

## از اقتصاد دفاع تا دفاع اقتصادی



یاور دشتیانی  
 رئیس کمیته آموزش و عضو هیات مدیره انجمن اقتصاد دفاع ایران

اقتصاد با هدف عملیاتی تأمین رفاه و «دفاع» با هدف عملیاتی تأمین امنیت از قدیمی‌ترین امور بشری هستند که با گذر زمان ابعاد ملی و اجتماعی آنها به مراتب برجسته‌تر و فراتر از ابعاد فردی و شخصی آنها شده‌اند و با

گسترش ابعاد ملی و اجتماعی این امور، ارتباط و پیوند آنها بیشتر شده است. پیوند اقتصاد با دفاع پیامدها و الزاماتی برای این دو امر، در حوزه علم و البته در عرصه سیاست‌گذاری و الگوسازی دارد. علم نافع نمی‌تواند به تحولات بی‌توجه باشد، پس در پی در هم تنیدگی بیشتر امور واقعی شاهد پیوند رشته‌های علمی و تولد علوم بین‌رشته‌ای هستیم، «اقتصاد دفاع» نیز در شمار همین علوم بین‌رشته‌ای است. برای شناخت بهتر کارکرد اقتصاد دفاع به‌عنوان یک نظم علمی، توجه به تعریف و ماهیت علم اقتصاد سودمند است. «دادلی سیرز» از اقتصاددانان برجسته می‌گوید، «اقتصاد» درباره اقتصادها است. این تعریف تلاش دارد که علم اقتصاد را با موضوع آن تعریف کند. بدین ترتیب می‌توان گفت که «اقتصاد دفاع» درباره «دفاع» است یا روشن‌تر بگوییم، موضوع این شاخه اقتصاد، دفاع است. کما اینکه موضوع «اقتصاد محیط زیست» «محیط زیست» است. از طرفی ماهیت علم اقتصاد حداکثر کردن نتیجه و به بیانی تخصصی بهینه منابع برای تأمین هدف است. پس ماهیت اقتصاد دفاع، حداکثر کردن نتیجه و یا تخصیص بهینه منابع برای تأمین هدف دفاع است. تعیین تابع هدف دفاع اگرچه فراتر از کارکرد اقتصاد دفاع و قابلیت‌های آن است؛ لیکن اقتصاد دفاع، نظم نافی به منظور تخصیص بهینه منابع محدود برای تأمین حداکثری تابع هدف دفاع خواهد بود. اقتصاد دفاع جای آرمان‌ها، ارزش‌ها و هنجارهای دفاعی را نمی‌گیرد، اقتصاددان دفاع، جای مقام دفاعی نمی‌نشیند، بلکه برای استفاده بهینه منابع، با رویکرد حداکثر کردن نتیجه کمک می‌کند.

به بیان بالا، گسترش دانش اقتصاد دفاع نزد مقامات و فرماندهان عالی رتبه دفاعی امری لازم تشخیص داده شده است و وقایعی چون افزایش تهاجمات تحریمی و جنگ اقتصادی و همین‌طور ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بر ضرورت آن افزوده است. دفاع حوزه‌ای گسترده و علم اقتصاد دانشی فراگیر و متنوع است، لذا حوزه اقتصاد دفاع دامنه‌ای فراخ از موضوعات را در برمی‌گیرد. از دفاع نظامی تا مقابله با تحریم‌ها و دفاع اقتصادی، از اقتصاد نیروهای مسلح تا اقتصاد مقاومتی، از نظم و امور انتظامی و امنیت اطلاعات کنترل تسلیحات، از پدافند غیرعامل تا دفاع غیرنظامی و بسیج، از برنامه‌ریزی و بودجه‌ریزی دفاعی تا بازار کار دفاع، موضوعات ملی دفاع تا موضوعات منطقه‌ای، جهانی و نهادهای و سازمان‌های بین‌المللی مرتبط با آن، از تحلیل جنگ سخت تا جنگ نرم سایبری و جنگ ترکیبی، از تأمین بهره‌وری منابع انسانی، آمادگی و مالی دفاعی تا معماری اقتصاد دفاع آینده، از صنایع و توان مهندسی دفاعی تا نهادهای تأمین اجتماعی نیروهای مسلح و... همه می‌توانند موضوع حوزه اقتصاد دفاع قرار گیرند.

هرچند بایستی میان مفاهیم «اقتصاد دفاع» و «اقتصاد در بخش دفاع» و «دفاع اقتصادی» تمایز قائل بود، چرا که هرکدام بار معنایی خود را دارد. مفهوم «اقتصاد دفاع»، عام‌تر از اقتصاد بخش دفاع است، این مفهوم به معنی به کارگیری ابزارها و تکنیک‌های اقتصادی از جمله روش‌های اقتصادسنجی، اقتصاد مهندسی، نظریه بازی‌ها و حتی اقتصاد ریاضی جهت تحلیلی دقیق مسائل دفاعی و مرتبط با دفاع / امنیت ملی باهدف بهینه‌یابی و ایجاد تعادل‌های اقتصادی در مسائل دفاعی است. بنابراین، اقتصاد دفاع به بررسی و تحلیل اقتصادی دفاع و مسائل مرتبط با آن را در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی، در کلیه مقاطع جنگی و غیر آن، در سطوح خرد و کلان و با ابزارهای سخت و نرم بر عهده می‌پردازد. متخصص اقتصاد دفاع تلاش می‌کند نحوه دستیابی بهینه (اقتصادی) به اهداف، انجام وظایف و اجرای مأموریت‌های دفاعی - امنیتی تعیین‌شده توسط مراجع ذی‌صلاح را تحلیل و پیشنهاد کند و به عبارتی، نحوه اداره بهینه امور دفاعی و امنیت ملی را با تحلیلی اقتصادی فرا راه تصمیم‌گیرندگان بگذارد.» کندی (Kennedy) اقتصاد دفاع را «کاربرد علم اقتصاد برای تحلیل مسائل دفاع» می‌داند یا «کانتر» (Kanter) اقتصاد دفاع را «کاربرد مهارت‌های اقتصادی برای بسیاری از مسائل دفاع» می‌داند. در حالی که «اقتصاد در بخش دفاع» صرفاً به متغیرها و موضوعات اقتصادی یک بنگاه اقتصادی فعال در بخش دفاع اشاره دارد. به‌طور مثال نحوه تأمین مالی فعلی در صنایع دفاعی موضوع «اقتصاد در بخش دفاع» است و آسیب‌شناسی تأمین مالی فعلی و ارائه روش‌های تأمین مالی بهینه برای صنایع دفاعی به «اقتصاد دفاع» مربوط می‌شود. از سویی اصطلاح «دفاع اقتصادی» به مفهوم استفاده از ابزارهای اقتصادی در مقابله با جنگ اقتصادی به مانند جنگ ارزی است. مفاهیم جنگ و دفاع اقتصادی به روابط قدرت در بین کشورها، ابعاد اقتصادی سیاست خارجی و ابعاد سیاسی فعالیت‌های اقتصادی دولت با هدف تحویل منافع ملی در سطح بین‌المللی می‌پردازد. در یک معنای کلی می‌توان «جنگ اقتصادی» را نوعی رقابت اقتصادی بین‌المللی شدید و پرتنش با استفاده از ابزارهای بعضاً ظالمانه توسط دولت‌ها دانست.



«ایران» گزارش می‌دهد

# همه چیز درباره طرح بنزینی دولت

تمام کارت‌های بانکی سرپرست خانوار امکان اتصال به سامانه شاپرک دارند و مشخص می‌کند که چقدر اعتبار بنزین دارد. مازاد بر اعتبار موجود با نرخ ۳ هزار تومان محاسبه خواهد شد. این شیوه باز توزیع یارانه، به نفع اقشاری است که مصرف کمتری داشته باشند

### گروه اقتصادی/ روند کنونی توزیع یارانه بنزین

چنین است: «در ایران حدود ۲۴ میلیون کارت سوخت خودرو شخصی و موتورسیکلت وجود دارد. ماهانه به کارت سوخت این وسایل نقلیه شخصی، سهمیه بنزین یارانه‌ای (۱۵۰۰ تومان برای هر لیتر) واریز می‌شود. سهمیه کارت سوخت خودرو سواری شخصی ماهانه ۶۰ لیتر و موتورسیکلت نیز ۲۵ لیتر است. روزانه حدود ۴۵ میلیون لیتر بنزین یارانه‌ای توزیع می‌شود و کل مصرف روزانه بنزین کشور نیز تقریباً دو برابر این رقم است؛ یعنی حدود ۴۰ الی ۴۵ میلیون لیتر در روز بنزین با نرخ ۳ هزار تومانی مصرف می‌شود. اما از ۷۶ میلیون نفر یارانه بگیر در ایران که حدود ۲۴ میلیون خانواده می‌شوند، فقط حدود ۵۲ درصد آنها خودرو دارند و تقریباً نیمی از جمعیت کشور یارانه بهره‌اند.»

براساس این تعریف ساده، توزیع یارانه‌ها به شکل کنونی بیشتر به نفع ثروتمندانی است که در حال حاضر حتی مشمول یارانه نقدی نمی‌شوند. طرح باز توزیع یارانه بنزین برای اصلاح این شرایط طراحی شده و به اعتقاد طراحان آن، ادامه شرایط فعلی به نفع مرفهان است؛ اما اگر قرار باشد بنزین یارانه‌ای باشد، حداقل باید این یارانه بین تمام ایرانی‌ها به یک نسبت توزیع شود تا همه از آن برخوردار باشند. اگر خانواده‌های خودرو یا موتورسیکلت دارد، این سهمیه را استفاده کند و اگر هم ندارد، بتواند سهمیه در نظر گرفته شده را بفروشد و از اعتبار یارانه بنزین در جهت افزایش سطح رفاه خود بهره ببرد.

### سهمیه در هر ماه؛ هر نفر ۱۵ تا ۲۰ لیتر؟

برای اصلاح وضع موجود، دولت به دنبال حذف یارانه بنزین نیست؛ اما همان‌طور که اشاره شد یک راه هنوز برای برخورداری دهک‌های ضعیف جامعه از یارانه بنزین وجود دارد و آن هم باز توزیع یارانه به هر فرد به جای کارت سوخت است.

در طرح جدید، پیشنهاد وزارت اقتصاد هر نفر ۲۰ لیتر در هر ماه است، اما برخی از مسئولان از جمله وزیر نفت ۱۵ لیتر در هر ماه را عنوان کرده‌اند که منطق آن، جلوگیری از کسری بودجه است. چراکه اگر ۱۵ لیتر به هر فرد تخصیص داده شود، عملاً کسری بودجه‌ای از این محل به کشور تحمیل نمی‌شود؛ اما با سهمیه ۲۰ لیتری عملاً دولت حدود ۷ هزار تا ۸ هزار میلیارد تومان در سال باید یارانه جدید توزیع کند و این یارانه، مجموع هزینه‌های دولت را بالا می‌برد.

با این حال احتمال اجرای آزمایشی این طرح براساس مختصات هر نفر ۲۰ لیتر وجود دارد. از نظر طراحان، منفعت هر نفر ۲۰ لیتر این است که تعداد کسانی که متضرر می‌شوند کمتر خواهد بود. به این ترتیب که در طرح ۲۰ لیتر هر نفر، حدود ۶۰ میلیون نفر منتفع می‌شوند؛ برای ۸ میلیون نفر تفاوتی ایجاد نمی‌کند و حدود ۱۱ میلیون نفر با کاهش سهمیه متضرر می‌شوند. بر این اساس، اگر طرح به درستی به جامعه ارائه شود متضرر شدن ۱۱ میلیون نفر در یک جمعیت ۸۰ میلیون نفری توجیه پذیر است. با توجه به اینکه اکنون در طرح تخصیص یارانه بر مبنای

کارت سوخت، نیمی از جمعیت یارانه بگیر کشور متضرر هستند. برآوردهای اولیه و مطالعاتی نشان می‌دهد اما با در نظر گرفتن ۱۵ لیتر برای هر نفر، بیش از ۴۰ میلیون نفر منتفع و فقط چند میلیون (اندک) خواهیم داشت. در همین حال برای ۱۲ میلیون نفر تفاوتی ایجاد نمی‌شود. این تعریف متضرران و منتفعان بر مبنای بعد خوار تعریف می‌شود. به این ترتیب که علاوه بر خانواده‌هایی که خودرو و موتورسیکلت ندارند، خانواده‌هایی نیز هستند که ۵ نفر و بیشتر هستند و از این طرح بهره‌مند خواهند شد. خانواده‌های ۴ نفره نیز که یک خودرو دارند، جزو افرادی هستند که با این طرح جدید تفاوتی در سهمیه بنزین آنها ایجاد نخواهد شد.

به گفته طراحان، ایده سقف ۶۰ لیتر برای هر خانواده نیز اگرچه از سوی برخی از مسئولان مطرح شده، اما هنوز تأیید نشده است؛ چراکه این ایده علاوه بر بار مالی برای کشور، مخالف عدالت اجتماعی و همین‌طور سیاست‌های تشویقی فرزندآوری است. به این ترتیب متضرران طرح جدید، خانواده‌هایی با بعد کمتر از ۳ نفر خواهند بود.

### کارت سوخت باقی می‌ماند

کارت سوخت از سال ۱۳۸۶ وارد روند سوختگیری کشور شد؛ تا سال ۱۳۹۴ بنزین دو نرخی بود و با کارت سوخت بنزین خودرو یا مصرف می‌شد اما در سال ۱۳۹۴ با تک نرخی شدن بنزین در نرخ یک هزار تومان برای هر لیتر، عملاً کارت سوخت بی‌استفاده و کنار گذاشته شد. از سال ۱۳۹۷ با اوج گیری مصرف داخلی و همچنین شدت گرفتن قاچاق سوخت، دوباره موضوع سهمیه‌بندی و استفاده از کارت سوخت مطرح شد. در نهایت در آبان ۱۳۹۸ با سهمیه‌بندی بنزین در دو نرخ ۱۵۰۰ تومان یارانه‌ای و ۳ هزار تومان استفاده از کارت سوخت بار دیگر جدی شد. در همان زمان نیز ایده تخصیص یارانه بنزین به هر کدملی به جای کارت سوخت و فراهم کردن امکان مبادله این سهمیه مطرح بود، که البته مورد استقبال قرار نگرفت. برای طرح جدید، طراحان می‌گویند که بازم کارت سوخت حذف نمی‌شود و هر خودرو باید با کارت سوخت اقدام به سوختگیری کند. در همین حال، برای مدیریت و جلوگیری از قاچاق سوخت، محدودیت‌ها در جایگاه‌های مرزی تداوم خواهد داشت.

مسأله دیگر، ذخیره سهمیه فعلی در کارت‌های سوخت است. به این ترتیب که اگر طرح پایلوت در جزیره کیش و قشم موفقیت آمیز باشد و بخواهد به طور ملی اجرایی شود، سهمیه‌های فعلی کارت‌های سوخت نمی‌سوزد و مطابق با تعاریفی که برای ذخیره سهمیه وجود دارد، قابل استفاده خواهد بود. در همین حال، اعتباری که به ازای هر کدملی تخصیص داده خواهد شد نیز تا یک سهمیه متضرر می‌شود. زمانی قابل ذخیره است. اگر این اعتبار در کارت بانکی سرپرست خانوار مصرف یا مبادله نشود، عواید نقدی آن به حساب سرپرست خانوار واریز خواهد شد و اعتبار حذف می‌شود. به این خاطر که در

کارت سوخت، نیمی از جمعیت یارانه بگیر کشور متضرر هستند.

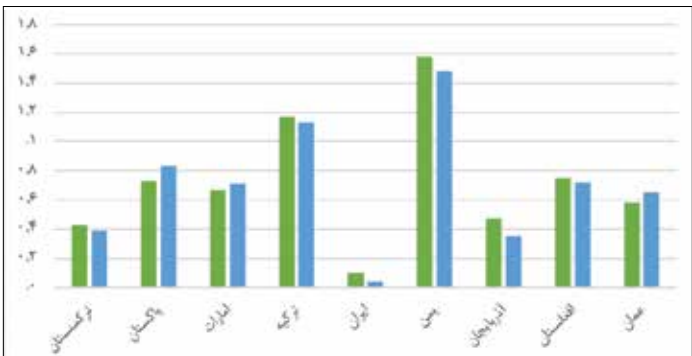
برآوردهای اولیه و مطالعاتی نشان می‌دهد اما با در نظر گرفتن ۱۵ لیتر برای هر نفر، بیش از ۴۰ میلیون نفر منتفع و فقط چند میلیون (اندک) خواهیم داشت. در همین حال برای ۱۲ میلیون نفر تفاوتی ایجاد نمی‌شود. این تعریف متضرران و منتفعان بر مبنای بعد خوار تعریف می‌شود. به این ترتیب که علاوه بر خانواده‌هایی که خودرو و موتورسیکلت ندارند، خانواده‌هایی نیز هستند که ۵ نفر و بیشتر هستند و از این طرح بهره‌مند خواهند شد. خانواده‌های ۴ نفره نیز که یک خودرو دارند، جزو افرادی هستند که با این طرح جدید تفاوتی در سهمیه بنزین آنها ایجاد نخواهد شد.

به گفته طراحان، ایده سقف ۶۰ لیتر برای هر خانواده نیز اگرچه از سوی برخی از مسئولان مطرح شده، اما هنوز تأیید نشده است؛ چراکه این ایده علاوه بر بار مالی برای کشور، مخالف عدالت اجتماعی و همین‌طور سیاست‌های تشویقی فرزندآوری است. به این ترتیب متضرران طرح جدید، خانواده‌هایی با بعد کمتر از ۳ نفر خواهند بود.

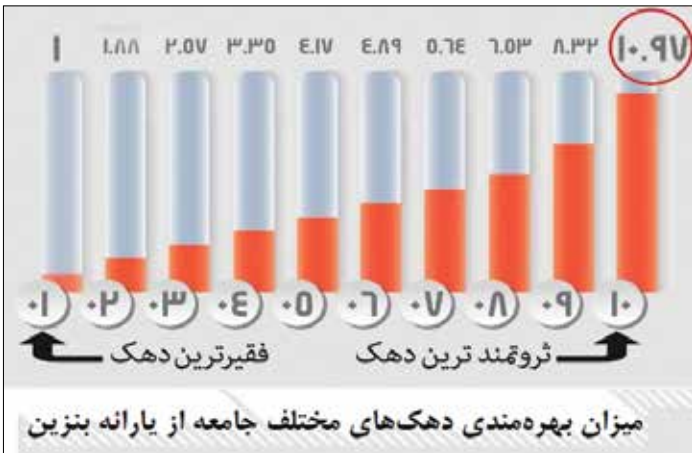
### کارت سوخت باقی می‌ماند

کارت سوخت از سال ۱۳۸۶ وارد روند سوختگیری کشور شد؛ تا سال ۱۳۹۴ بنزین دو نرخی بود و با کارت سوخت بنزین خودرو یا مصرف می‌شد اما در سال ۱۳۹۴ با تک نرخی شدن بنزین در نرخ یک هزار تومان برای هر لیتر، عملاً کارت سوخت بی‌استفاده و کنار گذاشته شد. از سال ۱۳۹۷ با اوج گیری مصرف داخلی و همچنین شدت گرفتن قاچاق سوخت، دوباره موضوع سهمیه‌بندی و استفاده از کارت سوخت مطرح شد. در نهایت در آبان ۱۳۹۸ با سهمیه‌بندی بنزین در دو نرخ ۱۵۰۰ تومان یارانه‌ای و ۳ هزار تومان استفاده از کارت سوخت بار دیگر جدی شد. در همان زمان نیز ایده تخصیص یارانه بنزین به هر کدملی به جای کارت سوخت و فراهم کردن امکان مبادله این سهمیه مطرح بود، که البته مورد استقبال قرار نگرفت. برای طرح جدید، طراحان می‌گویند که بازم کارت سوخت حذف نمی‌شود و هر خودرو باید با کارت سوخت اقدام به سوختگیری کند. در همین حال، برای مدیریت و جلوگیری از قاچاق سوخت، محدودیت‌ها در جایگاه‌های مرزی تداوم خواهد داشت.

مسأله دیگر، ذخیره سهمیه فعلی در کارت‌های سوخت است. به این ترتیب که اگر طرح پایلوت در جزیره کیش و قشم موفقیت آمیز باشد و بخواهد به طور ملی اجرایی شود، سهمیه‌های فعلی کارت‌های سوخت نمی‌سوزد و مطابق با تعاریفی که برای ذخیره سهمیه وجود دارد، قابل استفاده خواهد بود. در همین حال، اعتباری که به ازای هر کدملی تخصیص داده خواهد شد نیز تا یک سهمیه متضرر می‌شود. زمانی قابل ذخیره است. اگر این اعتبار در کارت بانکی سرپرست خانوار مصرف یا مبادله نشود، عواید نقدی آن به حساب سرپرست خانوار واریز خواهد شد و اعتبار حذف می‌شود. به این خاطر که در



مقایسه قیمت بنزین و گازوئیل در ایران و برخی از کشورهای منطقه - دلار



میزان بهره‌مندی دهک‌های مختلف جامعه از یارانه بنزین

نظم عرضه بنزین اختلال ایجاد نشود. البته در مرحله آزمایشی طرح، اصلاحات لازم، اجتماع پذیری و قابلیت تعمیم آن به کل کشور بررسی خواهد شد.

### سقف قیمت ۳ هزار تومان است

در طرح جدید باز توزیع یارانه بنزین، اگرچه امکان مبادله سهمیه وجود دارد اما سقف قیمت برای تبادل هر لیتر بنزین همان ۳ هزار تومان است. در مرحله آزمایشی دو نرخ ملاک معاملات است؛ نرخ اول که همان نرخ یارانه‌ای است و مصرف‌کننده اعتبار بنزینی در این نرخ بنزین مصرف می‌کند و نرخ دوم که ۳ هزار تومان است و کسانی که سهمیه بنزین را برای هر لیتر، ۶۰ هزار تومان از محل صرف نمی‌کنند می‌توانند در این نرخ سهمیه خود را بفروشند. به این ترتیب برای خانواری که بنزین مصرف نکنند درآمذزایی خواهد شد. البته در صورت تکمیل طرح و تعمیم آن به کل ایران، ممکن است که در بازار تعریف شده برای معاملات سهمیه، قیمت به صورت متغیر بین دو نرخ ۱۵۰۰ تومان تا ۳ هزار تومان تعیین شود. به این صورت که زمانی که عرضه بیشتر است، قیمت‌ها کمتر از ۳ هزار تومان خواهد شد اما فعلاً قیمت ثابت است و همان بازار معاملات اعتبار بنزینی نیز چنین است که سهمیه بنزین روی کارت بانکی سرپرست خانوار لحاظ خواهد شد. برای اعتبار و سهمیه بنزین، یک الیکیشن بسیار ساده که از طرق مختلف قابل دسترسی است - مثل خرید شارژ تلفن همراه- مورد استفاده قرار خواهد گرفت. اعتبار مورد نیاز روی کارت

مشکلات، فساد و رانت در زنجیره توزیع این یارانه‌ها بیش از فواید آن است. در صورت موفقیت طرح باز توزیع یارانه بنزین، دولت با در نظر گرفتن نیازهای هر فرد به مواد مغذی، اقدام به تخصیص یارانه خوراکی به هر کد ملی خواهد کرد تا در زمان مراجعه هر فرد برای خرید کالاهایی مانند مواد پروتئینی از این اعتبار خرید کند. به این ترتیب یارانه تخصیصی بدون شکل‌گیری فساد به دست مصرف‌کننده نهایی می‌رسد. اکنون سیستم پرداخت الکترونیکی و زیرساخت‌های توانمندی در این زمینه فراهم است که می‌تواند گامی در جهت عدالت اجتماعی در زمینه معیشت باشد. به عقیده کارشناسان، مردم هوشمندی کافی را برای استفاده از یارانه‌ها دارند و می‌دانند که یارانه نقدی را باید در کدام بخش از زندگی خود خرج کنند. تجربه توزیع یارانه ۲۵ هزار تومانی نیز نشان می‌دهد که در شروع طرح، این منابع صرف خرید مایحتاج زندگی و بهبود کیفی تغذیه خانوار شد.

### برای بلندمدت، مردم تصمیم می‌گیرند

یارانه بنزین در اصل اختلاف قیمت و هزینه فرصتی است میان قیمت‌های بین‌المللی با آنچه مردم می‌پردازند. در کشورهای همسایه ایران حداقل قیمت هر لیتر بنزین نیم دلار و میانگین آن تقریباً برابر با ۱۵ هزار تومان است. طراحان باز توزیع یارانه بنزین می‌گویند که در آینده ممکن است که سقف قیمت مبادله اعتبار بنزین از ۳ هزار تومان نیز عبور کند اما این مردم هستند که تصمیم می‌گیرند قیمت‌ها در بازار مبادله‌ای براساس سازوکار عرضه و تقاضا چگونه تعیین شود. البته در حال حاضر، دولت سقف ۳ هزار تومان را برای مبادلات اعتبار سهمیه‌ها در نظر گرفته است.

### بررسی جزئیات خرید مردم برای پیش‌بینی نیازها

برنامه طرح آزمایشی باز توزیع بنزین این است که در همین دوره پایلوت، الگوی مصرف و سرمایه‌گذاری خانوار مورد مطالعه قرار بگیرد تا از آثار و تبعات طرح بررسی شود. به همین منظور میان دولت و بانک مرکزی تفاهم شده که بانک مرکزی داده‌های تراکنش خانوارهای مختلف را به تیم تحلیلگر طرح منتقل کند تا برای تخمین تحولات ناشی از اجرای این طرح چاره‌اندیشی کنند.

به عبارت دیگر نحوه هزینه کرد یارانه مشخص خواهد شد تا تغییرات الگوی مصرف کلی کالا تعیین شود. برای مثال اگر این یارانه منجر به افزایش مصرف گوشت خواهد شد، دولت باید برای تنظیم بازار گوشت دست به تولید بیشتر یا واردات بزند تا تغییرات قیمت این کالا حداقل شود.

فعلاً طرح آزمایشی در دو جزیره کیش و قشم اجرا می‌شود. بررسی‌ها روی الگوی مصرف حدود ۴۰ هزار نفر در کیش و ۳۰ هزار نفر در قشم انجام خواهد شد.

### سهمیه حمل و نقل عمومی باقی می‌ماند

در طرح جدید باز توزیع بنزین، سهمیه حمل و نقل عمومی باقی خواهد ماند. به عبارت دیگر تاکسی‌ها، وانت بارها و هر گونه وسایل حمل و نقلی که اقدام به جابه‌جایی مسافر و بار کنند، سهمیه‌ای دریافت می‌کنند که در کارت بانکی صاحب خودرو اعمال خواهد شد.

در همین حال، عمده پرمصرف‌های بنزین، اشخاصی هستند که اقدام به مسافری و حمل بار با خودروی خود می‌کنند. حدود ۴۰۰ هزار نفر در دهک یک و دو حدود یک میلیون نفر دهک سه و چهار جزو گروه بسیار پرمصرف بنزین هستند که با توجه به حضور آنها در دهک‌های کم درآمد، از جمله متضررین خواهند بود. طراحان طرح باز توزیع یارانه بنزین می‌گویند که برای جلوگیری از ضرر این بخش، لازم است که اطلاع‌رسانی کافی انجام شود و با عضویت در ساختاری مانند تاکسی‌های اینترنتی، این گروه نیز از قابلیت سهمیه بنزین حمل و نقل عمومی استفاده کنند. این سازوکار موجب خواهد شد تا افزایش نرخ تورم رخ ندهد؛ ضمن آنکه در بررسی تجربه‌های افزایش قیمت بنزین نیز آمده است که تأثیر افزایش قیمت بنزین بر سایر کالاها اندک و کوتاه مدت است. سهم هزینه حمل و نقل در قیمت نهایی زیر ۱۰ درصد است و اثر توری بلندمدت ندارد. اگرچه انتظار ذهنی افراد جامعه متفاوت است.

در نهایت، این طرح بعد از جمع‌بندی نهایی در جزیره کیش و جزیره قشم به صورت آزمایشی اجرا و نتایج بررسی خواهد شد. بعد از رفع مشکلات احتمالی، طرح ملی خواهد شد. یارانه بنزین به جای کارت سوخت به کد ملی تخصیص می‌یابد و به ازای تولد هر نوزاد این اعتبار بنزینی به حساب سرپرست خانوار واریز می‌شود. نیمی از جمعیت کشور که خودرو ندارند و اغلب روستائین هستند با فروش این اعتبار از یارانه بیشتری برخوردار می‌شوند. طرح مربوط به خودروهای شخصی است و خودروهای عمومی مانند تاکسی‌ها همچنان سهمیه سوخت دریافت خواهند کرد. در صورت موفقیت طرح، باز توزیع یارانه سایر کالاها نیز انجام خواهد شد.