

## الگوی برای قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی در ایران

دکتر محمد مزرعتی  
کارشناس ارشد اقتصاد انرژی،  
موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی



پرداخت‌ها و بودجه دولت را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تدوین یک الگوی ساده که ملاحظات مختلف اقتصادی و اجتماعی را مد نظر قرار دهد، می‌تواند ابزار بسیار مناسبی برای سیاست‌گذاری بخش انرژی کشور جهت اتخاذ یک تصمیم صحیح فارغ از مسایل سیاسی باشد. مقاله زیر بخش‌های عمده این الگو را به صورت مختصر بررسی می‌کند.

سال‌ها، قیمت‌های واقعی حامل‌های انرژی نزولی بوده است (البته قیمت‌های واقعی در کشورهای صنعتی نیز نزولی است). نزولی بودن قیمت‌های واقعی باعث می‌شود که اثر آن بر صرفه‌جویی انرژی نامحسوس باشد.

به منظور دستیابی به یک نظر علمی فارغ از مباحث پرچالش سیاسی لازم است یک الگوی جامع طراحی شود که کلیه اثرات ناشی از هر دو سیاست را مورد ارزیابی قرار دهد. نهایتاً براساس این ابزار علمی می‌توان یک سیاست درست که حداقل برای یک دوره بلند مدت ۱۰ ساله طراحی و اعلام شود، تدوین کرد. در صورتی که سیاست متحده برای یک دوره میان و بلند مدت معتبر باشد، کلیه عامل‌های اقتصادی (در بخش‌های خانگی، تجاری، صنعت و معدن، کشاورزی) می‌توانند آثار آن را طی ۱۰ سال آتی بررسی کرده و زمان کافی برای اصلاح ساختارهای تکنولوژیکی خود داشته باشند. در این صورت می‌توان امیدوار بود که سیاست بتواند به اهداف مورد نظر خود دست یابد.

قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی در یک بازار غیررقابتی که در آن قیمت‌های نسبی از قیمت‌های بهینه تورش دارند، ملاحظات مختلفی را طلب می‌کند. تصحیح قیمت‌ها به سمت قیمت‌های بهینه ضمن اصلاح قیمت‌های نسبی انرژی، تأثیرات زیادی بر سایر قیمت‌ها گذاشته و به علاوه متغیرهای کلان اقتصادی مانند رشد اقتصادی، اشتغال، تراز

### ۱ - چالش‌های موجود

در بحث قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی در سال‌های اخیر، نحوه اصلاح و میزان تغییر قیمت‌ها مباحثات متعددی را به خود اختصاص داده است. گروهی از محققین از سیاست اصلاح یک باره قیمت‌ها (شوک درمانی) حمایت و گروهی دیگر تعدیل تدریجی قیمت‌ها را پیشنهاد کرده‌اند. این نظرات در پاره‌ای از موارد تحت تأثیر فشارهای سیاسی و اجتماعی تقویت و یا تضعیف شده‌اند.

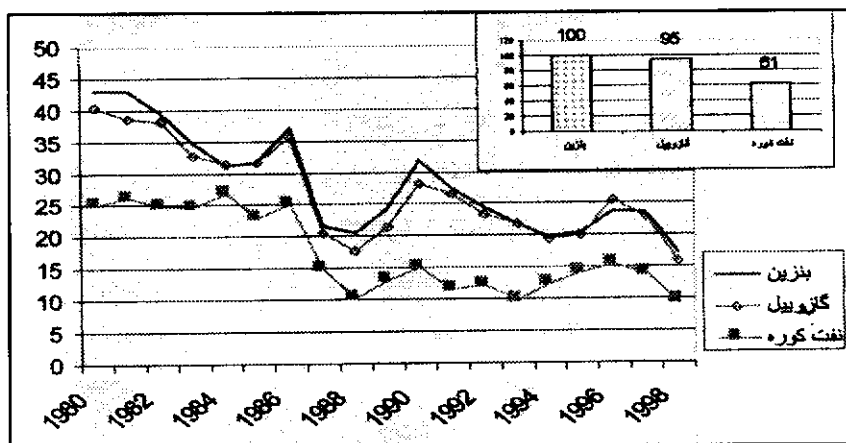
طرفداران سیاست اصلاح یک‌باره قیمت حامل‌های انرژی عمدتاً "صرفه‌جویی انرژی، تخصیص بهینه منابع و جلوگیری از قاچاق سوخت را به عنوان دلایل به کارگیری این سیاست معرفی کرده‌اند. این در حالی است که طرفداران سیاست اصلاح تدریجی قیمت، زیان‌های اجتماعی ناشی از اصلاح یک‌باره قیمت و اثرگذاری آن بر تورم و انتظارات تورمی را مطرح کرده و ادعا می‌کنند که این سیاست می‌تواند به تخریب اقتصاد منجر شود که

زیان‌های وارده بیشتر از منافع اجرای آن است. صرفه‌جویی انرژی و جلوگیری از رشد بالای مصرف حامل‌های انرژی و خصوصاً مصرف بنزین (با حدود رشد سالیانه ۶ تا ۷ درصد) از جمله ابزارهای دفاعی طرفداران افزایش یک‌باره قیمت است. بررسی ادبیات و تجارب سایر کشورها نشان می‌دهد که قیمت‌ها گرچه نقش مهمی در تخصیص بهینه منابع و مصرف بهینه انرژی داشته اما مهمترین متغیر نبوده است. بررسی‌ها در امریکا نشان می‌دهد که فقط یک سوم صرفه‌جویی‌های حاصل شده در مصرف انرژی در نتیجه تعدیل قیمت‌های انرژی بوده و دو سوم این صرفه‌جویی‌ها در نتیجه تغییرات تکنولوژی و تغییر ترکیب صنایع این کشور به سمت صنایع کمتر انرژی‌بر بوده است (ELAs، 2001).

از طرف دیگر گروه طرفدار اصلاح یک‌باره قیمت‌ها بیان می‌کنند که اصلاح تدریجی قیمت‌ها به دلیل وجود تورم در ایران و نیز کاهش ارزش ریال کافی نبوده و همچنان به جز برخی

## نمودار ۱

قیمت فرآورده‌های نفتی در بازار تک محموله روتردام (دلار/بشکه)



قرار است از مصرف‌کنندگان نفت سفید که عمدتاً روستاییان و اقشار کم درآمد هستند حمایت شود، می‌توان یک ضریب تعدیل خاص برای این منظور لحاظ کرد.

نمودار ۱ قیمت بنزین، نفت و گاز و نفت کوره را در بازار تک محموله روتردام طی سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۸ نشان می‌دهد. همانطوری که ملاحظه می‌شود قیمت بنزین و نفت گاز همواره به هم نزدیک بوده و قیمت نفت کوره از آن دو فاصله مشخصی داشته است. به طور متوسط قیمت نفت گاز ۹۵ و قیمت نفت کوره ۶۱ درصد قیمت بنزین بوده است (ASB, 1999). این فاصله مبین قیمت تمام شده فرآورده‌ها و نیز تأثیرات تقاضا برای این فرآورده است. قیمت‌های بین‌المللی سایر فرآورده‌های نفتی و نیز برق و گاز طبیعی می‌تواند در یک مجموعه به هم مرتبط شوند و نهایتاً اصلاح و تعدیل قیمت‌ها بر مبنای این روابط و لحاظ ملاحظات داخلی صورت پذیرد.

### ۳-۲ مزیت نسبی واقعی

یکی از دلایل توجیهی برای پایین نگهداشتن سطح قیمت‌های انرژی در ایران، حفظ مزیت نسبی فعالیت‌های اقتصادی و جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی جهت رشد اقتصادی عنوان می‌شود.

پایین بودن قیمت حامل‌های انرژی و نیز دستمزد نیروی کار نقش زیادی در پایین نگه داشتن هزینه‌های تولید داشته و می‌تواند محصولات تولیدی را در بازارهای جهانی رقابتی کند. اما باید توجه داشت که مزیت نسبی واقعی

درصد را پیشنهاد کرده است. این در حالی است که در شرایط فعلی قیمت‌های انواع حامل‌های انرژی در درون خود نیز عدم تعادل دارند.

بررسی قیمت بازاری حامل‌های انرژی (قیمت در بازارهای بین‌المللی) که حاصل اثرات هزینه‌های تولید هر یک از حامل‌ها در بعد عرضه و مولفه‌های تقاضا در بعد تقاضا است، یک نظام مشخص قیمتی را به دست داده است. رابطه بین قیمت انواع حامل‌های انرژی در نتیجه تحولات بازار تا حدودی تحت تأثیر قرار می‌گیرد اما ارقام میانگین یک رابطه بلندمدت ثابتی را نشان می‌دهد که مبین هزینه‌های تولید و ارزشمندی نسبی سوخت در بازار است.

این الگوی بین‌المللی که مبین قیمت‌های تمام شده و اثرات بخش تقاضاست می‌تواند مبنای مشخصی برای اصلاح قیمت‌های انواع حامل‌های انرژی در کشور قرار گیرد. به عنوان مثال قیمت یک لیتر بنزین و نفت سفید در بازارهای بین‌المللی به هم نزدیک بوده و هر دو این قیمت‌ها همواره بیشتر از قیمت نفت گاز و نفت کوره بوده است. این در حالی است که این قیمت‌ها در ایران تورش بالا برداشته و هرگز در جهت اصلاح آن اقدام هدفمندی صورت نپذیرفته است. از آنجایی که افزایش یکسان و سرتاسری قیمت‌ها لزوماً این تورش را بر طرف نمی‌سازد، بهتر است از هم اکنون این مهم مورد توجه قرار گیرد که در بلند مدت مجدداً نیازی به تعدیل درونی و اصلاح درونی قیمت‌ها به صورت یکباره نباشد. این اصلاح درونی می‌تواند با ملاحظات اجتماعی نیز همراه شود و بنابراین تعارضی با آن نخواهد داشت. مسلماً اگر

## الگوی کلان قیمت‌گذاری انرژی

نمی‌تواند فرآیند

تعدیل قیمت‌های انرژی را

فارغ از متغیرهای مهم

کلان اقتصادی

همچون نرخ ارز،

نرخ بهره، نرخ تورم

و رشد نقدینگی تعیین کند

### ۲- اجزاء الگو

به منظور پوشش دادن بخش عمده‌ای از متغیرهای کلان مرتبط با قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی، مدل مورد نظر بایستی مازول‌های مختلف زیر را در برگیرد.

#### ۱-۲ پارانه‌های انرژی و اثرات آن

مدل بایستی قادر باشد کل پارانه پرداختی به تفکیک بخش‌ها و حامل‌های انرژی، در گذشته، حال و آینده را بر آورد کند. با اصلاح قیمت‌ها در آینده و با عنایت به متغیرهای دیگر همچون نرخ ارز و نرخ بهره و تورم بایستی میزان پارانه‌های اسمی و واقعی که به طور ضمنی پرداخت می‌شوند، محاسبه شوند. بایستی اثرات مثبت و منفی میزان پارانه‌های ضمنی از طریق ابزارهای مختلف همچون اقتصادسنجی، مدل داده - ستانده و یا مدل تعادل عمومی (GEM) مورد سنجش قرار گیرد. مدیریت پارانه‌ها بسته به هدف دولت در متغیرهای کلان دیگر همچون تورم، رفاه اجتماعی، حمایت‌گرایی و... در این مازول صورت می‌پذیرد.

#### ۲-۲ اصلاح درونی قیمت‌های انرژی

در زیر بخش دیگر این الگو لازم است که نحوه اصلاح قیمت انواع حامل‌های انرژی مورد توجه قرار گیرد. متأسفانه در طول برنامه‌های توسعه بعد از انقلاب هرگز به این مقوله خاص توجه نشده است. معمولاً سیاست‌های تعدیل قیمت انرژی به اصلاح عمومی قیمت‌ها توجه کرده و نرخ‌های سرتاسری ۲۰ درصد یا ۱۰

بایستی مد نظر سیاست گذاران اقتصادی باشد و نه مزیت نسبی که به صورت تصنیفی ایجاد شده و حمایت غیر واقعی از صنایع را به همراه دارد. این حمایت تصنیفی می تواند منجر به قاچاق سوخت به صورت قانونی شود. به دیگر سخن محصولات انرژی بر (همچون قالب های صنعتی و یا شمش های فلزی) دارای قیمت رقابتی در بازارهای بین المللی هستند. اما این در واقع انتقال انرژی از طریق گمرکات کشور به خارج بوده که به شکل متفاوتی تبدیل شده است.

اگر هدف حفظ مزیت نیز باشد، لازم است که این مزیت با لحاظ هزینه های فرصت حامل های انرژی در ایران مورد توجه و حمایت قرار گیرد. در واقع برای حفظ مزیت نسبی از بعد قیمت های انرژی می توان وضعیتی را تصور کرد که قیمت های انرژی ایران اختلاف قابل توجهی با کشورهای صنعتی پیشرفته داشته باشد. مثلاً یک حاشیه ۱۰ درصدی اختلاف قیمت می تواند ارزانی نسبی این عامل تولید در ایران را همچنان نشان دهد و هیچ لزومی ندارد که این فاصله قیمت ۱۰۰ یا ۲۰۰ درصد باشد.

اگر قیمت حامل های انرژی در ایران به قیمت های تک محموله در بازارهای بین المللی نیز افزایش یابد، هنوز قیمت های داخلی انرژی ایران بسیار ارزان تر از این قیمت ها در کشورهای صنعتی خواهد بود. نمودار ۲ نشان می دهد که اگر قیمت های داخلی ایران به قیمت بازارهای بین المللی نیز برسد اختلاف بسیار زیادی با قیمت های داخلی کشورهای OECD خواهد داشت. چرا که در این کشورها نرخ مالیات بر مصرف حامل های انرژی بسیار بالاست. به عنوان نمونه قیمت یک بشکه بنزین در سال ۱۹۹۸ به طور متوسط در مجموعه کشورهای

OECD حدود ۸۰ دلار بوده در حالی که در بازار رترودام این قیمت فقط ۱۷ دلار در هر بشکه بوده است.

بنابراین الگوی قیمت گذاری بایستی بحث مزیت نسبی را با توجه به واقعیت های فوق در مدل کلی تعبیه نماید. با توجه به بحث فوق حداقل تا رسیدن قیمت های داخلی به قیمت های بین المللی بحث مزیت نسبی نمی تواند به عنوان یک عامل محدود کننده برای تعدیل قیمت ها عمل کند.

#### ۴-۲ نوسان زدایی قیمت ها

مدل کلی بایستی این قابلیت را داشته باشد که ابزارهای سیاستی لازم را در اختیار سیاست گذاران انرژی قرار دهد تا در مورد لزوم بتوانند آثار نوسان در قیمت ها در بازارهای جهانی بر قیمت های داخلی را حذف کنند.

الگوی قیمت گذاری بایستی قیمت حامل های انرژی را حداقل مشکل از ۳ بخش عمده در نظر بگیرد.

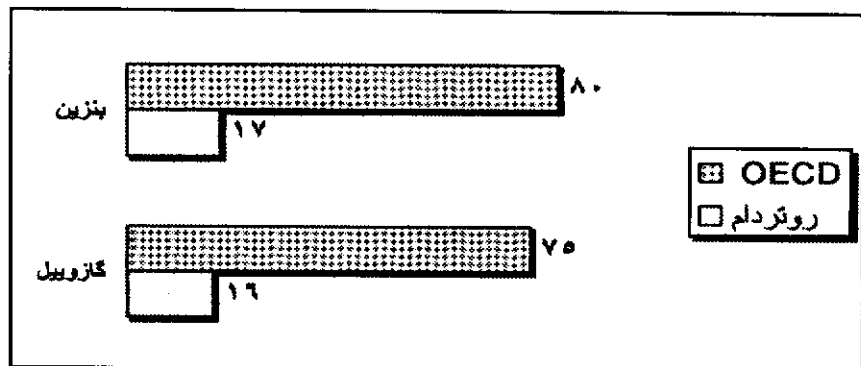
به عبارت دیگر قیمت ها (P) بایستی شامل جزء هزینه نهایی (متوسط هزینه تولید) (C) حاشیه سود (PM) و مالیات (T) باشد.

زمانی که قیمت ها با توجه به نرخ تعادلی ارز (بازار آزاد) به قیمت ها در بازارهای بین المللی منطبق می شوند، واردات و صادرات حامل های انرژی می توانند بلا مانع شود و بنابراین بخش خصوصی بدون تحمیل فعالیت های بوروکراتیک می تواند به بازار انرژی وارد شود. اما از این مرحله به بعد نقش دولت نظارت و هدایت بخش انرژی از طریق عوارض یا مالیات بر مصرف سوخت خواهد بود.

دولت می تواند با استفاده از تنظیم نرخ های مالیاتی آثار نوسانات قیمت های بازارهای جهانی

#### نمودار ۲

قیمت بنزین و گازوئیل در بازار رترودام و کشورهای OECD در سال ۱۹۹۸ (دلار / بشکه)



## اگر قرار است

### ملاحظات اجتماعی

### و توزیع درآمد نیز

### در قیمت گذاری حامل های انرژی

### مورد توجه باشد،

### لازم است که اثر تعدیل

### قیمت حامل های مختلف انرژی

### بر توزیع درآمد

### مورد سنجش قرار گیرد

را بر اقتصاد ملی حذف کند. نرخ های مالیاتی می توانند به صورت فرآیند خود تنظیمی عمل کرده و دامنه ای باریک از قیمت ها را در کشورها ایجاد کند. به هر جهت مدل کلی قیمت گذاری بایستی این مقوله را نیز در خود تعبیه کند تا نهایتاً در بلند مدت این ابزار بتواند بازار انرژی در ایران را تنظیم کند.

#### ۵-۲ قیمت های انرژی و خصوصی سازی بخش انرژی

یکی دیگر از زیر مدل های الگوی قیمت گذاری انرژی، بررسی تعدیل قیمت ها و خصوصی سازی بخش انرژی و کاهش تصدی دولت است. در شرایط فعلی امکان خصوصی سازی بخش انرژی وجود دارد اما به دلیل وجود یارانه های انرژی این امر از طریق تنظیم مقررات و پرداخت حاشیه سود عملیاتی معین قابل انجام است. اما این شیوه خصوصی سازی کمتر مورد استقبال بخش خصوصی قرار می گیرد. برای اینکه خصوصی سازی بتواند بدون تحمیل نمودن فعالیت های بوروکراتیک که در شرایط حضور یارانه های انرژی وجود دارد صورت پذیرد، لازم است که تعدیل قیمت ها این هدف را تأمین کند. بنابراین سیاست خصوصی سازی بخش انرژی می تواند تعدیل سریع تر قیمت ها را طلب کند. به هر جهت الگوی کلان قیمت گذاری این ضرورت را نیز باید در نظر بگیرد.

#### ۶-۲ تجارت غیر قانونی سوخت

اختلاف بالای قیمت حامل های انرژی در داخل کشور با کشورهای همسایه تجارت

## بررسی‌ها در امریکا نشان می‌دهد که فقط یک سوم صرفه‌جویی‌های حاصل شده در مصرف انرژی در نتیجه تعدیل قیمت‌های انرژی بوده و دو سوم این صرفه‌جویی‌ها در نتیجه تغییرات تکنولوژی و تغییر ترکیب صنایع این کشور به سمت صنایع کمتر انرژی‌بر بوده است

غیرقانونی سوخت را بسیار سودآور می‌کند. از طرفی کنترل مرزهای کشور برای جلوگیری از قاچاق سوخت دارای دشواری‌های خاص خود و نیز صرف هزینه‌های نسبتاً بالا است. بحث قاچاق سوخت در الگوی کلان قیمت‌گذاری بایستی در دو مرحله از قیمت‌گذاری مورد توجه قرار گیرد. مرحله اول زمانی است که قیمت‌های داخلی کمتر از قیمت‌های بین‌المللی است. در این صورت قاچاق سوخت در واقع به معنای تحمیل هزینه‌هایی به میزان اختلاف قیمت‌های بین‌المللی و هزینه‌های حمل و نقل با قیمت‌های داخلی است.

با تعدیل رو به بالای قیمت‌های داخلی این اختلاف کاهش می‌یابد و زمانی که قیمت‌های داخلی، قیمت‌های بین‌المللی و هزینه‌های حمل و نقل را پوشش می‌دهد این اختلاف به صفر می‌رسد.

در این صورت با لحاظ هزینه‌های فرصتی حامل‌های انرژی، قاچاق سوخت هزینه‌ای را به جامعه تحمیل نخواهد کرد. از این مرحله به بعد هزینه‌های کنترل و جلوگیری از قاچاق سوخت بیشتر به عهده کشورهای همسایه خواهد بود چرا که آنها درآمدهای مالیاتی خود را در نتیجه قاچاق سوخت از دست می‌دهند.

بنابراین الگوی کلان قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی بایستی حد قیمتی را که از آن پس هزینه‌های اجتماعی ناشی از قاچاق سوخت به صفر می‌رسد، در نظر بگیرد. مسلماً این الگو بایستی قیمت‌هایی را نیز که در آن سودآوری قاچاق سوخت به حداقل می‌رسد به عنوان حد بالای قیمت‌ها در نظر داشته باشد.

## ۷-۲ نرخ ارز، نرخ بهره، تورم

تغییر نرخ ارز باعث تغییر در شکاف بین قیمت‌های داخلی و قیمت‌های بین‌المللی به ریال می‌شود. بنابراین الگوی کلان قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی بایستی اثر این تغییر را نیز بر روند آتی قیمت‌های اسمی حامل‌های انرژی در داخل در نظر بگیرد.

در صورتی که ریال در بازار آزاد در مقابل دلار تقویت شود، در این صورت تعدیل قیمت‌های داخلی می‌تواند آرام‌تر صورت گیرد، چرا که شکاف قیمت‌ها بسیار کاهش می‌یابد. این امر در جای خود تورم کمتری را در بردارد و بنابراین قیمت‌های واقعی انرژی نیز در سطح بهتری قرار می‌گیرند.

همچنین تعیین قیمت‌های اسمی حامل‌های انرژی بایستی با متوسط نرخ بهره در کشور نیز مرتبط باشد. کاهش نرخ بهره بتدریج رشد قیمت‌ها را کاهش داده و با کاهش هزینه‌ها در بخش تولید و خدمات، تورم ناشی از فشار هزینه را کاهش می‌دهد. در چنین شرایطی به دلیل بهبود قیمت‌های واقعی انرژی، تعدیل قیمت‌های اسمی می‌تواند به صورت آرام‌تری دنبال شود.

نهایتاً نرخ تورم بایستی به عنوان یکی از متغیرهای مهمی در نظر گرفته شود که نقش تعیین‌کننده در مسیر تعدیل قیمت‌های اسمی دارد. از یک طرف تعدیل سریع قیمت‌های اسمی انرژی نرخ تورم را تحت تأثیر قرار می‌دهد که اگر چنانچه این تعدیل خیلی سریع باشد و منجر به

شکل‌گیری انتظارات بالای تورمی شود، اثر نهایی آن کاهش شدید قیمت‌های واقعی انرژی خواهد بود. بنابراین اثر تعدیل قیمت‌های اسمی خنثی خواهد شد و سیاست اعمال شده به هدف مورد نظر که افزایش کشش قیمتی تقاضا است، نخواهد رسید. از طرف دیگر اگر نرخ بهره، تعدیل رو به پایین دارد و نرخ ارز نیز تثبیت شده و یا در حال تقویت ریال در مقابل دلار باشد و به علاوه رشد نقدینگی در طول زمان کاهنده باشد، نرخ تورم کاهش می‌یابد و بنابراین حتی تعدیل آرام قیمت‌های اسمی انرژی، دارای اثر بیشتری خواهد بود، چرا که قیمت‌های واقعی یا نسبی انرژی در سطح بالاتری قرار می‌گیرند.

بنابراین الگوی کلان قیمت‌گذاری انرژی نمی‌تواند فرآیند تعدیل قیمت‌های انرژی را فارغ از متغیرهای مهم کلان اقتصادی همچون نرخ ارز، نرخ بهره تورم و رشد نقدینگی تعیین کند. مسلماً برای شناسایی اثرات قیمت حامل‌های انرژی بر تورم نیاز به مدل‌سازی به صورت اقتصاد سنجی، روش داده - ستانده، مدل تعادل عمومی (GEM) است که می‌تواند به عنوان مدل‌های کمکی و فرعی الگوی کلان قیمت‌گذاری در نظر گرفته شوند.

## ۸-۲ توزیع درآمد

تعدیل قیمت‌های انرژی و نحوه تعدیل این قیمت‌ها به دلیل وجود مصرف‌کنندگان و گروه‌های درآمدی متفاوت در جامعه، بر توزیع ثروت و درآمد اثر می‌گذارد.



به عنوان مثال اثر تعدیل یکسان قیمت همه حامل‌های انرژی ممکن است، رفاه گروه‌های درآمدی پایین جامعه را کاهش دهد. بنابراین اگر قرار است ملاحظات عدالت اجتماعی و توزیع درآمد نیز در قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی مورد توجه باشد، لازم است که اثر تعدیل قیمت حامل‌های مختلف انرژی بر توزیع درآمد مورد سنجش قرار گیرد و نهایتاً ملاحظات مربوطه در تصحیح نحوه تعدیل قیمت‌گذاری به کار گرفته شود. این بخش از الگوی کلان می‌تواند سیاست تعدیل تبعیض قیمت حامل‌های انرژی را پیشنهاد کند. مثلاً ممکن است نرخ‌های بالاتر تعدیل برای سوخت بنزین و سوخت‌های هواپیما در مقابل نرخ‌های پایین‌تر برای LPG خانگی و نفت سفید را پیشنهاد دهد.

#### ۹-۲ درآمدهای اسمی و واقعی دولت از محل تعدیل قیمت

با تعدیل قیمت‌های اسمی انرژی، درآمدهای جدیدی در اختیار دولت قرار می‌گیرد که در واقع جبران‌کننده بخشی از هزینه‌های تخصیص یافته در بخش انرژی کشور است. از آنجایی که تعدیل قیمت‌ها یک روش بسیار آسان برای سیاست‌گذاران اقتصادی جهت کاهش کسری بودجه است معمولاً مورد استقبال آنها قرار می‌گیرد. اما الگوی کلان قیمت‌گذاری بایستی مقدار این درآمدها را با توجه به سایر محدودیت‌ها و عواملی که در بخش‌های قبل به آن اشاره شد محدود کند. ضمن اینکه این الگو بایستی نشان دهد که درآمدهای واقعی دولت به چه میزان افزایش می‌یابد تا بتواند مقدار بهینه تعدیل قیمت‌ها را محاسبه کند. به عنوان مثال افزایش ۱۰ درصدی قیمت‌های اسمی انرژی ممکن است درآمدهای دولت را فقط نیم درصد افزایش دهد اما از طرف دیگر سطح قیمت‌ها را پنج درصد افزایش دهد. افزایش سطح عمومی قیمت‌ها (تورم) باعث استهلاک کل درآمدهای دولت می‌شود و قدرت خرید کل درآمدهای دولت را به میزان پنج درصد کاهش می‌دهد. این امر نشان می‌دهد که به استثنای هزینه‌های جاری دولت که به صورت اسمی پرداخت می‌شود، مابقی بودجه‌ها و خصوصاً بودجه‌های عمرانی دولت قدرت واقعی خرید خود را از دست می‌دهند. بنابراین در بحث تعدیل قیمت‌های اسمی انرژی، نبایستی فقط افزایش درآمدهای اسمی دولت بلکه بایستی درآمدهای واقعی آن مورد توجه قرار گیرد.

#### ۱۰-۲ جایگزینی انرژی‌های تجدیدپذیر

طرفداران محیط زیست و توسعه پایدار، معتقدند که قیمت‌های داخلی انرژی بایستی سریعاً به قیمت‌های بالا تعدیل شوند تا به بهره‌گیری از انرژی‌های تجدیدپذیر اقتصادی منتهی شوند.

همانطوری که قبلاً اشاره شد تعدیل قیمت‌های اسمی انرژی نمی‌تواند فقط با یک هدف خاص صورت پذیرد، بلکه بایستی مجموعه‌ای از هدف‌ها را نیز که بعضاً ممکن است با یکدیگر ناسازگار باشند پوشش دهد.

الگوی کلان قیمت‌گذاری بایستی سقفی را که در آن بهره‌گیری از انرژی‌های تجدیدپذیر اقتصادی می‌شوند را تعیین کند، اما زمان و نحوه رسیدن به آن قیمت‌ها تحت تأثیر سایر عوامل خواهد بود. یک راه آسان برای اینکه بتوان در زمان بینابین، انرژی‌های تجدیدپذیر را نیز توسعه داد، تخصیص منبعی از محل تعدیل یارانه‌های انرژی است. زمانی که قیمت‌ها تعدیل می‌شوند نسبت به دوره‌های قبل، درآمدهای اسمی جدیدی حاصل می‌شوند که می‌توان بخش کمی از آن را جهت پرداخت یارانه به انرژی‌های تجدیدپذیر تخصیص داد. در هر حال الگوی کلان قیمت‌گذاری انرژی نمی‌تواند از مسأله زیست‌محیطی و نیز توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر چشم‌پوشی کند.

#### نتیجه‌گیری

تعدیل قیمت‌های انرژی گر چه یک امر ضروری برای تخصیص صحیح منابع است اما شیوه اجرای آن و دوره‌ای که تعدیل تکمیل می‌شود بسیار مهم است و می‌تواند آثار بسیار زیادی را بر اقتصاد کشور بر جای بگذارد. بررسی تعدیل قیمت‌ها طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد که تعدیل در نتیجه نظرات کارشناسی غیر دقیق و به دلیل نیاز دولت به درآمدهای آسان مورد پذیرش قرار گرفت. تعدیل قیمت‌ها بیشتر تحت تأثیر احساسات و دیدگاه‌های خاص محققین و سیاست‌گذاران در سال‌های قبل قرار گرفت و هرگز نحوه تعدیل و میزان آن در یک الگوی جامع مورد بررسی قرار نگرفت. مقادیر تعدیل ۲۰ درصد یا ۱۰ درصد و غیره به شیوه‌ای کاملاً "چانه‌ای" تعیین شده‌اند. در حالی که سیاست تعدیل قیمت‌های انرژی آثار زیادی بر تورم، تراژ پرداخت‌ها، بودجه دولت، انتظارات تورمی و... دارد که بایستی در قالب یک برنامه ۱۰ تا ۲۰

## بررسی تعدیل قیمت‌ها طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد که تعدیل در نتیجه نظرات کارشناسی غیر دقیق و به دلیل نیاز دولت به درآمدهای آسان مورد پذیرش قرار گرفته است. مقادیر تعدیل ۲۰ درصد یا ۱۰ درصد و غیره با شیوه‌ای کاملاً "چانه‌ای" تعیین شده‌اند

ساله تنظیم شود.

این مقاله پیشنهاد می‌کند که الگوی قیمت‌گذاری حداقل براساس مولفه‌هایی که در اینجا به آن اشاره شد تدوین شود و براساس آن قیمت انواع حامل‌های انرژی طی ۱۰ تا ۲۰ سال آینده را تعیین کند. این قیمت‌ها می‌توانند به عنوان قیمت‌های مرجع شناخته شده که کلیه عامل‌های اقتصادی بتوانند براساس آن تکنولوژی مورد نظر خود را انتخاب و یا رفتار مصرفی خود را تعدیل کند. ضمناً با استفاده از این الگوی کلان هر ساله می‌توان اطلاعات جدید حاصله را به الگو وارد و مجدداً تعدیلات جزئی حول قیمت‌های مرجع را صورت داد. طبق این شیوه قیمت‌گذاری، تعدیل قیمت‌ها فارغ از مسایل سیاسی و یا دیدگاه‌های خاص صورت خواهد پذیرفت و کمترین آسیب اقتصادی و اجتماعی را تحمیل خواهد کرد.

#### منابع و مآخذ:

- ۱- وزارت نیرو، ترازنامه انرژی، ۱۳۷۷
- ۲- ASB (ANNUAL Statistical Bulletin) 1999.
- ۳- OPEC EIA (Energy Information Administration), 2000 WWW.eia.doe.gov.