

تحلیل تاریخی روند قیمت‌گذاری بنزین در ایران؛ آثار و پیامدها

مصطفی شکری^{۱*}، پریا سپهوندی^۲، کبری فرهادی^۳

۱. استادیار، گروه علوم اقتصادی، دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد رشته اقتصاد، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران.

۳. دانشجوی دکتری اقتصاد پولی، دانشگاه الزهرا (س)، تهران، ایران.

چکیده

بنزین از مهم‌ترین حامل‌های انرژی است که قیمت‌گذاری آن حساسیت بالایی دارد؛ زیرا هر نوع تصمیم برای تغییر قیمت بنزین، باید با لحاظ جوانب اقتصادی و امنیتی، سنجیده شود. به دلیل این اهمیت، در اقتصاد ایران معمولاً دولت‌ها سیاست تثبیت قیمت بنزین را در پیش گرفته و مانند یک میانجی، مانع از افزایش قیمت بنزین شده‌اند. در این مطالعه تحلیلی سعی شده با یک مرور تاریخی، اتفاقات زمینه‌ساز تغییر در قیمت بنزین و پیامدهای آن طی سالیان ۱۳۳۰ تا ۱۴۰۴ مورد بررسی قرار گیرد. بررسی‌های این مطالعه نشان می‌دهد که موفق‌ترین رویکردها جهت تغییر قیمت بنزین، تغییرات تدریجی و پلکانی سالانه با نسبت زیر ۱۰۰ درصد افزایش، بوده است. همچنین شواهد تاریخی نشان می‌دهد تثبیت‌های مصنوعی قیمت بنزین برای سالیان متوالی و سپس افزایش آن با نسبت‌های بالای ۱۰۰ درصد، احتمال بروز شوک و ناآرامی‌های اجتماعی را افزایش داده است.

واژه‌های کلیدی: تحلیل تاریخی، قیمت‌گذاری بنزین، اعتراضات اجتماعی، اقتصاد ایران.

۱- مقدمه

با نگاهی ساده به روند قیمت‌گذاری بنزین طی حدود ۸۰ سال اخیر در ایران دریافته می‌شود که از زمان کشف نفت تا الان، به دلیل فراوانی منابع نفتی در کشور، همواره فهم اهمیت نحوه صحیح قیمت‌گذاری فرآورده‌های آن برای سیاست‌گذاران کشور تا حدودی مبهم بوده است؛ زیرا در طول چندین دهه گذشته، سیاست‌های مختلف و بعضاً متناقضی بکار گرفته شده است. به‌ویژه در سال‌های اخیر شاهد سیاست‌های مختلفی از جمله: تثبیت قیمت، تغییر ناگهانی قیمت و سهمیه‌بندی و... بوده‌ایم.

در اقتصاد ایران، قیمت بنزین و دیگر حامل‌های انرژی، به دلیل انحصار در تولید و عرضه و نیز غیررقابتی بودن بازار آنها، توسط دولت تعیین می‌شود. همین امر باعث ایجاد چالش‌های زیادی برای دولت در کنترل اثرات آن بر اقتصاد، اجتماع و حتی فضای سیاسی شده است. واقعیت این است که به دلیل اهمیت قیمت بنزین و نقش کلیدی قیمت آن در زندگی مردم، نحوه مصرف و تأثیر آن بر هزینه حمل‌ونقل و قیمت کالای مصرفی جامعه، معمولاً دولت‌ها در اکثر اوقات سیاست تثبیت قیمت را در پیش گرفته و مانند یک میانجی مانع افزایش قیمت بنزین شده‌اند؛ که در نتیجه این تصمیمات فشار مضاعفی به دولت و هزینه‌های آن وارد شده است. (سریزدی، ۱۳۹۹)

در ادامه سعی می‌شود با یک مرور تاریخی، اتفاقات زمینه‌ساز تغییر در قیمت بنزین و پیامدهای آن مورد بررسی واقع شود. این کار در شش بخش انجام شده است: پس از مقدمه و در بخش دوم، مطالعات داخلی و خارجی مربوط به قیمت بنزین مورد بررسی قرار گرفته است. در بخش سوم مبانی نظری و در بخش چهارم روند قیمت‌گذاری بنزین در ایران با استفاده از اسناد تاریخی و مطالعات تجربی، ارائه شده و بخش پنجم نیز به تجزیه و تحلیل آثار و تبعات بنزین سه‌نرخ، پرداخته است. نهایتاً مقاله با ارائه جمع‌بندی و نتیجه‌گیری در بخش ششم، پایان می‌یابد.

۲-پیشینه پژوهش

ورهرامی و جهان‌تبخ (۱۴۰۳) در چهارچوب ادبیات مربوط به سیاست هدفمندسازی یارانه‌ها، به بررسی عوامل مؤثر بر اختلاف قیمت بنزین داخلی و قیمت بنزین فوب خلیج فارس و نیز پیامدهای این شکاف قیمتی بر نابرابری درآمدی در ایران با استفاده از شاخص اتکینسون پرداخته‌اند. در این مطالعه، به منظور تبیین روابط کوتاه‌مدت و بلندمدت، از روش خودرگرسیون با وقفه توزیعی (ARDL) و داده‌های فصلی طی دوره ۱۳۸۱-۱۴۰۱ استفاده شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد در میان متغیرهای مورد بررسی از جمله قیمت نسبی بنزین، نرخ ارز و مصرف سرانه، دو متغیر قیمت نسبی بنزین در داخل کشور و نرخ ارز سهم بیشتری در توضیح تغییرات شکاف قیمت بنزین داخلی و فوب خلیج فارس دارند. همچنین نتایج الگو بیانگر آن است که افزایش شکاف قیمتی میان قیمت داخلی بنزین و قیمت فوب خلیج فارس، به افزایش شاخص اتکینسون منجر شده و در نتیجه نابرابری درآمدی را تشدید می‌کند. از سوی دیگر، افزایش تولید ناخالص داخلی سرانه با کاهش نابرابری همراه است، در حالی که افزایش تورم به افزایش نابرابری درآمدی می‌انجامد. افزون بر این، در برآوردهای انجام‌شده، اثر دستمزد حقیقی بر نابرابری

معنادار گزارش نشده است.

سالم و همکاران (۱۴۰۲) ضمن بررسی قیمت گذاری بنزین بر فقر در ایران طی سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۹ با شبیه‌سازی هزینه‌های خانوار و برآورد فقر دریافتند که تخصیص یارانه‌ها به بنزین باعث تشدید مصرف بی‌رویه، قاچاق و ناکارآمدی بازار می‌شود و از هدف اصلی خود یعنی حمایت از اشخاص کم‌برخوردار جامعه منحرف شده است. راهکار این پژوهش بنزین دو نرخ است (قیمت سهمیه‌ای و غیر سهمیه‌ای)؛ بخش سهمیه، مانند روال گذشته بوده و قیمت بنزین غیر سهمیه، به اقتضای میزان مصرف افراد با احتساب ۵ درصد مالیات به ازای هر لیتر مصرف مازاد بر سهمیه ماهانه، محاسبه می‌شود. سناریو پیشنهادی افزایش قیمت به صورت تصاعدی متناسب با میزان مصرف است. بنابراین اصلاح مکانیزم قیمت‌گذاری فعلی ضروری است.

فریدزاد و همکاران (۱۴۰۱) اثر افزایش قیمت بنزین بر تغییرات تولید و هزینه تولید بخش‌های مختلف اقتصاد ایران را بررسی کرده‌اند. در این پژوهش، برای تدوین الگوی داده-ستانده عرضه محور گش غیرخطی از داده‌های جدول داده-ستانده سال ۱۳۹۵ بانک مرکزی و برای برآورد تغییرات ارزش افزوده ناشی از افزایش قیمت بنزین از اطلاعات یارانه بنزین در ترازنامه هیدروکربوری همان سال استفاده شده است. نتایج نشان می‌دهد که در هر دو الگوی استاندارد و غیرخطی، افزایش قیمت بنزین به دلیل بالا رفتن قیمت نهاده واسطه‌ای، موجب افزایش هزینه تولید در تمامی بخش‌های اقتصادی می‌شود. با این حال، شدت این افزایش در الگوی استاندارد بیشتر از الگوی غیرخطی است؛ زیرا در الگوی غیرخطی امکان جانشینی نهاده‌های واسطه وجود دارد و بنگاه‌ها می‌توانند با جایگزین کردن نهاده‌های کم هزینه‌تر، بخشی از اثر افزایش قیمت بنزین بر هزینه تولید را کاهش دهند.

شهبازی و همکاران (۱۴۰۱) در پژوهشی به بررسی بهینه‌سازی تقاضای بنزین از طریق نظام قیمت‌گذاری در ایران پرداخته‌اند. این مطالعه با استفاده از مدل اقتصادسنجی سری زمانی و برآورد الگوی ARDL و مدل تصحیح خطا، اثر متغیرهایی مانند قیمت واقعی بنزین، میانگین درآمد واقعی خانوار و کارایی موتور خودروها را بر مصرف بنزین طی دوره ۱۳۶۶ تا ۱۳۹۵ تحلیل کرده است. نتایج نشان می‌دهد که مصرف بنزین با قیمت واقعی بنزین و کارایی موتور خودروها رابطه‌ای معکوس و با درآمد واقعی خانوار رابطه‌ای مستقیم دارد. همچنین یافته‌ها بیانگر آن است که اثر بهبود کارایی موتور خودروها در کاهش مصرف سوخت به مراتب بیشتر از اثر افزایش قیمت واقعی بنزین است؛ به گونه‌ای که یک درصد بهبود در کارایی موتور حدود ۱۷ برابر بیش از یک درصد افزایش قیمت واقعی بنزین موجب

کاهش مصرف سوخت می‌شود.

باوی و همکاران (۱۴۰۱) در پژوهشی، اثر قیمت بنزین بر شاخص توسعه انسانی در اقتصاد ایران را طی دوره ۱۳۵۹ تا ۱۳۹۸ بررسی کرده‌اند. در این مطالعه، با استفاده از روش خودرگرسیون برداری با وقفه‌های توزیعی (ARDL)، رابطه میان شاخص توسعه انسانی و متغیرهایی مانند قیمت بنزین، ضریب جینی، نرخ تورم و بهره‌وری کل عوامل تولید تحلیل شده است. نتایج نشان می‌دهد که در بلندمدت، قیمت بنزین و ضریب جینی اثر منفی و معناداری بر شاخص توسعه انسانی دارند، در حالی که نرخ تورم و بهره‌وری کل عوامل تولید اثر مثبت و معناداری بر این شاخص برجای می‌گذارند. بر این اساس، نویسندگان تأکید می‌کنند که در سیاست‌گذاری مربوط به قیمت بنزین، باید پیامدهای آن بر توسعه انسانی نیز مورد توجه قرار گیرد.

ممی‌پور و همکاران (۱۴۰۱) با رویکرد تحلیلی-توصیفی سیاست موجود قیمت‌گذاری بنزین در ایران را آسیب‌شناسی کرده و یک سیاست جایگزین پیشنهاد داده‌اند. به‌زعم آنان، قیمت‌گذاری فعلی عمدتاً منفک از شرایط کلان اقتصادی اجرا می‌شود و تثبیت قیمت بنزین در محیط تورمی به اختلال در تخصیص بهینه این حامل انرژی می‌انجامد. در پاسخ، نویسندگان سیاست اخذ مالیات مبتنی بر میزان مصرف را به‌عنوان راهکار پیشنهادی مطرح می‌کنند که در قالب نظام دو نرخ طراحی شده است؛ با این تفاوت که نرخ دوم به طور کامل تابع سطح مصرف است و مصرف بیشتر به جای برخورداری از یارانه بیشتر، با هزینه بالاتر مواجه می‌شود. همچنین، این الگو با نزدیک کردن قیمت مصرف مازاد به سطوح متناسب با فوب خلیج فارس، می‌تواند انگیزه قاچاق (به ویژه در مصرف‌های بالا) را به‌طور معناداری کاهش دهد.

مطالعات خارجی

مکیا^۱ (۲۰۲۴) در مطالعه‌ای با استفاده از داده‌های فصلی ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۰، اثر تغییرات قیمت سوخت بر تورم و رشد اقتصادی در موزامبیک بررسی شده است. نتایج بیانگر وجود رابطه همجمعی بلندمدت میان قیمت سوخت، شاخص قیمت مصرف‌کننده (CPI) و تولید ناخالص داخلی (GDP) است؛ به گونه‌ای که شوک‌های قیمت سوخت در کوتاه‌مدت و بلندمدت بر این متغیرها اثرگذارند. همچنین، یافته‌ها نشان می‌دهد که تغییرات GDP و قیمت سوخت به ترتیب موجب افزایش ۳/۰۴۵ درصدی و ۱/۳۴۴ درصدی

1. Macia

در CPI می‌شوند. علاوه بر این، نتایج الگوی تصحیح خطا حاکی از آن است که انحراف از تعادل بلندمدت با سرعت ۳/۵ درصد برای GDP و ۴/۸ درصد برای CPI تعدیل می‌شود. آزمون علیت گرنجر نیز وجود رابطه علی میان CPI و GDP را تأیید می‌کند.

ممپور و همکاران^۲ (۲۰۲۳) در مطالعه‌ای با استفاده از روش AIDS، قیمت‌گذاری خرده‌فروشی بنزین در بازار یارانه‌ای ایران را مورد بررسی قرار دادند. نتایج نشان داد که با توجه به تفاوت کشش قیمتی گروه‌های مصرفی، افزایش قیمت برای مصرف‌کنندگان کم‌مصرف می‌تواند تبعات اجتماعی بیشتری داشته باشد؛ در این راستا، پیشنهاد شد قیمت برای مصرف‌های پایین ثابت بماند و برای مصرف‌های بالاتر، مالیات و قیمت‌گذاری پلکانی تا سطحی نزدیک به فوب خلیج فارس اعمال شود تا ضمن کاهش یارانه پنهان، مصرف مازاد و قاچاق سوخت نیز کنترل شود.

کیلان و ژائو^۳ (۲۰۲۲) با استفاده از مدل‌های ساختاری پویا، تأثیر شوک‌های قیمت بنزین بر انتظارات تورمی یک‌ساله خانوارها را بررسی کرده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که به طور متوسط، یک‌سوم تغییرات در انتظارات تورمی ناشی از شوک‌های قیمت بنزین است. اگرچه افزایش این انتظارات در بازه ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۳ عمدتاً با نوسانات غیرمنتظره قیمت بنزین تبیین می‌شود؛ اما نتایج به دست آمده فرضیه بهبود برازش منحنی فیلیپس از طریق این متغیر را در دوره مذکور تأیید نمی‌کند.

کاپودرا و لویی^۴ (۲۰۲۲) در مطالعه‌ای بر روی ۱۹۰ کشور، اثر افزایش قیمت بنزین بر تورم قیمت مصرف‌کننده را مورد بررسی قرار دادند. نتایج نشان می‌دهد که انتقال شوک قیمت بنزین به تورم در اقتصادهای در حال توسعه نسبت به اقتصادهای پیشرفته کمتر، اما پایدارتر و فراگیرتر است. همچنین، استفاده از قیمت خرده‌فروشی سوخت به جای قیمت نفت خام، برآورد دقیق‌تری از اثرات تورمی ارائه می‌دهد. یافته‌ها حاکی از آن است که افزایش قیمت سوخت اگرچه قدرت خرید همه خانوارها را کاهش می‌دهد؛ اما از نظر توزیعی اثری پیش‌رونده دارد؛ به این معنا که بار نسبی آن بر خانوارهای پردرآمد بیشتر است. این اثر در کشورهای پیشرفته کوتاه‌مدت‌تر، و در کشورهای در حال توسعه ماندگارتر است. کاپودار و ایمام^۵ (۲۰۲۱) با استفاده از داده‌های ۱۰۹ کشور در حال توسعه طی دوره ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۴، عوامل مؤثر بر انتقال یا عدم انتقال قیمت‌های بین‌المللی سوخت به قیمت‌های داخلی را بررسی کرده

2. Mamipour & et al

3. Kilian & Zhou

4. Kpodar & Liu

5. Kpodar & Imam

است. تمرکز پژوهش بر شناسایی تعیین‌کننده‌هایی است که مشخص می‌کنند دولت‌ها تا چه حد اجازه می‌دهند نوسانات قیمت جهانی سوخت به بازار داخلی منتقل شود.

بررسی ادبیات پژوهش نشان می‌دهد که تاکنون مطالعه‌ای مستقل و منسجم با رویکرد تاریخی درباره روند قیمت بنزین در ایران انجام نشده و پژوهش‌های موجود عمدتاً این موضوع را از منظر اقتصادی بررسی کرده‌اند. این مطالعات بیشتر بر آثاری همچون تورم، مصرف، یارانه، توزیع درآمد، رفاه، یا پیامدهای سیاست‌های قیمتی تمرکز داشته و قیمت بنزین را به عنوان یک متغیر اقتصادی در چهارچوب مدل‌های کمی تحلیل کرده‌اند. از این رو، اگرچه این پژوهش‌ها در تبیین پیامدهای اقتصادی تغییرات قیمت بنزین مفید هستند؛ اما معمولاً از بازسازی روند تاریخی تحولات قیمت‌گذاری بنزین، زمینه‌های نهادی و سیاستی، و تبیین سیر تغییرات آن در بستر تحولات اقتصادی و حکمرانی انرژی ایران بازمانده‌اند. بر این اساس، خلأ اصلی ادبیات موجود، فقدان نگاهی تاریخی و تحلیلی به سیر تحول قیمت بنزین در ایران است؛ خلأی که پژوهش حاضر در پی پاسخ‌گویی به آن است.

۳- مبانی نظری

۳-۱. نظریه شوک اجتماعی

نظریه شوک اجتماعی به فرایندی اشاره دارد که در آن وقوع یک تغییر ناگهانی، شدید و اغلب پیش‌بینی‌نشده موجب برهم خوردن تعادل ساختارهای اجتماعی، اقتصادی و نهادی یک جامعه می‌شود (گرای^۶، ۲۰۰۷). این شوک‌ها می‌توانند منشأ اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، زیست‌محیطی یا فناورانه داشته باشند و معمولاً ظرفیت‌های عادی سازگاری جامعه را به چالش می‌کشند.

در چهارچوب این نظریه، جامعه به عنوان یک سیستم نسبتاً پایدار در نظر گرفته می‌شود که بر پایه هنجارها، نهادها و انتظارات مشترک عمل می‌کند. شوک اجتماعی زمانی رخ می‌دهد که یک رویداد یا تصمیم، این انتظارات تثبیت‌شده را به طور ناگهانی نقض کند و موجب سردرگمی، بی‌اعتمادی، یا واکنش‌های جمعی شود. (کلونان^۷، ۲۰۰۷)

نظریه شوک اجتماعی معمولاً شوک‌ها را به چند دسته تقسیم می‌کند. شوک‌های اقتصادی مانند افزایش ناگهانی قیمت‌ها، حذف یارانه‌ها یا بحران‌های مالی، شوک‌های سیاسی مانند تغییرات ناگهانی

6. Gray

7. Clonan

سیاست‌ها، کودتاها یا تصمیمات غیرمنتظره حاکمیتی، شوک‌های طبیعی و زیست‌محیطی مانند زلزله، سیل، خشکسالی و شوک‌های فناورانه و اجتماعی تغییرات سریع فناوری یا همه‌گیری‌ها را شامل می‌شوند.

۲-۳. شوک اجتماعی و واکنش جامعه

بر اساس این نظریه، واکنش جامعه به شوک اجتماعی^۸ تابعی از سطح تاب‌آوری اجتماعی، سرمایه اجتماعی، اعتماد نهادی و کیفیت حکمرانی است. در جوامعی که این مؤلفه‌ها ضعیف‌اند، شوک‌ها می‌توانند به بحران‌های عمیق اجتماعی منجر شوند؛ در حالی که جوامع با تاب‌آوری بالا قادرند شوک را مدیریت کرده و آن را به فرصتی برای اصلاح ساختارها تبدیل کنند.

از این منظر، نظریه شوک اجتماعی پیوند نزدیکی با نظریه‌های تاب‌آوری اجتماعی، بی‌ثباتی اجتماعی و تغییر اجتماعی شتابان دارد و اغلب به‌عنوان چهارچوبی تحلیلی برای بررسی پیامدهای سیاست‌های ناگهانی دولت‌ها بکار می‌رود.

در ادبیات سیاست‌گذاری عمومی، نظریه شوک اجتماعی هشدار می‌دهد که اصلاحات ناگهانی و فاقد اجماع اجتماعی حتی اگر از نظر اقتصادی منطقی باشند می‌توانند پیامدهای اجتماعی پرهزینه‌ای ایجاد کنند. بنابراین، کاهش شدت شوک از طریق اطلاع‌رسانی شفاف، اجرای تدریجی و سیاست‌های جبرانی، نقش مهمی در کنترل پیامدهای منفی شوک‌های اجتماعی دارد (کلین و پت،^۹ ۲۰۰۸: ۸۹)

۳-۳. تحلیل افزایش قیمت بنزین در ایران در چهارچوب نظریه شوک اجتماعی

بر اساس نظریه شوک اجتماعی، تغییرات ناگهانی و شدید در متغیرهای کلیدی زندگی روزمره می‌توانند تعادل اجتماعی را برهم زده و واکنش‌های جمعی گسترده ایجاد کنند. در ایران، قیمت بنزین به دلیل نقش محوری آن در نظام حمل و نقل، معیشت خانوارها و قیمت کالاها و خدمات، یکی از حساس‌ترین متغیرهای اقتصادی-اجتماعی محسوب می‌شود. از این رو، افزایش‌های ناگهانی قیمت بنزین را می‌توان مصداق بارز شوک اجتماعی اقتصادی دانست.

در چهارچوب نظریه شوک اجتماعی، یک متغیر زمانی شوک‌زا تلقی می‌شود که:

8. Social shock

9. Klein & Peet

۱- با زندگی روزمره اکثریت جامعه در ارتباط مستقیم باشد؛

۲- تغییر آن ناگهانی و پیش‌بینی نشده باشد؛

۳- اثرات سرریز^{۱۰} گسترده بر سایر حوزه‌ها داشته باشد.

قیمت بنزین در ایران هر سه ویژگی فوق را دارد (فریدزاده و همکاران، ۱۴۰۱). زیرا وابستگی شدید حمل و نقل شهری و بین‌شهری به بنزین، ضعف نسبی حمل و نقل عمومی در بسیاری از مناطق، و نقش بنزین در تعیین هزینه تولید و توزیع کالاها باعث شده است که افزایش قیمت آن به سرعت به افزایش تورم ادراکی و واقعی منجر شود.

۳-۴. جایگاه و اهمیت بنزین در اقتصاد ایران

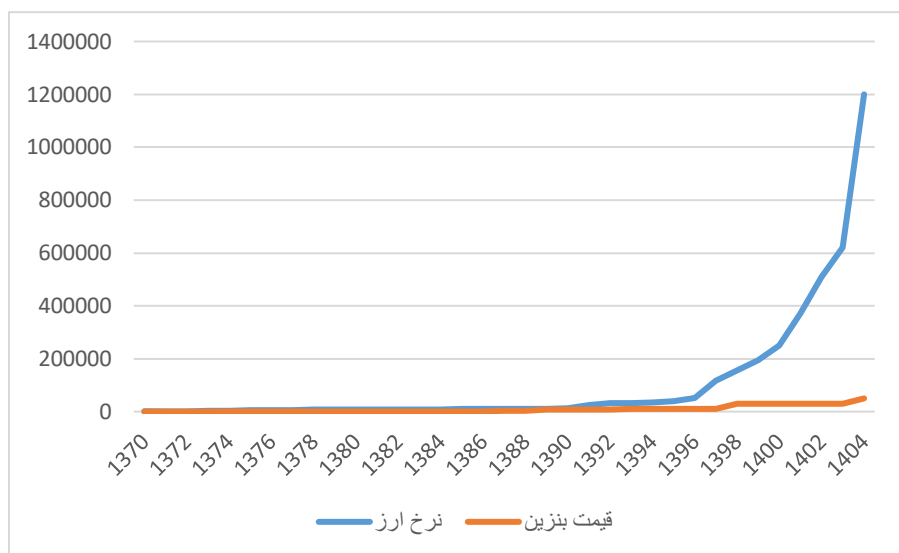
بنزین به‌عنوان یکی از مهم‌ترین حامل‌های انرژی در ایران، نقشی فراتر از یک کالای مصرفی ایفا می‌کند و به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور اثرگذار است. ساختار اقتصادی ایران، الگوی توسعه شهری، نظام حمل‌ونقل، و حتی رفتارهای روزمره خانوارها به‌گونه‌ای شکل گرفته که قیمت و دسترسی به بنزین به یک متغیر کلیدی در زندگی ایرانیان تبدیل شده است. از منظر اقتصادی، بنزین به دلیل قیمت‌گذاری یارانه‌ای، همواره یکی از پرهزینه‌ترین اقلام یارانه‌ای دولت بوده است. یارانه‌های انرژی در ایران سهم قابل‌توجهی از منابع عمومی را به خود اختصاص داده و در بسیاری از سال‌ها موجب افزایش کسری بودجه و کاهش کارایی نظام تخصیص منابع شده است. پایین نگه‌داشتن قیمت بنزین، اگرچه در کوتاه‌مدت به کاهش فشار معیشتی بر خانوارها کمک کرده؛ اما در بلندمدت منجر به رشد مصرف بی‌رویه، قاچاق سوخت و تضعیف انگیزه سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی و انرژی‌های جایگزین شده است.

در بعد اجتماعی، قیمت بنزین به‌طور مستقیم با هزینه‌های زندگی خانوارها مرتبط است. افزایش قیمت بنزین به‌سرعت از طریق افزایش هزینه حمل‌ونقل، قیمت کالاها و خدمات، و تورم انتظاری به سایر بخش‌های اقتصاد سرایت می‌کند. به همین دلیل، تغییرات قیمت بنزین در ایران معمولاً حساسیت اجتماعی بالایی ایجاد می‌کند و در مواردی به نارضایتی‌های گسترده منجر شده است. این موضوع نشان‌دهنده وابستگی شدید معیشت اقشار مختلف جامعه، به‌ویژه دهک‌های پایین و متوسط، به قیمت سوخت است.

از منظر توسعه شهری و الگوی سکونت، وابستگی بالا به خودروهای شخصی و گسترش شهرهای بزرگ و حاشیه‌ای، مصرف بنزین را به یک نیاز روزمره و اجتناب‌ناپذیر تبدیل کرده است. ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی کارآمد در بسیاری از شهرها باعث شده که بنزین نه تنها یک کالای انرژی، بلکه یک نهاده اساسی برای دسترسی به اشتغال، آموزش و خدمات عمومی باشد. در نهایت، بنزین در ایران واجد اهمیتی سیاسی نیز هست. سیاست‌گذاری در حوزه قیمت بنزین همواره یکی از چالش‌برانگیزترین تصمیمات دولت‌ها بوده و تعارض میان ملاحظات اقتصادی، عدالت اجتماعی و ثبات سیاسی را به خوبی نمایان می‌سازد.

۳-۵. قیمت بنزین در مقایسه با سایر متغیرهای اقتصادی

تجربه نشان داده است که تعدیل‌های ناگهانی و گسسته قیمت متغیرهای اقتصادی که به صورت تصمیمات اداری و در فواصل زمانی چندساله اعمال می‌شوند، از منظر نظری و تجربی دارای پیامدهای نامطلوبی هستند. در شرایط وجود تورم مستمر، تثبیت اسمی قیمت‌ها موجب انباشت شکاف میان قیمت‌های اداری و سطح تعادلی آن‌ها می‌شود و در نتیجه، اصلاح دیرهنگام ناگزیر به افزایش‌های پرجهش و شوک‌آور می‌انجامد. این شوک‌ها با برهم‌زدن انتظارات تورمی، افزایش نااطمینانی، و تحمیل هزینه‌های تطبیق ناگهانی به خانوارها و بنگاه‌ها، اثرات تورمی و رفاهی شدیدتری نسبت به تعدیل‌های تدریجی ایجاد می‌کنند. افزون بر این، تغییرات یک‌باره قیمت، قابلیت پیش‌بینی‌پذیری سیاست‌گذاری را تضعیف کرده و به جای اصلاح تدریجی رفتار مصرف و تولید، واکنش‌های کوتاه‌مدت و بعضاً غیرکارای اقتصادی و اجتماعی را تشدید می‌کند؛ امری که در نهایت کارایی و پایداری سیاست‌های قیمتی دولت را با چالش مواجه می‌سازد.



منبع: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

نمودار شماره (۱): مقایسه قیمت ارز (هر دلار آمریکا) و بنزین (به ازای هر لیتر) در اقتصاد ایران (واحد: ریال)

همانطور که در نمودار شماره (۱) ملاحظه می‌شود مقایسه مسیر قیمتی بنزین با متغیرهای جایگزین ارزش مانند ارز نشان می‌دهد که قیمت بنزین در ایران به طور معناداری از روند عمومی سطح قیمت‌ها عقب مانده است. این واگرایی را می‌توان به ماهیت قیمت‌گذاری دستوری بنزین نسبت داد؛ سازوکاری که در آن قیمت‌ها نه به صورت پیوسته و متناسب با تحولات تورمی، بلکه به صورت گسسته و در مقاطع زمانی چندساله تعدیل می‌شوند. نتیجه این رویکرد، انباشت شکاف قیمتی میان بنزین و سایر متغیرهای اقتصاد است که در نمودار شماره (۱) به وضوح مشاهده می‌شود.

از منظر نظریه‌های اقتصاد کلان، تثبیت اسمی قیمت یک کالای پرمصرف در محیطی با تورم مزمن، به کاهش تدریجی قیمت واقعی آن منجر می‌شود. این کاهش قیمت واقعی، سیگنال‌های قیمتی را مخدوش کرده و به افزایش تقاضای مازاد، مصرف ناکارا، و فشار بر منابع مالی دولت می‌انجامد (شاگری، ۱۳۷۷). در مورد بنزین، عقب‌ماندگی قیمت نسبت به ارز و طلا که هر دو به طور مستقیم یا غیرمستقیم متأثر از تورم و انتظارات تورمی تعدیل می‌شوند نشان‌دهنده انتقال بار تعدیل از مصرف‌کننده به بودجه عمومی و نظام یارانه‌ای است. این وضعیت، علاوه بر تشدید ناترازی‌های مالی، انگیزه‌های قاچاق و

تخصیص غیربهبینه منابع را تقویت می‌کند.

افزون بر این، تعدیل‌های ناگهانی و پرجهش قیمت بنزین که پیامد اجتناب‌ناپذیر قیمت‌گذاری دستوری منجمد است، خود به شوک‌های قیمتی و انتظاری در اقتصاد دامن می‌زند. تجربه نشان می‌دهد که افزایش‌های دفعی، به مراتب اثرات تورمی و اجتماعی شدیدتری نسبت به تعدیل‌های تدریجی دارند، زیرا انتظارات تورمی را به طور ناگهانی بازتنظیم کرده و هزینه‌های سازگاری را برای خانوارها و بنگاه‌ها افزایش می‌دهند.

بر این اساس، یافته‌های نمودار می‌تواند مؤید این گزاره باشد که گذار از قیمت‌گذاری دستوری به سازوکار تعدیل تدریجی و قاعده‌مند برای مثال، همگام‌سازی آرام قیمت بنزین با نرخ تورم یا میانگین تورم بخشی از منظر کارایی و ثبات اقتصادی ترجیح‌پذیر است. چنین رویکردی با حفظ قدرت سیگنال‌دهی قیمت‌ها، از انباشت شکاف‌های بزرگ جلوگیری کرده، پیش‌بینی‌پذیری را افزایش می‌دهد و امکان مدیریت بهتر آثار توزیعی از طریق ابزارهای هدفمند حمایتی را فراهم می‌سازد. در مجموع، شواهد ارائه‌شده در این مقاله نشان می‌دهد که اصلاح تدریجی و مبتنی بر قاعده قیمت بنزین، نسبت به تداوم قیمت‌گذاری دستوری و اصلاح‌های مقطعی، با منطق اقتصادی سازگارتر و از منظر پایداری سیاستی کارآمدتر است.

۴- روند قیمت‌گذاری بنزین در ایران

شواهد تاریخی تغییرات قیمت بنزین و اثرات آن بر فضای سیاسی و اقتصادی ایران؛ داستانی پر از فراز و نشیب است که با هر بار افزایش قیمت و یا تغییر سیاست و نحوه قیمت‌گذاری آن واکنش‌های متفاوتی از سوی مردم، بدنه دولت و متغیرهای کلان اقتصادی به دنبال داشته‌است. این روند تاریخی از قیمت ۵ ریالی پیش از انقلاب آغاز شد و تا به امروز و صحبت از تعیین سه نرخ متفاوت برای آن، ادامه دارد. در ابتدا به طور خلاصه روند تغییرات قیمت پیش از انقلاب و نتایج حاصل از آن را بیان می‌کنیم، سپس به بررسی دوران پس از انقلاب اسلامی تا به الان پرداخته می‌شود:

بر اساس تحلیل‌های تاریخی پیش از ملی شدن صنعت نفت، قیمت‌گذاری نفت ایران عملاً تحت کنترل شرکت نفت ایران و انگلیس^{۱۱} قرار داشت و دولت ایران نقش محدودی در تعیین قیمت یا نحوه فروش نفت ایفا می‌کرد. درآمد ایران نه بر اساس قیمت واقعی فروش نفت در بازارهای جهانی، بلکه

11. Anglo-Iranian Oil Company

عمدتاً از طریق حق‌الامتياز^{۱۲} و فرمول‌های قراردادی تعیین شده در امتیازنامه‌های نفتی، به ویژه قرارداد ۱۹۳۳، محاسبه می‌شد. شرکت نفت ایران و انگلیس با در اختیار داشتن استخراج، پالایش، حمل‌ونقل و فروش بین‌المللی نفت، قیمت‌های فروش و سود نهایی را کنترل می‌کرد و بخش عمده ارزش افزوده در خارج از ایران تحقق می‌یافت. به همین دلیل، یکی از مهم‌ترین انتقادهای جریان ملی شدن نفت این بود که قیمت‌گذاری و محاسبه درآمد نفت به صورت غیرشفاف انجام می‌شد و سهم ایران از درآمدهای نفتی تناسبی با ارزش واقعی نفت تولیدشده نداشت. این نابرابری در نظام قیمت‌گذاری و توزیع درآمد، از عوامل اصلی شکل‌گیری جنبش ملی شدن صنعت نفت به رهبری دکتر محمد مصدق بود. پیش از ملی شدن صنعت نفت در سال ۱۳۲۹، بنزین مصرفی ایران عمدتاً از پالایش نفت خام در پالایشگاه آبادان تأمین می‌شد؛ پالایشگاهی که از سال ۱۹۱۲ توسط شرکت نفت ایران و انگلیس (AIOC) راه‌اندازی شده بود و در دهه‌های ۱۳۲۰ و ۱۳۳۰ به یکی از بزرگ‌ترین پالایشگاه‌های جهان تبدیل شد. با وجود اینکه نفت در ایران استخراج و پالایش می‌شد، مدیریت تولید، پالایش، توزیع و حتی تعیین میزان عرضه فرآورده‌هایی مانند بنزین در اختیار شرکت انگلیسی بود. بخش عمده تولید پالایشگاه آبادان به بازارهای خارجی صادر می‌شد و تنها سهم محدودی برای مصرف داخلی ایران اختصاص می‌یافت. در نتیجه، قیمت بنزین نیز نه بر اساس سیاست‌های رفاهی دولت ایران، بلکه بر مبنای تصمیمات تجاری شرکت نفت ایران و انگلیس و هزینه‌های پالایش و توزیع تعیین می‌شد. در این دوره بنزین کالایی یارانه‌ای محسوب نمی‌شد و دولت ایران کنترل مستقیمی بر قیمت‌گذاری آن نداشت. یکی از انتقادهای اصلی ملی‌گرایان ایرانی این بود که در حالی که نفت از منابع ایران استخراج می‌شد، تصمیم‌گیری درباره قیمت، صادرات و سود حاصل از فرآورده‌های نفتی عمدتاً در اختیار شرکت خارجی قرار داشت و سهم ایران از ارزش واقعی این زنجیره بسیار محدود بود (علم، ۱۹۸۴).

بر اساس ارقام مندرج در جداول قیمت سوخت در ایران، بنزین ۵ ریالی پس از ملی شدن صنعت نفت و در دوران کوتاه نخست‌وزیری محمد مصدق، حاصل سیاست‌گذاری جدید نبود بلکه این قیمت ادامه روند قیمتی تثبیت شده از اواخر سال ۱۳۲۰ خورشیدی به بعد، به شمار می‌رفت. دولت مصدق با توجه به وضعیت معیشتی مردم و به منظور جلوگیری از وارد آمدن فشار بیشتر بر جامعه، قیمت را همچنان ثابت نگه داشت و تمرکز اصلی خود را بر مسأله مالکیت نفت و درآمد نفت خام معطوف کرد. پس از سقوط دولت مصدق، ۶ نخست‌وزیر از جمله: فضل‌الله زاهدی، حسین علاء، منوچهر اقبال، جعفر

شریفی امامی، علی امینی و اسدالله علم به مقام نخست‌وزیری رسیدند که در دوره زمامداری هر کدام از آن‌ها نیز قیمت بنزین بدون تغییر باقی ماند. در نهایت در سال ۱۳۴۳ و با روی کار آمدن حسن علی منصور، به ناگهان تصمیمی برای افزایش قیمت بنزین گرفته شد تا کسری بودجه دولت و به خصوص کسری بودجه ارتش را تأمین کند. افزایش ناگهانی قیمت بنزین به صورت محرمانه اجرا شد و پاکت‌های مهروموم شده به پمپ بنزین‌ها ارسال گردید. در موعد مقرر راس ساعت ۱۲ افزایش قیمت‌ها اعلام شد و قیمت بنزین از ۵ ریال به ۱۰ ریال در تهران و سایر شهرهای ایران تغییر کرد. (موزه و اسناد صنعت نفت ایران، ۱۳۹۹)

این تصمیم ناگهانی شوک‌های اجتماعی و اقتصادی زیادی به همراه داشت. عصر همان روز نرخ کرایه تاکسی‌ها افزایش یافت، سپس اعتصاب ۱۶ هزار نفر از راننده‌ها و اعتراضات گسترده مردم شکل گرفت که بستری را برای ناراضی‌های عمومی ایجاد کرد که مهار آن بسیار مشکل بود و حتی با جایگزینی ماشین‌های ارتش به جای تاکسی‌ها وضعیت آرام نشد. ادامه این وضع در نهایت باعث تغییر سرنوشت سیاسی نخست‌وزیر شد. پس از کشمکش‌های فراوان در دی ماه سال ۱۳۴۳ شاه دستور داد قیمت نفت و بنزین دوباره کاهش یابد و بنزین به قیمت ۲ ریال کمتر از قبل در اختیار مردم قرار گیرد.

پس از آن در زمان نخست‌وزیری امیرعباس هویدا، سیاست‌های تدریجی برای افزایش قیمت بنزین و نفت سفید اتخاذ شد تا مانع از ناآرامی‌های گسترده و شوک‌های ناگهانی شود. با رشد مصرف خودرو در اوایل دهه ۵۰ شمسی و همچنین افزایش شهرنشینی فشار روی مصرف بنزین بیشتر شد. اما با توجه به روند سیاستی درپیش گرفته شده، اصلاحات کوچک قیمتی و سهمیه‌بندی محدودی اتخاذ شد و در نهایت در سال ۱۳۵۶ قیمت بنزین به ۸ ریال افزایش یافت. پس از هویدا در زمان نخست‌وزیری جمشید آموزگار (آخرین دولت پیش از انقلاب)، قیمت بنزین مقدار اندکی افزایش یافت و به قیمت ۱۰ ریال رسید (کاتوزیان^{۱۳}، ۱۹۸۱: ۴۳۸).

در بحبوحه وقوع انقلاب اسلامی و تغییر حاکمیت ایران در اواخر سال ۱۳۵۷، قیمت بنزین تا سال ۱۳۵۹ در نرخ ثابت ۱۰ ریال باقی ماند. همزمان با شروع جنگ تحمیلی ایران و عراق، دولت قیمت بنزین را به ۳۰ ریال افزایش داد. این تغییر قیمت با توجه به هزینه‌های بالای جنگ تحمیلی و محدودیت مالی ایران در آن زمان حیاتی بود و دولت با این افزایش بودجه مورد نیاز جنگ را تا حدودی تأمین کرد. پس این تغییر قیمت تا اواخر دهه ۶۰، قیمت بنزین ثابت بود اما در سال ۱۳۶۹ به قیمت ۵۰ ریال رسید. به

طور کلی در این دوران، قیمت بنزین افزایش‌های جزئی و آرامی را تجربه کرد (درگاه مرکز آمار ایران). با آغاز دوران ریاست جمهوری اکبر هاشمی‌رفسنجانی، دولت تلاش می‌کرد در شرایط پس از جنگ، قیمت بنزین را ثابت نگه دارد. این ثبات تا سال ۱۳۷۳ ادامه یافت. اما در سال ۱۳۷۴ به یکباره قیمت بنزین حدود دو برابر افزایش یافت و با قیمت ۱۰ تومان، عرضه شد. این افزایش قیمت تحت تأثیر نرخ تورمی در حدود ۴/۴۹ درصد بود؛ نرخ که این سال را به یکی از تورمی‌ترین سال‌های تاریخ اقتصاد کشور تبدیل کرده بود. این جهش تورم حاصل مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی بود که به طور همزمان بر سطح عمومی قیمت‌ها اثر گذاشتند. یکی از این عوامل استقرار گسترده دولت از بانک مرکزی به منظور تأمین بخشی از منابع مالی مورد نیاز برای اجرای برنامه دوم توسعه بود. این اقدام موجب افزایش قابل توجه نقدینگی در اقتصاد ایران شد. با این حال، این افزایش نقدینگی به صورت متناسب، با افزایش تورم صورت نگرفت و میان سرعت رشد نقدینگی و تورم ناهماهنگی قابل توجهی وجود داشت. (حسینی و محتشمی، ۱۳۸۷)

عامل دیگر، نوسانات مکرر و ناپایداری نرخ ارز در بازار آزاد بود که منجر به شکل‌گیری و تشدید انتظارات تورمی در میان فعالان اقتصادی شد. در چنین شرایطی خانوارها به منظور حفظ قدرت خرید خود، خریدهای خود را جلو انداختند و در مقابل، تولیدکنندگان و فروشندگان با پیش‌بینی افزایش بیشتر قیمت‌ها؛ سطح قیمت کالاها و خدمات را افزایش دادند. این رفتارهای انتظاری، خود به عاملی تشدیدکننده برای تورم بدل شد. به این ترتیب ترکیب فشار تقاضا، سیاست پولی انبساطی و بی‌ثباتی نرخ ارز، همراه با شتاب انتظارات تورمی مردم، زمینه ساز افزایش ناگهانی بنزین در سال ۱۳۷۴ شد. (شاکری، ۱۳۷۷: ۱۰۴۵)

در چنین شرایطی دولت برای کاهش هزینه‌های خود از یارانه انرژی کاست. همچنین در این دوران به تبع افزایش جمعیت شهری و رشد تعداد خانوارهای طبقه متوسط، تعداد خودروهای مورد استفاده مردم نیز بیشتر شده بود و به تبع آن مصرف بنزین نیز بالا رفته بود که نیاز به کنترل داشت. پس از وقفه‌ای دوساله، مجدد قیمت بنزین در سال ۱۳۷۶ افزایش یافت. در سال ۱۳۷۶ قیمت بنزین به لیتری ۱۶ تومان رسید که تصمیم‌گیری در مورد این افزایش قیمت قبل از تحویل دولت به سید محمد خاتمی گرفته شده بود. (میز نفت، ۱۳۹۴)

از سال ۱۳۷۶ به بعد، قیمت بنزین در سال‌های مختلف به طور مداوم افزایش می‌یافت. دلیل این افزایش‌های جزئی جلوگیری از بحران اقتصادی بود؛ زیرا در این سال‌ها قیمت واقعی بنزین در جهان

افزایش چشمگیری داشت و دولت ایران متحمل هزینه‌های زیادی بابت پرداخت مبالغ سنگین یارانه انرژی می‌شد. این یارانه سنگین باعث اختلاف قیمت بنزین در ایران به نسبت کشورهای همسایه شده بود. دیگر اینکه نتیجه این اختلاف قیمت، قاچاق سوخت از ایران به دیگر کشورهای همسایه نیز بود. در دوره دوم ریاست جمهوری سید محمد خاتمی، در فروردین ماه هر سال قیمت بنزین با افزایش روبه‌رو می‌شد. این روند افزایشی تا سال ۱۳۸۳ ادامه پیدا کرد تا در نهایت طیفی از اصول‌گرایان مجلس هفتم، با هدف جلوگیری از بیشتر شدن تورم طرحی را در مجلس تصویب کردند که با توجه به آن هرگونه افزایش قیمت حامل‌های انرژی مانند بنزین ممنوع شد. بعد از تصویب طرح مجلس، قیمت بنزین تا سال ۱۳۸۵ بدون تغییر باقی ماند. (اقتصاد نیوز، ۱۳۹۸)

سال ۱۳۸۶ در دوره ریاست جمهوری محمود احمدی‌نژاد، دو بار قیمت بنزین تغییر کرد. اولین تغییر در خردادماه اتفاق افتاد که قیمت هر لیتر بنزین به ۱۰۰ تومان رسید. اما در تیرماه همین سال طرح سهمیه‌بندی بنزین اجرا و کارت سوخت وارد نظام سوخت‌رسانی ایران شد. نرخ‌های اعلام شده در آن زمان به ازای هر لیتر بنزین سهمیه‌ای ۱۰۰ تومان و به ازای هر لیتر بنزین آزاد ۴۰۰ تومان بود. در پی سهمیه‌بندی بنزین و افزایش قیمت ۳۰۰ درصدی آن در سال ۱۳۸۶ ناآرامی‌های مردمی در چندین شهر ایران شکل گرفت؛ اما با این حال تغییری در سیاست اعمال شده به وجود نیاورد و روند سهمیه‌بندی ادامه یافت. با توجه به شرایط پیش‌آمده و ضرورت روشن‌نگری در مورد دلایل این تغییر قیمت، توضیحاتی توسط دولت وقت ارائه شد.

پس از ناآرامی‌های سال ۱۳۸۸ (که در پی برگزاری انتخابات ریاست جمهوری سال ۱۳۸۸ به وجود آمده بود)، برای جلوگیری از التهابات اجتماعی، نرخ بنزین ثابت نگه داشته شد اما در سال ۱۳۸۹ همزمان با اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها، برای کاهش بار مالی دولت و نزدیک‌سازی قیمت بنزین به فوب خلیج فارس، قیمت بنزین سهمیه‌ای به هر لیتر ۴۰۰ تومان و قیمت بنزین آزاد به لیتری ۷۰۰ تومان رسید. (آرشیو روزنامه اطلاعات، ۱۳۸۹)

سال ۱۳۹۳ در دولت حسن روحانی، طی اجرای مرحله دوم هدفمندی یارانه‌ها دولت قیمت حامل‌های انرژی را افزایش داد. در این مرحله، افزایش قیمت بعضی از حامل‌های انرژی به صورت تدریجی بود؛ اما برای بعضی دیگر افزایش بیشتری به چشم می‌خورد. افزایش مجدد قیمت بنزین در سال ۱۳۹۳ موجب شد تورم، رشد اقتصادی و سایر متغیرهای کلان اقتصادی دستخوش تغییر شوند. پس از آن در خردادماه سال ۱۳۹۴ بنزین تک‌نرخ اعلام شد که قیمت آن ۱۰۰۰ تومان به ازای هر لیتر

بود و با نرخ جدید عملاً کارت سوخت‌ها بلااستفاده شدند. این نرخ تا اوایل سال ۱۳۹۷ ثابت باقی ماند. (آرشیو روزنامه اطلاعات، ۱۳۹۷)

در اوایل سال ۱۳۹۷ ایالات متحده آمریکا از برجام^{۱۴} خارج شد و به دنبال آن ایران با شوک‌های اقتصادی و تحریمی شدیدی مواجه گشت. در اثر خروج آمریکا از برجام، درآمدهای نفتی ایران کاهش یافت و هزینه‌های دولت بیشتر شد. افزون بر آن خسارت‌های ناشی از بلایای طبیعی، فشار بیشتری به جامعه و اقتصاد ایران وارد کرد که جبران آن بسیار دشوار بود. در سال ۱۳۹۸ با توجه به شرایط جامعه برخی مخالف افزایش قیمت بنزین بودند؛ اما از یک طرف قانون هدفمندسازی یارانه‌ها و از طرف دیگر کسری بودجه شدید دولت، ضرورت افزایش قیمت بنزین را نشان می‌داد. یک سال و نیم بعد از فشار حداکثری که دولت ترامپ علیه ایران به کار برده بود و بعد از اعلام قیمت‌های جدید بنزین، شامل بنزین سهمیه‌ای ۱۵۰۰ تومانی و بنزین آزاد ۳۰۰۰ تومانی؛ سرانجام در ۲۴ آبان سال ۱۳۹۸ ناآرامی‌های گسترده‌ای نسبت به افزایش قیمت بنزین و تورم بالای آن زمان شکل گرفت. علی‌رغم زمان کوتاه آشوب، خسارت‌های وارد شده به اموال عمومی و خشونت اعتراضات قابل مقایسه با سال‌های قبل نبود. به گونه‌ای که به نقل از پایگاه تابناک حجم خسارات حدوداً ۲۳۳۳ میلیارد تومان برآورد شده بود، درحالی که هنوز آمار دقیقی از خسارت‌های وارد شده به برخی شهرها در دست نبود. اما این ناآرامی‌ها که در مورد دلایل عمده آن هنوز هم اختلاف نظر وجود دارد. در این زمینه مدنی (۱۳۹۹) معتقد است اعتراضات سال ۱۳۹۸، ابتدا در اعتراض به قیمت بنزین صورت گرفت؛ اما خطای بزرگی است اگر علل و زمینه‌های این اعتراض را به همین یک عامل منحصر کنیم. وی با بیان اینکه بررسی اعتراضات مشابه، نشان می‌دهد می‌توان از افزایش قیمت بنزین به‌عنوان جرقه و نقطه شروع یاد کرد، اما اعتراضاتی که دامنه وسیعی دارد، باید زمینه‌ها و دلایلی قبل از شروع آن را نیز در نظر گرفت. مدنی به عوامل متعددی مثل فقر، نابرابری اجتماعی و بی‌اعتمادی به دولت به عنوان عوامل وقوع اعتراضات آبان اشاره می‌کند که در مجموع، ترکیب این عوامل، زمینه اعتراضات را فراهم آورده است. به هر روی، اعتراضات سال ۱۳۹۸ نتیجه‌ای برای تغییر تصمیم دولت در خصوص قیمت بنزین به دنبال نداشت و تا دوران کوتاه ریاست جمهوری ابراهیم رئیسی همچنان قیمت بنزین ثابت باقی ماند (آرشیو روزنامه اطلاعات، ۱۴۰۰). اما در حال حاضر و دوران

۱۴. معروف به توافق هسته‌ای ایران که در راستای توافق جامع بر سر برنامه هسته‌ای ایران در ۲۳ تیرماه ۱۳۹۴ بین کشور ایران و کشورهای ۱+۵ شامل چین، فرانسه، روسیه، انگلیس، ایالات متحده آمریکا و آلمان منعقد شد. آمریکا در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۷ به صورت یک‌جانبه از این عهدنامه خارج شد و به اعمال سیاست فشار حداکثری بر کشور ایران، روی آورد.

ریاست جمهوری مسعود پزشکیان، در تاریخ ۲ آذرماه سال ۱۴۰۴ هیئت وزیران، نرخ سوم بنزین را رسماً اعلام کرد: میزان سهمیه نرخ‌های اول و دوم خودروها به ترتیب ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومان است و از نیمه دوم آذرماه قیمت بنزین آزاد ۵۰۰۰ تومان، تعیین شده است.

جدول ۱: تاریخچه تغییر قیمت بنزین

تاریخ	رئیس دولت	قیمت بنزین (ریال)	درصد افزایش	بازخورد جامعه
۱۳۳۰/۰۲	محمد مصدق	۵	-	
۱۳۴۳/۰۹/۰۳	حسنعلی منصور	۱۰	۱۰۰٪	بروز ناآرامی‌های مردمی
۱۳۴۳/۱۰/۲۰	حسنعلی منصور	۶	-۴۰٪	
۱۳۵۶/۰۱/۰۱	امیرعباس هویدا	۸	۳۳٪	
۱۳۵۷/۰۱/۰۱	جمشید آموزگار	۱۰	۲۵٪	
۱۳۵۹/۰۳	ابوالحسن بنی‌صدر	۳۰	۲۰۰٪	
۱۳۶۹/۰۱/۰۱	اکبر هاشمی رفسنجانی	۵۰	۶۷٪	
۱۳۷۴/۰۱/۰۱		۱۰۰	۱۰۰٪	
۱۳۷۶/۰۱/۰۱		۱۶۰	۶۰٪	
۱۳۷۷/۰۱/۰۱	سید محمد خاتمی	۲۰۰	۲۵٪	
۱۳۷۸/۰۱/۰۱		۳۵۰	۷۵٪	
۱۳۷۹/۰۱/۰۱		۳۸۵	۱۰٪	
۱۳۸۰/۰۱/۰۱		۴۵۰	۱۷٪	
۱۳۸۱/۰۱/۰۱		۵۰۰	۱۱٪	
۱۳۸۲/۰۱/۰۱		۶۵۰	۳۰٪	
۱۳۸۳/۰۱/۰۱		۸۰۰	۲۳٪	
۱۳۸۶/۰۳/۰۱		۱۰۰۰	۲۵٪	
۱۳۸۶/۰۴/۰۶		۴۰۰۰	۳۰۰٪	بروز ناآرامی‌های مردمی
۱۳۸۹/۰۹/۲۸	محمود احمدی‌نژاد	۷۰۰۰	۷۵٪	
۱۳۹۳/۰۲/۰۶		۱۰۰۰۰	۴۳٪	

تاریخ	رئیس دولت	قیمت بنزین (ریال)	درصد افزایش	بازخورد جامعه
۱۳۹۸/۰۸/۲۴	حسن روحانی	۳۰۰۰۰	۲۰۰٪	بروز ناآرامی‌های مردمی
۱۴۰۴/۰۹/۲۲	مسعود پزشکیان	۵۰۰۰۰	۶۶٪	همزمانی با حذف ارز ترجیحی کالاهای اساسی و بروز ناآرامی- های مردمی

منبع: گردآوری و تنظیم محققان

جدول شماره (۱) تاریخیچه تغییرات قیمت بنزین را از سال ۱۳۳۰ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد. طبق اطلاعات این جدول، آخرین باری که در دولت حسن روحانی قیمت بنزین تغییر کرده سال ۱۳۹۸ بوده که با بروز ناآرامی‌های مردمی نیز همراه بوده است. بدیهی است که این واکنش در سال ۱۳۹۸ نشان دهنده اهمیت و حساسیت بالای جامعه ایران به قیمت بنزین است. به همین دلیل ایجاد تغییر در قیمت بنزین نیازمند کارشناسی اقتصادی دقیق و ملاحظات سیاسی و اجتماعی بسیاری است. با وجود چنین حساسیت‌هایی نباید فراموش کرد که تغییر قیمت بنزین نیاز به اقتناع ذهنی اقشار مختلف جامعه دارد. مردم باید حس کنند افزایش قیمت بنزین و واقعی کردن نرخ آن برای آنها نیز منفعی به دنبال دارد و همچنین باید در مورد میزان قاچاق سوخت به دلیل اختلاف قیمت بنزین و هدر رفت آن کاملاً مطلع شوند. وقتی مردم این واقعیت‌ها را درک کنند و بدانند دولت با این تغییرات منافع کلان آنها را کاملاً تأمین می‌کند با اینگونه طرح‌ها و تغییرات، همراهی خواهند کرد. (صالحی، ۱۴۰۳)

نکته اینکه تغییر قیمت بنزین سال جاری در دولت مسعود پزشکیان نیز با وجود همراهی اولیه از سوی مردم و آرامش نسبی فضای جامعه در آذرماه، به دلیل همزمانی با اعمال سیاست حذف ارز ترجیحی کالاهای اساسی و مشکلات دیگری از قبیل جهش نرخ ارز، تورم مزمن و کاهش شدید قدرت خرید مردم، به بروز ناآرامی‌های دی‌ماه ۱۴۰۴ منجر شد که با وجود کوتاهی زمان اعتراضات، خسارت مادی و معنوی زیادی را به کشور تحمیل کرد. به گونه‌ای که طبق گزارش رسمی نهاد ریاست جمهوری آمار جانباختگان دی‌ماه ۱۴۰۴، بیش از ۳ هزار نفر اعلام شد.^{۱۵}

15. <https://president.ir/fa/163429>

۵- تجزیه و تحلیل آثار و تبعات بنزین سه نرخ

در این قسمت آثار و پیامدهای بنزین سه نرخ که دولت مسعود پزشکیان متولی اجرای آن است، بررسی می‌شود. طبق گزارش‌های اولیه این طرح، نرخ ۱۵۰۰، ۳۰۰۰ تومانی بنزین از قبل باقی می‌ماند و نرخ ۵ هزار تومانی جایگاه‌ها برای خودروهای نو شماره و افراد با بیش از یک پلاک نیز به آن اضافه می‌شود. اما سؤال مهمی که مطرح می‌شود این است که آیا افزایش چند هزار تومانی قیمت بنزین، می‌تواند مشکلات ساختاری این حامل انرژی را حل کند؟ برای پاسخ به پرسش فوق باید موارد زیر را مدنظر قرار داد:

الف) عقب افتادگی قیمت بنزین از تورم ۶ ساله: تثبیت نرخ بنزین و سایر حامل‌های انرژی طی سالیان گذشته یکی از اشتباهات فاحش حوزه مدیریت انرژی در ایران بوده است. چرا که این تثبیت نرخ مصنوعی، تبعات سنگینی برای اقتصاد و امنیت عمومی به همراه داشته است. موجب مصرف بی‌رویه و افزایش تقاضا، فشار سنگین بر بودجه دولت، خلق نقدینگی بدون پشتوانه جهت تأمین یارانه پنهان، افزایش قاچاق، آلودگی بیشتر هوا، افزایش هزینه‌های بهداشت و درمان، افزایش میزان مرگ و میر و در مجموع کاهش کیفیت رفاه عمومی بویژه در کلان شهرها شده است.

ب) ثبات قیمت سوخت در برابر تورم فزاینده و تحریم: آخرین باری که نرخ بنزین تغییر کرده است مربوط به ۶ سال پیش یعنی سال ۱۳۹۸ است. در طول این ۶ سال به‌خاطر تورم سنگین ناشی از تحریم‌های ظالمانه و همچنین عدم کارایی برخی سیاست‌های اقتصادی، نرخ هر گرم طلا از حدود ۴۴۴ هزار تومان به حدوداً ۱۴ میلیون تومان تا دی‌ماه رسیده است. یا مثلاً نرخ هر عدد نان لواش که یک کالای ضروری است و قیمت آن توسط دولت تعیین می‌شود از ۱۶۰ تومان به ۹۶۰ تومان رسیده است. سؤال مهم این است که چرا در طول این ۶ سال نرخ بنزین ثابت مانده است؟ در پاسخ این سؤال احتمالاً باید ترس از تبعات امنیتی را پررنگ دانست؛ زیرا در آبان‌ماه سال ۱۳۹۸ بعد از افزایش قیمت بنزین، ناآرامی‌هایی رخ داد و جامعه با ناآرامی‌هایی مواجه شد. بنابراین سیاست‌گذار با درک این اهمیت که «هزینه افزایش قیمت بنزین به سقف چسبیده و تبعات امنیتی در پی خواهد داشت، از این موضوع صرف نظر کرده بود.»

ج) بنزین ارزان و مصرف بیش از ظرفیت: از طرفی طی سالیان گذشته قیمت پایین و غیرواقعی بنزین، موجب افزایش مصرف بنزین فراتر از توان تولید داخلی شده است. به اندازه‌ای که در حال حاضر دولت بنزین را لیتری حدود ۶۰ هزار تومان وارد و با نرخ ۳ هزار تومان عرضه می‌کند. مشخص نیست

که دولتمردان از این تثبیت مصنوعی قیمت ۶ ساله، چه در سر داشته‌اند؟ چرا برای مدت زیادی قیمت را مصنوعی کنترل کرده‌اند؟ زیرا اصرار بر کنترل مصنوعی پر هزینه است و در مواقع حساس این چنینی که توانایی کنترل از دست می‌رود، فنر قیمت بنزین آزاد می‌شود و به جامعه شوک وارد می‌کند. بهترین حالت این بود که در طول ۶ سال گذشته، قیمت بنزین نیز مانند سایر کالاها و نهاده‌ها به صورت آرام و پلکانی تغییر می‌کرد تا از تغییر ناگهانی آن و بروز شوک در جامعه، جلوگیری به عمل آید. نکته حائز اهمیت این است که تجربه ۶ ساله بین سال‌های ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۳ نشان داده است که جامعه با تغییرات آرام و پلکانی همراهی می‌کند.

د) قاچاق سوخت و ناکارآمدی قیمت‌گذاری ۵۰۰۰ تومانی: از زاویه دیگر قیمت بنزین ۵ هزار تومانی با وجود فشار تورمی که برای اقتصاد و خانوارهای ضعیف ایجاد می‌کند؛ به اندازه‌ای بالا نیست که بتواند قاچاق سوخت را کاهش دهد. شواهد نشان می‌دهد بنزین برای قاچاق در داخل کشور، لیتری ۱۵ هزار تومان خریداری می‌شود و در مرز حدود ۲۵ هزار تومان به فروش می‌رسد و آن سوی مرز نیز با قیمت ۵۰ هزار تومان معامله می‌گردد. بر این اساس افزایش نرخ بنزین آزاد به ۵ هزار تومان احتمالاً تأثیر چندانی بر قاچاق سوخت نخواهد داشت.

ه) اثر اندک افزایش قیمت بنزین بر درآمدهای دولت: نکته دیگر اینکه افزایش قیمت بنزین آزاد به ۵ هزار تومان تأثیر چندانی بر درآمدهای دولت نیز نخواهد داشت. با استناد به نظر برخی کارشناسان و نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی؛ درآمد حاصل از افزایش بنزین آزاد به ۵ هزار تومان، به حداکثر حدود ۳۰ همت می‌رسد که رقم ناچیزی است (دنیای اقتصاد، ۱۴۰۴). یعنی همچنان مشکل کسری بودجه و خلق نقدینگی نیز با این افزایش قیمت حل نمی‌شود.

و) راهکارهای همگام با افزایش قیمت بنزین: با وجود تمام مسائل پیش گفته، اما امکان عرضه بنزین به قیمت سابق امکان‌پذیر نیست و با توجه به محدودیت منابع مالی دولت، بازگشت تحریم‌های بین‌المللی و تورم فزاینده، چاره‌ای جز کنترل‌های قیمتی برای بنزین وجود ندارد. البته سیاست‌گذار باید در کنار کنترل‌های قیمتی از اهرم‌های غیرقیمتی محدودیت‌های سوخت‌گیری، تعیین سقف روزانه و ... هم استفاده کند؛ زیرا قیمت ۵ هزار تومانی نیز نمی‌تواند انگیزه قاچاق بنزین را بین ببرد؛ بنابراین تشدید نظارت بر جایگاه‌های سوخت مناطق و استان‌های مرزی باید تقویت شود. همچنین در کنار موارد فوق، باید قشرهای ضعیف و آسیب‌پذیر جامعه که احتمال دارد بنزین ۵ هزار تومانی موجب تشدید بحران در بین این اقشار شود، مورد توجه قرار بگیرند و با سیاست‌های حمایتی، در چتر حمایت دولت قرار بگیرند.

ز) شرط موفقیت طرح افزایش قیمت ۵۰۰۰ هزار تومانی: شرط موفقیت سیاست بنزین ۳ نرخ این است که اولاً اصرار بر اجرای این سیاست طولانی نباشد و سعی شود طی سالیان آینده از تعدد نرخ‌ها کاسته شود. دیگر اینکه باید از تجارب موفق گذشته استفاده کرد و تغییر قیمت بنزین باید به آرامی و همانند سایر اقلام و کالاها، در فواصل زمانی کوتاه‌تری صورت پذیرد تا مجدد از فاصله گرفتن قیمت واقعی و قیمت مصنوعی بنزین جلوگیری شود.

۶- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در این مطالعه مروری سعی شده با یک مرور تاریخی، اتفاقات زمینه‌ساز تغییر در قیمت بنزین و پیامدهای آن را طی سال‌های ۱۳۳۰ تا ۱۴۰۴ مورد بررسی قرار گیرد. مشاهده تجربه‌های گذشته در تاریخ معاصر ایران نشان می‌دهد از زمان آغاز استخراج نفت تاکنون، وفور منابع نفتی سبب شده است که سیاست‌گذاری‌های کارا و دقیق در حوزه قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی، همواره در حاشیه قرار گیرد و دولت از اهمیت آن غافل شود. همچنین بررسی روند تغییرات قیمت بنزین و واکنش‌های اجتماعی نسبت به آن، نشان می‌دهد که قیمت بنزین حساسیت اجتماعی و اقتصادی زیادی دارد. از این‌رو، هرگونه اصلاح قیمت و نزدیک کردن قیمت مصنوعی بنزین به سطح واقعی آن، بدون جلب اعتماد و همراهی اقشار مختلف جامعه امکان‌پذیر نخواهد بود. در این مسیر ضروری است شهروندان نسبت به کارکردهای اصلاح قیمت بنزین از جمله نقش آن در کاهش قاچاق سوخت، بهبود وضعیت درآمد‌های دولت و کاستن از فشار بر منابع مالی عمومی؛ آگاه شوند. تنها در صورت شفاف‌سازی این منافع و ایجاد درک و همراهی مشترک، می‌توان انتظار داشت جامعه از اجرای این سیاست‌ها حمایت کرده و زمینه تحقق اصلاحات پایدار در بخش انرژی فراهم شود. با وجود این حساسیت‌ها، دولت مسعود پزشکیان نرخ بنزین را دوباره افزایش داد. در این زمینه نرخ‌های مصوب گذشته باقی می‌مانند و نرخ ۵ هزار تومانی برای خودروهای نو شماره و افراد با بیش از یک پلاک، به آن افزوده می‌شود. این تغییر در قیمت بنزین و افزایش آن اجتناب‌ناپذیر است؛ زیرا تثبیت قیمت گذشته موجب مصرف بی‌رویه و افزایش تقاضا، فشار سنگین بر بودجه دولت، خلق نقدینگی بدون پشتوانه جهت تأمین یارانه پنهان، افزایش قاچاق، آلودگی بیشتر هوا، افزایش هزینه‌های بهداشت و درمان، افزایش میزان مرگ‌ومیر و در مجموع کاهش کیفیت رفاه عمومی به‌ویژه در کلان شهرها شده است. با وجود این ضرورت، تعیین نرخ ۵ هزار تومانی نیز به‌خاطر فاصله زیاد با نرخ بنزین بین‌المللی،

احتمالاً تأثیر چندانی بر قاچاق سوخت و همچنین تأثیر چندانی بر افزایش درآمدهای دولت نیز نخواهد داشت. صرفاً این افزایش قیمت، نارضایتی های جامعه را افزایش می دهد بدون اینکه کارآیی مناسبی داشته باشد.

با توجه به محدودیت منابع دولت، فشار تحریم ها و تورم بالا و دیگر موارد ذکر شده در بخش های قبل، قیمت گذاری به تنهایی کافی نیست و باید از ابزارهای مکمل مانند سقف روزانه مصرف و محدودیت های سوخت گیری نیز استفاده شود؛ چراکه حتی نرخ پنج هزار تومانی انگیزه قاچاق را از بین نمی برد. به همین دلیل، نظارت بر جایگاه ها به ویژه در مناطق مرزی اهمیت زیادی دارد. همچنین لازم است ا فشار کم درآمد و آسیب پذیر در قالب سیاست های حمایتی تحت پوشش قرار گیرند تا افزایش قیمت باعث وارد آمدن فشار اقتصادی بر آنها نشود.

در نهایت برای موفقیت سیاست سه نرخ بنزین، مدت اجرای آن نباید طولانی شود و طی سال های آینده باید تعدد نرخ ها کاسته شود. همچنین نیاز است به جای افزایش یکباره قیمت بنزین، با استفاده از تجربیات گذشته در مورد افزایش قیمت سایر کالاهای ضروری، بالا بردن قیمت بنزین به صورت تدریجی و پلکانی اعمال شود تا فاصله بین قیمت واقعی و قیمت مصنوعی بنزین در ایران کاهش یابد و اصلاح بازار به شکل پایدار انجام شود.

منابع

- آرشیو روزنامه اطلاعات: <https://www.ettelaat.com>
- اقتصاد نیوز (۱۳۹۸). "اقتصاد در چهار دهه چند بار گران شد". کدخبر: ۳۱۲۷۶۴.
- باوی، زینب، معتمدی، سحر، سعیدی، سیدناصر و حسین پور، فاطمه (۱۴۰۱). بررسی تأثیر قیمت بنزین بر شاخص توسعه انسانی در اقتصاد ایران. پژوهشنامه اقتصاد انرژی ایران، ۴۳: ۱۱-۳۳.
- حاجی غلام سریزدی، علی (۱۳۹۹)، پویایی شوک تغییرات قیمت بنزین: سیاست تثبیت یا تغییر تدریجی، مطالعات مدیریت راهبردی، شماره ۴۴، صفحات ۱۹ الی ۳۹.
- جمشیدیان، شیرین (۱۴۰۴)، روزنامه دنیای اقتصاد، "دو روایت از نرخ سوم بنزین"، کدخبر: ۴۲۲۸۳۶۱.
- حسینی، سیدصفدر و محتشمی، تکتم (۱۳۸۷)، رابطه تورم و رشد نقدینگی در اقتصاد ایران، گسست یا پایداری؟، فصلنامه پژوهش های اقتصادی، ۳(۳): ۲۱-۴۲.

- صالحی، حمیدرضا (۱۴۰۳). هزارتوی یارانه انرژی در ایران، نشریه گنجینه سما، شماره ۵۲، صفحات از ۲۶ الی ۲۷.
- سالم، علی اصغر، ممی پور و عزیزخانی، معصومه (۱۴۰۲). قیمت گذاری بنزین و پیامدهای آن بر فقر مطلق و نسبی خانوارهای شهری ایران. سیاست گذاری اقتصادی، ۲۹: ۱-۳۹.
- شاکری، عباس (۱۳۷۷). اقتصاد کلان: نظریه‌ها و سیاست‌ها (جلد دوم)، انتشارات رافع، صفحات ۱۰۴۴ الی ۱۰۴۶.
- شهبازی، محمدرضا، جانمحمدی، امیرحسین و شاهدانی، مهدی صادقی (۱۴۰۱). بهینه‌سازی تقاضای بنزین از طریق نظام قیمت‌گذاری و بهبود کارایی موتور خودروها (در چهارچوب الگوی خودرگرسیونی با وقفه‌های توزیعی و مدل تصحیح خطا در دوره زمانی ۱۳۶۶ تا ۱۳۹۵)، مدیریت کسب و کار، ۵۵: ۱۹۸-۱۸۳.
- درگاه ملی مرکز آمار ایران: <https://amar.org.ir>
- فریدزاد، علی، جهانگرد، اسفندیار و اسدی، ثریا (۱۴۰۱). سنجش تغییرات تولید ناشی از افزایش قیمت بنزین در سطح بخش‌های اقتصادی ایران: مقایسه الگوی استاندارد و الگوی غیرخطی عرضه محور گش. اقتصاد و الگوسازی، ۵۲: ۳۱-۵۵.
- مدنی، سعید (۱۳۹۹)، آتش خاموش؛ نگاهی به اعتراضات آبان ۹۸، انتشارات موسسه رحمان، چاپ اول، تهران.
- موزه و اسناد صنعت نفت ایران (۱۳۹۹). "چگونه گرانی بنزین زمینه‌ساز ترور نخست‌وزیر شد."
- میز نفت (۱۳۹۴). بررسی قیمت بنزین در ۳۷ سال گذشته. کد مطلب: ۶۹۶۴.
- ممی پور، سیاب، صیادی، محمد و عزیزخانی، معصومه (۱۴۰۱). تحلیل نظری سیاست‌های قیمت-گذاری بنزین در ایران: چالش‌ها و راهکارها. اقتصاد تطبیقی، ۲: ۲۹۲-۲۴۹.
- ورهرامی، ویدا و جهان‌تیغ، یگانه (۱۴۰۳)، عوامل تأثیرگذار بر اختلاف قیمت بنزین در داخل کشور و فوب خلیج فارس و تأثیر این اختلاف بر شاخص نابرابری ضریب اتکینسون در ایران. نشریه مطالعات اقتصاد بخش عمومی، ۲: ۳۰۱-۳۳۲.

- Gray, John (2007). "The End of the World as We Know It". The Guardian. (September 15, 2007).
- Mamipour, S., Salem, A. A., Sayadi, M., & Azizkhani, M. (2023). Retail gasoline pricing in a subsidized energy market: an empirical analysis from AIDS model for Iran. *Energy policy*, 183, 113812.
- Kilian, L., & Zhou, X. (2022). Oil prices, gasoline prices, and inflation expectations. *Journal of Applied Econometrics*, 37(5), 867-881.
- Clonan, Tom (2007). "Making capital out of fear". The Irish Times. (September 29, 2007).
- Macia, S. J. M. (2024). Impact of Changes in Fuel Prices on Inflation and Economic Growth in Mozambique. *International Journal of Economics, Finance and Management Sciences*.
- Kpodar, K., & Imam, P. A. (2021). To pass (or not to pass) through international fuel price changes to domestic fuel prices in developing countries: What are the drivers?. *Energy Policy*, 149, 111999.
- Kpodar, K., & Liu, B. (2022). The distributional implications of the impact of fuel price increases on inflation. *Energy economics*, 108, 105909.
- Klein, N., & Peet, R. (2008). Book Review: *The Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism*.
- Elm, M. (1994). *Oil, power, and principle: Iran's oil nationalization and its aftermath*. Syracuse University Press.
- Katouzian, H. (1981). *The political economy of modern Iran: Despotism and pseudo-modernism, 1926-1979*. Springer.
- <https://amar.org.ir/>

Historical analysis of gasoline pricing trends in Iran; effects and consequences

Mostafa Shokri^{1*}, Paria Sephouni², Kobra Farhadi³

1. Assistant Professor, Department of Economic Sciences, Faculty of Management and Economics, Lorestan University, Khorramabad, Iran
2. Master's student in Economics, Lorestan University, Khorramabad, Iran.
3. PhD student in Monetary Economics, Al-Zahra University (S), Tehran, Iran.

Abstract

Gasoline is one of the most important energy carriers in Iran, and its pricing remains a highly sensitive economic and political issue. Any decision regarding changes in gasoline prices must take into account not only economic considerations but also social and security implications. Consequently, Iranian governments have often pursued policies aimed at stabilizing gasoline prices, acting as intermediaries between market pressures and public concerns to prevent substantial price increases. This review study examines, through a historical analysis, the major events that led to changes in gasoline prices and their consequences in Iran between 1951 and 2025. Drawing on historical evidence and previous studies, the research investigates the patterns of gasoline price adjustments and their economic and social outcomes. The findings indicate that the most successful pricing strategies have involved gradual and incremental annual adjustments, with price increases generally remaining below 100 percent. Historical evidence further suggests that the artificial stabilization of gasoline prices over extended periods, followed by sudden increases exceeding 100 percent, significantly raises the likelihood of economic shocks, public dissatisfaction, and social unrest. The study concludes that sustainable gasoline pricing policies require gradual adjustment mechanisms that balance economic efficiency with social and political stability.

Keywords: Historical analysis, gasoline pricing, social protests, Iranian economy.

* Email: mostafashokri98@gmail.com