

گزارش «وطن امروز» از آخرین تصمیمات و راهکارهای مربوط به کنترل ناترازی سوخت

سناریوهای بنزینی



واقع بازتاب یک دغدغه واحد است: ضرورت اصلاح از یک سو و پرهیز از تکانه‌های اجتماعی از سوی دیگر. زینب قیصری، رئیس فراکسیون نظارت بر صنعت نفت مجلس اما در این باره موضعی متفاوت گرفت و گفت: «گرانی بنزین آسان‌ترین راه است، نه درست‌ترین. دولت باید با نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، اسقاط خودروهای فرسوده، بهبود کیفیت سوخت و توسعه حمل‌ونقل عمومی، شدت مصرف انرژی را کاهش دهد. اگر دولت به جای اجرای این تکالیف قانونی، تنها بر افزایش قیمت بنزین تکیه کند، فقط فشار بیشتری بر معیشت مردم وارد می‌شود».

در گيرودار همین اظهارات، خبری پیچید که در جلسه سران قوا افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان به تصویب رسیده است؛ خبری که مانند بسیاری از خبرها در این آشفته‌بازار، هنوز رد یا تایید رسمی نشده است. اما آنچه از جمع همین گفته‌های رسمی برمی‌آید این است که معماری اصلاحات با وسواس در حال چیده شدن است، هرچند سختگوی دولت دیروز با اظهاراتی، دوباره تیغ تیز گران کردن نرخ سوم بنزین را کند کرد: «در بنزین سهمیه‌ای تغییر قیمتی نخواهیم داشت. آنچه تاکنون اتفاق افتاده است تغییر میزان سهمیه دوم (۳۰۰۰ تومانی) از ۷۰ لیتر به ۵۰ لیتر است».

حال در میان این اظهارات، اکنون پرسش اصلی این است: آیا همه راهکارهای بیان شده از تلفیق تعدیل تدریجی و حمایت از سهمیه پایه تا تغییرات قیمتی در سهمیه سوم، سرانجام سخ‌های شفا بخش برای زخم کهنه ناترازی خواهد بود؟

گروه اقتصادی: زمزمه‌ها درباره افزایش نرخ بنزین هر بار که بلند می‌شوند، نبض بازار و خیابان را یک‌ضرب می‌گیرند. این بار اما ماجرا تنها یک گمانه‌زنی مرسوم نیست؛ کشور در سایه پیامدهای جنگی ۴۰ روزه نفس می‌کشد، سفره‌ها زیر فشار تورمی سنگین‌تر از همیشه جمع شده و حالا بار دیگر ضرورت یک تصمیم دشوار اما گریزناپذیر درباره قیمت بنزین، همه مسائل را تحت‌الشعاع قرار داده است.

عباس گودرزی، سختگوی هیأت‌رئیس‌ه مجلس، هفته گذشته تأکید کرد در جلسه هیأت‌رئیس‌ه و صحن علنی، مخالفت با «سیاست‌های اصلاح قیمت» در حوزه بنزین اعلام شده و دولت پذیرفته است تا بررسی کارشناسی این موضوع، هیچ تغییری اعمال نکند.

نسیم این اطمینان اما با سخنان روزهای بعد، معنایی دقیق‌تر و تا حدودی متفاوت یافت. فاطمه مهاجرانی، سختگوی دولت چند روز بعد از «راهبردهای مدیریت مصرف» گفت و تصریح کرد که تراز کردن بنزین «قطعی و یقینی» است. رضا سپهوند، سختگوی کمیسیون انرژی مجلس نیز همین روایت را از زاویه اختیارات قانونی تکمیل کرد: مجلس طبق قانون هدفمندی یارانه‌ها و برنامه هفتم، اختیار تغییر قیمت حامل‌های انرژی را به دولت سپرده و دولت می‌تواند بر اساس شرایط، تغییرات لازم را اعمال کند که نمونه‌اش را در تعرفه‌های برق و گاز دیده‌ایم. اما وی همزمان تأکید کرد کلیت مجلس و کمیسیون انرژی «شرایط فعلی جنگی» را برای افزایش قیمت مناسب نمی‌دانند. این دوگانگی ظاهری در کلام سپهوند در

عمق ناترازی پیش و پس از جنگ

بنزین به ۱۰۰ میلیون لیتر کاهش یافته، در حالی که نیاز کشور ۱۵۰ میلیون لیتر است. این یعنی با کسری ۵۰ میلیون لیتری بنزین روبه‌رو هستیم که نه ذخایر قبلی پاسخگوی آن است و نه واردات دشوار فعلی می‌تواند به سادگی جبران‌ش کند. در این میدان، نشستن و تماشا کردن گزینه روی میز نیست؛ دولت ناگزیر از چاره‌جویی است.

بهره‌برداری روبه‌رو شد و مسیرهای واردات نیز با آسیب به پالایشگاه‌های کشورهای شمالی ایران و محاصره جنوب، تقریباً مسدود شد، بویژه پس از حملات گسترده اوکراین به پالایشگاه‌های روسیه، روس‌ها خود با مشکل تأمین بنزین روبه‌رو مواجه هستند و تقریباً امکانی برای صادرات از این کشور به ایران وجود ندارد. مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور نیز تصریح کرد تولید روزانه

افزایش متناسب نیافت و ایران که روزگاری صادرکننده بنزین بود، برای تأمین نیاز داخلی به واردات روی آورد. در این میان حمله‌های اخیر و تجاوز آمریکا و رژیم صهیونیستی به ایران، این شکاف را عمیق‌تر نیز کرد. محمدمصدق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش اعلام کرد در نتیجه حملات دشمن، پالایشگاه لاوان هدف قرار گرفت، پالایشگاه تهران با محدودیت

قیمت و زمینه‌سازی اصلاحات در آینده انجام شدند. از آن زمان تاکنون، میانگین تورم سالانه نزدیک به ۴۴ درصد بوده اما قیمت اسمی بنزین دست‌نخورده باقی مانده است. نتیجه، ارزان‌تر شدن نسبی سوخت و رشد افسارگسیخته مصرف بود؛ از حدود ۸۹ میلیون لیتر در سال ۱۳۹۷ به بیش از ۱۲۵ میلیون لیتر در روزهای پیش از جنگ ۴۰ روزه. در سوی دیگر، ظرفیت پالایشی کشور

برای فهم ضرورت تصمیم‌گیری در این باره، باید مقیاس چالش مساله را دقیق دید. ناترازی بنزین داستان امروز و دیروز نیست. آخرین اصلاح قیمت بنزین به آبان ۱۳۹۸ بازمی‌گردد. هرچند پس از آن تغییر جزئی دیگر، کاهش سهمیه ۳ هزار تومانی و افزایش نرخ آزاد به ۵ هزار تومان اعمال شد اما این تغییرات را نمی‌توان ذیل اصلاح قیمت صورت‌بندی کرد و تنها برای عدم امتداد تثبیت

نرخ سوم؛ مسکنی که درمان نیست

همان خودروها خواهد سوخت. نکته‌ای که اغلب از قلم می‌افتد، فقدان مسیر جایگزین برای مصرف‌کننده است. زمانی خودروهای دوگانه‌سوز برگ برنده سیاست‌گذار برای مهار مصرف بنزین بود اما امروز خطوط تولیدشان تقریباً به کلی تعطیل شده است. این مشکل ریشه در اقتصاد قیمت‌گذاری دستوری دارد و به میزان تقاضا مربوط نمی‌شود.

در واقع، قیمت‌گذاری در کنار هزینه‌های بالای تولید خودروی گازسوز، انگیزه را از خودروساز سلب کرده است. خودروهای برقی و هیبریدی نیز در حصار موانع ارزی و نبود زیرساخت شارژ گرفتارند و قیمت‌شان برای طبقه متوسط روایی بیش نیست. همزمان، حمل‌ونقل عمومی در سراسریی فرسودگی افتاده است. تهران با ۳۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال سر می‌کند، در حالی که نیازش ۷ هزار دستگاه است و نیمی از همین تعداد نیز با قراردادهای بخش خصوصی در آستانه توقفا‌ند. در این بستر، هر گونه تغییر قیمت بنزین، فشار را مستقیم بر دوش خانوارهایی می‌اندازد که نه امکان خرید خودروی کم‌مصرف دارند و نه اتوبوس سرحالی برای جابه‌جایی.

در این میان طرح افزایش نرخ سوم بنزین از ۵ هزار به ۱۰ هزار تومان، بیشترین صدا را دارد. موافقان می‌گویند با این کار ۶ میلیون لیتر از مصرف روزانه بنزین می‌کاهد، بی‌آنکه به سهمیه یارانه‌ای ۶۰ لیتری ماهانه اغلب خانوارها دست بخورد. برآوردها هم نشان می‌دهد بیش از ۷۰ درصد خودروها اساساً به سهمیه سوم نیاز پیدا نمی‌کنند، پس فشار اصلی بر مصرف‌های غیرمتعارف خواهد بود.

اما حتی اگر این صرفه‌جویی محقق شود، چه نسبتی با کسری ۲۰ تا ۵۰ میلیون لیتری امروز دارد؟ آذر ۱۴۰۴ که نرخ سوم ۵ هزار تومانی اجرا شد، تجربه تلخی برجا گذاشت. به این معنا که یک‌سوم بنزین کشور همچنان از کارت جایگاه‌ها فروخته می‌شد و روند مصرف، جز در بازه تعطیلی‌های ناشی از جنگ، کاهش نیافت. مالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس به صراحت اعلام کرد سیاست افزایش نرخ سوم در کاهش تقاضا بی‌اثر بوده است. مشکل آنجاست که تا خودروی پرمصرف داخلی یکه‌تاز جاده‌ها باشد، اتوبوس‌های فرسوده از نفس افتاده باشند و توسعه مترو با وعده‌ها پیش برود، حتی گران‌ترین بنزین هم در باک

۲ خطای پرتکرار در خوانش چالش

در میان فشارها برای یافتن راه‌حل سریع، ۲ خطای راهبردی در کانون تصمیم‌سازی رخنه کرده است. نخست آنکه چالش کنونی بنزین را عمدتاً به جنگ نسبت می‌دهند اما واقعیت این



خانو‌ارها نباشد، گران کردن سوخت تنها هزینه سید معیشت را بالا می‌برد، بی‌آنکه رفتار مصرفی را به شکلی پایدار اصلاح کند. به بیان روشن‌تر، مشکل بنزین در ایران پیش از آنکه مساله «قیمت» باشد، مساله «ساختار» است.

کم‌تشدید کرد، نه آنکه آن را خلق کند. ایران پیش از رمضان ۱۴۰۴ نیز سال‌ها با کسری مزمن تولید و مصرف سوخت، بویژه بنزین و گازوئیل دست‌وپنجه نرم می‌کرد. فرسودگی پالایشگاه‌ها، کاهش راندمان تولید و رشد سراسم‌آور تقاضا، ریشه‌هایی دیرینه دارند. سروش گذاشتن بر این میراث و همه چیز را به حساب جنگ و آسیب دیدن پالایشگاه‌ها با انسداد مسیرهای تجاری گذاشتن، راه را بر علاج ریشه‌ای آن می‌بندد. خطای دوم و شاید خطرناک‌تر، این پندار است که افزایش قیمت خودبه‌خود گره ناترازی را می‌گشاید اما تجربه سال‌های

مسیرهای کم‌هزینه‌تر پیش‌رو

از مردم. مرکز بررسی‌های راهبردی ریاست‌جمهوری پیشنهاد کرده است دولت به جای دستکاری سهمیه، بنزین مصرف‌نشده افراد را با قیمتی انگیزشی، مثلاً ۵۰ تا ۶۰ هزار تومان خریداری کند. این روش مردم را به صرفه‌جویی تشویق می‌کند، بازار سیاه خلق نمی‌کند و بار مالی یارانه را از دوش دولت برمی‌دارد. هم‌اکنون که واردات یک لیتر بنزین هزینه‌های سراسم‌آور ارزی دارد، خرید همان لیتر از جیب مردم با قیمتی بسیار پایین‌تر، کاملاً به‌صرفه است. سوم، احیای فوری تولید خودروهای دوگانه‌سوز و توسعه جایگاه‌های سی‌ان‌جی. کشور ما روی دریایی از گاز قرار گرفته، بنابراین غیرمنطقی است که سهم سوخت پاک و ارزان در سبد حمل‌ونقل به صفر نزدیک شود. سیاست‌های تشویقی برای خودروسازان و بازنگری در قیمت‌گذاری دستوری، این مسیر را هموار می‌کند.

پس نسخه شفا بخش چیست؟ پاسخ را باید در یک «سته جامع» جست‌وجو کرد، نه یک قرص مسکن یا راهکارهایی که گمان کنیم همانند آمول، این مساله را یک‌شبه حل خواهند کرد. محورهای این بسته را می‌توان در چند لایه ترسیم کرد: نخست، اصلاح تدریجی قیمت‌هاست و باید از وارد کردن شوک‌های بی‌درپی پرهیز کرد. مصوبه آذر ۱۴۰۴ سازوکاری داشت که بر اساس آن، کارگروهی موظف بود هر ۳ ماه قیمت نرخ سوم را متناسب با تورم تعدیل کند. جنگ اجرای آن را به تعویق انداخت اما بازگشت به همین مسیر، با شفافیت کامل و پیش‌بینی بسته جبرانی برای دهک‌های آسیب‌پذیر، می‌تواند از تکانه‌های اجتماعی بکاهد. تجربه‌های جهانی نیز نشان می‌دهد افزایش‌های کوچک و منظم نرخ‌ها، زمان تطبیق با آن را به مردم می‌دهد و التهاب بازار را مهار می‌کند. دوم، اجرای آزمایشی طرح خرید بنزین صرفه‌جویی‌شده

چهارم، سرمایه‌گذاری ضربتی در حمل‌ونقل عمومی. دولت باید با تزریق منابع، نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و تکمیل خطوط مترو را در اولویت قرار دهد. بدون آنکه اتوبوس و واگنی آماده خدمت باشد، سخن گفتن از کاهش مصرف سوخت شعاری توخالی است.

پنجم، در میان‌مدت، گذار از یارانه پنهان سوخت به حمایت نقدی هدفمند. انتقال سهمیه به کارت بانکی یا کد ملی، به شرط تأمین زیرساخت‌های امن و پادفند غیرعامل، می‌تواند شفافیت و عدالت را بالا ببرد اما این تغییر بزرگ نباید در التهاب امروز کلید بخورد. در بلندمدت، نظام تأمین اجتماعی باید جایگزین توزیع مستقیم منابع انرژی شود. حمایت از خانواده‌ها باید بر مبنای تکلیف دولت در تأمین حداقل معیشت استوار باشد، نه اینکه به موضوع مالکیت عمومی نفت گره بخورد.

کلام آخر؛ از تصمیم سیاسی تا وفاق ملی

واقعی حکمرانی، دوری از شوک‌های پرهزینه و پذیرش درمان تدریجی اما ساختاری است؛ راهی باریک که هم از آزمون آبان ۹۸ عبرت می‌گیرد و هم از تکرار خطاهای آذر ۱۴۰۴ پرهیز می‌کند.

قیمت بنزین اگر هم در کوتاه‌مدت بخشی از معادله باشد، بدون اصلاح همزمان خودروهای پرمصرف، ناوگان فرسوده و حمل‌ونقل عمومی، تنها تورمی تازه و زخمی عمیق‌تر بر تن اقتصاد ملی خواهد بود. امروز آزمون

متمرکز شوند تا فرصت تصمیم‌گیری از دست نرود. مردم ایران نشان داده‌اند که در تنگناها، با درک شرایط، صبوری می‌کنند اما صبوری آنها نباید با سیاست‌های عجولانه و ناعدالانه پاسخ داده شود. افزایش

محدودیت‌های زیادی روبه‌رو است. در این برهه، همدلی سیاسی، همراهی رسانه‌ها و اعتماد عمومی سرمایه‌هایی بی‌بدیل‌اند. اقتصاددانان نیز باید به جای طرح همزمان چندین ایده بلندپروازانه، بر گزینه‌های شدنی و کم‌هزینه

هشدار جدی این است که مبادا بنزین بار دیگر قربانی رقابت‌های جناحی شود. آن‌طور که بسیاری از کارشناسان و اقتصاددان در این باره تصریح کرده‌اند، کشور در شرایط دشواری به سر می‌برد و تأمین پایدار سوخت با