رئیس‌جمهور دوباره به غیرعقلایی بودن سیاست بنزینی فعلی اشاره کرد، برای عبور از این شرایط چه می‌توان کرد؟

# نه بی‌خیالی نه شوک‌درمانی

سیداحسان حسینی
خبرنگار

**با صحبت‌های اخیر مسعود پزشکیان، رئیس جمهور درباره ناترازی بنزین، مجددا سوالات و نگرانی‌ها درباره نسخه دولت چهاردهم برای مدیریت مصرف بنزین در اذهان عمومی شکل گرفت. روز سه‌شنبه رئیس‌جمهور با اشاره به هزینه بالای واردات بنزین برای دولت گفت: «هیچ منطقی وجود ندارد که ما بنزین را به قیمت دلار آزاد بخریم و به قیمت سوبسیددار بفروشیم.» پزشکیان در ادامه تاکید کرد: «حالا اینکه بنزین را به این قیمت بدهیم، جای بحث است که آیا واقعا ما باید این سوبسید را بدهیم؟ علم اقتصاد، دانشمندان و تجربه بین‌المللی این حرف را از ما قبول می‌کنند؟ اقتصاددانان و کارشناسان ما باید بلند شوند و نسبت به سیاست‌های نادرستی که اجرا می‌کنیم، اعتراض کنند.» وی در پایان اشاره کرد: «اما حالا کارشناسان و اقتصاددانان اعتراض نمی‌کنند. من به‌عنوان دولت، پول گندم، پول دارو و پول نهاده و حقوق بازنشسته‌ها را ندارم اما بنزین دلار ۵۰ تومان را می‌فروشم ۱۰ تومان. کدام منطقی این را از ما قبول می‌کند که ما داریم این کار را می‌کنیم.»**

## در سال ۱۴۰۳ دو ماه درآمد نفتی صرف واردات بنزین می‌شود

اما این حرف‌های مسعود پزشکیان، ناظر به یک دغدغه واقعی دولت به نام «ناترازی بنزین» مطرح شده؛ موضوعی که با فروکش کردن کرونا در سال ۱۴۰۰ و روند صعودی مصرف بنزین، دیگر قابل کتمان نیست. طبق آمار شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی (تصویر ۱)، در سال ۱۴۰۲ میزان ناترازی بنزین به ۱۱ میلیون لیتر در روز افزایش یافته و دولت سیزدهم در سال گذشته ۳ میلیارد دلار صرف واردات بنزین کرده است. در سال جاری نیز پیش‌بینی می‌شود رقم ناترازی بنزین به روزانه ۲۱ میلیون لیتر افزایش یابد که ارزبری سالانه ناشی از این اتفاق، ۶ میلیارد دلار خواهد بود. به بیان دیگر در سال ۱۴۰۳، ایران باید معادل دو ماه درآمد نفتی خود را با بنزین تهاتر کند و با ادامه این روند، در ۱۰ سال آینده ایران مجبور خواهد بود که کل درآمد نفتی خود را برای واردات بنزین صرف کند!

## تجربه اصلاحات تدریجی قیمت در دولت خاتمی

اعداد و ارقام مربوط به مصرف بنزین به خوبی نشان می‌دهد که ادامه روند فعلی امکان‌پذیر نیست و دولت چهاردهم باید فکری اساسی برای تغییر ریل در این حوزه کند. اما نسخه بنزینی دولت پزشکیان باید چه باشد؟ بد نیست برای رسیدن به پاسخ، تجربه سه دولت خاتمی، احمدی‌نژاد و روحانی در این حوزه را مورد بررسی قرار دهیم. در جدول، تغییرات قیمت بنزین در ایران در سال‌های مختلف نمایش داده شده است. طبق این تصویر، سیاست دولت خاتمی در این حوزه، انجام اصلاحات تدریجی بر قیمت بنزین بود تا مردم نیز بتوانند سالانه رفتار مصرف خود را با قیمت بنزین تطبیق دهند. بدین ترتیب مصرف بنزین در ۸ سال دولت خاتمی ۹۱ درصد افزایش یافت.

## افزایش فقط ۲ درصدی مصرف بنزین در دولت احمدی‌نژاد

روی کار آمدن دولت احمدی‌نژاد، با سیاست تثبیت قیمت‌ها توسط مجلس هفتم همراه بود. بدین ترتیب دولت نهم تصمیم گرفت ذیل قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، با اجرای راهکارهای غیرقیمتی، بستر انجام اصلاح قیمت و رسیدن به قیمت فوب خلیج‌فارس را فراهم کند. طبق تصویر ۲، اجرای ترکیبی از راهکارهای قیمتی و غیرقیمتی در دولت نهم و دهم باعث شد که یک شکاف پیوسته در مصرف بنزین رقم بخورد و طبق محاسبات بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار در مصرف بنزین صرفه‌جویی شد. مصرف بنزین نیز در ۸ سال دولت احمدی‌نژاد فقط ۲ درصد افزایش یافت.

## شوک‌درمانی آبان ۹۸؛ بدون تاثیر بلندمدت و پرهزینه

در دولت روحانی نیز تجربه تلخ آبان ۹۸ رقم خورد که قیمت بنزین به صورت ناگهانی شوک‌درمانی شد و از تک‌نرخی ۱۰۰۰ تومان بر لیتر به ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومان برای بنزین سهمیه‌ای و آزاد افزایش یافت. در تصویر ۳، نمودار مصرف بنزین در سناریوی وقوع و عدم‌وقوع اصلاح قیمت آبان ۹۸ آورده شده است. همان‌طور که در تصویر مشاهده می‌کنید، برخلاف تجربه دولت احمدی‌نژاد، شوک‌درمانی بنزینی در آبان ۹۸ (حتی با اضافه شدن تاثیر کرونا) نتوانست شکاف بلندمدتی در مصرف بنزین ایجاد کند و هم‌اکنون مصرف بنزین در روند بلندمدت پیشین خود قرار گرفته است. حال با بررسی اجمالی اقدامات سه دولت خاتمی، احمدی‌نژاد و روحانی در حوزه بنزین به سراغ کارشناسان رفتیم تا تحلیل آنها را درباره آثار مثبت و تبعات سیاست بنزینی هر دولت را جویا شویم. در این راستا با ۴ کارشناس اقتصادی درباره وضعیت ناترازی بنزین در ایران، بررسی تجربه‌های گذشته و راهکارهای روی میز دولت چهاردهم برای کنترل مصرف بنزین به گفت‌وگو نشستیم.

## شوک‌درمانی آبان ۹۸، انگیزه قیمتی قاچاق را افزایش داد!

**حسن حسن‌خانی، کارشناس اقتصادی:** به یاد دارم در مهر و آبان سال ۹۸ که موضوع بنزین مثل این روزها بسیار مطرح بود، هیچ‌گاه مشخص نشد سیاست افزایش قیمت و سهمیه‌بندی بنزین به‌طور همزمان، دقیقا پاسخ به کدام مشکل بنزینی در کشور است؟ آیا مشکل شکاف قیمت داخل و خارج کشور بود؟ آیا مشکل مصرف بی‌رویه بنزین بود؟ آیا مشکل قاچاق سوخت به خارج از مرزها بود؟ آیا مشکل آلودگی هوا بود؟ آیا مشکل کمبود بنزین و وابستگی کشور به واردات بود؟ آیا مشکل کسری بودجه دولت بود؟ آیا مشکل بی‌انگیزگی خودروسازان در تولید خودروی کم‌مصرف بود؟ مشکل دقیقا چه بود که دولت به‌طور همزمان سهمیه‌بندی و افزایش قیمت بنزین را اعمال کرد؟ به یاد دارم که دقیقا مثل این روزها، موضوع اختلاف قیمت بنزین در داخل و خارج بسیار مطرح بود. آن زمان، دقیقا هفته‌ای که بنزین دستخوش افزایش قیمت و سهمیه‌بندی شد، نرخ ارز غیررسمی حدود ۱۱ هزار تومان و قیمت بنزین در ترکیه حدود ۱,۲۲ دلار بود. گفته می‌شد مارجین اسمی قاچاق بنزین به ترکیه به ازای هر لیتر ۱۲۵۰۰ تومان است؛ چراکه قیمت هر لیتر بنزین در ایران هزار تومان و در ترکیه ۱۳۵۰۰ تومان بود. وقتی سیاست بنزینی در آبان ۹۸ اعمال شد، پس از یک هفته نرخ ارز غیررسمی در ایران به حدود ۱۳ هزار تومان افزایش یافت. بنابراین قیمت بنزین در ترکیه با احتساب این نرخ ارز، حدود ۱۶ هزار تومان و مارجین اسمی قاچاق با احتساب بنزین ۳ هزار تومانی، نه ۱۲۵۰۰ تومان بلکه ۱۳۵۰۰ تومان شده بود. یعنی سیاستی که به ظاهر قرار بود مارجین اسمی قاچاق بنزین به ترکیه را کاهش دهد، با ۳ برابر شدن قیمت بنزین، نه‌تنها کاهش نیافت، بلکه افزایش نیز پیدا کرد. در شرایط موجود، معقول‌ترین پاسخ به این سوال که: «مشکل دقیقا چیست؟» همین نطق بنزینی اخیر رئیس جمهور است: چرا باید بنزین را به قیمت ۳۰ هزار تومان وارد کرد و به قیمت ۳ هزار تومان به مردم بدهیم؟ اما درباره همین پاسخ ظاهرا معقول، نکاتی وجود دارد. سوال: منشأ اختلاف نرخ بنزین وارداتی با بنزین داخل چیست؟ این اختلاف فاحش از کجا به وجود آمده و چگونه رفع یا کنترل می‌شود؟ فرض کنید پاسخ سیاستگذار برای رفع این مشکل، افزایش قیمت داخلی بنزین باشد. نرخ داخلی جدید چه میزان باید تعیین شود که این اختلاف فاحش قیمت داخل و خارج به طرز معناداری کاهش یابد؟ افزایش قیمت داخلی بنزین، دقیقا مصرف چه کسانی (چه اقشاری) را به چه میزان کاهش خواهد داد؟ آیا کسانی که بیش از دو خودرو دارند، مصرف‌شان با افزایش قیمت بنزین کاهش می‌یابد؟ آیا حتی اگر مصرف بنزین (فارغ از اینکه مصرف چه اقشاری) کاهش یافت، این کاهش مصرف پایدار خواهد بود؟ یا چنین مشکلی مجددا در سال آینده سربر خواهد آورد؟ در شرایطی که شش سال به‌طور مستمر، میانگین نرخ تورم بالای ۴۵ درصد بوده، تبعات تورمی و رفاهی اقشار مستضعف کشور بر اثر افزایش قیمت بنزین، چطور قرار است جبران شود؟ و به‌عنوان آخرین سوال: آیا افزایش قیمت بنزین، راه‌حل بهینه است؟ آیا راهکار بهتری با تبعات مثبت بیشتر و تبعات منفی کمتر برای رفع مشکل ذهنی آقای رئیس جمهور درخصوص بنزین وجود ندارد؟ ثابت ماندن قیمت بنزین طی ۵ سال سرشار از تورم منطقی نیست، اما افزایش قیمت بنزین باید در یک چهارچوب سیاستی مشخص و برای پاسخ به یک مشکل مشخص صورت پذیرد تا هرگونه سیاست مکمل آن نیز مورد بررسی و آماده‌سازی احتمالی برای اجرا قرار گیرد، در غیر این صورت پاسخ سیاستی، تناسبی با مشکلات موجود برقرار نخواهد کرد، بلکه برخی از این مشکلات را نیز تشدید خواهد کرد.

## با اجرای هدفمندی، هزینه حمل‌ونقل خانوار ۳۴ درصد کم شد

**احمد قدسی، کارشناس اقتصادی:** اصلاح قیمت‌های نسبی مثلا همین قیمت بنزین نمی‌تواند منجر به تورم پایدار در اقتصاد شود و درنهایت یک تورم کوچک و کوتاه‌مدت ایجاد می‌کند. زیرا اگر به‌صورت نظری این موضوع را بررسی کنیم، با فرض ثابت بودن نقدینگی، وقتی شما قیمت یک محصول را افزایش می‌دهید، حجم نقدینگی مصرفی و تقاضا برای سایر کالاها کاهش می‌یابد و در نتیجه هرچند قیمت یک کالا زیاد می‌شود اما قیمت سایر کالاها به دلیل کاهش تقاضا، به‌گونه‌ای کاهش می‌یابد که تورم در مجموع تغییر چندانی نکند. از جنبه عملی نیز ما تجربه سال ۸۹ و هدفمندی یارانه‌ها را داریم که قیمت بنزین سهمیه‌ای از لیتری ۱۰۰ به ۴۰۰ تومان و قیمت بنزین آزاد از لیتری ۴۰۰ به ۷۰۰ تومان افزایش یافت و همچنین قیمت گازوئیل هم از لیتری ۱۶,۵ تومان به ۱۵۰ تومان رسید. اما با وجود ۴ برابر شدن قیمت بنزین سهمیه‌ای و ۹ برابر شدن قیمت گازوئیل، تورم ایجاد شده حدود ۵ درصد بود که از دی‌ماه سال ۸۹ تا پایان سال به‌طور کامل تخلیه شد و اثر آن از بین رفت. طبیعتا اصلاح قیمت سوخت باید اولین و بیشترین اثر را بر افزایش هزینه حمل‌ونقل خانوار بگذارد. اما طبق گزارش مرکز آمار، هزینه سالانه حمل‌ونقل خانوار در سال ۸۹ معادل ۱,۶ میلیون تومان بوده و این عدد در سال ۱۳۹۰ به ۱,۳ میلیون تومان می‌رسد. بدین ترتیب میزان هزینه اسمی نه‌تنها زیاد نشد، بلکه ۱۸ درصد کاهش یافت و اگر تورم را نیز لحاظ کنیم، هزینه حمل‌ونقل خانوار با اصلاح قیمت بنزین در سال ۸۹ به‌صورت واقعی ۳۴ درصد کاهش یافته است. در واقع وقتی قیمت انرژی اصلاح شود، مردم نیز رفتار مصرفی خود را تنظیم می‌کنند و البته دولت وقت نیز راهکارهای غیرقیمتی قوی را به‌منظور ایجاد جایگزین برای مردم فراهم کرد و در سال ۹۰ کاهش مصرف بنزین توسط خانوارها بیش از افزایش قیمت آن بود و سرجمع هزینه حمل‌ونقل خانوار کمتر از سال ۸۹ شد.

نکته جالب اینکه اگر هزینه حمل‌ونقل خانوار به تفکیک دهک‌ها را بررسی کنیم، می‌بینیم هزینه حمل‌ونقل ۵ دهک بالای جامعه افت شدیدی داشته و برای ۵ دهک نخست تغییر محسوسی رخ نداده است. به بیان دیگر با اجرای هدفمندی یارانه‌ها ما به‌سمت عدالت توزیعی حرکت کرده و موفق بوده‌ایم.

به‌نظر بنده ۳ سرفصل مهم وجود دارد که اگر در آبان ۹۸ نیز رعایت می‌شد آن حوادث تلخ رخ نمی‌داد. اولا باید در سال ۹۸، افزایش هزینه همه ذی‌نفعان از اصلاح قیمت بنزین محاسبه شده و با همه آنها تفاهم صورت می‌گرفت. در سال ۸۹ برای همه اصناف این محاسبه و جبران آن انجام شد، به‌عنوان مثال شخص رئیس‌جمهور با اصناف رانندگان کامیون و تاکسی جلسه گذاشت و آنها را با اجرای طرح همراه کرد. این اقدامات باعث شد تورم انتظاری ناشی از اصلاح قیمت بنزین کنترل شود. ثانیا در سال ۸۹ یارانه نقدی از محل اصلاح قیمت بنزین به حساب مردم واریز شد، آن هم قبل از آغاز هدفمندی. طبق محاسبات، با یارانه واریزی، افزایش هزینه ۹ دهک از اصلاح قیمت انرژی به‌طور کامل جبران شد و با دید سختگیرانه ۷ دهک از این اتفاق منتفع شدند و این موضوع منجر به همراهی مردم شد که باید در آبان ۹۸ نیز این قاعده رعایت می‌شد. ثالثا رئیس‌جمهور باید با مردم صحبت می‌کرد و به آنها احترام می‌گذاشت، اما در آبان ۹۸ خود رئیس جمهور گفت صبح جمعه متوجه شده و این موضوع یعنی نادیده گرفتن مردم.

## در آبان ۹۸ دولت به‌جای اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری بنزین، شوک‌درمانی کرد

**علی مروی، کارشناس اقتصادی:** با وجود افزایش تولید بنزین به میزان روزانه ۴۰ میلیون لیتر در دهه گذشته و رسیدن رقم تولید بنزین به روزانه ۱۰۸ میلیون لیتر، اما روند صعودی مصرف باعث شده کشور دچار ناترازی بنزین شود. رشد مصرف هم دلایل متفاوتی دارد که یکی از آنها، کاهش قیمت نسبی بنزین است که این سوخت را در چشم مصرف‌کننده بی‌ارزش کرده به‌طوری‌که برای مسافت‌های کوتاه هم ما از خودرو استفاده می‌کنیم یا گردش با خودرو به یکی از تفریحات ما تبدیل شده است. از طرفی وقتی قیمت نسبی بنزین پایین باشد، این سیگنال به تولیدکننده خودرو ارسال می‌شود که نیازی به اصلاح موتور خودروها و افزایش کیفیت آنها ندارد و در کنار این موضوع، متاسفانه جلوی واردات خودرو نیز در سال‌های گذشته گرفته شده و در بازار داخلی برای خودروسازان انحصار ایجاد شده است. در نتیجه هم‌اکنون مصرف‌کننده نیز دسترسی به خودروهای کم‌مصرف ندارد. از طرفی تثبیت قیمت بنزین با وجود تورم، شکاف قیمتی داخل و خارج را افزایش داده و قاچاق سوخت را به‌شدت سودآور کرده است. همه این موضوعات باعث شده که ما از وضعیت صادرات ۳ میلیارد دلاری بنزین در سال ۹۹ به شرایطی برسیم که امسال مجبور به واردات ۶ میلیارد دلار بنزین شویم. این وضعیت قابل تداوم نیست، زیرا با همین روند در ۵ سال آینده باید حدود ۱۵ میلیارد دلار در سال صرف واردات بنزین کنیم. همچنین راهکارهای غیرقیمتی نیز به‌نظر می‌رسد پاسخگوی شرایط نیست، مثلا برای توسعه حمل‌ونقل عمومی نیاز به منابع مالی وجود دارد، درحالی‌که دولت همین الان کسری بودجه زیادی داشته و از طرفی به شهرداری‌ها نیز بدهکار است. ضمن اینکه اثر اقدامات غیرقیمتی بر کنترل مصرف بنزین نیز محدود است و صرفا باعث مردم‌آزاری و ایجاد صف می‌شود مثل همین طرحی که سقف سوخت‌گیری را کاهش داده‌اند و صف ایجاد کرده‌اند. اگر دولت طرح خوبی روی میز نداشته باشد، ممکن است سراغ راهکارهایی رود که صرفا مشکل را برای کوتاه‌مدت حل کند و تبعات اجتماعی جبران‌ناپذیری نیز داشته باشد. مثلا در آبان ۹۸ اینقدر دولت تصمیم نگرفت که در آخر ماجرا بدترین اقدام را انجام داد؛ یعنی سازوکار قیمت‌گذاری بنزین را تغییر نداد و در اصلاح قیمت هم اصول کار را رعایت نکرد. به اعتقاد بنده، باید سازوکار قیمت‌گذاری بنزین از دولت گرفته و به خود مردم در قالب سازوکار بازار سپرده شود و طبق آن، بخش زیادی از مردم از اجرای این مدل منتفع شوند تا همراهی اجتماعی خوبی برای این طرح به وجود آید. دولت باید یک بسته جامعی برای حوزه انرژی شامل برق، گاز، بنزین و... داشته باشد و باید یارانه این حامل‌های انرژی را هدفمند کند. سازوکار این مدل باید به این صورت تعبیه شود که اگر خانواری به هر دلیل، مصرف بنزین بالایی دارد، بتواند این مصرف انرژی را از حوزه برق و گاز جبران کند. این انعطاف‌پذیری باعث می‌شود که انتفاع خانوارها بیشتر شده و هر چه بیشتر صرفه‌جویی کنند، سود بیشتری ببرند. اما هم‌اکنون توزیع یارانه انرژی ناعادلانه است و هر چه پولدارتر باشید، بیشتر یارانه می‌گیرید.

## اشتباه پوپولیستی دولت‌ها در توقف اصلاحات تدریجی قیمت بنزین

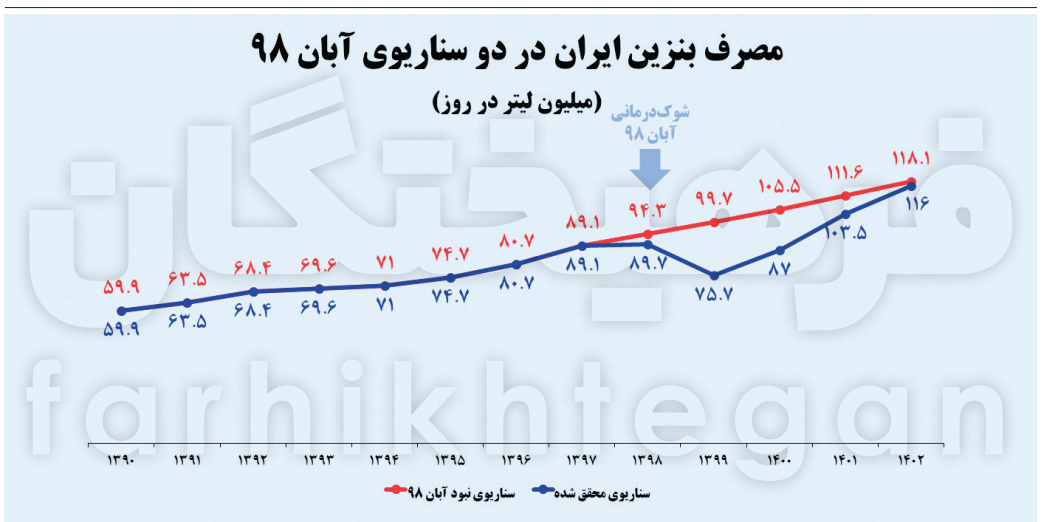
**عطا بهرامی، کارشناس اقتصادی:** متاسفانه قیمت انرژی در ایران از قیمت‌های نسبی تبعیت نکرده و ما به دلایل مختلف همیشه از یک قیمت غیرتعادلی به یک قیمت غیرتعادلی دیگر آن هم به اجبار حرکت کرده‌ایم و هیچ‌گاه این شیوه قیمت‌گذاری یا اصلاحات قیمتی ذیل یک برنامه توسعه تعریف نشده است. مثلا الان اگر قیمت بنزین ۵۰۰ درصد افزایش یابد، میانگین وزنی آن به ۱۲ هزار تومان به ازای هر لیتر می‌رسد که باز هم یک سوم قیمت بازار منطقه است، زیرا وقتی شما اصلاحات تدریجی را متوقف کنید، ناگهان مجبور به شوک‌درمانی خواهید شد که تبعات خود را دارد. اینکه گفته می‌شود اگر قیمت انرژی را تثبیت کنیم، به کاهش تورم کمک کردیم، حرف دقیقی نیست، زیرا هزینه خانوار را از حوزه انرژی به سایر کالا منتقل کرده و اتفاقا در آن بخش‌ها تورم ایجاد می‌کنید. ضمن اینکه الان با کمبود انرژی مواجه شده‌ایم و دولت مجبور به واردات بنزین شده که خود این موضوع کسری بودجه را تشدید کرده و تورم‌زاست. وقتی قیمت‌های تعادلی به‌هم بخورد، رفتار مصرفی مردم نیز غیراستاندارد می‌شود و مثلا گردش در شهر با بنزین ارزان به یک تفریح عمومی تبدیل می‌شود که در هیچ جای دنیا منطقی نیست.

ضمنا ارزان بودن یک کالا، مسیر بهینه‌سازی در مصرف آن را نیز مسدود می‌کند، زیرا پروژه‌های بهینه‌سازی وقتی اجرایی می‌شود که صرفه اقتصادی داشته باشد و وقتی صرفه اقتصادی دارد که صرفه‌جویی در آن حامل انرژی، آورده باارزشی داشته باشد که عملا با قیمت‌گذاری فعلی انرژی اینچنین نیست. پروژه‌های بهینه‌سازی و تشویق مردم به صرفه‌جویی در مصرف با خواهش و تمنا رخ نمی‌دهد و درنهایت صرفه اقتصادی تعیین می‌کند که در مصرف حامل انرژی صرفه‌جویی رخ دهد یا خیر. به‌طور کلی منطق حکم می‌کند انرژی در کشوری کمتر مصرف شود و همه کشورهای دنیا نیز به این سمت حرکت کرده‌اند که با اعمال مالیات‌های مختلف، از سوخت فسیلی کمتر مصرف کنند، اما در ایران هنوز بحث یارانه انرژی آن هم به‌صورت عمومی و ناعادلانه جریان دارد. در دولت اصلاحات یک اتفاق خوبی رخ داد، اینکه قیمت بنزین به‌صورت سالانه اصلاح می‌شد و به این ترتیب به‌صورت پیوسته، رفتار مصرفی مردم با قیمت بنزین منطبق می‌شد و هم فشاری به جامعه وارد نمی‌شد و هم جایگاه بنزین در سبد هزینه‌های مردم متعادل بود. اما متاسفانه به قانون تثبیت قیمت‌ها در مجلس هفتم برخورد کردیم که یک وقفه در این مسیر ایجاد کرد که البته این سد با اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها شکسته شد. با اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها، دستاوردهای بی‌نظیری رقم خورد و در کمتر از سه سال ضریب جینی در ایران به ۳۶ درصد رسید و خط فقر مطلق از بین برده شد. همچنین با وجود ۴ برابر شدن تعداد خودروها، اما مصرف بنزین در دهه ۹۰ تقریبا ثابت می‌ماند و تغییری نمی‌کند. یعنی با اجرای این نسخه، مصرف بنزین را توانستیم کنترل کنیم.

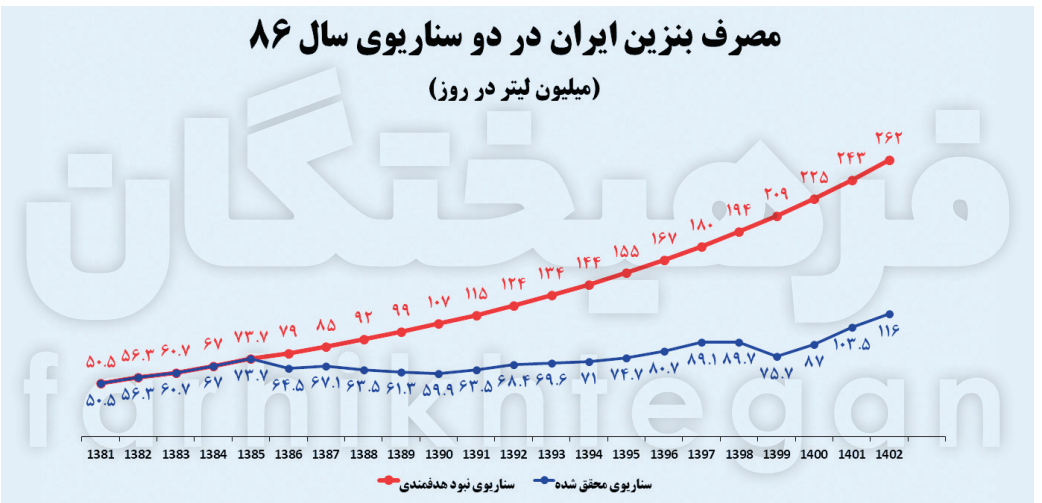
## گزینه معقول دولت چهاردهم چیست؟

به گزارش «فرهیختگان»، درمجموع به نظر می‌رسد با توجه به حساسیت‌های بالای اجتماعی به اصلاح قیمت بنزین و وضعیت ناپایدار و شکننده معیشت مردم، دولت چهاردهم باید ترکیبی از سیاست‌های دولت خاتمی و احمدی‌نژاد را در دستورکار قرار دهد. بدین ترتیب در حوزه قیمت، اصلاحات تدریجی توسط کارشناسان پیشنهاد می‌شود و البته مقدم بر آن، باید راهکارهای غیرقیمتی قوی مانند توسعه حمل‌ونقل عمومی، تنوع‌سازی سبد سوخت، اسقاط خودروهای فرسوده و شکست انحصار خودروسازان داخلی با واردات خودرو نیز اجرایی شود.

تصویر ۱




تصویر ۳




تصویر ۲

**تاریخچه تغییرات قیمتی بنزین از سال ۱۳۳۰ تا ۱۴۰۳**

| رئیس‌جمهور | تاریخ | قیمت بنزین (ریالی) | درصد افزایش | |
|---|---|---|---|---|
| محمد مصدق | اردیبهشت ۱۳۳۰ | ۵ | - | |
| حسن‌علی منصور | ۱۳۴۳,۰۹,۰۳ | ۱۰ | ٪۱۰۰ | اعتراض مردمی |
| | ۱۳۴۳,۱۰,۲۰ | ۶ | - ٪۴۰ | |
| امیرعباس هویدا | ۱۳۵۶,۰۱,۰۱ | ۸ | ٪۳۳ | |
| جمشید آموزگار | ۱۳۵۷,۰۱,۰۱ | ۱۰ | ٪۲۵ | |
| ابوالحسن بنی‌صدر | خرداد ۱۳۵۹ | ۳۰ | ٪۲۰۰ | |
| اکبر هاشمی‌رفسنجانی | ۱۳۶۹,۰۱,۰۱ | ۵۰ | ٪۶۷ | |
| | ۱۳۷۴,۰۱,۰۱ | ۱۰۰ | ٪۱۰۰ | |
| | ۱۳۷۶,۰۱,۰۱ | ۱۶۰ | ٪۶۰ | |
| سیدمحمد خاتمی | ۱۳۷۷,۰۱,۰۱ | ۲۰۰ | ٪۲۵ | |
| | ۱۳۷۸,۰۱,۰۱ | ۳۵۰ | ٪۷۵ | |
| | ۱۳۷۹,۰۱,۰۱ | ۳۸۵ | ٪۱۰ | |
| | ۱۳۸۰,۰۱,۰۱ | ۴۵۰ | ٪۱۷ | |
| | ۱۳۸۱,۰۱,۰۱ | ۵۰۰ | ٪۱۱ | |
| | ۱۳۸۲,۰۱,۰۱ | ۶۵۰ | ٪۳۰ | |
| | ۱۳۸۳,۰۱,۰۱ | ۸۰۰ | ٪۲۳ | |
| محمود احمدی نژاد | ۱۳۸۶,۰۳,۰۱ | ۱۰۰۰ | ٪۲۵ | |
| | ۱۳۸۶,۰۴,۰۶ | ۴۰۰۰ | ٪۳۰۰ | اعتراض مردمی |
| | ۱۳۸۹,۰۹,۲۸ | ۷۰۰۰ | ٪۷۵ | |
| حسن روحانی | ۱۳۹۳,۰۲,۰۶ | ۱۰۰۰۰ | ٪۴۳ | |
| | ۱۳۹۸,۰۸,۲۴ | ۳۰۰۰۰ | ٪۲۰۰ | اعتراض مردمی |

پنجشنبه ۸ شهریور ۱۴۰۳
شماره ۴۲۱۹
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم