

هفت روز با بنزین ۱۰ هزار تومانی؛ مردم کمتر رانندگی کردند یا حساب و کتاب تغییر کرد؟

جایگاه‌داران: خبری از کاهش مصرف نیست



هفت روز پس از افزایش نرخ سوم بنزین، نشانه‌ای از کاهش شدید مصرف دیده نمی‌شود؛ اما رفتار مردم، رانندگان و جایگاه‌داران از یک تغییر آرام در الگوی مصرف حکایت دارد.

به گزارش اقتصادنیوز، هفت‌روز از ورود نرخ سوم بنزین به قیمت ۱۰ هزار تومان گذشته است. دولت با افزایش نرخ سوم، سه هدف را هم‌زمان دنبال می‌کرد؛ مدیریت مصرف، کاهش جذابیت قاچاق و نزدیک کردن تدریجی قیمت سوخت به واقعیت‌های اقتصادی. اما یک هفته بعد از اجرای این تصمیم، تصویر کف خیابان پیچیده‌تر از یک عددروی نمایشگر نازل هاست.

طبق مشاهدات میدانی خبرنگار اقتصادنیوز، در پمپ‌بنزین‌ها هنوز نشانه‌ای از تغییر ناگهانی رفتار مردم دیده نمی‌شود، اما گفت‌وگو با مصرف‌کنندگان نشان می‌دهد یک تغییر آرام در حال شکل‌گیری است؛ مردم الزاماً خودرو را کنار نگذاشته‌اند، اما بیشتر حساب می‌کنند، مسیرها را انتخاب می‌کنند و تلاش می‌کنند کمتر مجبور به استفاده از نرخ سوم شوند.

برای رانندگان حرفه‌ای، ماجرا متفاوت است. کسی که خودرو برای او ابزار در آمد است، نمی‌تواند به‌سادگی مصرف را نصف کند. برای این گروه، افزایش قیمت بنزین بیشتر از آنکه یک انتخاب باشد، یک هزینه جدید در مسیر کسب در آمد است. در سویی دیگر، کارشناسان انرژی معتقدند مسئله بنزین سسال‌ها است از یک موضوع صرفاً قیمتی عبور کرده و به مجموعه‌ای از مشکلات در حوزه خودرو، حمل‌ونقل عمومی، کیفیت ناوگان، الگوی سفر و سیاست‌های انرژی تبدیل شده است.

اولین روزهای بنزین ۱۰ هزار تومانی؛ بیشتر از مصرف، سؤال‌ها تغییر کرد
صبح‌های پمپ‌بنزین معمولاً با یک الگوی ثابت آغاز می‌شود؛ راننده‌ها وارد صف می‌شوند، کارت را وارد می‌کنند و بدون مکث سوخت‌گیری انجام می‌شود. اما در روزهای ابتدای اجرای نرخ سوم، یک رفتار جدید بیشتر به چشم می‌آمد؛ «سوال پرسیدن»

انطور که جایگاه‌داران سطح شهر تهران گفتند

مشتری‌ها بیشتر از گذشته درباره قیمت‌ها سؤال می‌کردند. سؤال اصلی بسیاری از رانندگان این بود که آیا همه بنزین ۱۰ هزار تومان شده یا فقط بخشی از مصرف شامل نرخ جدید می‌شود.

ساختار جدید برای بسیاری از مصرف‌کنندگان هنوز نیازمند توضیح بود؛ چرا که نرخ‌های قبلی ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی باقی مانده بود و نرخ سوم به‌عنوان قیمت کارت جایگاه یا مصرف‌مازاد مطرح شد.

اما بعد از گذشت چند روز، شوک اولیه جای خود را به یک رفتار اقتصادی‌تر داد؛ مردم شروع کردند به محاسبه.

مسئله دیگر فقط این نبود که «بنزین چند تومان شده»، بلکه این بود که «چطور کمتر مجبور به استفاده از بنزین ۱۰ هزار تومانی شوم».

رانندگان تاکسی اینترنتی؛ گروهی که نمی‌تواند مصرف را حذف کند
اگر برای بسیاری از مردم بنزین یک هزینه روزمره است، برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی بخشی از هزینه تولید در آمد محسوب می‌شود. راننده‌ای که روزانه چند ساعت در خیابان است، نمی‌تواند مانند یک مصرف‌کننده عادی تصمیم بگیرد و سفرهایش را حذف کند. کاهش مصرف برای او گاهی به معنی کاهش در آمد است. در هفته اول اجرای نرخ سوم، نگرانی اصلی این گروه این بود که فاصله میان هزینه خودرو و در آمد سفرها بیشتر شود. رانندگان این حوزه معمولاً با چند هزینه هم‌زمان مواجه‌اند؛ استهلاک خودرو، تعمیرات، بیمه و حالا هزینه سوخت. به همین دلیل، افزایش نرخ سوم برای آنها فقط تغییر قیمت یک کالا نیست، بلکه تغییر در محاسبه اقتصادی شغل است.

یکی از رانندگان تاکسی‌های اینترنتی می‌گوید: «رفتار جدید برخی از ما، کاهش انتخاب سفرهای کم‌صرفه است. یعنی ممکن است سفری با مسافت طولانی یا مقصدی با ترافیک بالا را کمتر قبول کنیم، اما کنار گذاشتن خودرو برای ما عملاً امکان‌پذیر نیست. این منبع در آمد ماست.»

این همان نقطه‌ای است که کارشناسان هم‌روی

جابه‌جایی هزینه‌ها در سبد خانوار است. بخشی از مردم تلاش می‌کنند با کاهش سفرهای غیر ضروری خود را تطبیق دهند، اما برای گروهی دیگر که خودرو بخش جدایی‌ناپذیر زندگی یا کار آنهاست، کاهش مصرف به معنای حذف یک هزینه نیست؛ بلکه انتقال فشار به بخش‌های دیگر زندگی است.

جایگاه‌داران؛ هنوز خبری از ریزش میزان مصرف روزانه نیست

فعالان جایگاه‌های سوخت در روزهای اول بیشتر درگیر مسائل اجرایی بودند؛ هماهنگی تجهیزات، نمایش قیمت جدید و پاسخ به پرسش‌های مشتریان. اما درباره رفتار مصرفی، برداشت اولیه جایگاه‌داران این است که مردم همچنان سوخت‌گیری می‌کنند و کاهش شدیدی در مراجعه یا فروش دیده نشده‌است.

یکی از جایگاه‌داران مرکز تهران می‌گوید: «مردم هنوز بنزین می‌زنند، چون کسی که خودرو دارد و برای کار یا زندگی روزمره به آن نیاز دارد، نمی‌تواند سوخت‌گیری را متوقف کند. اما چیزی که نسبت به قبل تغییر کرده این است که خیلی‌ها بیشتر مراقب هستند و در نرخ سوم ششوند.»

به گفته او، بسیاری از مشتریان قبل از رسیدن به کارت جایگاه تلاش می‌کنند مصرف خود را مدیریت کنند؛ بعضی‌ها زمان سوخت‌گیری را جلوتر می‌اندازند. او می‌گوید: «قبلاً خیلی‌ها بدون اینکه حساب کنند چقدر مصرف می‌کنند، با ماشین رفت‌وآمد داشتند. الان بیشتر می‌پرسند چطور کاری کنند که کمتر به بنزین ۱۰ هزار تومانی برسند.»

این جایگاه‌دار معتقد است تغییر اصلی در روزهای ابتدایی، نه کاهش شدید مصرف، بلکه تغییر رفتار مشتریان بوده است؛ مردم هنوز بنزین نیاز دارند، اما تلاش می‌کنند سهم استفاده از نرخ سوم را تا حد امکان پایین نگه‌دارند.

آیا هدف کاهش ترافیک محقق می‌شود؟

یکی از استدلال‌های اصلی در سیاست‌های اصلاح قیمت انرژی، کاهش مصرف و مدیریت تقاضاست. اما آیا بنزین ۱۰ هزار تومانی توانسته در همین یک هفته تغییری در ترافیک ایجاد کند؟

فعلاً پاسخ قطعی منفی با مثبت وجود ندارد. ترافیک شهری محصول مجموعه‌ای از عوامل است و قیمت بنزین تنها یکی از آنهاست. تعداد خودروها، کیفیت حمل‌ونقل عمومی، طراحی شهری، فاصله محل زندگی و کار و حتی فرهنگ استفاده از خودرو در این مسئله نقش دارند. ممکن است افزایش قیمت بنزین بخشی از سفرهای غیر ضروری را کاهش دهد، اما اینکه بتواند به‌تنهایی گره ترافیک کلان‌شهرها را باز کند، محل تردید کارشناسان است.

داوود سوری، اقتصاددان، نیز در گفت‌وگو با اقتصادنیوز بر همین نکته تأکید کرده است که مسئله بنزین را نمی‌توان جدا از مسئله خودرو و نحوه استفاده از خودرو در کشور دید. به گفته او، امروز در شهرها حجم زیادی از خودروها در حال تردد هستند و خودرو برای بسیاری از افراد به ابزار کار تبدیل شده است. بنابراین اصلاح مصرف نیازمند یک طرح جامع در به‌اره خودرو و حمل‌ونقل است، نه صرفاً تغییر قیمت.

قاچاق سوخت؛ آیا بنزین ۱۰ هزار تومانی معادله را تغییر می‌دهد؟

یکی از مهم‌ترین استدلال‌هایی که در دفاع از افزایش نرخ سوم بنزین مطرح شد، کاهش فاصله قیمتی و کم شدن انگیزه قاچاق بود. سال‌هاست اختلاف قیمت سوخت در ایران با برخی کشورهای همسایه به‌عنوان یکی از عوامل ایجاد جذابیت برای قاچاق مطرح می‌شود. اما آیا دو برابر شدن نرخ سوم از ۵ هزار به ۱۰ هزار تومان می‌تواند این مسیر را تغییر دهد؟

پاسخ کارشناسان یکسان نیست، اما یک نقطه مشترک وجود دارد: قیمت به‌تنهایی همه مسئله قاچاق را حل نمی‌کند. قاچاق سوخت فقط محصول ارزان بودن بنزین نیست؛ شبکه توزیع، کنترل مرزها، اختلاف قیمت با کشورهای اطراف، شیوه سهمیه‌بندی و امکان

انتقال سوخت هم در آن نقش دارد. یک اقتصاددان، در گفت‌وگو با اقتصادنیوز نیز بر همین موضوع تأکید دارد. از نگاه او، افزایش نرخ سوم به ۱۰ هزار تومان به خودی خود نمی‌تواند انگیزه قاچاق را به شکل قابل توجهی کاهش دهد.

احمد جانجان، با اشاره به افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان معتقد است این تصمیم به‌تنهایی نمی‌تواند بحران ناترازی را حل کند و تنها زمانی اثر گذار خواهد بود که در کنار اصلاح قیمت، اصلاح مسائله خودرو، حمل‌ونقل عمومی و سیاست‌های

انرژی نیز در دستور کار قرار گیرد. او معتقد است اگر این سیاست صرفاً با هدف جبران ناترازی یا کاهش قاچاق اجرا شود، سیاست کاملی نیست؛ زیرا مسئله بنزین در ایران یک مسئله دوطرفه است؛ از یک طرف محدودیت عرضه وجود دارد و از طرف دیگر تقاضایی شکل گرفته که بیش از ظرفیت پایدار عرضه است.

به گفته جانجان، نیز زمانی که قیمت یک کالای کمیاب برای مدت طولانی پایین نگه داشته شود، قیمت نمی‌تواند سیگنال واقعی کمیابی را به مصرف‌کننده منتقل کند، اما این به آن معنا نیست که یک تغییر محدود قیمتی می‌تواند همه مشکلات را برطرف کند.

او تأکید دارد که اصلاح خودروهای پرمصرف، کیفیت ناوگان، حمل‌ونقل عمومی و سیاست‌های انرژی باید هم‌زمان پیش‌برود.

آیا مردم واقعاً کمتر بنزین مصرف کردند؟
یکی از مهم‌ترین پرسش‌ها بعد از اجرای نرخ سوم این بود؛ آیا مردم کمتر بنزین می‌زنند؟

برای پاسخ به این سؤال هنوز داده‌های رسمی چندماهه وجود ندارد، اما رفتار هفته اول چند نشانه اولیه دارد.

نشانه اول این است که مصرف‌کنندگان عادی تلاش کرده‌اند کمتر وارد نرخ سوم شوند. یعنی تغییر اصلی نه در حذف خودرو، بلکه در مدیریت استفاده از خودرو دیده می‌شود.

اما نشانه دوم این است که گروه‌های پرمصرف یا کسانی که خودرو ابزار کار آنهاست، همچنان مصرف خود را حفظ کرده‌اند.

بررسی‌های میدانی اقتصادنیوز نیز نشان می‌دهد چون تنها بخشی از مصرف کشور مشمول نرخ سوم است، انتظار کاهش شدید مصرف از محل این سیاست چندان واقع‌بینانه نیست. در برخی برآوردها هم گفته شده حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد مصرف ممکن است با نرخ سوم انجام شود و به همین دلیل اثر مستقیم این نرخ بر کل مصرف محدود خواهد بود.

جانجان معتقد است این عدد را نباید قیمت واقعی بنزین دانست. از نگاه او، این رقم بیشتر یک گام اولیه برای اصلاح تدریجی فضای قیمتی است. او اشاره می‌کند که اگر هزینه واقعی تأمین بنزین با معیارهای اقتصادی محاسبه شود، همچنان فاصله میان قیمت فروش و هزینه واقعی زیاد است. اما داوود سوری نگاه محتاطانه‌تری دارد. از دید او، اگر قرار است اصلاح قیمت اتفاق بیفتد، باید در قالب یک برنامه جامع باشد، نه اینکه تنها یک عدد تغییر کند.

به باور او، اصلاح قیمت زمانی می‌تواند اثر گذار باشد که مردم بدانند در مقابل افزایش هزینه چه تغییری در کیفیت خدمات عمومی، حمل‌ونقل و ساختار اقتصادی رخ می‌دهد.

یک هفته بعد از نرخ سوم؛ برنده و بازنده چه کسانی هستند؟

یک هفته برای قضاوت نهایی درباره آثار بنزین ۱۰ هزار تومانی کافی نیست، اما می‌توان چند تصویر اولیه ترسیم کرد. برای رانندگان تاکسی اینترنتی و مشاغلی که خودرو ابزار در آمد آنهاست، افزایش نرخ سوم به معنای افزایش هزینه فعالیت است. این گروه نمی‌توانند به سادگی مصرف خود را حذف کنند و بیشتر به سمت مدیریت مسیر و انتخاب سفری روند.

برای خانوارهای عادی، تغییر اصلی بیشتر در رفتار روزمره دیده می‌شود؛ کاهش سفرهای غیر ضروری و حساس شدن نسبت به میزان مصرف. برای جایگاه‌داران، هنوز نشانه‌ای از کاهش شدید مراجعه دیده نمی‌شود؛ چرا که تقاضای بنزین در کوتاه‌مدت کشش پایینی دارد و بسیاری از مردم حتی با قیمت بالاتر همچنان نیازمند سوخت هستند.

برای دولت، آزمون اصلی تازه آغاز شده است؛ اینکه آیا این سیاست می‌تواند به کاهش مصرف، کنترل قاچاق و مدیریت ناترازی کمک کند یا فقط بخشی از هزینه‌های موجود را پوشش می‌دهد.

مردم با بنزین ۱۰ هزار تومانی چه کردند؟
هفت روز بعد از اجرای نرخ سوم، شاید مهم‌ترین اتفاق این نباشد که مردم چقدر کمتر بنزین زده‌اند؛ بلکه این است که نگاه آنها به مصرف تغییر کرده است.

پیش از این بسیاری از رانندگان فقط به میزان موجودی کارت سوخت فکر می‌کردند، اما حالا بخشی از آنها پیش از هر سفر به یک سؤال اقتصادی فکر می‌کنند؛ آیا این مسیر ارزش استفاده از بنزین ۱۰ هزار تومانی را دارد؟



با این حال، تجربه یک هفته گذشته یک نکته را روشن کرده است؛ مسئله بنزین در ایران فقط مسئله قیمت نیست. همان‌طور که احمد جانجان و داوود سوری هر دو بدون اصلاح خودرو، حمل‌ونقل عمومی، الگوی مصرف و سیاست‌های انرژی نمی‌توانند به‌تنهایی گره چنددهه‌ای بنزین را باز کنند.

بنزین ۱۰ هزار تومانی شاید یک تغییر در قیمت باشد، اما برای تبدیل شدن به یک اصلاح واقعی، نیازمند تغییرات بزرگ‌تری در پشت‌صحنه اقتصاد انرژی ایران است.

دلیل نارتاخی نتانیاهو و تهدید وی مبنی بر افزایش اسناد جزیره آپستین و آبرو ریزی برای او، تغییر مسیر داد. در این میان، عوامل نفوذی در ایران بر نامه‌ای طراحی کردند تا در روز ۱۷ تیرماه ۱۴۰۵، هم‌زمان با برگزاری اجلاس ناتو، هنگامی که کشتی قصد عبور از آن مسیر را داشت، فردی از ایران به سمت آن شلیک کند تا این بهانه‌سازی صورت گیرد که ایران آتش‌س را شکسته است و تا به امروز نیز این موضوع را بهانه کرده‌اند.

او در باره رویکرد دولت یروشکیان نیز گفت: «دیپلماسی دولت آقای یروشکیان این است که آن یادداشت تفاهم همچنان برای ما معتبر است و آمریکا باید به آن بر گردد. اما عده‌ای در ایران که نفوذی، قدرت‌طلب و کاسب جنگ هستند، اجازه پیشبرد این مسیر را نمی‌دهند. یعنی وقتی فردی سخنی در راستای پیشبرد دیپلماسی می‌گوید اقدام به مطرح کردن مباحثی می‌کنند تا به ترامپ پیام بدهند که رئیس‌جمهور کاره‌ای نیست و نباید بر حرف او توجه کند و اگر قصد مذاکره دارد، باید با آنان که قدرت را به دست می‌گیرند مذاکره کند.»

خاقانی ادامه داد: «این مشکل امروز در جامعه ما خود را نشان می‌دهد. به نظر من، کسانی که از سال ۱۳۸۴ تاکنون جایگاه‌های اقتصادی، سیاسی، امنیتی، نظامی، اجرایی و قانون‌گذاری را تصرف کرده‌اند، اکنون در حال رقابت و حتی درگیری با یکدیگر هستند تا جایگاه خود را حفظ کرده یا گسترش دهند.»

او افزود: «در این میان، سرویس‌های اطلاعاتی موساد، سی‌آی‌ای و سرویس اطلاعاتی نیز فعال بوده و منتظرند ببینند در این دعوای درونی چه کسی برنده می‌شود تا با او وارد گفت‌وگو شوند. اگر برنده همان فردی باشد که آنان پشت پرده حمایتش می‌کنند، به هدف خود می‌رسند.»

خاقانی در ادامه به گزارش نیویورک تایمز اشاره کرد و گفت: «در این خصوص به گزارش روزنامه نیویورک تایمز اشاره می‌کنم که مطرح کرده بود چه کسی قرار بوده در صورت سرنگونی جمهوری اسلامی قدرت را در ایران به دست بگیرد. اگر چه آنان نتوانستند و این مشکل ادامه دارد، اما انسجام ملی مردم ایران، تاب‌آوری و قدرتی که از دفاع حمایت می‌کند، می‌تواند آنان را باز هم با بحران‌های بیشتری روبرو سازد.»

رودخانه تشبیه کرد. اگر این آب شفاف باشد، همگان ته رودخانه را می‌بینند، آب در جریان است و همه از آن بهره‌مند می‌شوند؛ اما اگر در نقطه‌ای سدی ایجاد شود، مسیر جانبی خود را پیدا کرده و به حرکت خود ادامه می‌دهد. اما زمانی که اقتصاد شفاف نباشد، مانند آبی گل‌آلود می‌شود که همچنان جریان دارد. در این آب گل‌آلود، عده‌ای ماهی‌های مورد نظر خود را صید می‌کنند.»

او افزود: «در ایران نیز امروزه عده‌ای تحت عنوان «کاسبان جنگ»، مافیای قاچاق سوخت و مافیای طلا فعالیت می‌کنند. به عنوان نمونه، افزایش شدید قیمت طلا در ایران موجب می‌شود که طلا از سایر کشورها به داخل ایران قاچاق شود. در چنین شرایطی، حتی فعالان اقتصادی و بازرگانی که پیش‌تر به صورت شفاف فعالیت می‌کردند، ممکن است مجبور شوند تا حدی در سایه به کار خود ادامه دهند.»

در یادداشت تفاهم قید شده که ماسلاخ هسته‌ای نمی‌خواهیم

این کارشناس حوزه انرژی درباره یادداشت تفاهم میان ایران و آمریکا نیز گفت: «برای اولین بار یادداشت تفاهمی امضا شد که هم خود آقای ترامپ و هم رئیس‌جمهور ما آن را امضا کردند. دیپلماسی رئیس‌جمهور ایران دیپلماسی بسیار مثبتی است و تأکید دارد که ما باید به همان یادداشت تفاهم امضا شده متعهد باشیم. این رویکرد موجب شد چهره ترامپ در جهان به عنوان فردی نشان داده شود که حتی به امضای خود نیز احترام نمی‌گذارد؛ فردی که تا پیش از این به او با مافیا فحاشی می‌کرد و مدعی بود او با ما برجام امضا کرده است.»

خاقانی افزود: «در آن یادداشت تفاهمی که امضا کردیم، صراحتاً قید شده است که ماسلاخ هسته‌ای نمی‌خواهیم، خودمان تولید نمی‌کنیم و از هیچ جایی هم نمی‌خریم.»

عده‌ای نفوذی و کاسب جنگ، اجازه پیشبرد این مسیر را نمی‌دهند
او ادامه داد: «ما هنگامی که ترامپ دید اشتباه کرده است، به

خاقانی:

تداوم جنگ به نفع کاسبان جنگ و تحریم و مافیاهای اقتصادی است



دست‌نشانده از طریق حمله نظامی به ایران، شهادت رهبری و ترور و شهادت نزدیک به ۴۰ تا ۵۰ تن از فرماندهان نظامی تعریف شده بود. اما سوال این است که چرا آمریکا و اسرائیل نتوانستند به اهداف تعیین‌شده خود دست یابند؟»

اقتصاد گل‌آلود و فعالیت مافیای اقتصادی
خاقانی در ادامه با تشبیه اقتصاد به جریان آب در رودخانه اظهار کرد: «به طور کلی، می‌توان اقتصاد را به جریان آب در یک

کمک‌های گسترده نظامی و اقتصادی اروپا و آمریکا به اوکراین دانسته است.»

خاقانی افزود: «علاوه بر کمک‌های نظامی و اقتصادی در یافتی توسط اوکراین، یک واقعیت غیر قابل انکار وجود دارد و آن مقاومت مداوم مردم اوکراین است که تا به امروز نیز ادامه دارد. این مقاله در ادامه، شرایط ایران را بسیار عجیب و متفاوت توصیف کرده است. در مورد ایران، اهداف مشترک آمریکا، اسرائیل، متحدان اروپایی و شیوخ عرب مبنی بر براندازی نظام و روی کار آوردن یک دولت