

چرا مصرف بنزین با وجود تغییرات قیمتی همچنان رو به افزایش است؟

بنزین؛ روایتی از یک ناترازی چندلایه

گزارش

ایران در فاصله‌ای کوتاه از صادرکننده بنزین به واردکننده این فرآورده راهبردی تبدیل شد؛ تغییری که نمی‌توان آن را فقط با افزایش تعداد خودروها یا مصرف بالای ناوگان داخلی توضیح داد. رشد جمعیت و شهرنشینی، افزایش تقاضای سفر، ضعف حمل‌ونقل عمومی، قیمت‌گذاری یارانه‌ای، توزیع نابرابر یارانه سوخت، قاچاق و فاصله میان ظرفیت تولید و مصرف، مجموعه عواملی هستند که تراز بنزین کشور را تحت فشار قرار داده‌اند. خودروهای پرمصرف یکی از املعاز این مسأله‌اند، اما ناترازی بنزین پیش از آنکه فقط مسأله‌ای فنی یا خودرویی باشد، حاصل شکاف میان سیاست‌گذاری، الگوی مصرف و ظرفیت‌های تولیدی کشور است.

از صادرات تا واردات بنزین

ایران در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸، با بهره‌برداری از پالایشگاه ستاره خلیج فارس، توانست نیاز داخلی به بنزین را تأمین کند و از شهریور ۱۳۹۹ نیز با ایجاد مازاد تولید، صادرات این فرآورده را آغاز کرد. بر اساس آمار گمرک، ایران در ۱۲ ماهه سال ۱۳۹۹، با وجود تحریم‌ها، بیش از ۷.۸ میلیون تن بنزین صادر کرده است. این روند اما پایدار نماند. افزایش مستمر مصرف، رشد تعداد خودروها و موتورسیکلت‌ها، توسعه سفرهای شهری و افزایش تقاضا برای جابه‌جایی، به‌تدریج فاصله میان تولید و مصرف را کاهش داد. در نتیجه، کشوری که برای مدتی در جایگاه صادرکننده بنزین قرار گرفته بود، باز دیگر برای تأمین نیاز داخلی به واردات این فرآورده نیاز پیدا کرد. مصرف روزانه بنزین که در سال ۱۳۸۰ حدود ۲۸ میلیون لیتر بود، در نیمه اول سال ۱۴۰۴ به ۱۲۲.۲ میلیون لیتر رسید؛ رقمی که بالاترین سطح ثبت‌شده تاکنون عنوان شده است. برخی کارشناسان

پیش‌بینی می‌کنند مصرف روزانه بنزین در سال ۱۴۰۵ به حدود ۱۳۷ میلیون لیتر برسد.

یارانه‌ای که براساس مصرف توزیع می‌شود

بخش مهمی از مسأله ناترازی بنزین به شیوه توزیع یارانه مربوط است. در ساختار فعلی، یارانه سوخت عمدتاً بر اساس میزان مصرف توزیع می‌شود، نه بر مبنای نیاز خانوارها. به این ترتیب، افرادی که چند خودرو در اختیار دارند یا بیشتر از خودروی شخصی استفاده می‌کنند، عملاً سهم بیشتری از یارانه عمومی دریافت می‌کنند. در مقابل، خانوارهای فاقد خودرو یا افرادی که به دلیل هزینه‌های سوخت، فاصله محل سکونت و کار یا دسترسی به حمل‌ونقل عمومی کمتر از خودروی شخصی استفاده می‌کنند، از بخش قابل توجهی از این یارانه بهره‌مند نمی‌شوند. بنابراین، یارانه بنزین برخلاف

ظاهر عمومی خود، الزاماً به شکل برابر میان شهروندان توزیع نمی‌شود. بر اساس اطلاعات پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان، حدود ۲۴ میلیون دستگاه خودرو در کشور وجود دارد، در حالی که از مجموع حدود ۲۷ میلیون خانوار، نزدیک به ۱۳.۵ میلیون خانوار فاقد خودروی شخصی هستند. این آمار نشان می‌دهد تعداد قابل توجهی از خانوارها مستقیماً از یارانه بنزین استفاده نمی‌کنند، اما هزینه‌های ناشی از واردات، تولید، آلودگی و ترافیک را به شکل‌های مختلف تحمل می‌کنند. در همین راستا، طرح اتصال کارت سوخت به کارت بانکی که از قانون بودجه سال ۱۴۰۴ در دستورکار قرار گرفت، در قانون بودجه اسال پیش‌تأمید شد. هدف اعلام‌شده از این طرح، شفاف‌سازی شبکه توزیع، تسهیل دسترسی به سهمیه و مدیریت هوشمند انرژی است. با این حال، موفقیت چنین طرحی به نحوه اجرا، شفافیت داده‌ها، جلوگیری از شکل‌گیری رانت و مشخص بودن شیوه حمایت از خانوارهای فاقد خودرو بستگی دارد.

مصرف بنزین

فقط به خودرو مربوط نیست

در بسیاری از شهرها، شهروندان برای دسترسی به محل کار، مراکز آموزشی، درمانی و خدماتی، ناچارند مسافت‌های طولانی‌تری را طی کنند. وقتی شبکه حمل‌ونقل عمومی نتواند این نیاز را پوشش دهد، خودروی شخصی به ابزار اصلی جابه‌جایی تبدیل می‌شود؛ حتی اگر قیمت سوخت افزایش پیدا کند. در تهران حدود ۲۴ درصد جابه‌جایی‌ها با خودروی شخصی انجام می‌شود. این رقم نشان می‌دهد مسأله فقط میزان مصرف هر خودرو نیست، بلکه تعداد سفرها و سهم بالای خودروی شخصی در توسعه مترو و اتوبوس، افزایش پوشش مسیرها، کاهش زمان انتظار، نوسازی ناوگان و بهبود کیفیت خدمات، می‌تواند بدون اعمال فشار مستقیم بر خانوارها، بخشی از تقاضای بنزین را کاهش دهد.

رد پای قیمت و قاچاق سوخت

قیمت پایین بنزین در ایران نسبت به کشورهای همسایه، یکی از عوامل افزایش مصرف و قاچاق سوخت است. اختلاف قیمت، انگیزه اقتصادی قدرتمندی ایجاد می‌کند؛ بویژه در مناطق مرزی که انتقال سوخت می‌تواند برای شبکه‌های غیررسمی سودآور باشد. قیمت پایین همچنین بر رفتار مصرف‌کنندگان اثر می‌گذارد. وقتی هزینه استفاده از خودروی شخصی در مقایسه با هزینه‌های دیگر زندگی پایین باشد، انگیزه برای استفاده بیشتر از خودرو، انعام سفرهای غیرضروری و انتخاب مسیرهای طولانی‌تر افزایش پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده هزینه واقعی تأمین سوخت را احساس نمی‌کند و بخش اصلی آن از طریق منابع عمومی پرداخت می‌شود.

با این حال، اصلاح قیمت بنزین موضوعی پیچیده است. افزایش ناگهانی قیمت می‌تواند بر هزینه حمل‌ونقل، قیمت کالاها، تورم و معیشت خانوارها اثر بگذارد.

روز هزین

امروز هزینه تأمین بنزین شامل هزینه‌های تولید، پالایش، انتقال، حمل‌ونقل

و توزیع و

همچنین هزینه

تأمین بنزین

وارداتی، از

میلفی که از

مصرف‌کننده

دریافت می‌شود

بیشتر است

و عملاً درآمد

قابل توجهی از

محل فروش

بنزین برای

دولت باقی

نمی‌ماند.

میلف

دریافت‌شده از

مصرف‌کنندگان

عمدتاً صرف

پوشش بخشی

از هزینه‌های

زنجیره تأمین

و توزیع بنزین

می‌شود

از سوی دیگر، ثابت نگه‌داشتن قیمت نیز به تداوم مصرف بالا، قاچاق و فشار بر بودجه عمومی منجر می‌شود. به همین دلیل، اصلاح قیمت باید تدریجی، شفاف و همراه با سیاست‌های جبرانی باشد و درآمد حاصل از آن نیز به‌طور مشخص در توسعه حمل‌ونقل عمومی و حمایت از خانوارهای کم‌مصرف یا فاقد خودرو هزینه شود.

خودروهای پرمصرف؛

یکی از عوامل ناترازی

در کنار عوامل اقتصادی و سیاسی، فناوری خودروها نیز در افزایش مصرف بنزین نقش دارد. مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، مصرف سوخت خودروهای داخلی را حدود ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام کرده و فاصله فناوری خودروهای داخلی با استانداردهای روز را یکی از عوامل مصرف بالا دانسته است. حسن مرادی، کارشناس انرژی و استاد حقوق انرژی دانشگاه تهران، افزایش جمعیت، ورود خودروهای بیشتر به ناوگان، توسعه جاده‌ها و افزایش جابه‌جایی‌ها را از عوامل رشد تقاضای بنزین می‌داند. به اعتقاد او، جوان‌بودن جمعیت و تداوم تولید خودرو نیز به این روند دامن زده است. او در عین حال، فناوری خودروها را یکی دیگر از عوامل مؤثر بر مصرف سوخت می‌داند و معتقد است، در صنعت خودروی کشور توجه کافی به کاهش مصرف سوخت وجود نداشته است. به نگاه مرادی، توسعه خودروهای برقی، خودروهای دوگانه‌سوز و گازی‌سوز و جایگزینی خودروهای کم‌مصرف می‌تواند بخشی از مسیر مدیریت مصرف را هموار کند.

سهمیه: راهکار ضروری

یا راه‌حل ناکافی؟

مرادی درباره اثر قیمت بنزین بر رفتار مصرف‌کنندگان معتقد است: «حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد شهروندان نیاز خود را با دو سهمیه اول پوشش می‌دهند و در نتیجه، بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان عملاً با

مالیات است.

وی با اشاره به اینکه طبق مصوبات بانک مرکزی و سازمان امور مالیاتی، رفتار تمام حساب‌های بانکی اعم از تجاری و غیرتجاری به‌صورت مستمر رصد می‌شود، گفت: درصورت مشاهده هرگونه رفتار غیرعادی و یا مشکوک در یک حساب، آن حساب بانکی به‌عنوان حساب «مشکوک به فعالیت تجاری» شناسایی می‌شود. لذا قویاً تأکید می‌شود فارغ از نوع ابزار مورد استفاده، رخداد هرگونه تراکنش مالی در حساب‌های بانکی غیرتجاری از طریق هرگونه ابزار مالی از جمله ابزارهای موسوم به پرداخت غیرتقندی، تحت رصد رئیس مرکز بازرسی، مبارزه با فرار مالیاتی و پولشویی ضمن تأکید بر مسوولیت همه نهادهای دستگاه‌ها در راستای افزایش شفافیت مالی و اقتصادی اظهار داشت: به نظر می‌رسد برخی خلأهای نظارتی زمینه‌ساز تبلیغات واهی و استفاده سودجویان از عرضه بی‌ضابطه دستگاه‌های پرداخت غیرتقندی به کسب و کارها شده است.

وی با تأکید بر اینکه برخی اقدام‌ها برای رفع این خلأها در سطوح مختلف کامیته ضروری به نظر می‌رسد، گفت: رفع این خلأ مستلزم یک همکاری سه‌جانبه میان «بانک مرکزی» برای کنترل

ابزار، «سازمان امور مالیاتی» برای کنترل درآمد و «قوه قضاییه/پلیس فتا» برای برخورد با بازاریابی غیرقانونی است. احمدی با تشریح اقدامات سازمان برای مقابله با فرارهای مالیاتی صورت گرفته از طریق پرداخت غیرتقندی گفت: در سال‌های اخیر و به ویژه از سال ۱۴۰۲ به بعد، سازمان امور مالیاتی با همکاری بانک مرکزی، عملیات گسترده‌ای را برای شناسایی و جریمه‌قراران مالیاتی که از دستگاه‌های پرداخت غیرتقندی و روش‌های کارت به کارت استفاده می‌کنند، آغاز کرده است.

در این مدت هزاران حساب بانکی مشکوک (و تراکنش‌های تفکیک‌شده) شناسایی شده‌است و با اعضای متخلف برخی صنف در این زمینه برخورد شده است. در موارد زیادی نیز کسانی که درآمد مشمول مالیات خود را کتمان کرده‌اند، جریمه‌های سنگینی برای آنها اعمال شده است. مسدودسازی کد پذیرندگی دستگاه نیز از دیگر اقداماتی بوده است که در این دوره بسیاری از متخلفان با آن روبه‌رو شده‌اند.

رئیس مرکز بازرسی، مبارزه با فرار مالیاتی و پولشویی سازمان همچنین با تأکید بر نقش ظرفیت‌های مردمی برای مبارزه با فرار مالیاتی، از مردم خواست هرگونه فعالیت غیرقانونی درخصوص اختفاء فعالیت اقتصادی و کتمان درآمد را از طریق مجاری ارتباطی سازمان امور مالیاتی کشور همچون مرکز ارتباط مردمی ۱۵۲۴ و یا سامانه سوت‌زنی گزارش کنند.



با سود تسعیر ارز در اظهارنامه، معافیت/نرخ صفر مالیاتی به سود مذکور حسب مورد تا میزان ابزاری با تعیین شده تبدیل شده باشد مالیاتی قابل اعمال خواهد بود.



۱/۳/۱۴۰۵ تا ۳۱/۴/۱۴۰۵ است تا تاریخ ۳۱/۴/۱۴۰۵ تمدید می‌شود. مهلت ارائه اظهارنامه مالیات بر درآمد مشاغل، فرم مالیات مقطوع تبصره ماده (۱۰۰) قانون مالیات‌های مستقیم و پرداخت مالیات متعلق بابت عملکرد سال ۱۴۰۴ تا تاریخ ۳۱/۴/۱۴۰۵ تمدید می‌شود.

اظهارنامه اشخاص حقوقی و صاحبان مشاغل و فرم مالیات مقطوع تبصره ماده (۱۰۰) قانون مالیات‌های مستقیم به‌شرح زیر تمدید شده است: مهلت ارائه اظهارنامه مالیات بر درآمد اشخاص حقوقی و پرداخت مالیات متعلق که تاریخ انقضای آن در بازه زمانی

جاری خبر داد. تمدید مواع ارائه اظهارنامه با عنایت به شرایط حاکم بر کشور و در راستای تسهیل امور مؤدیان صورت گرفته است. در بخش‌های رئیس کل سازمان امور مالیاتی که براساس مصوبه مراجع قانونی ذی‌ربط ابلاغ شده است، مواعد ارائه

رئیس کل سازمان امور مالیاتی کشور با ابلاغ بخش‌نامه‌ای به ادارات کل امور مالیاتی کشور از تمدید مهلت ارائه اظهارنامه اشخاص حقوقی، صاحبان مشاغل و فرم مالیات مقطوع تبصره ماده (۱۰۰) قانون مالیات‌های مستقیم و پرداخت مالیات متعلق تا پایان شهریورماه سال

بر اساس مصوبه مراجع ذی‌ربط صورت گرفت؛

تمدید مهلت ارائه اظهارنامه اشخاص حقوقی و صاحبان مشاغل

و فرم مالیات مقطوع تبصره ماده (۱۰۰) قانون مالیات‌های

مستقیم و پرداخت مالیات متعلق تا پایان شهریورماه ۱۴۰۵