

ادعای صرفه‌جویی بزرگ، واقعیت کوچک

کاهش ۴۰ درصدی مصرف بنزین زیر سؤال رفت

در حالی که برخی مقامات از کاهش چشمگیر مصرف بنزین پس از اجرای مصوبه سه‌نرخي شدن سخن می‌گویند، فعالان صنفی و کارشناسان انرژی این ادعا را اغراق‌آمیز می‌دانند و معتقدند افزایش قیمت بنزین نه‌تنها مصرف و قاچاق را به‌طور معنادار کاهش نمی‌دهد، بلکه فشار بیشتری بر معیشت خانوارها وارد می‌کند.

پایگاه اطلاع‌رسانی دریا و نفت: روز شنبه ۲۲ آذرماه مصوبه دولت درباره سه‌نرخي شدن بنزین به اجرا درآمد؛ مصوبه‌ای که بر اساس آن، قیمت بنزین در کارت سوخت جایگاه‌ها به ۵۰۰۰ تومان افزایش یافت و سهمیه اول و دوم خودروهای دولتی، مناطق آزاد و خودروهای وارداتی حذف شد. اجرای این سیاست از همان روزهای نخست با اظهارنظرهای متناقض درباره اثر آن بر مصرف بنزین همراه شد.

در تازه‌ترین موضع‌گیری، صمد حسن‌زاده، رئیس اتاق بازرگانی ایران، شامگاه دوشنبه در نشست شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی اعلام کرد که بر اساس گزارشی از دفتر اقتصادی معاون اول رئیس‌جمهوری، مصرف بنزین در اولین روز اجرای مصوبه حدود ۴۰ درصد کاهش یافته است؛ رقمی که به گفته او می‌تواند پیامدهای مثبتی برای ترافیک و آلودگی هوا داشته باشد.

با این حال، این ادعا با واکنش سریع صنف جایگاه‌داران سوخت مواجه شد. رضا نواز، سخنگوی این صنف، ضمن تکذیب کاهش ۴۰ درصدی مصرف بنزین، تأکید کرد که آمارهای رسمی هنوز نهایی نشده و آنچه در عمل مشاهده می‌شود، تنها کاهش اندک مصرف است. به گفته او، نوسانات مصرف در روزهای ابتدایی اجرای طرح طبیعی است و نمی‌توان از آن به کاهش چشمگیر و پایدار تعبیر کرد.

در کنار این موضع‌گیری‌ها، بسیاری از کارشناسان انرژی نیز اثرگذاری مصوبه جدید دولت را محدود ارزیابی می‌کنند. آرش نجفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران، معتقد است افزایش قیمت بنزین از ۳۰۰۰ به ۵۰۰۰ تومان نهایتاً دو تا سه درصد بر مصرف اثر می‌گذارد و نه کاهش قابل‌توجهی ایجاد می‌کند و نه درآمد معناداری برای دولت به همراه دارد.

در حوزه قاچاق سوخت نیز تردیدهای مشابهی مطرح است. عبدالله باباخانی، کارشناس بین‌المللی انرژی، تأکید کرده که هرچند افزایش قیمت در پله‌های بالای مصرف با هدف کاهش قاچاق طراحی شده، اما نوسانات نرخ ارز می‌تواند این اثر را در کوتاه‌مدت خنثی کند. از سوی دیگر، مالک شریعتی، نماینده مجلس، صراحتاً اعلام کرده است که این مصوبه نه مصرف را کاهش می‌دهد و نه مانع قاچاق می‌شود و تنها پیامد آن، افزایش درآمدی محدود برای دولت خواهد بود که اثرات تورمی آن به‌سرعت این درآمد را بی‌اثر می‌کند.

از منظر اقتصادی، بنزین کالایی با کشش قیمتی پایین محسوب می‌شود؛ به این معنا که افزایش قیمت آن الزاماً به کاهش محسوس مصرف منجر نمی‌شود. وابستگی بالای خانوارها و بنگاه‌ها به خودروهای شخصی، ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و نبود گزینه‌های جایگزین، امکان اصلاح رفتار مصرفی را در کوتاه‌مدت محدود می‌کند. در چنین شرایطی، افزایش قیمت بیشتر از آنکه مصرف را کاهش دهد، هزینه زندگی را بالا می‌برد.

افزون بر این، اثر افزایش قیمت بنزین تنها به مصرف مستقیم محدود نمی‌شود و از مسیر افزایش هزینه حمل‌ونقل، به رشد قیمت سایر کالاها و خدمات نیز دامن می‌زند. در نتیجه، فشار تورمی به‌طور غیرمستقیم به سبد مصرفی خانوارها منتقل شده و قدرت خرید مردم کاهش می‌یابد، بدون آنکه هدف اصلی سیاست‌گذار، یعنی مدیریت مصرف، محقق شود.

با توجه به مجموع این دیدگاه‌ها، به نظر می‌رسد ادعای کاهش ۴۰ درصدی مصرف بنزین بیش از آنکه ریشه در واقعیت‌های اقتصادی داشته باشد، نوعی بزرگ‌نمایی اثرات مصوبه‌ای است که کارشناسان آن را کم‌اثر و پرهزینه می‌دانند. در شرایطی که تورم بالا معیشت خانوارها را در وضعیت هشدار قرار داده، منتقدان معتقدند تمرکز بر سیاست‌های قیمتی بدون اصلاحات ساختاری، تنها به انتقال هزینه بحران بنزین به مردم منجر می‌شود؛ بحرانی که بخش مهمی از آن، حاصل تصمیم‌گیری‌های نادرست سیاست‌گذاران در سال‌های گذشته است.