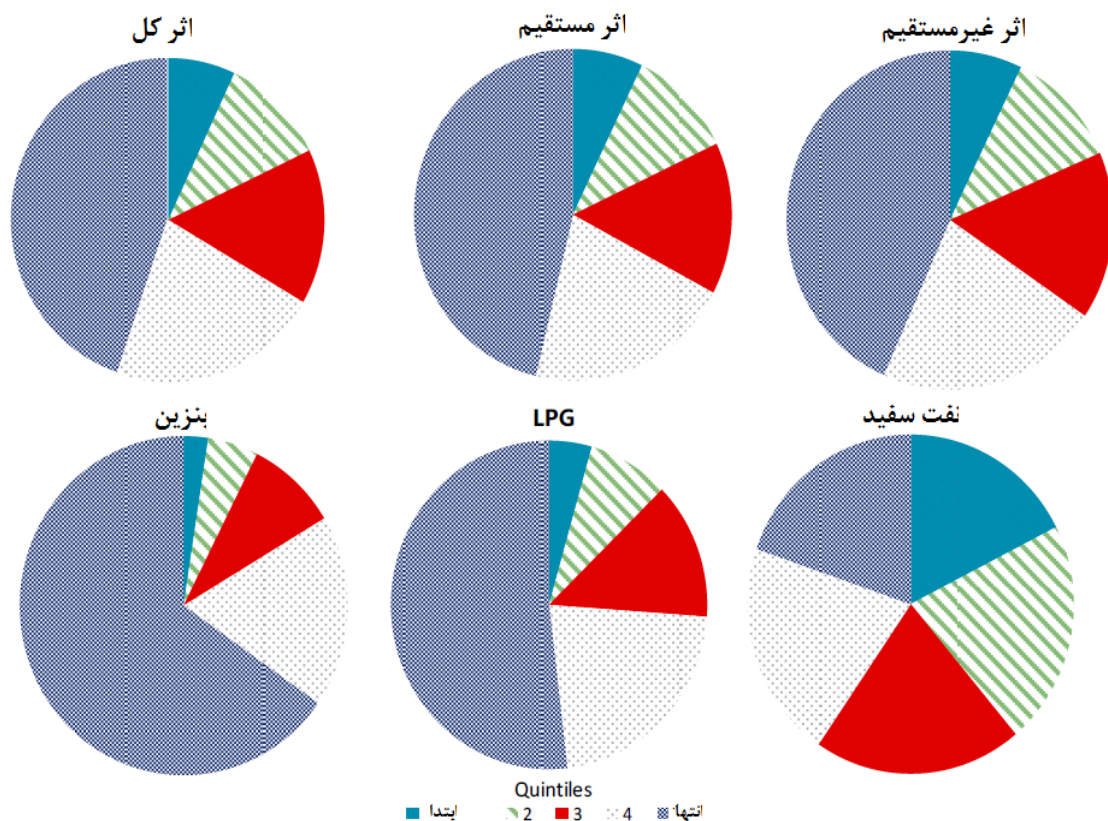
اثر رفاهی کل، مستقیم و غیرمستقیم تقریباً دارای توزیعی خنثی^۹ است، بدین معنا که کاهش رفاه بین گروه‌های درآمدی مشابه است (نمودار ۵). اثرات رفاهی ناشی از تغییر قیمت گازوییل و برق به شدت فزاینده و این اثر برای نفت سفید به شدت کاهش یافته است. توزیع اثر LPG در بین مناطق، متفاوت به نظر می‌رسد. به طور متوسط، اثر افزایش قیمت LPG کمی فزاینده اما در خاورمیانه و آسیای مرکزی کاهش یافته است. در نمودار ۵ توزیع آثار رفاهی مستقیم و غیرمستقیم بین گروه‌های درآمدی، در مناطق مختلف نشان داده شده است.

^۹ Neutral



نمودار ۵. توزیع آثار رفاهی براساس گروه‌های درآمدی (درصد از کل مصرف خانوار)

با توجه به اینکه توزیع اثر کل افزایش قیمت‌های سوخت تقریباً خنثی است، مصرف بالاتر خانوارهای ثروتمند به معنای انتقال قابل توجه منافع به گروه‌های درآمدی بالاتر است. بنابراین پایین نگه داشتن قیمت سوخت منجر به تخصیص نامطلوب یارانه می‌شود. در نمودار ۶ سهم کل منافی که هر گروه درآمدی از قیمت‌های یارانه‌ای سوخت دریافت می‌کند، به تفکیک اثرات رفاهی کل، مستقیم و غیرمستقیم نشان داده شده است. به طور متوسط بالاترین دهک درآمدی بیش از ۶ برابر پایین‌ترین دهک، یارانه دریافت می‌کنند. در مورد بنزین و LPG بیشتر یارانه به گروه‌های بالای درآمدی تعلق می‌گیرد، بدین ترتیب که بالاترین دهک درآمدی برای سوخت‌های بنزین و LPG به ترتیب، ۲۷ و ۱۲ برابر پایین‌ترین دهک درآمدی یارانه دریافت می‌کند. اگرچه فقیرترین خانوارها سهم بیشتری از یارانه نفت سفید را نسبت به سایر سوخت‌ها دریافت می‌کنند، اما همچنان بخش زیادی از یارانه نفت سفید به گروه‌های درآمدی بالا اختصاص می‌یابد.



نمودار ۶ توزیع منافع یارانه‌ای براساس گروه‌های درآمدی (درصدی از کل منافع یارانه‌ای)^{۱۰}

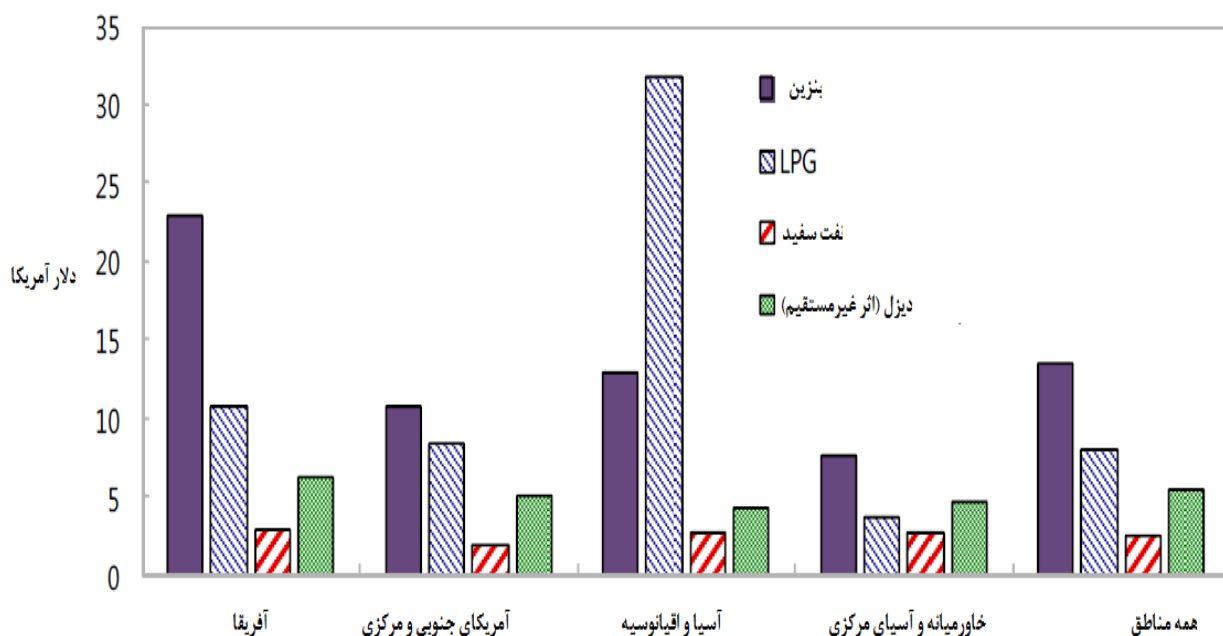
منبع: محاسبات محقق براساس مطالعات مرور شده

انتقال بخش زیادی از یارانه به بالاترین گروه درآمدی نشان می‌دهد که یارانه‌های عمومی سوخت روش بسیار پرهزینه‌ای برای صیانت از رفاه خانوارهای فقیر است. برای مثال، اگر جامعه هدف‌گذاری شده ۴۰ درصد فقیرترین خانوارها باشد، هزینه انتقال یک دلار به این گروه برحسب یارانه بنزین حدود ۱۴ دلار می‌شود. دلیل این امر این است که تقریباً از هر ۱۰۰ دلار یارانه بنزین ۹۳ دلار به سه دهک درآمدی بالا تعلق می‌گیرد. با توجه به اینکه استفاده از بنزین و LPG در خانوارهای فقیر آفریقا، آسیا و اقیانوسیه نسبت به سایر مناطق کمتر است (نمودار ۷، جدول ۳ پیوست)، انتقال یارانه به خانوارهای پردرآمد در این مناطق بیشتر خواهد بود. برای نفت سفید نسبت این هزینه-فایده حدود ۳ دلار است.

چنین انتقالاتی به طبقات پردرآمد بدین معناست که براساس رویکرد هزینه-کارایی، گسترش راه‌های مقرون به صرفه‌تر برای حمایت از درآمد واقعی خانوارهای کم درآمد بازدهی بیشتری خواهد داشت. مثلاً اگر از هر ۱۰۰ دلار تخصیص یافته به برنامه حمایتی، ۱۵ دلار به هزینه‌های مدیریتی اختصاص یابد و ۸۰ درصد از ۸۵ دلار

^{۱۰} اثر غیرمستقیم، اثر رفاهی قیمت‌های بالاتر کالاها و خدمات ناشی از افزایش قیمت دیزل است.

باقی مانده (۶۸ درصد از کل بودجه)، فقرا را منتفع سازد؛ نسبت هزینه- فایده این برنامه ۱/۵ دلار و برای یارانه نفت سفید کمتر نیز خواهد بود. بعلاوه، میزان حمایت از فقرا بوسیله یارانه نفت سفید، بدون اینکه اختلالی در بازار سوخت ایجاد نماید، بسیار محدود است. قیمت‌های نسبتاً پایین نفت سفید منجر به جایگزینی (قانونی و غیرقانونی) آن با دیزل شده که این امر باعث کمبود در روستاها و قاچاق با قیمت‌های بالاتر به کشورهای همسایه می‌شود.



نمودار ۷: هزینه جبران ۱ دلاری ۴۰ درصد فقیرترین خانوارها بوسیله یارانه سوخت

منبع: محاسبات محقق براساس مطالعات مرور شده

تغییر تعرفه مصرف برق، اثر افزایش قیمت آن بر خانوارهای فقیر را کاهش می‌دهد؛ اما این روش حمایت از خانوارهای کم درآمد اغلب نسبت به آنچه تصور می‌شود، تأثیرگذاری کمتری دارد. با توجه به اینکه بیشتر خانوارهای فقیر یا به برق دسترسی ندارند و یا اینکه به خاطر بزرگ بودن اندازه خانوار، مصرفی بالاتر از "خط زندگی آستانه‌ای"^{۱۱} دارند، از تعرفه‌های پایین‌تر منتفع نمی‌شوند. علاوه بر این تا جایی که یارانه برق از طریق اختصاص تعرفه‌های بالاتر به مشترکین پرمصرف تأمین شود، خانوارهای فقیر و پرمصرف وضعیت بدتری خواهند داشت. در عمل، قیمت‌گذاری غیرخطی برق، ابزار ناپخته‌ای برای حمایت از خانوارهای فقیر است و می‌تواند آثار جانبی منفی قابل توجهی داشته باشد.

^{۱۱} Lifeline Threshold

۵. حمایت از خانوارهای کم درآمد

اگرچه گروه‌های پردرآمد، بیشتر از قیمت‌های پایین سوخت بهره‌مند می‌شوند، اصلاحات یارانه‌ای همچنان می‌تواند در کاهش قابل ملاحظه درآمد واقعی خانوارهای کم درآمد تأثیرگذار بوده و موجب افزایش فقر شود. بنابراین ایجاد حمایت عمومی از اصلاحات یارانه‌ای نیازمند انتخاب ابزارهای هدفمندی است که آثار افزایش قیمت انرژی، بر فقرا را کاهش دهد. در بخش بعدی راهکار کشورهای مختلف در این زمینه و همچنین سایر ابزارهایی که می‌تواند در موفقیت اصلاحات یارانه‌ای مفید باشد، مطرح خواهد شد.

۵-۱. اصلاحات یارانه سوخت: درس‌هایی از تجربیات بین‌المللی

بر اساس تجربیات بین‌المللی راجع به اصلاحات یارانه انرژی، موانع موفقیت این اصلاحات عبارتند از:

(۱) کمبود اطلاعات راجع به اندازه و معایب یارانه، (۲) کمبود اعتبار دولتی و ظرفیت مدیریتی، (۳) نگرانی‌ها درباره آثار معکوس بر فقرا، (۴) نگرانی‌ها راجع به آثار معکوس بر مواردی چون تورم، رقابت‌پذیری بین‌المللی و نوسانات قیمت‌های داخلی انرژی، (۵) مخالفت گروه‌های ذینفع از وضعیت فعلی و (۶) نامساعد بودن وضعیت اقتصاد کلان (کلمنت و همکاران، ۲۰۱۳).

کشورهای موفق در اصلاحات یارانه انرژی از ابزارهای خاصی در اتخاذ استراتژی اصلاح یارانه‌ای خود و عبور از موانع ذکر شده، بهره برده‌اند. با وجود اینکه دستورالعمل منحصر بفردی برای موفقیت در این زمینه وجود ندارد، تحلیل تجربیات بین‌المللی ضمن نشان دادن موانع اصلاحات، عوامل افزایش احتمال موفقیت را روشن می‌کند.

- ایجاد برنامه‌ای جامع برای اصلاحات: اهداف برنامه اصلاحات، باید روشن باشد. در این برنامه جهت دستیابی به اهداف، باید زمانبندی اجرا و ارزیابی تعیین گردد. طراحی و اجرای چنین برنامه‌هایی نیازمند برنامه‌ریزی پیشرفته و دقیق است.
- ایجاد استراتژی مؤثر ارتباطات: پایگاه ارتباطات عمومی فراگیر در طول دوره اصلاحات یارانه‌ای، می‌تواند حمایت‌های گسترده سیاسی و عمومی را ایجاد و از اطلاعات نادرست جلوگیری کند. شفافیت، جزئی کلیدی در موفقیت استراتژی ارتباطات است.
- مرحله‌بندی مناسب و افزایش قیمت مرحله‌ای: افزایش تدریجی قیمت‌ها و مرحله بندی متفاوت محصولات انرژی می‌تواند مطلوب باشد. موارد اشاره شده به دامنه‌ای از عوامل شامل میزان افزایش قیمت مورد نیاز برای حذف یارانه‌ها، وضعیت مالی اقتصاد، فضای سیاسی و اجتماعی که اصلاحات در آن اجرا می‌شود، زمان مورد نیاز برای ایجاد شبکه‌های حمایتی اجتماعی گسترده و همچنین استراتژی ارتباطی بستگی دارد. البته اصلاحات تدریجی چالش‌هایی شامل صرفه‌جویی بودجه‌ای کمتر در کوتاه‌مدت، اختلال در الگوهای مصرف به دلیل تدریجی بودن اصلاحات و ریسکی که مخالفین در طول زمان ایجاد می‌نمایند را به همراه دارد.

- ارتقاء کارایی انرژی شرکت‌های دولتی: ارتقاء کارایی شرکت‌های دولتی (پالایشگاه‌ها، شرکت‌های توزیع و ...) می‌تواند بار مالی بخش انرژی را کاهش دهد. تولیدکنندگان انرژی برای جبران عدم کارایی در تولید، توزیع و جمع‌آوری عواید، معمولاً منابع بودجه‌ای قابل توجهی شامل نقل و انتقالات جاری و سرمایه‌ای را دریافت می‌نمایند. ارتقاء کارایی ضمن تقویت وضعیت مالی بنگاه‌ها، نیاز به این انتقالات را کاهش می‌دهد. این اقدام همچنین به مصرف‌کنندگان اطمینان می‌دهد که افزایش قیمت‌ها برای کمک به تولیدکنندگان غیرکارا و ضعیف دولتی نمی‌باشد.
- پیاده‌سازی ابزارهای هدفمند: ابزارهای حمایتی عمومی باید بکار گرفته شوند که آثار افزایش قیمت ناشی از اصلاحات یارانه‌ای بر فقرا را کاهش می‌دهند. هدفگذاری میزان جبران، تصمیم استراتژیکی است که به مبادله بین "پس‌انداز مالی"، "ظرفیت مورد هدف" و "پذیرش گسترده اصلاحات" بستگی دارد. اصلاحات یارانه‌ای که شامل بازسازی شرکت‌های دولتی است، نیازمند ابزارهای موقتی برای حمایت از کارمندان و شرکت‌هاست.
- سیاست‌زدایی از قیمت‌گذاری انرژی: اصلاحات موفق و بادوام به سازوکار قیمت‌گذاری غیرسیاسی نیازمند است. ایجاد فرمول قیمت‌گذاری خودکار برای محصولات سوختی که قیمت‌های انرژی داخلی و بین‌المللی را به هم مرتبط می‌سازد می‌تواند دولت را از قیمت‌گذاری این محصولات دور ساخته و نشان‌دهنده انعکاس تغییرات قیمت‌های بین‌المللی (که خارج از کنترل دولت است) در تغییرات قیمت‌های داخلی باشد. قوانین تعدیل‌کننده قیمت می‌تواند از افزایش‌های شدید جلوگیری نماید. تعیین میزان تعدیلات به ترجیح دولت در انتخاب بین نوسانات پایین‌تر قیمت و نوسانات بالاتر مالی بستگی دارد.

روش مرسوم جبران، پرداخت هدفمند نقدی یا شبه نقدی است. پرداخت نقدی این مزیت را دارد که افراد، سطح و نوع انرژی مورد نیاز خود را در زمان و مکان مد نظر، خریداری نمایند. در این روش نیاز نیست که دولت به صورت مستقیم اقدام به تقسیم یارانه انرژی نماید که این امر معمولاً پرهزینه بوده و زمینه سوءاستفاده را فراهم می‌آورد (گروش و دیگران، ۲۰۰۸). پرداخت نقدی هدفمند برای حمایت از خانوارهای فقیر در برخی اصلاحات یارانه‌ای موفق استفاده شده است. مثلاً ارمنستان در طول برنامه اصلاحات برق، پرداخت نقدی موفق را اجرا کرده و به مشترکین کمک نمود که در مواجهه با قیمت‌های بالاتر برق، مصرف واقعی خود را حفظ نمایند. برنامه پرداخت نقدی غیرمشروط اندونزی که ۳۵ درصد جمعیت را پوشش می‌داد، جزء مهمی از استراتژی موفق غلبه بر مخالفت‌های سیاسی و اجتماعی در مقابل اصلاحات یارانه انرژی بوده است. این تجربه نشان داد که چنین برنامه‌هایی نیازمند آمادگی و کنترل هستند که بتوان از طریق آنها به طور مؤثری به فقرا کمک نمود.

برنامه پرداخت نقدی مشروط که بین بهره‌مند شدن از منافع و سرمایه‌گذاری خانوارها در آموزش و سلامت ارتباط برقرار می‌کند، هم می‌تواند از خانوارها در مقابل فقر حمایت نماید و هم به ارتقاء سرمایه انسانی آنها که از انتقال بین نسلی فقر جلوگیری می‌کند، بیانجامد. گسترش چنین برنامه‌هایی در اقتصادهای نوظهور و با درآمد اندک، به

طور قابل توجهی ظرفیت این اقتصادها را در حمایت از خانوارهای فقیر در مقابل شوک‌های قیمتی و غیرقیمتی ایجادکننده فقر پایدار، افزایش داده است (فیزبن و دیگران ۲۰۰۹، گارسیا و مور ۲۰۱۲، مونچاک ۲۰۱۴).

در صورت امکان پذیر نبودن پرداخت نقدی، که در بسیاری از کشورهای کم درآمد اینگونه است، سایر برنامه‌ها می‌تواند همزمان با ارتقاء ظرفیت مدیریتی ایجاد شود. این تلاش‌ها باید بر برنامه‌های موجود که به طور سریع گسترش یافته و می‌توانند پیشرفت‌هایی در هدفمندی کارا نیز داشته باشند، متمرکز شوند. (مثلاً توزیع تغذیه در مدارس، مشاغل عمومی، کاهش هزینه آموزش و سلامت، کمک هزینه حمل و نقل شهری و کمک هزینه انشعاب آب و برق). گسترش این برنامه‌ها باید با رویکرد حذف تدریجی یارانه‌ها همراه شود؛ مثلاً تعویق در افزایش قیمت سوخت محصولاتی که بیشتر بوسیله گروه‌های کم درآمد استفاده می‌شوند (مثل نفت سفید).

این روش در تعدادی از کشورها استفاده شده است. گابن، غنا، نیجر، نیجریه و موزامبیک به منظور حمایت از خانوارهای با درآمد اندک، در مقابل افزایش قیمت سوخت، برنامه‌های مخارج اجتماعی هدفمند را گسترش دادند. مراکش برای کاهش آثار اصلاحات یارانه‌ای بر فقرا، برنامه‌های اجتماعی شامل حمایت از کودکان در سنین مدرسه و کمک به مخارج پزشکی فقرا را گسترش داد. همچنین، برنامه‌های جدیدی برای حمایت از زنان سرپرست خانوار، ناتوانان جسمی و نیز حمایت از بخش حمل و نقل عمومی را به منظور کاهش هزینه‌های بالاتر قیمت سوخت و محدود نمودن افزایش کرایه‌ها اعمال نمود. در فیلیپین، یارانه برق خانوارهای فقیر باقی ماند، کمک هزینه تحصیلی برای دانشجویان کم درآمد تأمین گردید و برای تبدیل موتورهای وسایل حمل و نقل عمومی به انواع کم‌هزینه‌تر آن (LPG) یارانه اعطا شد (بانک جهانی، ۲۰۰۸).

در ارمنستان، برزیل، کنیا و اوگاندا تعرفه‌های پایین برق حفظ شدند و برای خانوارهای پرمصرف برق، تعرفه‌ها افزایش یافت. کنیا به جای یارانه مصرف برق، به اشتراک برق یارانه اعطا نمود، در نتیجه برنامه برق‌رسانی مناطق روستایی منجر به افزایش تعداد مشترکین از ۶۵۰ هزار در سال ۲۰۰۳ به ۲ میلیون در سال ۲۰۱۴ شد.

حتی بعد از حذف یارانه‌های کنونی، بسیاری از کشورها میلی به مقررات‌زدایی از قیمت‌ها ندارند زیرا قیمت‌های فزاینده بین‌المللی، به طور معکوس بر خانوارهای فقیر و متوسط اثر می‌گذارد. هرچند بسیاری از کشورها اصلاحات یارانه‌ای را انجام داده‌اند، اما در طول دوره‌های افزایش شدید و طولانی مدت قیمت‌های بین‌المللی بعضاً یارانه‌ها پدیدار می‌شوند (مثلاً در گابن، غنا، اندونزی و اردن). در این کشورها راه حل موقت، ایجاد سازوکار قیمتی خودکاری است که دارای فرآیند درونی تعدیل قیمت است (کودی و دیگران، ۲۰۱۲). تعدادی از کشورها شامل شیلی، پرو و موریس مشابه کشورهای صحرای آفریقا چنین سازوکاری را ایجاد نموده‌اند. در این رویکرد، نوسانات قیمتی بین مصرف‌کنندگان داخلی و بودجه تقسیم می‌شود. از طریق امکان‌پذیر نمودن افزایش و کاهش قیمت‌ها و البته پوشش این نوسانات، انتقال کامل تغییرات قیمت‌های بین‌المللی به مصرف‌کنندگان داخلی در میان مدت تضمین می‌شود. اجرای موفق سازوکار قیمت‌گذاری خودکار از طریق عادت کردن مردم به تغییرات قیمت‌های داخلی انرژی، می‌تواند انتقال به رژیم قیمت‌گذاری آزاد را تسهیل کند. همچنین از طریق روشن نمودن تمایل دولت برای رهایی از اعطای یارانه‌ها و شکست بازاری مربوطه، اطمینان و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش انرژی (که

برای رشد الزامی است) می‌تواند تجدید شود. این امر مسیر راه حل دائمی آزادسازی کامل قیمت‌ها را هموار می‌سازد. آفریقای جنوبی، فیلیپین و ترکیه سازوکار قیمت‌گذاری خودکار برای سوخت را با موفقیت اجرا نمودند. هندوستان، قیمت‌های بنزین و دیزل را به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۴ آزاد نمودند.

۶. نتیجه‌گیری

در این پژوهش، توزیع منافع حاصل از یارانه سوخت در کشورهای در حال توسعه بازنگری شده و نتایج مطالعه قبلی توسط دل گراندو، کودی و گیلینگهام (۲۰۱۲) به روز گردید. یافته‌های این مطالعه نتایج قبلی مبنی بر هدف‌گذاری نامناسب یارانه‌های سوخت، منتفع نمودن گروه‌های پر درآمد و همچنین بار مالی زیاد را تقویت نموده است. بنابراین بازنگری در تخصیص یارانه‌ها، اثر قابل توجهی بر رفاه خانوارها مخصوصاً خانوارهای کم درآمد خواهد داشت. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که به ازای هر ۰/۲۵ دلار افزایش قیمت هر لیتر سوخت، درآمد واقعی خانوار به طور متوسط ۵/۵ درصد کاهش می‌یابد. حدوداً نیمی از این اثر به طور غیرمستقیم از طریق تغییر قیمت سایر کالاها و خدمات مصرفی ایجاد می‌شود.

توزیع این اثر رفاهی تقریباً خنثی است، بدین معنا که میزان زیان رفاهی در گروه‌های درآمدی، مشابه است. نابرابری توزیع مصرف کل در گروه‌های درآمدی، عدم کارایی ابزار سیاستی یارانه سوخت برای حمایت از خانوارهای فقیر را در مقابل افزایش قیمت سوخت نمایان می‌سازد (به طور متوسط، دو دهک بالای درآمدی (ثروتمندترین) نسبت به دو دهک پایین درآمدی (فقیرترین) ۶ برابر یارانه سوخت دریافت می‌کنند). منافع ناشی از یارانه بنزین نسبت به بقیه سوخت‌ها کاهنده‌تر توزیع می‌شود بطوری‌که بیش از ۸۳ درصد منافع یارانه بنزین به ۴۰ درصد ثروتمندترین خانوارها تعلق می‌گیرد. اگرچه مصرف نفت سفید بین گروه‌های درآمدی یکنواخت‌تر توزیع شده است اما بخش قابل توجهی از یارانه نفت سفید همچنان نصیب خانوارها با درآمد بالا می‌شود.

با در نظر گرفتن اثر معکوس اصلاحات یارانه‌ای بر خانوارهای فقیر، استفاده از ابزارهای کاهش دهنده آثار اعمال یارانه‌ها برای حمایت از این خانوارها مهم خواهد بود. در این مقاله استراتژی‌های جایگزینی برای رسیدن به این نتیجه بررسی شده است. به طور ایده‌آل، برای حمایت از خانوارهای فقیر باید پرداخت نقدی با هدف‌گذاری مناسب انجام شود. در صورت امکان پذیر نبودن پرداخت نقدی، از روش‌های جایگزین زیر می‌توان استفاده نمود: ادامه موقت یارانه‌های عمومی بر کالاهایی که در بودجه فقرا سهم بیشتری دارند، گسترش شبکه حمایتی موجود، بهبود هدف‌گذاری و تخصیص بیشتر به فعالیت‌های حوزه‌های سلامت، آموزش و زیرساخت‌هایی که فقرا را منتفع می‌سازد. در صورتی‌که کشورها تمایل به انتقال افزایش شدید قیمت‌های جهانی سوخت به قیمت‌های داخلی را ندارند، باید سازوکار قیمت‌گذاری خودکار با هدف تعدیل قیمت برای حمایت از خانوارها ایجاد نمایند که این سازوکار در میان مدت نیز این انتقال کامل را تضمین کند.

پیوست:

جدول ۱: اثرات رفاهی مستقیم و غیرمستقیم افزایش قیمت سوخت (درصد مصرف کل خانوار)

اثر کل	اثر غیرمستقیم	اثر مستقیم	اثر مستقیم محصول				
			الکتریسیته	LPG	نفت سفید	بنزین	
۵	۳/۲	۱/۷	۰/۴	۰/۲	۰/۹	۰/۳	آفریقا (متوسط)
۳/۶	۱/۳	۲/۳	۰/۵	۰/۱	۱/۴	۰/۲	کامرون
۳/۶	۱/۳	۲/۲	۱/۲	۰/۵	۰/۳	۰/۲	گابن
۳/۵	۲/۸	۰/۷	۰	۰	۰/۶	۰	آفریقای مرکزی
۲/۱	۱/۱	۱	۰/۴	۰/۳	۰/۳	۰/۱	سنگال
۱۷/۳	۱۱/۷	۵/۶	-	۰/۱	۵	۰/۶	غنا
۲/۹	۱/۴	۱/۵	۰/۳	-	۰/۹	۰/۴	مالی
۹	۷/۷	۱/۳	۰/۳	۰	۰/۹	۰	جمهوری کنگو
۲	۰/۷	۱/۳	۰/۲	۰	۰/۶	۰/۵	بورکینافاسو
۱	-	۱	۰/۲	-	۰/۸	۰	ماداگاسکار
۴/۲	۲/۲	۱/۹	-	۰/۲	۰/۶	۱/۱	آنگولا
۰/۵	-	۰/۵	-	-	۰/۵	۰	کنیا
۰/۹	۰/۱	۰/۸	-	-	۰	۰/۸	آفریقای جنوبی
۰/۴	-	۰/۴	-	-	۰/۳	۰	اوگاندا
۳/۵	۲	۱/۴	۰/۸	۰/۳	۰/۲	۰/۲	امریکای مرکزی و جنوبی (متوسط)
۳/۶	۲/۹	۰/۷	-	۰/۵	-	۰/۳	بولیوی
۱/۷	۰/۷	۰/۹	۰/۵	۰/۳	۰/۱	۰/۱	پرو
۱/۷	-	۱/۷	۱/۱	۰/۳	۰/۱	۰/۲	السالوادور
۵	۳/۵	۱/۴	۰/۷	۰/۲	۰/۴	۰/۱	هندوراس
۱/۳	۱/۱	۰/۲	-	-	-	۰/۲	پاراگوئه
۵/۹	۲/۷	۳/۲	۱/۳	۰/۴	۱	۰/۶	آسیا و یاسیفیک (متوسط)
۳/۲	۱/۵	۱/۷	۰/۷	۰/۱	۰/۹	۰/۱	بنگلادش
۵/۳	۲/۶	۲/۷	۱/۱	۰/۳	۱	۰/۲	سریلانکا
۲/۲	-	۲/۲	۱/۵	۰/۴	۰/۳	-	کمبوجیه
۳/۶	-	۳/۶	۱/۱	۰/۴	۱/۸	۰/۲	هند
۸/۸	-	۸/۸	۳/۸	۰/۲	۴/۱	۰/۷	اندونزی
۸/۵	۵/۵	۳	۰/۳	-	-	۲/۷	مالزی
۰/۳	-	۰/۳	-	-	۰/۱	۰/۳	پاکستان
۱/۹	-	۱/۹	۰/۴	۱	۰/۳	۰/۱	فیلیپین
۱/۱	-	۱/۱	-	-	-	۱/۱	تایلند
۰/۸	-	۰/۸	-	-	۰/۱	۰/۷	ویتنام
۷	۳/۴	۳/۵	۱/۴	۰/۹	۰/۴	۰/۹	خاورمیانه و آسیای مرکزی (متوسط)
۱۲/۱	۳/۶	۵/۷	۳	۱/۱	۰/۷	۰/۹	اردن
۷/۱	۲	۵/۱	۲/۴	۰/۸	-	۱/۹	لبنان
۸/۲	۲/۴	۰/۳	۰/۱	-	۰/۱	۰/۱	سودان
۴/۴	۲/۷	۱/۷	-	۰/۹	۰/۴	۰/۳	یمن
۵/۵	۳	۲/۵	۰/۹	۰/۴	۰/۸	۰/۴	تمامی مناطق (متوسط)
۵/۴	۳	۲/۴	۰/۷	۰/۳	۰/۸	۰/۵	مناطق با تنها اثر مستقیم

جدول ۲: ترکیب اثر غیرمستقیم (درصد مصرف کل خانوار)

ناحیه /کشور	سهم بودجه‌ای	اثر قیمت	اثر غیرمستقیم
-------------	--------------	----------	---------------

وزارت امور اقتصادی و دارایی - معاونت امور اقتصادی بازمینی منافع نابرابر یارانه‌های سوخت، شواهدی برای کشورهای در حال توسعه (ترجمه و

خوراک	حمل و نقل	سایر	خوراک	حمل و نقل	سایر	خوراک	حمل و نقل	سایر	
بنگلادش	۶۵/۵	۲/۷	۲۹/۹	۰/۰۲	۰/۰۷	۰/۰۱	۱	۰/۱۹	۰/۳۱
بورکینافاسو	۵۷	۰/۷	۴۰/۹	۰/۰۱	۰/۰۷	۰/۰۱	۰/۳۱	۰/۰۵	۰/۳۰
کامرون	۴۴/۵	۵/۹	۴۷/۳	۰/۰۱	۰/۰۶	۰/۰۱	۰/۳۵	۰/۳۴	۰/۶۳
آفریقای مرکزی	۴۷/۱	۰/۹	۵۱/۳	۰/۰۲	۰/۱۴	۰/۰۳	۱/۱۴	۰/۱۳	۱/۵۷
جمهوری کنگو	۴۱/۴	۱۰/۹	۴۶/۴	۰/۰۲	۰/۰۹	۰/۱۲	۰/۹۸	۱/۰۲	۵/۷۱
گابن	۴۸/۸	۳/۵	۴۵/۵	۰/۰۴	۰/۰۳	۰/۰۳	۱/۸۳	۰/۱۱	۱/۴۸
غنا	۴۵/۲	۳/۲	۴۶/۰	۰/۱۲	۰/۴۷	۰/۱۰	۵/۲۵	۱/۵۰	۴/۹۳
اردن	۴۱/۰	۰/۰	۵۳/۳	۰/۰۶	N.A.	۰/۰۶	۲/۵۸	N.A.	۳/۷۷
مالزی	۲۰/۷	۱۵/۹	۵۳/۵	۰/۰۶	۰/۰۹	۰/۰۹	۱/۲۹	۱/۴۵	۲/۷۴
مالی	۴۵/۶	۰/۹	۵۲/۰	۰/۰۱	۰/۱۲	۰/۰۱	۰/۵۹	۰/۱۱	۰/۷۲
پاراگوئه	۴۰/۸	۸/۶	۴۸/۵	۰/۰۱	۰/۰۵	۰/۰۰	۰/۳۸	۰/۴۴	۰/۲۵
پرو	۵۱/۲	۱/۸	۴۶/۲	۰/۰۱	۰/۰۳	۰/۰۱	۰/۴۲	۰/۰۵	۰/۲۷
سنگال	۴۹/۳	۳/۰	۴۶/۷	۰/۰۰	۰/۰۱	۰/۰۲	۰/۲۵	۰/۰۲	۰/۸۱
سريلانكا	۵۶/۱	۲/۵	۳۸/۷	۰/۰۳	۰/۱۰	۰/۰۲	۱/۸۰	۰/۲۵	۰/۵۸
سودان	۶۳/۰	۴/۹	۲۹/۷	۰/۰۳	۰/۱۰	N.A.	۱/۹۴	۰/۵۰	N.A.
یمن	۶۹/۵	۰/۹	۲۶/۰	۰/۰۳	۰/۰۳	۰/۲	۲/۲	۰/۰۳	۰/۵۱
متوسط همه کشورها	۴۹/۲	۴/۱	۴۳/۹	۰/۰۳	۰/۱۰	۰/۰۴	۱/۴	۰/۴	۱/۶
سهام از اثر کل	۱۸/۴۳	۵۹/۳۷	۲۲/۲۰	۴۰	۱۲	۴۸

جدول ۳: توزیع منافع یارانه بر حسب گروه‌های مصرفی

چندک‌های مصرفی					
چندک ۱	چندک ۲	چندک ۳	چندک ۴	چندک ۵	همه خانوارها
آفریقا					

۱۰۰	۴۶/۵	۲۰/۸	۱۴/۹	۱۰/۷	۷/۱	اثر کل
۱۰۰	۴۷/۶	۱۹/۸	۱۴/۲	۱۰/۶	۷/۷	اثر مستقیم
۱۰۰	۷۳/۱	۱۶/۲	۶/۳	۲/۹	۱/۵	بنزین
۱۰۰	۲۵/۲	۲۰/۴	۱۹/۲	۲۱/۲	۱۴	نفت سفید
۱۰۰	۵۶/۶	۲۲/۴	۱۱/۷	۶/۵	۲/۷	LPG
۱۰۰	۴۷/۴	۲۱/۵	۱۴/۸	۱۰/۱	۶/۲	اثر غیرمستقیم
آمریکای جنوبی و مرکزی						
۱۰۰	۴۳/۸	۲۳/۲	۱۶/۳	۱۰/۷	۶	اثر کل
۱۰۰	۴۷/۴	۲۲/۰	۱۵/۳	۹/۹	۵/۲	اثر مستقیم
۱۰۰	۵۶/۰	۲۳/۲	۱۱/۵	۶/۳	۳	بنزین
۱۰۰	۸/۱	۱۶/۹	۲۰/۵	۲۵/۲	۲۹/۲	نفت سفید
۱۰۰	۴۷/۸	۲۴/۲	۱۶/۰	۸/۷	۳/۴	LPG
۱۰۰	۳۸/۲	۲۳/۷	۱۸/۱	۱۲/۶	۷/۵	اثر غیرمستقیم
آسیا و اقیانوسیه						
۱۰۰	۴۶/۰	۲۲/۴	۱۴/۹	۱۰/۴	۶/۳	اثر کل
۱۰۰	۴۷/۳	۲۱/۷	۱۴/۶	۱۰/۳	۶/۲	اثر مستقیم
۱۰۰	۶۶/۴	۱۷/۰	۹/۰	۵/۲	۲/۵	بنزین
۱۰۰	۱۸/۱	۲۲/۲	۲۲/۰	۲۰/۶	۱۷/۱	نفت سفید
۱۰۰	۷۰/۲	۱۸/۶	۸/۰	۲/۹	۰/۳	LPG
۱۰۰	۳۷/۲	۲۲/۴	۱۷/۰	۱۳/۶	۱۰/۰	اثر غیرمستقیم
خاورمیانه و آسیای مرکزی						
۱۰۰	۳۹/۰	۲۲/۴	۱۷/۲	۱۲/۸	۸/۶	اثر کل
۱۰۰	۳۸/۵	۲۱/۷	۱۶/۹	۱۳/۴	۹/۵	اثر مستقیم
۱۰۰	۵۳/۰	۲۰/۴	۱۳/۵	۸/۸	۴/۳	بنزین
۱۰۰	۳۰/۳	۲۲/۷	۱۹/۳	۱۵/۸	۱۱/۹	LPG
۱۰۰	۳۹/۷	۲۲/۱	۱۶/۹	۱۲/۷	۸/۵	اثر غیرمستقیم
کلیه مناطق						
۱۰۰	۴۵/۰	۲۱/۹	۱۵/۶	۱۱/۰	۷/۰	اثر کل
۱۰۰	۴۶/۲	۲۰/۹	۱۴/۹	۱۰/۸	۷/۱	اثر مستقیم
۱۰۰	۶۵/۰	۱۸/۲	۹/۰	۵/۰	۲/۴	بنزین
۱۰۰	۱۹/۷	۲۰/۷	۲۰/۶	۲۱/۴	۱۷/۵	نفت سفید
۱۰۰	۵۱/۹	۲۲/۰	۱۳/۵	۸/۳	۴/۴	LPG
۱۰۰	۴۳/۳	۲۲/۱	۱۶/۰	۱۱/۳	۷/۲	اثر غیرمستقیم

منابع:

1. Arze del Granado, F. J., D. Coady, and R. Gillingham. 2012. "The Unequal Benefits of Fuel
2. Subsidies: A Review of Evidence for Developing Countries." World Development 40 (11): 2234–48.

وزارت امور اقتصادی و دارایی - معاونت امور اقتصادی بازرینی منافع نابرابر یارانه‌های سوخت، شواهدی برای کشورهای در حال توسعه (ترجمه و

3. Clements, B., D. Coady, S. Fabrizio, S. Gupta, T. Alleyne, and C. Sdravovich, eds. 2013. *Energy Subsidy Reform: Lessons and Implications*. (Washington: International Monetary Fund). <http://www.elibrary.imf.org/page/energysubsidylessons>.
4. Coady, D., J. Arze del Granado, L. Eyraud, H. Jin, V. Thakoor, A. Tuladhar, and L. Nemeth. 2012. "Automatic Fuel Pricing Mechanisms with Price Smoothing: Design, Implementation, and Fiscal Implications." Technical Notes and Manuals No. 12/03, (Washington: International Monetary Fund). <http://www.imf.org/external/pubs/ft/tnm/2012/tnm1203.pdf>.
5. Coady, D., and D. Newhouse. 2006. "Evaluating the Distribution of the Real Income Effects of Increases in Petroleum Product Prices in Ghana." *In Analyzing the Distributional Impacts of*
6. *Reforms: Operational Experience in Implementing Poverty and Social Impact Analysis*, edited by Coudouel, A. Dani, and S. Paternostro. (Washington: World Bank).
7. Fiszbein, A., and N. Schady. 2009. *Conditional Cash Transfers: Reducing Present and Future Poverty*. (Washington: World Bank).
8. Garcia, M., and C. Moore. 2012. *The Cash Dividend: The Rise of Cash Transfer Programs in Sub-Saharan Africa*. (Washington: World Bank).
9. Grosh, M. E., C. del Ninno, E. Tesliuc, and A. Ouerghi. 2008. *for Protection and Promotion: The Design and Implementation of Effective Safety Nets*. (Washington: World Bank).
10. Monchuk, V. 2014. *Reducing Poverty and Investing in People: The New Role of Safety Nets in Africa*. (Washington: World Bank).
11. Newbery, D., and N. Stern, eds. 1987. *The Theory of Taxation in Developing Countries*. (Washington: Oxford University Press for World Bank).
12. World Bank. 2008. "Philippines Quarterly Update." (Washington).