صمت تبعات تغییر نرخ سوم سوخت را بررسی کرد

# آمپر بنزین روی ۱۰

**شروین اشیدری: تصمیم دولت برای افزایش نرخ بنزین عرضه‌شده از کارت جایگاه‌های سوخت از ۵ به ۱۰ هزار تومان، از امروز اجرا می‌شود؛ تصمیمی که البته به معنای افزایش نرخ تمام بنزین مصرفی خانوارها نیست. بر اساس اعلام سخنگوی دولت، سهمیه ۶۰ لیتری با نرخ ۱۵۰۰ تومان و سهمیه ۵۰ لیتری با نرخ ۳۰۰۰ تومان همچنان بدون تغییر باقی می‌ماند و نرخ سوم بنزین از ۵ به ۱۰ هزار تومان می‌رسد.**

**اهمیت این تصمیم اما صرفا در عدد ۱۰ هزار تومان خلاصه نمی‌شود. آنچه در اقتصاد اهمیت بیشتری دارد، این است که بنزین گران‌تر در چه میزان از سبد مصرفی خانوار قرار می‌گیرد، چه تعداد از رانندگان ناچار به استفاده از نرخ سوم خواهند شد و این تغییر چگونه می‌تواند هزینه فعالیت‌های وابسته به سوخت، از ناوگان حمل‌ونقل گرفته تا خدمات و توزیع کالا را تحت تاثیر قرار دهد.**

**از این منظر، نرخ جدید را می‌توان بخشی از یک سیاست بزرگ‌تر برای مدیریت مصرف سوخت دانست؛ سیاستی که در آن دولت تلاش می‌کند فاصله میان مصرف واقعی، هزینه تامین سوخت و قیمت پرداختی مصرف‌کننده را تا حدی کاهش دهد، بدون آنکه نرخ سهمیه‌ای موجود تغییر کند.**

## نرخ سوم؛ افزایش قیمت برای همه نیست

نخستین نکته‌ای که در تحلیل آثار اقتصادی این تصمیم باید مورد توجه قرار گیرد، تفاوت میان قیمت بنزین و قیمت بنزین با کارت جایگاه است.

در ساختار جدید، مصرف‌کننده همچنان می‌تواند از سهمیه اول و دوم خود استفاده کند. بنابراین برای فردی که تمام نیاز ماهانه خود را در چارچوب سهمیه‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی تامین می‌کند، افزایش نرخ کارت جایگاه الزاماً به معنای دو برابر شدن هزینه سوخت نیست.

اما برای رانندگانی که مصرف آنها از مجموع سهمیه‌های موجود بیشتر است، نرخ سوم اهمیت پیدا می‌کند. همچنین هر عاملی که موجب شود مصرف‌کننده نتواند از کارت شخصی خود استفاده کند، می‌تواند او را به سمت کارت جایگاه و نرخ ۱۰ هزار تومانی سوق دهد. به این ترتیب، اثر واقعی تصمیم دولت برای خانوارها به میزان مصرف، نوع خودرو، مسافت طی‌شده و میزان اتکا به نرخ سوم بستگی دارد.

این موضوع باعث می‌شود اثر این تصمیم در میان خانوارها یکسان نباشد. خانواده‌ای که خودروی کم‌مصرف دارد و استفاده محدودی از خودرو می‌کند، با افزایش هزینه بسیار کمتری مواجه خواهد شد؛ در مقابل، خانواری که روزانه مسافت زیادی طی می‌کند یا بیش از سهمیه‌های موجود بنزین مصرف دارد، سهم بیشتری از هزینه سوخت خود را با نرخ سوم پرداخت خواهد کرد.

**▣ باک خودروهای داخلی چقدر آب می‌خورد؟**

برای درک ملموس‌تر اثر نرخ ۱۰ هزار تومانی، می‌توان هزینه پر کردن باک خودروهای رایج داخلی را محاسبه کرد. ارقام زیر صرفاً برای حالتی است که کل باک با بنزین نرخ سوم و لیتری ۱۰ هزار تومان پر شود.

پراید با باک حدود ۳۷ لیتری، برای یک باک کامل به حدود ۳۷۰ هزار تومان بنزین نیاز خواهد داشت. در تیبا و کوییک که ظرفیت باک آنها حدود ۴۱ لیتر است، هزینه پر کردن باک با نرخ سوم حدود ۴۱۰ هزار تومان خواهد بود. شاهین با باک حدود ۴۷ لیتری، برای پر شدن کامل به حدود ۴۷۰ هزار تومان بنزین نیاز دارد.

در پژو ۲۰۶ با باک حدود ۵۰ لیتری، هزینه یک باک کامل به حدود ۵۰۰ هزار تومان می‌رسد. برای تارا نیز با فرض باک ۵۰ لیتری، هزینه پر کردن باک با بنزین ۱۰ هزار تومانی حدود ۵۰۰ هزار تومان خواهد بود. دنا و دنا پلاس با باک حدود ۶۰ لیتری، در صورت استفاده کامل از نرخ سوم، حدود ۶۰۰ هزار تومان هزینه سوخت خواهند داشت.

در خودروهایی مانند پژو ۴۰۵ و سمند که ظرفیت باک آنها حدود ۷۰ لیتر است، هزینه پر کردن باک به حدود ۷۰۰ هزار تومان می‌رسد.

البته این ارقام نباید با هزینه واقعی سوخت ماهانه خانوار یکی تلقی شود؛ زیرا نرخ ۱۰ هزار تومان تنها یکی از نرخ‌های موجود است و بخش قابل توجهی از مصرف‌کنندگان می‌توانند از سهمیه‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی استفاده کنند.

از سوی دیگر، میزان مصرف واقعی خودرو نیز اهمیت دارد. برای مثال، اختلاف مصرف میان خودروهای کوچک و کم‌مصرف با خودروهای قدیمی‌تر و پرمصرف می‌تواند در طول ماه رقم قابل توجهی ایجاد کند. برخی داده‌های منتشرشده برای خودروهای داخلی، مصرف ترکیبی خودروهایی مانند دنا را حدود ۷.۷ لیتر و پژو پارس TU۵ را حدود ۷.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر نشان می‌دهد، در حالی که برخی مدل‌های قدیمی‌تر مصرف بالاتری دارند.

بنابراین در شرایط نرخ سوم، مصرف کمتر بیش از گذشته به یک مزیت اقتصادی برای مالک خودرو تبدیل می‌شود.

## آیا کرایه تاکسی حتما گران می‌شود؟

نرخ کرایه تاکسی معمولاً تابع تصمیمات مدیریت شهری و سازوکارهای رسمی تعیین نرخ است و افزایش قیمت بنزین به‌تنهایی نمی‌تواند به‌صورت خودکار نرخ کرایه را تغییر دهد. با این حال، اگر نرخ سوم بنزین باعث افزایش محسوس هزینه سوخت رانندگان شود، فشار برای بازنگری در نرخ کرایه می‌تواند افزایش پیدا کند.

این مسئله به‌خصوص درباره تاکسی‌هایی اهمیت دارد که مسافت زیادی طی می‌کنند. برای چنین رانندگانی، حتی افزایش چند هزار تومانی هزینه هر لیتر، وقتی در صدها یا هزاران لیتر مصرف ماهانه ضرب شود، می‌تواند به رقم قابل توجهی تبدیل شود.

از طرف دیگر، اگر دولت و شهرداری‌ها بتوانند از مسیر سهمیه‌بندی مناسب، کارت سوخت یا حمایت‌های هدفمند، بخشی از مصرف رانندگان حرفه‌ای را با نرخ‌های پایین‌تر تامین کنند، فشار مستقیم بر کرایه‌ها کمتر خواهد شد. در نتیجه، اثر نهایی بر مسافر به نحوه اجرای سیاست و میزان دسترسی رانندگان تاکسی به سوخت سهمیه‌ای بستگی خواهد داشت.

**▣ اثر دوم؛ حمل‌ونقل کالا و خدمات**

تاکسی تنها بخش حمل‌ونقل نیست که از نرخ سوم تاثیر می‌گیرد.

پیک‌های موتوری، وانت‌بارها، خودروهای خدماتی، برخی مشاغل سیار و حتی بخشی از شبکه توزیع کالا نیز ممکن است با افزایش هزینه سوخت مواجه شوند. در اینجا یک اثر غیرمستقیم اهمیت پیدا می‌کند. اگر هزینه جابه‌جایی کالا یا ارائه خدمات افزایش پیدا کند، بخشی از فعالان اقتصادی ممکن است تلاش کنند این افزایش هزینه را در قیمت خدمات خود لحاظ کنند.

با این حال، شدت این اثر به سهم سوخت در هزینه نهایی هر فعالیت بستگی دارد. برای مثال، در فعالیتی که هزینه سوخت بخش کوچکی از قیمت نهایی را تشکیل می‌دهد، افزایش نرخ سوم احتمالاً اثر محدودی بر قیمت تمام‌شده خواهد داشت.

اما در فعالیت‌هایی که وابستگی زیادی به خودرو و پیمایش روزانه دارند، حساسیت بالاتر است. از همین رو نمی‌توان صرف افزایش نرخ کارت جایگاه را به‌تنهایی عامل افزایش گسترده قیمت کالاها دانست؛ بلکه باید سهم سوخت در ساختار هزینه هر صنعت را جداگانه بررسی کرد.

## اثر بر تورم؛ مستقیم یا غیرمستقیم؟

یکی از مهم‌ترین پرسش‌ها این است که آیا نرخ ۱۰ هزار تومانی می‌تواند موج جدیدی از تورم ایجاد کند؟

در پاسخ باید میان اثر مستقیم و غیرمستقیم تفاوت قائل شد. اثر مستقیم، افزایش هزینه سوخت برای مصرف‌کنندگانی است که از نرخ سوم استفاده می‌کنند. اما اثر غیرمستقیم از مسیر هزینه حمل‌ونقل، خدمات و تولید منتقل می‌شود.

اگر یک شرکت توزیع کالا بخش بیشتری از سوخت خود را با نرخ سوم تهیه کند، هزینه حمل آن افزایش پیدا می‌کند. اگر این افزایش به اندازه‌ای باشد که در قیمت تمام‌شده اثرگذار شود، احتمال انتقال بخشی از آن به مصرف‌کننده وجود دارد.

با این حال، میزان این اثر به چند متغیر بستگی دارد: سهم سوخت در هزینه تولید، میزان استفاده از نرخ سوم، توان بنگاه برای جذب افزایش هزینه و وضعیت تقاضا در بازار. به همین دلیل، افزایش نرخ سوم را بهتر است به‌عنوان یک عامل بالقوه افزایش هزینه دید، نه اینکه آن را به‌تنهایی عامل جهش قیمت عمومی کالاها معرفی کرد.

**▣ یک فرصت برای اصلاح الگوی مصرف**

از نگاه اقتصادی، سیاست جدید یک وجه دیگر نیز دارد. قیمت بسیار پایین سوخت، در کنار خودروهای کم‌بازده، می‌تواند انگیزه کافی برای کاهش مصرف ایجاد نکند. نرخ سوم ۱۰ هزار تومانی در صورتی که به‌درستی اجرا شود، می‌تواند بخشی از این فاصله را کاهش دهد.

البته این سیاست زمانی می‌تواند نتیجه اقتصادی مطلوب‌تری داشته باشد که همزمان با آن، گزینه‌های جایگزین نیز تقویت شوند.

اگر حمل‌ونقل عمومی کیفیت و پوشش مناسبی داشته باشد، مردم راحت‌تر می‌توانند بخشی از سفرهای خودرویی را کاهش دهند.

اگر خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی با قیمت مناسب در دسترس باشند، خانوارها امکان انتخاب اقتصادی‌تری خواهند داشت.در غیر این صورت، افزایش هزینه سوخت برای خانواری که عملاً جایگزین مناسبی برای خودرو ندارد، بیشتر به افزایش هزینه زندگی منجر می‌شود تا اصلاح رفتار مصرفی.

## سخن پایانی

بنزین ۱۰ هزار تومانی را نمی‌توان صرفاً یک افزایش قیمت ساده تلقی کرد. این تغییر، بخشی از ساختار چندنرخی جدید سوخت است و اثر آن به میزان استفاده هر فرد از نرخ سوم بستگی دارد.

برای یک مالک پراید که عمده مصرف خود را از سهمیه‌های موجود تامین می‌کند، اثر این تصمیم با یک راننده تاکسی یا مالک خودرویی که مصرف بالایی دارد، یکسان نیست. حتی هزینه یک باک کامل نیز از حدود ۳۷۰ هزار تومان برای پراید تا حدود ۷۰۰ هزار تومان برای خودروهایی با باک ۷۰ لیتری متغیر خواهد بود؛ آن هم در شرایطی که تمام باک با نرخ ۱۰ هزار تومانی محاسبه شود.

در بخش حمل‌ونقل نیز افزایش هزینه سوخت می‌تواند فشار جدیدی بر رانندگان حرفه‌ای وارد کند، اما انتقال این فشار به کرایه تاکسی یا قیمت خدمات، الزاماً خودکار نیست و به تصمیمات تنظیم‌گر و میزان استفاده از نرخ سوم بستگی دارد.

از منظر کلان، شاید مهم‌ترین نتیجه این سیاست نه در هزینه یک باک بنزین، بلکه در تغییر تدریجی رفتار اقتصادی مصرف‌کنندگان ظاهر شود. در صورتی که نرخ‌های مختلف سوخت با سیاست‌های حمایتی، توسعه حمل‌ونقل عمومی و افزایش دسترسی به خودروهای کم‌مصرف همراه شود، نرخ سوم می‌تواند بخشی از مسیر اصلاح الگوی مصرف انرژی باشد.

در مقابل، اگر افزایش هزینه سوخت بدون تقویت گزینه‌های جایگزین و بدون سازوکار روشن برای بازگشت منابع به معیشت خانوارها دنبال شود، احتمال افزایش فشار هزینه‌ای بر گروه‌های پرمصرف و فعالان حمل‌ونقل بیشتر خواهد بود.

## یک تغییر مهم در رفتار مصرف‌کننده

اثر اقتصادی مهم‌تر این تصمیم شاید در تغییر رفتار رانندگان ظاهر شود. وقتی فاصله میان قیمت بنزین سهمیه‌ای و نرخ سوم افزایش پیدا می‌کند، انگیزه برای مدیریت مصرف بیشتر می‌شود. راننده‌ای که می‌داند هر لیتر بنزین اضافه می‌تواند ۱۰ هزار تومان برای او هزینه داشته باشد، ممکن است نسبت به گذشته حساسیت بیشتری نسبت به سفرهای غیرضروری، استفاده مداوم از خودرو یا شیوه رانندگی خود نشان دهد.

در چنین شرایطی، خودروهای کم‌مصرف می‌توانند جذابیت بیشتری پیدا کنند و خودروهای پرمصرف، به‌خصوص در بازار کارکرده، با یک عامل جدید در تصمیم خرید مواجه شوند.

این تغییر البته یک‌شبه اتفاق نمی‌افتد. بازار خودرو در ایران تحت تاثیر عوامل بسیار بزرگ‌تری مانند نرخ ارز، تورم، هزینه تولید، عرضه و تقاضا و سیاست‌های وارداتی قرار دارد. با این حال، هزینه سوخت می‌تواند در بلندمدت به یکی از عوامل موثرتر در انتخاب خودرو تبدیل شود.

**▣ اثر بر افزایش نرخ بنزین بر حمل‌ونقل عمومی**

یکی از مهم‌ترین بخش‌هایی که باید در این تصمیم مورد توجه قرار گیرد، بازار تاکسی و حمل‌ونقل عمومی است. تاکسی‌داران برخلاف بسیاری از مالکان خودروهای شخصی، مصرف سوخت را به‌عنوان بخشی از هزینه مستقیم فعالیت اقتصادی خود پرداخت می‌کنند.

بنابراین هر افزایش در هزینه سوخت، در صورت استفاده از نرخ سوم، می‌تواند مستقیماً حاشیه سود راننده را تحت تاثیر قرار دهد. اما این اثر را نباید به شکل ساده به این معنا تفسیر کرد که بنزین ۱۰ هزار تومانی برابر با افزایش ۱۰۰ درصدی کرایه تاکسی است. هزینه سوخت تنها یکی از اجزای هزینه تاکسی‌داری است.

هزینه تعمیر و نگهداری، لاستیک، روغن، قطعات یدکی، بیمه، استهلاک خودرو و زمان فعالیت راننده نیز در تعیین اقتصاد تاکسی نقش دارند. از این منظر، نرخ سوم بنزین می‌تواند فشار هزینه‌ای ایجاد کند، اما میزان انتقال این فشار به کرایه به تصمیم نهادهای تنظیم‌گر و شرایط بازار بستگی دارد.

برای نمونه، اگر یک تاکسی روزانه مسافت قابل توجهی طی کند و بخشی از سوخت مورد نیاز خود را با نرخ سوم تهیه کند، افزایش هزینه ماهانه سوخت می‌تواند قابل توجه باشد. در این حالت، اگر نرخ کرایه بدون تغییر باقی بماند، بخشی از افزایش هزینه از درآمد راننده کسر می‌شود. اگر هم کرایه افزایش پیدا کند، بخشی از این هزینه به مسافر منتقل خواهد شد.

بنابراین در بازار تاکسی، یک دوراهی اقتصادی شکل می‌گیرد: جذب افزایش هزینه توسط راننده یا انتقال تدریجی آن به کرایه.

## تکلیف بازار خودرو چه می‌شود؟

در بازار خودرو نیز اثر نرخ سوم احتمالا تدریجی خواهد بود. خودروهای پرمصرف ممکن است در مقایسه با خودروهای اقتصادی، یک نقطه‌ضعف جدید پیدا کنند.

این موضوع به‌ویژه در بازار خودروهای کارکرده اهمیت دارد؛ زیرا خریدار هنگام انتخاب یک خودرو علاوه بر قیمت خرید و هزینه تعمیرات، به هزینه مصرف روزانه نیز توجه خواهد کرد.

در مقابل، خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و مدل‌هایی که پیمایش بیشتری با سهمیه سوخت دارند، ممکن است جذابیت نسبی بیشتری پیدا کنند. اما در بازار ایران نباید انتظار داشت که تنها با افزایش نرخ سوم، قیمت خودروهای پرمصرف به سرعت سقوط کند یا خودروهای کم‌مصرف جهش قیمتی داشته باشند. قیمت خودرو تابع مجموعه‌ای از عوامل است و سوخت تنها یکی از آنهاست.

**▣ معیشت؛ حلقه مهم سیاست جدید**

دولت اعلام کرده است منابع حاصل از افزایش نرخ کارت جایگاه صرف معیشت مردم خواهد شد. بنابراین بخش مهمی از ارزیابی این سیاست به نحوه بازگشت این منابع به اقتصاد خانوار وابسته است.

اگر منابع ایجادشده واقعاً به شکل هدفمند به بخش‌های معیشتی برسد، بخشی از فشار افزایش هزینه سوخت می‌تواند جبران شود.

اما از منظر اقتصادی، مهم است که محل هزینه‌کرد این منابع شفاف و قابل ارزیابی باشد. در چنین شرایطی، افکار عمومی می‌تواند بهتر قضاوت کند که افزایش نرخ سوم چه مقدار درآمد ایجاد کرده و این درآمد در چه بخش‌هایی هزینه شده است.

در واقع، موفقیت سیاست جدید تنها با افزایش قیمت بنزین سنجیده نمی‌شود؛ بلکه باید دید این سیاست تا چه اندازه توانسته همزمان سه هدف را دنبال کند: مدیریت مصرف، کاهش فشار مالی ناشی از تامین سوخت و حمایت از معیشت خانوار.