

مسئله بنزین

مرور ۲۲ گزارش از ۱۲ اندیشکده مطرح بین‌المللی درباره سیاست‌های بنزینی در ایران

(استفاده از مطالب صرفاً با ذکر منبع مجاز است.)

بخش‌های گزارش:

مقدمه

خلاصه مدیریتی

مقالات و یادداشت‌های اندیشکده‌های جهان درباره بنزین در ایران

جمع‌بندی و تحلیل راهبردی

رصد، ترجمه و تنظیم: گروه رصد بین‌الملل جامعه اندیشکده‌ها

شهریور ۱۴۰۵

گزارش پیشرو ماحصل رصد و بررسی اندیشکده‌ها، مراکز مطالعاتی و نهادهای بین‌المللی با موضوع مرور و بررسی سیاست‌های بنزینی کشورهای جهان است که در قالب مقاله، یادداشت، گزارش ویژه و نشست یا پادکست منتشر کرده‌اند. همچنین گفتنی است که مبنای این گزارش، محتوای تولیدی صرفاً مراکز مطالعاتی-اندیشکده‌ای و نهادهای حاکمیتی یا بین‌المللی است و نه خبرگزاری و وبگاه‌های تحلیلی در این حوزه.

بحران انرژی معمولاً زمانی شکل می‌گیرد که میان عرضه و تقاضای سوخت، به‌ویژه بنزین، شکاف قابل‌توجهی ایجاد شود و دولت نتواند در کوتاه‌مدت آن را جبران کند. بررسی مجموعه مطالعات نشان می‌دهد این وضعیت می‌تواند از جنگ، تحریم، حمله به تاسیسات نفتی، اختلال در حمل‌ونقل، کاهش ظرفیت پالایش، نوسان قیمت جهانی یا ضعف ساختاری در نظام انرژی ناشی شود. بنزین به‌دلیل نقش مستقیم در جابه‌جایی مردم، حمل کالا و فعالیت اقتصادی، یکی از حساس‌ترین فرآورده‌ها در زمان بحران است. از این‌رو، اختلال در تامین آن تنها مسئله‌ای انرژی‌محور نیست، بلکه می‌تواند آثار اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی گسترده‌ای ایجاد کند.

تجربه روسیه، ایران، لیبی، تونس و سریلانکا نشان می‌دهد کمبود بنزین الزاماً به‌معنای فقدان فیزیکی نفت یا منابع انرژی نیست. در برخی موارد، ظرفیت پالایش، نظام توزیع، واردات، ذخیره‌سازی، قیمت‌گذاری، قاچاق یا اختلالات آمادی عامل اصلی محدودیت عرضه هستند. در روسیه، حملات به پالایشگاه‌ها ظرفیت تولید بنزین را تحت فشار قرار داد؛ در لیبی، انحراف سوخت یارانه‌ای و ضعف شبکه رسمی توزیع موجب شکل‌گیری صف و کمبود شد؛ و در ایران، مصرف بالا، قیمت پایین، قاچاق و محدودیت‌های زیرساختی در کنار تحریم‌ها مورد توجه قرار گرفته‌اند. بنابراین ارزیابی بحران مستلزم بررسی کل زنجیره تامین است.

یکی از مسائل مشترک در مطالعات مورد بررسی، نحوه واکنش دولت‌ها به افزایش قیمت یا کمبود بنزین است. دولت‌ها معمولاً در نخستین مرحله به ابزارهایی مانند یارانه، کنترل قیمت، کاهش مالیات، محدودیت صادرات، آزادسازی ذخایر، واردات اضطراری یا سهمیه‌بندی متوسل می‌شوند. این اقدامات می‌توانند در کوتاه‌مدت فشار اقتصادی بر مصرف‌کننده را کاهش دهند، اما در صورت استمرار ممکن است پیامدهایی مانند افزایش کسری بودجه، قاچاق، کاهش انگیزه تولید، صف‌های طولانی و کمبود بیشتر ایجاد کنند. از این‌رو، مطالعات سیاستی بر ضرورت مقایسه هزینه و فایده هر مداخله و توجه به آثار ناخواسته آن تاکید دارند.

تجربه بحران‌های نفتی گذشته همچنین نشان داده است که کنترل مدیریتی قیمت بنزین در شرایط محدودیت عرضه می‌تواند مسئله کمبود را تشدید کند. هنگامیکه قیمت پایین‌تر از سطح تعادلی بازار تعیین شود، انگیزه مصرف کاهش نمی‌یابد، درحالی‌که عرضه نیز ممکن است افزایش پیدا نکند. نتیجه می‌تواند افزایش تقاضا، خرید احتیاطی، صف، سهمیه‌بندی و ایجاد بازارهای غیررسمی باشد. مطالعات و تحلیل‌های مربوط به تجربه آمریکا در دهه ۱۹۷۰ بر همین سازوکار تاکید دارند. بنابراین، سیاست قیمت‌گذاری در بحران باید همزمان آثار اجتماعی افزایش قیمت و نقش قیمت در تنظیم مصرف و تخصیص محدود منابع را در نظر بگیرد.

در کنار مدیریت قیمت و عرضه، مجموعه مطالعات مورد بررسی اهمیت مدیریت تقاضای بنزین را برجسته می‌کنند. «اژانس بین‌المللی انرژی» در واکنش به شوک‌های نفتی، اقداماتی مانند دورکاری، کاهش سرعت در بزرگراه‌ها، استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی، محدودیت تردد خودروها، همسفری و رانندگی کم‌مصرف را به‌عنوان ابزارهای فوری معرفی کرده است. برخی از این اقدامات می‌توانند بدون نیاز به افزایش سریع تولید نفت یا واردات بنزین، تقاضای سوخت را کاهش دهند. در نتیجه، مدیریت بحران انرژی می‌تواند از ترکیب سیاست‌های عرضه‌محور و تقاضا‌محور تشکیل شود و صرفاً به افزایش تولید محدود نباشد.

جنگ و درگیری نظامی، یکی از مهم‌ترین عواملی است که آسیب‌پذیری زنجیره تامین سوخت را افزایش می‌دهد. حمله به پالایشگاه‌ها، پایانه‌ها، خطوط انتقال و انبارهای سوخت می‌تواند حتی در صورت وجود ذخایر نفت خام، عرضه فرآورده نهایی را مختل کند. مطالعات مربوط به روسیه نشان می‌دهند که میزان آسیب واقعی باید با توجه به ظرفیت مازاد پالایش، مدت توقف واحدها، امکان تعمیر، شبکه ریلی و توان انتقال سوخت از مناطق دیگر ارزیابی شود. بنابراین، تعداد حملات به‌تنهایی معیار مناسبی برای سنجش شدت بحران نیست و تاب‌آوری کل شبکه انرژی باید مورد ارزیابی قرار گیرد.

یکی دیگر از محورهای مشترک این مطالعات، نقش نهادهای پژوهشی و اندیشکده‌ها در تبدیل داده‌های پراکنده بحران به گزینه‌های قابل استفاده برای سیاست‌گذاران است. این نهادها معمولاً با بررسی بازار، زیرساخت، رفتار مصرف‌کنندگان، تجربه کشورهای دیگر و سناریوهای احتمالی، پیامدهای تصمیمات مختلف را ارزیابی می‌کنند. در این چارچوب، کار اندیشکده صرفاً پیش‌بینی بحران نیست؛ بلکه می‌تواند شامل شناسایی آسیب‌پذیری‌ها، مقایسه سیاست‌ها، بررسی هزینه‌های مالی، ارزیابی پیامدهای اجتماعی و ارائه گزینه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت باشد. این مطالعات در بسیاری موارد نقش واسط میان دانش تخصصی و تصمیم‌گیری اجرایی را ایفا می‌کنند.

مجموعه منابع بررسی‌شده در مجموع نشان می‌دهد مدیریت بحران بنزین نیازمند نگاهی چندبعدی است که عرضه، تقاضا، قیمت، ذخایر، پالایش، واردات، توزیع، زیرساخت و رفتار اجتماعی را همزمان در نظر بگیرد. سیاست موفق الزاماً سیاستی نیست که تنها قیمت را کاهش دهد یا عرضه را افزایش دهد؛ بلکه باید بتواند امنیت عرضه را حفظ، مصرف غیرضروری را کنترل، هزینه حمایت عمومی را مدیریت و دسترسی گروه‌های آسیب‌پذیر را تضمین کند. در چنین شرایطی، تحلیل‌های اندیشکده‌ای می‌توانند با مقایسه تجربه‌های گذشته و سناریوهای مختلف، چارچوبی برای تصمیم‌گیری مرحله‌ای و مبتنی‌بر شواهد فراهم کنند.

خلاصه مدیریتی

مهم‌ترین یافته مجموعه مطالعات این است که بحران بنزین معمولاً حاصل یک عامل منفرد نیست، بلکه از برهم‌کنش چند عامل شکل می‌گیرد. جنگ و حمله به زیرساخت‌های نفتی، تحریم، اختلال در تجارت، کاهش ظرفیت پالایش، ضعف توزیع، قیمت‌گذاری نامتناسب، قاچاق و افزایش مصرف می‌توانند همزمان یا به‌صورت زنجیره‌ای عمل کنند. تجربه ایران نمونه‌ای از پیوند میان مصرف بالا، قیمت پایین، قاچاق، محدودیت زیرساخت و فشار خارجی است؛ درحالی‌که تجربه روسیه نشان می‌دهد حمله به پالایشگاه‌ها می‌تواند حتی یک صادرکننده بزرگ انرژی را با فشار بر بازار بنزین مواجه کند. بنابراین تشخیص منشأ بحران، مقدمه انتخاب ابزار سیاستی مناسب است.

در شرایط بحران، ذخایر راهبردی نفت یکی از نخستین ابزارهای دولت‌ها برای جلوگیری از تشدید اختلال عرضه محسوب می‌شوند، اما ظرفیت آنان محدود است. تجربه‌های بررسی‌شده نشان می‌دهد آزادسازی ذخایر می‌تواند زمان لازم برای واکنش بازار و سیاست‌گذار را فراهم کند، ولی جایگزین دائمی تولید، پالایش یا مسیرهای حمل‌ونقل از دست‌رفته نیست. «آژانس بین‌المللی انرژی» در بحران اخیر نیز بر اهمیت ذخایر اضطراری تأکید کرده و همزمان یادآور شده است که ظرفیت افزایش سریع عرضه محدود است. بنابراین ذخایر بیشتر نقش «پل موقت» میان آغاز بحران و بازگشت عرضه عادی را دارند.

کنترل قیمت بنزین یکی از حساس‌ترین تصمیمات دولت‌ها در بحران است، زیرا مستقیماً با هزینه خانوار و رضایت عمومی ارتباط دارد. با این حال، مطالعات مورد بررسی نشان می‌دهند تثبیت قیمت در شرایط کمبود عرضه ممکن است به افزایش مصرف، صف، بازار سیاه و فشار مالی دولت منجر شود. تجربه بحران نفتی دهه ۱۹۷۰ در آمریکا نمونه‌ای از پیامدهای احتمالی چنین سیاستی است. بنابراین سیاست‌گذار باید میان حمایت از قدرت خرید مصرف‌کننده و حفظ علامت قیمتی بازار توازن ایجاد کند. حمایت هدفمند از خانوارهای آسیب‌پذیر در بسیاری از مطالعات، گزینه‌ای کم‌هزینه‌تر از یارانه عمومی معرفی شده است.

یارانه سوخت می‌تواند در کوتاه‌مدت از انتقال کامل افزایش قیمت جهانی به مصرف‌کننده جلوگیری کند، اما تداوم آن هزینه‌های قابل‌توجهی ایجاد می‌کند. گزارش‌های بانک جهانی و سایر نهادها نشان می‌دهند یارانه فراگیر ممکن است به نفع مصرف‌کنندگان پردرآمدتر تمام شود، قاچاق را افزایش دهد و منابع عمومی را از سرمایه‌گذاری در زیرساخت یا حمایت اجتماعی هدفمند منحرف کند. از این رو، اصلاح یارانه در بسیاری از مطالعات با اقداماتی مانند پرداخت مستقیم، حمایت اجتماعی هدفمند، اطلاع‌رسانی شفاف و اجرای تدریجی همراه شده است. هدف چنین رویکردی کاهش فشار اجتماعی اصلاحات و همزمان حفظ پایداری مالی دولت است.

مدیریت تقاضا یکی از مهم‌ترین ابزارهای فوری در شرایط کمبود بنزین است. تجربه‌های مورد بررسی نشان می‌دهد دولت‌ها می‌توانند از طریق کاهش سرعت، افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی، همسفری، دورکاری، محدودیت تردد و رانندگی اقتصادی، مصرف سوخت را کاهش دهند. «آژانس بین‌المللی انرژی» برآورد می‌کند ترکیب همسفری و شیوه‌های رانندگی کم‌مصرف می‌تواند مصرف سوخت خودروها را حدود ۵ تا ۸ درصد کاهش دهد و کاهش سرعت نیز ظرفیت کاهش مصرف قابل‌توجهی دارد. این سیاست‌ها زمانی اهمیت بیشتری دارند که افزایش سریع عرضه یا واردات بنزین به دلایل فنی، مالی یا امنیتی امکان‌پذیر نباشد.

تجربه جنگ روسیه و اوکراین اهمیت تاب‌آوری پالایشگاه‌ها و شبکه توزیع را آشکار می‌کند. حمله به چند پالایشگاه الزاما به بحران سراسری منجر نمی‌شود، زیرا ظرفیت مازاد، امکان تعمیر سریع، انتقال سوخت از مناطق دیگر و واردات می‌تواند بخشی از کمبود را جبران کنند. با این حال، استمرار حملات می‌تواند این حاشیه ایمنی را کاهش دهد. بنابراین ارزیابی امنیت سوخت باید به جای تمرکز صرف بر تعداد تاسیسات آسیب‌دیده، ظرفیت واقعی تولید، ذخایر، زمان تعمیر، شبکه انتقال و امکان جایگزینی منابع را در قالب سناریوهای مختلف بررسی کند.

تجربه لیبی و تونس نشان می‌دهد قاچاق سوخت و بازارهای غیررسمی می‌توانند هم علت و هم پیامد بحران بنزین باشند. زمانی که قیمت داخلی به‌طور مصنوعی پایین نگه داشته شود و میان قیمت داخلی و کشورهای همسایه فاصله زیادی ایجاد شود، انگیزه انتقال غیرقانونی سوخت افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی، افزایش عرضه رسمی لزوما کمبود جایگاه‌ها را برطرف نمی‌کند، زیرا بخشی از سوخت از شبکه رسمی منحرف می‌شود. بنابراین سیاست مقابله با قاچاق باید همراه با اصلاح قیمت، نظارت بر زنجیره توزیع، همکاری مرزی و توجه به معیشت مناطق مرزی طراحی شود.

یکی از ویژگی‌های برجسته مطالعات اندیشکده‌ای، مقایسه گزینه‌های سیاستی و شناسایی پیامدهای ناخواسته آنانست. برای مثال، ممنوعیت صادرات بنزین ممکن است در نگاه نخست راهی برای افزایش عرضه داخلی باشد اما می‌تواند تجارت، سرمایه‌گذاری و انعطاف بازار را نیز تحت تأثیر قرار دهد. محدودیت قیمت نیز ممکن است فشار کوتاه‌مدت بر خانوار را کاهش دهد اما خطر کمبود ایجاد کند. از این منظر، ارزش تحلیل پژوهشی در آن است که تصمیم‌گیرنده را از ارزیابی تک‌بعدی سیاست‌ها دور نماید و آثار آن را بر قیمت، عرضه، مصرف، بودجه و امنیت انرژی به‌صورت همزمان نشان دهد.

مطالعات بررسی‌شده بر ضرورت سیاست‌گذاری چندمرحله‌ای تأکید دارند. مرحله نخست باید بر حفظ عرضه ضروری، استفاده حساب‌شده از ذخایر، جلوگیری از اختلال شدید و حمایت از گروه‌های آسیب‌پذیر متمرکز باشد. مرحله دوم می‌تواند شامل کاهش تقاضا، اصلاح تدریجی قیمت‌ها، مقابله با قاچاق و بازسازی زیرساخت باشد. در مرحله بلندمدت نیز کاهش وابستگی به یک منبع یا مسیر، افزایش بهرهوری، توسعه حمل‌ونقل عمومی، نوسازی پالایشگاه‌ها و تنوع‌بخشی به سبد انرژی اهمیت پیدا می‌کند. چنین رویکردی بحران را از یک مسئله اضطراری به فرصتی برای افزایش تاب‌آوری ساختاری تبدیل می‌کند.

مقالات و یادداشت‌ها

معضل انرژی ایران: محدودیت‌ها، پیامدها و گزینه‌های سیاستی

بنیاد موقوفه کارنگی – 26 ژوئن 2025

این یادداشت بحران انرژی ایران را حاصل همزمان مشکلات ساختاری، سیاست‌های داخلی، یارانه‌های گسترده، فرسودگی زیرساخت‌ها و تحریم‌های بین‌المللی توصیف می‌کند. در حوزه بنزین، قیمت بسیار پایین داخلی و تفاوت شدید آن با کشورهای همسایه، مصرف بالا و قاچاق روزانه حدود ۱۰ تا ۲۰ میلیون لیتر را تشدید کرده و بخشی از عرضه داخلی را کاهش داده است. یادداشت همچنین به کاهش سهمیه بنزین در اواخر سال ۲۰۲۴ و هزینه سالانه واردات بنزین اشاره می‌کند. از نگاه نویسنده، این وضعیت نشان می‌دهد که مدیریت بحران سوخت صرفا با اقدامات کوتاه‌مدت مانند واردات یا محدودیت مصرف قابل‌حل نیست و به اصلاحات ساختاری در قیمت‌گذاری، زیرساخت و مدیریت تقاضا نیاز دارد.

در بخش سیاستی، یادداشت مجموعه‌ای از گزینه‌ها را برای کاهش آسیب‌پذیری انرژی مطرح می‌کند که می‌تواند برای تصمیم‌گیران در شرایط کمبود سوخت و انرژی مورد استفاده قرار گیرد. از جمله این گزینه‌ها، اصلاح تدریجی یارانه‌ها و قیمت انرژی، مقابله با قاچاق سوخت، نوسازی پالایشگاه‌ها و شبکه توزیع، ارتقای بهرهوری و استفاده از فن‌آوری‌های مدیریت هوشمند تقاضاست. نویسنده همچنین توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر و جذب سرمایه و فن‌آوری خارجی را بخشی از راهکار بلندمدت می‌داند.

حملات پهبادی اوکراین به روسیه تا چه اندازه جدی است؟

بنیاد موقوفه کارنگی – 5 آوریل 2024

این نوشتار تأثیر حملات پهبادی اوکراین به پالایشگاه‌ها و زیرساخت‌های انرژی روسیه را در چارچوب جنگ بررسی می‌کند. از ابتدای سال ۲۰۲۴ بیش از ۱۵ پالایشگاه و چند انبار نفت هدف قرار گرفتند و حملات توانستند حدود ۱۵

درصد از تولید بنزین روسیه را موقتاً از مدار خارج کنند؛ بااین‌حال، ظرفیت مازاد پیش از حملات حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد بود. نویسنده برآورد می‌کند که حتی در صورت توقف پالایشگاه‌های در دسترس اوکراین، ظرفیت پالایشی اورال و سیبری برای تامین سوخت‌های اصلی کافی خواهد بود، هرچند ممکن است کمبود ۲۰ تا ۳۰ درصدی بنزین ایجاد شود.

تحلیل کارنگی نشان می‌دهد که مسئله اصلی در بحران سوخت روسیه، صرفاً میزان خسارت پالایشگاه‌ها نیست، بلکه توانایی انتقال و توزیع سوخت جایگزین نیز اهمیت دارد. در صورت تشدید حملات، کمبود بنزین می‌تواند ابتدا مصرف‌کنندگان خصوصی را تحت تأثیر قرار دهد، درحالی‌که بخش صنعت، کشاورزی و نیروهای مسلح همچنان از ذخایر و ظرفیت‌های موجود برخوردار خواهند بود. مقاله همچنین واردات از بلاروس را به‌عنوان گزینه‌ای برای جبران کمبود احتمالی مطرح می‌کند و تأکید دارد که انتقال سوخت از مناطق دوردست فشار بیشتری بر شبکه ریلی وارد خواهد کرد.

هزینه و فایده واقعی حملات اوکراین به پالایشگاه‌های روسیه

بنیاد موقوفه کارنگی – 25 ژوئن 2024

این مقاله پیامد حملات پهنپادی اوکراین به پالایشگاه‌های روسیه را از منظر تأثیر آن بر تولید و عرضه بنزین و گازوئیل بررسی می‌کند. نویسنده با استفاده از داده‌های تولید، قیمت خرده‌فروشی و عمده‌فروشی و جریان صادرات، نتیجه می‌گیرد که کاهش تولید سوخت از مارس ۲۰۲۴ قابل مشاهده بود، اما در مقایسه با نوسانات تاریخی، به سطحی نرسید که بحران سراسری ایجاد کند. قیمت خرده‌فروشی سوخت نیز عمدتاً ثابت ماند و بسیاری از واحدهای آسیب‌دیده پس از دو تا سه هفته تعمیر به مدار بازگشتند. واردات محدود بنزین از بلاروس نیز کمتر از نیم درصد مصرف یک هفته روسیه بود و بیشتر جنبه آمادی داشت.

تحلیل اندیشکده موقوفه کارنگی نشان می‌دهد که ارزیابی بحران سوخت در جنگ باید فراتر از شمار پالایشگاه‌های آسیب‌دیده باشد و ظرفیت مازاد پالایش، مدت توقف واحدها، ذخایر، شبکه توزیع و واکنش قیمت‌ها نیز سنجیده شود. نویسنده برآورد می‌کند که حملات، تا آن زمان، هزینه‌هایی عمدتاً در حد تعمیرات و کاهش محدود درآمد صادراتی بر روسیه تحمیل کرده بودند اما به کمبود گسترده بنزین یا افزایش محسوس قیمت سوخت منجر نشدند. از این منظر، نقش تحلیل اندیشکده‌ای، ارزیابی داده‌های پس از حمله، مقایسه سناریوها و اصلاح برداشت‌های اولیه است تا دولت‌ها و تصمیم‌گیران بتوانند درباره تاب‌آوری زیرساخت پالایشی و آثار احتمالی تشدید حملات بر بازار سوخت تصمیم دقیق‌تری بگیرند.

اصلاح قیمت‌گذاری سوخت در عصر نفت ۱۰۰ دلاری

بانک جهانی - 2013

این گزارش بانک جهانی به بررسی سیاست‌های قیمت‌گذاری فرآورده‌های نفتی، به‌ویژه بنزین و گازوئیل، در دوره افزایش و نوسان شدید قیمت جهانی نفت می‌پردازد. گزارش نشان می‌دهد دولت‌ها برای محافظت از مصرف‌کنندگان، اغلب از تثبیت قیمت، سقف قیمتی، یارانه، کاهش مالیات و سازوکارهای هموارسازی قیمت استفاده کرده‌اند؛ اما تداوم این سیاست‌ها در برخی کشورها به کمبود شدید سوخت، بازار سیاه، قاچاق، فرسودگی زیرساخت و فشار مالی بر دولت و شرکت‌های نفتی انجامیده است. در شرایط کمبود، ناتوانی دولت در جبران زیان شرکت‌های عرضه‌کننده می‌تواند واردات و پالایش را کاهش دهد و حتی تعطیلی جایگاه‌ها را به‌دنبال داشته باشد.

گزارش برای مدیریت این وضعیت، مجموعه‌ای از سیاست‌های مکمل را پیشنهاد می‌کند که برای تصمیم‌گیری دولت‌ها در بحران قیمت یا عرضه سوخت قابل استفاده است. اصلاح تدریجی قیمت‌ها، هدفمندکردن حمایت‌های اجتماعی، کاهش مصرف از طریق افزایش بهرموری، تنوع‌بخشی به سوخت، خرید عمده، نوسازی زیرساخت و کاهش هزینه عرضه از جمله گزینه‌های مطرح‌شده هستند. گزارش همچنین بر اهمیت ارتباط شفاف دولت با جامعه تأکید دارد؛ به‌ویژه توضیح درباره هزینه یارانه‌ها، قاچاق، کمبودهای واقعی و پیامدهای اصلاح قیمت. از این منظر، نقش تحلیل سیاستی در بحران، ارائه گزینه‌های متناسب با شرایط کشور و کمک به طراحی مسیر تدریجی و قابل‌اجرا برای حفظ امنیت عرضه و کاهش آسیب اجتماعی است.

موسسه بروکینگز – 20 آوریل 2022

این نشوتار بحران افزایش قیمت بنزین در آمریکا پس از حمله روسیه به اوکراین را عمدتاً در چارچوب شرایط بازار جهانی نفت بررسی می‌کند. نویسنده توضیح می‌دهد که کاهش تولید نفت در دوران همه‌گیری کرونا، رشد سریع‌تر تقاضا و خروج بخشی از نفت روسیه از بازار جهانی، فشار بر قیمت‌ها را افزایش داد و قیمت بنزین آمریکا را بالا برد. از دید نویسنده این مقاله، ظرفیت تولید داخلی در کوتاه‌مدت نمی‌تواند به‌سرعت افزایش یابد، زیرا کمبود سرمایه، تجهیزات حفاری، نیروی کار و محدودیت‌های زنجیره تامین وجود دارد. بنابراین، بحران بنزین تنها با افزایش فوری تولید داخلی قابل مدیریت نیست و باید شرایط بازار جهانی و محدودیت‌های زمانی عرضه نیز در نظر گرفته شود.

تحلیل موسسه بروکینگز بر اهمیت تصمیم‌گیری کوتاه‌مدت و بلندمدت همزمان تاکید دارد. در کوتاه‌مدت، آزادسازی ذخایر راهبردی نفت آمریکا و هماهنگی با آژانس بین‌المللی انرژی به‌عنوان ابزارهایی برای افزایش عرضه و کاهش نسبی فشار قیمتی مطرح می‌شوند؛ در بلندمدت نیز کاهش تقاضا برای سوخت‌های فسیلی، توسعه خودروهای برقی و انرژی‌های کم‌کربن دنبال می‌شود. این تحلیل نشان می‌دهد نقش اندیشکده در بحران، صرفاً ارائه راهکار فنی نیست، بلکه توضیح سازوکار بازار، محدودیت گزینه‌های دولت و آثار زمانی تصمیمات برای سیاست‌گذاران و افکار عمومی است تا مدیریت بحران بنزین بر مبنای ارزیابی واقع‌بینانه عرضه، تقاضا و ذخایر انجام شود.

بحران انرژی: مقابله با هزینه‌های بالای انرژی برای مصرف‌کنندگان

ریسورس آف فیوچر (منابع آینده) – 28 آوریل 2022

این نشست موسسه «منابع آینده» در آوریل ۲۰۲۲، افزایش شدید هزینه‌های انرژی در آمریکا و جهان را در شرایط جنگ اوکراین، اختلالات زنجیره تامین پس از همه‌گیری و افزایش قیمت نفت بررسی می‌کند. در حوزه بنزین، افزایش قیمت جهانی نفت مستقیماً بر هزینه سوخت مصرف‌کنندگان آمریکایی اثر گذاشت و برخی ایالت‌ها برای کاهش فشار، مالیات بنزین را موقتاً تعلیق کردند. نشست تلاش می‌کند عوامل داخلی و جهانی موثر بر قیمت انرژی را از یکدیگر تفکیک کند و پیامدهای آن را برای خانوارها و کسب‌وکارها توضیح دهد. همچنین اقدامات کوتاه‌مدت دولت و گزینه‌های سیاستی بلندمدت برای کاهش هزینه‌های انرژی بررسی می‌شوند.

ساختار این نشست نمونه‌ای از نقش نهادهای پژوهشی در پشتیبانی تحلیلی از تصمیم‌گیری در بحران انرژی است؛ زیرا کارشناسان دولت، دانشگاه و بخش خصوصی در کنار پژوهشگران این اندیشکده، عوامل موثر بر بازار و گزینه‌های سیاستی را ارزیابی می‌کنند. بحث‌ها ضمن توجه به اقدامات فوری برای کاهش فشار هزینه‌ها، به سیاست‌های بلندمدت و عوامل تعیین‌کننده قیمت در ماه‌های آینده نیز می‌پردازند. حضور نماینده وزارت انرژی آمریکا در کنار متخصصان سیاست انرژی و بازار، امکان پیوند میان تحلیل کارشناسی و ملاحظات اجرایی دولت را فراهم می‌کند. در نتیجه، کارکرد اصلی نشست، تبیین شرایط بازار، ارزیابی گزینه‌های کوتاه‌مدت و ترسیم پیامدهای سیاست‌های آینده برای مصرف‌کنندگان و کسب‌وکارهاست.

قیمت بنزین ۱۰۲: راهکارهای سیاستی

ریسورس آف فیوچر (منابع آینده) – 8 دسامبر 2022

این نوشتار موسسه «منابع آینده» گزینه‌های سیاستی برای کاهش فشار قیمت بالای بنزین بر خانوارها را بررسی می‌کند و تجربه اقداماتی مانند آزادسازی ذخایر راهبردی نفت، تعطیلی موقت مالیات بنزین و سقف‌گذاری قیمت را ارزیابی می‌کند. نویسنده در این یادداشت یادآور می‌شود که سقف قیمت در بحران کمبود عرضه دهه ۱۹۷۰ به کاهش تقاضا منجر نشد و در نهایت صف‌های طولانی و کمبود بنزین ایجاد کرد. همچنین کاهش موقت مالیات اگرچه قیمت جایگاه را پایین می‌آورد، درآمد دولت را کاهش می‌دهد. در مقابل، پرداخت‌های ثابت و هدفمند به خانوارها می‌تواند بدون افزایش مصرف، بخشی از فشار اقتصادی ناشی از قیمت بالای سوخت را جبران کند.

نویسنده در این یادداشت تحلیلی سپس راهکارهای بلندمدت‌تری مانند افزایش استاندارد بهره‌وری خودروها، توسعه خودروهای برقی و کاهش وابستگی حمل‌ونقل به بنزین از طریق حمل‌ونقل عمومی و برنامه‌ریزی شهری را مطرح می‌کند. از منظر این اندیشکده، سیاست‌گذاری در بحران سوخت باید علاوه بر اثر فوری بر قیمت و مصرف، پیامدهای مالی و زیرساختی نیز در نظر بگیرد؛ زیرا کاهش مصرف بنزین می‌تواند درآمد مالیاتی دولت را کاهش دهد و گسترش خودروهای برقی نیز تقاضا برای برق و سرمایه‌گذاری در شبکه را افزایش می‌دهد. بنابراین، کارکرد تحلیل سیاستی در اینجا مقایسه گزینه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت و آشکارکردن پیامدهای ناخواسته هر سیاست برای تصمیم‌گیران است.

قیمت بنزین ۱۰۱

ریسورس آف فیوچر (منابع آینده) – 8 دسامبر 2022

این نوشتار موسسه «منابع آینده» سازوکار شکل‌گیری قیمت بنزین و عوامل موثر بر آن را بررسی می‌کند. بر اساس تحلیل این اندیشکده، قیمت بنزین تابعی از قیمت جهانی نفت خام، هزینه پالایش، توزیع و بازاریابی و مالیات‌هاست و تغییرات عرضه و تقاضا نیز نقش تعیین‌کننده دارند. محدودیت ظرفیت پالایشگاه‌ها، تعطیلی موقت پالایشگاه‌ها در اثر حوادث طبیعی و افزایش تقاضا می‌تواند عرضه را کاهش و قیمت را بالا ببرد. گزارش همچنین با مرور شوک‌های نفتی دهه ۱۹۷۰، بحران همه‌گیری کرونا و تحولات پس از آن نشان می‌دهد که وابستگی به عرضه خارجی و ظرفیت محدود پالایش می‌تواند در شرایط اختلال، بازار بنزین را آسیب‌پذیر کند.

از منظر سیاست‌گذاری، نویسنده این گزارش تاکید می‌کند که شناخت عوامل موثر بر قیمت و واکنش مصرف‌کنندگان، پیش‌شرط انتخاب سیاست‌های موثر برای مدیریت فشار بنزین است. افزایش قیمت معمولاً خانوارها را به سمت خودروهای کم‌مصرف‌تر، خودروهای هیبریدی و برقی و تا حدی کاهش سفر سوق می‌دهد، اما امکان کاهش مصرف برای خانوارهای روستایی یا افرادی که گزینه حمل‌ونقل عمومی محدودی دارند کمتر است. همچنین بار هزینه بنزین میان خانوارها یکسان نیست و گروه‌های کم‌درآمد سهم بیشتری از درآمد خود را صرف سوخت می‌کنند. بنابراین، تحلیل اندیشکده‌ای با بررسی رفتار مصرف‌کنندگان، ظرفیت عرضه و پیامدهای توزیعی، مبنایی برای طراحی سیاست‌های بحران و حمایت هدفمند فراهم می‌کند.

سوخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای

آژانس بین‌المللی انرژی – 20 مارس 2026

این بخش از گزارش آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) با عنوان «محافظة در برابر شوک‌های نفتی»، مجموعه‌ای از اقدامات فوری برای کاهش مصرف سوخت حمل‌ونقل در شرایط اختلال عرضه و بحران نفت ارائه می‌کند. با توجه به سهم حدود ۴۵ درصدی حمل‌ونقل جاده‌ای از تقاضای جهانی نفت، تمرکز ویژه بر بنزین است؛ زیرا بخش عمده مصرف خودروهای سواری و وسایل نقلیه سبک به بنزین اختصاص دارد. پیشنهادهایی مانند دورکاری، کاهش حداقل ۱۰ کیلومتر در ساعت سرعت بزرگراه‌ها، تقویت حمل‌ونقل عمومی، محدودیت تردد خودروها بر اساس پلاک و ترویج همسفری و رانندگی کم‌مصرف می‌تواند در کوتاه‌مدت تقاضای بنزین را کاهش دهد.

تحلیل IEA نشان می‌دهد مدیریت بحران سوخت لزوماً به افزایش فوری عرضه محدود نمی‌شود و کاهش هدفمند تقاضا نیز می‌تواند بخشی از ابزار امنیت انرژی دولت‌ها باشد. برای نمونه، کاهش سرعت می‌تواند مصرف خودروهای شخصی را در سطح ملی ۱ تا ۶ درصد پایین آورد و ترکیب همسفری، رانندگی اقتصادی و مدیریت مصرف تهویه می‌تواند حدود ۵ تا ۸ درصد از تقاضای سوخت خودروها بکاهد. گزارش با ارائه نمونه‌هایی از سیاست‌های فرانسه، پاکستان، بنگلادش و سایر کشورها، نقش تحلیل سیاستی را در تبدیل تجربه‌های گذشته و داده‌های مصرف به گزینه‌های اجرایی برای دولت‌ها نشان می‌دهد؛ به‌ویژه در شرایطی که محدودیت عرضه امکان جبران سریع کمبود را نمی‌دهد.

مدیریت بحران‌های قیمت انرژی؛ جایگزین‌هایی برای پاران‌های سوخت فسیلی

موسسه توسعه پایدار بین‌الملل – 5 اوت 2026

این گزارش موسسه بین‌المللی توسعه پایدار (IISD) چارچوبی برای واکنش دولت‌ها به شوک‌های قیمت سوخت‌های فسیلی ارائه می‌کند و بر آسیب‌پذیری اقتصادهای وابسته به سوخت‌های وارداتی در برابر نوسانات بازار و تنش‌های ژئوپلیتیکی تأکید دارد. در این چارچوب، حمایت از مصرف‌کنندگان باید بر کاهش فشار هزینه‌ای و همزمان کاهش تقاضای سوخت متمرکز باشد. حمایت هدفمند از خانوارها و کسب‌وکارهای آسیب‌دیده، اقدامات صرفه‌جویی و کاهش مصرف انرژی و مشوق‌های بهرهوری، ذخیره‌سازی و برق‌سازی از گزینه‌های اصلی معرفی می‌شوند. گزارش، یارانه‌های گسترده سوخت را راهکاری کوتاه‌مدت می‌داند که می‌تواند فشار بیشتری بر بودجه عمومی وارد کند و وابستگی به سوخت فسیلی را تشدید سازد.

گزارش در مرحله دوم، حمایت اضطراری از سوخت‌های فسیلی را در صورتی قابل استفاده می‌داند که اقدامات مرحله نخست برای مدیریت بحران کافی نباشند. IISD توصیه می‌کند چنین حمایت‌هایی سه ویژگی داشته باشند: هدفمند، شفاف و زمان‌مند؛ یعنی مشخص باشد چه گروه‌هایی حمایت می‌شوند، هزینه و هدف سیاست چیست و حمایت چه زمانی پایان می‌یابد یا بازبینی می‌شود. همچنین برای حمایت از صنایع و کسب‌وکارها، ایجاد مشوق‌هایی برای کاهش تدریجی مصرف سوخت فسیلی پیشنهاد شده است. از این منظر، نقش تحلیل سیاستی اندیشکده، ارائه یک چارچوب تصمیم‌گیری مرحله‌ای است که دولت‌ها بتوانند در زمان جهش قیمت انرژی، میان حمایت فوری از مصرف‌کنندگان، کنترل تقاضا، هزینه‌های بودجه‌ای و کاهش آسیب‌پذیری بلندمدت تعادل برقرار کنند.

چگونه باید (و نباید) قیمت فرآورده‌های سوختی را تعیین کرد

صندوق بین‌المللی پول – 2026

این یادداشت «صندوق بین‌المللی پول» به سیاست‌گذاری قیمت سوخت، از جمله بنزین و گازوئیل و پیامدهای مداخلات دولتی می‌پردازد. گزارش توضیح می‌دهد که حدود نیمی از کشورهای جهان در قیمت‌گذاری سوخت مداخله می‌کنند، اما کنترل‌های مدیریتی، سقف قیمت و سازوکارهای پیچیده حمایتی اغلب علو بر تحقق نیافتن کامل اهداف، هزینه‌های مالی و اقتصادی و پیامدهای ناخواسته‌ای مانند قاچاق ایجاد می‌کنند. از نگاه کارشناسان این صندوق، در شرایط بحران، قیمت داخلی باید تا حد امکان تغییرات بازار جهانی را منعکس کند تا علامت قیمتی به مصرف‌کننده منتقل شود. شفافیت اجزای قیمت، سازوکار تعدیل خودکار و کاهش پیچیدگی مداخلات از اصول اصلی پیشنهادی است.

گزارش، عرضه سوخت را در سه مرحله «در دسترس بودن محصول»، «دسترسی و توزیع» و «فروش به مصرف‌کننده» بررسی می‌کند و تأکید دارد که سیاست قیمت‌گذاری باید کل زنجیره تامین، از واردات یا پالایش تا ذخیره‌سازی، حمل‌ونقل و جایگاه‌های سوخت را در نظر بگیرد. برای سیاست‌گذاران، چهار اصل عملی پیشنهاد می‌شود: شفافیت، اتصال قیمت داخلی به قیمت‌های مرجع بین‌المللی، سادگی و ثبات در شیوه مداخله. از این منظر، نقش تحلیل سیاستی IMF صرفاً توصیه به افزایش یا کاهش قیمت بنزین نیست؛ بلکه فراهم کردن چارچوبی برای ارزیابی هزینه‌های مالی، اختلالات بازار، قاچاق، امنیت عرضه و پیامدهای اجتماعی سیاست‌های مختلف است تا دولت‌ها در زمان شوک‌های انرژی بتوانند میان حمایت از مصرف‌کننده و حفظ کارایی بازار تعادل ایجاد کنند.

ممنوعیت صادرات بنزین به امنیت انرژی آمریکا آسیب خواهد زد

مرکز مطالعات راهبردی و بین‌الملل (CSIS) – 5 ژوئن 2026

این مطلب مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی (CSIS) ممنوعیت صادرات بنزین آمریکا را به عنوان پاسخی احتمالی به افزایش قیمت یا کمبود سوخت بررسی می‌کند. استدلال اصلی آن است که محدود کردن صادرات لزوماً به معنای افزایش پایدار عرضه بنزین در بازار داخلی نیست، زیرا پالایشگاه‌های آمریکا در یک بازار یکپارچه فعالیت می‌کنند و تصمیم‌های مربوط به تولید، پالایش و صادرات به شرایط بازار جهانی وابسته است. از این منظر، ممنوعیت صادرات می‌تواند انگیزه تولیدکنندگان و پالایشگران را کاهش دهد، جریان‌های تجاری را مختل کند و در بلندمدت به ظرفیت پالایشی و انعطاف‌پذیری بازار آسیب برساند. بنابراین، مدیریت بحران بنزین نیازمند توجه همزمان به عرضه داخلی و پیوندهای بازار جهانی است.

تحلیل CSIS بر این نکته متمرکز است که امنیت انرژی فقط با حداکثر کردن عرضه داخلی سنجیده نمی‌شود، بلکه تنوع منابع، انعطاف‌پذیری تجاری و توان واکنش به اختلالات منطقه‌ای نیز اهمیت دارد. از این دیدگاه، صادرات بنزین

می‌تواند بخشی از سازوکار بازار برای جابه‌جایی فرآورده‌ها از مناطق دارای مازاد به مناطق دارای کمبود باشد و حذف آن ممکن است این انعطاف را کاهش دهد. نقش تحلیل اندیشکده‌ای در اینجا ارزیابی پیامدهای ناخواسته یک سیاست اضطراری است: سیاست‌گذار پیش از اعمال محدودیت صادرات باید اثر آن بر قیمت، تولید، سرمایه‌گذاری، تجارت و امنیت عرضه را در سناریوهای مختلف بسنجد و میان کاهش فشار کوتاه‌مدت و تاب‌آوری بلندمدت بازار تعادل برقرار کند.

جنگ ایران هزینه انرژی را برای همه افزایش می‌دهد

موسسه بروکینگز – 13 می 2026

این نوشتار، پادکستی از موسسه بروکینگز با موضوع پیامدهای جنگ ایران و بسته‌شدن تنگه هرمز را بر بازار جهانی انرژی و به‌ویژه قیمت بنزین آمریکا بررسی می‌کند. در گفت‌وگوی سامانتا گراس و آدی تومر، بسته‌شدن این مسیر به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین اختلالات انرژی دهه‌های اخیر توصیف می‌شود؛ اختلالی که حدود ۱۱ میلیون بشکه در روز از عرضه جهانی نفت را تحت تأثیر قرار داده است. انتشار نفت از ذخایر کشورهای مختلف، از جمله ذخایر آژانس بین‌المللی انرژی و چین، تاکنون شدت افزایش قیمت را محدود کرده است اما این راهکار پایدار نیست. در آمریکا نیز قیمت خردفروشی بنزین افزایش یافته و فشار هزینه‌ای آن به خانوارها منتقل شده است.

تحلیل کارشناسان موسسه بروکینگز تأکید دارد که حتی در صورت پایان سریع درگیری، بازگشت بازار نفت و بنزین به وضعیت عادی دست‌کم دو تا سه ماه زمان می‌برد؛ زیرا انتقال محموله‌ها، بازگشت تاسیسات متوقف‌شده و بازتنظیم مسیرهای کشتیرانی زمان‌بر است. کارشناسان همچنین آثار ثانویه افزایش قیمت سوخت بر حمل‌ونقل، مواد غذایی، پلاستیک و سایر کالاها را بررسی می‌کنند. در کوتاه‌مدت، کاهش مصرف، هم‌سفری و استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی از گزینه‌های محدود خانوارها عنوان می‌شود و در بلندمدت، گسترش خودروهای برقی، حمل‌ونقل عمومی و انرژی‌های تجدیدپذیر می‌تواند آسیب‌پذیری را کاهش دهد. این گفت‌وگو نمونه‌ای از نقش اندیشکده در توضیح ابعاد بحران و ارزیابی گزینه‌های سیاستی برای تصمیم‌گیران است.

مرز پرتنش تونس و لیبی؛ میان سیاست امنیتی تونس و جناح‌های شبه‌نظامی لیبی

بنیاد موقوفه کارنگی – 3 سپتامبر 2020

این گزارش بنیاد کارنگی پیامدهای بی‌ثباتی مرز تونس و لیبی را بر اقتصاد مناطق مرزی، تجارت غیررسمی و عرضه سوخت بررسی می‌کند. از سال ۲۰۱۴، درگیری میان گروه‌های مسلح لیبیایی، بحران اقتصادی و نفتی لیبی و تشدید کنترل‌های امنیتی تونس، جریان تجارت فرامرزی را مختل کرده است. یکی از اقلام مهم این تجارت، بنزین یارانه‌ای لیبی بود که از مسیرهای قاچاق وارد جنوب‌شرقی تونس می‌شد و برای اقتصاد محلی اهمیت داشت. در سال ۲۰۱۷، تشکیل نیرویی برای مقابله با قاچاق بنزین در لیبی تا حدی موفق بود، اما پیامد آن ایجاد کمبود بنزین در مناطق مرزی تونس شد و در ادامه، اعتراضات گسترده تجار و فعالان محلی را در پی داشت.

گزارش نشان می‌دهد در شرایط بحران، سیاست مقابله با قاچاق و تامین امنیت مرز می‌تواند با مسئله معیشت و دسترسی به سوخت در مناطق مرزی تعارض پیدا کند. در سال ۲۰۱۷ توافق میان نمایندگان شهرهای مرزی تونس و غرب لیبی امکان ورود روزانه بنزین از مسیر رأس‌جدیر را فراهم کرد، اما این ترتیبات پایدار نبود. کارنگی بر اساس مصاحبه با تجار، قاچاقچیان، فروشندگان بنزین و مسئولان محلی، بر ضرورت ایجاد توازن میان امنیت، تجارت و نیازهای اقتصادی تأکید می‌کند. توصیه‌های آن شامل تقویت همکاری امنیتی، ایجاد منطقه آزاد تجاری و هماهنگی دولت مرکزی با شوراهای محلی است؛ نمونه‌ای از نقش پژوهش میدانی در ارائه گزینه‌های سیاستی در بحران‌های مرزی و انرژی بوده است.

لیبی؛ سرشار از نفت، اما با نشت و هدررفت سوخت

چتم‌هاوس – 9 اکتبر 2019

این گزارش اندیشکده بریتانیایی «چتم‌هاوس» کمبودهای مکرر بنزین در لیبی را نه صرفاً ناشی از کمبود منابع، بلکه حاصل اختلال در زنجیره رسمی تامین، ناامنی، ضعف حکمرانی و انحراف سوخت یارانه‌ای به بازار سیاه می‌داند. در مقطعی، شهروندان ساعت‌ها در صف جایگاه‌ها می‌ماندند و برخی برای یافتن بنزین بیش از ۱۰۰ کیلومتر سفر می‌کردند. گزارش برآورد می‌کند تا یک‌سوم برخی سوخت‌ها، از جمله بنزین و گازوئیل، سالانه از شبکه رسمی منحرف می‌شود. از سوی دیگر، ضعف پالایش داخلی باعث شده لیبی حدود سه‌چهارم نیاز سوختی خود را وارد کند. بنابراین، کمبود در جایگاه لزوماً به معنای کمبود واقعی عرضه نیست و می‌تواند نتیجه انحراف و توزیع ناکارآمد باشد.

تحلیل این اندیشکده نشان می‌دهد مدیریت بحران بنزین در شرایط جنگ و بی‌ثباتی باید کل زنجیره، از برآورد تقاضا و پالایش تا واردات، انبارها، جایگاه‌ها و نظارت بر توزیع را دربرگیرد. گزارش، افزایش صرف عرضه یا حذف یارانه‌ها را راه‌حل کافی نمی‌داند و بر شفافیت، اصلاح ساختارهای حکمرانی و جلوگیری از تصرف منابع دولتی تأکید دارد. همچنین نشان می‌دهد اختلاف شدید قیمت بنزین یارانه‌ای با کشورهای همسایه انگیزه قاچاق ایجاد کرده اما ریشه مشکل عمیق‌تر از تفاوت قیمت است. در این چارچوب، پژوهش چتم‌هاوس با گردآوری داده و مصاحبه‌های میدانی، تلاش می‌کند به سیاست‌گذاران نشان دهد که اصلاح امنیت عرضه سوخت بدون اصلاح حکمرانی و نظارت بر زنجیره توزیع، می‌تواند ناکافی باشد.

معضل سوخت یوتین

موسسه نیروهای مسلح متحد سلطنتی (راسی) – 17 جولای 2026

این یادداشت تحلیلی اندیشکده راسی فشار حملات پهپادی اوکراین بر زیرساخت انرژی روسیه و پیامدهای آن برای عرضه داخلی سوخت را بررسی می‌کند. بر اساس این مقاله، از اواخر مه ۲۰۲۶ تشدید حملات موجب کاهش حدود ۲۵ درصدی تولید بنزین شده و محدودیت فروش بنزین و گازوئیل در بیش از دو سوم واحدهای فدرال روسیه گزارش شده است. قیمت خرده‌فروشی سوخت نیز افزایش یافته و دولت برای حفظ عرضه داخلی، محدودیت‌های صادراتی را گسترش داده و درباره واردات حدود ۵۰ هزار تن بنزین از قزاقستان مذاکره کرده است. بنابراین، اختلال پالایشگاهی در شرایط جنگی به مسئله‌ای همزمان آمادی، اقتصادی و بودجه‌ای تبدیل شده است.

تحلیل نویسنده راسی نشان می‌دهد واکنش دولت روسیه به کمبود سوخت میان دو هدف متعارض قرار گرفته است: تامین بنزین و گازوئیل برای بازار داخلی و حفظ درآمدهای صادراتی و ثبات بودجه. محدودیت صادرات، عرضه داخلی را افزایش می‌دهد، اما درآمد ارزی پالایشگران را کاهش می‌دهد؛ از سوی دیگر، دولت برای جبران فروش داخلی به پالایشگران یارانه بیشتری پرداخت می‌کند. بر اساس مقاله، پرداخت‌های «مکانیسم تعدیل سوخت» از حدود ۲۲۰ میلیون دلار در سه‌ماهه نخست ۲۰۲۶ به بیش از ۲.۵ میلیارد دلار در ماه مه رسیده است. این تحلیل نمونه‌ای از پشتیبانی پژوهشی از ارزیابی بحران است که هزینه‌های آمادی، مالی و سیاسی گزینه‌های دولت را همزمان بررسی می‌کند.

جنبش اعتراضی «آراگالایا» و مبارزه برای تغییر سیاسی در سریلانکا

بنیاد موقوفه کارنگی – 27 اوت 2025

این گزارش بنیاد کارنگی روند شکل‌گیری جنبش اعتراضی «آراگالایا» در سریلانکا را در بستر بحران اقتصادی سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ بررسی می‌کند. بحران با کمبود شدید ارز خارجی، کاهش ذخایر و ناتوانی دولت در تامین واردات تشدید شد و در اوایل ۲۰۲۲ به کمبود گسترده سوخت، مواد غذایی و دارو و خاموشی‌های روزانه انجامید. کمبود شدید بنزین حمل‌ونقل را مختل کرد و موجب تعطیلی برخی ادارات و مدارس شد؛ همزمان تورم به‌شدت افزایش یافت. گزارش نشان می‌دهد بحران اقتصادی از یک مسئله مالی به نارضایتی عمومی گسترده تبدیل شد و مجموعه‌ای از گروه‌های اجتماعی، اتحادیه‌ها، دانشجویان و طبقه متوسط را به اعتراض کشاند.

از منظر تحلیل سیاسی، گزارش بنیاد موقوفه کارنگی نشان می‌دهد که بحران سوخت زمانی به محرک سیاسی تبدیل شد که مشکلات اقتصادی با ضعف حکمرانی، کاهش اعتماد عمومی و ناتوانی دولت در پاسخ‌گویی موثر پیوند خورد. جنبش آراگالایا عمدتاً خودجوش و بدون رهبری متمرکز بود و با استفاده از شبکه‌های اجتماعی و مشارکت اتحادیه‌ها و گروه‌های مختلف اجتماعی گسترش یافت. اعتراضات سرانجام به کناره‌گیری ماهیندا و سپس گوتابایا راجاپاکسا انجامید، هرچند تغییر سیاسی اولیه به اصلاح فوری ساختاری منجر نشد و در انتخابات ۲۰۲۴، رد گسترده نخبگان سیاسی سنتی

تکمیل شد. گزارش با تکیه بر مصاحبه‌ها و دیدگاه‌های گروه‌های مختلف، تجربه سریلانکا را برای فهم رابطه میان بحران اقتصادی، کمبودهای حیاتی، اعتراضات اجتماعی و تغییر سیاسی بررسی می‌کند.

سوءمدیریت، ایران را در برابر نوع متفاوتی از فشار آمریکا آسیب‌پذیر می‌کند

موسسه واشنگتن - 4 دسامبر 2024

این یادداشت موسسه واشنگتن، بحران انرژی ایران را با تمرکز بر کمبود بنزین، گاز طبیعی و برق بررسی می‌کند و آن را پیامد مجموعه‌ای از سیاست‌های داخلی و افزایش مصرف می‌داند. نویسنده اشاره می‌کند که مصرف بنزین ایران به دست کم ۱۲۰ میلیون لیتر در روز رسیده است و کشور برای تامین بخشی از نیاز خود، روزانه حدود ۱۵ میلیون لیتر بنزین وارد می‌کند. قیمت پایین، ناوگان فرسوده خودروها و قاچاق سوخت، فشار بر عرضه را افزایش داده‌اند. در اکتبر ۲۰۲۴ نیز محدودیت حجم و دفعات سوخت‌گیری اعمال شد؛ اقدامی که هم با هدف مقابله با قاچاق و هم در واکنش به خالی‌شدن مکرر جایگاه‌ها تفسیر شد.

از منظر سیاستی، مقاله استدلال می‌کند که وابستگی دوباره ایران به واردات فرآورده‌های نفتی می‌تواند در کنار فشار بر صادرات نفت، به نقطه‌ای برای اعمال فشار خارجی تبدیل شود. نویسنده با اشاره به تجربه تحریم واردات فرآورده‌های نفتی پس از ۲۰۱۰، پیشنهاد می‌کند خدمات بیمه، تامین مالی و حمل‌ونقل مرتبط با واردات بنزین نیز هدف محدودیت قرار گیرند. در این تحلیل، نقش اندیشکده بیشتر معطوف به شناسایی آسیب‌پذیری‌های ساختاری و تبدیل آن به گزینه‌های سیاستی برای تصمیم‌گیران آمریکایی است. مقاله همچنین نشان می‌دهد که کمبود بنزین، گاز و برق به یکدیگر پیوند خورده‌اند و بنابراین ارزیابی امنیت انرژی نیازمند بررسی همزمان تولید، مصرف، ذخایر، واردات و زیرساخت توزیع است.

اقتصاد سیاسی اصلاح یارانه‌های انرژی

بانک جهانی - 2017

این گزارش بانک جهانی اصلاح یارانه‌های انرژی را نه صرفاً مسئله‌ای اقتصادی، بلکه فرآیندی سیاسی و اجتماعی بررسی می‌کند. یارانه‌های گسترده سوخت می‌توانند هزینه سنگینی بر بودجه دولت تحمیل کنند، توزیع منافع را به سود گروه‌های پردرآمدتر تغییر دهند و مصرف انرژی را افزایش دهند؛ با این حال، اصلاح آنان به دلیل آثار مستقیم بر قیمت بنزین و سایر سوخت‌ها، معمولاً با مقاومت اجتماعی و سیاسی مواجه می‌شود. گزارش با بررسی تجربه جمهوری دومینیکن، غنا، اندونزی و اردن نشان می‌دهد که زمان‌بندی اصلاح، وضعیت اقتصاد، اعتماد عمومی و نحوه جبران آثار قیمتی، در موفقیت سیاست‌ها اهمیت زیادی دارند.

گزارش به‌ویژه تجربه اندونزی را برای سیاست بنزین و گازوئیل بررسی می‌کند و نشان می‌دهد اصلاح قیمت سوخت زمانی امکان‌پذیرتر است که دولت همزمان با افزایش قیمت، سازوکارهای حمایتی هدفمند و اطلاع‌رسانی عمومی را اجرا کند. انتقال بخشی از منابع یارانه‌ای به پرداخت‌های نقدی یا برنامه‌های اجتماعی می‌تواند فشار بر خانوارهای آسیب‌پذیر را کاهش دهد، درحالی‌که اصلاحات تدریجی و نهادی امکان‌سازگاری بیشتری ایجاد می‌کند. هدف این مطالعه کسب درس‌هایی از تجربه کشورها برای تیم‌های بانک جهانی و سیاست‌گذاران است تا هنگام طراحی اصلاحات، شرایط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی و ترتیب اجرای اقدامات را همزمان ارزیابی کنند.

بررسی واکنش‌های سیاستی در آمریکای لاتین و کارائیب به بحران‌های جهانی قیمت مواد غذایی در سال‌های

۲۰۰۸، ۲۰۱۱ و ۲۰۲۲

بانک جهانی - 2017

این گزارش بانک جهانی، واکنش دولت‌های آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب به سه بحران جهانی قیمت مواد غذایی در سال‌های ۲۰۰۸، ۲۰۱۱ و ۲۰۲۲ را بررسی می‌کند و همزمان به آثار افزایش قیمت سوخت و کود بر تورم و هزینه‌های تولید و حمل‌ونقل می‌پردازد. در بحران ۲۰۲۲، پس از حمله روسیه به اوکراین، جهش قیمت سوخت در

کنار مواد غذایی، قدرت خرید خانوارها را کاهش داد و فشار بیشتری بر گروه‌های آسیب‌پذیر وارد کرد. دولت‌های منطقه ۱۷۷ اقدام سیاستی اتخاذ کردند که ۳۷ درصد آنان یارانه و کنترل قیمت بود؛ از جمله سیاست‌هایی که برای کاهش انتقال افزایش قیمت سوخت و کالاهای وارداتی به مصرف‌کنندگان به کار گرفته شد.

تحلیل بانک جهانی نشان می‌دهد حمایت‌های عمومی گسترده، اگرچه از نظر سیاسی و اجرایی نسبتاً آسان‌ترند، می‌توانند هزینه مالی بالایی داشته باشند و الزاماً به نفع آسیب‌پذیرترین گروه‌ها تمام نشوند؛ به‌ویژه یارانه‌های عمومی سوخت و کود ممکن است سهم بیشتری را نصیب خانوارهای پردرآمد کند. گزارش برای بحران‌های آینده بر تقویت نظام‌های حمایت اجتماعی تطبیقی، پرداخت‌های نقدی هدفمند، زیرساخت‌های داده و پرداخت دیجیتال و سرمایه‌گذاری برای افزایش تاب‌آوری تأکید دارد. از این منظر، نقش بانک جهانی در این مطالعه، مقایسه تجربه دولت‌ها و استخراج درس‌های سیاستی برای کمک به طراحی واکنش‌های سریع، هدفمند و مالی‌پایدار در برابر شوک‌های قیمت غذا و سوخت است.

چشم‌انداز جهانی یارانه‌های سوخت و کنترل قیمت‌ها

بانک جهانی – آوریل ۲۰۲۵

این گزارش بانک جهانی، وضعیت یارانه‌ها و سازوکارهای کنترل قیمت فرآورده‌های سوختی را در ۱۵۴ اقتصاد طی سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۵ بررسی می‌کند. افزایش قیمت نفت پس از همه‌گیری و به‌ویژه جنگ روسیه و اوکراین موجب شد دولت‌ها برای کاهش یا به‌تعویق انداختن فشار قیمت بر مصرف‌کنندگان، به یارانه، کاهش مالیات و تثبیت قیمت بنزین و سایر سوخت‌ها روی آورند. در سال ۲۰۲۲، از میان کشورهای دارای قیمت‌گذاری تنظیم‌شده، ۴۵ کشور با کمبود سوخت مواجه شدند و بیش از نیمی از آنان قیمت‌ها را منجمد کرده بودند. گزارش این وضعیت را با اختلال بازار، قاچاق و افزایش هزینه مالی یارانه‌ها مرتبط می‌داند.

از منظر سیاستی، بانک جهانی بر آن است که واکنش اضطراری به شوک قیمت سوخت باید با توجه به پیامدهای مالی و اختلالات بازار طراحی شود. بررسی تجربه کشورها نشان می‌دهد یارانه‌های عمومی و کنترل قیمت می‌توانند در کوتاه‌مدت فشار بر مصرف‌کننده را کاهش دهند، اما در صورت تداوم، هزینه بودجه‌ای، قاچاق و کمبود را تشدید می‌کنند؛ به‌ویژه زمانیکه شرکت‌های داخلی توان تأمین مالی واردات را از دست می‌دهند. گزارش، تعدیل منظم و شفاف قیمت‌ها، نهادهای تنظیم‌گر تخصصی و جایگزینی یارانه‌های فراگیر با حمایت اجتماعی هدفمند را توصیه می‌کند. همچنین داده‌ها و چارچوب‌های تطبیقی بانک جهانی به‌عنوان ابزارهایی برای کمک به دولت‌ها در طراحی اصلاحات پایدار معرفی می‌شوند.

اظهارات برنستاین درباره کنترل قیمت بنزین و خطر کمبود سوخت

موسسه انرژی – ۶ آوریل ۲۰۲۶

این مطلب از موسسه انرژی دانشگاه کالیفرنیا، برکلی، به اظهارات سورین برنستاین درباره پیامدهای اقتصادی کنترل قیمت بنزین در شرایط بحران اختصاص دارد. برنستاین با اشاره به تجربه بحران نفتی دهه ۱۹۷۰ توضیح می‌دهد که تثبیت یا محدودسازی قیمت سوخت در شرایط کمبود عرضه می‌تواند به‌جای حل مشکل، موجب افزایش تقاضای غیرعادی، خرید هراس‌آلود، صف‌های طولانی و اختلال در دسترسی به بنزین شود. او نمونه سهمیه‌بندی آمریکا در بحران ۱۹۷۹ را مطرح می‌کند که بر اساس رقم آخر پلاک، امکان سوخت‌گیری در روزهای مشخص را محدود می‌کرد. از نظر او، چنین وضعیتی می‌تواند رفت‌وآمد، فعالیت اقتصادی و تحویل کالا را مختل کند.

تحلیل برنستاین بر یک ملاحظه مهم سیاستی متمرکز است: هزینه بالای بنزین و کمبود فیزیکی سوخت دو مسئله متفاوت و کنترل قیمت می‌تواند دومی را تشدید کند. هنگامیکه قیمت پایین‌تر از سطح تعادلی بازار تعیین شود، انگیزه مصرف افزایش می‌یابد، درحالی‌که عرضه لزوماً همزمان افزایش پیدا نمی‌کند؛ در نتیجه، صف و سهمیه‌بندی ممکن است جای سازوکار قیمت را بگیرد. این دیدگاه نمونه‌ای از نقش متخصصان و نهادهای پژوهشی در ارزیابی پیامدهای ناخواسته سیاست‌های اضطراری است؛ یعنی بررسی اینکه یک مداخله برای کاهش فشار قیمتی چگونه می‌تواند بر عرضه، تقاضا، رفتار مصرف‌کنندگان، فعالیت اقتصادی و توزیع سوخت اثر بگذارد و چه هزینه‌هایی برای مدیریت بحران ایجاد کند.

بررسی تطبیقی منابع نشان می‌دهد مهم‌ترین درس بحران‌های بنزین این است که «امنیت انرژی» با برخورداری از ذخایر نفت خام یا ظرفیت تولید نفت به‌تنهایی تضمین نمی‌شود. توان پالایش، ذخیره‌سازی، انتقال، واردات، توزیع و مدیریت تقاضا نیز اجزای تعیین‌کننده امنیت عرضه هستند. ایران، روسیه و لیبی هرکدام به شیوه‌ای متفاوت این واقعیت را نشان می‌دهند. ممکن است کشوری منابع عظیم نفت و گاز داشته باشد اما به‌دلیل ضعف پالایش، مصرف بالا، قاچاق، تحریم یا اختلال شبکه توزیع، در تامین بنزین دچار مشکل شود. بنابراین ارزیابی امنیت انرژی باید بر «کل زنجیره» متمرکز باشد، نه یک حلقه منفرد.

از منظر سیاست‌گذاری، بحران بنزین معمولاً دولت را در برابر یک انتخاب دشوار قرار می‌دهد: کاهش فشار فوری بر مصرف‌کننده یا حفظ تعادل بازار و منابع عمومی. کاهش قیمت از طریق یارانه و کنترل مدیریتی ممکن است در کوتاه‌مدت مطلوب به نظر برسد، اما اگر عرضه محدود باشد، کاهش قیمت می‌تواند تقاضا را افزایش دهد و کمبود را تشدید کند. در مقابل، آزادسازی قیمت بدون حمایت اجتماعی می‌تواند فشار شدیدی بر خانوارهای کم‌درآمد وارد کند. بنابراین، یافته مشترک بسیاری از مطالعات، ضرورت تفکیک «قیمت‌گذاری بازار» از «حمایت اجتماعی» و انتقال حمایت از قیمت به مصرف‌کننده است.

تجربه‌های بررسی‌شده همچنین نشان می‌دهند سیاست‌های اضطراری باید زمان‌بندی و معیار خروج مشخص باشند. یارانه یا کنترل قیمت اگر بدون تاریخ پایان و سازوکار بازبینی اجرا شود، ممکن است از یک اقدام اضطراری به سیاست دائمی تبدیل شود. در این حالت، هزینه مالی افزایش می‌یابد و انگیزه اصلاح ساختار کاهش پیدا می‌کند. سیاست مناسب‌تر می‌تواند حمایت موقت و هدفمند از خانوارهای آسیب‌پذیر، همراه با سازوکار شفاف تعدیل قیمت باشد. این رویکرد امکان واکنش سریع به بحران را حفظ می‌کند، بدون آنکه دولت برای مدت نامحدود مسئولیت جبران کامل تفاوت قیمت داخلی و جهانی را بر عهده بگیرد.

بحران جنگی یک تفاوت اساسی با بحران معمول بازار دارد؛ زیرا عرضه ممکن است به‌صورت فیزیکی و ناگهانی از دسترس خارج شود. حمله به پالایشگاه، پایانه یا مسیر حمل‌ونقل می‌تواند ظرفیت تولید یا توزیع را در مدت کوتاه کاهش دهد. در چنین وضعیتی، ابزارهای قیمتی به‌تنهایی کافی نیستند و دولت به ذخایر، مسیرهای جایگزین، ظرفیت تعمیر، واردات اضطراری و مدیریت مصرف نیاز دارد. تجربه روسیه نشان می‌دهد حتی کشوری با ظرفیت پالایشی گسترده باید اثر حملات را بر مناطق مختلف، شبکه انتقال و هزینه جایگزینی سوخت بررسی کند. بنابراین تاب‌آوری فیزیکی زیرساخت، بخشی اساسی از امنیت انرژی است.

مدیریت تقاضا در شرایط بحران می‌تواند به‌عنوان مکمل سیاست‌های عرضه به کار گرفته شود. تجربه «آژانس بین المللی انرژی» نشان می‌دهد اقداماتی مانند دورکاری، کاهش سرعت، استفاده از حمل‌ونقل عمومی، همسفری و محدودیت تردد خودروها ظرفیت کاهش مصرف نفت را دارند. مزیت این اقدامات آن است که برخی از آنان بدون سرمایه‌گذاری بزرگ و در مدت کوتاه قابل اجرا هستند. با این حال، اثربخشی آنان به ساختار شهری، وضعیت حمل‌ونقل عمومی، الگوی اشتغال و پذیرش اجتماعی بستگی دارد. بنابراین مدیریت تقاضا نباید به‌صورت نسخه واحد برای همه کشورها اجرا شود، بلکه باید با شرایط اقتصادی و اجتماعی هر کشور سازگار شود.

یکی از نتایج مهم مجموعه مطالعات، اهمیت ارتباطات عمومی در مدیریت بحران است. سیاست‌هایی مانند افزایش قیمت، سهمیه‌بندی، محدودیت تردد یا کاهش یارانه می‌تواند آثار اجتماعی و سیاسی داشته باشند و بدون توضیح شفاف، با مقاومت عمومی مواجه شوند. اطلاع‌رسانی درباره علت بحران، میزان کمبود، مدت اجرای سیاست، گروه‌های مشمول حمایت و معیار پایان اقدامات اضطراری می‌تواند به افزایش قابلیت پذیرش کمک کند. تجربه اصلاح یارانه‌ها در کشورهای مختلف نیز نشان می‌دهد اعتماد عمومی و جبران هدفمند زیان گروه‌های آسیب‌پذیر، در کنار طراحی اقتصادی سیاست، اهمیت زیادی دارد.

از منظر نقش اندیشکده‌ها، مهم‌ترین کارکرد آنان در بحران انرژی ایجاد فاصله میان «واکنش فوری» و «تصمیم عجولانه» است. پژوهشگران می‌توانند با جمع‌آوری داده‌های بازار، بررسی تجربه کشورهای دیگر، مدل‌سازی سناریوها و برآورد پیامدهای اقتصادی، اجتماعی و امنیتی، گزینه‌های مختلف را پیش روی تصمیم‌گیرندگان قرار دهند. ارزش این مطالعات الزاماً در ارائه یک سیاست قطعی نیست، بلکه در آشکارکردن هزینه‌ها و پیامدهای هر انتخاب است. نمونه‌هایی مانند تحلیل این اندیشکده‌ها و نهادهای بین‌المللی درباره کنترل قیمت، مطالعات کارنگی درباره پالایشگاه‌های روسیه و بررسی «آژانس بین‌المللی انرژی» درباره کاهش تقاضا، این نقش تحلیلی را به‌خوبی نشان می‌دهند.

در بحران‌های انرژی، داده‌های به‌روز اهمیت ویژه‌ای دارند؛ زیرا وضعیت عرضه، ذخایر، قیمت و ظرفیت پالایش می‌تواند در فاصله چند روز تغییر کند. از این‌رو، تحلیل سیاستی باید پویا باشد و مرتباً بر اساس اطلاعات جدید اصلاح

شود. بررسی صرف داده‌های اولیه ممکن است شدت یا دوام بحران را بیش از حد یا کمتر از واقعیت نشان دهد. تجربه حملات به پالایشگاه‌های روسیه نمونه‌ای از اهمیت ارزیابی پس از وقوع رویداد است؛ زیرا مدت تعمیر، بازگشت ظرفیت و امکان جایگزینی عرضه، تصویر واقعی‌تری از پیامد بحران ارائه می‌کنند. بنابراین تصمیم‌گیری باید مبتنی بر پایش مستمر باشد.

در سطح راهبردی، کاهش آسیب‌پذیری در برابر بحران بنزین نیازمند سرمایه‌گذاری پیشگیرانه است. نوسازی پالایشگاه‌ها، افزایش ظرفیت ذخیره‌سازی، تقویت شبکه انتقال، تنوع مسیرهای واردات، توسعه حمل‌ونقل عمومی و افزایش بهره‌وری خودروها می‌تواند شدت بحران‌های آینده را کاهش دهد. همچنین اصلاح تدریجی نظام یارانه و ایجاد سازوکارهای شفاف قیمت‌گذاری می‌تواند از شکل‌گیری شکاف‌های بزرگ قیمتی و انگیزه قاچاق جلوگیری کند. چنین اصلاحاتی معمولاً پرهزینه و زمان‌بر هستند اما هزینه پیشگیری در بسیاری موارد کمتر از هزینه مدیریت یک بحران گسترده و ناگهانی است. امنیت انرژی در نهایت محصول تاب‌آوری بلندمدت است.

جمع‌بندی نهایی این است که بحران بنزین را نمی‌توان صرفاً مسئله‌ای مربوط به قیمت یا کمبود فیزیکی سوخت دانست. این بحران حاصل تعامل بازار جهانی، زیرساخت، سیاست قیمت‌گذاری، رفتار مصرف‌کننده، توان مالی دولت‌ها، امنیت مسیرهای حمل‌ونقل و شرایط سیاسی و نظامی است. تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد سیاست موثر باید ترکیبی از حفظ عرضه ضروری، مدیریت تقاضا، حمایت هدفمند، مقابله با قاچاق، ذخایر اضطراری و اصلاحات ساختاری باشد. در این میان، اندیشکده‌ها و نهادهای پژوهشی می‌توانند با تحلیل داده‌ها و مقایسه سناریوها، به دولت‌ها در تشخیص اولویت‌ها و پیش‌بینی پیامدهای تصمیمات کمک کنند.

پایان/