

سه‌میه‌بندی بنزین

## باک‌های پر و خالی!

سه‌میه‌بندی بنزین و آزادسازی قیمت آن، علیرغم همه جنبه‌های منفی، از الزامات اصولی حرکت به سمت قیمت‌های واقعی انرژی در کشور می‌باشد که اجرای آن، از ضروریات است.

میانگین سالانه رشد مصرف بنزین طی ۸ سال گذشته، بیش از ۱۰ درصد بوده و ارزش واردات بنزین از خارج، در گذشته به ۵ میلیارد دلار رسید. به این ترتیب، دولت با تصویب طرح سه‌میه‌بندی و قیمت‌گذاری بنزین، ملزم به مقابله با این وضعیت شد. سه‌میه‌بندی، تأثیرات مختلفی را در بر دارد که اثرات مثبت اجرای این پروژه عبارتند از:

(۱) کم شدن بار ترافیکی، (۲) بهینه مصرف کردن بنزین، (۳) کاهش آلودگی محیط زیست، (۴) صرفه جویی در بودجه ملی و عدم وابستگی به ورود بنزین از خارج کشور، (۵) کم شدن سفرهای غیرضروری، (۶) اصلاح ساختار اقتصادی، متناسب با محدودیت منابع جامعه و (۷) کاهش قاچاق بنزین.

در کنار اثرات مثبت فوق، اجرای این طرح بزرگ، نقاط منفی نیز دارد که شامل:

- (۱) تأثیر منفی بر صنعت توریزم
- (۲) ایجاد جریان معکوس واردات قاچاق بنزین
- (۳) ایجاد بازار سیاه بنزین
- (۴) آماده نبودن بستر اجتماعی و زیرساخت‌ها



شود تا مصرف کشاورزی آب را به ۱/۳ برساند و دولت نیز با ارایه سوبسید در این زمینه، برای توسعه سیستم‌های آبیاری قطره‌ای و بارانی، از کشاورزان حمایت کند. همچنین، لازم است کشت گلخانه‌ای گسترش یابد. پس از درو، مزرعه را نچرانیم و نسوزانیم. غنی شدن خاک به لحاظ آلی ۳۰ درصد مصرف آب را کاهش می‌دهد، رطوبت خاک افزوده شده و بافت و مواد آلی آن تقویت می‌شود. تغذیه مصنوعی سفره آب زیرزمینی، از مهمترین اقداماتی است که در همه جا باید توسعه داده شود. راهکار دیگر، استفاده چند منظوره از آب می‌باشد. باید چاه‌های آب روستا در استخرهای پیاپی چندمنظوره مورد استفاده قرار گیرند و آنگاه به عنوان آب آبیاری استفاده شوند. باید از آب دریای شمال، البته با مخلوط کردن مقداری آب شیرین، به عنوان آب آبیاری برای برنج استفاده گردد. استفاده از بادشکن‌ها برای کاهش تبخیر سطحی مزرعه و باغ‌ها، موضوع دیگری است که می‌تواند به ذخیره آب‌ها و جلوگیری از اسراف، کمک شایان نماید.

در بُعد شهری، باید شست‌وشوی خودرو در کارواش‌ها، ادارات، سازمان‌ها و حتی منازل شخصی ممنوع شود؛ توسعه فضای سبز شهری متوقف بماند؛ خیابان‌شویی موقوف گردد و در خانه‌ها و ادارات و سازمان‌ها مایعات شوینده تا یک چهارم رقیق شوند. دولت برای چراغ‌های روشن اضافی و ادارات جریمه تعیین کند. قبض آب و برق هر سازمان مستقل پرداخت شود و برای کاهش آن، نظام تشویقی در نظر بگیرند. از شلنگ‌های سالم برای آبیاری و انتقال آب استفاده و آب بهداشتی از آب آشامیدنی جدا شود.

### نتیجه‌گیری: و سخن آخر؟

در نهایت، باید گفت، اگر کلان‌شهری همانند تهران، آب شرب دارد، این آب از منبع خود او نیست، بلکه به بهای تعطیلی کشت برنج در گیلان و قطع آب مصرفی کشاورزان تأمین شده است. باید مردم را با مسأله آب آشنا ساخت تا با مصرف بهینه آن به دولت کمک کنند. استفاده بهینه (صرفه‌جویی در مصرف)، بهترین روش مصرف آب است، یعنی نه بیش از نیاز مصرف کردن و نه کمتر از نیاز. اگر این‌گونه عمل کنیم، آب شهرها به هیچ وجه کم نیست و اگر در کشاورزی هم همین‌گونه عمل شود، سطح کشت پایین نمی‌آید، تولید کم نمی‌شود و نیاز به برداشت بیشتر از آب‌های زیرزمینی (حساب سپرده) نیست. به این ترتیب، حداقل تا ۲۵ سال دیگر، با کمبود آب مواجه نخواهیم شد. جلوگیری از هدر رفتن آب‌ها از طرح احداث سد، آبخیزداری در بالادست آن و تعمیر و تعویض لوله‌های آب فرسوده در شهر، استفاده مجدد از آب‌ها (فاضلاب‌ها) و صرفه‌جویی در مصرف، اقداماتی هستند که اجرای آنها، بهترین برنامه برای آب کشور و رفاه ساکنان آن است. در غیر این صورت، سال به سال، وضعیت آب در کشور بدتر خواهد شد و ما هم با مسایل و مشکلات بسیاری مواجه می‌گردیم. ■

هدر می‌رود. در نتیجه، ناگزیر می‌شویم مواد غذایی را از خارج وارد کنیم. وقتی روستا تولید نداشته باشد درآمدی هم نیست. بدون درآمد، روستاییان به شهر مهاجرت می‌کنند که این موضوع سبب حاشیه‌نشینی و بدون استفاده ماندن آب و خاک روستا می‌شود و مشکلات فرهنگی، اخلاقی، اقتصادی و اجتماعی فراوان را به وجود می‌آورد که کل جامعه را تحت تأثیر نامطلوب خود قرار می‌دهد. جمعیت مهاجر به خودرو نیاز دارد و خودروها جاده می‌خواهند، پس باید جنگل‌ها و مراتع صرف ساختن راه شوند. افزایش خودرو، آلودگی هوا را در پی دارد که باید سرانه فضای سبز را برای رفع آلودگی افزود و فضای سبز، مصرف‌کننده بزرگ آب است.

نتیجه‌گیری: به نظر شما، اشتباهات کنونی و متداول در مصرف آب چیست؟

همان‌طور که می‌دانیم، آب کم است، اما شهرداری‌ها اقدام به شست‌وشوی خیابان می‌کنند. به عبارت دیگر، در حدود دو متر از هر طرف خیابان را آب می‌پاشند. اگر آسفالت شویی شهرداری با آب آشامیدنی صورت می‌گیرد، این اشتباه است، زیرا همه از لحاظ آب بهداشتی در مضیقه هستند و اگر آب غیر بهداشتی است، با گسترش میکروب و آلودگی، گناه بیشتری مرتکب می‌شوند. سیستم کشت غرقابی هم باعث هدر رفتن ۷۰ الی ۸۰ درصد آب می‌شود. کارواش بردن هر روز خودروها با آب شرب شهر، روشنی چراغ‌های بیهوده، هدر رفتن برق را در پی دارد که برای تولید آن از آب استفاده می‌شود. به هرکس که بگویی آب نیست، اولین شیر آب دم دست را باز می‌کند و می‌گوید این آب! گیریم که در بانک پول زیاد است به جیب ما چه مربوط!؟

نتیجه‌گیری: چه راهکارهایی را برای رفع کمبود آب پیشنهاد می‌کنید؟

در بُعد سازمانی، وزارت نیرو، کاری نمی‌تواند بکند. چون آب مازادی که به شهرها، روستاها یا صنایع اختصاص بدهد، وجود ندارد. تنها کار مثبت در شرایط کنونی، آگاهی‌رسانی همگانی و آموزش مردم برای بهینه مصرف کردن و صرفه‌جویی، شاید هم امساک در مصرف آب باشد. باید از آب‌های موجود، درست و بهینه استفاده کنیم تا دچار جیره‌بندی یا کمبود آب نشویم. باید فاضلاب‌ها برای مصارف کشاورزی سامان‌دهی اساسی بشوند. اگر کسی بگوید به لحاظ بهداشتی ممنوع است، باید بگوییم که همین الان، فاضلاب بیمارستان‌ها، به علاوه هر آنچه در جوی‌های تهران است، برای آبیاری مزارع سبزی خوردن شهری استفاده می‌شود. لذا باید فاضلاب‌ها را تصفیه کرد و در درجه اول، از آنها به عنوان آب آبیاری استفاده نمود. باید فشار آب آپارتمان‌ها کاهش یابد و در صنایع چرخه بسته آب ایجاد شود. در کشاورزی، روش‌های انتقال بهینه آب از طریق کانال‌های سیمانی و سرپوشیده و آبیاری تحت فشار آموزش داده و اقدام

۵) ایجاد مشکل در مسافرت های راه دور  
 ۶) ایجاد مشکل در حمل بار  
 ۷) کمبود جایگاه گاز  
 ۸) مشخص نشدن تکلیف شکاف عرضه سهمیه ای و تقاضای کل واقعی جامعه.  
 به نظر می آید، طرح سهمیه بندی که هم اکنون به اجرا درآمده، طرحی اجتناب ناپذیر بوده است. به گفته کارشناسان، اگر دولت جمهوری اسلامی به همین روال ادامه می داد، باید در سال جاری، حدود ۱۰ میلیارد دلار دیگر سوخت وارد کشور می کرد. از سوی دیگر، مشکلاتی چون معضل زیست- محیطی نیز وجود دارد.

بنا به ارزیابی کارشناسان، ۱۰ تا ۱۵ میلیون لیتر سوختی که از طریق قاچاق تأمین می شود، یک درآمد یا رانت غیرقانونی حدود ۵ تا ۷ میلیون دلاری ایجاد می کند. روشن است که امروزه، کاهش برخی سفرهای غیرضروری از طریق افزایش خدمات الکترونیکی و اینترنتی نیز میسر است. در بسیاری از کشورهای دنیا، بسیاری از فعالیت ها از طریق اینترنت انجام می شوند که آزادسازی قیمت بنزین یا اعمال سهمیه بندی بر آن می تواند، انگیزه بیشتری برای تسریع این گونه اقدامات فراهم کند.

**تحلیل اقتصادی سهمیه بندی بنزین**  
 از منظر اقتصاد خرد می دانیم که افزایش

قیمت کالاهایی که کشش تقاضا برای آنها پایین است و از طرفی، سهم عمده ای در بودجه خانوار یا مصرف کننده دارند، تأثیر چندانی بر کاهش تقاضا نداشته و مخارج مصرف کننده را افزایش خواهند داد.

برای افزایش تقاضای بنزین، با توجه به سهمیه بندی صورت گرفته برای بنزین که کالای ضروری محسوب می گردد، باید ابتدا جایگزین های مناسب، خودروهای گاز سوز، مترو، اتوبوس و حتی خودروهایی با فن آوری بالا، که سوخت زیادی مصرف می کنند را تعریف کنیم. در عین حال، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، حرکت مفید دیگری است که باید صورت گیرد. اگر از زاویه اقتصاد آزاد نگاه کنیم، بنگاه ها باید براساس قاعده حداکثر کردن سود حرکت کنند.

به منظور حداکثر کردن سود، بنگاه های اقتصادی بر اساس علایم موجود در بازار که همان قیمت ها هستند، شیوه های تولید و نوع محصول خود را انتخاب می کنند. حال اگر تا به حال با سیاست های نادرست، علامت غلطی به بازار داده شده است، یک تولیدکننده خودرو، بر اساس این علامت غلط ممکن است دست به تولیدی بزند که نفع خود را حداکثر کند، اما منفعت جامعه را کاهش دهد. این موضوع در جامعه ما تحت تأثیر دو عامل قرار می گیرد:

### میزان رضایت رانندگان خودروهای مختلف از سهمیه بندی بنزین

نوع خودرو	مرداد ۱۳۸۶	تیر ۱۳۸۷	در فاصله این دو مرحله
تاکسی دوگانه سوز	۹۶/۴	۶۵/۳	کاهش
تاکسی (بنزین)	۸۴/۹	۷۴/۲	کاهش
وانت پیکان و مزدا ۱۰۰۰ (بنزین)	۷۴/۵	۶۰/۰	کاهش
آموزش رانندگی (بنزین)	۶۵/۰	۶۶/۶	افزایش
موتور سیکلت	۶۳/۶	۶۴/۵	افزایش
وانت مزدا ۱۶۰۰ (بنزین)	۶۳/۳	۶۳/۳	کاهش
وانت پیکان و مزدا ۱۰۰۰ دوگانه سوز	۶۰/۰	۳۵/۵	کاهش
سواری شخصی (بنزین)	۵۳/۰	۵۴/۰	افزایش
سواری شخصی دوگانه سوز	۵۲/۰	۴۵/۰	کاهش
سواری شخصی دولتی (بنزین)	۵۱/۲	۴۸/۵	کاهش
سوار شخصی دولتی دوگانه سوز	۵۰/۴	۱۸/۵	کاهش
وانت نیسان (بنزین)	۴۷/۲	۵۴/۰	افزایش
وانت نیسان دوگانه سوز	۴۰/۰	۳۸/۵	کاهش
آژانس (بنزین)	۲۷/۶	۳۸/۲	افزایش
مسافربری شخصی دوگانه سوز	۲۴/۰	۴۲/۵	افزایش
مسافربری شخصی (بنزین)	۲۲/۰	۴۵/۰	افزایش

استخراج: واحد تحقیقات ماهنامه «اقتصاد ایران» بر مبنای اطلاعات میدانی، جامعه آماری استان گلستان، به روش نمونه گیری میدانی از صاحبان خودرو.

۱) انحصاری بودن تولید خودرو و ۲) پایین بودن بیش از حد قیمت بنزین در سال های گذشته. امروزه در دنیا بین قیمت خودرو و قیمت بنزین یا به عبارتی، بین هزینه تهیه یک اتومبیل و هزینه نگهداری آن در طول سال های بهره برداری، یک رابطه منطقی برقرار است. در اکثر کشورها و حتی در کشورهای نفت خیز، دولت ها با پایین آوردن نرخ مالیات ها برای تولید و واردات خودرو و افزایش مالیات بنزین، مصرف کنندگان را به خرید خودروهای نو و کم مصرف تشویق می کنند و از استفاده نابه جا از خودروهای شخصی باز می دارند.

### تأثیرات اقتصادی حاصل از سهمیه بندی بنزین

#### ۱) تغییر در جریان های درآمدی

افزایش قیمت و تقاضا برای برخی از اتومبیل ها و کاهش تقاضای اتومبیل های پرمصرف در کنار کاهش فعالیت های مرتبط با این بحث از قبیل درآمد تعویض روغن ها و غیره، منجر به تغییر مسیر درآمدی شده است.

#### ۲) کاهش ارزش افزوده بخش های مختلف اقتصادی

کاهش یکباره بنزین از طریق سهمیه بندی، منجر به کاهش تعداد زیادی فعالیت های اقتصادی و در نتیجه، کاهش محصول ناخالص داخلی (GDP) خواهد شد و این امر به نوبه خود، افزایش بیکاری را به دنبال خواهد داشت. از طرف دیگر، دولت حق دارد با صداقت به مردم بگوید که بودجه عمومی، کشش یارانه ای بیش از این مقدار را ندارد.

#### ۳) تأثیر در صنعت گردشگری

مهمترین قربانی این ماجرا، صنعت توریسم است. استان هایی همچون استان های شمالی و مرزی کشور، پذیرای گردشگران مختلف در کل سال می باشند که این موضوع می تواند لطمات زیادی بر این پیکره وارد نماید.

گفتنی است، کشور ایران که به سمت آزادسازی اقتصاد و خصوصی سازی و اجرایی شدن اصل ۴۴ قانون اساسی حرکت می کند، مردم حق دارند بر اساس بودجه خود به هر میزان، سایر کالاهای ضروری و غیرضروری را مصرف کنند.

به این ترتیب، نمی توان مصرف بنزین را که نقش مهمی در تحرک اجتماعی و اقتصادی جامعه دارد و به عنوان نهاد تولید مطرح است، فقط در حدی که دولت قادر به تأمین آن است کاهش داد.

در مجموع باید گفت که کاهش مصرف بنزین و کاهش ترافیک، تنها با سیاست های غیرقیمتی ممکن نخواهد بود، بلکه باید سیاست های قیمتی را نیز در نظر داشت. در عین حال باید سهمیه بندی بنزین بر اساس موقعیت جغرافیایی و در فصول مختلف سال صورت گیرد. ■