

دودهک بالا بیش از صد لیتر در ماه بنزین می‌زنند

هندسه ناترازی مصرف سوخت



پانیده رحیمی
رئیس‌کلانگروه اقتصاد

روز گذشته، رسانه‌ها به نقل از معاون اجرایی رئیس‌جمهور نوشتند دولت قصد دارد قیمت بنزین را به صورت سمنرخی تنظیم کند. طبق اعلام رسانه‌ها، در طرح جدید، هر فرد می‌تواند تا ۶۰ لیتر بنزین سهمیه‌ای را با نرخ ۱۵۰۰ تومان مصرف کند. همچنین تا ۱۰۰ لیتر بعد از آن، قیمت هر لیتر همانند گذشته، سه‌هزار تومان خواهد بود و مصرف بیش از ۱۰۰ لیتر احتمالاً با نرخ متفاوتی محاسبه خواهد شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد مصرف بنزین در کشور به شکل قابل توجهی افزایش یافته و هزینه‌های آن برای دولت کمرشکن شده است. از سوی دیگر، قیمت بنزین از آبان ۱۳۹۸ تاکنون ثابت بوده است. تحلیل‌ها نشان می‌دهد بیشترین اثر این سیاست جدید بنزینی دولت بر دهک‌های نهم و دهم خانوارهای شهری خواهد بود؛ چراکه این گروه‌ها ماهانه بیش از ۱۰۰ لیتر بنزین مصرف می‌کنند. هرچند افزایش قیمت انرژی در بسیاری از کشورها معمولاً با تورم همراه است، داده‌های مرکز آمار نشان می‌دهد سهم بنزین در هزینه‌های خانوارهای ایرانی هم‌اکنون کمتر از یک درصد است. کارشناسان این کاهش سهم را نتیجه تثبیت ۶ ساله قیمت بنزین می‌دانند.

سهم بنزین از سبد هزینهٔ خانوار چقدر است؟

در سال ۱۴۰۱، سهم بنزین از سبد هزینه‌های خانوارها نشان‌دهنده تفاوت‌های قابل توجه میان دهک‌های درآمدی و مناطق شهری و روستایی بود. به‌طور میانگین، خانوارهای روستایی ۱.۴ درصد و خانوارهای شهری حدود ۱٫۱ درصد از کل هزینه‌های خود را به بنزین اختصاص دادند. بررسی دهک‌ها نشان می‌دهد که در دهک‌های کم‌درآمد، سهم بنزین در شهرهای بیشتر از روستاها است؛ به‌طوری‌که در دهک اول، خانوارهای روستایی تنها ۰.۵۶ درصد و خانوارهای شهری ۰.۹۲ درصد از هزینه‌های خود را صرف بنزین کردند. در دهک دوم سهم شهری باز هم بالاتر بود (۱.۲) درصد در مقابل ۰.۷۴ درصد). اما از دهک سوم به بعد، سهم روستاییان از شهری‌ها پیشی گرفت؛ در دهک سوم، این سهم تقریباً برابر بود (روستایی ۱.۲ درصد، شهری حدود ۱.۳ درصد)، و در دهک‌های چهارم و ششم بیشترین سهم در روستا مشاهده شد (۱.۷ درصد)، درحالی‌که سهم شهری به ترتیب ۱.۳ و ۱.۲ درصد بود. دهک‌های میانی و بالاتر نیز روند مشابهی داشتند: دهک پنجم سهم روستایی ۱.۶ درصد و شهری ۱.۲ درصد، دهک‌های هفتم و هشتم، سهم روستایی ۱.۵ و ۱.۵ درصد و شهری ۱.۲ درصد بود. در دهک نهم، سهم بنزین اندکی کاهش یافت (روستایی ۱.۴ درصد، شهری ۱.۱ درصد) و کمترین سهم متعلق به دهک دهم بود (روستایی ۱٫۱ درصد، شهری ۰.۷۹ درصد).

بر اساس داده‌های ترازنامه انرژی سال ۱۴۰۱، سهم بنزین از هزینه‌های خانوار در آن سال مشخص شد. بااین حال، از آن زمان تاکنون، قیمت بنزین در کشور ثابت باقی مانده و در مقابل هزینه‌های خانوار تقریباً یواور برابر شده است. در مناطق شهری هزینه‌های سالانه خانوار از حدود ۱۳۷۰ میلیون تومان در سال ۱۴۰۱ به ۲۹۹ میلیون تومان در سال ۱۴۰۳ رسیده و در مناطق روستایی نیز این رقم از ۷۹ میلیون تومان در سال ۱۴۰۱ به حدود ۱۴۵ میلیون تومان افزایش یافته است. باتوجه‌به رشد نزدیک به ۲ برابری هزینه‌ها و ثابت ماندن قیمت بنزین، سهم این سوخت در سبد هزینه خانوارها به شکل قابل توجهی کاهش یافته و به نظر می‌رسد اکنون زیر یک درصد از کل هزینه‌های خانوار را تشکیل می‌دهد. این روند نشان می‌دهد که با ثبات ماندن قیمت بنزین برای چندین سال، اثر هزینه‌ای بنزین بر خانوارها در سال‌های اخیر نسبت به گذشته به‌طور محسوس کاهش یافته است.

بنزین سه‌نرخ‌ی می‌شود؟

طی ماه‌ها و سال‌های گذشته، سناریوها و طرح‌های متعددی برای مدیریت مصرف بنزین و اصلاح ساختار پالانه‌ها ارائه‌شد. این اقدامات شامل حذف کارت‌های سوخت، اعمال قیمت‌گذاری پلکانی، توسعه حمل‌ونقل عمومی و نوسازی ناوگان فرسوده بود. بااین حال، هیچ‌یک از این طرح‌ها نتوانستند اثرگذاری قابل توجهی در کاهش مصرف و جلوگیری از قاچاق سوخت داشته باشند. حذف کارت‌های سوخت جایگاه‌ها با هدف کاهش قاچاق و کنترل مصرف مازاد پیشنهاد شد، اما اختلاف قیمت سوخت داخلی و منطقه‌ای باعث شد این سیاست نتایج ملموسی نداشته باشد. همچنین اجرای قیمت‌گذاری پلکانی برای مصرف مازاد بر سهمیه، به‌ویژه برای دهک‌های بالاتر درآمدي، پیش‌بینی شد تا فشار مصرف کاهش یابد. بررسی‌ها نشان داد دهک‌های پایین‌بیشتر از سهمیه ۱۵۰۰ تومانی خود استفاده می‌کردند و دهک‌های بالاتر مجبور به خرید بنزین آزاد با قیمت ۳۰۰۰ تومان بودند، اما محدودیت در اجرا اثر این سیاست را کمرنگ کرد. طرح‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی و نوسازی ناوگان فرسوده نیز در دستور کار قرار داشت. تجربه اعتراضات آبان ۱۳۹۸ نشان‌داد کمبود حمل‌ونقل سریع‌السیر و ارزان در حومه‌شهرهای می‌تواند ناراضیاتی اجتماعی ایجاد کند. همچنین برنامه‌هایی مانند دوگانه‌سوز کردن خودروها و جایگزینی خودروهای فرسوده سرعت اجرایی پایینی داشتند و تأثیر ملموس‌ی بر مصرف نداشتند. پیشنهادهای دیگری همچون شناورسازی ساعت کاری، بهینه‌سازی موتورهای احتراقی خودروها و موتورسیکلت‌ها و توسعه صنعت پالایش نفت نیز مطرح شد، اما محدودیت در اجرا و تمرکز ناکافی باعث

مدیر مسئول:

محمد امین ایمانجان‌ی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سر‌دبیر:

محمد ذکیرزاده

تلفن و فکس:

۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵

کدپستی:

۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری

رویموی ساختمان بورس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم



شد نتایج قابل توجهی حاصل نشود.

اما طرح‌ها و ایده‌ها در خصوص بنزین فقط همین نبود. بررسی‌ها نشان می‌دهد طی سال‌های اخیر به‌طور کلی ۴ هیدرومیز سیاست‌گذار بوده و از سوی گروه‌های علمی و پژوهشی پیگیری شده و حتی سیاستیون این موضوع را وارد رقابت‌های انتخاباتی خود نیز کرده‌اند. این ایده‌ها را در ۴ دسته به شرح زیر می‌توان تقسیم‌بندی کرد:
۱. طرح وان: این موضوع را اولین بار دکتر سعید جلیلی در مناظروهای انتخابات سال ۱۴۰۰ مطرح کرد و از آن به‌عنوان اصلاحات اقتصادی نام برد. جلیلی می‌گوید: «طرح مدنظر ما به‌طور خلاصه این بود که مادر کشور میزان مشخصی مصرف حامل‌های انرژی داریم شامل گاز، برق، بنزین، گازوئیل و... این میزان را تقسیم بر جمعیت کشور می‌کنیم که یک واحد انرژی یا به اختصار وان که شامل سبیدی از حامل‌های انرژی است به‌دست می‌آید.»

۲- طرح دانشگاه شریفی‌ها: این طرح در ظاهر شباهت‌هایی به طرح وان دکتر سعید جلیلی دارد. در این طرح، پیشنهاد مشخص تهیه‌کنندگان آن است که دولت در ابتدا زیرساخت انتقال سهمیه سوخت از کارت سوخت به کارت‌بانکی را فراهم کند و سپس با فراهم‌سازی سایر زیرساخت‌ها، مقدار مشخصی (حدوداً ۲۰ لیتر) بنزین به هر کد ملی (همه ایرانی‌های دارای خودرو یا فاقد خودرو) اختصاص دهد. بر اساس این طرح، مردمی که ۲۰ لیتر (عدد پیش فرض اولیه طرح) بنزین را در ماه دریافت می‌کردند، در بورس انرژی امکان مبادله مازاد بنزین برای آن‌ها فراهم می‌شد و افراد فاقد خودرو یا افرادی که دارای خودرو بودند اما سهمیه را مصرف نمی‌کردند، عرضه‌کنندگان بنزین و مالکان خودرو متقاضی بنزین بودند.

۳- طرح پلکانی سه‌قیمتی: در روزهای گذشته برخی رسانه‌ها موضوع سه‌قیمتی شدن بنزین را مطرح کردند. براساس این طرح گفته می‌شود افراد می‌توانند تا ۶۰ لیتر بنزین سهمیه‌ای (۱۵۰۰ تومان استفاده کنند؛ همچنین تا ۱۰۰ لیتر بعد از آن، قیمت هر لیتر همانند گذشته، سه‌زار تومان خواهد بود و مصرف بیش از ۱۰۰ لیتر احتمالاً با نرخ متفاوتی محاسبه خواهد شد.

۴- طرح بنزین به نفر: در خصوص تخصیص بنزین به نفر در دولت چند ایده در رسانه‌ها مطرح شده است. برخی از رسانه‌ها ادعا می‌کنند طرحی که در درون دولت در حال چکش‌کاری بوده، بسیار شبیه به ایده اولیه دانشگاه شریفی‌ها یعنی تخصیص بنزین به کد ملی است.

اکنون به نظر می‌رسد اغلب راهکارهای دولت فعلاً در دستور کار اجرا نبوده گمانه‌زنی‌ها حکایت از آن دارد احتمالاً دولت می‌خواهد سیاست پلکانی‌کردن قیمت را اجرایی کند.

دهک‌های ۹ و ۱۰ در تور طرح جدید بنزینی دولت

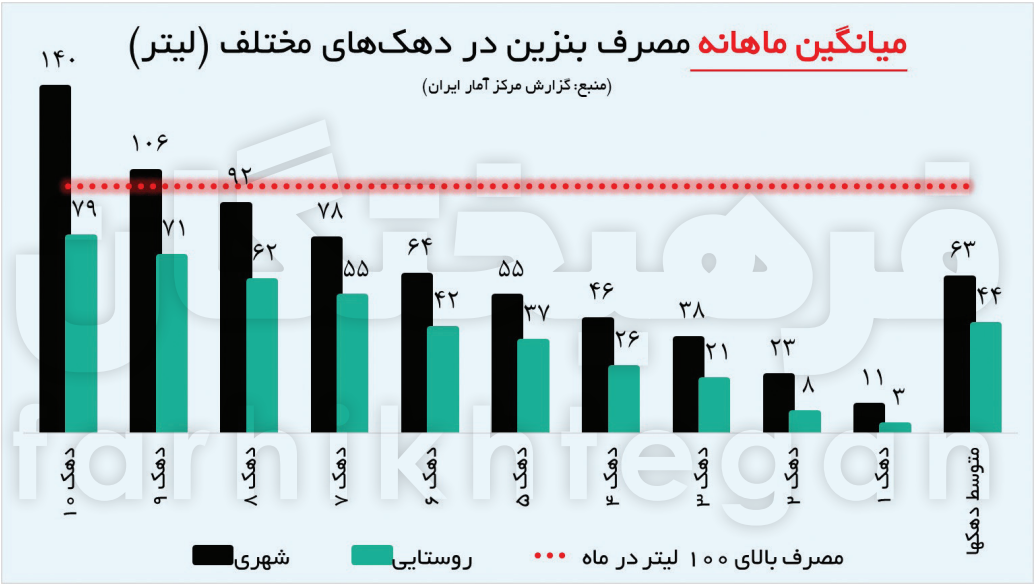
بر اساس گزارش مرکز آمار ایران، میانگین مصرف ماهانه بنزین خانوارهای شهری در سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۹ روند افزایشی و متفاوتی در دهک‌های درآمدی داشته است. میانگین مصرف خانوارهای شهری در کل دهک‌ها از ۵۶ لیتر در سال ۱۳۸۶ به ۶۳ لیتر در سال ۱۳۹۹ رسید. با این حال، این رشد در دهک‌های پردرآمد بسیار پرنگتر بوده است. دهک دهم، پردرآمدترین خانوارها، از مصرف ماهانه ۱۱۲ لیتر در سال ۱۳۸۶ به ۱۴۰ لیتر در سال ۱۳۹۹ رسیده است و به‌رغم افت مصرف در برخی سال‌ها مانند ۱۳۸۹ (۷۱ لیتر) به‌واسطه طرح هدفمندزی یارانه‌ها و ۱۳۹۸ (۷۹ لیتر) افزایش چشمگیر قیمت، در نهایت بالاترین میزان مصرف را ثبت کرده است. در مقابل، دهک‌های کم‌درآمد رشد مصرف کمتری داشته‌اند. برای مثال دهک اول از ۷ لیتر در سال ۱۳۸۶ به ۱۱ لیتر در سال ۱۳۹۹ افزایش یافت و کمترین میزان مصرف را بین دهک‌ها داشته است. روند مشابهی در سایر دهک‌های پایین مشاهده می‌شود: برای نمونه، دهک دوم از ۱۵ لیتر به ۲۳ لیتر، و دهک سوم از ۲۰ لیتر به ۳۸ لیتر رسید. دهک‌های میانی نیز افزایش قابل توجهی داشته‌اند، اما مصرف آنها هنوز از دهک‌های بالاتر پایین‌تر است. دهک ششم، به‌عنوان نمونه، از ۴۳ لیتر در سال ۱۳۸۶ به ۶۴ لیتر در سال ۱۳۹۹ رسید و دهک پنجم از ۲۲ لیتر به ۵۵ لیتر افزایش یافت. براساس گزارش مرکز آمار ایران، میانگین مصرف ماهانه بنزین خانوارهای روستایی در سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۹ روند افزایشی داشته، اما این رشد بین دهک‌های درآمدی متفاوت بوده است. میانگین مصرف بنزین در کل دهک‌ها از ۳۷ لیتر در سال ۱۳۸۶ به ۴۴ لیتر در سال ۱۳۹۹ افزایش یافت. با این حال، بیشترین مصرف همچنان در دهک‌های پردرآمد دیده می‌شود. دهک دهم، پردرآمدترین خانوارهای روستایی، از ۱۰۴ لیتر در سال ۱۳۸۶ به ۷۹ لیتر در سال ۱۳۹۹ رسید و علی‌رغم کاهش مصرف در برخی سال‌ها (مثلاً ۱۳۸۹ به ۵۴ لیتر)، همچنان بیشترین مصرف را دارد. در دهک‌های پایین، مصرف بنزین بسیار کمتر و رشد آن محدود بوده است. دهک اول از ۵ لیتر در سال ۱۳۸۶ به ۱۳ لیتر در سال ۱۳۹۹ رسید و کمترین میزان مصرف را ثبت کرد. دهک دوم نیز تنها از ۱۰ لیتر به ۸ لیتر کاهش یافت. دهک‌های میانی، مانند دهک پنجم و ششم، افزایش معتدلی را تجربه کردند؛ دهک پنجم از ۲۳ لیتر به ۳۷ لیتر و دهک ششم از ۳۲ لیتر به ۴۲ لیتر رسید.

براین اساس، در صورت اجرای طرح جدید بنزینی دولت یعنی سه سهمیه‌ای شدن قیمت بنزین، از آنجایی که تنها مصرف‌کنندگان بنزین با ماهی بیش از ۱۰۰ لیتر (به جز حمل و نقل عمومی) دهک‌های ۱۰ و ۱۰ مناطق شهری هستند، عملاً این دو دهک در تور طرح جدید بنزینی دولت قرار می‌گیرند و برای مصرف بالاتر از ۱۰۰ لیتر در ماه باید ارقام بالاتر از پرداخت کنند.

دهک / سال	۱۳۸۶	۱۳۸۹	۱۳۹۴	۱۳۹۸	۱۳۹۹
دهک ۱۰	۱۱۲	۷۱	۱۰۰	۷۹	۱۴۰
دهک ۹	۱۰۰	۵۰	۶۶	۶۸	۱۰۶
دهک ۸	۷۴	۳۶	۵۸	۶۲	۹۲
دهک ۷	۴۹	۳۰	۵۰	۵۳	۷۸
دهک ۶	۴۳	۲۳	۳۶	۴۷	۶۴
دهک ۵	۳۲	۱۸	۳۲	۴۱	۵۵
دهک ۴	۲۸	۱۳	۲۵	۳۳	۴۶
دهک ۳	۲۰	۱۱	۱۷	۲۵	۳۸
دهک ۲	۱۵	۶	۱۳	۱۸	۲۳
دهک ۱	۷	۳	۵	۹	۱۱
متوسط دهک‌ها	۵۶	۲۷	۴۰	۴۶	۶۳
منبع: گزارش مرکز آمار ایران					

دهک / سال	۱۳۸۶	۱۳۸۹	۱۳۹۴	۱۳۹۸	۱۳۹۹
دهک ۱۰	۱۰۴	۵۴	۶۶	۶۸	۷۹
دهک ۹	۶۱	۳۰	۴۸	۵۳	۷۱
دهک ۸	۴۴	۲۲	۳۷	۴۷	۶۲
دهک ۷	۳۵	۱۷	۲۸	۳۸	۵۵
دهک ۶	۳۲	۱۳	۲۱	۳۱	۴۲
دهک ۵	۲۳	۱۰	۱۸	۲۵	۳۷
دهک ۴	۱۷	۸	۱۴	۱۸	۲۶
دهک ۳	۱۵	۶	۹	۱۶	۲۱
دهک ۲	۱۰	۴	۷	۷	۸
دهک ۱	۵	۱	۲	۲	۳
متوسط دهک‌ها	۳۷	۱۷	۲۵	۳۱	۴۴
منبع: گزارش مرکز آمار ایران					

دهک‌ها	سهم از سبد هزینه‌های خانوار شهری	سهم از سبد هزینه‌های خانوار روستایی
کل خانوارها	۱٫۰۸	۱٫۳۶
دهک ۱	۰٫۹۳	۰٫۵۶
دهک ۲	۱٫۱۶	۰٫۷۴
دهک ۳	۱٫۲۷	۱٫۲۳
دهک ۴	۱٫۲۸	۱٫۶۷
دهک ۵	۱٫۲۵	۱٫۵۹
دهک ۶	۱٫۱۹	۱٫۶۷
دهک ۷	۱٫۲	۱٫۵۶
دهک ۸	۱٫۱۸	۱٫۵۵
دهک ۹	۱٫۱۵	۱٫۴۵
دهک ۱۰	۰٫۷۹	۱٫۰۹
منبع: ترازنامه انرژی سال ۱۴۰۱		



این دیدگاه یک‌بار دیگر آزمایش می‌شود. آقای ترامپ اساسی‌ترین قانون سیستم تجارت- یعنی عدم تبعیض - را با استفاده از تعرفه‌ها به‌عنوان سلاح سیاسی نادیده گرفته است. هند به دلیل خرید نفت روسیه، کانادا به دلیل برنامه‌های مالیات دیجیتال، اتحادیه اروپا به دلیل استانداردهای ایمنی مواد غذایی و برزیل به دلیل پیگرد قانونی آقای بولسونارو مجازات شده‌اند. انزوا اکنون خطرناک‌تر از درگیری به نظر می‌رسد. وقتی آقای ترامپ این بازی را با تعرفه ۵۰ درصدی خود آغاز کرد، مقامات برزیل به‌طور غریزی به سراسر قانون رفتند؛ اما با تضعیف سازمان تجارت جهانی، برزیل به دنبال تعمیق روابط با دیگران است. سلسو آموریم، مشاور ارشد لولا، آن را «واکسنی علیه اقدامات خردسارانه از سوی قدرت‌ها» می‌نامد. در جهانی که توسط قلدرها اداره می‌شود، بهترین دفاع آن است که هر کشور با تعداد زیادی از کشورها رابطه برقرار کند. لولا که زمانی نسبت به تجارت آزاد بدبین بود اکنون در تلاش است تا برزیل را محکم‌تر به اقتصاد جهانی پیوند دهد. برزیل یک قرارداد تجارت آزاد با انجمن تجارت آزاد را منعقد کرده، در حال نهایی کردن پیمانی با امارات متحده عربی و در حال مذاکره با کانادا، هند، ژاپن و مکزیک است. از همه مهم‌تر، پس از ۲۵ سال تأخیر، مرکوسور - بلوک آمریکای جنوبی به رهبری برزیل - در آستانه تصویب پیمانی با اتحادیه اروپا قرار دارد. این توافق‌ها کاری بیش از بازارهای باز انجام می‌دهند. آن‌ها اصلاحات داخلی را الزامی می‌کنند و شفافیت بیشتر و مقررات پایدارتری را نوید

سخنرانی‌ای با عنوان «خودکفایی ملی» استدلال کرد که کشورها بیش از حد درها را گشوده‌اند. به گفته او هر کشوری آرزو داشت «ارباب خود باشد و تا جایی که می‌تواند خود را از دخالت‌های جهان خارج آزاد کند». این وضعیت هنوز هم نظم جهانی را شکل می‌دهد. دنی رودریک از دانشگاه هاروارد در اوایل دهه ۲۰۰۰ آن را به‌عنوان «سه‌گانه سیاسی اقتصاد جهانی» مطرح کرد. کشورها نمی‌توانستند هم‌زمان ادغام اقتصادی، سیاست دموکراتیک و استقلال ملی کامل داشته باشند. در این دیدگاه، هرچه قوانین جهانی عمیق‌تر شوند، دولت‌ها آزادی کمتری برای تعیین سیاست‌های خود خواهند داشت. ادغام و حاکمیت در جهت‌های مخالف هم حرکت می‌کنند.

اما گشودگی همچنان می‌تواند محافظ باشد. آلبرت هیرشمن، اقتصاددان لیبرال که از آلمان نازی گریخت، گفت قوانین می‌توانند هم سپر محافظ و هم محدودکننده باشند. او با مشاهده استفاده رایش سوم از تجارت برای مطیع کردن همسایگانش در اروپای شرقی، هشدار داد که قدرت ایجاد وقفه در روابط تجاری به ابزاری قدرتمند برای فشار سیاسی تبدیل می‌شود. راه‌حل او نه توجه به درون، بلکه توزیع ریسک بود. او استدلال کرد استقلال واقعی، از نوع بخشی - تجارت گسترده با شرکای زیاد- ناشی می‌شود، به‌طوری‌که هیچ‌کس نمی‌تواند جریان حیاتی را خفه کند. در جهانی که یک هژمون مایل به اعمال زور باشد، ادغام چیزی است که حاکمیت را حفظ می‌کند.

واکسنی علیه اقدامات خودسرانهٔ ترامپ

به گزارش پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی و به نقل از نشریه اکونومیست در عصر دونالد ترامپ، خودمختاری ملی نیازمند ادغام عمیق‌تر است. بر اساس این گزارش، کاخ ریاست‌جمهوری برزیل نصدادی متین از آرامش و حاکمیت ملی بسود؛ اما این آرامش چند بار شکسته شد. در نمونه‌ای از فشارهای خارجی در ماه ژوئیه، رئیس‌جمهور دونالد ترامپ به دلیل رنجش از پیگرد قانونی آقای بولسونارو، تعرفه‌های ۵۰ درصدی را بر کالاهای برزیلی اعمال کرد. تعرفه‌های ترامپ نشان می‌دهد که این ابرقدرت چقدر آسان می‌تواند در سیاست برزیل نفوذ کند و در سویی دیگر درسی در مورد چگونگی اجرای سیاست تجاری در دنیای آقای ترامپ ارائه می‌دهد.

مقامات برزیلی شواهدی از استقلال قضایی را برای سیاست‌گذاران آمریکایی فرستاده بودند، با این امید که حقایق و جایگاه جهانی برزیل از آن‌ها محافظ خواهد کرد؛ اما نهادهای چندجانبه‌ای که برزیل زمانی روی آن‌ها حساب می‌کرد، نفوذ خود را از دست داده‌اند. بنابراین، این کشور با تنها راه ممکن یعنی با پیوند دادن محکم‌تر خود به دیگران، به دنبال پشتیبان است. اکنون که سپرهای محافظ جهانی در حال تضعیف شدن هستند، کشورها یاد می‌گیرند که استقلال از ادغام حاصل می‌شود. اقتصاددانان از مدت‌ها قبل جهانی‌شدن را به‌عنوان یک بده-بیستان بین گشودگی و استقلال ملی در نظر گرفته‌اند. در سال ۱۹۳۳، جان مینارد کینز، سرخورده از شکست‌های بین‌الملل‌گرایی اقتصادی، در