

# بررسی هزینه بنزین خانوار: سهمیه بندی، آزادسازی قیمت و سهمیه بندی

## مجدد

### شکوفه قصوری<sup>۱</sup>



#### ۱. مقدمه:

بر اساس آمارهای رسمی موجود، اعتقاد بر این است که مصرف سوخت (به ویژه بنزین) در کشور بالا است. از این رو جهت کنترل میزان سوخت مصرفی اتومبیل‌ها وزارت نفت اقدام به ایجاد کارت سوخت و اختصاص سهمیه ماهانه بنزین برای اتومبیل‌داران نمود. از تیرماه ۱۳۸۶ هر لیتر بنزین سهمیه‌ای با نرخ ۱۰۰ تومان و بنزین آزاد ۴۰۰ تومان عرضه شد. مرحله بعدی افزایش قیمت بنزین در ۲۸ آذر ۱۳۸۹ با اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها در ایران کلید خورد و هر لیتر بنزین سهمیه‌ای به ۴۰۰ تومان و بنزین آزاد ۷۰۰ تومان افزایش یافت. افزایش بعدی قیمت بنزین در سال ۱۳۹۳ با اجرای مرحله دوم هدفمندسازی یارانه‌ها رخ داد. در آن زمان هر لیتر بنزین سهمیه‌ای به ۷۰۰ تومان و بنزین آزاد ۱۰۰۰ تومان افزایش یافت؛ که با تک نرخی شدن بنزین در سال ۱۳۹۴ به قیمت ۱۰۰۰ تومان، پرونده بنزین سهمیه‌ای بسته شد. کمی بعد از آغاز به کار دولت یازدهم، بنزین به صورت آزاد و با نرخ مصوب هر لیتر ۱۰۰۰ تومان به فروش می‌رسید ولی در اردیبهشت سال ۱۳۹۸ و پس از مدت‌ها بحث و گمانه‌زنی دوباره در ریل سهمیه‌بندی و تغییر نرخ قرار گرفت. قیمت بنزین سهمیه‌ای بالاخره آبان ۹۸ به ۱۵۰۰ تومان هر لیتر افزایش یافت و این قیمت در سال ۱۳۹۹ نیز ثابت ماند.

طرح هزینه و درآمد خانوار مرکز آمار ایران تنها طرح موجود در نظام آماری کشور است که امکان بررسی الگوی مصرفی خانوارها را در بخش‌های مختلف فراهم می‌کند. در این گزارش وضعیت سوخت و تغییرات آن در سبد مصرفی خانوار در

<sup>۱</sup> معاون دفتر جمعیت، نیروی کار و سرشماری مرکز آمار ایران

سال‌های ۱۳۸۶ (قبل از سهمیه بندی)، سال ۱۳۸۹ (مرحله دوم افزایش قیمت بنزین) ، سال ۱۳۹۴ (تک نرخی شدن قیمت بنزین) و سال ۱۳۹۸ (سهمیه بندی مجدد بنزین) و سال ۱۳۹۹ (بررسی تاثیر سهمیه بندی در سال پس از اجرا) مورد بررسی قرار گرفته است.

## ۲. برآورد هزینه بنزین در سبد مصرفی خانوار

نقش پررنگ خودرو شخصی در زندگی خانوارهای ایرانی به حدی است که علیرغم نداشتن مزیت نسبی در تولید خودرو در کشور، داشتن خودرو شخصی و هزینه‌های مرتبط با آن روندی صعودی در سبد مصرفی خانوارهای شهری و روستایی نشان می‌دهد.

در جدول ۱ درصد خانوارهای استفاده کننده از خودروی شخصی در مناطق شهری و روستایی نشان داده شده است. این آمار شامل مصارف شخصی خانوارها از خودرو شخصی است و شامل مصارف شغلی نمی‌شود.

### جدول ۱- خانوارهای استفاده کننده از اتومبیل شخصی در مناطق شهری و روستایی

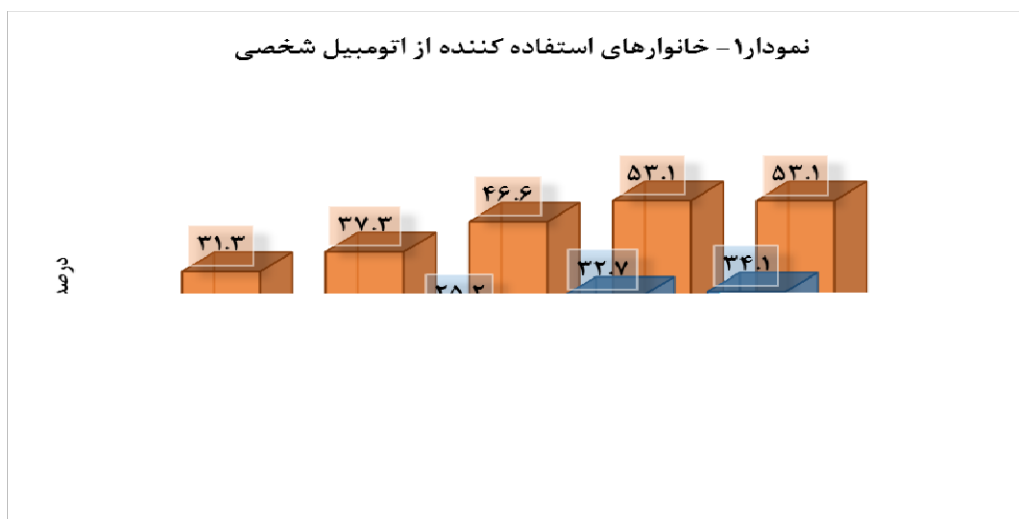
در سال‌های منتخب (درصد)

روستایی	شهری	سال
۱۲.۸	۳۱.۳	۱۳۸۶
۱۷.۵	۳۷.۳	۱۳۸۹
۲۵.۲	۴۶.۶	۱۳۹۴
۳۲.۷	۵۳.۱	۱۳۹۸
۳۴.۱	۵۳.۱	۱۳۹۹

ماخذ: مرکز آمار ایران، طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال‌های ۸۶، ۸۹، ۹۴، ۹۸ و ۹۹

آمار فوق شامل خانوارهای استفاده کننده از اتومبیل شخصی است. برخی خانوارها از اتومبیل شخصی پلاک سفید برای کار استفاده کرده که اگر درصد استفاده کاری، بیش از شخصی باشد در این آمار موجود نیست. همچنین برخی خانوارها از اتومبیل پلاک قرمز برای مصارف شخصی نیز استفاده می‌کنند که اگر باز هم درصد استفاده کاری، بیش از شخصی باشد در این آمار موجود نیست.

<sup>۲</sup> بر اساس آمار منتشر شده توسط اداره آمار معاونت طرح و برنامه و بودجه نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، تعداد ۸۲۳،۵۵۵ خودرو سواری و ۴۵۳،۲۴۹ موتورسیکلت در سال ۱۳۹۸ شماره‌گذاری شده است.



ماخذ: مرکز آمار ایران، طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال‌های ۸۶، ۸۹، ۹۲، ۹۸ و ۹۹

افزایش استفاده از اتومبیل شخصی با افزایش هزینه سبخت آن در طول زمان همراه بوده است. برای آن‌که تصویر بهتری از هزینه یزین در سبد مصرفی خانوار داشته باشیم در جدول ۲ برآورد هزینه‌ها به تفکیک شهری و روستایی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

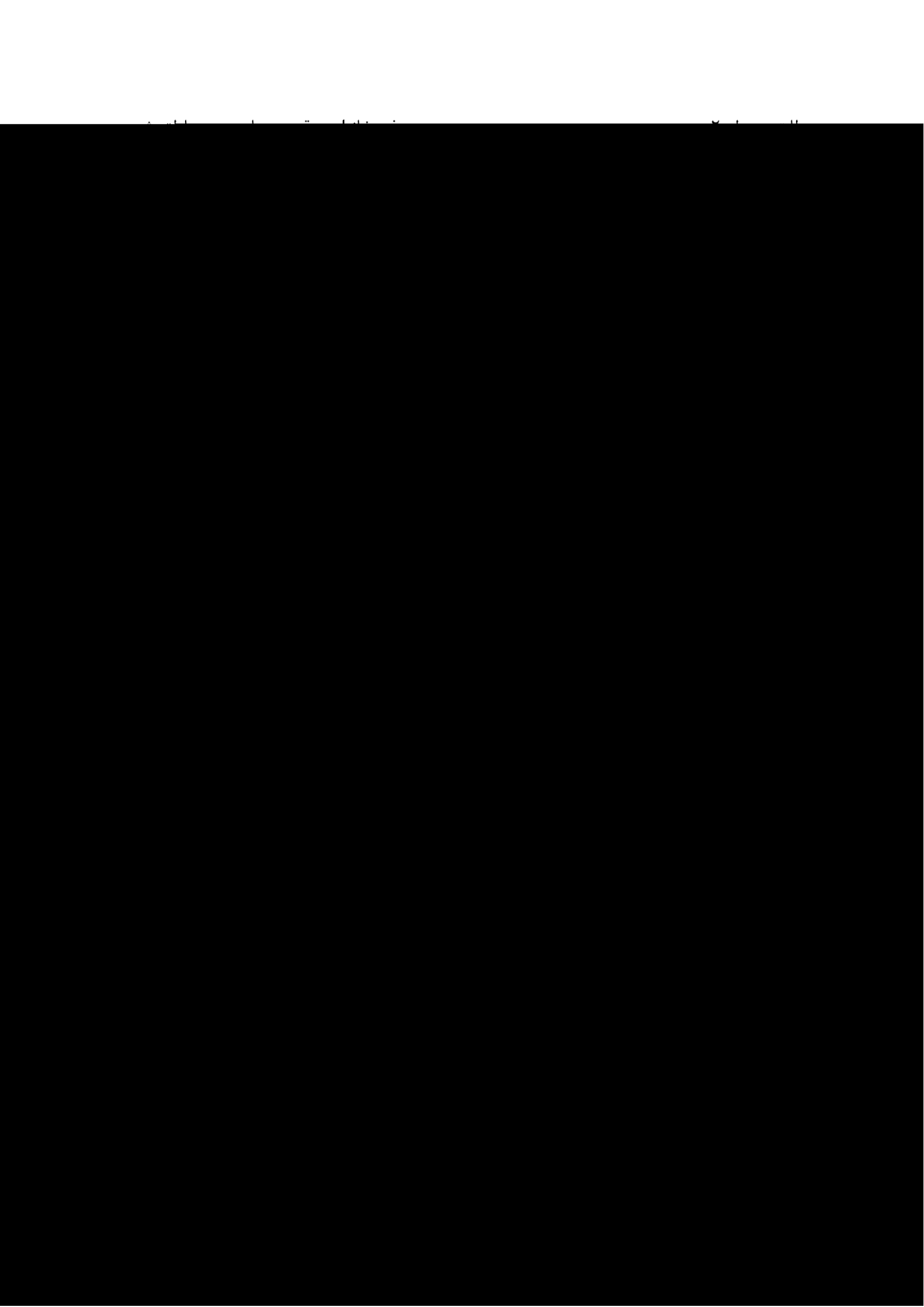
اینکه برخی خودروها به دلیل دوگانه سوز بودن، دارای قابلیت استفاده از گاز مصرفی نیز می‌باشند که به دلیل پایین بودن مصرف گاز برای خودروهای شخصی، از آرایه آمار آن در جدول ۲ صرف‌نظر شد.

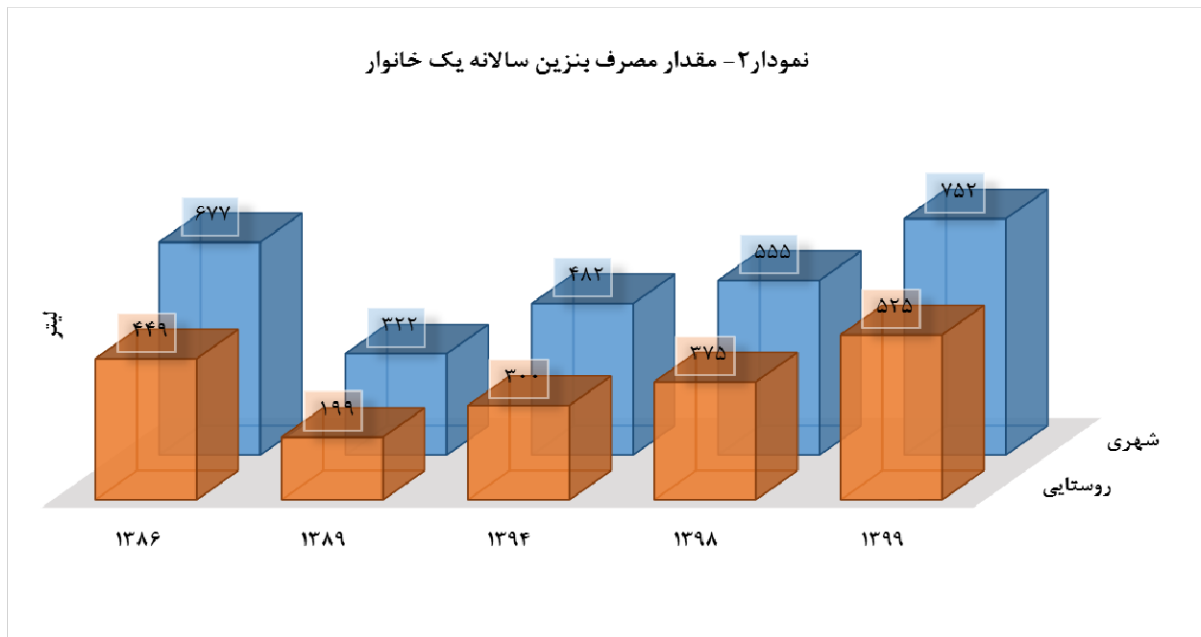
جدول ۲- برآورد متوسط هزینه یزین سالانه یک خانوار در مناطق شهری و روستایی در سال‌های منتخب

(ریال)

شرح	هزینه سالانه خانوار (ریال)		هزینه سالانه یزین (ریال)		نسبت هزینه یزین در سبد مصرفی خانوار (درصد)	
	شهری	روستایی	شهری	روستایی	شهری	روستایی
۱۳۸۶	۸۱,۲۸۹,۱۲۹	۲۸,۸۲۶,۰۲۵	۶۷۶,۵۲۱	۲۲۸,۷۲۴	۰.۸	۰.۹
۱۳۸۹	۱۱۲,۶۷۷,۵۰۴	۶۸,۴۷۷,۲۲۹	۱,۲۸۸,۱۵۵	۷۹۵,۰۶۴	۱.۱	۱.۴
۱۳۹۲	۲۶۲,۳۹۷,۳۷۵	۱۴۶,۹۸۲,۵۸۴	۴,۸۱۸,۰۷۲	۲,۰۰۱,۴۹۵	۱.۸	۲.۰
۱۳۹۸	۲۷۲,۳۷۸,۹۲۷	۲۶۱,۰۰۵,۶۲۰	۸,۴۲۰,۸۰۶	۵,۶۲۵,۰۹۸	۱.۸	۲.۲
۱۳۹۹	۶۲۱,۳۹۱,۹۰۸	۴۴۰,۶۷۸,۷۷۷	۱۱,۷۴۶,۶۶۷	۷,۸۷۱,۹۲۲	۱.۹	۲.۴

ماخذ: مرکز آمار ایران، طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال‌های ۸۶، ۸۹، ۹۲، ۹۸ و ۹۹





ماخذ: محاسبات نویسنده گزارش

موارد فوق برای متوسط هزینه و درآمد بنزین یک خانوار محاسبه شده است. برای نگاه دقیق‌تر به موضوع، بر اساس جداول ۴ الی ۷ هزینه و مقدار بنزین مصرفی یک خانوار در دهک‌های هزینه‌ای را می‌توان بررسی نمود.

این فرض همواره وجود داشته که خانوارها با درآمد بالاتر، بنزین بیشتری مصرف می‌کنند و در زمان سهمیه بندی نیز می‌توانند هزینه بالاتری برای نیاز خود بپردازند. نتایج هزینه و درآمد نیز این فرض را تایید می‌کنند.

جدول ۵ مقدار متوسط مصرف بنزین یک خانوار شهری در انواع دهک‌های هزینه را نشان می‌دهد:

در سال ۱۳۸۶ که اولین سال سهمیه بندی بنزین است، مقدار سهمیه اختصاص یافته به هر خودرو، ۱۰۰ لیتر در ماه و ۱۲۰۰ لیتر در سال بود. با آن که سهمیه بالایی به خودروها اختصاص یافته، ولی دو دهک نهم و دهم (دارای بالاترین درآمد) با در نظر گرفتن قیمت بنزین آزاد و سهمیه بندی، بیش از سهمیه اختصاص یافته به هر خودرو، بنزین استفاده نموده‌اند.

در سال ۱۳۸۹ سهمیه ماهانه هر خودرو به ۶۰ لیتر کاهش یافته است، نه دهک اول کمتر از مقدار سهمیه اختصاص یافته، مصرف نموده‌اند. ولی مصرف بنزین یک خانوار در دهک دهم (پردرآمدترین خانوارها) بیش

از سهمیه سالانه بوده است. بخشی از کاهش مصرف در سال‌های بعد از سال ۸۶ نسبت به سال ۸۶ و قبل از آن را می‌توان به دلیل تعویض خودروهای فرسوده و کم مصرف‌تر شدن خودروهای جدید ذکر کرد.

در سال ۱۳۹۴ با تک نرخی شدن قیمت بنزین، دو دهک آخر (پردرآمدترین خانوارها) دارای مصرف بنزین بالاتر از ماهانه ۶۰ لیتر بوده‌اند و در بقیه دهک‌ها الگوی سال ۸۹ رعایت شده است.

در سال ۱۳۹۸ در سه دهک هشتم الی دهم (پردرآمدترین خانوارها)، مصرف متوسط یک خانوار بالاتر از سهمیه اختصاص یافته بوده است که قطعاً بخشی از آن به دلیل وجود بیش از یک خودرو در این‌گونه خانوارها است.

در سال ۱۳۹۹ با وجود پاندمی کرونا و رو آوردن افراد به استفاده از وسیله حمل و نقل شخصی، فقط ۵ دهک اول (کم درآمدترین خانوارها) الگوی مصرف را رعایت نموده و مصرف متوسط ماهانه‌ی خانوارهای دهک ششم تا دهم بیش از سهمیه ماهانه بوده است. قطعاً دارا بودن بیش از یک انومبیل در این‌گونه خانوارها نیز در مصرف بالاتر تاثیر داشته است. بالاتر بودن مصرف در این سال و در ۵ دهک بالا (پردرآمدترین خانوارها) باعث بالا رفتن متوسط مصرف سالانه کل کشور نیز شده است.

جدول ۷ مقدار متوسط مصرف بنزین یک خانوار روستایی در انواع دهک‌های هزینه را نشان می‌دهد:

در سال‌های ۱۳۸۶، ۱۳۹۴ و ۱۳۹۸ متوسط مقدار مصرف خودرو(ها)ی یک خانوار در ۹ دهک اول کمتر از میزان سهمیه بندی است. در دهک دهم (پردرآمدترین خانوارها) متوسط مصرف بیش از سهمیه بندی بوده و مقدار بنزین اضافه بر سهمیه به صورت آزاد خریداری شده است.

در سال ۱۳۸۹ متوسط مصرف در تمامی دهک‌ها کمتر از میزان سهمیه اختصاص یافته به هر خودرو است.

در سال ۱۳۹۹ به دلیل پاندمی کرونا و بالاتر رفتن استفاده از وسیله نقلیه شخصی متوسط مصرف بنزین یک خانوار در سه دهک آخر (پردرآمدترین خانوارها) بیش از سهمیه اختصاص یافته به هر خودرو در این سال است.

جدول ۴- برآورد هزینه سالانه بنزین یک خانوار شهری در دهک هزینه خالص در سال‌های منتخب

(ریال)

شرح	متوسط کل	دهک اول	دهک دوم	دهک سوم	دهک چهارم	دهک پنجم	دهک ششم	دهک هفتم	دهک هشتم	دهک نهم	دهک دهم
۱۳۸۶	۶۷۶,۵۲۱	۸۵,۴۲۰	۱۸۰,۰۵۷	۲۳۴,۱۴۸	۳۳۹,۶۴۲	۳۸۵,۰۸۵	۵۱۳,۳۲۰	۵۸۷,۷۰۲	۸۸۵,۶۲۵	۱,۲۱۶,۱۹۵	۱,۷۷۰,۱۰۸
۱۳۸۹	۱,۲۸۸,۱۵۵	۱۲۸,۱۴۷	۲۸۷,۱۹۶	۵۴۵,۶۵۷	۶۳۱,۹۴۵	۸۸۰,۵۴۳	۱,۰۸۵,۳۰۲	۱,۴۳۰,۷۱۷	۱,۷۰۲,۶۳۴	۲,۳۹۸,۹۴۱	۳,۷۹۲,۱۴۴
۱۳۹۴	۴,۸۱۸,۰۷۲	۶۱۹,۳۱۶	۱,۵۳۵,۰۳۴	۱,۹۹۴,۹۴۰	۲,۹۵۸,۲۷۹	۳,۷۹۵,۱۳۵	۴,۳۴۲,۹۵۷	۵,۹۸۰,۷۱۲	۶,۹۹۴,۵۲۲	۷,۹۱۲,۰۹۰	۱۲,۰۵۳,۹۲۶
۱۳۹۸	۸,۳۳۰,۸۰۶	۱,۶۲۹,۱۹۱	۳,۲۲۱,۴۰۱	۴,۵۷۶,۰۸۵	۵,۹۳۴,۶۴۴	۷,۳۱۷,۷۵۷	۸,۴۷۳,۲۰۶	۹,۵۵۰,۱۲۷	۱۱,۶۴۳,۰۹۰	۱۳,۴۸۹,۱۳۵	۱۷,۴۷۹,۷۸۸
۱۳۹۹	۱۱,۷۴۶,۶۶۷	۱,۹۹۰,۴۲۱	۴,۱۳۷,۵۶۷	۶,۸۶۲,۸۳۸	۸,۲۴۲,۱۴۸	۹,۹۰۸,۱۲۴	۱۱,۴۶۶,۰۶۹	۱۴,۰۹۲,۶۳۹	۱۶,۶۱۶,۹۴۸	۱۹,۰۳۷,۲۷۸	۲۵,۱۲۷,۴۰۲

ماخذ: مرکز آمار ایران، طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال‌های ۸۶، ۸۹، ۹۴، ۹۸ و ۹۹

جدول ۵- برآورد مقدار مصرف سالانه بنزین یک خانوار شهری در دهک هزینه خالص در سال‌های منتخب

(لیتر)

شرح	متوسط کل	دهک اول	دهک دوم	دهک سوم	دهک چهارم	دهک پنجم	دهک ششم	دهک هفتم	دهک هشتم	دهک نهم	دهک دهم
۱۳۸۶	۶۷۷	۸۵	۱۸۰	۲۳۴	۳۴۰	۳۸۵	۵۱۳	۵۸۸	۸۸۶	۱,۲۰۴	۱,۳۴۳
۱۳۸۹	۳۲۲	۳۲	۷۲	۱۳۶	۱۵۸	۲۲۰	۲۷۱	۳۵۸	۴۲۶	۶۰۰	۸۵۰
۱۳۹۴	۴۸۲	۶۲	۱۵۴	۱۹۹	۲۹۶	۳۸۰	۴۳۴	۵۹۸	۶۹۹	۷۹۱	۱,۲۰۵
۱۳۹۸	۵۵۵	۱۰۹	۲۱۵	۳۰۵	۳۹۶	۴۸۸	۵۶۵	۶۳۷	۷۴۸	۸۱۰	۹۴۳
۱۳۹۹	۷۵۲	۱۳۳	۲۷۶	۴۵۸	۵۴۹	۶۶۱	۷۶۴	۹۴۰	۱,۱۰۸	۱,۲۶۹	۱,۶۷۵

ماخذ: گزارشات موجود و محاسبات نویسنده

جدول ۶- برآورد هزینه سالانه بنزین یک خانوار روستایی در دهک هزینه خالص در سال‌های منتخب

(ریال)

شرح	متوسط کل	دهک اول	دهک دوم	دهک سوم	دهک چهارم	دهک پنجم	دهک ششم	دهک هفتم	دهک هشتم	دهک نهم	دهک دهم
۱۳۸۶	۴۴۸,۷۴۴	۵۴,۸۵۹	۱۲۱,۸۶۵	۱۷۷,۳۵۹	۲۰۴,۰۷۹	۲۷۹,۰۷۸	۳۸۰,۰۱۲	۴۲۵,۲۷۲	۵۳۳,۰۸۹	۷۳۲,۸۲۱	۱,۳۷۲,۴۷۱
۱۳۸۹	۷۹۵,۰۶۴	۵۸,۴۳۲	۱۸۸,۸۵۰	۲۷۶,۹۸۶	۳۷۰,۵۲۴	۴۸۰,۳۹۸	۶۴۵,۲۹۶	۸۰۱,۲۰۰	۱,۰۵۸,۱۸۲	۱,۴۵۸,۱۲۸	۲,۶۱۳,۵۷۵
۱۳۹۴	۳,۰۰۱,۴۹۵	۲۶۹,۳۶۶	۸۱۲,۸۷۹	۱,۱۰۷,۹۵۱	۱,۶۵۷,۸۷۳	۲,۱۱۶,۶۵۵	۲,۴۸۴,۳۶۱	۳,۳۷۵,۶۵۲	۴,۴۶۸,۴۴۷	۵,۸۰۹,۳۳۶	۷,۹۱۵,۳۱۸
۱۳۹۸	۵,۶۲۵,۰۹۸	۲۸۰,۳۷۱	۱,۲۹۲,۷۲۳	۲,۸۹۶,۰۱۴	۳,۲۹۵,۹۸۸	۴,۴۱۷,۲۰۶	۵,۵۸۳,۹۱۴	۶,۷۷۷,۲۳۱	۸,۴۰۰,۷۷۷	۹,۶۱۲,۲۹۷	۱۳,۷۰۰,۱۱۹
۱۳۹۹	۷,۸۷۱,۹۳۲	۵۵۰,۷۳۹	۱,۴۴۶,۶۰۵	۳,۸۵۱,۱۹۶	۴,۷۴۷,۲۳۶	۶,۶۵۱,۴۶۲	۷,۶۰۹,۷۰۰	۹,۹۲۱,۸۰۵	۱۱,۳۳۵,۷۴۲	۱۴,۹۲۴,۱۵۰	۱۷,۶۸۸,۱۸۵

ماخذ: مرکز آمار ایران، طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال‌های ۸۶، ۸۹، ۹۴، ۹۸ و ۹۹

جدول ۷- برآورد مقدار مصرف سالانه بنزین یک خانوار روستایی در دهک هزینه خالص در سال‌های منتخب

(لیتر)

شرح	متوسط کل	دهک اول	دهک دوم	دهک سوم	دهک چهارم	دهک پنجم	دهک ششم	دهک هفتم	دهک هشتم	دهک نهم	دهک دهم
۱۳۸۶	۴۴۹	۵۵	۱۲۲	۱۷۷	۲۰۴	۲۷۹	۳۸۰	۴۲۵	۵۳۳	۷۳۳	۱,۲۴۳
۱۳۸۹	۱۹۹	۱۵	۴۷	۶۹	۹۳	۱۲۰	۱۶۱	۲۰۰	۲۶۵	۳۶۵	۶۵۳
۱۳۹۴	۳۰۰	۲۷	۸۱	۱۱۱	۱۶۶	۲۱۲	۲۴۸	۳۳۸	۴۴۷	۵۸۱	۷۹۲
۱۳۹۸	۳۷۵	۱۹	۸۶	۱۹۳	۲۲۰	۲۹۴	۳۷۲	۴۵۲	۵۶۰	۶۴۱	۸۱۷
۱۳۹۹	۵۲۵	۳۷	۹۶	۲۵۷	۳۱۶	۴۴۳	۵۰۷	۶۶۱	۷۳۸	۸۵۷	۹۵۰

ماخذ: گزارشات موجود و محاسبات نویسنده



افزایش هزینه بنزین و اجرای سهمیه بندی مصرف آن موجب تغییر در الگوی مصرف حمل و نقل خانوار نیز شده است. وقتی استفاده از اتومبیل شخصی ثابت مانده یا کاهش می‌یابد، خانوار برای رفت و آمد خود از سایر وسایل حمل و نقل عمومی باید استفاده کند. برای بررسی این موضوع، هزینه‌های حمل و نقل خانوار را که از طرح هزینه و درآمد خانوار بدست می‌آید، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

الگوی مصرف خانوار در استفاده از انواع وسایل حمل و نقل عمومی در طول زمان تغییر می‌کند که با استفاده از داده‌های موجود در طرح هزینه و درآمد خانوار می‌توان آن را مشاهده نمود.

در جدول ۸ انواع هزینه‌های خانوار در حمل و نقل درون و برون شهری به تفکیک انواع حمل و نقل شامل؛ ریلی، زمینی و هوایی مشاهده می‌شود.

نکته قابل ملاحظه آن است که منظور از درون و برون شهری شامل هم مناطق شهری و هم مناطق روستایی می‌شود. به عبارت دیگر درون شهری به معنی درون شهر یا روستا و برون شهری به معنی بیرون شهر یا روستاست.

جدول ۸- متوسط هزینه سالانه حمل و نقل درون و برون شهری و روستایی یک خانوار به تفکیک انواع وسایل حمل و نقل عمومی در مناطق شهری و روستایی در سال‌های منتخب (ریال)

شرح	۱۳۸۶		۱۳۸۹		۱۳۹۴		۱۳۹۸		۱۳۹۹	
	شهری	روستایی	شهری	روستایی	شهری	روستایی	شهری	روستایی	شهری	روستایی
بلیط قطار	۴۱,۰۷۲	۲۵,۱۲۱	۵۳,۵۰۵	۱۲,۰۰۳	۷۱,۷۶۳	۲۲,۳۸۵	۸۴,۶۳۱	۴۴,۱۸۰	۲۵,۱۶۰	۱۲,۹۳۶
بلیط مترو و هزینه خرید و شارژ کارت الکترونیکی	۲۲,۸۵۸	۱,۲۲۸	۳۳,۴۴۱	۵۶۵	۱۳۹,۵۷۹	۳,۵۳۳	۳۶۱,۹۸۷	۱۵,۰۸۲	۲۵۵,۹۲۴	۱۷,۹۲۹
کرایه اتوبوس بین شهری	۱۵۶,۱۴۵	۱۳۶,۴۳۹	۲۲۶,۳۵۲	۱۵۴,۷۹۹	۲۵۴,۸۶۷	۲۱۹,۶۳۳	۲۸۶,۰۴۵	۲۸۷,۹۳۹	۱۲۴,۳۱۶	۱۴۸,۷۱۲
کرایه اتوبوس داخل شهری (نقدی و شارژ کارت الکترونیکی)	۷۶,۴۷۹	۱۸,۸۷۰	۱۳۶,۰۵۴	۳۳,۴۶۶	۵۲۲,۰۳۲	۸۰,۴۶۵	۶۹۱,۹۸۲	۱۱۴,۶۵۸	۴۱۵,۳۸۹	۹۴,۲۸۵
کرایه مینی‌بوس بین شهری	۳۶,۱۹۴	۱۶۲,۹۱۰	۴۵,۴۴۳	۱۷۴,۳۴۲	۴۹,۵۹۵	۱۸۹,۰۵۱	۳۲,۸۸۳	۱۲۳,۷۶۹	۱۸,۱۸۹	۹۶,۷۲۲
کرایه مینی‌بوس داخل شهری	۸,۷۲۷	۱۵,۷۲۹	۵,۵۵۰	۱۴,۴۲۸	۱۸,۵۲۱	۳۱,۵۱۹	۲۵,۳۰۹	۳۰,۷۶۵	۱۶,۴۰۶	۳۹,۳۳۸
کرایه سواری بین شهری	۱۴۴,۴۸۲	۵۵۵,۱۴۵	۲۴۱,۹۳۷	۹۱۰,۴۶۱	۳۹۲,۸۴۷	۱,۶۸۲,۰۲۳	۶۱۴,۸۸۸	۲,۵۳۷,۴۳۳	۶۱۱,۳۳۱	۲,۷۱۸,۰۹۹
کرایه تاکسی داخل شهری	۳۰۸,۷۳۷	۱۲۱,۵۳۵	۵۹۴,۷۰۵	۲۱۷,۴۰۲	۱,۳۸۲,۷۵۱	۵۲۴,۴۸۱	۲,۲۳۵,۲۸۴	۸۴۸,۲۱۳	۲,۳۵۵,۴۰۵	۱,۱۳۰,۰۶۸
کرایه تاکسی تلفنی، اینترنتی و آژانس	۳۰۳,۵۲۳	۱۵۷,۲۸۷	۴۲۴,۱۹۲	۱۹۲,۰۳۶	۷۳۱,۲۶۵	۳۴۴,۴۷۴	۱,۷۹۴,۳۸۱	۷۰۳,۹۲۵	۲,۱۴۲,۸۲۴	۸۴۴,۱۲۵
کرایه حمل مسافر توسط موتور سیکلت	۱,۵۲۶	۳,۷۵۳	۲,۳۵۲	۳,۳۲۹	۱,۷۶۲	۲,۱۲۵	۲,۸۸۷	۴,۶۲۹	۱,۳۹۶	۱,۴۴۵
هزینه ایاب و ذهاب به محل کار یا محل تحصیل	۱۵۶,۳۹۶	۶۰,۲۲۳	۲۵۱,۵۸۲	۹۷,۰۶۱	۴۶۸,۵۱۱	۲۲۵,۸۷۵	۸۱۶,۴۴۳	۴۳۴,۶۶۱	۲۰۷,۶۵۱	۱۰۱,۶۶۲
کرایه سواری داخل شهری (مسافرکش شخصی)	۲۵۷,۶۲۸	۸۳,۴۹۶	۱۸۲,۳۳۹	۴۲,۱۶۶	۱۱۰,۸۷۰	۱۱۸,۸۸۹	۱۸۰,۲۸۹	۲۲۹,۲۷۱	۱۵۸,۰۷۰	۲۵۹,۴۶۷
کرایه تاکسی بین شهری	۱۸,۶۶۷	۲۰,۵۷۷	۱۹,۰۴۷	۲۱,۴۰۵	۱۵,۶۶۸	۴۳,۶۵۳	۲۰,۵۲۹	۷۸,۸۵۲	۱۷,۶۵۳	۳۸,۰۳۵
کرایه حمل مسافر توسط هواپیما و بالگرد	۹۲,۴۰۱	۴۳,۶۹۹	۱۵۸,۱۴۲	۱۸,۱۳۰	۱۹۵,۹۶۷	۷۳,۸۸۵	۳۴۰,۱۲۳	۴۷,۲۸۲	۲۵۸,۸۳۴	۲۷,۳۶۲

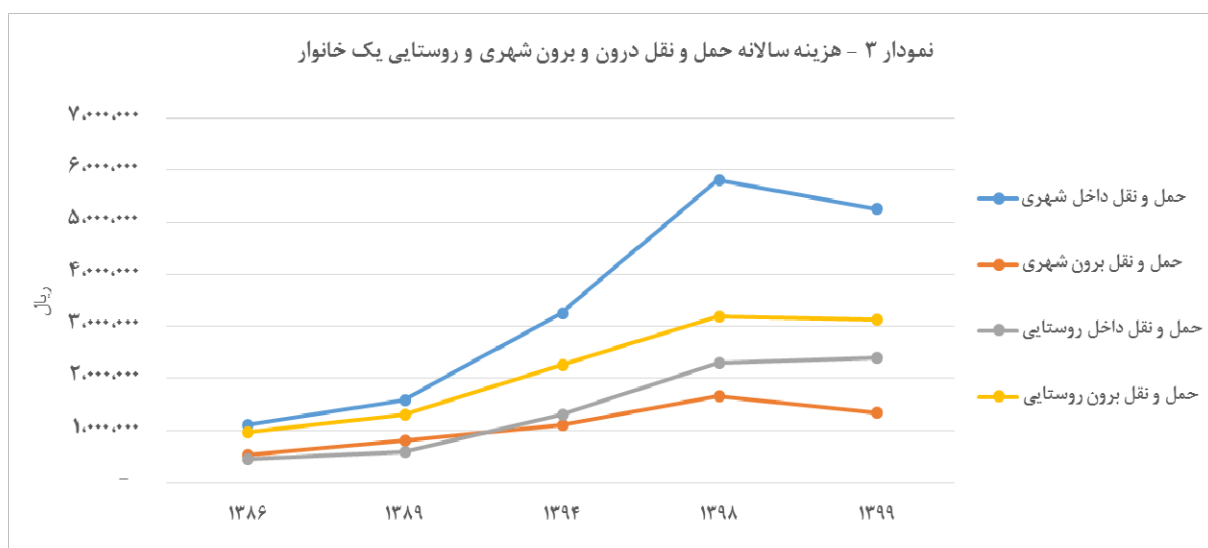
ماخذ: مرکز آمار ایران، طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوارهای شهری و روستایی سال‌های ۸۶، ۸۹، ۹۴، ۹۸ و ۹۹

برای آن که تصویر بهتری از تغییرات هزینه حمل و نقل یک خانوار داشته باشیم هزینه‌های حمل و نقل در دو گروه درون و برون شهری و روستایی مورد بررسی قرار می‌گیرد. چون بعضی از عناوین هزینه می‌توانست در هر دو نوع حمل و نقل کاربرد داشته باشد لذا در چنین مواردی، نسبتی از هر نوع در نظر گرفته شد.

جدول ۹- متوسط هزینه سالانه حمل و نقل درون و برون شهری و روستایی یک خانوار در مناطق شهری و روستایی در سال‌های منتخب (ریال)

شرح	حمل و نقل درون شهری و روستایی	حمل و نقل برون شهری و روستایی
شهری	۱,۰۹۸,۶۶۴	۵۲۶,۱۷۱
روستایی	۴۴۶,۰۲۴	۹۵۹,۹۸۸
شهری	۱,۵۷۷,۷۶۴	۷۹۶,۸۷۸
روستایی	۵۸۱,۰۸۰	۱,۳۱۰,۵۱۳
شهری	۳,۲۶۰,۲۹۱	۱,۰۹۵,۷۰۷
روستایی	۱,۲۹۵,۸۵۴	۲,۲۶۶,۱۳۷
شهری	۵,۸۲۰,۵۲۸	۱,۶۶۷,۱۳۳
روستایی	۲,۳۰۶,۲۸۷	۳,۱۹۴,۳۷۲
شهری	۵,۲۶۲,۰۰۵	۱,۳۴۶,۵۴۳
روستایی	۲,۳۹۸,۵۲۸	۳,۱۳۱,۶۵۷

جدول ۹ نمایی کلی از متوسط هزینه سالانه حمل و نقل درون و برون شهری و روستایی یک خانوار در مناطق شهری و روستایی را نشان می‌دهد.



با توجه به تغییرات قیمتی در طول سال‌های مورد بررسی، هر چند که افزایش قیمت کنترل شده بوده، باز هم نمی‌توان گفت که تمامی روند افزایش هزینه که در نمودار مشاهده می‌شود، ناشی از افزایش تعداد سفرهاست و بخشی از این روند صعودی ناشی از تورم موجود در این بخش است.

در جدول ۱۰ و ۱۱ به تغییرات هزینه‌های تفکیک شده سفرهای درون و برون شهری و روستایی می‌پردازیم.

جدول ۱۰- متوسط هزینه سالانه حمل و نقل درون شهری و روستایی یک خانوار در مناطق شهری و روستایی به

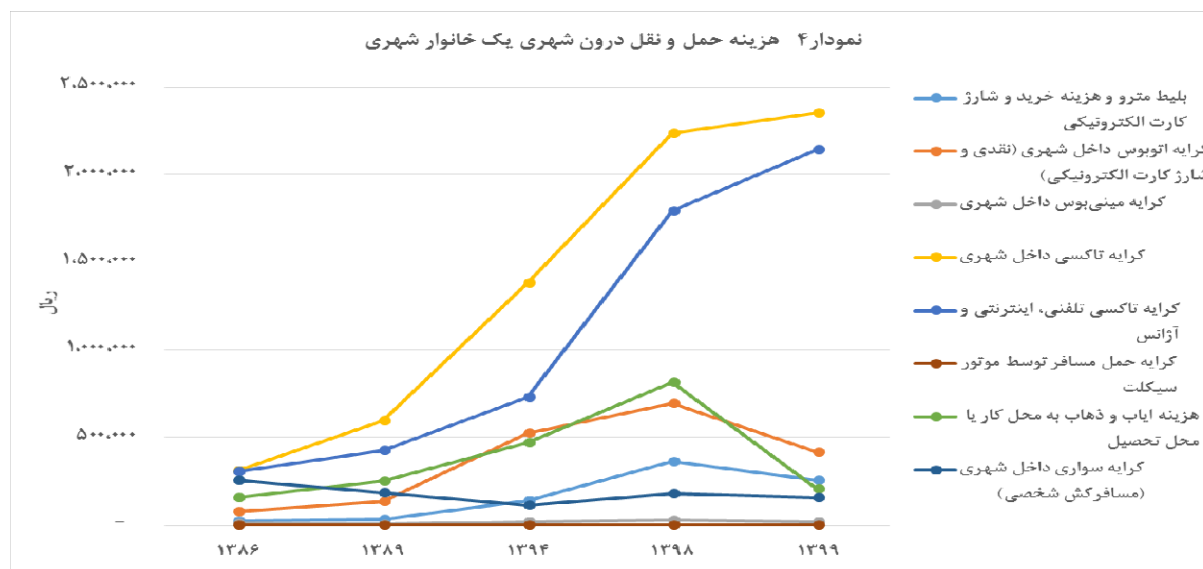
تفکیک انواع هزینه در سال‌های منتخب (ریال)

شرح	بلیط مترو و هزینه خرید و شارژ کارت الکترونیکی	کرایه اتوبوس داخل شهری (نقدی و شارژ کارت الکترونیکی)	کرایه مینی بوس داخل شهری	کرایه تاکسی تاکسی داخل شهری	کرایه تاکسی تلفنی، اینترنتی و آژانس	کرایه حمل مسافر توسط موتور سیکلت	هزینه ایاب و ذهاب به محل کار یا محل تحصیل	کرایه سواری داخل شهری (مسافرکش شخصی)	
۱۳۸۶	۲۲,۸۵۸	۷۶,۴۷۹	۸,۷۲۷	۳۰۸,۷۳۷	۳۰۳,۵۲۳	۱,۵۲۶	۱۵۶,۳۹۶	۲۵۷,۶۲۸	شهری
	۱,۲۲۸	۱۸,۸۷۰	۱۵,۷۲۹	۱۲۱,۵۳۵	۱۵۷,۲۸۷	۳,۷۵۳	۶۰,۲۲۳	۸۳,۴۹۶	روستایی
۱۳۸۹	۳۳,۴۴۱	۱۳۶,۰۵۴	۵,۵۵۰	۵۹۴,۷۰۵	۴۲۴,۱۹۲	۲,۳۵۲	۲۵۱,۵۸۲	۱۸۲,۳۳۹	شهری
	۵۶۵	۳۳,۴۶۶	۱۴,۴۲۸	۲۱۷,۴۰۲	۱۹۲,۰۳۶	۳,۳۲۹	۹۷,۰۶۱	۴۲,۱۶۶	روستایی
۱۳۹۴	۱۳۹,۵۷۹	۵۲۲,۰۳۲	۱۸,۵۲۱	۱,۳۸۲,۷۵۱	۷۳۱,۲۶۵	۱,۷۶۲	۴۶۸,۵۱۱	۱۱۰,۸۷۰	شهری
	۳,۵۳۳	۸۰,۴۶۵	۳۱,۵۱۹	۵۲۴,۴۸۱	۳۴۴,۴۷۴	۲,۱۲۵	۲۲۵,۸۷۵	۱۱۸,۸۸۹	روستایی
۱۳۹۸	۳۶۱,۹۸۷	۶۹۱,۹۸۲	۲۵,۳۰۹	۲,۲۳۵,۲۸۴	۱,۷۹۴,۳۸۱	۲,۸۸۷	۸۱۶,۴۴۳	۱۸۰,۲۸۹	شهری
	۱۵,۰۸۲	۱۱۴,۶۵۸	۳۰,۷۶۵	۸۴۸,۲۱۳	۷۰۳,۹۲۵	۴,۶۲۹	۴۳۴,۶۶۱	۲۲۹,۲۷۱	روستایی
۱۳۹۹	۲۵۵,۹۲۴	۴۱۵,۳۸۹	۱۶,۴۰۶	۲,۳۵۵,۴۰۵	۲,۱۴۲,۸۲۴	۱,۳۹۶	۲۰۷,۶۵۱	۱۵۸,۰۷۰	شهری
	۱۷,۹۲۹	۹۴,۲۸۵	۳۹,۳۳۸	۱,۱۳۰,۰۶۸	۸۴۴,۱۲۵	۱,۴۴۵	۱۰۱,۶۶۲	۲۵۹,۴۶۷	روستایی

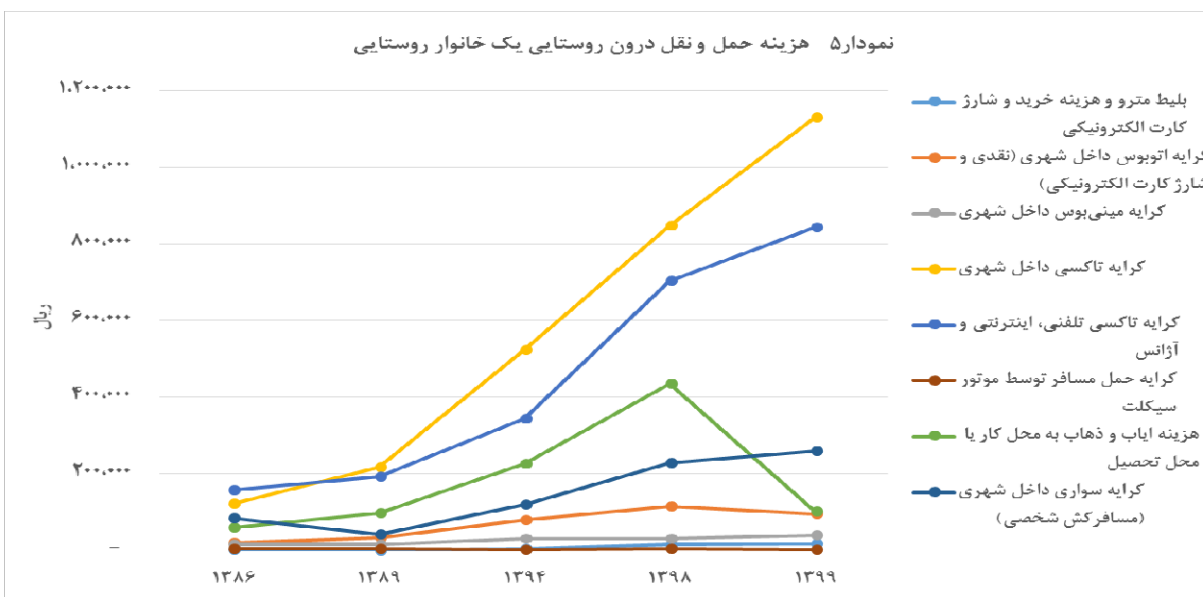
همان‌طور که گفته شد بخشی از افزایش هزینه حمل و نقل در طول زمان به دلیل تورم است، با این حال از روی هزینه‌های جاری نیز می‌توان روند تغییرات را بررسی نمود.

بین سال‌های ۸۹ و ۹۹ اقبال عمومی در مناطق شهری به سمت تاکسی تلفنی و تاکسی خطی بوده است. استفاده از سرویس برای رفت و آمد به محل کار یا تحصیل، استفاده از خطوط اتوبوسرانی و مترو تا سال ۹۸ افزایش داشته ولی در سال ۹۹ به دلیل وجود پاندمی کرونا هزینه خانوار در این بخش‌ها کاهش نشان می‌دهد.

هزینه جاری حمل مسافر با موتورسیکلت و مینی بوس داخل شهری، در سال‌های مورد بررسی ثابت مانده که با توجه به تغییرات شاخص قیمت مصرف کننده، می‌توان ادعا نمود که تعداد آن کاهش یافته است. همچنین هزینه مسافرکش شخصی دارای نوسان است.



در مناطق روستایی هزینه جاری حمل مسافر با موتورسیکلت، مینی بوس داخل شهری و بلیط مترو بسیار ناچیز است. هزینه جاری کرایه تاکسی، سواری و تاکسی تلفنی در طول دوره مورد بررسی روند صعودی داشته است. استفاده از سرویس برای رفت و آمد به محل کار یا تحصیل و استفاده از وسایل خطوط اتوبوسرانی تا سال ۹۸ افزایش داشته ولی در سال ۹۹ به دلیل وجود پاندمی کرونا هزینه خانوار در این بخش‌ها کاهش نشان می‌دهد.



در جدول ۱۱ هزینه حمل و نقل برون شهری و روستایی به تفکیک انواع هزینه مشاهده می‌شود.

در مناطق شهری انواع هزینه حمل و نقل برون شهری تا سال ۹۸ روندی صعودی داشته است ولی در سال ۹۹ هزینه‌ها نسبت به هزینه مشابه خود در سال قبل کاهش نشان می‌دهد.

خانوارهای شهری از تاکسی برای جابه جایی بین شهری استفاده کمی داشته‌اند و متوسط این هزینه برای یک خانوار در تمامی سال‌های مورد بررسی اندک است.

خانوارهای شهری برای حمل و نقل برون شهری بیشتر از تاکسی بین شهری استفاده کرده‌اند و بالاترین هزینه حمل و نقل برون شهری به کرایه آن اختصاص داشته است.

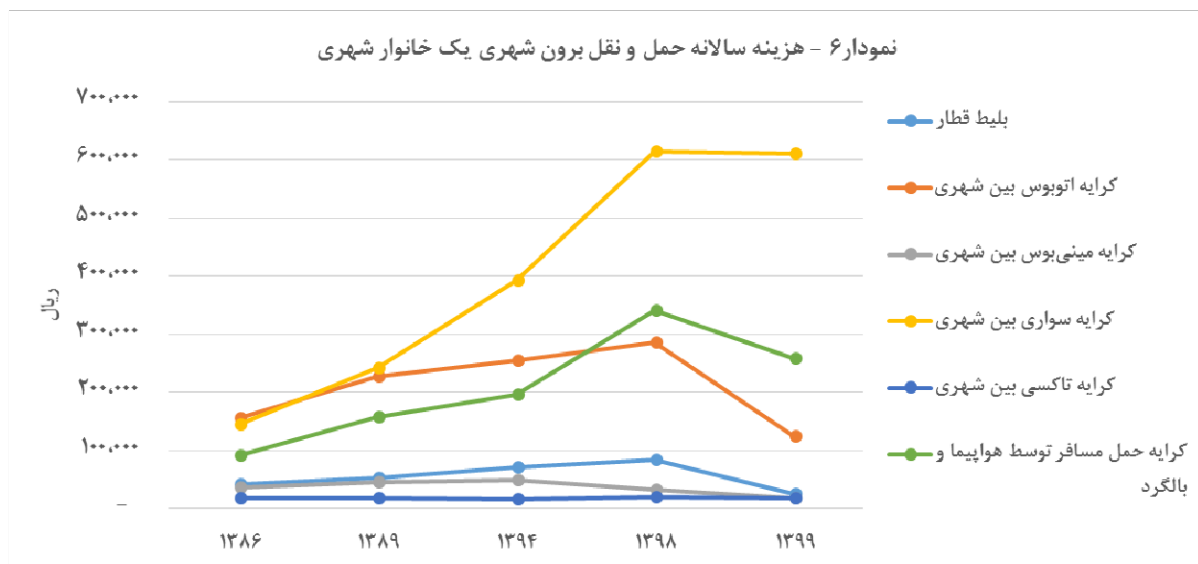
علیرغم افزایش قیمت واحد بلیط هواپیما در سال ۹۹، با این حال هزینه آن در مناطق شهری در سال ۹۹ نسبت به ۹۸ کاهش یافته است.

جدول ۱۱- متوسط هزینه سالانه حمل و نقل برون شهری و روستایی یک خانوار در مناطق شهری و روستایی به تفکیک انواع هزینه در سال‌های منتخب (ریال)

شرح	بلیط قطار	کرایه اتوبوس بین شهری	کرایه مینی بوس بین شهری	کرایه سواری بین شهری	کرایه تاکسی بین شهری	کرایه حمل مسافر توسط هواپیما و اتوبوس
شهری	۴۱,۰۷۲	۱۵۴,۱۴۵	۲۶,۱۶۴	۱۴۹,۴۸۲	۱۱۸,۶۶۷	۹۲,۶۰۱
روستایی	۲۵,۱۷۱	۱۳۶,۶۴۹	۱۶۲,۹۱۰	۵۵۵,۱۴۵	۲۰,۵۷۷	۴۲,۶۹۹
شهری	۵۴,۵۰۵	۲۲۶,۴۵۲	۴۵,۴۴۲	۲۴۱,۹۴۷	۱۹,۰۴۷	۱۵۸,۱۴۲
روستایی	۱۲,۰۰۳	۱۵۴,۷۹۹	۱۷۲,۱۲۲	۹۱۰,۳۶۱	۲۱,۶۰۵	۱۸,۱۳۰
شهری	۷۱,۷۶۲	۲۵۴,۸۶۷	۴۹,۵۹۵	۲۹۲,۸۶۷	۱۵,۶۶۸	۱۹۵,۹۶۷
روستایی	۲۲,۳۸۵	۲۱۹,۶۳۳	۱۸۱,۰۵۱	۱,۶۸۲,۰۳۳	۴۲,۶۵۳	۷۲,۸۸۵
شهری	۸۲,۶۶۱	۲۸۶,۰۴۵	۴۲,۸۸۲	۶۱۴,۸۸۸	۲۰,۵۲۹	۲۴۰,۱۲۴
روستایی	۴۴,۱۸۰	۲۸۷,۹۳۹	۱۴۲,۷۶۹	۲,۵۳۷,۴۳۳	۷۸,۸۵۲	۴۷,۲۸۲
شهری	۲۵,۱۶۰	۱۳۴,۳۱۶	۱۸,۱۸۹	۶۱۱,۳۳۱	۱۷,۶۵۳	۲۵۸,۸۳۴
روستایی	۱۲,۹۴۶	۱۴۸,۷۱۲	۹۶,۷۲۲	۲,۷۱۸,۰۹۹	۴۸,۰۴۵	۲۷,۴۶۲

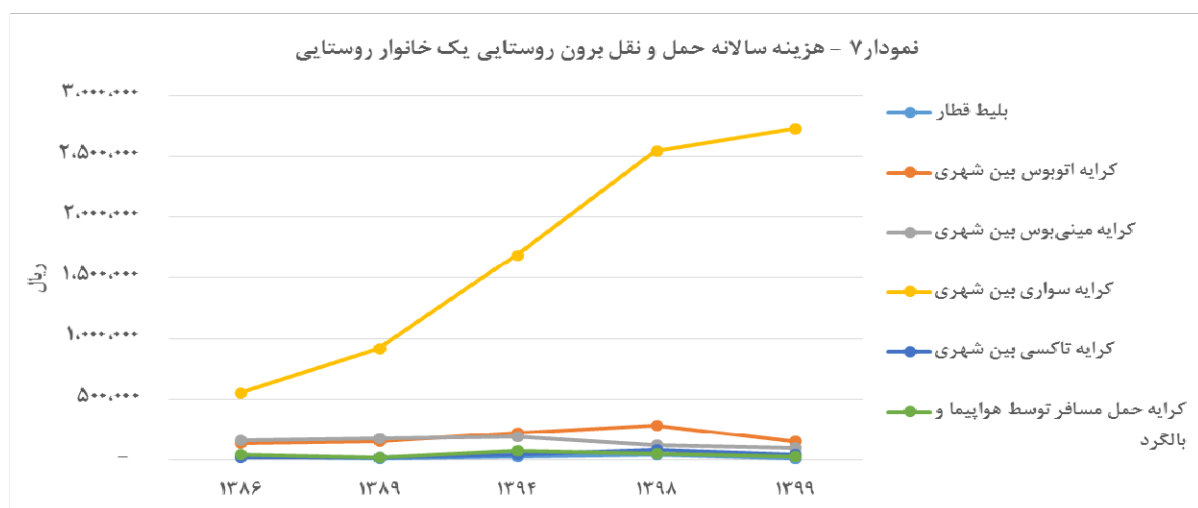
در مناطق شهری هزینه جاری حمل مسافر یا موتورسیکلت، مینی‌بوس داخل شهری و بلیط مترو بسیار ناچیز است.

هزینه جاری کرایه تاکسی، سواری و تاکسی تلفنی در طول دوره مورد بررسی روند صعودی داشته است. همچنین استفاده از سرویس برای رفت و آمد به محل کار یا تحصیل و استفاده از خطوط اتوبوسرانی تا سال ۹۸ افزایش داشته ولی در سال ۹۹ به دلیل وجود پاندمی کرونا هزینه خانوار در این بخش‌ها کاهش نشان می‌دهد.



هزینه حمل و نقل برون روستایی یک خانوار روستایی در انواع هزینه حمل و نقل به جز کرایه سواری بین شهری در سطح پایینی از هزینه است و تغییرات چندانی در قبل و بعد از تغییر قیمت بنزین نشان نمی‌دهد.

متوسط هزینه کرایه سواری بین شهری (و روستایی) یک خانوار روستایی روندی صعودی داشته و بالاترین رقم ریالی در بین انواع هزینه حمل و نقل برون روستایی به این نوع تعلق دارد.



## کلام آخر:

- شاید هنوز برای بررسی نتایج سهمیه بندی بنزین و صدور کارت سوخت خیلی زود باشد، با این حال سهمیه بندی بنزین، هرچند افزایش هزینه‌های حمل و نقل را به دنبال داشته ولی به نظر می‌رسد که موجب مدیریت در مصرف بنزین توسط دارندگان خودرو شده است. این موضوع در گزارشات شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی<sup>۳</sup> نیز خود را نشان می‌دهد و حاکی از کاهش مصرف سوخت خودرو در سطح کل کشور است.
- بخشی از کاهش مصرف بنزین یک خودرو را می‌توان به تعویض خودروهای فرسوده و جایگزینی با خودروهای نو در دو دهه اخیر نسبت داد. همچنین دوگانه سوز بودن برخی از خودروها موجب تغییر مصرف از بنزین به "گاز مصرفی اتومبیل" شده است که البته تاثیر آن بر روی خودروهای شخصی بسیار ناچیز است.
- تعداد خانوارهای استفاده کننده از اتومبیل شخصی در مناطق شهری در سال ۹۹ نسبت به ۸۶، حدود ۱,۷ برابر و این نسبت در مناطق روستایی حدود ۲,۷ برابر شده است. به دلیل این که در طرح هزینه و درآمد خانوار تعداد اتومبیل‌های مورد استفاده خانوار پرسیده نمی‌شود، لذا این نسبت با توجه به این که بعضی از خانوارها بیش از یک اتومبیل دارند، حتماً بیشتر خواهد بود.
- در سال‌هایی که بنزین سهمیه بندی بوده به جز سال ۱۳۹۹، روند مصرف کاهشی بوده و مقدار متوسط مصرف یک خانوار از سهمیه داده شده نیز کمتر است. به نظر می‌رسد عمده‌ترین علت افزایش مصرف در سال ۹۹ به دلیل وجود پاندمی کرونا و لزوم رعایت پروتکل‌های بهداشتی توسط مردم بوده است که در نتیجه مصرف بنزین در مناطق شهری از مقدار سهمیه اختصاص یافته به هر خودرو، بیشتر شده است.
- در سال ۱۳۹۸ در مناطق شهری، مصرف متوسط بنزین یک خانوار در سه دهک آخر (پردرآمدترین خانوارها) بالاتر از سهمیه اختصاص یافته بوده است که قطعاً بخشی از آن به دلیل وجود بیش از یک خودرو در این گونه خانوارها است.
- در سال ۹۹ با وجود پاندمی کرونا و تمایل افراد به استفاده از وسیله حمل و نقل شخصی، در مناطق شهری فقط ۵ دهک اول (کم درآمدترین خانوارها) کمتر از سهمیه بنزین داده شده مصرف نموده‌اند و خانوارهای دهک ششم تا دهم (پردرآمدترین خانوارها)، متوسط مصرف بیش از سهمیه ماهانه داشته‌اند. قطعاً دارا بودن بیش از یک اتومبیل در این گونه خانوارها نیز در این مورد تاثیر داشته است.
- در مناطق روستایی در سال‌های ۱۳۸۶، ۱۳۹۴ و ۱۳۹۸ فقط در دهک دهم (پردرآمدترین خانوارها) متوسط مصرف بنزین خانوار بیش از سهمیه بندی بوده و مقدار بنزین اضافه بر سهمیه به صورت آزاد خریداری شده است. در بقیه دهک‌ها متوسط مقدار مصرف بنزین یک خانوار کمتر از میزان سهمیه بندی است.

<sup>۳</sup> شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران، آمارنامه مصرف فراورده‌های نفتی انرژی زا - ۱۳۹۷



- در سال ۹۹ به دلیل پاندمی کرونا رفتار استفاده از وسایل حمل و نقل درون شهری و روستایی تغییر یافته و به سمت وسایل نقلیه با سرنشین کمتر رفته است. بیشترین وسیله مورد استفاده انواع تاکسی و تاکسی تلفنی بوده است.
- به دلیل وجود قوانینی درخصوص لغو قرارداد ایاب و ذهاب کارکنان توسط ادارات، هزینه ایاب و ذهاب کارکنان در سال ۹۹ کاهش یافته است. در کنار آن به دلیل وجود کرونا و عدم حضور دانش آموزان در مدارس و عدم وجود هزینه سرویس مدارس در هزینه‌های خانوار، در مجموع هزینه ایاب و ذهاب به محل کار یا محل تحصیل در مناطق شهری و روستایی کاهش نشان می‌دهد.
- انتظار می‌رفته که وجود پاندمی کرونا هزینه‌های حمل و نقل برون و درون شهری و روستایی را در سال ۹۹ نسبت به سال‌های قبل کاهش دهد. این کاهش در انواع حمل و نقل به جز کرایه سواری بین شهری در مناطق روستایی اتفاق افتاده است. این هزینه در مناطق شهری سال ۹۸ و ۹۹ تقریباً ثابت مانده است.