

بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین و گازوئیل



مقدمه

همانگونه که در سرمقاله این شماره نیز به آن پرداخته‌ایم، مسأله طرح تحول اقتصادی دولت نهم و محوری‌ترین موضوع آن یعنی افزایش قیمت حامل‌های انرژی، مهم‌ترین مبحث اقتصادی حال حاضر کشور است. اخیراً گزارش پژوهشی ارزشمندی توسط دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تهیه شده است که آثار تورمی افزایش قیمت‌های مذکور را مورد بررسی قرار داده است. مناسب دیدیم که در این بخش، نتایج این مطالعه را در اختیار خوانندگان اقتصاد انرژی قرار دهیم.

در بخش اول گزارش ارائه شده از مطالعه مذکور، روش‌شناسی مطالعه و مسائلی چون نحوه محاسبه آثار چرخه‌ای و نحوه جلوگیری از احتساب مضاعف گزارش شده است که ما از ارائه آن صرف نظر نموده و به گزارش نتایج اکتفا نموده‌ایم. از امتیازات مطالعه مورد اشاره، اجتناب آن از مطالب تکراری و کلی‌گویانه در موضوع مورد بحث و تمرکز علمی بر موضوع است. امتیاز دیگر آن استفاده از جدول داده-ستانده اقتصاد کشور است که برای سال ۱۳۸۳ به‌هنگام شده و در سال ۱۳۸۶ توسط بانک مرکزی ارائه گردیده است.

در این پژوهش، «آثار مستقیم» و «آثار غیر مستقیم» بار تورمی «مورد انتظار» مورد توجه بوده‌اند. زیرا افزایش قیمت حامل‌هایی نظیر بنزین و گازوئیل با توجه به سهم آن در بودجه خانوار، منجر به افزایش سطح عمومی قیمت‌ها می‌شود (آثار مستقیم). اما بنزین و گازوئیل در زمره کالاهایی هستند که از بازارهای در هم تنیده برخوردار بوده و لذا علاوه بر آثار مستقیم، افزایش قیمت این محصولات به علت تعامل و روابط پسین و پیشینی که با سایر کالاها و خدمات دارند منجر به افزایش قیمت بقیه کالاها نیز می‌شوند. طبیعی است که سایر کالاها و خدمات نیز در تعامل با سهمی که در بودجه خانوار دارند، منجر به افزایش بالاتری از افزایش ناشی از آثار مستقیم در سطح عمومی قیمت‌ها می‌شوند (آثار غیر مستقیم).

در این پژوهش تعدیلات مربوط به نیروی کار و سرمایه محاسبه نشده است. با توجه به عدم امکان محاسبه یا برآورد «انتظارات تورمی» یافته‌های پژوهشی این گزارش باید به عنوان حداقل بار تورمی مورد انتظار (که بر سطح عمومی قیمت‌های پایه اضافه می‌شود) در نظر گرفته شود. در این پژوهش از یک زاویه مطالعاتی، سطوح قیمتی ۶۰۰۰ ریال، ۶۵۰۰ ریال و ۷۰۰۰ ریال با توجه به قیمت ۶۳۰۰ ریالی قیمت بنزین که در آمارنامه گمرک در اردیبهشت ۱۳۸۶ به کشور وارد شده، مطرح شده است و بار تورمی بنزین و گازوئیل به تنهایی و به صورت یکباره و از یک زاویه مطالعاتی دیگر به صورت تدریجی مورد محاسبه قرار گرفته است. نتایج یافته‌های پژوهشی و محاسباتی این گزارش نشان می‌دهد که: سطح آثار تورمی سالیانه ناشی از اصلاح قیمت بنزین به سطوح قیمت‌های واقعی آن به صورت تدریجی و تقسیط به حالت شیب‌دار و زمان‌بندی شده، به مراتب کمتر از آثار تورمی افزایش قیمت کالاهای مزبور به صورت دفعی و یکباره خواهد بود. جمع‌بندی یافته‌ها و نتایج محاسبات این پژوهش به شرح زیر است:

الف) بنزین به تنهایی و به صورت دفعی (یکباره)

در این مورد، اصلاح قیمت بنزین در سطوح مختلف قیمتی با توجه به ساختاری که در بخش قبلی اشاره شد، مورد برآورد قرار گرفته است و اطلاعات پایه به شرح زیر بوده است:

- برآورد بار تورمی اصلاح قیمت بنزین به شرط ثبات قیمت سایر حامل‌ها

- ضریب تأثیر افزایش قیمت بنزین بر سطح قیمت‌های پایه به ازای هر ۱۰ درصد افزایش قیمت کمتر از ۵/۰ درصد بار تورمی به دست آمده است.

- جدول ۱، سناریوهای مختلف اصلاح قیمت بنزین را به تنهایی و به طور یکباره نشان می‌دهد.

جدول ۲، برآورد آثار تورمی ناشی از اصلاح قیمت گازوئیل در سطوح مختلف قیمتی (۱۶۵ ریال « ۱۳۸۶ »)

حالت‌های تصمیم‌گیری (گازوئیل به تنهایی و یکباره)	میزان افزایش	بار تورمی مستقیم و غیرمستقیم مورد انتظار (علاوه بر تورم پایه) (به درصد)
۱۰۰۰ ریال	۵ برابر	۳/۸
۲۰۰۰ ریال	۱۲ برابر	۸/۰
۳۰۰۰ ریال	۱۸ برابر	۱۱/۴
۴۰۰۰ ریال	۲۴ برابر	۱۵
۵۰۰۰ ریال	۳۰ برابر	۱۸/۸
۶۰۰۰ ریال	۳۶ برابر	۲۲/۶

ب) گازوئیل به تنهایی و به صورت دفعی (یکباره)

- در این وضعیت، اصلاح قیمت گازوئیل با این فرض که قیمت سایر حامل‌های ثابت بوده و فقط این محصول انرژی زا به تنهایی تغییر قیمت دهد، مورد برآورد و محاسبه قرار گرفته است.

- ضریب تأثیر افزایش قیمت گازوئیل بر سطح قیمت‌های پایه به ازای هر ۱۰ درصد افزایش قیمت کمتر از ۵/۰ درصد بار تورمی به دست آمده است.

جدول ۲، سناریوهای مختلف اصلاح قیمت گازوئیل را به تنهایی و به طور یکباره نشان می‌دهد.

ج) اصلاح قیمت بنزین و گازوئیل به صورت یکباره و همزمان

جدول ۳، آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت بنزین و گازوئیل را به صورت یکباره و باهمدیگر نشان می‌دهد.

جدول ۱- برآورد آثار تورمی ناشی از اصلاح قیمت بنزین در سطوح مختلف قیمتی (۱۰۰۰ ریال، ۱۳۸۶)

حالت‌های تصمیم‌گیری (بنزین به تنهایی و یکباره)	درصد افزایش	بار تورمی مستقیم و غیرمستقیم مورد انتظار (علاوه بر تورم پایه) (به درصد)
به ۲۰۰۰ ریال	۱۰۰	۵
۳۰۰۰ ریال	۲۰۰	۹/۷
۴۰۰۰ ریال	۳۰۰	۱۴/۷
۵۰۰۰ ریال	۴۰۰	۱۹/۱
۶۰۰۰ ریال	۵۰۰	۲۳/۷
۶۵۰۰ ریال	۵۵۰	۲۶/۱
۷۰۰۰ ریال	۶۰۰	۲۸/۵

۱- تورم پایه سال ۱۳۸۶، معادل ۱۷۴ درصد (شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی، بانک مرکزی، سال ۱۳۸۶).

جدول ۳. بر آورد آثار تورم مورد انتظار ناشی از اصلاح قیمت بنزین و گازوئیل به طور هم زمان

وضعیت‌های مختلف قیمتی							محصول	
سطح اول	سطح دوم	سطح سوم	سطح چهارم	سطح پنجم	سطح ششم	سطح هفتم	تورم مورد انتظار	بنزین (به تنهایی)
۲۰۰۰	۳۰۰۰	۴۰۰۰	۵۰۰۰	۶۰۰۰	۶۵۰۰	۷۰۰۰		
%۵	%۹/۷	%۱۴/۷	%۱۹/۱	%۲۳/۷	%۲۶/۱	%۲۸/۵	بار تورمی (درصد)	
۱۰۰۰	۲۰۰۰	۳۰۰۰	۴۰۰۰	۵۰۰۰	۶۰۰۰	—	قیمت	گازوئیل (به تنهایی)
%۳/۸	%۸	%۱۱/۴	%۱۵/۰	%۱۸/۸	%۲۲/۶	—	بار تورمی (درصد)	
%۸/۸	%۱۷/۸	%۲۶/۱	%۳۴/۱	%۴۲/۵	%۴۸/۷	—	تورم مورد انتظار (درصد)	بنزین و گازوئیل (به تنهایی)

د) آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت به صورت تدریجی و تقسیط

بود که حامل انرژی زای مزبور به سطح قیمت مورد نظر رسانیده شود و در عین حال از معادل متوسط نرخ تورم مورد انتظار در هر سال ۱۸ درصد (و جمعاً ۸۰ درصد) برخوردار باشد. در این حالت سطح آثار تورمی سالیانه ناشی از این افزایش قیمت به مراتب کمتر از آثار تورمی افزایش قیمت به صورت دفعی خواهد بود. به طوری که در جدول ۴ ملاحظه می شود تغییر در شاخص از ۱۰۰ در سال ۱۳۸۶ به ۱۱۶/۱ در سال ۱۳۹۱ بالغ خواهد شد که معرف رشد متوسط سالانه ای بالغ بر ۳/۱ درصد خواهد بود. جدول ۴ آثار تورمی سالیانه افزایش تدریجی قیمت بنزین با اعمال متوسط نرخ تورم هر سال تا سال هدف را نشان می دهد.

در سناریوی بعدی آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت بنزین به صورت تدریجی و تقسیط افزایش قیمت‌های طی پنج سالف به صورت برنامه ریزی شده و زمان بندی شده و با شیب ملایم محاسبه شده است. چنین فرض شده است که قرار است طی یک برنامه زمان بندی شده، قیمت بنزین به صورت تدریجی افزایش یافته و به عنوان مثال از ۱۰۰۰ ریال در سال ۱۳۸۶ به ۱۱۰۰۰ ریال در سال هدف ۱۳۹۱ (طی ۵ سال) افزایش یابد. برای تحقق چنین هدفی رشد متوسط سالیانه ای معادل ۶۲ درصد مورد نیاز خواهد

جدول ۴. آثار تورمی سالیانه افزایش تدریجی قیمت بنزین به صورت تقسیط با اعمال متوسط سالیانه نرخ تورم

متوسط رشد سالیانه تورم (درصد)	تغییر در شاخص ^۲ ۱۳۸۶=۱۰۰	قیمت پیشنهادی در هر سال (لیتر - ریال)	افزایش قیمت به صورت تقسیط			قیمت بنزین در سال‌های پایه و هدف	
			کل اصلاح قیمتی متوسط سالیانه	متوسط سالیانه نرخ تورم	رشد متوسط سالیانه قیمت ^۱		
	۱۰۰	۱۰۰۰	—	—	—	۱۰۰۰ ریال	۱۳۸۶
	۱۰۴	۱۸۰۰	%۸۰	%۱۸	%۶۲	—	۱۳۷۸
	۱۰۸	۳۲۰۰	%۸۰	%۱۸	%۶۲	—	۱۳۸۸
۳/۱	۱۱۲	۵۸۰۰	%۸۰	%۱۸	%۶۲	—	۱۳۸۹
	۱۱۵	۹۰۰۰	%۶۰	%۲۰	%۴۰	—	۱۳۹۰
	۱۱۶/۱	۱۱۰۰۰	%۲۲	%۲۲	—	۱۱۰۰۰ ریال	۱۳۹۱

۱- رشد متوسط سالیانه از رابطه رویرو به دست می آید: $r = \left[\left(\frac{P_t}{P_0} \right)^{\frac{1}{t}} - 1 \right] \times 100$

۲- ضریب تأثیر افزایش قیمت بنزین بر سطح قیمت‌های پایه به ازای هر ۱۰۰ درصد افزایش قیمت کمتر از ۰/۵ واحد درصد بار تورمی به دست آمده است.

ه) آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت گازوئیل به صورت تدریجی

این افزایش قیمت به مراتب کمتر از آثار تورمی افزایش قیمت به صورت دفعی و یکباره خواهد بود.

به طوری که در جدول ۵ ملاحظه می شود تغییر در شاخص از ۱۳۸۶=۱۰۰ به ۱۲۷۶ بالغ خواهد شد که معرف رشد متوسط سالیانه ای بالغ بر ۴ درصد خواهد بود. جدول ۵ آثار تورمی سالیانه افزایش تدریجی قیمت گازوئیل با اعمال متوسط نرخ تورم هر سال تا سال هدف رانشان می دهد.

و- بازتاب های افزایش قیمت بنزین بر بودجه عمومی دولت

در این بخش منحصرأ یک قلم حامل انرژی یعنی بنزین مورد محاسبه قرار گرفته است. برای بررسی افزایش قیمت بنزین بر بودجه دولت، باید جمیع عوامل مؤثر بر روی درآمدهای دولت

در این سناریو نیز آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت گازوئیل به صورت تدریجی و تقسیم قیمت ها طی پنج سال به صورت برنامه ریزی شده و با شیب ملایم محاسبه می شود. در این روش نیز فرض بر آن است که قرار است طی یک برنامه زمان بندی شده، قیمت گازوئیل به صورت تدریجی افزایش یافته و از ۱۶۵ ریال در سال ۱۳۸۶ به ۶۰۰۰ ریال در سال هدف ۱۳۹۱ افزایش یابد. برای تحقق چنین هدفی، رشد متوسط سالیانه ای معادل ۱۰۵ درصد و در همین حال از معادل متوسط نرخ تورم مورد انتظار در هر سال یعنی ۱۸ درصد (متوسط نرخ تورم سال ۱۳۸۶) و (جمعاً ۱۲۳ درصد) برخوردار باشد.

با اجرای چنین برنامه ای سطح آثار تورمی سالیانه ناشی از

جدول ۵. آثار تورمی سالیانه افزایش قیمت گازوئیل به صورت تقسیم تا سال هدف با اعمال نرخ تورم سالیانه

متوسط رشد سالیانه بار تورمی (درصد)	تغییر در شاخص ۱۳۸۶=۱۰۰	قیمت پیشنهادی در هر سال (لیتر -ریال) (درصد)	افزایش قیمت به صورت تدریج تقسیم			قیمت گازوئیل در سال پایه و سال هدف (ریال)	
			کل اصلاح قیمتی (متوسط سالیانه)	متوسط سالیانه نرخ تورم (درصد) ^۱	رشد متوسط سالیانه قیمت (درصد)		
	۱۰۰	۱۶۵	—	—	—	۱۶۵	۱۳۸۶
	۱۰۴/۹	۳۷۰	۱۲۳	۱۸	۱۰۵	—	۱۳۷۸
	۱۰۹/۸	۸۲۰	۱۲۳	۱۸	۱۰۵	—	۱۳۸۸
	۱۱۴/۷	۱۸۰۰	۱۲۳	۱۸	۱۰۵	—	۱۳۸۹
	۱۱۹/۶	۴۰۰۰	۱۲۳	۱۸	۱۰۵	—	۱۳۹۰
۴	۱۲۱/۶	۶۰۰۰	۵۰	۱۸	۳۲	۶۰۰۰ ریال	۱۳۹۱

مأخذ: محاسبات پژوهش.

۱. متوسط نرخ تورم سال های ۱۳۸۷-۱۳۹۱ معادل متوسط نرخ تورم سال ۱۳۸۶ در نظر گرفته شده است.

۲. ضریب تأثیر افزایش قیمت گازوئیل بر سطح قیمت های پایه، به ازای هر ۱۰ درصد افزایش قیمت ۴/۰ درصد بار تورمی به دست آمده است.

جدول ۶. برآورد آثار تورم مورد انتظار ناشی از اصلاح قیمت بنزین و گازوئیل به صورت تدریجی و زمان بندی شده

افزایش قیمت به صورت تدریج و زمان بندی شده						حالت های تدریج	
۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	بنزین به تنهایی (به تدریج)	قیمت (ریال)
						متوسط سالیانه بار تورمی	۱۱۰۰۰
			۳۲۰۰	۱۸۰۰	۱۰۰۰	قیمت (ریال)	۹۰۰۰
			۳/۱ درصد			گازوئیل به تنهایی (به تدریج)	۵۸۰۰
			۸۲۰	۳۷۰	۱۶۵	متوسط سالیانه بار تورمی	۴۰۰۰
			۴ درصد			بنزین و گازوئیل با هم (به تدریج)	۶۰۰۰
			۷/۱ درصد			رشد متوسط سالیانه تورم مورد انتظار	



و همچنین هزینه‌های دولت به صورت جمع جبری آن‌ها مورد توجه قرار گیرد. دولت، علاوه بر اهدافی که با افزایش قیمت بنزین دنبال می‌کند، طبعاً هدف مهم دیگری را نیز که حل مشکلات مالی و بودجه‌ای است، دنبال می‌کند اما در تحلیل نهایی افزایش قیمت بنزین در بودجه دولت دارای فعل و انفعالاتی به شرح زیر خواهد بود:

۱. درآمد مستقیم ناشی از افزایش قیمت بنزین از ۱۰۰۰ ریال به ۶۰۰۰ ریال-در خوش بینانه‌ترین حالت چنانچه مصرف روزانه بنزین ۷۰ میلیون لیتر و سالیانه بالغ بر ۲۶ میلیارد لیتر باشد و چنانچه ضریب «حساسیت تقاضا» یا «کشش قیمتی» بنزین معادل ۰/۰۵۹ باشد، کاهش مصرف معادل ۸ میلیارد

لیتر مصرف سالیانه بالغ بر ۱۸ میلیارد لیتر و درآمد مستقیم ناشی از این افزایش قیمت بالغ بر ۹۰/۰۰۰ میلیارد ریال خواهد بود.

۲. صرفه‌جویی در واردات بنزین- با توجه به ضریب حساسیت یا کشش قیمتی تقاضا به شرح فوق و صرفه‌جویی ناشی از ۸ میلیارد لیتر واردات بنزین ۴۰/۰۰۰ میلیارد ریال برآورد می‌گردد.

۳. افزایش غیر مستقیم ناشی از درآمدهای مالیاتی- درآمدهای مالیاتی غیر مستقیم که بر کالاها و خدمات بسته می‌شود با توجه به افزایش قیمت تمام شده کالاها و خدمات در تعامل با نرخ متوسط ضریب مالیاتی، به طور اسمی ۸۰۰۰ میلیارد ریال افزایش خواهد یافت.

۴. اثر افزایش قیمت در ساختار هزینه‌های جاری بودجه عمومی دولت- چنانچه سهم مصرفی دولت از بنزین در ناوگان ترابری و حمل و نقل خود و نیز استفاده از خدمات تشکل‌های خصوصی در جابه‌جایی و ترابری در خوش بینانه‌ترین حالت ۱۰ درصد حجم مصرف کل باشد، با توجه به این که انتظار نمی‌رود دولت از حجم مصرف بنزین خود بکاهد و افزایش قیمت در کاهش مصرف دولت اثرگذار باشد، افزایش هزینه‌های جاری دولت از زاویه افزایش قیمت این حامل انرژی ۱۳۰۰۰ میلیارد ریال خواهد بود.

۵. افزایش شاخص بهای کالاها و خدمات مورد نیاز دولت- بیشترین تأثیرپذیری بودجه در بخش هزینه‌های دولتی و به

جدول ۷: تأثیر افزایش قیمت بنزین از ۱۰۰۰ ریال به ۶۰۰۰ ریال (+۵۰۰۰ ریال) بر بودجه دولت^۱

ردیف	نوع تأثیرپذیری	میزان تأثیرپذیری ^۲ (میلیارد ریال)
۱	درآمد مستقیم ناشی از افزایش ۵۰۰۰ ریال قیمت بنزین	+۹۰/۰۰۰
۲	صرفه‌جویی ناشی از واردات بنزین	+۴۰/۰۰۰
۳	افزایش اسمی درآمدهای مالیاتی	+۸/۰۰۰
۴	اثر افزایش قیمت بنزین بر مصرف سوخت در ساختار هزینه‌های جاری	-۱۳/۰۰۰
۵	افزایش شاخص بهای کالاها و خدمات مورد نیاز دولت در اجرای طرح‌های سرمایه‌گذاری	-۵۷/۰۰۰
۶	افزایش در شاخص هزینه‌های مصرفی دولت ناشی از اجرای فعالیت‌ها، استفاده از کالاها و خدمات مصرفی	-۸۰/۰۰۰
۷	خالص اثر بودجه	-۱۲/۰۰۰

۲. ارقام رُند شده‌اند

۱. برگرفته از ارقام بودجه سال ۱۳۸۷

جدول ۸. نمایش تحولات حادث شده بعد از بروز کسری بودجه ناشی از تعدیل قیمت بنزین (به تنهایی)

ردیف	نوع تأثیرپذیری	میزان تا
۱	افزایش قیمت بنزین به تنهایی و به صورت یکباره از ۱۰۰۰ ریال به ۶۰۰۰ ریال	اثر تورمی ۲۳/۷
۲	افزایش درآمدهای دولت	۱۳۸۰۰۰ میلیارد ریال
۳	افزایش هزینه‌های دولت	۱۵۰۰۰۰ میلیارد ریال
۴	کسری بودجه	۱۲۰۰۰ میلیارد ریال
۵	افزایش نقدینگی ناشی از کسری بودجه ^۱	۰/۷ درصد
۶	تورم ناشی از رشد نقدینگی	۰/۴ درصد
۷	جمع تورم ردیف‌های ۱ و ۲	۲۴/۱ درصد

۱- ۱۷۴۶۰۰۰ میلیارد ریال به ۱۷۵۸۰۰۰ میلیارد ریال (با فرض ثبات سایر شرایط).
۲- مفاد این جدول مشروط بر آن است که افزایش قیمت ناشی از تعدیل قیمت بنزین به جای واریز به حساب شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی، به حساب خزانه داری کشور و بودجه عمومی دولت واریز شود، در غیر این صورت قاعدتاً آثار تورمی بالاتر از ۲۴/۱ درصد مندرج در ردیف ۷ خواهد بود.

لحاظ آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت‌ها خواهد بود که موجب افزایش شاخص ضمنی هزینه‌های مصرفی دولت و شاخص ضمنی هزینه‌های سرمایه‌گذاری دولت خواهد شد.

تردید نیست که دولت در اقتصاد ایران، بزرگ‌ترین کارفرما و خریدار کالاها و خدمات، محسوب می‌شود. این امر نه تنها در تهیه کالاهای مصرفی و مصرفی بادوام و همچنین خدمات کارکنان در

بخش هزینه‌های جاری، بلکه در خرید کالاها و خدمات مربوط به تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (طرح‌های عمرانی) و قراردادهای و پیمان‌ها نیز آثار خود را برجای خواهد گذاشت. میزان این تأثیرگذاری در مورد طرح‌های عمرانی کشور در بودجه عمومی دولت ۵۷/۰۰۰ میلیارد ریال و در بخش هزینه‌های جاری بالغ بر ۸۰/۰۰۰ میلیارد ریال خواهد بود.

۶. خالص اثر بودجه- با جمع جبری محورهای مندرج در بندهای فوق‌الذکر (خالص اثر بر بودجه) بالغ بر ۱۲۰۰۰ - میلیارد ریال است که در جدول زیر نشان داده شده است. این جدول نشان می‌دهد که میزان افزایش در هزینه‌ها به مراتب بیش از افزایش در درآمدها خواهد بود و در مقابل هر ۱۰۰ ریال درآمد، ۱۰۸ ریال هزینه ایجاد خواهد شد. و این موجب کسری بودجه دولت خواهد شد و تورم ناشی از آن را نیز باید به تورم اولیه ناشی از افزایش قیمت بنزین اضافه کرد.

نتیجه‌گیری

۱. با توجه به بار مالی فوق‌العاده سنگین یارانه حامل‌های انرژی، در این موضوع که استمرار و ادامه وضعیت فعلی امکان‌پذیر نبوده و تداوم این دغدغه بر وخامت هر چه بیشتر این حوزه چالشی افزوده خواهد کرد، تردید نیست. علاوه بر آن تردید نیست که مصرف کردن منابع ارزی کشور برای واردات بنزین و گازوئیل در بلندمدت، توجیه اقتصادی ندارد.

۲. از جانب دیگر، افزایش یکباره قیمت حامل‌های انرژی برای رسیدن به سطح قیمت واقعی خرید آن برای واردات، دارای آثار تورمی و به وجود آورنده شکست ساختار و ظهور حوزه‌های چالشی و خیم‌تر جدیدی خواهد شد.

۳. از این رو اصلاح قیمت حامل‌های انرژی (به ویژه بنزین و گازوئیل) به سطوح قیمت‌های واقعی آن (که عملاً خریداری و وارد کشور می‌شود) با استفاده از شیوه‌های تقسیط قیمت به صورت شیب‌دار و زمان‌بندی شده، همراه با اتخاذ سیاست‌های پولی و مالی کارآمد و برنامه‌ریزی شده در جهت هدفمندسازی یارانه‌ها به

منظور به حداقل رسانیدن تبعات و پیامدهای منفی تعدیل قیمت‌ها، قویاً توصیه می‌شود. نتایج یافته‌های پژوهشی و محاسباتی این گزارش مؤید این ادعا است که سطح آثار تورمی سالیانه ناشی از این افزایش قیمت (تدریجی و تقسیط تا سال هدف) به مراتب کمتر از آثار تورمی افزایش قیمت حامل‌های انرژی مورد مطالعه به صورت دفعی و یکباره خواهد بود.

روشگاه‌های انرژی و مطالعات
سطح آثار تورمی سالیانه ناشی از این افزایش قیمت (تدریجی و تقسیط تا سال هدف) به مراتب کمتر از آثار تورمی افزایش قیمت حامل‌های انرژی مورد مطالعه به صورت دفعی و یکباره خواهد بود.