

آقای رئیس‌جمهور و کابینه چهاردهم! مخاطب این گزارش شما هستید. مسئله اصلاً قیمت بنزین نیست، بلکه موضوع اصلی فرسودگی است.



بررسی تحقیقی نشان می‌دهد اهمیت مسئله جمع‌آوری خودروهای فرسوده ۱۰ برابر بیشتر از نظر بودجه و هزینه‌ای برای دولت باید مهم باشد اما گویا نیست. 10 برابر برای دولت در هزینه تأمین سوخت عمومی آورده مالی به همراه دارد اما مورد توجه نیست. مسئله اهمیت ۱۰ برابری یعنی هزاردرصدی است.

مقابله نکردن با فرسودگی، یعنی کشته‌های بیشتر

این در حالی است که رؤسای قوا معمولاً فقط به بالابودن یارانه انرژی به‌ویژه بنزین اشاره می‌کنند و اصلاً به فرسودگی ناوگان کشور اشاره‌ای نمی‌کنند. براساس آمارهای سازمان گسترش نوسازی، مرکز پژوهش‌های مجلس، از 42 میلیون خودرو و موتورسیکلتی که در کشور تردد می‌کنند، 22 میلیون سواری فرسوده است.

۱۳ میلیون خودرو و 9 میلیون موتورسیکلت، در ایران به ازای هر نفر روزانه حدود 0.95 لیتر بنزین و حدود 0.88 لیتر گازوئیل مصرف می‌شود؛ این گزاره به معنای این است که مصرف روزانه بنزین و گازوئیل در ایران به ازای هر نفر تقریباً دو برابر متوسط جهانی است که دلیل اصلی این مسئله به مصرف بالای بنزین خودروهای فرسوده برمی‌گردد. فرسودگی یعنی مصرف بیش از دو یا حتی سه برابری سوخت. این یعنی پرداخت یارانه‌ای بیشتر. این یعنی آلودگی بیشتر. این یعنی کشته‌های بیشتر. و این یعنی قیمت تمام‌شده بالاتر بنزین.

جدول ارائه شده گزارش نشان می‌دهد مصرف روزانه خودروهای فرسوده چقدر است و چه مقدار هزینه برای کشور در بر دارد. محاسبه در دو حالت بدبینانه و خوشبینانه و محافظه کارانه ارائه شده است. در ضمن محاسبات انجام شده با نرخ بنزین 80 سنت است. این بررسی در حالت خوشبینانه می‌گوید که ما به اندازه 27 درصد از بودجه کل کشور را صرف تأمین سوخت خودروهای فرسوده می‌کنیم (محاسبه خوشبینانه). حالت بدبینانه این محاسبه می‌گوید که سالی 52 درصد کل بودجه ایران صرف خودروهای فرسوده می‌شود. بودجه ایران امسال پنج هزار و ۳۰۰ همت بوده است. 27 درصد بودجه یعنی هزار و 450 همت. 54 درصد بودجه یعنی دوهزار و ۸۹۰ همت. این در حالی است که آزادسازی قیمت بنزین تا 200 یا 300 همت برای دولت آورده مالی دارد و این سؤال جدی را پیش می‌کشد که چرا رؤسای دولت مسئله فرسودگی ناوگان را اصلاً مورد توجه قرار نمی‌دهند و مدام مسئله قیمت را فقط پیش می‌کشند؟ با خاطرات تلخ و دردناکی که جامعه از آبان 98 دارد؟

تمرکز بر قیمت بنزین گمراه کننده نیست؟

رئیس‌جمهور ایران، در ماه‌های اخیر -ازجمله در ارائه لایحه بودجه ۱۴۰۴ به مجلس (۱ آبان ۱۴۰۳)، گفت‌وگوی تلویزیونی دوم (۱۲ آذر ۱۴۰۳) و سخنرانی‌های ارومیه و تهران- بارها بر اصلاح یارانه انرژی و افزایش قیمت بنزین تأکید کرده، آمارهای رسمی و محاسبات مبتنی بر داده‌های ایدرو و وزارت بهداشت نشان می‌دهد این تمرکز، نه تنها غیرضروری، بلکه گمراه کننده است. پزشک‌یان در بودجه ۱۴۰۴ صراحتاً گفته: «هزینه تمام شده بنزین هشت هزار تومان است، وارداتش ۳۰، ۴۰ هزار تومان و مصرف ۴۰ درصد بالاتر از ۹۸؛ بنزین را با دلار آزاد می‌خریم و با سوبسید می‌فروشیم». او حتی هشدار داده: «بنزین باید گران شود، اما بدون رضایت مردم و شوک درمانی». این سخنان، که به ناترازی بنزین (واردات پنج تا هفت میلیارد لیتری سالانه) و تورم ناشی از کسری ارز اشاره دارد، در حالی تکرار می‌شود که ریشه اصلی مشکل - ناوگان فرسوده - کاملاً نادیده گرفته شده است.

چهار دلیل بر رد سخنان پزشک‌یان

اول، مقیاس مشکل: پزشک‌یان ناترازی واردات (پنج-هفت میلیون لیتر/روز) را برجسته می‌کند، اما آمار ما نشان می‌دهد هدررفت فرسودگی (۷۰-۳۵ میلیون لیتر/روز) پنج تا ۱۰ برابر این رقم است. یعنی اگر ناوگان فرسوده (۱۳ میلیون خودرو + ۹-۱۰ میلیون موتور)

را اگر همت کنیم و اسقاط، نه تنها واردات صفر می‌شود، بلکه صادرکننده بنزین می‌شویم، بدون حتی یک ریال افزایش قیمت و بدون افزایش تورم ناشی از آن. بدون فکرکردن به مخاطرات و هزینه‌های انسانی و اجتماعی که آبان 98 برای کشور رقم زد.

دوم، هزینه انسانی نادیده: رئیس‌جمهور از جبران کسری ارز حرف می‌زند، اما ۵۳-۵۹ هزار مرگ سالانه ناشی از آلودگی هوا (آمار رسمی وزارت بهداشت) را فراموش می‌کند؛ مرگی که ۴۰-۶۰ درصد آن مستقیماً به آگوزهای فرسوده برمی‌گردد، خسارت مادی این مرگومیر را بهتر است محاسبه نکنیم که فاجعه به صرفاً عدد بدل نشود.

سوم، سخنان پزشک‌یان (مثل بنزین هشت هزارتومانی تولید می‌شود، اما سه هزار می‌فروشیم) بر یارانه پنهان تمرکز دارد (هزار، هزار و ۵۰۰ همت کل یارانه انرژی)، اما هدررفت فرسودگی (۱'۴۵۰-۲'۸۰۰ همت) دو، سه برابر این یارانه است. افزایش قیمت فقط ۱۰۰-۲۰۰ همت صرفه‌جویی می‌آورد (با ریسک اعتراضات ۹۸)، درحالی‌که اسقاط دو میلیون وسیله در سال، ۳۵۰-۷۵۰ همت و درآمد خالص ایجاد می‌کند.

چهارم، باید توجه داشت رئیس‌جمهور گفته است که بدون رضایت مردم، بنزین گران نمی‌شود، تمرکز بر افزایش قیمت بنزین با یک نوسان ارزی به قبل خود برمی‌گردد. مثل آبان 98 که قیمت دلار بعد از آبان و بالارفتن قیمت که بالا رفت، عملاً افزایش قیمت بنزین بی‌معنی شد. درواقع افزایش قیمت بنزین بدون اصلاح نرخ ارز یک دوی بی‌پایان است. اما رفع فرسودگی و اصلاح اساسی مصرف سوخت منابع بیشتری برای کشور آزاد می‌کند. اما لابی خودروسازان اجازه می‌دهد؟ نتیجه افزایش قیمت این می‌شود که طبقه متوسط رو به پایین (مشتری پراید و پژو) با افزایش قیمت ضربه می‌خورد، بدون اینکه حتی مصرفشان (که ۳۰-۵۵ درصد هدررفت است) کم شود. چون خودروی پرمصرف دارند و دولت با تعرفه‌های سنگین اجازه ورود خودروی کم‌مصرف را نمی‌دهد.

نتیجه: افزایش قیمت بنزین نه تنها ضرورتی ندارد، بلکه فاجعه‌ای اجتناب‌پذیر است.

از قیمت گذر کن، اسقاط کن

با اعداد ما (جدول شماره یک) اسقاط ناوگان فرسوده (هزینه سه، چهار هزار همت برای پنج سال) نه تنها ناترازی را حل می‌کند، بلکه دوهزار و ۸۰۰ - چهارهزار و ۲۰۰ همت صرفه‌جویی + 53 هزار جان

نجات یافته می‌آورد- بدون تورم، بدون اعتراض و با رضایت واقعی مردم.

در واقع اگر دولت چهاردهم جرئت کند از شعارهای قیمتی عبور کند و به اسقاط بپردازد، نه تنها بودجه ۱۴۰۴ را نجات می‌دهد، بلکه جان ۵۹ هزار ایرانی را هم. وگرنه، هر سخnrانی جدید درباره بنزین هشت هزارتومانی، فقط دود بیشتری به هوا می‌فرستد؛ دودی که هم پول می‌سوزاند، هم جان. در چنین کشوری، دیگر افزایش قیمت بنزین مسئله نیست. مسئله این است که ما، با دست خودمان، هر روز صبح، تصمیم گرفته‌ایم که هم جانمان را بکشیم، هم جیبمان را خالی کنیم و بعد هم بنشینیم و برای هم گریه کنیم که «چرا هوا آلوده است؟ چرا بنزین نداریم؟ چرا بودجه کم است؟». این دیگر ناترازی بنزین نیست؛ این خودکشی ملی است، با برنامه‌ریزی دقیق دولتی.