

احتمال فشار روی گازوئیل



مدیر اتحادیه سوخت‌های جایگزین کشور گفت: از طرف دیگر اگر نظارت ضعیف باشد، احتمال فشار روی گازوئیل و سوخت‌های دیگر هم وجود دارد، مخصوصاً در بخش‌هایی که امکان سوءاستفاده در آن بیشتر است. بنابراین مدیریت جانشینی سوخت بنزین باید همزمان با این طرح دیده شود، وگرنه اثر خالص سیاست کمتر از انتظار خواهد شد.

به گزارش مشعل نیوز؛ علی محمودیان، درباره اجرای بنزین سه‌نرخ در کشور اظهار داشت: بحث نرخ سوم بنزین عملاً تلاشی است برای مدیریت یک واقعیت تلخ اما روشن. مصرف بنزین در ایران با روند فعلی، هم از منظر بودجه‌ای و هم از منظر امنیت انرژی، قابل ادامه نیست. سیاست‌گذار در نظر دارد بدون شوک مستقیم به همه مردم، بخش پرمصرف را هدف بگیرد و بخشی از هزینه‌های پنهان یارانه را کنترل کند.

کنترل مصرف اضافه

وی با بیان اینکه مهم‌ترین هدف دولت، کنترل مصرف اضافه است؛ گفت: کنترل مصرف یعنی مصرفی که بالاتر از سقف‌های تعیین‌شده قرار می‌گیرد و معمولاً سهم آن در کل تقاضا کم نیست، اما حساسیت اجتماعی‌اش نسبت به افزایش عمومی قیمت پایین‌تر است. به بیان ساده، دولت می‌خواهد

با حفظ یک سطح حمایتی برای مصرف پایه، برای مصرف بالا سیگنال قیمتی قوی‌تری بدهد.

کاهش فشار مالی ناشی از یارانه و واردات

مدیر اتحادیه سوخت‌های جایگزین کشور هدف دوم اجرای طرح را کاهش فشار مالی ناشی از یارانه و واردات دانست و تصریح کرد: حتی اگر دولت عدد واردات را دقیق و ثابت اعلام نکند، واقعیت این است که هر فاصله‌ای بین تولید و مصرف، یا باید با واردات پرهزینه جبران شود یا با برداشت از منابعی که در نهایت به کسری بودجه و تورم ختم می‌شود.

هرقدر شکاف قیمت با منطقه بزرگ‌تر باشد، قاچاق رشد می‌کند

وی به هدف تعریف شده برای کاهش انگیزه قاچاق نیز اشاره و اظهار داشت: هرقدر شکاف قیمت داخلی با قیمت منطقه‌ای و نرخ ارز بزرگ‌تر باشد، قاچاق به‌صورت شبکه‌ای یا خرد رشد می‌کند. نرخ سوم تلاش می‌کند بخشی از این شکاف را برای مصرف مازاد کم‌اثرتر کند، هرچند به تنهایی نسخه نهایی نیست.

نرخ سوم یعنی پرمصرف‌ها هزینه بیشتری بپردازند

معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی: نرخ سوم برای مصرف‌کنندگان با مصرف بالا و برای مصرف‌کنندگان با مصرف پایین به‌صورت متفاوتی اعمال می‌شود. نرخ سوم برای مصرف‌کنندگان با مصرف بالا به‌صورت افزایشی و برای مصرف‌کنندگان با مصرف پایین به‌صورت کاهش‌ی اعمال می‌شود. نرخ سوم برای مصرف‌کنندگان با مصرف بالا به‌صورت افزایشی و برای مصرف‌کنندگان با مصرف پایین به‌صورت کاهش‌ی اعمال می‌شود. نرخ سوم برای مصرف‌کنندگان با مصرف بالا به‌صورت افزایشی و برای مصرف‌کنندگان با مصرف پایین به‌صورت کاهش‌ی اعمال می‌شود.

مصرف کم می‌شود؟

وی ادامه داد: در کاهش مصرف هم باید واقع‌بین بود، اثر اصلی این مدل معمولاً کاهش رشد مصرف و کاهش مصرف اضافی است، نه کاهش انفجاری مصرف. کاهش معنی‌دار زمانی رخ می‌دهد که همزمان ابزار جایگزین واقعی یعنی حمل‌ونقل عمومی کارآمدتر، توسعه CNG با استاندارد و ظرفیت مناسب، نوسازی ناوگان فرسوده و سازوکارهای کنترلی مؤثر بر توزیع وجود داشته باشد.

نرخ جدید بنزین؛ شرط لازم اما ناکافی برای کاهش قاچاق

مدیر اتحادیه سوخت‌های جایگزین کشور اجرای طرح قیمتی بنزین را در کاهش میزان قاچاق تاحدی موثر دانست و گفت: در مورد قاچاق سوخت فقط مسئله قیمت نیست؛ مسئله زنجیره است. نرخ سوم می‌تواند سود قاچاق را برای بخشی از بنزین کاهش دهد، ولی اگر نظارت بر کارت سوخت، ردیابی تراکنش‌ها، کنترل کارت‌های اجاره‌ای، نظارت جایگاهی و کنترل مرزی تقویت نشود، قاچاق صرفاً مسیرش را عوض می‌کند و تطبیق پیدا می‌کند. بنابراین پاسخ دقیق این است نرخ سوم شرط لازم است، اما شرط کافی نیست.

اختلاف قیمت یعنی ایجاد رانت بالقوه

وی درباره احتمال ایجاد عدم شفافیت توضیح داد: این ریسک کاملاً واقعی است. چندنرخ یعنی اختلاف قیمت، و اختلاف قیمت یعنی ایجاد رانت بالقوه. هر جا رانت باشد، اگر قواعد شفاف و نظارت هوشمند نباشد، زمینه تبانی، بازار غیررسمی، سهمیه‌فروشی زیرزمینی و بی‌اعتمادی عمومی فراهم می‌شود.

راه کنترل ریسک، شعار نیست؛ ابزار اجرایی می‌خواهد

در این باره، وی افزود: در صورتی که دولت نتواند نظارت‌های لازم را انجام دهد، احتمالاً شاهد افزایش قاچاق سوخت خواهیم بود. در این شرایط، دولت باید به دنبال راهکارهای عملیاتی برای کنترل ریسک‌های احتمالی باشد. به عنوان مثال، می‌تواند با افزایش نظارت بر کارت سوخت و ردیابی تراکنش‌ها، به کاهش قاچاق سوخت کمک کند. همچنین، می‌تواند با ایجاد شفافیت در فرآیند توزیع سوخت، به کاهش رانت‌های بالقوه کمک کند. در نهایت، دولت باید به دنبال راهکارهای جامع برای کنترل ریسک‌های احتمالی باشد.

حمایت نشود مردم به سمت راه‌های دور زدن می‌روند

وی در پیش‌بینی افزایش مصرف سایر سوخت‌ها تصریح کرد: در صورت اجرای واقعی نرخ سوم، بخشی از تقاضا به سمت جایگزین‌ها حرکت می‌کند. طبیعی‌ترین جایگزین در ایران CNG است، به شرط اینکه دولت مسیر حمایت از این بخش را به صورت پیوسته ادامه دهد. در غیر این صورت، مردم به جای جایگزینی منطقی، به سمت راه‌های دور زدن یا رفتارهای کوتاه‌مدت می‌روند.

احتمال فشار روی گازوئیل

مدیر اتحادیه سوخت‌های جایگزین کشور ادامه داد: از طرف دیگر اگر نظارت ضعیف باشد، احتمال فشار روی گازوئیل و سوخت‌های دیگر هم

وجود دارد، مخصوصا در بخشهایی که امکان سوءاستفاده در آن بیشتر است. بنابراین مدیریت جانشینی سوخت باید همزمان با این طرح دیده شود، وگرنه اثر خالص سیاست کمتر از انتظار خواهد شد.

باید به مردم راه داد، نه فقط هزینه

محمودیان درباره کاهش واردات گفت: «اگر اجرای طرح جدی باشد و مصرف اضافی واقعا کاهش یابد، واردات نیز کم میشود، کاهش حتی چند درصدی در مصرف روزانه، در مقیاس ملی میتواند فاصله تولید و مصرف را کمتر کند و نیاز به واردات را کاهش دهد یا حداقل رشد آن را مهار کند. اما اگر طرح در عمل با دور زدن گسترده همراه شود، اثر وارداتی هم محدود خواهد شد.»

اثر کاهش واردات

محمودیان درباره کاهش واردات گفت: اگر اجرای طرح جدی باشد و مصرف اضافی واقعا کاهش یابد، واردات نیز کم میشود، کاهش حتی چند درصدی در مصرف روزانه، در مقیاس ملی میتواند فاصله تولید و مصرف را کمتر کند و نیاز به واردات را کاهش دهد یا حداقل رشد آن را مهار کند. اما اگر طرح در عمل با دور زدن گسترده همراه شود، اثر وارداتی هم محدود خواهد شد.

کاهش مصرف در کوتاه مدت

وی درباره میزان صرفه جویی تصریح کرد: عدد دقیق بدون داده اجرایی قابل دفاع نیست. هر عددی که بدون شواهد مصرف پس از اجرا گفته شود، بیشتر حدس است تا تحلیل. صرفه جویی تابعی از سهم مصرف بالای سقف، میزان تبعیت مردم از سازوکار قیمت و قدرت کنترل دولت بر حلقه توزیع است. به طور معمول، این مدلها در کوتاه مدت کاهش مصرف مازاد ایجاد میکنند و در میان مدت، اگر با توسعه جایگزینها همراه شوند، میتوانند کاهش پایداری رقم بزنند.

برنامه تبدیل یارانه از خودرو به نفر

مدیر اتحادیه سوختهای جایگزین کشور بهترین مدل عملی برای ایران، ترکیبی از حمایت هدفمند، قیمت گذاری قابل پیش بینی، شفافیت مالی و

بازار رسمی سهمیه را بهترین مدل عملی حوزه سوخت در کشور دانست و گفت: در برنامه تبدیل یارانه از خودرو به نفر؛ سهمیه پایه به هر شهروند داده شود، نه به هر خودرو. این کار عدالت را بهتر می‌کند و رانت خودروهای چندگان را کاهش می‌دهد.

سهمیه قابل معامله باشد تا بازار زیرزمینی نشود

محمودیان با تأکید بر لزوم فرمول تعدیل تدریجی و قابل پیش‌بینی و نه شوک ناگهانی و وعده مبهم، خاطرنشان کرد: یک مسیر تدریجی با سقف تغییر مشخص (مثلاً بازبینی فصلی محدود) اعتماد را بالا می‌برد و رفتار مصرفی را قابل مدیریت می‌کند.

فرمول تعدیل تدریجی؛ نه شوک

محمودیان با تأکید بر لزوم فرمول تعدیل تدریجی و قابل پیش‌بینی و نه شوک ناگهانی و وعده مبهم، خاطرنشان کرد: یک مسیر تدریجی با سقف تغییر مشخص (مثلاً بازبینی فصلی محدود) اعتماد را بالا می‌برد و رفتار مصرفی را قابل مدیریت می‌کند.

درآمد نامرئی؛ بزرگ‌ترین خطای سیاست‌های انرژی

وی با اشاره به بازگشت درآمد به مردم و زیرساخت، با گزارش عمومی ماهانه، گفت: بزرگ‌ترین خطای سیاست‌های انرژی این است که درآمدشان نامرئی شود. اگر مردم ببینند درآمد نرخ سوم دقیقاً به چه شکل به حمل‌ونقل عمومی، اسقاط، یا حمایت هدفمند برمی‌گردد، همراهی بیشتر می‌شود.

قیمت به تنهایی قاچاق را ریشه‌کن نمی‌کند

مدیر اتحادیه سوخت‌های جایگزین کشور با تأکید بر تدوین بسته ضدقاچاق مبتنی بر داده و اجرا متذکر شد: کارت سوخت، کنترل کارت جایگاه، تحلیل تراکنش‌ها، نظارت میدانی و کنترل مرزی باید باهم دیده شود. قیمت به تنهایی قاچاق را ریشه‌کن نمی‌کند.