

پیک‌های موتوری در تله بنزین ۱۰ هزار تومانی



شروین اشیدری: افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان، اگرچه در ظاهر تنها یک تغییر قیمتی در بازار سوخت است، اما برای مشاغلی که مسافت بخشی از ماده اولیه محسوب می‌شود، معنای متفاوتی دارد. پیک‌های موتوری در این میان یکی از حساس‌ترین گروه‌ها هستند؛ فعالانی که درآمدشان به تعداد سفارش‌های روزانه وابسته است و همزمان با افزایش قیمت سوخت، با رشد هزینه تعمیرات، قطعات، لاستیک و بیمه نیز مواجهند.

از ۱۷ شهریور، نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان رسیده است؛ در ساختار جدید، بخشی از مصرف همچنان با نرخ‌های یارانه‌ای تامین می‌شود، اما مصرف مازاد با نرخ بالاتر محاسبه خواهد شد. برای یک راننده عادی، افزایش قیمت سوخت ممکن است تنها بخشی از هزینه ماهانه باشد؛ اما برای پیک موتوری، بنزین مستقیماً به تعداد کیلومترهای طی‌شده و تعداد سفارش‌های قابل انجام گره خورده است. همین تفاوت، شوک سوختی را برای این گروه به یک مسئله درآمدی تبدیل می‌کند.

برای پیک‌های موتوری سهمیه بنزین اضاف‌ای در نظر گرفته نشده است

بنزین به یک عامل اثرگذار در هزینه‌های مردم تبدیل شده است

خطر خروج پیک‌ها از بازار

اگر درآمد خالص یک پیک پس از کسر سوخت، استهلاک و سایر هزینه‌ها کاهش پیدا کند، فعالیت در این شغل برای بخشی از نیروها جذابیت خود را از دست خواهد داد. این اتفاق می‌تواند در ابتدا خود را به شکل کاهش ساعات کاری نشان دهد. راننده ممکن است ساعات کم‌تقاضا را حذف کند، سفارش‌های کم‌ارزش را نپذیرد یا برای رسیدن به تعداد سفارش بیشتر، فعالیت خود را به مناطق خاصی محدود کند. در مرحله بعد، اگر فاصله میان درآمد و هزینه بیشتر شود، خروج بخشی از رانندگان از بازار محتمل خواهد بود. پیامد چنین اتفاقی، کاهش عرضه خدمات پیک و افزایش زمان انتظار برای ارسال است.

از این منظر، مسئله بنزین برای پیک‌های موتوری صرفاً یک موضوع صنفی نیست؛ به عملکرد شبکه توزیع شهری نیز مربوط می‌شود. بخش قابل توجهی از تجارت خرد، ارسال اسناد، جابه‌جایی کالاهای سبک و تحویل سفارش‌های فروشگاه‌های اینترنتی به همین شبکه متکی است.

یک معادله چندمجهولی برای دولت

دولت از یک طرف با مساله ناترازی بنزین و رشد مصرف مواجه است. آمارهای منتشرشده نشان می‌دهد مصرف روزانه بنزین در ماه‌های اخیر به سطوح بسیار بالایی رسیده و در مقاطعی از ظرفیت تولید داخلی فاصله گرفته است. از طرف دیگر، افزایش قیمت سوخت در اقتصادی که تورم بالایی دارد، می‌تواند به افزایش هزینه حمل‌ونقل و شکل‌گیری انتظارات تورمی منجر شود. بنابراین سیاستگذار با یک معادله ساده «افزایش قیمت برای کاهش مصرف» روبه‌رو نیست؛ بلکه باید اثر این تصمیم بر تولید، توزیع، حمل‌ونقل و قدرت خرید را همزمان بسنجد.

برای پیک موتوری، این معادله حتی پیچیده‌تر است؛ چراکه کاهش مصرف سوخت به معنای کاهش فعالیت اقتصادی است و افزایش کرایه نیز می‌تواند تقاضا برای خدمات را کاهش دهد.

راه‌حل، صرفاً افزایش کرایه نیست

در این میان، افزایش کرایه شاید ساده‌ترین پاسخ به افزایش هزینه‌ها به نظر برسد، اما لزوماً بهترین پاسخ نیست. اگر افزایش نرخ خدمات بدون توجه به قدرت خرید مشتری انجام شود، بخشی از تقاضا حذف خواهد شد و درآمد راننده نیز ممکن است به اندازه افزایش قیمت بالا نرود.

راهکار پایدارتر می‌تواند در ترکیبی از سیاست‌ها شکل بگیرد؛ از جمله اختصاص سهمیه متناسب با پیمایش یا فعالیت شغلی، ایجاد سازوکار مشخص برای جبران هزینه سوخت، بازنگری دوره‌ای نرخ خدمات و استفاده از داده‌های واقعی برای تعیین میزان مصرف ناوگان. به عبارت دیگر، سهمیه سوخت پیک موتوری بهتر است نه صرفاً بر اساس موتورسیکلت بودن، بلکه بر اساس میزان فعالیت شغلی تعریف شود.

سخن پایانی

تغییر نرخ بنزین برای پیک‌های موتوری را نمی‌توان در عدد روی تابلوی جایگاه خلاصه کرد. این عدد، وقتی وارد اقتصاد یک پیک می‌شود، به هزینه هر کیلومتر، هزینه هر سفارش، درآمد روزانه و در نهایت به تصمیم راننده برای ماندن یا خروج از این شغل تبدیل می‌شود. مساله اصلی اکنون ایجاد تعادل میان سه ضلع است: اصلاح مصرف سوخت، حفظ فعالیت اقتصادی پیک‌ها و جلوگیری از انتقال ناگهانی هزینه به مصرف‌کننده. تجربه سیاست‌های قیمتی سوخت در ایران نشان داده است که افزایش قیمت، اگر بدون طراحی همزمان سازوکار جبرانی و تفکیک مصرف‌کنندگان حرفه‌ای از مصرف‌کنندگان عادی انجام شود، می‌تواند فشار خود را از مسیرهای دیگری به اقتصاد بازگرداند. برای پیک‌های موتوری، راه‌حل نه در تثبیت مصنوعی قیمت خدمات و نه در آزاد گذاشتن کامل نرخ‌هاست؛ راه‌حل در شناخت دقیق هزینه واقعی این شغل و طراحی سیاستی است که اجازه دهد افزایش هزینه سوخت، به خروج نیروی کار از این بازار و اختلال در شبکه توزیع شهری منجر نشود.

اقتصاد پیک؛ هزینه‌ای که نمی‌تواند متوقف شود

نیز در بهای تمام‌شده هر سفارش سهم دارند. بنابراین حتی اگر سهم بنزین در هزینه نهایی یک سفارش محدود باشد، افزایش قیمت آن می‌تواند در شرایطی که سایر هزینه‌ها نیز رو به افزایش است، حاشیه سود راننده را تحت فشار قرار دهد.

کرایه؛ محل برخورد دو فشار متضاد

مساله اصلی از جایی آغاز می‌شود که افزایش هزینه راننده با قدرت خرید مشتری برخورد می‌کند. پیک موتوری نمی‌تواند تمام افزایش هزینه خود را به مشتری منتقل کند؛ زیرا افزایش شدید کرایه ممکن است بخشی از تقاضا را از بین ببرد. کسب‌وکارها نیز در صورت افزایش هزینه ارسال، ممکن

پیک موتوری برخلاف بسیاری از مشاغل خدماتی، امکان حذف بخش قابل توجهی از هزینه سوخت را ندارد. کاهش مصرف بنزین برای این شغل به معنای کاهش تردد و در نتیجه کاهش تعداد سفارش‌هاست. بنابراین راننده میان دو گزینه قرار می‌گیرد: یا هزینه سوخت بالاتر را بپذیرد و حاشیه سود خود را کاهش دهد یا برای جبران آن، نرخ خدمات را افزایش دهد. این همان نقطه‌ای است که افزایش قیمت بنزین از یک «هزینه مستقیم» به یک «مساله قیمت‌گذاری» تبدیل می‌شود. در واقع، هزینه یک سفر پیک تنها بنزین نیست. استهلاک موتورسیکلت، تعویض روغن، لاستیک، تعمیرات، قطعات، بیمه و هزینه زمان

گرانی بنزین بدون نظر کارشناسی

وی تأکید کرد: خواهش من از مسئولان این است که اگر ما در این جامعه مسئولیتی داریم و در این حوزه فعالیت می‌کنیم، نظرات کارشناسی ما نیز گرفته شود و بعد تصمیمات مربوط به این بخش اعمال شود.

۲۵ لیتر سهمیه برای موتورسیکلت کافی نیست

محمدی درباره سهمیه سوخت موتورسیکلت‌ها نیز گفت: تا زمانی که بنده با شما صحبت می‌کنم، برای پیک‌های موتوری سهمیه اضاف‌ای در نظر گرفته نشده است. برای موتورسیکلت به‌طور کلی ۲۵ لیتر سهمیه در نظر گرفته‌اند، اما با استانداردهایی که امروز در موتورسیکلت‌ها وجود دارد، مدیریت این میزان سهمیه بسیار دشوار است. وی افزود: ۲۵ لیتر بنزین برای یک پیک موتوری ممکن است ظرف سه روز تمام شود. اگر فرد از موتورسیکلت فقط برای کار استفاده کند و روزهای تعطیل و استراحت را نیز کنار بگذاریم، باز هم بخش عمده ماه باید با نرخ سوم بنزین سوخت‌گیری کند. رئیس اتحادیه حمل‌ونقل بار سبک شهری و پیک موتوری تهران ادامه داد: این مسئله ناخواسته بهانه‌ای به دست افراد می‌دهد که هر جا مراجعه می‌کنند بگویند بنزین گران شده و بنابراین کرایه آنها هم باید افزایش پیدا کند.

هنوز افزایش نرخ حمل‌ونقل اعمال نشده است

وی درباره افزایش هزینه‌های فعالیت پیک‌های موتوری گفت: ما هنوز هزینه‌های حمل‌ونقل را افزایش نداده‌ایم، اما در تمام دفاتر پیک‌های موتوری با رانندگان چالش داریم. با این حال، برای همکاری با دولت و اینکه در ابتدای اجرای طرح، این چالش را به‌صورت ناگهانی و صعودی تشدید نکنیم، تاکنون در هیچ مقطعی افزایش قیمتی در حمل‌ونقل نداشته‌ایم. محمدی تصریح کرد: این موضوع به این معنا نیست که برای افزایش قیمت نخواهیم داشت. ما نیز متأثر از شرایط جامعه هستیم و نمی‌توانیم سبب هزینه همکارانمان را کوچک نگه داریم، در حالی که هزینه‌های زندگی و فعالیت آنها روزبه‌روز افزایش پیدا می‌کند. وی افزود: بنابراین باید هرچه سریع‌تر یک تصمیم عاجل، کارشناسی و سنجیده گرفته شود؛ تصمیمی که شتاب‌زده نباشد و بر اساس این احتمال که تورم کلانی در جامعه ایجاد می‌شود، همه ابعاد موضوع را در نظر بگیرد.



پیک‌های موتوری از سهمیه سوخت بی‌بهره‌اند

رئیس اتحادیه حمل‌ونقل بار سبک شهری و پیک موتوری تهران با اشاره به پیگیری‌های این اتحادیه

برای اختصاص سهمیه سوخت گفت: بنده هشت سال است که رئیس اتحادیه پیک موتوری تهران هستم و در این مدت تقریباً به تمام سازمان‌های مرتبط نامه زده و درخواست خود را مطرح کرده‌ایم؛ از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و مجموعه پالایش و پخش گرفته تا استانداری تهران. محمدی اظهار کرد: با وجود تمام این پیگیری‌ها، متأسفانه برای افرادی که عضو اتحادیه هستند، زیرمجموعه اتحادیه فعالیت می‌کنند و جزو برنامه‌های ساماندهی‌شده شهر تهران هستند، سهمیه مشخصی برای بنزین در نظر گرفته نشده است.

وی افزود: این موضوع باعث شده روزانه تعداد زیادی از اعضای اتحادیه با ما تماس بگیرند یا مراجعه کنند و بگویند اتحادیه برای ما چه کاری انجام می‌دهد؟ وقتی بیمه، لوازم یدکی، لاستیک، بنزین و حتی کپسول گاز با افزایش هزینه مواجه شده است، چرا باید هزینه عضویت اتحادیه را پرداخت کنیم؟

از گرانی بنزین ناراحت نیستیم؛ از نادیده گرفتن ناراحتیم

محمدی در جمع‌بندی سخنان خود گفت: واقعیت این است که ما بیشتر از اینکه از گران شدن بنزین ناراحت باشیم، از نادیده گرفته شدن خودمان ناراحت هستیم. وی تأکید کرد: اگر قرار است اتفاقی در این حوزه رخ دهد، باید حتماً یک اتاق فکر تشکیل شود، تمام چالش‌ها و ابعاد موضوع از یکدیگر تفکیک شود و در نهایت تصمیم درستی گرفته شود.

رئیس اتحادیه حمل‌ونقل بار سبک شهری و پیک موتوری تهران خاطرنشان کرد: یک لیتر آب معدنی امروز از یک لیتر بنزین گران‌تر است و ما در این بخش بحثی نداریم؛ مسئله اصلی این است که درآمد و هزینه‌های فعالان حمل‌ونقل با شرایط جدید باید متناسب‌سازی شود. وی افزود: ما چالش‌های موجود را مطرح می‌کنیم و انتظار داریم مسئولان نیز این مسائل را بشنوند و در تصمیم‌گیری‌های خود لحاظ کنند.