فرهیختگان
@farhikhtegandaily
WWW.FDN.IR

اخبار

افزایش قیمت مسکن نداریم

وزیر راه‌وشهرسازی ضمن اشاره به اینکه احدی اجازه ندارد در پی افزایش قیمت بنزین، قیمت مسکن را افزایش دهد، گفت: «هزینه هواپیماها نیز گران نمی‌شود.» به گزارش ایسنا، محمد اسلامی روز دوشنبه در ششمین کنفرانس بین‌المللی منطقه‌ای تغییر اقلیم در جمع خبرنگاران با اشاره به اینکه افزایش قیمت بنزین بر افزایش قیمت هواپیما تاثیری نخواهد داشت، اظهار کرد: «اینکه بخواهیم در رابطه با افزایش قیمت بنزین هیجانی فکر کنیم، نادرست است.» وی ادامه داد: «افزایش قیمت سوخت تاثیری در قیمت مسکن نخواهد گذاشت، چراکه سهم بنزین بر قیمت کالای تمام‌شده زیاد نخواهد بود. احدی اجازه ندارد تغییری در قیمت‌ها ایجاد کند و اگر چنین موردی مشاهده شود قطعا تعزیرات برخورد جدی می‌کند.» وزیر راه‌وشهرسازی در ادامه با اشاره به اینکه وزارت راه‌وشهرسازی طی چند وقت اخیر اقدامات قابل توجهی در زمینه حمل‌ونقل و موضوعات ساختمان و شهرسازی انجام داده است، تصریح کرد: «یکی از موضوعات مبحث ۱۹ ساختمان‌سازی است که در آن بازنگری انجام شده و از سازمان نظام مهندسی انتظار داریم حتما این مبحث را در طراحی ساختمان‌ها نظارت و اعمال کند. رعایت این مبحث از سوی دستگاه‌های ذی‌ربط و مردم می‌تواند سهم به‌سزایی در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای داشته باشد.» اسلامی در ادامه ضمن اشاره به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: «طی چند سال گذشته نوسازی ناوگان پرشتاب انجام می‌شد اما به دلایل مختلفی از جمله کمبود منابع مالی، رکود در این باره ایجاد شد؛ اما نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای با اهتمام بیشتری در سال جدید در دستورکار قرار گرفته است. همچنین برای نوسازی حمل‌ونقل ریلی، نوسازی لکوموتیو و ناوگان ریلی در اولویت‌های ماست.» وزیر راه‌وشهرسازی افزود: «قراردادهایی را در زمینه برقی کردن خطوط ریلی با بخش خصوصی منعقد کرده بودیم که در حال حاضر به‌دنبال آن هستیم که این قراردادها را فعال کنیم.»

کارت بازرگانی برای هر کسی صادر نشود

عضو کمیسیون اجتماعی مجلس گفت: «سابقه، تجربه کاری، تمکن مالی و... باید معیار باشند تا به‌راحتی کارت بازرگانی برای هر کسی صادر نشود و راه قاچاق کالا از این طریق مسدود شود. وزارت صمت در این خصوص کوتاهی کرده است.» رضا شیران خراسانی، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با تسنیم، پیرامون لزوم عملیاتی‌شدن قانون مبارزه با قاچاق کالا در کشور گفت: «قاچاق کالا در کشور عموما به‌صورت سازمان‌یافته انجام می‌شود. این پدیده در حال حاضر در مناطق آزاد و گمرکات کشور به‌وسیله کانتینرها و سایر ادوات صورت می‌گیرد.» وی ادامه داد: «برای جلوگیری از پدیده مذکور قانون مبارزه با قاچاق کالا سال ۱۳۹۲ در مجلس شورای اسلامی تصویب شد. بعد از تصویب قانون مقرر شد سامانه‌ای برای افزایش کنترل و نظارت‌ها راه‌اندازی شود و دستگاه‌های متولی هرکدام پیشرفت کارهایشان را در سامانه اعلام کنند. متاسفانه با گذشت ۶ سال از تصویب قانون، سامانه مذکور هنوز عملیاتی نشده است.» نماینده مردم خراسان‌شمالی درخصوص علت تعلل در نهایی‌شدن سامانه گفت: «از ۱۵۷ گمرک فعال در کشور متاسفانه درصد قابل‌توجهی مجهز به سامانه‌های یکپارچه‌سازی اطلاعات، دستگاه ایکس‌ری و سایر ادوات لجستیکی نیستند، به همین دلیل شاهد عدم رصد دقیق کالاهای ترانزیتی گمرکات هستیم.» شیران در پاسخ به اینکه آیا مجلس برای کاهش قاچاق کالا در مناطق آزاد و گمرکات برنامه‌ای دارد، گفت: «براساس گزارش‌ها، بخشی از قاچاق کالای کشور در مناطق آزاد و گمرکات صورت می‌پذیرد. این موضوع در مجلس بارها مطرح و بررسی شده است که نیازمند برنامه‌ریزی دقیقی در این زمینه هستیم.» عضو کمیسیون اجتماعی مجلس در پاسخ به اینکه چرا وزارت صمت رتبه‌بندی کارت‌های بازرگانی را به اتاق بازرگانی واگذار کرده است، گفت: «طبق قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز وظیفه صدور، تمدید، ابطال و رتبه‌بندی کارت‌های بازرگانی با وزارت صمت است. نیازمند تعریف شاخص‌ها و تغییراتی در این زمینه برای بازرگانان هستیم.» وی ادامه داد: «سابقه، تجربه کاری، تمکن مالی و... باید معیار باشند تا به‌راحتی کارت بازرگانی برای هر کسی صادر نشود و راه قاچاق کالا از این طریق مسدود شود. وزارت صمت در این خصوص کوتاهی کرده است.»

تب مدرک‌گرایی در کشور بالاتر از مهارت‌آموزی

کارشناس روابط کار با اشاره به رواج مدرک‌گرایی در کشور گفت: «باید برای جوانان ظرفیت‌سازی کنیم، نیاز است محدودیت‌ها را در بازار کار برداریم و مشکل اشتغالزایی را حل کنیم. تقصیر اصلی، موانع و مشکلات در بازار کار از دانشگاه‌ها نیست.» حمید حاج‌اسماعیلی، کارشناس روابط کار در گفت‌وگو با تسنیم ادامه داد: «نباید همه تقصیرها را بر گردن آموزش عالی بگذاریم، با وجود اینکه کارآفرینی در دانشگاه‌ها را به‌طور جدی شروع کرده‌ایم، ولی معتقدم این کار تاثیر چندانی در بازار کار نداشته است، بنابر این اینکه همه تقصیرها را به گردن آموزش عالی بیندازیم، راهگشا نیست.» حاج‌اسماعیلی با اشاره به اصلاح نظام آموزش عالی و گزینش رشته‌های دانشگاهی بیان کرد: «اصلاح نظام آموزش عالی و رشته‌های دانشگاهی به شکل کارشناسی‌شده باید انجام شود. اکثر کسانی که به‌دنبال تسهیلات دانشگاهی در سطح بالا می‌روند، به‌دنبال این هستند که یک شغل خوب و با پرستیژ داشته باشند، در حالت کلی یکی از دلایل پیگیری برای مدرک اهمیت پرستیژ آن است.» این کارشناس اقتصادی بیان کرد: «تا زمانی که کارشناسان روابط کار هدف دانشگاه‌ها، ادارات، کارگاه‌های و دولتی داشته باشند، با مشکل مدرک‌گرایی و بیکاری در کشور روبه‌رو هستیم.» وی با بیان اینکه بخش اعظمی از نرخ اشتغال معطوف به بخش خدمات است، اظهار داشت: «باید برای جوانان ظرفیت‌سازی کنیم، نیاز است محدودیت‌ها را در بازار کار برداریم و مشکل اشتغالزایی را حل کنیم. تقصیر موانع و مشکلات در بازار کار بیشتر از دانشگاه‌هاست.» حاج‌اسماعیلی با بیان اینکه عمده اشتغالزایی در کشور در بخش خدمات است، گفت: «کشور ما کار بهره‌وری ندارد و یک اقتصاد خدماتی را دنبال می‌کند. در چنین وضعیتی همه افراد می‌توانند مشغول کار شوند، به‌طور مثال حتی اگر یک دکتر در رشته فنی تخصص داشته باشد می‌تواند کار پیدا کند. بخش خدمات مهم است و دولت باید این بخش را زنده نگه دارد.»

با درآمد حاصل از صرفه‌جویی در مصرف بنزین چگونه می‌توان زندگی طبقات پایین را متحول کرد؟

فرصت ۶۰ هزار میلیاردی صادرات بنزین

مهدی عبداللهی
روزنامه‌نگار

حدود دو سال پیش بود که یکی از نمایندگان مجلس مدعی شد دولت همه منابع حاصل از قانون هدفمندی یارانه‌ها را شفاف‌سازی نمی‌کند. این اظهارات دقیقا زمانی مطرح شد که بسیاری از رسانه‌های وابسته به دولت و برخی دولتمردان مدعی شدند پرداخت یارانه نقدی یادگار دولت قبل بوده و از آنجا که هزینه سنگینی را روی دوش دولت می‌گذارد، یک طرح پوپولیستی و دقیقا مصداق «گداپروری» است. پس از ایجاد شائبه در میزان درآمد دولت از ناحیه قانون هدفمندی، نمایندگان سرانجام اظهار داشتند دولت مجبور به شفاف‌سازی شده و رقم دقیق درآمد از منابع قانون هدفمندی را در بودجه سالانه درج خواهد کرد. بر این اساس، در حالی که قانون بودجه سال ۹۷ مازاد منابع درآمدی قانون هدفمندی یارانه‌ها از میزان یارانه نقدی پرداختی در بهترین حالت حدود چهار تا ۶ هزار میلیارد تومان بود، اما با شفاف‌سازی دولت، در قانون بودجه سال ۹۷ منابع درآمدی هدفمندی یارانه‌ها از ۴۸ هزار میلیارد تومان در سال ۹۶ به ۹۸/۸ هزار میلیارد تومان در سال ۹۷ رسیده و در قانون بودجه سال ۹۸ نیز این میزان حدود ۱۴۲/۶ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. بر این اساس، اگرچه دولت آن منابع را در حوزه‌های مختلف هزینه کرده، اما اینکه چرا کل منابع هدفمندی دقیقا در قالب همان ردیف درآمدی نیامده، خود مساله‌ای جدی است که در بحث سهمیه‌بندی و آزادسازی بنزین نیز ممکن است تکرار شود و از این منظر لازم است اهرم‌هایی برای شفاف‌سازی دقیق کل منابع درآمدی حاصل از آزادسازی و سهمیه‌بندی بنزین از طریق مجلس و دیوان محاسبات کنترل شده و منابع دقیقا برای افزایش قدرت خرید خانوارها و کمک به معیشت گروه‌های هدف چه در قالب یارانه نقدی یا غیرنقدی هزینه شود. در این زمینه بررسی‌ها نشان می‌دهد مجموع درآمد دولت از فروش داخل و صادرات بنزین نه ۳۱ هزار میلیارد تومان طی یک‌سال، بلکه بیش از ۸۲ هزار میلیارد تومان خواهد بود که عمده آن نه به‌واسطه فروش داخلی، بلکه از محل صادرات به دست خواهد آمد.

اما از آنجا که هدف اصلی دولت حمایت از گروه‌های هدف و کم‌درآمد است، در این گزارش به بررسی جزئیات هزینه‌های خانوارها در دهک‌های مختلف پرداخته‌ایم که نتایج آن نشان می‌دهد اگرچه عمده تمرکز دولت در سیاست‌های حمایتی مربوط به حوزه هزینه‌های خوراکی می‌شود، اما ۷۶ درصد از هزینه‌های خانوار در دهک‌های مختلف صرف هزینه‌های غیرخوراکی می‌شود که بین آنها مسکن در مرتبه اول، بهداشت‌ودرمان در مرتبه دوم و حمل‌ونقل در مرتبه سوم باید مورد توجه دولت قرار گیرد.

درآمد ۳۱ هزار میلیاردی یا ۸۲ هزار میلیاردی؟!

طبق آنچه دولت اعلام کرده، ظرفیت تولید بنزین کشور در ماه‌های اخیر به‌حدود روزانه ۱۱۰ میلیون لیتر رسیده است که قبل از سهمیه‌بندی و آزادسازی قیمت بنزین، میزان مصرف روزانه داخلی به ۱۰۰ میلیون لیتر در روز هم رسیده است. در این زمینه محاسبات نشان می‌دهد با لحاظ سهمیه ماهانه ۶۰ لیتری برای ۱۸ میلیون دستگاه خودروی سواری شخصی، حدود ۳۳۰ لیتر سهمیه برای ۱/۷ میلیون خودروی عمومی (آمبولانس‌ها، ون‌ها، تاکسی‌ها، وانت‌ها و خودروهای حوزه استارپاپ‌های حمل‌ونقلی) و همچنین سهمیه ۲۵ لیتری برای ۱۲ میلیون موتورسیکلت، میزان مصرف روزانه بنزین سهمیه‌ای کشور به حدود ۶۵/۳ میلیون لیتر خواهد رسید، رقمی که مسئولان دولتی هم صحت آن را تایید کرده‌اند. بر این اساس، با لحاظ مازاد درآمد ۵۰۰ تومانی دولت به‌ازای هر لیتر، درآمد دولت از افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای سالانه حدود ۱۱ هزار و ۹۳۵ میلیارد تومان خواهد بود. همچنین برآوردها نشان می‌دهد در کنار سهمیه روزانه ۶۵/۳ میلیون لیتری، روزانه ۱۴/۷ میلیون لیتر نیز به‌صورت بنزین آزاد به قیمت سه‌هزار تومان در داخل به‌فروش خواهد رسید. در این زمینه نیز با لحاظ افزایش دوهزار تومانی در هر لیتر، درآمد دولت از فروش بنزین آزاد سالانه ۱۰ هزار و ۷۳۱ میلیارد تومان خواهد بود. در یک جمع‌بندی، درآمد دولت از افزایش ۵۰۰ تومانی هر لیتر بنزین سهمیه‌ای سالانه ۱۱ هزار و ۹۳۵ میلیارد تومان و درآمد دولت از افزایش قیمت دوهزار تومانی بنزین آزاد سالانه حدود ۱۰ هزار و ۷۳۱ میلیارد تومان و مجموع این دو بخش نزدیک به ۲۲ هزار و ۶۶۶ میلیارد تومان برای دولت درآمدزایی خواهد داشت.

اما به‌جز درآمدهای فروش بنزین در داخل، بخش دیگری از درآمدهای دولت، از صادرات بنزین مازاد بر نیاز داخل خواهد بود که به قیمت فوب خلیج‌فارس به کشورهای منطقه صادر خواهد شد. در این زمینه برآوردها نشان می‌دهد با کاهش مصرف داخلی به روزانه ۸۰ میلیون لیتر، میزان مصرف بنزین کشور به‌طور میانگین به‌اندازه ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتری در روز مازاد خواهد بود که با فرض صادرات روزانه ۲۰ میلیون لیتری به نرخ ۰/۴۸ دلار (نرخ فوب خلیج‌فارس)، درآمد سالانه دولت از صادرات این میزان، حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان و در فرض صادرات ۳۰ میلیون لیتری، حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان خواهد بود. قابل ذکر است در حال حاضر قیمت هر لیتر بنزین با نرخ فوب خلیج‌فارس حدود ۰/۴۸ دلار است که با نرخ ارز حدود ۱۱ هزار و ۴۰۰ تومانی (نرخ میانگین ۶ ماه اخیر) هر لیتر بنزین حدود ۵۵۰۰ تومان خواهد بود. همچنین بررسی‌ها نشان می‌دهد نرخ فعلی بنزین در سطح کشورهای منطقه در عربستان حدود ۶۲۰۰ تومان، در امارات حدود ۶۴۰۰ تومان، در افغانستان حدود ۷۰۰۰ تومان، در پاکستان حدود ۸۰۰۰ تومان، در ترکیه حدود ۱۳ هزار و ۲۰۰ تومان و در ترکمنستان حدود ۵۰۰۰ تومان است.

این ارقام (رقم مصرف داخلی ۸۰ میلیون لیتری و صادرات ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتری) زمانی قابل باور خواهد بود که دولت تصمیم دارد در هفته‌های آتی سهمیه خودروهای شخصی را نه براساس تعداد کارت سوخت، بلکه به‌ازای هریک کد ملی اختصاص دهد که در این صورت افرادی که چندین خودرو دارند، فقط یک بنزین سهمیه‌ای دریافت خواهند کرد. توجه داشته باشیم طبق «نتایج طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوار شهری و روستایی سال ۱۳۹۷» از کل خانوارهای شهری کشور، حدود ۵۳ درصد از آنان اتومبیل شخصی و ۱۴ درصد آنان موتورسیکلت دارند و این اعداد بین روستاییان نیز در خودروی شخصی ۳۲ درصد و برای موتورسیکلت ۲۸ درصد است.

بر این اساس، با احتساب درآمد حدود ۲۲ هزار و ۶۶۶ میلیارد تومانی دولت از سهمیه و آزادسازی قیمت بنزین در داخل و همچنین صادرات ۶۰ هزار میلیارد تومانی، رقم درآمد دولت از سهمیه‌بندی بنزین نه ۳۱ هزار میلیارد تومان اعلامی دولت، بلکه سالانه نزدیک به بیش از ۸۲ هزار میلیارد تومان خواهد بود.

۷۶ درصد هزینه خانوار صرف غیرخوراکی‌ها می‌شود

طبق «نتایج طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوار شهری» در سال ۹۷ میانگین کل هزینه خانوار حدود ۳۹ میلیون و ۳۲۳ هزار تومان بوده که از این میزان ۲۴ درصد آن مربوط به خوراکی‌ها و ۷۶ درصد مربوط به اقلام غیرخوراکی بوده است. بین دهک‌های درآمدی، سهم هزینه خوراکی از کل هزینه‌های خانوار برای دهک‌های اول تا پنجم حدود ۳۰ درصد، برای دهک‌های ششم و هفتم ۲۵ تا ۲۷ درصد، برای دهک‌های هشتم و نهم ۲۱ تا ۲۳ درصد و برای دهک دهم حدود ۱۷ درصد بوده است. همچنین سهم هزینه غیرخوراکی از کل هزینه‌های خانوار برای دهک‌های اول تا پنجم حدود ۶۷ تا ۷۱ درصد، برای دهک‌های ششم و هفتم حدود ۷۳ تا ۷۵ درصد، برای دهک‌های هشتم و نهم ۷۷ تا ۷۹ درصد و برای دهک دهم حدود ۸۳ درصد بوده است. بر این اساس به‌رغم اهمیت هزینه‌های خوراکی در سبد هزینه‌ای خانوار، هزینه‌های غیرخوراکی سهم بسیار بزرگی از هزینه‌های خانوار را شامل می‌شوند که در برنامه‌ریزی‌ها و سیاستگذاری‌ها باید مورد بحث و بررسی و سیاست‌های حمایتی دولت قرار گیرند.

مسکن و حمل‌ونقل را دریابید

همان‌طور که گفته شد، از کل هزینه‌های خانوار در دهک‌های مختلف هزینه‌ای، حدود ۷۶ درصد مربوط به هزینه‌های غیرخوراکی است. در این زمینه تجزیه و تحلیل جزئیات هزینه‌های غیرخوراکی در گزارش سال ۹۷ مرکز آمار ایران (طبق جدول) نشان می‌دهد عمده هزینه غیرخوراکی خانوارها در سال ۹۷ مربوط به سه بخش مسکن، بهداشت و درمان و حمل‌ونقل است، به‌طوری که از کل ۲۹ میلیون و ۸۷ هزار تومان هزینه غیرخوراکی یک خانوار (میانگین کل دهک‌ها) نزدیک به ۴۷ درصد آن مربوط به بخش مسکن، ۱۴/۳ درصد مربوط به بخش بهداشت و درمان و ۱۲/۴ درصد مربوط به حمل‌ونقل است. پس از این سه بخش، خدمات متفرقه، پوشاک و کفش و همچنین تفریح و سرگرمی در رتبه‌های بعدی قرار دارند. بر این اساس، اگر دولت قصد دارد با چتر حمایتی قدرت خرید خانوارهای کم‌درآمد را ارتقا بخشد، در سیاستگذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها باید این سه بخش مسکن در مرتبه اول، بهداشت و درمان در مرتبه دوم و حمل‌ونقل را در مرتبه سوم در اولویت طرح‌های حمایتی خود قرار دهد. برای مثال در حوزه مسکن نوع سیاستگذاری‌ها می‌تواند در قالب اخذ مالیات از خانه‌های خالی، مالیات از خانه‌های لوکس، مالیات از زمین و همچنین مالیات عایدی سرمایه بازار نوسان‌های شدید قیمت در بازار مسکن ناشی از فعالیت دلالان و سفته‌بازان را کنترل کند و یارانه‌های حمایتی در این حوزه را به کمتربرخوردارها اختصاص دهد. در حوزه بهداشت و درمان به‌نظر می‌رسد با اختصاص یارانه در سال جاری قدم‌های خوبی در این زمینه برداشته شده؛ اما در کنار بخش مسکن که یکی از مهم‌ترین معضلات کم‌درآمدها و حتی طبقه متوسط است، به‌واسطه عدم گسترش حمل‌ونقل عمومی بین مرکز- پیرامون، دولت باید در کوتاه‌مدت و بلندمدت برای این حوزه چاره‌اندیشی کند. در این زمینه مطالعات نشان می‌دهد در اغلب کلانشهرهای جهان اعم از کلانشهرهای کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه ارتباط کلانشهر با حومه یا مرکز-پیرامون به‌واسطه حمل‌ونقل سریع‌السیر ریلی و... بسیار قوی و منسجم بوده که ماحصل آن توزیع متناسب جمعیت، تعادل در قیمت مسکن و زمین و همچنین تغییر ترکیب جمعیت از صرفا طبقات کم‌درآمد به ترکیبی از کم‌درآمدها و طبقات متوسط است. این در حالی است که به‌عنوان مثال در کلانشهر تهران این ارتباط حمل‌ونقلی بین تهران به‌عنوان مرکز و شهرهای اسلامشهر، ورامین، بومهن، رودهن، شهریار، شهرقدس، رباط کریم، پردیس، پرند و... به‌عنوان پیرامون یا حومه برقرار نشده و همین عامل خود در قالب افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، بافت اجتماعی کم‌درآمد، معضلات اجتماعی ناشی از پرت‌شدگی طبقات کم‌درآمد از مرکز به پیرامون و صدها معضل و مشکل شده است. بر این اساس سیاستگذاری درست دولت در این سه حوزه (مسکن، بهداشت‌ودرمان و حمل‌ونقل) می‌تواند بسیاری از چالش‌های پیرامون یا حومه‌های شهری را حل کند که این روزها در اعتراضات نیز سهمی به‌سزایی داشته‌اند.

میزان درآمد دولت از افزایش قیمت بنزین طی دوره یک‌ساله در فروش داخلی

نوع وسیله نقلیه	میزان سهمیه روزانه (لیتر)	تعداد (میلیون دستگاه)	میزان مصرف سهمیه‌ای در روز (میلیون لیتر)	درآمد روزانه دولت از ۵۰۰ تومان افزایش قیمت بنزین (میلیارد تومان)	درآمد سالانه دولت از ۵۰۰ تومان افزایش قیمت بنزین (میلیارد تومان)	مازاد روزانه مصرف بنزین (میلیون لیتر)	درآمد سالانه دولت از فروش بنزین آزاد (میلیارد تومان)
خودروی سواری شخصی	۲	۱۸	۳۶	۱۸	۶,۵۷۰	۱۴/۷	۱۰,۷۳۱
میانگین خودروی سواری عمومی	۱۱	۱/۷	۱۸/۷	۹/۴	۳,۴۳۱		
موتورسیکلت	۰/۸۸	۱۲	۱۰/۶	۵	۱,۹۳۴		
جمع کل	۱۳/۸۸	۳۱/۷	۶۵/۳	۳۲/۴	۱۱,۹۳۵	۱۴/۷	۱۰,۷۳۱
جمع درآمد دولت از محل فروش داخلی پس از افزایش قیمت بنزین							۲۲,۶۶۶

ظرفیت صادراتی ایجادشده پس از آزادسازی قیمت بنزین

عنوان	میزان صادرات یا فروش خارجی روزانه (میلیون لیتر)	قیمت فروش هر لیتر به نرخ فوب خلیج‌فارس	درآمد ارزی سالانه دولت از صادرات (میلیون دلار)	درآمد ریالی سالانه دولت از صادرات با نرخ ارز بازار (میلیارد تومان)
سناریوی اول	۳۰	۰/۴۸ دلار	۵۲۵۶	۶۰,۰۰۰
سناریوی دوم	۲۰	۰/۴۸ دلار	۳۵۰۴	۴۰,۰۰۰

دو بخش عمده هزینه‌های خانوارهای شهری در سال ۱۳۹۷ (ارقام به میلیون تومان)

شهری	جمع	خوراکی	غیرخوراکی	درصد خوراکی	درصد غیرخوراکی
جمع	۳۹,۳۲	۹,۴۵	۲۹,۸۷	۲۴	۷۶
دهک اول	۱۳,۶۰	۴,۵۵	۹,۰۵	۳۳	۶۷
دهک دوم	۲۰,۰۱	۶,۲۶	۱۳,۷۵	۳۱	۶۹
دهک سوم	۲۳,۴۰	۷,۱۸	۱۶,۲۲	۳۱	۶۹
دهک چهارم	۲۶,۸۱	۸,۰۵	۱۸,۷۶	۳۰	۷۰
دهک پنجم	۳۰,۰۳	۸,۶۱	۲۱,۴۲	۲۹	۷۱
دهک ششم	۳۴,۸۶	۹,۲۵	۲۵,۶۱	۲۷	۷۳
دهک هفتم	۳۹,۹۷	۹,۹۱	۳۰,۰۶	۲۵	۷۵
دهک هشتم	۴۸,۳۰	۱۱,۲۰	۳۷,۱۱	۲۳	۷۷
دهک نهم	۵۸,۲۴	۱۲,۴۵	۴۵,۷۹	۲۱	۷۹
دهک دهم	۹۸,۰۶	۱۷,۰۶	۸۱,۰۰	۱۷	۸۳

سهم هرکدام از هزینه‌های غیرخوراکی از کل هزینه غیرخوراکی خانوار در دهک‌های مختلف هزینه‌ای طی سال ۱۳۹۷ (درصد)

اقلام	کل	دهک اول	دهک دوم	دهک سوم	دهک چهارم	دهک پنجم	دهک ششم	دهک هفتم	دهک هشتم	دهک نهم	دهک دهم
پوشاک و کفش	۴/۶	۴/۵	۵/۱	۵/۰	۵/۲	۵/۴	۴/۹	۴/۹	۵/۲	۴/۲	۴/۱
مسکن	۴۴/۶	۵۲/۵	۴۶/۳	۴۴/۸	۴۳/۴	۴۳/۲	۴۱/۹	۴۱/۲	۴۳/۲	۴۵/۹	۴۶/۲
لوازم، اثاث و خدمات خانوار	۵/۳	۶/۲	۶/۲	۷/۲	۶/۷	۶/۳	۵/۸	۵/۸	۵/۱	۴/۴	۴/۴
بهداشت‌ودرمان	۱۴/۳	۱۶/۶	۱۴/۰	۱۳/۷	۱۳/۸	۱۴/۲	۱۴/۴	۱۶/۳	۱۴/۷	۱۴/۲	۱۳/۵
حمل‌ونقل	۱۲/۴	۸/۶	۱۲/۴	۱۲/۰	۱۲/۶	۱۲/۷	۱۳/۴	۱۳/۳	۱۲/۴	۱۲/۸	۱۱/۹
ارتباطات	۳/۱	۳/۴	۳/۷	۳/۷	۳/۷	۳/۶	۳/۵	۳/۳	۳/۱	۳/۰	۲/۶
تفریحات و سرگرمی‌ها	۳/۶	۱/۹	۳/۱	۳/۰	۳/۳	۳/۱	۳/۷	۳/۴	۳/۷	۳/۶	۴/۱
کالاها و خدمات متفرقه	۱۲	۶/۲	۹/۳	۱۰/۵	۱۱/۴	۱۱/۶	۱۲/۴	۱۱/۸	۱۲/۶	۱۱/۹	۱۳/۳

سهم هرکدام از هزینه‌های خوراکی از کل هزینه خوراکی خانوار در دهک‌های مختلف هزینه‌ای طی سال ۱۳۹۷ (درصد)

شرح	جمع	دهک اول	دهک دوم	دهک سوم	دهک چهارم	دهک پنجم	دهک ششم	دهک هفتم	دهک هشتم	دهک نهم	دهک دهم
جمع	۹/۴۵	۴/۵۵	۶/۲۶	۷/۱۸	۸/۰۵	۸/۶۱	۹/۲۵	۹/۹۱	۱۱/۲	۱۲/۴۵	۱۷/۰۶
غلات، نان و فرآورده‌های آن	۲۰/۱۱	۲۵/۰۵	۲۳/۶۴	۲۱/۸۷	۲۲/۳۶	۲۱/۱۴	۲۰/۲۲	۲۰/۱۸	۱۸/۹۳	۱۸/۰۷	۱۷/۳۵
گوشت	۲۰/۸۵	۱۷/۸۰	۱۷/۸۹	۱۹/۲۲	۱۹/۲۵	۲۱/۳۷	۲۰/۱۱	۲۰/۸۹	۲۱/۹۶	۲۳/۰۵	۲۱/۸۶
شیر و فرآورده‌های آن	۱۰/۹۰	۱۱/۶۵	۱۱/۵۰	۱۱/۴۲	۱۱/۶۸	۱۱/۰۳	۱۱/۱۴	۱۱/۶۰	۱۰/۸۰	۱۰/۶۰	۹/۶۱
روغن‌ها و چربی‌ها	۳/۲۸	۴/۸۴	۴/۳۱	۳/۹۰	۳/۸۵	۳/۷۲	۳/۳۵	۳/۲۳	۳/۱۳	۲/۸۹	۲/۳۴
میوه‌ها و سبزی‌ها	۱۸/۶۲	۱۷/۳۶	۱۸/۳۷	۱۸/۶۶	۱۸/۶۳	۱۸/۵۸	۱۹/۰۳	۱۹/۴۸	۱۹/۱۱	۱۸/۸۸	۱۸/۱۱
خشکبار و حبوبات	۵/۴۰	۴/۴۰	۴/۷۹	۵/۱۵	۵/۲۲	۵/۱۱	۵/۴۱	۴/۹۴	۵/۶۳	۵/۵۴	۶/۵۱
قند، چای و شیرینی‌ها	۷/۷۲	۸/۳۵	۷/۸۳	۸/۰۸	۷/۸۳	۷/۵۵	۷/۴۶	۷/۴۷	۷/۹۵	۷/۹۵	۷/۲۷
ادویه‌ها و سایر خوراکی	۳/۹۲	۴/۱۸	۴/۱۵	۴/۰۴	۴/۱۰	۴/۰۷	۴/۱۱	۴/۰۴	۴/۰۲	۳/۸۶	۳/۲۸
نوشیدنی‌ها، غذاهای آماده و دخانی‌ها	۹/۱۰	۶/۸۱	۷/۶۷	۷/۶۶	۷/۲۰	۷/۴۳	۹/۳۰	۸/۲۷	۸/۳۰	۹/۱۶	۱۳/۶۶