

بهای یک باک



گروه انرژی: کمتر کالایی در اقتصاد ایران را می توان یافت که به اندازه بنزین با زندگی روزمره مردم، سیاست، اقتصاد و حتی امنیت اجتماعی گره خورده باشد. هر تصمیم درباره قیمت این فرآورده نفتی، تنها به جایگاه‌های سوخت محدود نمی‌شود؛ بلکه زنجیره‌ای از واکنش‌ها را در بازار حمل‌ونقل، هزینه‌های خانوار، نرخ تورم و فضای عمومی جامعه به دنبال دارد. به همین دلیل، تغییرات قیمت بنزین در ایران همواره یکی از حساس‌ترین تصمیم‌های اقتصادی دولت‌ها بوده است. طی ۱۵ سال گذشته، بنزین بارها در کانون توجه افکار عمومی قرار گرفته است. از سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ که هر لیتر بنزین سهمیه‌ای تنها ۴۰۰ تومان و بنزین آزاد ۷۰۰ تومان عرضه می‌شد، تا امروز که نظام قیمت‌گذاری چندنرخ‌ی و سهمیه‌بندی همچنان برقرار است، سیاست‌گذاران تلاش کرده‌اند میان کنترل مصرف، کاهش بار یارانه‌های انرژی و جلوگیری از فشار معیشتی بر مردم تعادل برقرار کنند؛ تعادلی که دستیابی به آن هیچ‌گاه آسان نبوده است. در این میان، افزایش تعداد خودروها، رشد مصرف روزانه سوخت، محدودیت ظرفیت پالایشگاه‌ها، قاچاق سوخت به کشورهای همسایه و افزایش هزینه‌های دولت برای پرداخت یارانه انرژی، همگی موجب شدند اصلاح قیمت بنزین به یکی از دشوارترین تصمیم‌های اقتصادی کشور تبدیل شود؛ تصمیمی که هر بار آثار آن فراتر از بازار سوخت احساس شد.

مرور روند تغییرات قیمت بنزین از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری در حوزه سوخت، همواره یکی از پیچیده‌ترین و حساس‌ترین عرصه‌های تصمیم‌گیری اقتصادی در ایران بوده است

آغاز دهه ۱۳۹۰؛ ثبات نسبی پس از اجرای هدفمندی یارانه‌ها

پس از حدود سه سال ثبات، دولت در اردیبهشت ۱۳۹۳ نخستین مرحله اصلاح قیمت بنزین را اجرا کرد. بر اساس مصوبه هیئت وزیران، قیمت هر لیتر بنزین سهمیه‌ای از ۴۰۰ تومان به ۷۰۰ تومان و قیمت بنزین آزاد از ۷۰۰ تومان به ۱۰۰۰ تومان افزایش یافت. سهمیه‌بندی همچنان حفظ شد و کارت سوخت نیز به قوت خود باقی ماند.

دولت اعلام کرد هدف از این تصمیم، اجرای مرحله دوم قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، کاهش بخشی از بار یارانه انرژی و نزدیک‌تر کردن قیمت داخلی به هزینه واقعی تولید و توزیع سوخت است. هرچند این افزایش قیمت نسبت به سال‌های بعد محدودتر بود، اما باز هم بحث‌های گسترده‌ای درباره تأثیر آن بر هزینه حمل‌ونقل، قیمت کالاها و نرخ تورم شکل گرفت. کارشناسان اقتصادی در آن زمان معتقد بودند که اصلاح تدریجی قیمت بنزین می‌تواند از شوک‌های بزرگ اقتصادی جلوگیری کند، اما در مقابل، برخی نیز هشدار می‌دادند که بدون اصلاح ساختار حمل‌ونقل عمومی و افزایش بهره‌وری مصرف سوخت، صرف افزایش قیمت نمی‌تواند مشکل مصرف بالای بنزین را حل کند.

در همین دوره، بحث درباره فاصله قیمت بنزین ایران با کشورهای همسایه و هزینه سنگین یارانه انرژی بیش از گذشته وارد فضای کارشناسی شد؛ موضوعی که در سال‌های بعد به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری دولت‌ها تبدیل شد.

سال ۱۳۹۰ نخستین سال کامل پس از اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها بود. در آن زمان نظام سهمیه‌بندی همچنان برقرار بود و رانندگان می‌توانستند بنزین سهمیه‌ای را با قیمت هر لیتر ۴۰۰ تومان دریافت کنند، در حالی که قیمت بنزین آزاد ۷۰۰ تومان بود. این ساختار پس از اجرای مرحله نخست هدفمندی یارانه‌ها شکل گرفته بود و دولت تلاش می‌کرد با حفظ سهمیه‌بندی، هم مصرف سوخت را کنترل کند و هم از افزایش ناگهانی هزینه‌های حمل‌ونقل جلوگیری کند. در آن سال‌ها اگرچه قیمت بنزین نسبت به سال‌های قبل افزایش یافته بود، اما همچنان یکی از ارزان‌ترین نرخ‌های سوخت در جهان به شمار می‌رفت. همین فاصله قابل توجه میان قیمت داخلی و قیمت کشورهای همسایه، نگرانی درباره قاچاق سوخت را افزایش داده بود. از سوی دیگر، مصرف بنزین نیز روندی صعودی داشت و رشد تعداد خودروهای شخصی باعث شده بود فشار بر شبکه تأمین سوخت کشور هر سال بیشتر شود. با وجود این شرایط، دولت در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ از افزایش دوباره قیمت بنزین خودداری کرد. دلیل اصلی این تصمیم، نگرانی از آثار تورمی و فشار بر معیشت خانوارها بود؛ زیرا اقتصاد ایران هم‌زمان با تشدید تحریم‌های بین‌المللی، افزایش نرخ ارز و رشد تورم روبه‌رو شده بود و هرگونه افزایش قیمت حامل‌های انرژی می‌توانست این فشارها را تشدید کند.

اردیبهشت ۱۳۹۳؛ نخستین اصلاح قیمت در دولت یازدهم

کمتر از یک سال پس از اصلاح قیمت‌ها، دولت تصمیم گرفت یکی از مهم‌ترین تغییرات تاریخ بازار سوخت ایران را اجرایی کند. از اول خرداد ۱۳۹۴، نظام دو نرخ بنزین کنار گذاشته شد و قیمت بنزین به صورت تک‌نرخ‌ی، هر لیتر یک هزار تومان تعیین شد. با این تصمیم، سهمیه‌بندی بنزین متوقف شد، هرچند کارت هوشمند سوخت به طور کامل حذف نشد و همچنان برای ثبت اطلاعات و مدیریت عرضه مورد استفاده قرار گرفت.

دولت در آن زمان اعلام کرد که اختلاف قیمت میان بنزین سهمیه‌ای و آزاد، کارایی گذشته را از دست داده و ادامه سهمیه‌بندی ضرورتی ندارد. همچنین مسئولان تأکید می‌کردند که تثبیت قیمت در سطح هزار تومان می‌تواند به شفاف‌تر شدن بازار سوخت و ساده‌تر شدن فرآیند عرضه کمک کند. در سال‌های پس از تک‌نرخ‌ی شدن، قیمت بنزین برای حدود چهار سال بدون تغییر باقی ماند. این در حالی بود که طی همین مدت، نرخ تورم، قیمت ارز و هزینه‌های تولید فرآورده‌های نفتی روندی افزایشی داشت. در نتیجه، فاصله میان قیمت فروش بنزین در داخل کشور و ارزش واقعی آن به تدریج بیشتر شد و بار مالی یارانه انرژی بر دوش دولت افزایش یافت.

از سوی دیگر، مصرف بنزین نیز با سرعت قابل توجهی رشد می‌کرد. افزایش تعداد خودروها، توسعه سفرهای جاده‌ای و پایین بودن قیمت سوخت نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه باعث شد مصرف روزانه بنزین به رکوردهای تازه‌ای برسد. هم‌زمان، اختلاف قیمت بنزین ایران با کشورهای همسایه، قاچاق سوخت را به یکی از چالش‌های جدی تبدیل کرده بود؛ موضوعی که بارها از سوی مسئولان وزارت نفت و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز مورد اشاره قرار گرفت.

آبان ۱۳۹۸؛ بازگشت سهمیه‌بندی و بزرگ‌ترین اصلاح قیمت در یک دهه
بامداد ۲۴ آبان ۱۳۹۸، دولت به صورت ناگهانی از اجرای طرح جدید قیمت‌گذاری بنزین خبر داد. بر اساس این تصمیم، سهمیه‌بندی بار دیگر به شبکه توزیع سوخت بازگشت و قیمت‌ها در برخی شد.

مطابق مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، قیمت هر لیتر بنزین

از ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۵؛ ناترازی بنزین، سهمیه‌های جدید و نخستین گام برای مهار مصرف

سوخت از کشور به صورت غیرقانونی قاچاق می‌شود که بخش عمده آن را گازوئیل تشکیل می‌دهد، اما بنزین نیز به دلیل فاصله قابل توجه قیمت داخلی با نرخ‌های منطقه‌ای، از این مسئله بی‌تأثیر نیست.

کارشناسان حوزه انرژی بر این باورند که اصلاح نظام سهمیه‌بندی، کاهش مصرف، توسعه حمل‌ونقل عمومی، نوسازی خودروهای فرسوده و افزایش بهره‌وری خودروهای داخلی باید به صورت هم‌زمان دنبال شود؛ زیرا افزایش یا اصلاح قیمت بنزین به تنهایی نمی‌تواند مشکل ناترازی سوخت را برطرف کند.

با وجود اجرای تغییرات جدید، دولت تاکنون هرگونه افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای را رد کرده و تأکید دارد که تصمیم‌های احتمالی آینده تنها پس از بررسی دقیق شرایط اقتصادی و اطلاع‌رسانی رسمی اتخاذ خواهد شد. با این حال، بسیاری از تحلیلگران معتقدند اگر روند رشد مصرف، کسری تولید و قاچاق سوخت ادامه پیدا کند، احتمال بررسی سناریوهای جدید برای اصلاح نظام سهمیه‌بندی و قیمت‌گذاری بنزین در سال‌های آینده دور از انتظار نخواهد بود.

مرحله از سیاست جدید مدیریت مصرف سوخت است؛ سیاستی که بدون افزایش قیمت بنزین یارانه‌ای، تلاش می‌کند مصرف‌کنندگان پرمصرف را به مدیریت مصرف ترغیب کند. به بیان دیگر، افرادی که مصرف ماهانه بیشتری دارند، زودتر از گذشته سهمیه ۳ هزار تومانی خود را به پایان می‌رسانند و ناچار خواهند بود بنزین مورد نیاز خود را با نرخ ۵ هزار تومان از جایگاه‌ها تهیه کنند. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شد که بخشی از ظرفیت تولید بنزین کشور نیز به دلیل آسیب به برخی زیرساخت‌های پالایشی و افزایش تقاضای داخلی، با محدودیت روبه‌رو شده بود. از همین رو، کنترل مصرف به یکی از اولویت‌های اصلی سیاست‌گذاران حوزه انرژی تبدیل شد. در کنار ناترازی تولید و مصرف، قاچاق سوخت نیز همچنان یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های دولت به شمار می‌رود. اختلاف چشمگیر قیمت بنزین ایران با کشورهای همسایه باعث شده انگیزه اقتصادی برای قاچاق سوخت همچنان پابرجا باشد.

برآوردها نشان می‌دهد روزانه حدود ۲۰ میلیون لیتر انواع

در داخل کشور دارد و نشان می‌دهد دولت همچنان بخش بزرگی از هزینه تأمین سوخت را از محل یارانه‌های پنهان انرژی پرداخت می‌کند.

در چنین شرایطی، دولت در سال ۱۴۰۵ نخستین گام عملی خود را برای مدیریت مصرف سوخت برداشت. بر اساس تصمیم جدید که از ششم مرداد ۱۴۰۵ اجرایی شد، سهمیه دوم بنزین با نرخ ۳ هزار تومان از ۷۰ لیتر به ۵۰ لیتر در ماه کاهش یافت. در مقابل، سهمیه ۶۰ لیتری بنزین یارانه‌ای با نرخ ۱۵۰۰ تومان بدون تغییر باقی ماند و مسئولان دولت بارها تأکید کردند که در شرایط فعلی برنامه‌ای برای افزایش قیمت این سهمیه وجود ندارد.

با اجرای این تغییر، نظام عرضه بنزین عملاً بر پایه سه نرخ ادامه پیدا کرد. رانندگان همچنان می‌توانند ۶۰ لیتر بنزین یارانه‌ای را با قیمت هر لیتر ۱۵۰۰ تومان دریافت کنند، سهمیه دوم با نرخ ۳ هزار تومان در اختیار دارند و پس از پایان این سهمیه‌ها، سوخت‌گیری از طریق کارت جایگاه با نرخ ۵ هزار تومان برای هر لیتر انجام می‌شود.

کارشناسان معتقدند کاهش سهمیه دوم، در واقع نخستین

با آغاز دهه ۱۴۰۰، اگرچه قیمت رسمی بنزین برای چند سال بدون تغییر باقی ماند، اما بازار سوخت ایران با چالشی تازه روبه‌رو شد؛ چالشی که کارشناسان از آن با عنوان «ناترازی بنزین» یاد می‌کنند. رشد سریع تعداد خودروها، افزایش سفرهای جاده‌ای، مصرف بالای سوخت در خودروهای داخلی و پایین بودن قیمت بنزین نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه، موجب شد مصرف روزانه سوخت هر سال افزایش یابد؛ تا جایی که در سال ۱۴۰۵ مصرف روزانه بنزین کشور به حدود ۱۳۰ میلیون لیتر رسید، در حالی که ظرفیت تولید روزانه حدود ۱۱۵ میلیون لیتر برآورد می‌شود. همین شکاف میان تولید و مصرف، دولت را ناچار کرد بخشی از نیاز کشور را از طریق واردات تأمین کند؛ موضوعی که هزینه قابل توجهی را به اقتصاد کشور تحمیل کرده است.

هم‌زمان با افزایش مصرف، موضوع هزینه واقعی تولید بنزین نیز بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفت. برآوردهای کارشناسی نشان می‌دهد هزینه تولید، پالایش، انتقال و توزیع هر لیتر بنزین از پالایشگاه تا جایگاه حدود ۶۰ هزار تومان است؛ رقمی که اختلاف قابل توجهی با قیمت فروش بنزین

مرور روند تغییرات قیمت بنزین از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری در حوزه سوخت، همواره یکی از پیچیده‌ترین و حساس‌ترین عرصه‌های تصمیم‌گیری اقتصادی در ایران بوده است. از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و افزایش تدریجی قیمت‌ها گرفته تا بازگشت سهمیه‌بندی، اصلاح نظام عرضه و در نهایت اجرای ساختار سرنرخ‌ی، تمامی این تصمیم‌ها با هدف ایجاد تعادل میان کنترل مصرف، کاهش بار یارانه‌های انرژی و حفظ

بنزین در ایران دیگر تنها یک فرآورده نفتی نیست؛ بلکه به یکی از مهم‌ترین شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی کشور تبدیل شده است. از همین رو، هر تصمیم درباره آن، نه‌تنها بر بازار سوخت، بلکه بر معیشت مردم، هزینه حمل‌ونقل، تورم و حتی چشم‌انداز اقتصاد کشور تأثیر می‌گذارد؛ موضوعی که اهمیت اتخاذ تصمیم‌های دقیق، کارشناسی و مبتنی بر منافع بلندمدت را بیش از هر زمان دیگری آشکار می‌کند.

سخن پایانی