

## ارزیابی هزینه رفاهی ناشی از اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر هزینه‌های

### رفاهی مصرف‌کننده در ایران

محمد شریف کریمی<sup>۱</sup>

قدرت الله امام وردی<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۷/۱۱ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۹/۱۲

#### چکیده

در این مطالعه، با استفاده از شاخص‌های اندازه‌گیری هزینه رفاهی ( $CV^*$ ,  $EV^*$ ) و با بکارگیری تابع تقاضای AIDS<sup>۵</sup> به بررسی اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر روی هزینه رفاهی مصرف‌کنندگان در ایران می‌پردازد. داده‌های به کار گرفته شده شامل قیمت حامل‌های انرژی (بنزین، نفت سفید، نفت گاز، نفت کوره و گاز مایع)، مقدار و سهم مصرف آن‌ها در بازه زمانی ۱۳۸۷-۱۳۵۳ می‌باشد. نتایج مدل حاکی از آن است که افزایش در قیمت‌ها و یا همان واقعی کردن قیمت‌ها براساس سناریوی قیمتی پیشنهادی دولت منجر به کاهش ۱۶/۵٪ کاهش رفاه مصرف‌کنندگان در جامعه می‌شود و برای جبران درآمد افراد جامعه در راستای نیل به سطح رفاه اولیه بایستی سالانه مبلغ ۵۱۰ هزار ریال پرداخت شود.

واژگان کلیدی: حامل‌های انرژی، شاخص‌های اندازه‌گیری رفاه (EV, CV)، تابع تقاضای AIDS

طبقه بندی JEL: O18, I32

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

۱. استاد یار اقتصاد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سمنجان، سمنجان، ایران. (نویسنده مسئول). Email: sharifkarimi2@yahoo.com

۲. استاد یار اقتصاد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران، ایران. Email: Ghemamverdi@gmail.com

3. Equivalent Variation
4. Compensating Variation
5. Almost Ideal Demand System

### مقدمه

به جرأت می‌توان گفت که بخش انرژی یکی از مهم‌ترین بخش‌های زیربنایی است که دارای اثرات مستقیم و غیر مستقیمی در زمینه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی می‌باشد. کشور ما دارای منابع غنی انرژی است. مدیریت اقتصادی مناسب انرژی‌های پایان پذیر دارای اهمیت زیادی است. بخش انرژی در کشور ما دارای مشکلات عدیده‌ای می‌باشد، افزایش بی‌رویه مصرف، کاهش سهم صادرات، عدم جایگزینی بین سوخت‌ها، از جمله مشکلات موجود در بخش انرژی و مصرف می‌باشد. بنابراین، قیمت‌گذاری بهینه انواع انرژی یکی از مسائل مهم در زمینه مدیریت منابع انرژی می‌باشد زیرا با روند کنونی مصرف، در آینده برای تأمین نیازهای داخل کشور ناگزیر نیاز به واردات گسترده حامل‌های انرژی خواهیم داشت که نتیجه ناکارآمدی سیاست‌های مدیریتی، سوء مصرف و ... می‌باشد. مصرف سرانه انرژی در کشور در سال ۱۳۸۷ بیش از ۱۴/۷۸۳ بشکه معادل سرانه انرژی می‌باشد<sup>۱</sup> و در نهایت با توجه به موضوع بحث پژوهش و با توجه به شرایط ترسیم شده از الگوی تخصیصی مصرف در بخش حامل‌های انرژی و با توجه به تصمیم جدی سیاست‌گذاران اجرائی کشور در راستای واقعی کردن قیمت حامل‌های انرژی لازم است بصورت عملی به این سؤال پاسخ داده شود که افزایش قیمت حامل‌های انرژی چه مقدار هزینه رفاهی برای مصرف‌کنندگان ایجاد خواهد کرد. پاسخ به این سؤال می‌تواند ارزیابی مناسبی از پیامدهای ناشی از اجرای این سیاست را به سیاست‌گذاران بخش عمومی کشور ارائه دهد.

هدف کلی این تحقیق آن است که هزینه رفاهی ناشی از افزایش قیمت‌های حامل‌های انرژی را مورد سنجش قرار دهد تا بتواند الگوی سیاستی مناسبی برای واقعی کردن قیمت حامل‌های انرژی ارائه نماید. این یک مطالعه تئوریک و کاربردی می‌باشد. در این تحقیق برای بررسی هزینه رفاهی ابتدا لازم است که توابع تقاضای انواع حامل‌های انرژی برآورده شود و پس از برآورد تقاضا، تغییرات جبرانی (CV) محاسبه می‌گردد. در این تحقیق از الگوی سیستم تقاضای AIDS و شاخص CV مربوط به این سیستم برای ارزیابی تغییرات رفاهی ناشی از تغییرات حامل‌های انرژی در ایران استفاده می‌شود. ویژگی سیستم تقاضای

۱. ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۷، نشر معاونت امور برق و انرژی وزارت نیرو، تهیه و تدوین دفتر برنامه ریزی کلان برق و انرژی وزارت نیرو

AIDS آن است که می‌توان فروض نئوکلاسیکی توابع تقاضا روابط اسلاتسکی بین معادلات، قیود بودجه و همگنی را اعمال نمود. هدف کلی این تحقیق آن است که هزینه رفاهی ناشی از افزایش قیمت‌های حامل‌های انرژی را مورد سنجش قرار دهد تا بتواند الگوی سیاستی مناسبی برای واقعی کردن قیمت حامل‌های انرژی ارائه نماید.

### پیشینه تحقیق

کنراد و شرودر (Kenrad & Sheroder, 1991) در پژوهشی با عنوان «تقاضای کالاها با دوام و بی دوام، سیاست‌های محیطی و رفاه مصرف کننده» در کشور آلمان را مورد بررسی قرار دادند. هدف آن‌ها به دست آوردن سیستم تقاضای کالاها با بی دوام به عنوان تابعی از قیمت کالاها با بی دوام، موجودی کالاها با دوام و مخارج متغیر است. آن‌ها برای بررسی اثر رفاهی مالیاتی بر بنزین، سه گروه خانوار با درآمدهای پایین، متوسط و بالا را در نظر می‌گیرند. آن‌ها به این نتیجه می‌رسند که خانوارهای با درآمدهای پایین میل‌اند ۱۰۵ مارک بپردازند تا این افزایش مالیات را نداشته باشند. در حالیکه این مقدار برای خانوارهای با درآمدهای متوسط و بالا به ترتیب ۵۸۱ مارک و ۸۱۵ مارک است؛ یعنی رفاه برای همه خانوارها کاهش می‌یابد ولی رفاه خانوارهای گروه‌های پردرآمد از رفاه خانوارهای گروه‌های کم درآمد بیشتر کاهش پیدا می‌کند.

اسکند و فویوزیوگلو (Eskand, G & Foyozioğlu, T, 1997) در مطالعه ای به بررسی کارایی سیاست‌های به کار گرفته شده برای کاهش مصرف کالاها با مولد آلودگی در مکزیک، به برآورد تابع تقاضای بنزین و اتومبیل بطور همزمان پرداخته‌اند. آن‌ها برای برآورد مصرف بنزین، تقاضا برای آن را به دو قسمت مصرف سرانه بنزین و تعداد اتومبیل‌ها تجزیه کرده‌اند آن‌ها با فرض این که کشش‌های قیمتی درآمدی مصرف بنزین ثابت هستند از یک مدل لگاریتمی خطی استفاده کرده و به این نتیجه می‌رسند که کشش خرید خودروهای جدید نسبت به قیمت بنزین مثبت است و دلیل این امر آن است که اگر فرض شود خرید بخشی از خودروهای جدید به خاطر این باشد که مصرف کارایی بهتری از سوخت دارند، این نتیجه که تا حدودی جانشینی بین خودروهای جدید و بنزین وجود داشته باشد منطقی

خواهد بود؛ یعنی با افزایش قیمت بنزین، خرید خودروهای با مصرف کارآتر کمتر افزایش می‌یابد.

هوتاکر (Houtaker, 2001) در مطالعه ای به بررسی آثار تغییر قیمت گرمایش خانگی در اقتصاد کشور سوئد به محاسبه تغییر رفاه مصرف کنندگان دهک‌های مختلف درآمدی، ناشی از افزایش ۲۵ درصد قیمت مصرف گرمایش خانگی با استفاده از دو معیار (EV) (CV) طی دوره زمانی ۲۰۰۱-۱۹۸۶ پرداخته‌اند. مدل انتخابی برآورد معادلات تقاضا، مدل تقاضای تقریباً ایده آل و داده‌های مورد استفاده و نیز داده‌های تلفیقی میزان مصرف گرمایش خانگی است، جهت جامعیت مطلب در محاسبات مربوط به تغییر رفاه، علاوه بر اثر مستقیم تغییر قیمت، اثر غیر مستقیم آن یعنی تورم ناشی از این تغییر لحاظ شده است. نتایج بدست آمده حاکی از آن است که رفاه نسبی از دست رفته دهک‌های پایین از دهک‌های بالای درآمدی بیشتر می‌باشد.

دفتر مطالعات اقتصادی برنامه ریزی و بررسی‌های اقتصادی وزارت بازرگانی (۱۳۸۱) در مطالعه ای با عنوان «بررسی اثر افزایش قیمت بنزین» به تحلیل پیامدهای افزایش قیمت بنزین و اثر آن بر مصرف و سطح عمومی قیمت‌ها در اقتصاد ایران پرداخته است. در این مطالعه برای ارزیابی افزایش قیمت بنزین بر سطح عمومی قیمت‌ها از یک تابع مرکب استفاده شده است. به عبارت دیگر، ابتدا اثر افزایش قیمت بنزین بر شاخص قیمت حمل و نقل و سپس تأثیر شاخص حمل و نقل بر سطح عمومی قیمت‌ها مورد بررسی قرار گرفته است. و بدین نتایج می‌رسد که کشش قیمتی مصرف بنزین  $(-۰/۶۴)$  است که نشان دهنده پایین بودن این کشش می‌باشد و ۱۰ درصد افزایش قیمت بنزین، سطح عمومی قیمت‌ها را به میزان ۱/۶ درصد افزایش خواهد داد.

خسروی نژاد (۱۳۸۸) در پژوهشی با عنوان اندازه‌گیری اثرات رفاهی حذف (کاهش) یارانه کالاهای اساسی (نان، قند، شکر و روغن نباتی) بر روی طبقات پنج گانه درآمدی خانوارهای شهری ایران به تحلیل معادل پولی یارانه برای جلوگیری از کاهش رفاه خانوارها با استفاده از شاخص درست هزینه زندگی بر اساس تغییرات جبرانی پرداخته است نتایج تحقیق حاکی از آن است که اثرات کاهش رفاهی برای کالاهای مورد بحث در گروه‌های پنج گانه درآمدی

متفاوت است و براساس نتایج پژوهش توصیه شده است که به منظور حذف کاهش یارانه اولین کالا روغن نباتی و پس از آن قند و شکر و در نهایت نان مورد نظر قرار گیرد.

### مبانی نظری تحقیق

در ادبیات اقتصاد رفاه برای اندازه گیری تغییرات رفاهی مصرف کنندگان از معیارهای چون  $CV$ ,  $EV$ ,  $PV$ ,  $CS$ ,  $LV$  استفاده می‌شود، که در بین این معیارها دو معیار  $EV$  و  $CV$  به دلیل اینکه قادرند که سیاست مورد نظر را با توجه به بهینگی پرتو مورد ارزیابی قرار دهند و اینکه تغییرات رفتاری مصرف کننده در مقابل تغییر قیمت‌ها را نیز لحاظ می‌نمایند از نظر تئوریک به بقیه ترجیح داده می‌شوند.<sup>۴</sup>

تغییر معادل درآمد  $EV$  به عنوان حداکثر مقداری است که مصرف کننده می‌پردازد تا از افزایش قیمت جلوگیری کند به عبارت دیگر تغییر معادل درآمد  $EV$  میزان زبانی است که در اثر افزایش قیمت به مصرف کننده تحمیل می‌شود را بر حسب درآمدی که وی می‌پردازد تا از این اقدام جلوگیری شود، اندازه گیری می‌کند معیار  $EV$  را می‌توان بر حسب تابع مخارج به صورت زیر بیان نمود:

$$EV = e(u^1, p^1) - e(u^1, p^0)$$

اما این تنها روش اندازه گیری زیان مصرف کننده نیست معیار دیگری برای اندازه‌گیری زیان مصرف کننده ناشی از تغییر قیمت وجود دارد که می‌رسد که چه میزان درآمد باید به مصرف کننده داده شود تا مطلوبیت وی پس از اعمال افزایش قیمت به سطح قبلی آن جبران شود. به عبارت دیگر مصرف کننده در قیمت‌های جدید چه مقدار درآمد نیاز دارد تا به سطح رضایت خاطری معادل قبل از اعمال تغییر قیمت دست یابد معیار  $CV$  را می‌توان بر حسب تابع مخارج به صورت زیر بیان نمود:

$$CV = e(u^0, p^1) - e(u^0, p^0)$$

- 
1. Paasche Variation
  2. Consumer Surplus
  3. Laspeyres Variation
  4. Simplified Measurement of Consumer Welfare Change by Dennis C. Cory, Russell L. Gum, William E. Martin, and Ray F. Brokken. American Journal of Agricultural Economics, Vol.63, No.4, Nov.,1981

در این تحقیق بدنبال استخراج شاخص‌های رفاهی از سیستم تقاضای AIDS هستیم. در راستای نیل به این هدف ابتدا سیستم تقاضای AIDS معرفی می‌شود و برتری این روش جهت برآورد مدل نسبت به بقیه روش‌ها و در ادامه شاخص تغییرات جبرانی مرتبط با آن استخراج می‌گردد.

سیستم تقاضای تقریباً ایده آل (AIDS) را دیتون و مولبوئر (Deaton & Muellbauer, 1980) معرفی کردند و سپس، برای تحلیل رفتار مصرفی در انگلستان بکار بردند. این الگو دارای مزایایی از جمله قابلیت تلفیق بر مبنای خانوار، داشتن فرم تابعی سازگار با داده‌های بودجه خانوار، برآورد مدل با تقریبی بسیار ساده، قابلیت اعمال و آزمون قیود همگن و متقارن با برقراری روابط خطی بین پارامترها و امکان وارد نمودن متغیرهای دموگرافیک در تحلیل تقاضا است که مزایای قابل ملاحظه‌ای نسبت به الگوی Rotterdam و الگوی Transdental دارد.

الگوی ارائه شده توسط دیتون و مولبوئر (Deaton & Muellbauer, 1980) با عنوان الگوی AIDS ایستا شناخته شده و سپس، تعدیلاتی در آن صورت گرفته است که با عنوان الگوی AIDS پویا، جمع‌ی نامیده می‌شود.

این سیستم بطور مستقیم از تابع مطلوبیت خاصی استخراج نمی‌شود و بوسیله تابع هزینه استخراج می‌گردد. این توابع بیانگر حداقل مخارج لازم برای دستیابی به سطح مطلوبیت خاصی در شرایط وجود قیمت‌های معین می‌باشد که به صورت  $c(p, u)$  نمایش داده می‌شود. برای این مدل، تابع هزینه‌ای که تعریف می‌شود بصورت زیر است:

$$\log c(p, u) = \alpha_0 + \sum_i \alpha_i \log p_i + \frac{1}{2} \sum_i \sum_j \gamma_{ij}^* \log p_i \log p_j + u \beta_0 \prod_{i=1}^n p_i^{\beta_i}$$

براساس لم شفارد، مشتق اول تابع هزینه، تابع تقاضای جبرانی است، یعنی:

$$Q_i = \frac{\partial c(u, p_i)}{\partial p_i}$$

اگر عبارت فوق را در  $\frac{p_i}{c(u, p_i)}$  ضرب کنیم در اصل کشش هزینه را بدست می‌آوریم.

$$\frac{\partial c(u, p_i)}{\partial p_i} \cdot \frac{p_i}{c(u, p_i)} = \frac{p_i Q_i}{c(u, p_i)} = w_i$$

از طرفی می‌دانیم:

$$w_i = \frac{\partial \log c(p_i, u)}{\partial \log p_i}$$

اگر از تابع هزینه نسبت به  $\log p_i$  مشتق بگیریم، در واقع تابع تقاضای جبرانی را بصورت سهم بودجه بدست می‌آوریم:

$$\frac{\partial \log c(u, p_i)}{\partial \log p_i} = w_i = \alpha_i + \sum_j \gamma_{ij} \log p_j + \beta_i u \beta_0 \prod_{i=1}^n p_i^{\beta_i} \quad (1)$$

که در آن عبارات:

$$\gamma_{ij} = \frac{(\gamma_{ij}^* + \gamma_{ji}^*)}{2}$$

$$\log c(p, u) = \alpha_0 + \sum_i \alpha_i \log p_i + \frac{1}{2} \sum_i \sum_j \gamma_{ij}^* \log p_i \log p_j + u \beta_0 \prod_{i=1}^n p_i^{\beta_i} \quad (2)$$

$$\Rightarrow u = \frac{\log m - (\alpha_0 + \sum_i \alpha_i \log p_i + \frac{1}{2} \sum_i \sum_j \gamma_{ij}^* \log p_i \log p_j)}{\beta_0 \prod_{i=1}^n p_i^{\beta_i}}$$

بر مبنای رابطه (۱) و (۲) می‌توان نوشت:

(۳)

$$w_i = \alpha_i + \sum_j \gamma_{ij} \log p_j + \beta_i \left[ \frac{\log m - (\alpha_0 + \sum \alpha_i \log p_i + \frac{1}{2} \sum_i \sum_j \gamma_{ij}^* \log p_i \log p_j)}{\beta_0 \prod_{i=1}^n p_i^{\beta_i}} \right]$$

با توجه به بحث فوق در این تحقیق برای اندازه گیری آثار رفاهی منفی ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر جامعه، از معیار CV استفاده شده است. عبارت دیگر از معیار CV برای ارزیابی هزینه رفاهی و سنجش درآمد معادل استفاده شده است. برای نیل به این هدف از تابع تقاضای خطی شده AIDS استفاده شده تا بتوان CV را محاسبه نمود. معادله سیستم تقاضای AIDS (رابطه ۳) را به سیستم معادلات غیر خطی تبدیل می‌کند و بندرت در معادلات تجربی استفاده می‌شود.<sup>۱</sup>

بیوس (Buse, 1994) در معادلات تجربی الگوی ارائه نمود که به آن LA-AIDS<sup>۲</sup> می‌گویند. الگوی بیوس (Buse, 1994) الگوی AIDS را به صورت معادلات خطی با قابلیت استفاده در معادلات تجربی در می‌آورد. در این تحقیق از شاخص استون (Stone's Price Index) جهت خطی کردن استفاده شده است که فرمول آن به شکل زیر است:

$$\log P^* = \sum_i w_{it} \log p_i$$

در رابط ذکر شده  $P_{it}$  قیمت کالای  $i$ ،  $w_{it}$  سهم بودجه کالای  $i$  ام در زمان  $t$  و  $P_{i0}$  و  $w_{i0}$  به ترتیب قیمت و سهم بودجه کالای  $i$  ام در سال پایه است.

$$w_i = \alpha_i + \sum_j \gamma_{ij} \log p_j + \beta_i \left[ \frac{\log m - (\alpha_0 + \sum \alpha_i \log p_i + \frac{1}{2} \sum_i \sum_j \gamma_{ij}^* \log p_i \log p_j)}{\beta_0 \prod_{i=1}^n p_i^{\beta_i}} \right]$$

1. Arthur Lewbel, Nesting the Aids and Translog Demand Systems, International Economic Review, Vol. 30, No. 2. (May, 1989), pp. 349-356.
2. Linear Approximation of AIDS



$$w_i = \alpha_i + \sum_j \gamma_{ij} \log p_j + \beta_i \log\left(\frac{x}{p}\right)$$

$$\log p = \alpha_0 + \sum_k \alpha_k \log p_k + \frac{1}{2} \sum_i \sum_k \gamma_{ki} \log p_k \log p_j$$

معیار CV را می‌توان بر حسب تابع مخارج به صورت زیر بیان نمود:

$$CV = e(u^0, p^1) - e(u^0, p^0)$$

با توجه به رابطه فوق اگر تابع مخارج مصرف کننده را در اختیار داشته باشیم، می‌توان CV را استخراج نمود. برای این کار از تابع مخارج سیستم تقاضای AIDS استفاده می‌کنیم که شکل تبعی آن به صورت زیر است:

$$Lne(u, p) = \alpha_0 + \sum_{i=1}^n \alpha_i \ln p_i + \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n \gamma_{ij} \ln p_i \ln p_j + u \beta_0 \prod_{i=1}^n p_i^{\beta_i}$$

با توجه به تعریف CV و بکارگیری تابع مخارج AIDS می‌توان اثبات نمود که CV به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$CV = \exp\left[A_1 + \prod_{i=1}^n \left(\frac{p_i^1}{p_i^0}\right)^{\beta_i} \cdot (Lne(u^0, p^0) - A_0)\right] - e(u^0, p^0)$$

که در رابطه فوق داریم که:

$$A_0 = \alpha_0 + \sum_{i=1}^n \alpha_i \ln p_i^0 + \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n \gamma_{ij} \ln p_i^0 \ln p_j^0$$

$$A_1 = \alpha_0 - \sum_{i=1}^n \alpha_i \ln p_i^1 + \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n \gamma_{ij} \ln p_i^1 \ln p_j^1$$

### داده‌ها و متغیرهای تحقیق

همان گونه که گفته شد، در این مطالعه برای برآورد از مدل AIDS استفاده شده است و از داده‌های مربوط به مخارج مصرفی انرژی و شاخص‌های قیمت مربوطه در طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۵۳ استفاده شده است. داده‌های اولیه جمع آوری شده، شامل شش گروه عمده انرژی در الگوی مصرفی کشور می‌باشد که عبارت‌اند از: ۱- نفت گاز ۲- نفت کوره ۳- بنزین ۴- نفت سفید ۵- گاز مایع ۶- سایر فرآورده‌ها

### معرفی مدل و تجزیه و تحلیل داده‌ها

همانطور که بیان شد برای سنجش درآمد معادل و هزینه رفاهی، لازم است که ابتدا پارامترهای مدل AIDS برآورد شوند. در این مطالعه از مدل خطی شده AIDS استفاده شده است. دیتون و مولبوئر (Deaton & Muellbauer, 1980) اشاره می‌کنند در شرایطی که بین قیمت کالاها و مختلف همخطی بالایی وجود داشته باشد الگوی LAIDS تقریب بسیار خوبی برای الگوی AIDS غیر خطی است و نتایج تجربی این موضوع را تأیید می‌نماید. نتایج محاسبات شاخص استون در طی سالهای ۱۳۵۳ تا ۱۳۸۷ در جدول ۱ گزارش شده است. با نگاهی به روند شاخص استون می‌توان به صعودی بودن روند قیمت‌ها در بخش حامل‌های انرژی در ایران پی برد.

استفاده از روش‌های معمولی اقتصاد سنجی در کارهای تجربی مبتنی بر فرض ایستایی متغیرهای سری زمانی موجود در مدل می‌باشد. از طرفی دیگر اکثر سری‌های زمانی اقتصادی نایستای هستند. ابتدا قبل از برآورد مدل AIDS لازم است ایستایی یا نایستایی متغیرهای سری زمانی مورد استفاده در مدل بررسی شود. استفاده از روش‌های معمولی اقتصاد سنجی در کارهای تجربی مبتنی بر فرض ایستایی متغیرهای سری زمانی موجود در مدل می‌باشد. از طرفی دیگر اکثر سری‌های زمانی اقتصادی نایستای هستند. از این رو قبل از استفاده از این متغیرهای سری زمانی لازم است نسبت به ایستایی یا نایستایی آن اطمینان حاصل کرد. برای دستیابی به ایستایی یا نایستایی متغیرهای سری زمانی مورد

استفاده در مدل از آزمونهای دیکی فولر تعمیم یافته (ADF)، فیلیپس و پرون (PP) و آزمون کیت کاسکی، شین، پرون و اسکمیدت (KPSS)<sup>۱</sup> استفاده شده است.

جدول ۱- شاخص قیمت استون  $\log P^* = \sum_i w_{it} \log p_i$  در طی سالهای ۱۳۵۳ تا ۱۳۸۷

|          |      |
|----------|------|
| ۱,۰۵۵۰۷۵ | ۱۳۵۳ |
| ۱,۰۹۸۹۷  | ۱۳۵۵ |
| ۲,۶۴۴۹۳۲ | ۱۳۶۰ |
| ۲,۶۵۵۵۴۱ | ۱۳۶۵ |
| ۳,۰۰۹۶۷۵ | ۱۳۷۰ |
| ۳,۸۸۷۹۲۸ | ۱۳۷۵ |
| ۵,۳۳۶۴۶۴ | ۱۳۸۰ |
| ۵,۵۴۰۳۹۲ | ۱۳۸۱ |
| ۵,۶۹۵۳۶۸ | ۱۳۸۲ |
| ۵,۹۹۳۱۰۹ | ۱۳۸۳ |
| ۶,۱۹۵۹۰۴ | ۱۳۸۴ |
| ۶,۲۱۱۰۳۳ | ۱۳۸۵ |
| ۶,۱۲۴۱۸۶ | ۱۳۸۶ |
| ۶,۴۱۰۵۱۱ | ۱۳۸۷ |

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۳۸۹)

نتایج برآورد آزمون‌ها نشان می‌دهد اکثر متغیرهای مدل بوسیله هر سه معیار بررسی ریشه واحد (یعنی KPSS، ADF، PP) ناماناستند و همچنین نتایج تقاضای گیری متغیرهای نامانای ذکر شده، حاکی از عدم وجود ریشه واحد در تقاضای مرتبه اول داده‌هاست پس احتمال وجود رگرسیون کاذب وجود دارد مگر آنکه بین متغیرها هم انباشتگی (Cointegration) وجود داشته باشد بر این اساس هم انباشتگی باید بررسی شود.

در این تحقیق به منظور تعیین تعداد بردارهای هم انباشتگی از کمیت‌های آماره آزمون  $\lambda_{trace}$  و  $\lambda_{max}$  استفاده شده است. نتایج بدست آمده وجود حداکثر سه بردار هم انباشتگی را تأیید می‌کند پس می‌توان به متغیرهای الگو اعتماد کرد. اکنون باید مدلی را

1. Kwiatkowski, Philips, Schmidt & Shin (۱۹۹۲)

برآورد کرد که در آن فروض کلاسیک تقاضا رعایت و فاقد مشکلات نقض فروض اقتصادسنجی باشد. عبارتی بایستی فروض جدول ۲ در این معادلات برقرار باشد:

جدول ۲- فروض کلاسیک تابع تقاضا

| شروط           | قیود در AIDS  |
|----------------|---|
| جمعی           | $\sum \beta_i = 1$ , $\sum_j \gamma_{ij} = 0$ , $\sum \alpha_i = 1$ |
| همگن بودن      | $\sum_j \gamma_{ij} = 0$  |
| تقارن اسلاتسکی | $\gamma_{ij} = \gamma_{ji}$   |

منبع: یافته های پژوهشگر

با اعمال قید تقارن و قید همگنی و رفع مشکل خود همبستگی با استفاده از فرایندهای اتورگرسیو مرتبه اول و دوم مدل مقید بدست می آید و قید جمع پذیری هم بر مدل تحمیل شده و نیازی به آزمون ندارد، در نتیجه در مدل برازش شده LAIDS مقید بخش انرژی به روش<sup>۱</sup> ISURE فاقد مشکل نقض فروض کلاسیکی می باشد

#### برآورد هزینه رفاهی ناشی از تعدیل قیمت های انرژی:

ارزیابی سهم یارانه های انرژی از کل یارانه های پرداختی اعم از یارانه های مصرفی، تولیدی و خدماتی دولت حاکی از آن است که طی سال های ۷۸-۱۳۷۵ از برنامه دوم توسعه، این سهم روند صعودی داشته و از ۸۵/۱۴ درصد در سال ۱۳۷۵ به ۹۲/۴۰ درصد در سال ۱۳۷۸ افزایش یافته است. این سهم، در سال های برنامه سوم توسعه (۸۳-۱۳۷۹) نیز همواره بیش از ۹۰ درصد بوده است. در سال ۱۳۸۴ که نخستین سال اجرای قانونی برنامه چهارم بوده است نیز سهم یارانه انرژی مجدداً افزایش یافته و به رقم بی سابقه و نگران کننده ۹۵ درصد رسیده است. با توجه به یارانه های مستقیم و غیرمستقیم انرژی و پیش بینی های

1. Iterative Seemingly Unrelated Regression

به عمل آمده، حجم یارانه‌های مذکور در صورت عدم اتخاذ تدابیر لازم در سال ۱۳۸۸ به ۱۰۶/۸ میلیارد دلار خواهد رسید. یارانه بنزین طی این دوره با بیشترین نرخ رشد (۵۰ درصد) طی برنامه چهارم در سال ۱۳۸۸ به ۳۷/۳۶۲ میلیارد دلار خواهد رسید و سهم آن از یارانه فرآورده‌های نفتی به ۳۶ درصد افزایش خواهد یافت.<sup>۱</sup>

در مجموع، با ادامه روند موجود میزان یارانه فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی تا پایان برنامه چهارم توسعه به ۱۰۶ میلیارد دلار خواهد رسید. لذا در صورت تحقق متوسط نرخ رشد ۸ درصدی موردنظر در چشم‌انداز ۲۰ ساله، کل تولید ناخالص داخلی کشور تا سال ۱۳۸۸ معادل ۱۷۲ میلیارد دلار خواهد بود و یارانه حامل‌های انرژی حدود ۶۱ درصد تولید ناخالص داخلی کشور را به خود اختصاص خواهد داد.<sup>۲</sup> اما اگر دولت تصمیم داشته باشد یارانه را حذف نماید بدیهی است که افزایش قیمت‌ها، مطلوبیت مصرف کنندگان و در نتیجه رفاه آن‌ها را کاهش می‌دهد، حال اگر دولت بخواهد که آثار منفی ناشی از تورم بر مصرف کنندگان را جبران نماید، نیاز به معیاری دارد که شدت تأثیر پذیری مصرف کنندگان را اندازه‌گیری نماید.

برای بر آورده ساختن این هدف برای اندازه‌گیری آثار رفاهی منفی ناشی از افزایش نرخ تورم بر مصرف کنندگان، از معیار CV مبتنی بر تابع تقاضای غیردیفرانسیلی AIDS و با توجه به تخمین‌های حاصل از سیستم تقاضا برای پنج حامل انرژی بیشتر مورد استفاده مصرف کنندگان که عبارت‌اند از ۱-بنزین ۲-گازمایع ۳-نفت گاز ۴-نفت کوره ۵-نفت سفید در طی دوره ۸۷-۱۳۵۳ این شاخص‌ها محاسبه شده‌اند.

برای محاسبه CV بجای مقادیر  $p_1$  و  $p_0$  شاخص قیمت گروه‌های انرژی و بجای  $\beta_i$  ها از نتایج تخمین بدست آمده از الگوی LA-AIDS<sup>۳</sup> استفاده شده است. در جدول ۳ ضرایب برآوردی حامل‌های انرژی در ایران بر مبنای مدل برازش شده گزارش شده است.

۱. ترازنامه انرژی سالهای مختلف و اطلاعات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی

۲. ترازنامه انرژی سالهای مختلف و اطلاعات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی

### 3. Linear Approximation of AIDS

جدول ۳- مقادیر ضریب درآمدی برای حامل‌های انرژی

| ردیف | ضریب درآمدی متغیر         | مقدار $\beta_1$             |
|------|---------------------------|-----------------------------|
| ۱    | ضریب درآمدی بنزین (b)     | $\beta_1 = C(111) = 0.07$   |
| ۲    | ضریب درآمدی گاز مایع (g)  | $\beta_1 = C(222) = -0.005$ |
| ۳    | ضریب درآمدی نفت گاز (ng)  | $\beta_1 = C(333) = -0.08$  |
| ۴    | ضریب درآمدی نفت کوره (nk) | $\beta_1 = C(444) = 0.004$  |
| ۵    | ضریب درآمدی نفت سفید (ns) | $\beta_1 = C(555) = 0.02$   |

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۳۸۹)

با توجه به اطلاعات جدول ۳ و شاخص قیمت‌ها و رابطه محاسباتی مربوط به CV، هزینه رفاهی ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی در طی سال‌های ۱۳۵۵ تا ۱۳۸۷ محاسبه شده است. همانطور که در جدول ۴ مشاهده می‌شود نوسانات زیادی در روند شاخص CV مشهود است و بسته به نوسانات قیمت حامل‌های انرژی در طی سال‌های مختلف، این شاخص نیز متأثر شده است.

جدول ۴- سنجش هزینه رفاهی ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی

| نسبت CV به هزینه کل (درصد) | CV (هزار ریال) | $\exp[A_1 + \prod_{i=1}^n \left(\frac{p_i^1}{p_i^0}\right)^{\beta_i} \cdot (Lne(u^0, p^0) - A_0)] - e(u^0, p^0)$ | هزینه کل (میلیون ریال) | سال  |
|----------------------------|----------------|--|------------------------|------|
| ۱/۹۶                       | ۹۶۲۱/۰۸۲       | ۹۶۴/۲۵   | ۱۱۲۰/۴۵                | ۱۳۵۵ |
| ۲/۹۷                       | ۹۴۸۹/۶۵۴۹      | ۸۰۸۵/۶۶  | ۳۱۹۵/۱۷                | ۱۳۶۰ |
| ۰/۶۴                       | ۳۱۵۵/۲۱۹۲      | ۵۳۳۳/۱۵  | ۴۹۳۰/۰۳                | ۱۳۶۵ |
| ۱/۸                        | ۱۰۷۱۵/۴۳۶      | ۳۸۰۵/۱۱  | ۵۹۵۳/۰۲                | ۱۳۶۶ |
| ۳/۶                        | ۲۶۱۱۱/۳۰۴      | ۸۵۹۰/۹۴  | ۷۲۵۳/۱۴                | ۱۳۶۷ |
| ۷/۰۲                       | ۵۷۸۷۸/۷۷۷      | ۷۸۳۲/۲۷  | ۸۲۴۴/۸۴                | ۱۳۶۸ |
| ۳/۲۳                       | ۲۸۵۵۰/۰۹۹      | ۹۵۰۲/۲۴  | ۸۸۳۹/۰۴                | ۱۳۶۹ |
| ۲/۵                        | ۲۷۶۸۵/۲        | ۶۰۶۳/۱۵  | ۱۱۰۷۴/۰۸               | ۱۳۷۰ |
| ۲/۰۲                       | ۲۸۳۶۴/۰۳۲      | ۱۳۹۱۶/۵۶   | ۱۴۰۴۱/۶                | ۱۳۷۱ |
| ۱/۹۱                       | ۲۸۸۸۸/۵۵۹      | ۱۴۳۳۰/۷  | ۱۵۱۲۴/۹                | ۱۳۷۲ |
| ۲/۳۵                       | ۴۲۳۴۲/۳        | ۱۴۷۰۱/۸۴   | ۱۸۰۱۸                  | ۱۳۷۳ |
| ۶/۴۶                       | ۱۳۹۴۰۶/۸       | ۱۳۸۱۷/۴۶   | ۲۱۵۸۰                  | ۱۳۷۴ |
| ۱۱/۵                       | ۴۵۰۳۸۶         | ۶۶۹۸۰/۲۷   | ۳۹۱۶۴                  | ۱۳۷۵ |
| ۲/۴                        | ۱۳۱۹۱۶         | ۵۲۴۹۱/۷۸   | ۵۴۹۶۵                  | ۱۳۷۶ |
| ۷/۶۱                       | ۵۳۷۶۸۴/۵۵      | ۶۰۳۴۱/۷۲   | ۷۰۶۵۵                  | ۱۳۷۷ |
| ۷/۱۹                       | ۷۰۷۳۶۶/۵۸      | ۸۶۵۸۰/۱۴   | ۹۸۳۸۲                  | ۱۳۷۸ |
| ۶/۷                        | ۹۱۶۳۱۲/۱       | ۱۹۰۴۹۴/۶۳  | ۱۳۶۷۶۳                 | ۱۳۷۹ |
| ۳/۵۷                       | ۵۷۴۶۶۶/۴۷      | ۱۵۵۳۹۴/۵۹  | ۱۶۰۹۷۱                 | ۱۳۸۰ |
| ۸/۸۹                       | ۱۶۰۳۱۶۲/۱      | ۲۰۵۸۶۱/۶۷  | ۱۸۰۳۳۳/۲               | ۱۳۸۱ |
| ۸/۹۳                       | ۲۰۳۰۵۹۲/۷      | ۲۰۰۶۳۸/۶۲  | ۲۲۷۳۹۰                 | ۱۳۸۲ |
| ۹/۷۴                       | ۳۱۲۲۱۴۱/۴      | ۳۴۵۱۴۵/۹   | ۳۲۰۵۴۸/۴               | ۱۳۸۳ |
| ۱۲/۹۹                      | ۵۴۲۸۱۶۷/۷      | ۴۳۳۳۴۱/۶۹  | ۴۱۷۸۷۲/۸               | ۱۳۸۴ |
| ۱۳/۳۶                      | ۶۲۵۲۴۷۴/۷      | ۴۲۴۲۴۲/۵۸  | ۴۶۷۹۹۹/۶               | ۱۳۸۵ |
| ۹/۴۳                       | ۴۰۶۲۶۵۷/۲      | ۴۲۷۳۸۲/۱۶  | ۴۳۰۸۲۲/۶۱              | ۱۳۸۶ |
| ۱۰/۰۲                      | ۲۰۸۴۲۲۸۶       | ۶۳۹۲۵۱/۷۲  | ۵۳۹۹۵۵/۵۹              | ۱۳۸۷ |

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۳۸۹)

در جدول ۵ نیز متوسط هزینه رفاهی ایجاد شده در طی این دوره محاسبه گردیده است که با نگاهی به اطلاعات آن می‌توان به این نتیجه دست یافت که ۴/۵ درصد هزینه مصرفی در

بخش انرژی هزینه رفاهی بدلیل افزایش قیمت حامل‌های انرژی در طی دوره زمانی ۱۳۸۷-۱۳۵۵ شکل گرفته است.

جدول ۵- سنجش هزینه رفاهی ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی

| سال                                       | به هزینه کل CV نسبت (درصد) | (هزار ریال) CV |
|---|----------------------------|----------------|
| متوسط هزینه رفاهی در طی دوره ۱۳۵۵ تا ۱۳۸۷ | ۴/۵                        | ۱۲۶۷۰۳۴        |

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۳۸۹)

حال سؤال آن است تعدیل همزمان تمامی حامل‌های انرژی به چه میزان منجر به کاهش رفاه جامعه می‌شود. برای پاسخ به این سؤال جدول سناریو قیمتی ۶ که مقدار افزایش در قیمت حامل‌های انرژی را نشان می‌دهد مبنای مطالعه جاری قرار گرفته است.

جدول ۶- سناریوی میانگین قیمت پیشنهادی ( واحد بر حسب ریال )

| حامل‌های انرژی          | قیمت فعلی P0 (ریال) | آزاد سازی قیمت‌ها P1 (ریال) | $\Delta\%P$ |
|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------|
| بنزین                   | ۱۰۰۰                | ۴۰۰۰                        | ۳۰۰,۳       |
| نفت سفید                | ۱۶۵                 | ۱۸۰۰                        | ۹۹۰,۹       |
| گازوئیل                 | ۱۶۵                 | ۱۸۰۰                        | ۹۹۰,۹       |
| نفت کوره                | ۹۵                  | ۱۰۰۰                        | ۹۵۲,۶       |
| گاز طبیعی (غیرنیروگاهی) | ۱۲۰,۱               | ۱۰۰۰                        | ۷۳۲,۶       |

منبع: مطالعه بانک مرکزی (۱۳۸۸)

حال سؤال آن است که با تعدیل همزمان این قیمت‌ها بر طبق این سناریو چه میزان بایستی به مصرف کنندگان پرداخت شود تا به سطح مطلوبیت قبل از افزایش قیمت‌ها دست یابند. نتایج این مطالعه که در جدول ۷ ذکر شده است نشان می‌دهد که واقعی کردن همزمان قیمت‌ها براساس سناریو قیمتی منجر به ۱۶/۵ درصد کاهش رفاه مصرف کنندگان در جامعه می‌شود. بعبارت دیگر درآمد معادل در راستای حفظ سطح مطلوبیت مصرف کنندگان جامعه بایستی سالانه معادل ۵۱ هزار تومان است.



جدول ۷- برآورد هزینه رفاهی طبق سناریو تعریف شده در جدول ۶

| معیار  | هزینه کل طبق سناریو فوق (TC) | لگاریتم هزینه (LNTC) | $\exp[A_1 + \prod_{i=1}^n \left(\frac{p_i^1}{p_i^0}\right)^{\beta_i} \cdot (Lne(u^0, p^0) - A_0)] - e(u^0, p^0)$ | برآورد هزینه رفاهی طبق سناریو قیمتی جدول (ریال) |       |
|--------|------------------------------|----------------------|--|---|-------|
|        |                              |                      |  | CV  | CV/TC |
| مقادیر | ۳۱۱۸۸۹۰۰۸۲                   | ۱۴٫۹۵                | ۲۲۲۶۶٫۱۷   | ۵۱۷۶۸۹٫۴۲                                       | ۱۶٫۶۰ |

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۳۸۹)

### نتایج و پیشنهادها

با نگاهی به روند شاخص استون در طی سالهای ۱۳۵۳-۱۳۷۸ می‌توان به صعودی بودن روند قیمت‌ها در بخش حامل‌های انرژی در ایران پی برد.

نوسانات زیادی در روند شاخص CV مشهود است و بسته به نوسانات قیمت حامل‌های انرژی در طی سالهای مختلف، این شاخص نیز متأثر شده است. همچنین بطور متوسط ۴/۵ درصد هزینه مصرفی در بخش انرژی، حجم رفاه از دست رفته ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی در طی سالهای مذکور است اما آیا این مقدار هزینه رفاهی در طی بازه زمانی گسترده قابل مقایسه با هزینه رفاهی ۱۶/۵ که در بازه زمانی کوتاه مدت و بر اثر واقعی کردن قیمت حامل‌های انرژی ایجاد خواهد شد می‌باشد.

همانطور که نتایج این تحقیق نشان می‌دهد افزایش آنی حامل‌های انرژی منجر به کاهش معنی دار سطح رفاه در جامعه می‌شود و برای جبران درآمد افراد جامعه در راستای نیل به سطح رفاه اولیه بایستی سالانه مبلغ ۵۱ هزار تومان پرداخت شود.

بر اساس نتایج بدست آمده مشاهده می‌شود که افزایش قیمت حامل‌های انرژی موجب ایجاد هزینه رفاهی اجتماعی می‌شود.

افزایش هزینه رفاهی ناشی از افزایش قیمت حامل‌های انرژی شیب تندتری نسبت به سطح قیمت حامل‌های انرژی دارد نتایج تحقیق عکس این را نشان می‌دهد (با فرض ثبات سایر شرایط و بررسی پژوهش در تعادل جزئی).

در آزاد سازی قیمت حامل‌های انرژی بایستی اولویت بندی شود. حاکم بودن این نگرش (مبتنی بر آنکه در فاز اول اجرای طرح، قیمت تمام حامل‌ها بایستی تغییر یابد ولی با شیب

متناسب)، تورم بالا بدلیل "انتظارات تورمی" بهمراه دارد. منطقی آن است که اولویت بندی شود و حامل‌هایی مانند بنزین، نفت سفید با شیب تندتر و حامل‌هایی مانند گازوییل و گاز با شیب کندتر افزایش یابد.



## منابع

- ۱- دکتر علی اکبر خسروی نژاد، اندازه گیری اثرات رفاهی حذف یارانه کالاهای اساسی بر خانوارهای شهری ایران، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۵۰، ۱۳۸۸
- ۲- صلاح منش، احمد و فرهادی، عزیز آ... اثر تورمی افزایش قیمت بنزین، وزارت بازرگانی، ۱۳۸۱
- ۳- لیارد، پی.آر.جی. و والترز، اقتصاد خرد، ترجمه عیاس شاکری، تهران، نشر نی ۱۳۷۷
- ۴- محمد زاده پرویز، برآورد تقاضای خوراک در جامعه شهری ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه اقتصاد، دانشگاه علامه طباطبایی، ۱۳۷۸
- ۵- مطالعه بانک مرکزی ۱۳۸۸
- ۶- ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۷، نشر معاونت امور برق و انرژی وزارت نیرو، تهیه و تدوین دفتر برنامه ریزی کلان برق و انرژی وزارت نیرو
- ۷- ترازنامه انرژی سالهای مختلف و اطلاعات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی
- ۸- دفتر مطالعات اقتصادی برنامه ریزی و بررسی‌های اقتصادی وزارت بازرگانی، بررسی اثر افزایش قیمت بنزین، ۱۳۸۱
- 9- Anderson, G. and R. Blundell (1983) 'Testing Restrictions in a Flexible Dynamic Demand System: An Application to Consumers'. Expenditure in Canada', *Review of Economic Studies* 50: 397-410.
- 10- Arthur Lewbel, Nesting the Aids and Translog Demand Systems, *International Economic Review*, Vol. 30, No. 2. (May, 1989), pp. 349-356.
- 11- Angus Deaton; John Muellbauer, An Almost Ideal Demand System, *The American Economic Review*, Vol. 70, No. 3. (Jun., 1980), pp. 312-326
- 12- Berndt, E.R. and N.E. Savin (1975) 'Estimation and Hypothesis Testing in Singular Equations Systems with Autoregressive Disturbances', *Econometrica* 43: 931-957.
- 13- Eskeland, G. and Foyzioglu, T. "Is Demand for Polluting Goods Managable? An Econometrics Study Car Ownership Use in Mexico", *Journal of Development Economics*, Vol. 53, (1997).

- 14- Buse, A. (1994) 'Evaluating the Linearized Almost Ideal Demand System', *American Journal of Agricultural Economics* 76: 781-793.
- 15- Carpentier, A. and H. Guyomard (2001) 'Unconditional Elasticities in Two-Stage Demand Systems: An Approximate Solution', *American Journal of Agricultural Economics* 81(1): 222-229.
- 16- Chambers, M.J. and K.B. Nowman (1997) 'Forecasting with the Almost Ideal Demand System: Evidence from Some Alternative Dynamic Specifications', *Applied Economics* 29: 935-943.
- 17- Chern, W.S., K. Ishibashi, K. Taniguchi and Y. Tokoyama (2002) 'Analysis of Food Consumption Behavior by Japanese Households', Ohio State University, National Agricultural Research Center and Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- 18- Deaton, A. and J. Muellbauer (1980a) 'An Almost Ideal Demand System', *American Economic Review* 70(3): 312-316.
- 19- Edgerton, E. (1997) 'Weak Separability and the Estimation of Elasticities in Multistage Demand', *American Journal of Agricultural Economics* 79: 62-79.
- 20- Green, R. and J.M. Alston (1990) 'Elasticities in AIDS Models', *American Journal of Agricultural Economics* 72:442-445.
- 21- Houtaker, H.S. "Additive Preferences", *Econometrics*, Vol. 28, (1960).  
James A. Chalfant, A Globally Flexible, Almost Ideal Demand System, *Journal of Business & Economic Statistics*, Vol. 5, No. 2. (Apr., 1987), pp. 233-242. Angus Deaton;
- 22- Johnston, J. and J. Dinardo (1997) *Econometric Methods*. U.S.A.: The McGraw-Hill Companies, Inc.
- 23- LaFrance, JT (1999) 'Integrability of the Linear Approximate almost Ideal Demand System', University of California at Berkeley Working Paper 891 (June).
- 24- Moschini, G. (1998) 'The semiflexible almost ideal demand system', *European Economic Review* 42: 349-364.
- 25- Dennis C, Cory, Russell L. Gum, William E. Martin, and Ray F. Brokken (1981) 'Simplified Measurement of Consumer Welfare Change. *American Journal of Agricultural Economics*, Vol.63, No.4,( November)