

آثار و تبعات اجرای مرحله اول قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بر رفاه دهک‌های پایین درآمدی در چارچوب رویکرد تحلیل مسیر ساختاری^۱

سهیلا پروین^۲

علی اصغر بانویی^۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۳/۲۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۱۲/۲

چکیده

اجرای هر سیاست اقتصادی بویژه سیاست‌هایی که دامنه تأثیرگذاری آنها گسترده است، مستلزم شرایط نسبتاً با ثبات اقتصادی و در عین حال پیش‌بینی شرایط احتمالی ناشی از اعمال سیاست می‌باشد؛ خصوصاً هرآنچه بر رفاه خانوار اثرات گسترده داشته باشد. زمینه‌های اقتصادی فقر در اقتصاد ایران و ناکارایی دستگاه‌های حمایتی در شرایط خاص موجب می‌شود تا آثار سیاست‌های اقتصادی بر خانوارهای کم‌درآمد گسترده باشد. در مواردی، این اثرات تا اندازه‌ای گسترده است که سیاستگذار را مجبور به ترک آن سیاست می‌کند و یا روند خلاف جهت آن را برمی‌گزیند. تحت این شرایط، تحلیل‌هایی که مسیر اثرگذاری سیاست را نمایان می‌نماید، به سیاستگذار کمک می‌کند، تا تصویر روشن‌تری از نتایج احتمالی یک سیاست را در اختیار داشته باشد. با همین هدف این مطالعه، آثار سیاست هدفمندی و مسیر اثرگذاری آن را بر شاخص رفاه (شاخص هزینه زندگی) در چارچوب ماتریس‌های حسابداری اجتماعی در دهک‌های مختلف برای مناطق شهری و روستایی مد نظر قرار داده است. این ماتریس‌ها برای سالهای ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰ به‌روز رسانی شده و شامل ۴۰ بخش اقتصادی اند. مقایسه شاخص هزینه زندگی خانوار نشان می‌دهد، آسیب‌پذیری رفاه خانوارها کاهش یافته است؛ اما میزان آن در دهک‌های درآمدی و در مناطق شهری و روستایی یکسان نبوده است. شاخص هزینه خانوارهای روستایی بیشتر از شاخص هزینه زندگی در مناطق شهری افزایش یافته است؛ به عنوان نمونه آسیب‌پذیری در بخش توزیع گاز طبیعی در مناطق شهری سه برابر و در مناطق روستایی نزدیک به چهار برابر بیشتر از سال ۱۳۸۸ شده، در بخش برق هم در ازای هر ۱۰۰ واحد افزایش هزینه در بخش برق (باترکیب سبد سال ۹۰) شاخص هزینه این بخش برای خانوار شهری ۳۴ واحد و برای خانوار روستایی ۴۶ واحد افزایش داشته، و از دیدگاه توزیعی، کاهش رفاه برای دهک با درآمد بالا، کمتر بوده است، و مهم‌تر آنکه کاهش آسیب‌پذیری رفاه طبقه متوسط در اغلب بخش‌های اقتصادی از سایر دهک‌ها کمتر است. مسیر ساختاری تغییرات هم نشان می‌دهد، هدفمندی پیچیدگی و درهم‌تنیدگی گسترده‌ای در مسیر اثرگذاری تغییرات قیمت سوخت بر شاخص‌های قیمتی بویژه بر شاخص هزینه زندگی خانوارها ایجاد کرده است؛ به طوری که قبل از اجرای سیاست مذکور، افزایش در قیمت سوخت از پنج مسیر، شاخص هزینه خانوار را متاثر می‌کرد، حال آنکه بعد از هدفمندی، افزایش قیمت سوخت از طریق بیست مسیر متفاوت شاخص هزینه خانوارها تحت تأثیر قرار می‌دهد.

واژگان کلیدی: هدفمندی، شاخص هزینه زندگی، فقر، تحلیل مسیر ساختاری

طبقه بندی JEL: H24, E25, I30, I38

۱. مقاله حاضر مستخرج از طرح مطالعاتی با عنوان " بررسی آثار و تبعات اجرای مرحله اول قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بر رفاه دهک‌های پایین درآمدی " که با حمایت کمیته امداد امام خمینی انجام گرفته است.

۲. استاد دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی
sparvin2020@hotmail.com

۳. استاد دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی

۳. استاد دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی

۱. مقدمه

از جمله پیش شرط‌های تصحیح رفتارهای اقتصادی با استفاده از سیاست‌های اصلاح قیمتی یا هر سیاستی که دامنه تأثیراتش گسترده باشد، وجود شرایط ثبات نسبی در وضعیت کلان اقتصادی است. در عین حال، تدارک ابزارهای پیش‌گیری از شرایط ناخواسته‌ای که طی اجرای یک سیاست محتمل است، ضروری می‌باشد. تقریباً اغلب متغیرهای کلان اقتصادی در زمان اجرای فاز اول قانون هدفمندی، حکایت از فقدان چنین شرایطی در اقتصاد ایران داشتند، بنابراین از ابتدا احتمال عدم موفقیت این سیاست وجود داشت. به علاوه، ابزارهای پیش‌گیری از شوک‌های احتمالی ناشی از اجرای هدفمندی، مثل درآمدهای نفتی، ذخایر ارزی و ... در وضعیت مناسبی قرار نداشت.

هدف این نوشتار، استفاده از تکنیک تحلیل مسیر ساختار اثرگذاری سیاست هدفمندی یارانه‌ها بر شاخص هزینه زندگی (کاهش رفاه) خانوارها در دهک‌های شهری و روستایی است. در آستانه اجرای برنامه ششم، تحلیل‌هایی که مسیر تأثیر سیاست‌های مشابه را آشکار نماید، می‌تواند سیاستگذار را در حوزه سیاست‌های تأمین اجتماعی و حمایتی از دهک‌های فقیر، کمک نماید. استفاده از ماتریس حسابداری اجتماعی در تحلیل اثرات یک سیاست، این امکان را فراهم می‌کند تا روابط بین عوامل تولید، نهادها و فعالیت‌های اقتصادی در ایجاد تغییرات ساختاری مشاهده شود. بر خلاف تحلیل‌های جزئی که از روش‌هایی مثل تحلیل‌های رگرسیونی حاصل می‌شود، الگوی تحلیل مسیر ساختار با استفاده از ماتریس حسابداری اجتماعی، قادر است مسیرهای اثرگذاری را که از دیدگاه سیاستگذار اهمیت دارد، پیگیری نماید.

تهیه دو ماتریس برای سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰ در این مطالعه، با این هدف صورت گرفته تا تصویری از تغییرات ساختاری شاخص‌های رفاهی خانوار تحت تأثیر هدفمندی، مشخص‌تر گردد. سال ۸۸ به عنوان سال قبل از اجرای قانون هدفمندی و سال ۹۰ به عنوان دوره‌ای که یک سال کامل از اجرای قانون گذشته، مد نظر قرار گرفته است. به‌رغم اینکه سال ۹۰ پیامدهای هدفمندی به طور کامل ظاهر نشده است، اما چون ساخت ماتریس حسابداری اجتماعی مستلزم وجود داده‌های حساب‌های ملی است و برای سال‌های ۹۱ و ۹۲ این آمارها تکمیل نشده بودند، ماتریس برای سال ۱۳۹۰ به روز گردیده است. به این ترتیب نتایج این تحقیق، صرفاً تأثیر حذف یارانه انرژی و پرداخت نقدی را در بردارد و پیامدهای بعدی این سیاست یعنی افت تولید، کاهش ارزش پول ملی و گسترش دامنه تحریم‌های بین‌المللی را در بر ندارد.

ماتریس حسابداری اجتماعی استفاده شده، شامل چهل بخش اقتصادی و ده گروه خانوار شهری و ده گروه خانوار روستایی است. به دلیل محدودیت حجم مقاله، فقط نتایج تغییرات شاخص هزینه زندگی دهک اول و دهم تحت تأثیر افزایش هزینه در بخش سوخت و حمل‌ونقل گزارش خواهد شد.

نتایج تأثیرافزایش هزینه سایر بخش‌های اقتصادی بر کلیه دهک‌های شهری و روستایی، در گزارش اصلی تحقیق ارایه شده است.^۱

سازماندهی بخش‌های این مقاله به این ترتیب است: پس از مقدمه در بخش دوم، به دلایل فقر و ناکارآمدی نظام تأمین اجتماعی در تعدیل فقر و ضرورت توجه به سیاست‌های اقتصادی از منظر فقر و نابرابری اشاره خواهد شد. در بخش سوم، به کاربرد ماتریس حسابداری اجتماعی در تحلیل اثرات متقابل سیاست مالی (کاهش یارانه) در بخش‌های اقتصادی بر شاخص رفاه، در قالب تغییرات شاخص هزینه زندگی قبل و بعد از اجرای این سیاست مد نظر قرار خواهد گرفت. در بخش چهارم، تحلیل مسیر ساختار شاخص هزینه زندگی خانوارها در چارچوب ماتریس‌های حسابداری اجتماعی - به روز شده برای همین هدف - صورت خواهد گرفت. این بخش به سیاستگذار کمک می‌کند تا آثار سیاست حمایتی و مسیرهای تأثیرگذاری آنرا بر رفاه خانوارها مورد نظر ارزیابی نماید. این تحلیل با تفکیک اثرات مستقیم و غیرمستقیم ناشی از افزایش یک واحد مالیات (یا کاهش یارانه) در یک بخش خاص و مسیرهای اثرگذاری که از جنبه سیاستگذاری اهمیت خاصی دارد، را روشن می‌سازد. نظر به اینکه در هدفمندی بیشتر رفاه خانوارهای فقیر مد نظر می‌باشد، تأثیر تغییرات قیمت کالاهای مهمی مثل انرژی، حمل‌ونقل و ... بر دهک پایین درآمدی به تفصیل بحث گردیده است. نمای گرافیکی این تغییرات که به درک بهتر تغییرات ساختاری شاخص هزینه زندگی خانوارها در مناطق شهری و روستایی کمک می‌کند، در قسمت پایانی ارائه شده است.

۲. اهمیت سیاست‌های اقتصادی از منظر فقرزدایی و توزیع درآمد

سه عارضه بیش از سایر عوامل بر گسترش فقر در ایران اثر داشته است: بیکاری، قدرت خرید ناکافی (ناشی از اشتغال ناقص و تورم) و نابرابری درآمدها.

از این رو، سیاست‌های کلان اقتصادی، باید بر گسترش اشتغال، حفظ قدرت خرید جامعه بویژه گروه‌های کم درآمد و افزایش ارزش دارایی‌های گروه کم درآمد تأکید داشته باشد. چنین سیاست‌هایی باید عمدتاً تأکید بر ایجاد اشتغال واقعی داشته باشد و از اشتغال کاذب پرهیز کند.^۲

۱. بررسی آثار و تبعات اجرای مرحله اول قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بر رفاه دهک‌های پایین درآمدی، کمیته امداد امام خمینی، ۱۳۹۴.

۲. اگر در سال ۵۵ به ازای هر واحد تولید ناخالص داخلی بدون نفت یک واحد نیروی کار استفاده شده باشد، این نسبت در سال ۹۰ به ۱٫۶ نفر رسیده است. به عبارت دیگر، ۶۰ درصد از اشتغال ایجاد شده، نقشی در تولید ندارند. این مسأله خود موجب افزایش هزینه تولید و در نتیجه، تورم از ناحیه عرضه کالا می‌گردد.

در رابطه با فقر، نرخ بالای بیکاری بزرگ‌ترین چالش اقتصاد کشور است. در آخرین سرشماری ایران، نزدیک به ۱۳ درصد از جمعیت فعال کشور بیکار است. این نرخ در گروه سنی جوان و زنان به طور چشمگیری بالاتر است. بر اساس گزارش بانک مرکزی، نرخ بیکاری در ایران ۱۰/۴ درصد است. در عین حال تنها ۴۴/۴ درصد از شاغلان بیش از ۴۹ ساعت در هفته اشتغال داشته‌اند. به این ترتیب، ۵۶ درصد از شاغلان هم اشتغال ناقص دارند که این به معنی کسب درآمد ناکافی است. نرخ بیکاری در زنان ۲/۳ برابر (۲۳۰ درصد) مردان است. با این حال، تنها ۱۵/۳ درصد از زنان شاغل در وضعیت اشتغال کامل قرار دارند و ۸۵ درصد بیکار یا به صورت ناقص شاغل هستند.

در نمونه بودجه خانوار سال ۹۲ مرکز آمار ایران، در میان زنان سرپرست خانوار مناطق شهری ۸۶/۴ بیکار بوده‌اند که این نسبت در سال ۱۳۹۰ به ۸۸/۹ درصد افزایش یافته است. همچنین در مناطق شهری ۳۸ درصد و در مناطق روستایی ۵۵ درصد از خانوارهای دهک اول (فقر مطلق) را خانوارهای زن سرپرست تشکیل می‌دهند.

به گزارش موسسه Doing Business که به رتبه‌بندی کشورها از دیدگاه فضای کسب و کار می‌پردازد، در زمینه سهولت در کسب و کار، در سال ۲۰۰۸ در میان ۱۷۸ کشور، ایران دارای رتبه ۱۳۵ بود که نسبت به سال قبل ۱۴ رتبه تنزل داشت. در گزارش ۲۰۱۵، رتبه ایران در بین ۱۸۹ کشور ۱۳۰ می‌باشد. در میان کشورهای حوزه مینا، تنها ۴ کشور ایران، عراق، غنا و یمن هیچ اقدام مؤثری برای بهبود فضای کسب و کار نداشته‌اند. مهم‌ترین دلیل این پدیده، نامساعد بودن فضای کسب و کار است، که نتیجه دیوان‌سالاری به هم تنیده قوانین و مقررات حوزه اشتغال در بخش خصوصی و نا اطمینانی حاکم بر تقاضا از سوی بنگاه‌های اقتصادی است؛ در حالی که اصل ۴۴ قانون اساسی بر گسترش فعالیت‌های این بخش تصریح دارد، برنامه‌های توسعه اقتصادی هیچ "مکانیسم عملی" برای اجرای این اصل ارائه نمی‌کنند. این در شرایطی است که کشورهایی مثل کرواسی، غنا، گرجستان، کلمبیا، عربستان، کنیا، چین و بلغارستان با سامان‌دهی فضای کسب و کار، رتبه خود را بهبود بخشیده‌اند. گرجستان با اصلاحات بازار کار، بالاترین رتبه در بهبود فضای کسب و کار داشته است.

دومین عامل فقر، پایین بودن قدرت خرید خانوار بوده، که نتیجه دو عامل، درآمد ناکافی و تورم بالا است. بیشترین فشار بر طبقه کم درآمد، از ناحیه افزایش قیمت‌ها است. حتی در شرایط رونق اقتصادی (رشد درآمد ملی)، بالا بودن نرخ تورم، بیشترین فشار را بر طبقه پایین درآمدی دارد. در شرایط رونق اقتصادی معمولاً کارگران ساده و غیرماهر کمتر مشمول افزایش درآمد می‌شوند. بنابراین، فشارهای تورمی ناشی از رونق اقتصادی را بیشتر متحمل می‌شوند.

الگوهای رشدی که برای پرهیز از این مسأله طراحی شده‌اند، به سیاست‌های رشد فقرزدا موسوم‌اند. این سیاست‌ها تلاش دارند یا از طریق رونق اقتصادی بخش‌هایی که فقرا در آن متمرکزند،

وضعیت فقر را بهبود بخشند یا از طریق توانمندسازی فقرا، گروه فقیر را در منافع حاصل از رشد سهیم کنند.

در ایران هم سیاست‌هایی مثل اولویت سرمایه‌گذاری در مناطق محروم، توسعه فعالیت‌های زودبازده و طرح خودکفایی در کمیته امداد، از آن جمله‌اند.

توسعه فعالیت‌های زودبازده و یا طرح‌های خوداتکایی خانوار برای کشورهایی که اکثریت فقرا نزدیک به "خط فقر" قرار دارند و در عین حال، تورم چندان گسترده نیست، شاید به بهبود شرایط فقرا بیانجامد، اما برای اقتصادی با "فقر نسبی" و تورم بالا، این سیاست‌ها اثربخش نخواهد بود. مشاغلی که در چارچوب این سیاست‌ها ایجاد می‌شوند، معمولاً با یک موج تورمی از دست می‌روند.

عامل سوم، گستردگی فقر در ایران، نابرابری در توزیع درآمد است که منجر به گسترش فقر نسبی می‌گردد. مسأله توزیع درآمدها، به حقوق مالکیت و اقتصاد سیاسی مرتبط می‌شود. بخش عمده‌ای از نابرابری متأثر از توزیع نامناسب، منابعی است که در اختیار دولت قرار دارد، مثل درآمد نفت و قدرت خلق پول که خارج از نظام رقابتی (بر پایه‌ای غیر از توانایی فرد یا مؤسسه) توزیع می‌شود. این بخش از فقر که تحت تأثیر توزیع منابع است، با سیاست‌های اقتصادی کوتاه مدت بهبود نمی‌یابد و مستلزم تغییر در الگوی اقتصاد سیاسی است.

بالاخره نظام تأمین اجتماعی در ایران بسیار ناکارآمد عمل می‌کند. هر چقدر هم سیاست‌های کلان اقتصادی شرایط رشد و بهبود وضعیت اقتصادی را به همراه داشته باشد، بخش‌هایی از جامعه قادر به کسب منافع از فرایند رشد نیستند؛ مثل بازنشستگان یا خانوارهای فاقد فرد با توان کاری، که در این موارد تنها یک نظام تأمین اجتماعی کارا باید به مسأله فقر این خانوارها بپردازد.

در نظام تأمین اجتماعی که مسؤول تأمین زندگی نسل بعد از فرد بازنشسته (مثل همسر، فرزندان پسر قبل از ۱۸ سال و دختر مجرد یا مطلقه تا پایان عمر) است، خانوارهای تحت پوشش به سرعت افزایش می‌یابند. کاهش سن بازنشستگی هم درآمد شبکه تأمین اجتماعی را کاهش می‌دهد، که هر دو وجه به ناکارآمدی دستگاه تأمین اجتماعی می‌افزاید.

پایین بودن رشد اشتغال و نیز قوانین تبعیض‌آمیز در این زمینه فشار مضاعفی بر منابع درآمدی و هزینه‌ای شبکه تأمین اجتماعی وارد می‌آورد. یک مورد بارز آن، محدودیت اشتغال بانوان است که علاوه بر تأثیر بر سطح دستمزدها، از دیدگاه شبکه تأمین اجتماعی، بخش عمده بانوان استفاده‌کننده خواهند بود، بدون آنکه بر منابع درآمدی شبکه تأمین اجتماعی تأثیر داشته باشند. این شرایط باعث شده پرداختی دوران بازنشستگی نه تنها برای زندگی که شایسته جامعه بازنشستگان است، کافی نباشد؛ بلکه بازنشستگی یکی از عوامل انتقال خانوار به زیر خط فقر باشد. در غیاب یک نظام تأمین اجتماعی کارا، سیاست‌های حمایتی پُر هزینه اجتناب‌ناپذیر می‌گردند.

یک نظام تأمین اجتماعی کارا باید:

۱. در مواجهه با شرایط خاص اقتصادی، قابلیت انعطاف‌پذیری داشته باشد، به طوری که دامنه حمایت را در بحران‌های کوتاه‌مدت گسترش دهد.
 ۲. پویایی داشته باشد. به این معنی که خانوار تا زمان نیاز تحت حمایت قرار گیرد، و بعد از برطرف شدن نیاز، از سیستم حمایتی خارج شود.
 ۳. حمایت‌ها جنبه موقت داشته باشد. پس از هر دوره مجدداً امکان ارزیابی شرایط فرد وجود داشته باشد و در صورت رفع شرایط، از پوشش حمایت خارج شود و در عین حال، افراد واجد شرایط بتوانند تحت پوشش حمایت قرار گیرد.
- هزینه برنامه‌های حمایتی بسته به درجه پوشش و نوع حمایت به دو دسته تقسیم می‌شوند: هزینه اجرایی و هزینه مستقیم، که در عین حال، هر دو متأثر از سطح حمایت هستند. برنامه‌ای موفق است که با حداقل هزینه اجرایی، حداکثر حمایت را پوشش دهد.

۳. تغییرات شاخص هزینه زندگی (رفاه) دهکها در چارچوب ماتریس حسابداری اجتماعی

تحلیل آثار و تبعات اجرای مرحله اول قانون هدفمندی یارانه‌ها بر رفاه دهکهای پایین درآمدی در این مطالعه، بر مبنای رویکرد هزینه (قیمت) در ماتریس حسابداری اجتماعی می‌باشد. به کارگیری رویکرد هزینه، قادر است آثار و تبعات سیاست‌های مالی دولت مانند افزایش مالیات و یا کاهش یارانه بخش‌های مختلف اقتصادی را بر تغییرات شاخص قیمت بخش‌ها و تغییرات شاخص هزینه زندگی (تغییرات رفاه) دهکهای خانوارهای^۱ شهری و روستایی آشکار کند. ماتریس‌های حسابداری اجتماعی این مطالعه شامل ۲۰ سطر (دهکهای هزینه در مناطق شهری و روستایی) و ۴۰ ستون (بخشهای اقتصادی) می‌باشد، که برای سالهای ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰ یعنی آخرین سالی که داده‌های حساب‌های ملی در اختیار بوده، به روز رسانی شده‌اند.^۲ با توجه به گستردگی نتایج حاصل از دو ماتریس، تلاش می‌شود، بخشی از نتایج حول سؤال زیر ارائه گردد.

"اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها چه تأثیری بر شاخص هزینه زندگی (کاهش رفاه) خانوارها در دهکهای شهری و روستایی داشته است؟"

تحلیل مسیر ساختاری به خوبی می‌تواند پاسخگوی کمی سؤال مطرح شده باشد. برای این منظور، تأثیر افزایش هزینه (کاهش یارانه) در بخشهای مختلف بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهکهای خانوارهای شهری و روستایی مورد بررسی قرار گرفته است.^۳

۱. برای اطلاع از روش‌شناسی ماتریس حسابداری اجتماعی، رجوع کنید به: بانویی و پروین (۱۳۸۷) و (۱۳۸۸).
۲. جداول پایه در گزارش طرح تحقیقاتی "بررسی آثار و تبعات اجرای مرحله اول قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بر رفاه دهکهای پایین درآمدی" منتشر شده است.
۳. علاقه‌مندان می‌توانند برای اطلاع از تغییرات شاخص هزینه زندگی سایر دهکها به گزارش اصلی مراجعه نمایند.

جدول ۱ و ۲ به ترتیب، متوسط شاخص هزینه زندگی دهک خانوارهای شهری و روستایی را در بخشهای منتخبی^۱ از ماتریس حسابداری اجتماعی سال ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰ گزارش می‌کند.

جدول ۱. متوسط شاخص هزینه زندگی دهک خانوارهای شهری و روستایی در بخشهای منتخب

| منطق روستایی | گروه خوراک و ... | گروه پوشاک و ... | گروه نفت، شیمیایی و پلاستیک | ساخت وسایل حمل و نقل و تجهیزات آن | ساختمان و مستغلات | آب، برق و گاز | حمل و نقل و ارتباطات | بهداشت و درمان و ... | آموزش | سایر |
|----------------|------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-------------------|---------------|----------------------|----------------------|-------|------|
| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | |
| متوسط خانوارها | ۰.۶۳ | ۰.۰۷۶ | ۰.۱۵۷ | ۰.۰۳۶ | ۰.۲۴ | ۰.۰۵ | ۰.۱۷۲ | ۰.۰۴۲ | ۰.۰۱۵ | ۵.۸۷ |
| اول | ۰.۵۷ | ۰.۰۵ | ۰.۱۴ | ۰.۰۲ | ۰.۲۷ | ۰.۰۴ | ۰.۱۵ | ۰.۰۳ | ۰.۰۱ | ۰.۳ |
| دوم | ۰.۶۳ | ۰.۰۵ | ۰.۱۵ | ۰.۰۲ | ۰.۲۵ | ۰.۰۵ | ۰.۱۶ | ۰.۰۳ | ۰.۰۱ | ۲.۴ |
| سوم | ۰.۶۵ | ۰.۰۶ | ۰.۱۶ | ۰.۰۲ | ۰.۲۵ | ۰.۰۵ | ۰.۱۷ | ۰.۰۳ | ۰.۰۱ | ۳.۴ |
| چهارم | ۰.۶۶ | ۰.۰۷ | ۰.۱۶ | ۰.۰۲ | ۰.۲۵ | ۰.۰۵ | ۰.۱۷ | ۰.۰۴ | ۰.۰۱ | ۴.۴ |
| پنجم | ۰.۶۵ | ۰.۰۷ | ۰.۱۶ | ۰.۰۳ | ۰.۲۵ | ۰.۰۵ | ۰.۱۸ | ۰.۰۴ | ۰.۰۱ | ۵.۴ |
| ششم | ۰.۶۶ | ۰.۰۸ | ۰.۱۶ | ۰.۰۳ | ۰.۲۵ | ۰.۰۵ | ۰.۱۸ | ۰.۰۴ | ۰.۰۲ | ۶.۵ |
| هفتم | ۰.۶۵ | ۰.۰۹ | ۰.۱۶ | ۰.۰۳ | ۰.۲۴ | ۰.۰۵ | ۰.۱۸ | ۰.۰۴ | ۰.۰۲ | ۷.۵ |
| هشتم | ۰.۶۵ | ۰.۱ | ۰.۱۶ | ۰.۰۴ | ۰.۲۳ | ۰.۰۵ | ۰.۱۸ | ۰.۰۵ | ۰.۰۲ | ۸.۶ |
| نهم | ۰.۶۱ | ۰.۱ | ۰.۱۶ | ۰.۰۵ | ۰.۲۲ | ۰.۰۵ | ۰.۱۸ | ۰.۰۶ | ۰.۰۲ | ۹.۶ |
| دهم | ۰.۵۶ | ۰.۰۹ | ۰.۱۶ | ۰.۱ | ۰.۱۹ | ۰.۰۵ | ۰.۱۷ | ۰.۰۶ | ۰.۰۲ | ۱۰.۶ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | |
| متوسط خانوارها | ۰.۵۶ | ۰.۰۵۸ | ۰.۲۵ | ۰.۰۳۶ | ۰.۱۷۸ | ۰.۱ | ۰.۱۷۲ | ۰.۰۴۲ | ۰.۰۱۵ | ۵.۸۴ |
| اول | ۰.۵۴ | ۰.۰۳ | ۰.۲ | ۰.۰۲ | ۰.۱۹ | ۰.۰۹ | ۰.۱۵ | ۰.۰۳ | ۰.۰۱ | ۰.۲۷ |
| دوم | ۰.۵۷ | ۰.۰۴ | ۰.۲۳ | ۰.۰۲ | ۰.۱۸ | ۰.۰۹ | ۰.۱۶ | ۰.۰۳ | ۰.۰۱ | ۲.۳ |
| سوم | ۰.۵۶ | ۰.۰۴ | ۰.۲۳ | ۰.۰۲ | ۰.۱۸ | ۰.۰۹ | ۰.۱۷ | ۰.۰۳ | ۰.۰۱ | ۳.۴ |
| چهارم | ۰.۵۸ | ۰.۰۵ | ۰.۲۴ | ۰.۰۲ | ۰.۱۸ | ۰.۱ | ۰.۱۷ | ۰.۰۴ | ۰.۰۱ | ۴.۴ |
| پنجم | ۰.۵۸ | ۰.۰۶ | ۰.۲۵ | ۰.۰۳ | ۰.۱۸ | ۰.۱ | ۰.۱۸ | ۰.۰۴ | ۰.۰۱ | ۵.۴ |
| ششم | ۰.۵۹ | ۰.۰۶ | ۰.۲۷ | ۰.۰۳ | ۰.۱۸ | ۰.۱ | ۰.۱۸ | ۰.۰۴ | ۰.۰۲ | ۶.۴ |
| هفتم | ۰.۵۷ | ۰.۰۶ | ۰.۲۷ | ۰.۰۳ | ۰.۱۸ | ۰.۱۱ | ۰.۱۸ | ۰.۰۴ | ۰.۰۲ | ۷.۵ |
| هشتم | ۰.۵۹ | ۰.۰۸ | ۰.۲۸ | ۰.۰۴ | ۰.۱۹ | ۰.۱۲ | ۰.۱۸ | ۰.۰۵ | ۰.۰۲ | ۸.۵ |
| نهم | ۰.۵۵ | ۰.۰۸ | ۰.۲۸ | ۰.۰۵ | ۰.۱۷ | ۰.۱۱ | ۰.۱۸ | ۰.۰۶ | ۰.۰۲ | ۹.۶ |
| دهم | ۰.۴۹ | ۰.۰۸ | ۰.۲۷ | ۰.۱ | ۰.۱۵ | ۰.۱ | ۰.۱۷ | ۰.۰۶ | ۰.۰۲ | ۱۰.۶ |

مأخذ: محاسبات تحقیق

۱. بخشهایی که تأثیر مهمتر و ارتباط نزدیکتری با سبد مصرفی خانوار داشته، انتخاب شده‌اند. علاقمندان به جزئیات بیشتر، می‌توانند به گزارش اصلی این مطالعه مراجعه نمایند.

اهم نتایج جدول شماره ۱ عبارتند از:

یکم: میزان آسیب پذیری خانوار در مقابل افزایش هزینه طی دو سال مورد نظر کاهش یافته است. شاخص هزینه زندگی در مناطق روستایی تقریباً در تمام بخشها بالاتر از شاخص هزینه زندگی در مناطق شهری است؛ به طوری که نسبت شاخص هزینه سال ۹۰ نسبت سال ۸۸ (برای یک سبد ثابت) برای خانوار روستایی ۰/۹۸ و برای خانوار شهری ۰/۸۸ می باشد. به این ترتیب، خانوار روستایی در مواجهه با سیاست هدفمندی، کمتر قادر به تعدیل هزینه‌ها بوده است.

دوم: در چند بخش اقتصادی، آسیب پذیری رفاه خانوار افزایش یافته است. به این معنی که افزایش مالیات (یا کاهش یارانه) در سال ۹۰ در این بخشها، رفاه خانوارها را بیشتر از سال ۸۸ کاهش خواهد داد. این بخشها شامل بخش ماهیگیری، معدن، صنایع غذایی (در مناطق روستایی)، سوخت و فرآورده های نفتی، محصولات شیمیایی (در مناطق روستایی)، برق، آب، توزیع گاز طبیعی و خدمات مربوط به کسب و کار (در مناطق روستایی). در مورد تعدادی از این بخشها، کاهش رفاه هم قابل ملاحظه می باشد. مثلاً آسیب پذیری خانوارهای شهری از افزایش هزینه (اخذ مالیات یا کاهش یارانه) در بخش توزیع گاز طبیعی، سه برابر و در مناطق روستایی نزدیک به چهار برابر بیشتر از سال ۸۸ شده است. شاخص هزینه بخش برق در مناطق شهری ۰/۳۴ و در مناطق روستایی ۰/۴۶ نسبت به شاخص هزینه این بخش در سال ۸۸ بالاتر است. مفهوم کاربردی این ارقام این است که اگر در فاز دوم هدفمندی، هزینه بخش برق صد واحد افزایش یابد، (باترکیب سبد سال ۹۰) شاخص هزینه این بخش برای خانوار شهری ۳۴ واحد و برای خانوار روستایی ۴۶ واحد افزایش خواهد یافت.

سوم: تغییرات رفاه (تغییر شاخص هزینه زندگی) برای همه دهکهای درآمدی یکسان نبوده، و دهک با درآمد بالا بیشتر منتفع شده است. به عنوان مثال، شاخص هزینه زندگی در بخش کشاورزی و جنگلداری برای دهک فقیر شهری ۰/۱۹ واحد، ولی برای دهک دهم ۰/۳۱ واحد کاهش یافته است. در بخش صنایع غذایی، دهک فقیر شهری ۲ درصد دچار افت رفاه شده است، در حالی که خانوارهای دهک دهم ۱۷ درصد رفاه بیشتری کسب کرده اند. شاخص هزینه بخش برق برای خانوار کم درآمد شهری ۰/۴۰ (و برای خانوار روستایی ۰/۴۳)، بالاتر از شاخص هزینه این بخش در سال ۸۸ می باشد. این نسبت برای خانوار دهک دهم شهری ۰/۲۵ (و برای خانوار روستایی ۰/۴۶) می باشد.

بیشترین کاهش رفاه (افزایش شاخص هزینه) از ناحیه بخش توزیع گاز طبیعی اتفاق افتاده است. در صورت افزایش صد واحد مالیات (یا کاهش یارانه) در این بخش، دهک پایین در مناطق شهری باید ۲/۵ (و خانوار روستایی ۳/۵) برابر بیشتر از سال ۸۸ پرداخت نماید. این نسبت برای خانوار دهک دهم شهری ۳/۵ (و برای خانوار روستایی ۴/۰۵) برابر می باشد.

چهارم: نکته مهم‌تر اینکه کاهش آسیب‌پذیری طبقه متوسط در اغلب بخش‌های اقتصادی از سایر دهکها کمتر است. به‌عنوان نمونه، درحالی‌که شاخص هزینه زندگی طبقه پردرآمد شهری در بخش صنایع غذایی ۱۷ درصد نسبت به سال ۸۸ پایین‌تر می‌باشد، این شاخص برای دهک پنجم و دهک هشتم ۹ درصد است. در بخش سوخت، کاهش رفاه دهک هشتم و نهم شهری در مقایسه با دهک دهم، به ترتیب ۹ درصد و ۱۲ درصد بیشتر بوده است. به عبارت دیگر، آثار هدفمندی بعد از گذشت یک سال از نظر قدر مطلق به نفع طبقه فقیر بوده، اولی از نظر نسبی طبقه پردرآمد، منفعت بیشتری برده^۱، اما فشار اصلی این سیاست بر دوش طبقات میانی بوده، و این پدیده در سالهای بعد با گسترش تورم ناشی از کاهش ارزش پول ملی ناشی از نحوه تأمین پرداخت یارانه نقدی، تشدید گردیده است.^۲ فشار بیشتر بر طبقات میانی از آنجا ناشی می‌شود که در دهکهای فقیر، پرداخت نقدی نسبت بالاتری را در درآمد خانوار تشکیل می‌دهد، و تا قبل از بروز تورم بالا، تا حدودی تأثیر حذف یارانه را جبران کرد. اما برای طبقات میانی این پرداخت از نظر درآمدی سهم مهمی ندارد، و در عین حال، آثار هزینه‌ای حذف یارانه و پرداخت نقدی در قالب تورم بالاتر برای آنها تأثیر گسترده‌تری داشته، و با گسترش تورم در سالهای بعدی، رفاه طبقه متوسط با افت قابل توجهی همراه بوده است. این اثر، باعث انتقال بخشی از طبقه میانی به طبقات درآمدی پایین‌تر گردیده است.^۳

پنجم: یکی از بخشهایی که در افزایش شاخص هزینه زندگی (کاهش رفاه) در مناطق روستایی نقش داشته، افزایش هزینه خدمات کسب و کار بوده، و این افزایش هزینه - بویژه برای طبقات هشتم و نهم روستایی - قابل توجه است.

جدول شماره ۲ میانگین شاخص هزینه بخشهایی را که نقش مهمتری در تغییرات شاخص هزینه زندگی داشته‌اند، گزارش می‌کند.

۱. مقالات دیگری هم این نتیجه را تأیید کرده‌اند (نگاه کنید به مقاله دادگر و نظری، ۱۳۹۰)

۲. سهیلا پروین، ۱۳۹۵.

۳. کاهش سن سرپرست خانوار و نیز افزایش بعد در خانوارهای دهکهای فقیر به‌خوبی آن را تأیید می‌کند (پروین، ۱۳۹۵).

جدول ۲. شاخص هزینه زندگی خانوارهای شهری و روستایی در بخش‌های مهم (۱۳۸۸ و ۱۳۹۰)

| ۱۳۹۰ | | | | | | ۱۳۸۸ | | | | | | |
|--------|---------|-----------|-----------|------|------------------|--------|---------|-----------|-----------|------|------------------|------------------|
| بهداشت | مستغلات | حمل و نقل | گاز طبیعی | برق | فراورده‌های نفتی | بهداشت | مستغلات | حمل و نقل | گاز طبیعی | برق | فراورده‌های نفتی | شاخص هزینه زندگی |
| ۰/۳۸ | ۲/۶۰ | ۱/۴۵ | ۰/۶۴ | ۰/۳۰ | ۱/۰۶ | ۰/۴۴ | ۳/۵۸ | ۱/۴۳ | ۰/۲۱ | ۰/۴۲ | ۰/۴۱ | شهری |
| ۰/۴۱ | ۱/۷۸ | ۱/۷۴ | ۰/۶۰ | ۰/۳۲ | ۱/۴۲ | ۰/۴۶ | ۲/۴ | ۱/۶۴ | ۰/۱۷ | ۰/۲۴ | ۰/۵۰ | روستایی |

مأخذ: محاسبات تحقیق

آثار مستقیم و غیر مستقیم کاهش یارانه در بخش بهداشت، اگرچه منجر به کاهش آسیب‌پذیری خانوارهای شهری و روستایی در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۸ شده، ولی میزان آسیب‌پذیری خانوارهای روستایی در هر دو سال مورد نظر، بیشتر از خانوارهای شهری است. شاخص هزینه زندگی خانوارهای شهری و روستایی در بخش بهداشت در سال ۱۳۸۸ به ترتیب، برابر با ۰/۴۴۱ و ۰/۴۴۵ است. ارقام متناظر در سال ۱۳۹۰ به ترتیب ۰/۳۷۹ واحد و ۰/۴۱۱ واحد را نشان می‌دهند.

۳-۱. نتایج متوسط شاخص هزینه زندگی دهکهای خانوارهای شهری و روستایی در سال

۱۳۸۸ و ۱۳۹۰

جدول شماره ۳ نسبت شاخص هزینه زندگی هر دهک به شاخص هزینه زندگی خانوار میانگین را آشکار می‌سازد. به عنوان نمونه شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری ۰/۰۴۷ واحد در سال ۱۳۸۸ و ۰/۰۳۷ واحد در سال ۱۳۹۰، نشان می‌دهد که خانوارهای دهک اول شهری در سال ۱۳۸۸، بعد از کاهش ۱۰۰ واحد یارانه برای حفظ سبد مصرفی خود، به ۴/۷ واحد درآمد اضافی نیاز دارند، حال آنکه در آمد اضافی برای همان سبد مصرفی در سال ۱۳۹۰ برابر با ۳/۷ واحد است.

جدول ۳. متوسط شاخص هزینه زندگی دهک خانوارهای خانوارهای شهری و روستایی

| دهک | ۱۳۸۸ | | | ۱۳۹۰ | | |
|-------|----------|-------------|--------|----------|-------------|--------|
| | شهری (۱) | روستایی (۲) | کل (۳) | شهری (۴) | روستایی (۵) | کل (۶) |
| اول | ۰/۰۴۷ | ۰/۰۴۲ | ۰/۰۸۹ | ۰/۰۳۷ | ۰/۰۳۸ | ۰/۰۷۵ |
| دوم | ۰/۰۴۷ | ۰/۰۴۶ | ۰/۰۹۳ | ۰/۰۳۹ | ۰/۰۴۲ | ۰/۰۸۱ |
| سوم | ۰/۰۵۱ | ۰/۰۴۸ | ۰/۰۹۹ | ۰/۰۴۰ | ۰/۰۴۳ | ۰/۰۸۳ |
| چهارم | ۰/۰۵۱ | ۰/۰۴۹ | ۰/۱۰۰ | ۰/۰۴۲ | ۰/۰۴۵ | ۰/۰۸۷ |
| پنجم | ۰/۰۵۲ | ۰/۰۵۰ | ۰/۱۰۲ | ۰/۰۴۴ | ۰/۰۴۶ | ۰/۰۸۹ |
| ششم | ۰/۰۵۳ | ۰/۰۵۱ | ۰/۱۰۴ | ۰/۰۴۵ | ۰/۰۴۸ | ۰/۰۹۳ |
| هفتم | ۰/۰۵۵ | ۰/۰۵۲ | ۰/۱۰۷ | ۰/۰۴۶ | ۰/۰۴۹ | ۰/۰۹۵ |
| هشتم | ۰/۰۵۶ | ۰/۰۵۳ | ۰/۱۰۹ | ۰/۰۴۹ | ۰/۰۵۲ | ۰/۱۰۱ |
| نهم | ۰/۰۵۹ | ۰/۰۵۳ | ۰/۱۱۲ | ۰/۰۵۲ | ۰/۰۵۲ | ۰/۱۰۴ |
| دهم | ۰/۰۶۲ | ۰/۰۵۴ | ۰/۱۱۶ | ۰/۰۵۰ | ۰/۰۵۰ | ۰/۱۰۲ |

مأخذ: محاسبات تحقیق

اهم نتایج حاصله از جدول شماره ۳ حاصل به این شرح است:

یکم: در سال ۱۳۸۸ نسبت شاخص هزینه زندگی دهک دهم خانوارهای شهری به دهک اول خانوارهای شهری، ۱/۵ برابر است. این رقم برای خانوارهای روستایی ۱/۲۸ برابر می‌باشد.

دوم: در سال ۱۳۸۸، شاخص هزینه زندگی دهک خانوارهای شهری، بیشتر از ارقام متناظر دهک خانوارهای روستایی است. به این ترتیب، رفاه خانوارهای روستایی در سال ۱۳۸۸ بیشتر از رفاه خانوارهای شهری بوده است.

سوم: شاخص هزینه زندگی دهک دهم نسبت به دهک اول خانوارهای شهری ۱/۳ برابر است، حال آنکه این نسبت برای خانوارهای روستایی ۱/۴ برابر است. بنابراین در مقایسه با وضعیت سال ۱۳۸۸، شکاف شاخص هزینه زندگی خانوارهای شهری کاهش داشته، در حالی که شکاف شاخص هزینه زندگی خانوارهای روستایی افزایش یافته است. علاوه بر آن، ارقام سال ۱۳۹۰ نشان می‌دهد که اگرچه شاخص هزینه زندگی در همه دهکهای شهری، روستایی نسبت به سال ۱۳۸۸ کاهش یافته، ولی شاخص هزینه زندگی در همه دهکهای خانوارهای روستایی بیشتر از ارقام متناظر خانوارهای شهری در سال ۱۳۹۰ است (جدول شماره ۴). از جمله دلایل آن می‌توان به بزرگتر بودن

بعد خانوار، سهم بالاتر هزینه غذا در مخارج کل و ناکارتر بودن سیستمهای حرارتی در مناطق روستایی اشاره نمود.

نسبت‌های بزرگتر از واحد، به این معنی است که شاخص هزینه زندگی خانوارها در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۸ افزایش (رفاه خانوارها کاهش) یافته است. نسبت‌های کوچکتر از واحد مشخص می‌کند که رفاه خانوارها در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۸ افزایش یافته‌اند. مقایسه شاخص‌ها نشان می‌دهد، بالاترین نسبت شاخص هزینه زندگی مربوط به دهک اول خانوارهای شهری و کمترین نسبت شاخص هزینه زندگی متعلق به دهک دهم خانوارهای شهری است.

اگر نسبت شاخص هزینه زندگی سال ۱۳۹۰ به سال ۱۳۸۸ معیار افزایش و یا کاهش رفاه خانوارها تعریف شود، این نسبت برای دو دهک اول خانوارهای روستایی، بیشتر از دو دهک اول خانوارهای شهری است. به عبارت دیگر، نتایج حاصل از تأثیر حذف یارانه سوخت، نشان می‌دهد که، نخست نسبت هزینه زندگی دو دهک اول خانوارهای شهری و روستایی بیشتر از واحد است و نیز این نسبت برای خانوارهای روستایی بیشتر از خانوارهای شهری است؛ که دلیل آن، سهم بالاتر پرداخت نقدی در درآمد دهکهای فقیر می‌باشد. البته این تأثیر در سالهای بعد با تشدید تورم بویژه در مورد کالاهای اساسی که سهم بالاتری در مخارج خانوارهای فقیر دارد، نه تنها خنثی شده، بلکه تغییرات جهت عکس به خود گرفته است.

جدول ۴. نسبت شاخص هزینه زندگی سال ۱۳۹۰ به شاخص های متناظر سال ۱۳۸۸

| دهکها | کل (۳) | روستایی (۲) | شهری (۱) |
|-----------|--------|-------------|----------|
| دهک اول | ۰/۹۰۳ | ۰/۹۱۷ | ۰/۸۸۸ |
| دهک دوم | ۰/۸۷۳ | ۰/۹۱۵ | ۰/۸۳۲ |
| دهک سوم | ۰/۸۴۲ | ۰/۹۰۰ | ۰/۷۸۷ |
| دهک چهارم | ۰/۸۶۱ | ۰/۹۰۵ | ۰/۸۱۸ |
| دهک پنجم | ۰/۸۸۳ | ۰/۹۲۲ | ۰/۸۴۵ |
| دهک ششم | ۰/۸۹۰ | ۰/۹۴۲ | ۰/۸۳۸ |
| دهک هفتم | ۰/۸۸۶ | ۰/۹۳۶ | ۰/۸۳۸ |
| دهک هشتم | ۰/۹۲۴ | ۰/۹۸۲ | ۰/۸۶۹ |
| دهک نهم | ۰/۹۲۵ | ۰/۹۷۶ | ۰/۸۷۹ |
| دهک دهم | ۰/۸۸۴ | ۰/۹۵۹ | ۰/۸۱۹ |

مأخذ: محاسبات تحقیق

۴. نتایج رویکرد تحلیل مسیر ساختاری^۱

در چارچوب رویکرد هزینه ماتریس حسابداری اجتماعی، شاخص هزینه زندگی خانوارها، به‌طور ضمنی معیاری برای رفاه خانوارها در نظر گرفته می‌شود. این نتایج از منظر تحلیلگر و سیاستگذار خالی از محدودیت نیست. یکی از محدودیت‌های این نوع نتایج و تحلیل‌ها، آن است که قیمت‌ها از طریق ضرایب فزاینده کل ناشی از تغییرات هزینه‌های برونزای یک حساب (فرضاً افزایش مالیات و یا کاهش یارانه در بخش کشاورزی) بر حساب دیگر (مثلاً دهک اول خانوارهای شهری) را آشکار می‌کند. اینکه اثرات هزینه‌ای از چه مسیرهایی می‌گذرد و نقش واحدهای تولیدی و نهادها (دهک خانوارهای روستایی و شهری) در انتقال هزینه چگونه می‌باشد، اطلاعاتی به دست نمی‌دهند. این خود می‌تواند محدودیت‌هایی را، هم برای تحلیلگر و هم برای سیاستگذار فراهم نماید. مزیت به کارگیری تحلیل مسیر ساختاری در انتقال هزینه در پیوندهای تولید، عوامل تولید و مصرف خانوارها، این است که نه فقط می‌تواند آثار و تبعات تغییرات هزینه‌ای یک حساب مانند یارانه و مالیات را بر خود حساب و سایر حساب‌ها نشان دهد، بلکه همچنین حلقه‌ها، مدارها و شبکه‌هایی را که در هر مسیر ایجاد می‌شود، شفاف می‌نماید.

بر خلاف رویکرد هزینه و ضرایب فزاینده انتقال قیمت که فقط اثرات کل را آشکار می‌کند، رویکرد تحلیل مسیر با تجزیه این نوع ضرایب فزاینده، قابلیت تبیین و شناسایی مسیرهای مختلف تأثیرگذاری قطب‌های مبدأ (مانند کاهش یارانه در بخشهای اقتصادی) را بر قطب‌های مقصد (مانند دهک خانوارهای روستایی و شهری) دارد. از بین ۴۰ بخش اقتصادی، آثار و تبعات افزایش مالیات (و یا کاهش یارانه) دو بخش اقتصادی به عنوان قطب‌های مبدأ برای سالهای ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰ در نظر گرفته شده‌اند. این بخش‌ها عبارتند از: کک، فرآورده‌های حاصله از تصفیه نفت و سوخت‌های هسته‌ای (Fu)، حمل‌ونقل و انبارداری (TW). بخشهای مذکور به دلیل سهم بالای آنها در سبد هزینه خانوار، به عنوان نمونه انتخاب شده‌اند.^۲

۴-۱. تأثیر افزایش هزینه سوخت و حمل‌ونقل بر دو دهک اول خانوارهای شهری و روستایی

مسیرهای مستقیم و غیر مستقیم تأثیر افزایش هزینه سوخت (FU) بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول و دهم خانوارهای شهری (D_{1U}) و روستایی (D_{1R}) در جداول ۵ و ۶ مشخص شده است. اهم نتایج این جداول را می‌توان به شرح زیر خلاصه نمود:

۱. برای پرهیز از افزایش حجم مقاله، مباحث تئوریک این رویکرد ارائه نشده است. علاقمندان می‌توانند به دو مطالعه پروین و بانویی (۱۳۸۹) و بانویی و پروین (۱۳۸۷) مراجعه نمایند.
۲. در مور سایر بخشها و دهکها، به گزارش این تحقیق می‌توان مراجعه نمود.

یکم: خانوارهای دهک اول شهری، به ازای هر ۱۰۰ واحد افزایش هزینه سوخت، مجموعاً ۳/۴ واحد هزینه اضافی پرداخت می‌کنند. ۳۱ درصد از اثرات کل در این مسیر مشخص می‌گردد. ۱۱ درصد مسیرهای غیرمستقیم است و از دو مسیر $Fu \rightarrow Ch \rightarrow DIU$, $Fu \rightarrow TW \rightarrow DIU$ به طور غیرمستقیم بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری تأثیر می‌گذارد.

دوم: افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای روستایی، ناشی از افزایش هزینه سوخت، بیشتر از ارقام متناظر دهک اول خانوارهای شهری در سال ۱۳۸۸ است. ارقام شاخص هزینه زندگی برای دهک اول خانوارهای روستایی، به ترتیب ۰/۰۴۵ و ارقام متناظر برای خانوارهای دهک اول در مناطق شهری ۰/۰۳۴ واحد است. این نتایج نشان می‌دهد نسبت به قبل از اجرای هدفمندی یارانه‌ها، میزان آسیب‌پذیری خانوارهای کم درآمد روستایی بیشتر از خانوارهای کم درآمد شهری ناشی از افزایش هزینه سوخت است.

سوم: بعد از اجرای هدفمندسازی یارانه‌های سوخت، شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری و روستایی ناشی از افزایش هزینه سوخت، افزایش یافته‌اند. شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری از ۰/۰۳۴ واحد در سال ۱۳۸۸ به ۰/۰۰۸ واحد در سال ۱۳۹۰ افزایش یافته است. این مساله در مورد خانوارهای دهک اول روستایی در سال ۱۳۸۸ شدت بیشتری داشته است (این شاخص از ۰/۰۴۵ به ۰/۱۰۹ واحد افزایش یافته است). اگر نسبت شاخص هزینه زندگی سال ۱۳۹۰ به سال ۱۳۸۸ معیار افزایش هزینه زندگی و یا کاهش رفاه خانوارها در نظر گرفته شود، مشاهده می‌گردد این نسبت برای دهک اول خانوارهای روستایی، بیشتر از دهک اول خانوارهای شهری بوده، و نسبت هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری و روستایی بیشتر از واحد، و به‌علاوه این نسبت برای خانوارهای روستایی، بیشتر از خانوارهای شهری است.

چهارم: هدفمندسازی یارانه سوخت، موجب تغییرات ساختاری در اقتصاد ایران شده است. اگر درصد سهم اثرات مستقیم و غیرمستقیم ناشی از هدفمندسازی یارانه سوخت در شاخص هزینه زندگی دهک اول و دهک دهم خانوارهای شهری و روستایی سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰ معیاری برای تغییرات ساختاری تعریف شود. به عنوان نمونه، نتایج جدول شماره ۷ نشان می‌دهد که نخست درصد سهم مسیر مستقیم به اثرات کل برای دهک اول خانوارهای روستایی، به ترتیب ۴۴/۶ درصد و ۴۴/۸ درصد است؛ حال آنکه این مسیر برای دهک دهم خانوارهای روستایی ۳۲/۹ درصد را نشان می‌دهد (جدول شماره ۸) ارقام مذکور گویای این واقعیت است که تا چه حد کاهش یارانه سوخت می‌تواند بر خانوارهای کم درآمد نسبت به خانوارهای پر درآمد، اثرگذارتر باشد.

اثرگذاری غیرمستقیم دیگر سوخت، عمده‌فروشی و خرده‌فروشی و تأثیر آن بر دهک دهم خانوارهای شهری و روستایی است. این مسیر غیرمستقیم فقط برای خانوارهای دهک دهم شهری و

روستایی مشاهده می‌گردد. درصد سهم آن برای خانوارهای دهک دهم شهری ۶/۶ درصد و برای خانوارهای دهک دهم روستایی ۴/۵ درصد است (جداول ۸ و ۱۰).

پنجم: اگر این نتایج و مشاهدات مذکور با جداول متناظر سال ۱۳۹۰ مقایسه شود، تغییرات ساختاری ملموس‌تر خواهد شد. نتایج جداول نشان می‌دهند که درصد سهم مسیرهای مستقیم از اثرات کل ناشی از افزایش هزینه سوخت، برای دهک اول خانوارهای روستایی و دهک دهم خانوارهای روستایی نسبت به سال ۱۳۸۸ افزایش یافته (جداول ۹ و ۱۰) و برای دهک اول خانوارهای شهری کاهش یافته است. شدت افزایش هزینه مسیرهای سوخت بر افزایش هزینه محصولات کشاورزی و محصولات غذایی و اثرات آن بر شاخص هزینه زندگی، نه فقط برای خانوارهای کم درآمد مصداق داشته، بلکه اهمیت آن در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۸ برجسته می‌گردد. به عنوان نمونه، درصد سهم مسیرهای غیرمستقیم سوخت بر محصولات کشاورزی، صنایع غذایی و در نهایت، تأثیر آن بر شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای روستایی و شهری به ترتیب، ۹ درصد و ۸/۳ درصد بوده، و مسیرهای غیرمستقیم دهک دهم خانوارهای شهری و روستایی، متفاوت از مسیرهای غیرمستقیم خانوارهای کم درآمد است. حدود ۲۰ درصد از اثرات کل هزینه سوخت بر دهک دهم خانوارهای شهری در مسیرهای سوخت- عمده‌فروشی و خرده‌فروشی و حمل‌ونقل- آشکار می‌شود (جدول ۶).

این سهم برای دهک دهم خانوارهای روستایی ۱۵ درصد است. نتایج جداول (۹، ۱۰ و ۱۱) تأثیر افزایش هزینه حمل‌ونقل بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری و روستایی را گزارش می‌کند. در قبال افزایش ۱۰۰ تومان هزینه حمل‌ونقل، خانوارهای دهک اول شهری باید ۱۱,۳ تومان، بیشتر پرداخت نمایند. این رقم حدود ۴ برابر رقم تأثیر سوخت بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری در سال ۱۳۸۸ است. ۴۱,۴ درصد از اثرات کل در مسیر مستقیم آشکار، و ۱۲/۲ درصد را اثرات غیر مستقیمی تشکیل می‌دهند که در هشت مسیر غیرمستقیم ایجاد می‌شوند.

اگر تأثیر افزایش هزینه سوخت و تأثیر افزایش هزینه حمل‌ونقل، به ترتیب بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای روستایی در سال ۱۳۸۸ مد نظر قرار گیرد، تصویر متفاوتی نسبت به وضعیت خانوارهای متناظر شهری به دست می‌دهد.

جدول ۵. تأثیر کاهش یارانه سوخت بر شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | |
|------------|---------------|-----|---|-----|------|----------|------------|------------------|--------------------|----------------------------------|
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | → | DIU | | | | ۰۰۰۲۴ | ۰۰۰۱ | ۱۰۰۷۴ | ۰۰۰۱ | ۳۰۷ |
| Fu | → | Ch | → | DIU | | | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۴۶۷ | ۰۰۰۰۱ | ۳۰۴ |
| Fu | → | TW | → | DIU | | | ۰۰۰۰۲ | ۱۰۴۶۳ | ۰۰۰۰۲ | ۷۶ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | |
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | → | DIU | | | | ۰۰۰۸۷ | ۰۰۰۲۱ | ۱۰۱۱۲ | ۰۰۰۲۳ | ۲۶۰۴ |
| Fu | → | Ag | → | DIU | | | ۰۰۰۰۳ | ۱۰۵۵۴ | ۰۰۰۰۴ | ۵ |
| Fu | → | Fis | → | DIU | | | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۱۳۸ | ۰۰۰۰۱ | ۰۹ |
| Fu | → | Wa | → | DIU | | | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۲۱۶ | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۴ |
| Fu | → | Who | → | DIU | | | ۰۰۰۰۲ | ۱۰۲۹۶ | ۰۰۰۰۳ | ۳۰۲ |
| Fu | → | TW | → | DIU | | | ۰۰۰۰۷ | ۱۰۲۰۶ | ۰۰۰۰۸ | ۹۶ |
| Fu | → | PC | → | DIU | | | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۴۴۷ | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۲ |
| Fu | → | RE | → | DIU | | | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۲۱۳ | ۰۰۰۰۱ | ۰۸ |
| Fu | → | Ag | → | Fo | → | DIU | ۰۰۰۰۲ | ۱۰۶۸۱ | ۰۰۰۰۳ | ۴ |
| Fu | → | Con | → | RE | → | DIU | ۰۰۰۰۱ | ۱۰۲۸ | ۰۰۰۰۱ | ۰۸ |

جدول ۶. تأثیر کاهش یارانه سوخت بر شاخص هزینه زندگی دهک دهم خانوارهای شهری

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | |
|------------|---------------|---|------|------|----------|------------|---------------|-----------------|----------------------------------|
| اثرات قیمت | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | D10U | | | | ۰.۰۴۷ | ۰.۰۰۹ | ۱.۲۳۴ | ۰.۰۱۲ | ۲۴.۷ |
| Fu | Ch | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۶۷۶ | ۰.۰۰۱ | ۲.۵ |
| Fu | TE | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۶۰۴ | ۰.۰۰۱ | ۲.۱ |
| Fu | Who | → | D10U | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۴۲ | ۰.۰۰۳ | ۶.۶ |
| Fu | TW | → | D10U | | | ۰.۰۰۳ | ۱.۴۱۷ | ۰.۰۰۴ | ۸.۳ |
| Fu | TW | → | Who | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۱.۵۹۶ | ۰.۰۰۱ | ۱.۹ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | |
| اثرات قیمت | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | D10U | | | | ۰.۱۲۱ | ۰.۰۲۸ | ۱.۲۲۵ | ۰.۰۳۴ | ۲۸ |
| Fu | Ag | → | D10U | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۶۶۸ | ۰.۰۰۳ | ۲.۳ |
| Fu | Fis | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۵۲ | ۰.۰۰۱ | ۱ |
| Fu | TE | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۵۳۲ | ۰.۰۰۲ | ۱.۴ |
| Fu | Wa | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۳۸ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| Fu | Who | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۶۱ | ۰.۰۱۴ | ۱۱.۸ |
| Fu | TW | → | D10U | | | ۰.۰۰۸ | ۱.۳۱ | ۰.۰۰۱ | ۸.۵ |
| Fu | PC | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۵۸۷ | ۰.۰۰۱ | ۱ |
| Fu | INT | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۵۳ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |
| Fu | Ed | → | D10U | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۳۹ | ۰.۰۰۱ | ۰.۵ |
| Fu | HE | → | D10U | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۲۵ | ۰.۰۰۲ | ۱.۷ |
| Fu | Ag | → | Fo | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۱.۷۹۶ | ۰.۰۰۲ | ۱.۷ |
| Fu | TW | → | Who | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۴۵ | ۰.۰۰۱ | ۱.۲ |

جدول ۷. تأثیر کاهش یارانه سوخت بر شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای روستایی

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | |
|------------|---------------|-----|---|-----|------|----------|------------|---------------|-----------------|----------------------------------|
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | → | DIR | | | | ۰.۰۴۵ | ۰.۰۱۸ | ۱.۰۷۸ | ۰.۰۲ | ۴۴.۶ |
| Fu | → | Ch | → | | DIR | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۷۳ | ۰.۰۰۱ | ۲.۹ |
| Fu | → | TW | → | | DIR | | ۰.۰۰۳ | ۱.۲۷ | ۰.۰۰۴ | ۹.۳ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | |
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | → | DIR | | | | ۰.۱۰۹ | ۰.۰۳۸ | ۱.۱۰۷ | ۰.۰۴۲ | ۳۸.۷ |
| Fu | → | Ag | → | DIR | | | ۰.۰۰۴ | ۱.۵۵۲ | ۰.۰۰۶ | ۵.۱ |
| Fu | → | Fis | → | DIR | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۱۳۳ | ۰.۰۰۱ | ۰.۹ |
| Fu | → | Wa | → | DIR | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۱۲ | ۰.۰۰۱ | ۰.۷ |
| Fu | → | Who | → | DIR | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۹۳ | ۰.۰۰۲ | ۱.۴ |
| Fu | → | TW | → | DIR | | | ۰.۰۰۹ | ۱.۳۰۲ | ۰.۰۱۱ | ۱۰.۳ |
| Fu | → | PC | → | DIR | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۴۱ | ۰.۰۰۱ | ۰.۹ |
| Fu | → | Ag | → | Fo | → | DIR | ۰.۰۰۳ | ۱.۶۸ | ۰.۰۰۴ | ۴ |
| Fu | → | Who | → | Fo | → | DIR | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۹۱ | ۰.۰۰۱ | ۰.۷ |
| Fu | → | TW | → | Fo | → | DIR | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۰۲ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |

جدول ۸. تأثیر کاهش یارانه سوخت بر شاخص هزینه زندگی دهک دهم خانوارهای روستایی

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | |
|------------|---------------|------|---|------|------|----------|------------|---------------|-----------------|----------------------------------|
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | → | D10R | | | | ۰.۰۴۷ | ۰.۰۱۴ | ۱.۱۰۴ | ۰.۰۱۶ | ۳۲.۹ |
| Fu | → | Ch | → | | D10R | | ۰.۰۰۱ | ۱.۵۰۶ | ۰.۰۰۱ | ۲.۳ |
| Fu | → | Who | → | | D10R | | ۰.۰۰۲ | ۱.۳۳۱ | ۰.۰۰۲ | ۴.۵ |
| Fu | → | TW | → | | D10R | | ۰.۰۰۳ | ۱.۲۹ | ۰.۰۰۳ | ۷.۳ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | |
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| Fu | → | D10R | | | | ۰.۱۴۷ | ۰.۰۵۱ | ۱.۱۲۴ | ۰.۰۵۷ | ۳۸.۹ |
| Fu | → | Ag | → | | D10R | | ۰.۰۰۳ | ۱.۵۵۹ | ۰.۰۰۵ | ۳.۲ |
| Fu | → | Fis | → | | D10R | | ۰.۰۰۱ | ۱.۱۵ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |
| Fu | → | TE | → | | D10R | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۱۴ | ۰.۰۰۲ | ۱ |
| Fu | → | Who | → | | D10R | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۹۶ | ۰.۰۱۳ | ۸.۶ |
| Fu | → | TW | → | D10R | | | ۰.۰۰۷ | ۱.۲۱۶ | ۰.۰۰۹ | ۶.۱ |
| Fu | → | PC | → | D10R | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۶۲ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |
| Fu | → | INT | → | D10R | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۴۸ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| Fu | → | HE | → | D10R | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۱۵۶ | ۰.۰۰۲ | ۱.۲ |
| Fu | → | Ag | → | Fo | → | D10R | | ۱.۶۸۵ | ۰.۰۰۳ | ۲ |
| Fu | → | TW | → | Who | → | D10R | | ۱.۳۸۶ | ۰.۰۰۱ | ۰.۹ |

جدول ۹. تأثیر کاهش یارانه حمل و نقل بر شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | | | |
|------|---------------|------|---|-----|---|-----|------|----------|------------|---------------|-----------------|----------------------------------|
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | همه جانبه اثرات | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| TW | → | DIU | | | | | | ۰.۱۱۳ | ۰.۰۳۸ | ۱.۲۲۱ | ۰.۰۴۷ | ۴۱.۴ |
| TW | → | Ag | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۸۳۳ | ۰.۰۰۴ | ۳.۱ |
| TW | → | Fo | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۴۳۶ | ۰.۰۰۳ | ۲.۸ |
| TW | → | Who | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۴۵۵ | ۰.۰۰۳ | ۲.۵ |
| TW | → | RE | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۶۷ | ۰.۰۰۱ | ۱ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | DIU | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۹۵۹ | ۰.۰۰۳ | ۲.۳ |
| TW | → | Con | → | RE | → | DIU | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۴۶۴ | ۰.۰۰۲ | ۲ |
| TW | → | D10U | → | Mi | → | RE | → | DIU | | ۱.۸۲ | ۰.۰۰۱ | -۰.۸ |
| TW | → | D10U | → | OS | → | RE | → | DIU | | ۱.۵۸۴ | ۰.۰۰۱ | -۰.۸ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | | | |
| TW | → | DIU | | | | | | ۰.۱ | ۰.۰۳۸ | ۱.۱۴۶ | ۰.۰۴۴ | ۴۸.۵ |
| TW | → | Ag | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۵۹۹ | ۰.۰۰۳ | ۳.۱ |
| TW | → | Fo | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۳ | ۱.۳۴ | ۰.۰۰۴ | ۴ |
| TW | → | Fu | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۰۶ | ۰.۰۰۱ | ۱.۲ |
| TW | → | Who | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۴۱ | ۰.۰۰۲ | ۱.۷ |
| TW | → | RE | → | DIU | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۴۷ | ۰.۰۰۱ | ۱.۲ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | | DIU | | ۰.۰۰۱ | ۱.۷۲۶ | ۰.۰۰۲ | ۲.۴ |
| TW | → | Con | → | RE | → | | DIU | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۱۶ | ۰.۰۰۱ | ۱.۳ |

جدول ۱۰. تأثیر کاهش یارانه حمل و نقل بر شاخص هزینه زندگی دهک دهم خانوارهای شهری

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | | |
|------------|---------------|------|---|------|---|------|----------|------------|---------------|-----------------|----------------------------------|
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فراینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| TW | → | D10U | | | | | ۰.۱۶۸ | ۰.۰۵۲ | ۱.۳۷۲ | ۰.۰۷۱ | ۴۲.۳ |
| TW | → | Ag | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۹۹ | ۰.۰۰۲ | ۱.۴ |
| TW | → | Fo | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۵۷۹ | ۰.۰۰۲ | ۱.۴ |
| TW | → | TE | → | D10U | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۷۸۱ | ۰.۰۰۴ | ۲.۴ |
| TW | → | Fur | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۸۸ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| TW | → | Who | → | D10U | | | | ۰.۰۱۱ | ۱.۵۴۸ | ۰.۰۱۷ | ۹.۸ |
| TW | → | HR | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۸۵ | ۰.۰۰۱ | ۰.۴ |
| TW | → | PC | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۸۸۵ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| TW | → | RE | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۹۲ | ۰.۰۰۱ | ۰.۵ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۲.۱۱۷ | ۰.۰۰۲ | ۱.۱ |
| TW | → | Who | → | TE | → | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۲.۰۰۲ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |
| TW | → | Con | → | RE | → | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۱.۵۹۶ | ۰.۰۰۱ | ۰.۹ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | | |
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فراینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| TW | → | D10U | | | | | ۰.۱۱۴ | ۰.۰۴۳ | ۱.۲۵۵ | ۰.۰۵۴ | ۴۷.۴ |
| TW | → | Ag | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۷۰۶ | ۰.۰۰۲ | ۱.۵ |
| TW | → | Fo | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۴۳ | ۰.۰۰۲ | ۱.۸ |
| TW | → | Fu | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۱ | ۰.۰۰۲ | ۱.۳ |
| TW | → | TE | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۵۶۹ | ۰.۰۰۲ | ۱.۵ |
| TW | → | Who | → | D10U | | | | ۰.۰۰۶ | ۱.۴۰۱ | ۰.۰۰۸ | ۶.۹ |
| TW | → | RE | → | D10U | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۳۱ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۱.۸۳۵ | ۰.۰۰۱ | ۱.۱ |
| TW | → | Con | → | RE | → | D10U | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۰۳ | ۰.۰۰۱ | ۰.۹ |

جدول ۱۱. تأثیر کاهش یارانه حمل و نقل بر شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای روستایی

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | | | |
|------------|---------------|------|---|-----|---|-----|------|----------|------------|---------------|-----------------|----------------------------------|
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| TW | → | DIR | | | | | | ۰.۱۴ | ۰.۰۶۲ | ۱.۲۲۷ | ۰.۰۷۷ | ۵۴.۵ |
| TW | → | Ag | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۸۴۶ | ۰.۰۰۵ | ۳.۲ |
| TW | → | Fo | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۴۴۶ | ۰.۰۰۳ | ۲.۵ |
| TW | → | Who | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۴۶۴ | ۰.۰۰۲ | ۱.۸ |
| TW | → | RE | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۷۸ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | DIR | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۹۷۴ | ۰.۰۰۳ | ۲ |
| TW | → | Con | → | RE | → | DIR | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۷۶ | ۰.۰۰۲ | ۱.۱ |
| TW | → | D10U | → | Mi | → | Ag | → | DIR | | ۲.۳۱۵ | ۰.۰۰۱ | ۰.۹ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | | | |
| TW | → | DIR | | | | | | ۰.۱۰۶ | ۰.۰۵۱ | ۱.۱۴۲ | ۰.۰۵۸ | ۵۵.۲ |
| TW | → | Ag | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۵۹۷ | ۰.۰۰۴ | ۳.۳ |
| TW | → | Fo | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۳ | ۱.۳۳۸ | ۰.۰۰۴ | ۴.۲ |
| TW | → | Fu | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۲۰۲ | ۰.۰۰۲ | ۱.۸ |
| TW | → | Who | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۳۹ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |
| TW | → | RE | → | DIR | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۴۵ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | DIR | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۷۲۵ | ۰.۰۰۳ | ۲.۶ |
| TW | → | Con | → | RE | → | DIR | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۱۴ | ۰.۰۰۱ | ۰.۷ |

جدول ۱۲. تأثیر کاهش یارانه حمل و نقل بر شاخص هزینه زندگی دهک دهم خانوارهای روستایی

| ۱۳۸۸ | | | | | | | | | | | | |
|------------|---------------|------|---|------|---|------|------|----------|------------|---------------|-----------------|----------------------------------|
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| TW | → | D10R | | | | | | ۰.۱۵۳ | ۰.۰۵۱ | ۱.۳۴۷ | ۰.۰۶۴ | ۴۱.۷ |
| TW | → | Ag | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۸۴۷ | ۰.۰۰۲ | ۲.۳ |
| TW | → | Fo | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۴۵۶ | ۰.۰۰۳ | ۱.۹ |
| TW | → | NM | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۰۲ | ۰.۰۰۱ | ۰.۵ |
| TW | → | TE | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۶۳۴ | ۰.۰۰۲ | ۱.۶ |
| TW | → | Fur | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۳۵۶ | ۰.۰۰۱ | ۰.۵ |
| TW | → | Who | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۸ | ۱.۴۶۴ | ۰.۰۱۲ | ۷.۵ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | D10R | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۹۷۲ | ۰.۰۰۲ | ۱.۵ |
| TW | → | D10U | → | Mi | → | Who | → | D10R | | ۱.۸۲ | ۰.۰۰۱ | ۰.۸ |
| ۱۳۹۰ | | | | | | | | | | | | |
| تأثیر قیمت | | | | | | | | | | | | |
| مبدأ | مسیرهای اولیه | | | | | | مقصد | اثرات کل | اثر مستقیم | ضرایب فزاینده | اثرات همه جانبه | درصد اثرات همه جانبه به اثرات کل |
| TW | → | D10R | | | | | | ۰.۱۱۵ | ۰.۰۴۱ | ۱.۱۵۸ | ۰.۰۴۷ | ۴۱ |
| TW | → | Ag | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۶۰۳ | ۰.۰۰۳ | ۲.۶ |
| TW | → | Fo | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۳۴۸ | ۰.۰۰۳ | ۲.۷ |
| TW | → | Fu | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۲ | ۱.۲۱۶ | ۰.۰۰۳ | ۲.۳ |
| TW | → | NM | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۱۵ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| TW | → | TE | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۴۵۵ | ۰.۰۰۲ | ۱.۳ |
| TW | → | Fur | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۱ | ۱.۲۵۹ | ۰.۰۰۱ | ۰.۶ |
| TW | → | Who | → | D10R | | | | | ۰.۰۰۵ | ۱.۳۴ | ۰.۰۰۷ | ۶.۱ |
| TW | → | Ag | → | Fo | → | | D10R | | ۰.۰۰۱ | ۱.۷۲۹ | ۰.۰۰۲ | ۱.۶ |
| TW | → | D10U | → | Mi | → | | D10R | | ۰.۰۰۱ | ۱.۶۰۴ | ۰.۰۰۱ | ۰.۹ |

۵. تحلیل گرافیکی افزایش هزینه بخش‌ها بر افزایش هزینه زندگی دهک‌های خانوارها

نتایج و تحلیل‌های بخش ۴، فقط بخشی از تغییرات شاخص هزینه زندگی خانوارهای کم درآمد و پردرآمد شهری و روستایی سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۸ را آشکار می‌کند. برای تبیین تغییرات ساختاری ناشی از هدفمندسازی یارانه‌ها و اثرات این تغییرات بر هزینه زندگی دهک اول شهری و روستایی در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰، از بین نتایج ۱۲۰ جدول مسیر ساختاری سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰، دو مورد جدول به صورت گرافیکی تنظیم شده است.

نمودارهای ۱ و ۲ به ترتیب، نمایش گرافیکی تأثیر افزایش هزینه سوخت را بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری و روستایی سال ۱۳۸۸ و ۱۳۹۰ نشان می‌دهد. در نمودار ۱ مشاهده می‌شود، تأثیر افزایش هزینه سوخت بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری، از سه مسیر انتقال می‌یابد. مسیر ۱ مسیر مستقیمی که نشان می‌دهد تأثیر مستقیم سوخت بر دهک اول خانوارهای شهری برابر با ۰/۰۱ است. به این معنی که ۱۰۰ تومان افزایش هزینه سوخت، نیاز به یک تومان هزینه اضافی از طرف دهک اول خانوارهای شهری می‌باشد.

علاوه بر مسیر مستقیم، تأثیر هزینه سوخت بر شاخص هزینه زندگی خانوارها، دو مسیر غیرمستقیم دیگر ۲ و ۳ ایجاد می‌کند. در مسیر ۲ مشاهده می‌شود که افزایش هزینه سوخت موجب افزایش هزینه صنایع شیمیایی به میزان ۰/۰۴۳ واحد می‌شود. این افزایش ۰/۰۴۳ واحدی به نوبه خود، موجب افزایش اضافی ۰/۰۱۸ واحدی هزینه مصرفی دهک اول خانوارهای شهری را فراهم می‌کند. با ضرب دو قوس ($0/01 = 0/043 \times 0/018$)، عدد ۰/۰۰۱ واحد به دست می‌آید، که افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری در مسیر ۲ است. در مسیر سوم، افزایش هزینه سوخت، ابتدا موجب افزایش هزینه حمل‌ونقل می‌شود. تأثیر سوخت بر حمل‌ونقل بیشتر از تأثیر سوخت بر صنایع شیمیایی است (۰/۰۵۳ واحد در مقایسه با ۰/۰۴۳ واحد). این میزان افزایش هزینه اضافی حمل‌ونقل، موجب افزایش ۰/۰۴۶ واحد هزینه مصرفی دهک اول خانوارهای شهری می‌شود. با ضرب این دو ($0/02 = 0/046 \times 0/053$) عدد ۰/۰۰۲ واحد هزینه اضافی به‌طور غیرمستقیم در شاخص هزینه زندگی خانوارهای دهک اول شهری تأثیر می‌گذارد.

دو نمودار ۲ و ۱، تغییرات ساختاری و اثرات این تغییرات را بر شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری نشان می‌دهد.

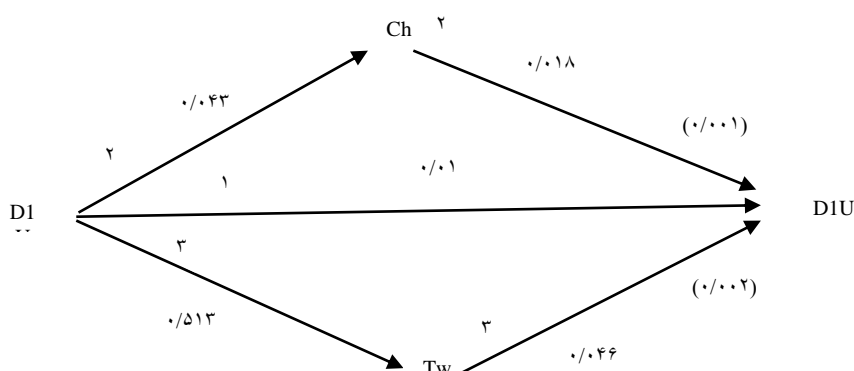
به‌طور خلاصه از این تغییرات ساختاری می‌توان نتیجه گرفت:

یکم: نمودار ۱ از سه مسیر تشکیل شده، حال آنکه نمودار ۲، حاوی ۱۰ مسیر است و نشان از پیچیدگی بیشتر روابط اقتصادی ناشی از هدفمندسازی یارانه سوخت در اقتصاد ایران دارد.

دوم: مسیر مستقیم تأثیر سوخت بر دهک اول خانوارهای شهری در سال ۱۳۹۰ بیش از دو برابر سال ۱۳۸۸ است (۰/۰۲۱ واحد در سال ۱۳۸۸ در مقایسه با ۰/۰۱ واحد در سال ۱۳۹۰). سوم: از ۹ مسیر غیرمستقیم، مسیرهای غیرمستقیم ۲ و ۷، بیشترین وزن را در افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری در سال ۱۳۹۰ دارند. در مسیر غیرمستقیم ۲ مشاهده می‌شود که افزایش یک واحد هزینه اضافی سوخت، موجب افزایش ۰/۰۳۸ واحد هزینه اضافی در بخش کشاورزی می‌گردد. از آنجا که محصولات کشاورزی در سبد مصرفی خانوارهای کم درآمد سهم بیشتری دارند، موجب افزایش غیرمستقیم شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری می‌گردد. نتایج غیر مستقیم در مسیر ۷، بیشترین تأثیر سهم افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری را دارد. مسیر مذکور مشخص می‌کند که با افزایش یک واحد هزینه اضافی سوخت، هزینه مستغلات به میزان ۰,۰۳۹ افزایش می‌یابد. افزایش هزینه مستغلات به نوبه خود موجب می‌شود که هزینه این خانوارها به میزان ۰,۱۷۸ واحد افزایش یابد. با ضرب آنها (۰/۰۳۹×۰/۱۷۸=۰/۰۰۷) عدد ۰/۰۰۷ واحد به دست می‌آید که به‌طور غیرمستقیم بر افزایش شاخص هزینه زندگی این گروه از خانوارها اثر می‌گذارد.

نمودار ۱. نمایش گرافیکی تأثیر افزایش هزینه سوخت بر افزایش شاخص هزینه زندگی

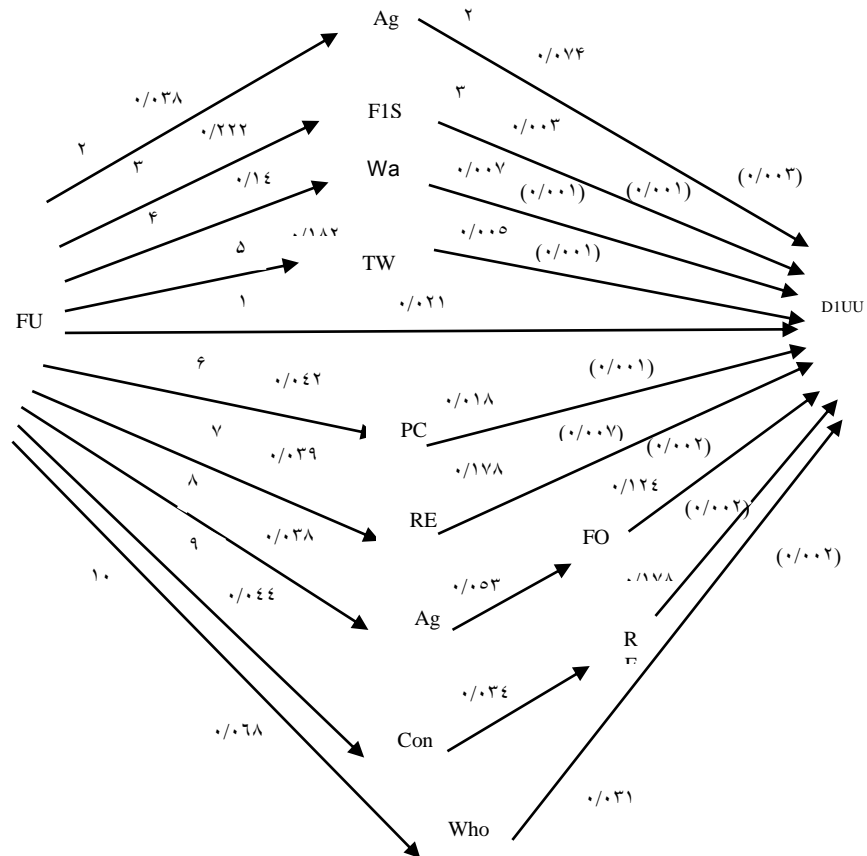
دهک اول خانوارهای شهری-۱۳۸۸



| | |
|------------------------------|--------|
| ۰/۰۱ | مسیر ۱ |
| $0.043 \times 0.018 = 0.001$ | مسیر ۲ |
| $0.513 \times 0.046 = 0.002$ | مسیر ۳ |

مأخذ: محاسبات تحقیق.

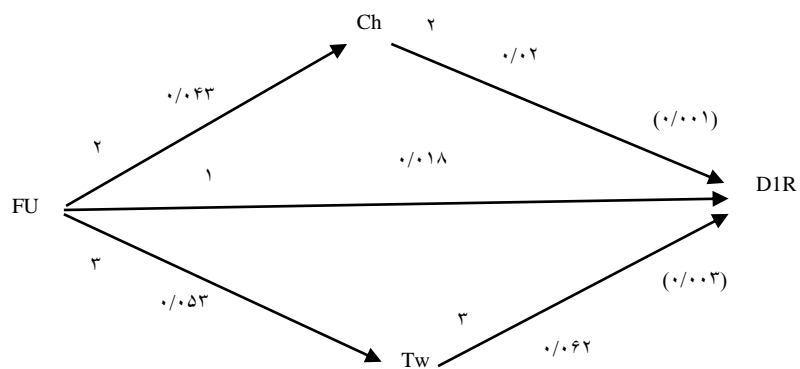
نمودار ۲. نمایش گرافیکی تأثیر افزایش هزینه سوخت بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای شهری-۱۳۹۰



| | | | |
|---|---------|------------------------------|--------|
| $۰,۰۴۲ \times ۰,۰۱۸ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۶ | ۰,۰۲۱ | مسیر ۱ |
| $۰,۰۳۹ \times ۰,۱۷۸ = ۰,۰۰۷$ | مسیر ۷ | $۰,۰۳۸ \times ۰,۰۷۴ = ۰,۰۰۳$ | مسیر ۲ |
| $۰,۰۳۸ \times ۰,۰۵۳ \times ۰,۱۲۴ = ۰,۰۰۲$ | مسیر ۸ | $۰,۲۲۲ \times ۰,۰۰۳ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۳ |
| $۰,۰۴۴ \times ۰,۰۳۴ \times ۰,۱۷۸ = ۰,۰۰۲$ | مسیر ۹ | $۰,۱۴ \times ۰,۰۰۷ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۴ |
| $۰,۰۶۸ \times ۰,۰۳۱ = ۰,۰۰۲$ | مسیر ۱۰ | $۰,۱۸۲ \times ۰,۰۰۵ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۵ |

مأخذ: محاسبات تحقیق.

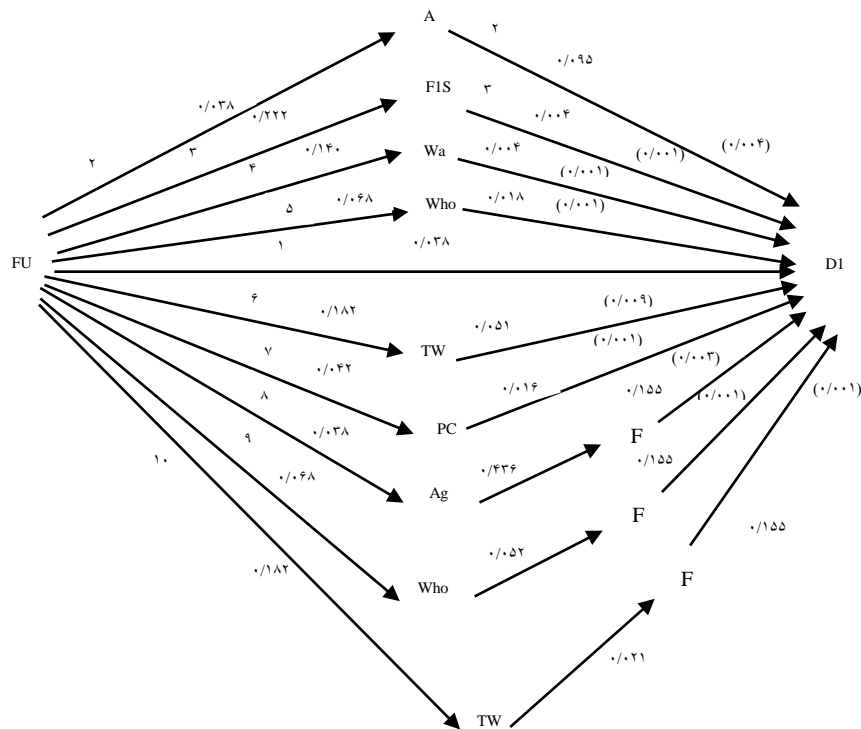
نمودار ۳. نمایش گرافیکی تأثیر افزایش هزینه سوخت بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای روستایی-۱۳۸۸



| | |
|------------------------------|--------|
| ۰,۰۱۸ | مسیر ۱ |
| $۰,۰۴۳ \times ۰,۰۲ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۲ |
| $۰,۰۵۳ \times ۰,۰۶۲ = ۰,۰۰۳$ | مسیر ۳ |

مأخذ: محاسبات تحقیق.

نمودار ۴. نمایش گرافیکی تأثیر افزایش هزینه سوخت بر افزایش شاخص هزینه زندگی دهک اول خانوارهای روستایی ۱۳۹۰



| | | | |
|---|---------|------------------------------|--------|
| $۰,۱۸۲ \times ۰,۰۵۱ = ۰,۰۰۹$ | مسیر ۶ | $۰,۰۳۸$ | مسیر ۱ |
| $۰,۰۴۲ \times ۰,۰۱۶ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۷ | $۰,۰۳۸ \times ۰,۰۹۵ = ۰,۰۰۴$ | مسیر ۲ |
| $۰,۰۳۸ \times ۰,۴۳۶ \times ۰,۱۵۵ = ۰,۰۰۳$ | مسیر ۸ | $۰,۲۲۲ \times ۰,۰۰۴ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۳ |
| $۰,۰۶۸ \times ۰,۰۵۲ \times ۰,۱۵۵ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۹ | $۰,۱۴ \times ۰,۰۰۴ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۴ |
| $۰,۱۸۲ \times ۰,۰۲۱ \times ۰,۱۵۵ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۱۰ | $۰,۰۶۸ \times ۰,۰۱۸ = ۰,۰۰۱$ | مسیر ۵ |

مأخذ: محاسبات تحقیق.

۶. نتیجه گیری

یکم: میزان آسیب‌پذیری خانوار در مقابل افزایش هزینه طی دو سال مورد نظر کاهش یافته، و شاخص هزینه زندگی در مناطق روستایی تقریباً در تمام بخشها بالاتر از شاخص هزینه زندگی در مناطق شهری (شکاف نابرابری بین مناطق شهری و روستایی افزایش یافته) است. آسیب‌پذیری رفاه خانوار در بخشهای ماهیگیری، معدن، صنایع غذایی (در مناطق روستایی)، سوخت و فرآورده‌های نفتی، محصولات شیمیایی (در مناطق روستایی)، برق، آب، توزیع گاز طبیعی و خدمات مربوط به کسب و کار (در مناطق روستایی) افزایش یافته است و در موارد کاهش رفاه هم قابل ملاحظه می‌باشد. آسیب‌پذیری در بخش توزیع گاز طبیعی سه برابر و در مناطق روستایی نزدیک به چهار برابر بیشتر از سال ۸۸ گردیده است.

همچنین ۱۰۰ واحد افزایش در هزینه بخش برق (باترکیب سبد سال ۹۰) شاخص هزینه این بخش برای خانوار شهری ۳۴ واحد و برای خانوار روستایی ۴۶ واحد افزایش خواهد یافت. تغییرات رفاه (تغییر شاخص هزینه زندگی) برای همه دهکهای درآمدی یکسان نبوده، و به‌طور نسبی کاهش رفاه برای دهک با درآمد بالا کمتر بوده، و مهمتر آنکه کاهش آسیب‌پذیری طبقه متوسط در اغلب بخشهای اقتصادی از سایر دهکها کمتر است. به‌عنوان نمونه، درحالی‌که شاخص هزینه زندگی طبقه پردرآمد شهری در بخش صنایع غذایی ۱۷ درصد نسبت به سال ۸۸ پایین‌تر می‌باشد، این شاخص برای دهک پنجم و دهک هشتم ۹ درصد بوده، و به‌عبارت دیگر، آثار هدفمندی بعد از گذشت یک سال از نظر قدر مطلق، به نفع طبقه فقیر بوده، اما از نظر نسبی طبقه پردرآمد منفعت بیشتری برده، و در عین حال، فشار اصلی این سیاست بر دوش طبقات میانی بوده، و نقش افزایش هزینه خدمات کسب و کار در مناطق روستایی بویژه برای طبقات هشتم و نهم، در افزایش شاخص هزینه زندگی (کاهش رفاه) در مناطق روستایی قابل توجه است.

نتیجه مهم دیگر اینکه هدفمندی، پیچیدگی و در هم تنیدگی گسترده‌ای در مسیر اثر گذاری تغییرات قیمت سوخت بر شاخص‌های قیمتی بویژه بر شاخص هزینه زندگی خانوارها ایجاد کرده است. به عنوان مثال، قبل اجرای سیاست مذکور، افزایش در قیمت سوخت، از پنج مسیر شاخص هزینه خانوار را متاثر می‌کرد، حال آنکه بعد از هدفمندی، افزایش قیمت سوخت از طریق بیست مسیر متفاوت، شاخص هزینه خانوارها تحت تأثیر قرار می‌دهد. این پدیده از آنجا ناشی می‌شود که بعد از اجرای هدفمندی، سهم هزینه سوخت در بخشهای مختلف اقتصاد افزایش یافته و نهایتاً مسیرهای اثرگذاری و نیز سهم آن را در شاخص هزینه زندگی افزایش داده‌اند. پدیده درهم تنیدگی در اقتصاد

می‌تواند به معنی سخت‌تر شدن حصول اهداف طی سیاستگذاری، بویژه در زمینه کنترل قیمت‌ها و سیاست‌های حمایتی باشد.

به این ترتیب، برای اجرای موفقیت آمیز فاز دوم هدفمندی، لازم است از دیدگاه کلان اقتصادی، ثبات نسبی، شرایط حاکم بر بخش عرضه اقتصاد نسبت به عکس‌العمل به موقع در قبال افزایش قیمت نهاده‌های تولید و وضعیت ابزارهای پیشگیری از شوک‌های احتمالی ناشی از اجرای هدفمندی مدنظر قرار گیرد. در عین حال، دستگاه‌های حمایتی در شرایطی قرار داشته باشند که قادر به شناسایی و حمایت مناسب از خانوارهای آسیب‌پذیر باشند.

منابع و مأخذ

- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۵)، حساب های ملی ایران: حساب تولید تا حساب مالی به تفکیک بخشهای نهادی بر اساس سیستم حساب های ملی ۱۹۹۳، معاونت اقتصادی، اداره حساب های اقتصادی.
- بانویی، علی اصغر و سهیلا، پروین، (۱۳۸۷)، تحلیل‌های سیاستی آثار حذف یارانه کالاهای اساسی بر شاخص هزینه زندگی خانوارهای شهری روستایی در چارچوب تحلیل مسیر ساختاری، فصلنامه بررسیهای اقتصادی، دانشگاه شهید چمران شماره ۴.
- پروین، سهیلا و علی اصغر بانویی، (۱۳۸۷) ملاحظاتی پیرامون حذف یارانه‌ها، مجله جامعه و اقتصاد، شماره ۱۸.
- پروین، سهیلا و علی اصغر بانویی، (۱۳۹۴) تحلیل ساختاری اثرات هدفمندی بر شاخص هزینه دهکهای پایینی درآمد، در چارچوب ماتریس حسابداری اجتماعی، کمیته امداد امام خمینی.
- پروین، سهیلا، (۱۳۹۵)، تغییرات سبد مصرفی خانوار پس از اجرای سیاست هدفمندی (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی).
- حسینی نسب، ابراهیم و هانتف حاضری نیری (۱۳۹۱) تحلیل تعادل عمومی محاسبه‌پذیر اثر اصلاح یارانه حامل‌های انرژی بر تورم و تولید ناخالص داخلی؛ فصلنامه رشد و توسعه اقتصادی، سال دوم، شماره ۷: ۱۴۸-۱۲۵.
- دادگر، یداله و روح اله نظری (۱۳۹۰) "تحلیل رفاه اقتصادی یارانه‌ها در اقتصاد ایران؛ فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی، سال ۱۸، شماره ۴۲: ۳۳۷.
- دینی ترکمانی، علی (۱۳۹۰) یارانه‌ها - اختلال‌های قیمتی ناکارایی‌های نهادی - ساختاری؛ فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی؛ سال دهم، شماره ۳۸: ۲۹۳-۳۲۸.
- رازینی، علی و محمد حسن صبوری دیلمی (۱۳۸۹) بررسی اثرات اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها بر مصرف بنزین در ایران؛ فصلنامه مدل‌سازی اقتصادی؛ سال سوم، شماره ۲، صص ۱۲۳-۱۵۲.
- شاهنوشی فروشانی، ناصر و زهرا نهمت‌الهی (۱۳۹۱) ارزیابی اثرات ناشی از هدفمندی یارانه حامل‌های انرژی بر قیمت محصولات کشاورزی، صنایع غذایی و رفاه خانوار (کاربرد جدول داده-ستانده)؛ پژوهش‌های اقتصادی، جلد ۱۲، شماره ۳: ۲۳-۱.
- فرج‌زاده، زکریا و بهاء‌الدین نجفی (۱۳۸۳) اثر کاهش یارانه مواد غذایی بر مصرف‌کنندگان در ایران؛ فصلنامه پژوهش‌های اقتصاد ایران، شماره ۲۰: ۱۵۶-۱۳۵.

- کرمی، آیت‌اله؛ بهاء‌الدین نجفی و عبدالکریم اسماعیلی (۱۳۸۹) آثار اصلاح یارانه غذا بر تولید و سهم عوامل تولید در ایران: کاربرد مدل تعادل عمومی قابل محاسبه؛ مجله تحقیقات اقتصاد کشاورزی، جلد ۲، شماره ۴: ۷۷-۹۸.
- مرکز آمار ایران (۱۳۹۱) نتایج تفصیلی آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال ۱۳۹۰، تهران.
- مرکز آمار ایران (۱۳۸۹) نتایج تفصیلی آمارگیری از هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال ۱۳۸۸، تهران.
- مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۳۹۳) بررسی آثار پرداخت یارانه نقدی و حذف یارانه سه دهک خانوارها بر تولید و توزیع درآمد نهادی، شماره مسلسل ۱۳۶۱۵.
- مرکز پژوهش‌های مجلس (بهمن ۱۳۸۸)؛ آثار اجتماعی هدفمندسازی یارانه‌ها و راهکارهای پیشنهادی، شماره مسلسل ۱۰۰۸۷.
- مرکز پژوهش‌های مجلس (مهر ۱۳۹۰)، بررسی تأثیر هدفمندسازی یارانه‌ها بر صنایع انرژی‌بر، شماره مسلسل ۱۱۰۸۸.
- Pyatt, G. (1991) Fundamentals of Social Accounting Matrix, *Economic Systems Research*, Vol.3, No.3, pp:315-341.
- Pyatt, G. Round, I.J (2006) Multiplier Effects and the Reduction of Poverty. In Book: Poverty, Inequality and Development, Essays in Honour of E.Thorbeck, New York, Springer
- Round, I .J. (2003) Constructing SAMS for Development Policy Analysis: Lessons Learned and challenges Ahead, *Economics Systems Research*, Vol. 15, No. 2, pp:161-18
- Thorbecke, E. (2000) The Use of Social Accounting Matrices in Modeling, Paper Prepared for the 26th General Conference of the International Association for Research in Income and Wealth, Gracow, Poland

ضمیمه A:

علائم اختصاری:

کشاورزی، شکار و جنگلداری (Ag)، ماهیگیری (Fis)، معدن (Min)، محصولات غذایی و انواع آشامیدنی‌ها (Fo)، محصولات توتون و تنباکو (TT)، منسوجات (TEX)، پوشاک، عمل آوری و رنگ کردن خز (Clo)، دباغی و پرداخت چرم و سایر محصولات چرمی (Le)، چوب و محصولات چوبی (Wo)، کاغذ و محصولات کاغذی (Pa)، انتشار، چاپ و تکثیر رسانه های ضبط شده (Pub)، کک، فرآورده‌های حاصله از تصفیه نفت و سوخت‌های هسته‌ای (Fu)، مواد شیمیایی و محصولات شیمیایی (Ch)، محصولات لاستیک و پلاستیک (Pla)، سایر محصولات کانی فلزی و غیر فلزی (NM)، فلزات اساسی (Ba)، محصولات فلزی فابریکی به جز ماشین آلات و تجهیزات (Fa)، ماشین آلات و تجهیزات طبقه بندی نشده در جای دیگر (Oth)، ماشین آلات دفتری، حسابداری و محاسباتی (MA)، ماشین آلات و دستگاه‌های برقی طبقه بندی نشده در جای دیگر (ME)، رادیو، تلویزیون، دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی (RT)، ابزار پزشکی، ابزار اپتیکی، ابزار دقیق و انواع ساعت (Mo)، وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر (TE)، سایر تجهیزات حمل و نقل (OT)، ساخت مبلمان، بازیافت و مصنوعات طبقه بندی نشده در جای دیگر (Fur)، برق (El)، توزیع گاز طبیعی (Ga)، آب (Wa)، ساختمان (Con)، عمده فروشی، خرده فروشی، تعمیرات وسایل نقلیه و سایر کالاها (Who)، هتل و رستوران (HR)، حمل و نقل و انبارداری (TW)، پست و مخابرات (PC)، واسطه‌گری‌های مالی (INT)، مستغلات (RE)، کرایه و خدمات کسب و کار (BS)، اداره امور عمومی و خدمات شهری (PuA)، آموزش (Ed)، بهداشت و مددکاری اجتماعی (HE)، سایر خدمات عمومی، اجتماعی، شخصی و خانگی (Ose)، جبران خدمات (W)، درآمد مختلط (MI)، مزاد عملیاتی (OS)، دهک اول شهری (DIU)، دهک دوم شهری (D2U)، ... دهک اول روستایی (D1R)، دهک دوم روستایی (D2R)، ... و شرکت‌ها (COM).