

محمدجواد ساکت: | راهکار بهینه کنترل مصرف بنزین در سال ۹۸ چیست؟

یکی از مهم ترین روش های کنترل مصرف بنزین، افزایش جایگزین های آن مانند حمل و نقل عمومی است. توسعه حمل و نقل عمومی نیازمند بودجه و برنامه ریزی صحیح است و زمانی اجرایی می شود که هزینه های بنزین خانوارها به حمل و نقل عمومی تزریق شود.



محمدجواد ساکت: * رشد بی رویه و دو رقمی مصرف بنزین در کشور نشان از آن دارد که خودکفایی در تأمین بنزین حتی با ورود فاز 3 پالایشگاه ستاره خلیج فارس، عمر کوتاهی خواهد داشت. عدم توسعه سوخت های جایگزین طی شش سال گذشته نیز سبب شده است تا بنزین به تنهایی افزایش تقاضای سوخت بخش حمل و نقل خودروهای سبک را برآورده کند و این امر در کنار افزایش قیمت نفت پس از سال 1395 موجب افزایش شدید یارانه پنهان بنزین شده است.

کشور ایران که از سال 1380 تا 1394 بیش از 120 میلیارد دلار یارانه پنهان برای بنزین پرداخت کرده است، این روزها در فکر تدوین سازوکاری مناسب برای کاهش یارانه پنهان بنزین از طریق مدیریت مصرف و کنترل قاچاق است. استفاده مجدد از کارت هوشمند سوخت که در سال های گذشته بستری برای مدیریت مصرف و کنترل قاچاق بود، دوباره مورد بررسی قرار گرفته است اما شاید این بار در بستری جدید و متفاوت اجرا شود. لذا اگر طرح سهمیه بندی بتواند بطور موفق اجرا شود و مجموع مصرف و قاچاق بنزین را تا 10 میلیون لیتر در روز کاهش دهد، صرفه جویی 1.5 میلیارد دلاری در سال به ارمغان خواهد آورد.

*** 8.8 درصد درآمد خانوارها در بخش حمل و نقل هزینه می شود**

بعضی از کارشناسان برای جلوگیری از اثر مستقیم افزایش قیمت بنزین بر اقشار کم درآمد، مدل هایی برای سهمیه بندی بنزین ارائه داده اند که در آن از شیوه های مختلف برای تخصیص سهمیه بنزین استفاده کرده اند. این در حالیست که بهره مندی دهک های مختلف درآمدی از

حمل و نقل و بنزین متفاوت است. بر اساس گزارش مرکز آمار ایران، خانوارهای شهری به صورت متوسط حدود 3 میلیون و 236 هزار تومان از درآمدهای خود را خرج حمل و نقل می کنند که معادل 8.82 درصد از کل درآمد خانوار است که با توجه به ارزان بودن قیمت سوخت و هزینه حمل و نقل عمومی، بیشترین این هزینه مربوط به هزینه مالکیت خودرو می شود. گفتنی است در کشور آمریکا، سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه های خانوار برابر 16 درصد و در اروپا برابر 12.8 درصد بوده است.

***صرفا نیمی از خانوارهای ایرانی خودروی شخصی دارند**

بر اساس گزارش مرکز آمار، در کشور ایران تنها نیمی از خانوارها دارای خودروی شخصی هستند. از این رو می توان گفت که بسیاری از خانوارهای کم درآمد، خودروی شخصی نداشته و با بنزین سروکار ندارند. دهک اول تنها حدود 4 درصد از درآمد خود را به حمل و نقل اختصاص می دهد که معادل 367 هزار تومان در سال می شود؛ یعنی تقریبا روزی 1000 تومان. دهک دوم و سوم نیز به ترتیب 767,000 و 1,140,000 تومان از درآمد سالانه خود را به حمل و نقل تخصیص می دهند که معادل 4.84 درصد و 5.67 درصد از کل درآمد آنهاست. از این رو می توان نتیجه گرفت که سهم هزینه های حمل و نقل در سبد هزینه های خانوارهای دهک اول تا سوم بسیار کم است. پس افزایش قیمت بنزین برای اقشار کم درآمد که غالبا صاحب خودرو نیستند اثر مستقیمی نخواهد داشت.

***روش مدیریت آثار تورمی غیرمستقیم افزایش قیمت بنزین**

بعضی از کارشناسان برآنند که اثر تورمی افزایش قیمت بنزین بصورت غیرمستقیم اقشار ضعیف را تحت تأثیر قرار خواهد داد. برای بررسی این فرضیه می توان نقش بنزین بر قیمت نهایی کالاها و خدمات را بررسی کرد. حمل و نقل اصلی کالاها بر اساس سوخت گازوئیل انجام می شود و سوخت بنزین تنها در توزیع نهایی داخل شهرها نقش دارد. همچنین قیمت تاکسی ها تنها تابع قیمت بنزین نیست زیرا که بیش از 85% تاکسی ها از سوخت CNG در کنار بنزین استفاده می کنند. ضمن اینکه تاکسی ها نیز از سهمیه بنزین یارانه ای خود بهره مند خواهند شد. همچنین نرخ کرایه نیز بر اساس نرخ اتحادیه تعیین می شود و در آن بی قانونی صورت نخواهد گرفت. از طرفی بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، افزایش قیمت بنزین تا 2000 تومان و بدون تخصیص سهمیه، تنها 4 درصد تورم مستقیم و غیرمستقیم

ایجاد خواهد نمود. اثرات روانی سهمیه بندی بنزین و افزایش نرخ دوم آن نیز با گذشت مدت زمان کوتاهی و با نظارت و بازرسی دقیق از بین خواهد رفت.

*** اختصاص سهمیه به فرد، راهکار بهینه نیست**

بعضی دیگر از کارشناسان معتقدند که سهمیه باید به ازای تعداد افراد خانوار به حساب سرپرست واریز شود تا میزان درآمدهای اقشار کم درآمد افزایش یابد. این در حالیست که درآمدزایی برای اقشار کم درآمد در جوامع مختلف از طریق راهکار بسیار بهتری صورت پذیرفته است. سیاست های حمایت از فقرا نیز در قالب توزیع کارت سلامت و آموزش یا توزیع وعده های غذایی در مدارس قابل انجام است و بهتر این است که فقرا و اقشار کم درآمد به درستی آمایش شوند تا اینکه به تمام افراد جامعه مقداری یارانه پنهان و غیرپنهان تخصیص داده شود.

*** راهکار بهینه کنترل مصرف بنزین چیست؟**

یکی از مهم ترین روش های مهار رشد مصرف بنزین، افزایش جایگزین های آن است که مهم ترین آن حمل و نقل عمومی است. توسعه حمل و نقل عمومی نیازمند بودجه و برنامه ریزی صحیح می باشد و بدین صورت امکان پذیر است که هزینه های بنزین خانوارها به حمل و نقل عمومی تزیق شود. لذا با اجرای طرح سهمیه بندی و افزایش قیمت دوم بنزین، بسیاری از افراد تصمیم می گیرند تا بخشی از نیاز خود را از طریق حمل و نقل عمومی برآورده کنند. حال اگر قیمت حمل و نقل عمومی به اندازه ای افزایش یابد که سهم بنزین را در سبد خانوار جبران کند، هم بودجه برای توسعه حمل و نقل عمومی به دست می آید و هم سهم هزینه های حمل و نقل در سبد خانوار ثابت می ماند. آنگاه با توسعه حمل و نقل عمومی ناشی از تزیق بودجه توسط مصرف کنندگان آن، به مراتب راحت تر و سریع تر از حمل و نقل شخصی خواهد شد.

*** کارشناس انرژی**