



تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد بر بستر کد ملی سرپرست خانوار



گزارش سیاستی شماره ۹۷۰۹۰۱

آذر ۱۳۹۷

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَالَّذِينَ جَاهَدُوا فِينَا لَنَهْدِيَنَّهُمْ سُبُلَنَا
وَأَنهَاكَ فِي رِجَاكَ مَا (بِاِخْلَاصِ نِيَّةٍ) جِهَادِ كُنْتُمْ،
قِطْعًا بِرِجَاكَ خُودِ، هِدَايَتِشَانِ خَوَاهِيمِ كَرْدِ

تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد بر بستر کد ملی سرپرست خانوار



تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد بر بستر کد ملی سرپرست خانوار

گزارش سیاستی شماره ۹۷۰۹۰۱ - ویرایش اول

تهیه شده در شبکه تحلیلگران اقتصاد مقاومتی

برنامه موضوعی: ساماندهی بخش انرژی

تهیه کننده: سیدحمیدرضا قریشی

آذر ۱۳۹۷

شبکه تحلیلگران اقتصاد مقاومتی یک کانون تفکر با مأموریت «اثرگذاری بر تصمیمات مسئولین و دستگاه‌ها به منظور تحقق الگوی اقتصاد مقاومتی در کشور» است که در سال ۱۳۹۵ فعالیت رسمی خود را آغاز نمود.

این شبکه، ۱۰ برنامه کلان در چارچوب اقتصاد مقاومتی در دستور کار دارد که هر برنامه، تعدادی مسئله را شامل می‌شود. اعضای شبکه از جوانان نخبه کشور بوده و هر کدام بر حل یکی از این مسائل متمرکز هستند.

شناسایی شبکه مسائل در هر حوزه، طراحی راهکار برای حل مسائل احصاء شده و هم‌اندیشی جهت ارزیابی و تدقیق آن، بررسی تجربیات جهانی، طرح مباحث در فضای نخبگانی و رسانه‌ای و پیگیری راهکارهای ارائه شده از دستگاه‌ها و مسئولین مرتبط به منظور اتخاذ تصمیمات لازم، از جمله فعالیت‌هایی است که در شبکه انجام می‌شود.

یکی از انواع تولیدات شبکه «گزارش سیاستی» است که با هدف طرح مختصر و مفید یک مسئله و ارائه راهکار برای حل آن، ویژه تصمیم‌گیران تهیه می‌شود. گزارش سیاستی حاضر نیز در قالب برنامه «ساماندهی بخش انرژی» در شبکه، در همین چارچوب تهیه شده است.

علاقه‌مندان می‌توانند از طریق سایت Moqnet.ir با شبکه تحلیلگران اقتصاد مقاومتی در ارتباط باشند و نظرات، پیشنهادات و انتقادات خود را در خصوص فعالیت‌های شبکه ارائه نمایند.

فهرست

۸..... خلاصه مدیریتی

بخش اول

۱۰..... مقدمه

بخش دوم

۱۲..... ارزیابی الگوی تخصیص سهمیه بنزین به هر خودرو

بخش سوم

۱۴..... تشریح الگوی تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد

بخش چهارم

۱۶..... ابعاد الگو و ملاحظات اجرایی

بخش پنجم

۱۹..... مزیت های الگوی پیشنهادی برای مردم و دولت

بخش ششم

۲۱..... جمع بندی

خلاصه مدیریتی

الگوی تخصیص سهمیه بنزین به هر خودرو که طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۴ بر بستر کارت سوخت اجرایی شد، آثار مثبتی در مدیریت مصرف و کنترل قاچاق داشت. با این وجود، افرادی که خودرو نداشتند یا کم‌مصرف بودند، در این الگو مدنظر قرار نگرفته و حقوقشان از منابع عمومی کشور اعطا نگردید؛ چرا که عملاً بنزین یارانه‌ای تنها به افراد دارای خودرو و موتور سیکلت تعلق می‌گرفت و این مصداق تخصیص ناعادلانه و غیربهبینه منابع بود.

حال که دولت بنا دارد مجدداً کارت سوخت را فعال نماید و از مزایای آن بهره‌بردار، ضروری است در الگوی اجرای آن بازنگری صورت گیرد. الگوی پیشنهادی جایگزین، «تخصیص سهمیه به هر فرد بر بستر کد ملی سرپرست خانوار» است. بر این اساس، پیشنهاد می‌شود سهمیه بنزین یارانه‌ای به صورت «ماهانه ۳۰ لیتر بنزین ۱۰۰۰ تومانی به ازای هر فرد» در نظر گرفته شود و این سهمیه بر بستر کد ملی، به سرپرست خانوار تخصیص یابد. نرخ مصارف مازاد بر سهمیه نیز (نرخ آزاد) در بازاری که بین مردم برای خرید و فروش سهمیه شکل می‌گیرد، تعیین گردد.

در این الگو، افرادی که مصرف بنزین ندارند یا کم‌مصرف هستند، می‌توانند با فروش سهمیه خود در بازاری متشکل از طریق سازوکارهای نرم افزاری، از مابه‌التفاوت نرخ آزاد و نرخ یارانه‌ای بنزین به صورت مستقیم منتفع شوند؛ لذا مسئله پرداخت یارانه نقدی دیگر برای دولت وجود نخواهد داشت و به صورت خودکار این یارانه تخصیص می‌یابد. همچنین از آنجا که در این سازوکار، نرخ آزاد یارانه چندانی ندارد، مشکل قاچاق و تخصیص یارانه پنهان انرژی به پرمصرف‌ها نیز مرتفع می‌گردد.

در قالب این الگو در صورت لزوم، امکان مدیریت بازار و تعیین نرخ آزاد به صورت تکلیفی نیز توسط دولت وجود دارد. در واقع دولت می‌تواند به صورت گام‌به‌گام و با اتخاذ سیاست‌های هوشمندانه، نرخ دوم را تدریجاً به سمت قیمت فوب خلیج فارس سوق دهد و از آزادسازی ناگهانی آن بپرهیزد.

ذکر این نکته ضروریست که اقدام اخیر دولت در احیای کارت سوخت، منافاتی با الگوی پیشنهادی یعنی تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد ندارد؛ چرا که همچنان می‌توان سهمیه افراد صاحب خودرو را به یک کارت سوخت منتقل نمود تا از آن برای سوخت‌گیری استفاده شود؛ سایر افراد نیز می‌توانند با استفاده از کد ملی و رمز عبور، از سهمیه خود استفاده نمایند.

بخش اول

مقدمه

افزایش بی‌رویه مصرف و قاچاق بنزین در ماه‌های اخیر سبب گردید با وجود رشد چشمگیر تولید بنزین در داخل، همچنان کشور از صادرات بنزین و کسب درآمد ارزی از این مسیر محروم بماند.

مجموع مصرف و قاچاق بنزین در تابستان ۹۷ در بعضی مقاطع تا بیش از ۱۲۰ میلیون لیتر در روز نیز افزایش یافت. آخرین آمارها از مصرف بنزین نشان می‌دهد میانگین مصرف در تیرماه سال جاری به حدود ۹۲ میلیون لیتر در روز رسیده که رشد ۸٫۵ درصدی نسبت به سال گذشته داشته است.^۱

با توجه به این رشد مصرف و قاچاق بنزین طی ماه‌های اخیر، پیش‌بینی می‌شود که میانگین تقاضای بنزین در سال جاری به حدود ۹۰ میلیون لیتر در روز برسد. این رقم معادل رشد بیش از ۱۲ درصدی نسبت به میانگین مصرف بنزین در سال گذشته بوده و بسیار نگران‌کننده است.

در خصوص میزان دقیق قاچاق سوخت، گرچه عدد و رقم‌ها تخمینی است، اما برآوردها حاکی از آن است که قاچاق سوخت در کشور در سال جاری به صورت لجام‌گسیخته افزایش یافته است. طبق اظهار نظر رسمی معاون پیشگیری ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، قاچاق روزانه سوخت ۱۰ تا ۱۳ میلیون لیتر بوده که معادل تقریباً ۱ میلیارد لیتر قاچاق تنها در ۳ ماهه تابستان است^{۲ و ۳}.

با توجه به اینکه همواره مقدار قاچاق گازوئیل به دلیل سوددهی بالا و خطر کمتر، بیشتر

۱. میانگین مصرف بنزین کل کشور در تیرماه به ۹۲ میلیون لیتر رسید (خبرگزاری شانا؛ ۲ مرداد ۹۷)

۲. قاچاق روزانه ۱۰ تا ۱۳ میلیون لیتر سوخت (خبرگزاری صداوسیما؛ ۲۹ آبان ۹۷)

۳. قاچاق ۱ میلیارد لیتر سوخت در سه ماهه اخیر (خبرگزاری ایسنا؛ ۱۸ مهر ۹۷)

از بنزین است، قاچاق بنزین در بهترین حالت حدود ۵ میلیون لیتر در روز برآورد می شود. در نتیجه با فرض قیمت تقریباً ۳۶۰۰ تومانی بنزین در منطقه^۴ ضرر روزانه دولت از قاچاق بنزین ۱۳ میلیارد تومان در روز برآورد می گردد که مجموع سالانه آن حدود ۵ هزار میلیارد تومان می شود.

عامل اصلی رشد قاچاق، اختلاف نرخ بنزین با کشورهای همسایه در اثر جهش قیمت ارز است؛ از سوی دیگر عامل اصلی رشد مصرف نیز ارزانی نسبی بنزین و نبود سازوکارهای بازدارنده در مصرف است. لذا به عقیده عموم کارشناسان، اصلاح قیمت بنزین ضروری است؛ هرچند در روش های اصلاح اختلاف نظر وجود دارد.

در شرایط فعلی اقتصادی کشور، افزایش ناگهانی قیمت برای همه مردم که توسط برخی پیشنهاد شده است، فشار مضاعفی بر اقشار مختلف به ویژه دهک های پایین وارد می کند. لذا این مسئله، استفاده از سازوکار سهمیه بندی بنزین جهت مدیریت نرخ مصارف عمومی را ضروری می نماید.

سناریوهای مختلفی بر محور سهمیه بندی بنزین قابل ارائه است. «تخصیص سهمیه به هر خودرو»، «تخصیص سهمیه به یک خودرو از هر خانوار دارای وسیله نقلیه» و در نهایت «تخصیص سهمیه به هر نفر»، الگوهای مختلفی هستند که برای سهمیه بندی بنزین متصور است؛ که هر کدام مزایا و چالش های خاص خود را دارد.

در این گزارش ابتدا الگوی تخصیص سهمیه بنزین به هر خودرو که در سال های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۴ در کشور اجرا گردید، ارزیابی شده و سپس الگوی پیشنهادی یعنی تخصیص سهمیه به هر فرد به عنوان الگوی بهینه، تشریح می گردد. در نهایت نیز ملاحظات اجرایی و آثار اجرای الگوی بررسی می شود.

۴. قیمت هر لیتر بنزین قوب خلیج فارس برابر ۴۰ سنت و هر دلار معادل ۹۰۰۰ تومان طبق نرخ سامانه نیما در نظر گرفته شده است.

بخش دوم

ارزیابی الگوی تخصیص سهمیه بنزین به هر خودرو

افزایش ناگهانی نرخ ارز و رشد شتابان مصرف و قاچاق بنزین در ماه های اخیر موجب شد سهمیه بندی بنزین و استفاده از نظام دونرخ، به عنوان راهکاری با کمترین تبعات اجتماعی، مجدداً مورد بحث میان کارشناسان و مسئولین قرار گیرد.

یکی از الگوهای مطرح در این زمینه، تخصیص سهمیه بنزین به هر خودرو است که طی سال های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۴ نیز اجرا شده بود. بررسی ها نشان می دهد این روش تاثیر قابل قبولی بر کنترل قاچاق، کاهش مصرف و بهینه کردن توزیع یارانه انرژی داشت؛ اما دارای ایراداتی نیز هست که از منظر کارشناسی قابل بررسی است.

این موارد عبارتند از:

یک- اعطای سهمیه به هر خودرو به نوعی دادن یارانه به افراد دارای خودرو است و لذا افراد بدون خودرو یا کم مصرف، از آن منتفع نمی شوند. این در حالی است که قریب به اتفاق افراد بدون خودرو از خانوارهای دهک های پایین جامعه هستند. در این میان حتی برخی خانوارها چندین خودرو دارند. بنابراین تخصیص سهمیه به هر خودرو عادلانه نیست.

دو- در الگوی تخصیص سهمیه به هر خودرو چون منفعت بنزین آزاد مستقیماً به مردم نمی رسد، نمی توان نرخ دوم را کاملاً آزادانه تعیین کرد. در نتیجه تعیین نرخ دوم به صورت تکلیفی، مشکل قاچاق و یارانه انرژی را به طور کامل حل نمی کند. به عنوان مثال اگر فرض کنیم قیمت بنزین فوب خلیج فارس ۴۰۰۰ تومان باشد و نرخ دوم ۱۵۰۰ تومان تعیین گردد، همچنان در برخی مناطق مرزی عطش قاچاق وجود خواهد داشت و پرمصرف ها یارانه انرژی زیادی دریافت می کنند.

سه- در الگوی تخصیص سهمیه به هر خودرو، درآمد حاصل از اجرا در اختیار دولت قرار می‌گیرد. سپس دولت باید این درآمد را میان همه مردم و یا دهک‌های کم‌درآمد توزیع کند و در زیرساخت‌ها هزینه نماید. تجربه توزیع منابع هدفمندی در سال‌های گذشته نشان می‌دهد همواره در مورد توزیع این منابع میان دولت‌های گوناگون و همچنین مجلس شورای اسلامی اختلاف نظر و کشمکش وجود دارد و عموماً رویکردهای سیاسی به جای نظرات کارشناسی غالب می‌شود. لذا حتی اگر وضعیت بنزین اصلاح شود، توزیع عادلانه و منطقی منابع آن خود معضل جدیدی است؛ به علاوه وجود منابع در دست دولت، توقعاتی در مردم ایجاد می‌کند که حتی در صورت پرداخت یارانه، باز هم سبب نارضایتی عمومی خواهد شد.

این موارد نشان می‌دهد حتی اگر به هر خانوار تنها به ازای یک خودرو سهمیه بنزین تخصیص یابد، گرچه نسبت به الگوی تخصیص سهمیه به هر خودرو عادلانه‌تر است، اما مشکلات ریشه‌ای و لاینحل آن همچنان پابرجاست.

بخش سوم

تشریح الگوی تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد

راهکار حل معضلات موجود در سهمیه‌بندی بنزین با شیوه گذشته، یعنی تخصیص سهمیه به هر خودرو، استفاده از الگویی است که باعث شود بنزین یارانه ای به هر فرد تخصیص یابد.

بر این اساس الگوی «تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد بر بستر کد ملی سرپرست خانوار»، پیشنهاد می‌شود؛ میزان و نرخ سهمیه و روش تعیین نرخ آزاد، از جمله موارد مهم در این الگو بوده که جزئیات آن به قرار زیر است:

میزان و نرخ سهمیه: در این الگو به ازای هر نفر ماهانه ۳۰ لیتر بنزین ۱۰۰۰ تومانی (هر نفر ۱ لیتر در روز) در نظر گرفته می‌شود و بر اساس کد ملی، به سرپرست خانوار اختصاص می‌یابد. در نتیجه به عنوان مثال، یک خانواده ۴ نفره در هر ماه ۱۲۰ لیتر بنزین ۱۰۰۰ تومانی در اختیار خواهد داشت. در این شرایط، سرپرستان خانوارهایی که کم‌مصرف هستند یا خودرو ندارند، می‌توانند مازاد سهمیه خود را در یک بازار متشکل با نرخ آزاد عرضه کنند^۵ و سایرین، مصارف مازاد خود را از این بازار خریداری نمایند. در نتیجه خرید و فروش سهمیه به صورت شفاف و قانونی صورت می‌گیرد. نرخ سهمیه‌ای بنزین می‌تواند در ابتدای هر سال توسط دولت و با ملاحظه تورم و شرایط اجتماعی، اصلاح شود.

روش تعیین نرخ آزاد: برای تعیین نرخ بنزین آزاد، دو سناریو وجود دارد؛ در سناریوی اصلی، نرخ آزاد در بازار خرید و فروش سهمیه به صورت طبیعی شکل می‌گیرد. در این شرایط حتی افرادی که مایل به انتقال سوخت به خارج از کشور هستند نیز باید به بازار ورود کنند و بنزین خریداری نمایند؛ دولت هم می‌تواند در این بازار روزانه

۵. در صورتی که نرخ آزاد به عنوان مثال ۳۰۰۰ تومان باشد، به ازای هر لیتر ۲۰۰۰ تومان عاید خانوار فروشنده سهمیه بنزین می‌شود.

مقدار مشخصی بنزین عرضه نماید. در سناریوی دیگر، این دولت است که قصد دارد بازار را کنترل کند. در این صورت دولت می‌تواند با تعیین تکلیفی نرخ آزاد بر مبنای هزینه تولید یا قیمت فوب خلیج فارس به صورت ثابت یا متغیر و همچنین با تعیین سقف سوخت‌گیری روزانه و سقف ذخیره بنزین در هر کد ملی، بازار را کنترل کرده و از قاچاق و یا سفته‌بازی در سوخت جلوگیری نماید. به عنوان مثال دولت می‌تواند نرخ آزاد را به عنوان مثال برابر ۲۰۰۰ تومان تعیین و سقف سوخت‌گیری روزانه را برابر ۱۰۰ لیتر و سقف ذخیره سهمیه در حساب هر سرپرست خانوار را برابر ۴۰۰ لیتر قرار دهد.

بخش چهارم

ابعاد الگو و ملاحظات اجرایی

یکی از مهم‌ترین مزایای الگوی پیشنهادی این است که به هزینه قابل توجهی برای ایجاد زیرساخت جدید نیاز ندارد. در واقع این الگو صرفاً با ایجاد یک بانک داده و پیاده‌سازی نرم‌افزار آن، قابل اجراست.

با این وجود، برخی ابعاد اجرایی و فنی و ملاحظاتی که در این الگو لازم است مدنظر قرار گیرد، عبارتند از:

تخصیص سهمیه با کد ملی: در این طرح بدون استفاده از کارت سوخت و صرفاً با وارد کردن کد ملی سرپرست خانوار و رمز عبور در دستگاه کارتخوان پمپ بنزین، اقدام به سوخت‌گیری می‌شود. در نتیجه در صدور کارت سوخت و کارت سوخت‌المثنی به هنگام مفقودی نیز صرفه‌جویی خواهد شد. در این قالب، اقدام دولت در راستای احیای مجدد کارت سوخت، منافاتی با تخصیص سهمیه به افراد ندارد و می‌توان همچنان سهمیه افراد دارای خودرو را به یک کارت سوخت منتقل و از آن برای سوخت‌گیری استفاده کرد. همچنین برای ایجاد رمز در اولین مرحله می‌توان از اکانت‌های موجود در موبایل‌بانک‌ها، اینترنت‌بانک‌ها و عابربانک‌ها جهت اعلام رمز کارت سوخت به مردم استفاده نمود. چرا که در این سیستم‌ها قبلاً احراز هویت صورت گرفته است.

بستر ارتباطی: برای قرائت میزان سهمیه متعلق به هر فرد، جایگاه‌ها باید برخط باشند. گرچه بستر ارتباطی فعلی سامانه هوشمند بنزین پایداری کافی برای استفاده برخط ندارد، اما تقریباً همه جایگاه‌ها مجهز به کارتخوان بانکی و در نتیجه اتصال برخط هستند و بنابراین مشکلی برای تراکنش برخط نخواهند داشت. هم‌اکنون جایگاه‌های فروش گازوئیل برخط هستند و از بستر بانکی موجود در جایگاه برای تبادل اطلاعات سهمیه استفاده می‌کنند.

بازار فروش سهمیه: برای فروش سهمیه، در صورتی که سناریوی تعیین نرخ در بازار خرید و فروش انتخاب شود، افرادی که مایل به عرضه و فروش سهمیه بنزین خود هستند، مقدار سهمیه قابل عرضه و حداقل قیمت فروش خود را ثبت می‌کنند؛ متقاضیان خرید سهمیه نیز مقدار بنزین مورد نیاز خود به همراه حداکثر قیمت پیشنهادی را اعلام می‌نمایند. سپس معامله در قیمت‌های مشترک صورت گرفته و سهمیه عرضه‌کنندگان به متقاضیان منتقل می‌شود و مبلغ نقدی مابه‌ازای آن از حساب کاربری خریدار به فروشنده منتقل می‌گردد. همچنین در صورتی که سناریوی تعیین نرخ توسط دولت انتخاب شود، نرخ خرید و فروش ثابت بوده و عرضه‌کنندگان تنها میزان فروش سهمیه را ارائه کرده و متقاضیان نیز بر اساس نیاز به مقدار لازم خریداری می‌نمایند. در مورد بازار تبادل سهمیه باید گفت با وجود انواع اپلیکیشن‌ها و شیوه‌های گوناگون نرم‌افزاری بر بستر اینترنت، پیاده‌سازی این بازار به سهولت امکان‌پذیر است؛ اکثر مناطق کشور نیز به نسل‌های جدید اینترنت مجهز هستند و در نهایت در مناطقی که دسترسی کافی به امکانات برخط وجود ندارد، این‌گونه اقدامات در دهیاری‌ها یا برخی مراکز خدماتی متمرکز قابل انجام است.

کنترل نرخ حمل و نقل عمومی: همزمان با اجرای این طرح، به منظور جلوگیری از اثرگذاری نرخ آزاد بنزین بر هزینه‌های عمومی، باید نرخ حمل و نقل عمومی کنترل شود. این مهم با رفع موانع توسعه سی.ان.جی در کشور امکان‌پذیر است چراکه تقریباً همه تاکسی‌ها دوگانه‌سوز هستند. ذکر این نکته ضروری است که توسعه سی.ان.جی (و حتی ال.پی.جی در نیمه شمالی کشور) نه فقط برای تاکسی‌ها بلکه برای همه افراد و شرکت‌های خدماتی که فعالیت آن‌ها وابسته به حمل‌ونقل است، مفید واقع خواهد شد. به این معنی که اگر موانع و معضلاتی که پیش روی سوخت‌های جایگزین است رفع شود، اقشار گوناگون بسته به میزان منفعتی که از جایگزینی بنزین با سی.ان.جی دارند، از این بازار استقبال خواهند کرد. علاوه بر این، برای اطمینان بیشتر می‌توان تخصیص

سهمیه ویژه به تاکسی‌ها را نیز مانند گذشته در دستور کار قرار داد. اگر نرخ حمل و نقل عمومی ثابت بماند، عمده تبعات روانی نرخ آزاد بنزین بر سایر هزینه‌های خانوار قابل کنترل خواهد بود.

اجرای گام به گام و تدریجی: اجرای هر گونه اصلاحات که بر نرخ و شیوه تخصیص بنزین اثر می‌گذارد، مستلزم اقدامات تکمیلی و مقدماتی است تا تبعات اجتماعی و روانی آن مدیریت شود. مهم‌ترین نکته که باید در این زمینه مدنظر قرار گیرد، «اجرای گام به گام و تدریجی» است. به عنوان مثال می‌توان در مرحله ابتدایی، صرفاً سوخت‌گیری با کد ملی را بدون محدودیت راه‌اندازی نمود و سپس سقف سوخت‌گیری روزانه، نرخ آزاد و امکان خرید و فروش را اجرایی کرد. این نوع عملکرد باعث خواهد شد امکان مدیریت فضا پس از اجرای سیاست‌ها وجود داشته باشد و تبعات و نارسایی‌های احتمالی به حداقل برسد.

بخش پنجم

مزیت های الگوی پیشنهادی برای مردم و دولت

تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد بر بستر کد ملی خانوار، مزایای متعددی نسبت به الگوی تخصیص سهمیه به هر خودرو برای مردم و دولت دارد. این مزایا عبارتند از: یک- به عدالت نزدیک تر است؛ چرا که خانوارهای بدون خودرو یا کم مصرف نیز از دریافت سهمیه بنزین خود منفعت کسب می کنند و لذا همه خانوارها، از یارانه بنزین بهره مند می شوند.

دو- مشکل قاچاق و یارانه پنهان بنزین پرمصرف ها را به صورت دائمی حل می کند. چرا که نرخ آزاد تعیین شده با هر سناریو، به نرخ کشورهای همسایه نزدیک بوده و لذا انتقال بنزین به کشورهای همسایه به صورت شفاف و با قیمت منصفانه صورت می گیرد. پرمصرف ها نیز یارانه اضافی دریافت نمی کنند.

سه- افزایش یارانه نقدی مازاد بر ۴۵ هزار تومان فعلی در کار نخواهد بود. در واقع منابع یارانه نقدی از اختیار دولت خارج شده و مستقیماً در اختیار خود مردم قرار خواهد گرفت و از اقشار پردرآمد و دهک های بالا به اقشار کم درآمد منتقل می شود.

چهار- یارانه نقدی به صورت مستقیم و کاملاً هدفمند به خانوارهای نیازمند منتقل می شود. در واقع دیگر ضرورت ندارد دولت در تشخیص خانوارهای نیازمند دخالت کند؛ بلکه یارانه بنزین به صورت خودکار از اقشار پردرآمد و پرمصرف به خانوارهای بدون خودرو یا کم مصرف منتقل می شود. مشخصاً خانوارهای بدون وسیله نقلیه بیشترین منفعت نقدی را از اجرای این طرح خواهند داشت. به عنوان مثال در صورتی یک خانواده ۴ نفره سهمیه بنزین خود را به نرخ ۲۰۰۰ تومان بفروشد، ماهانه ۲۴۰ هزار تومان منفعت نقدی خواهد داشت.

پنج- نارضایتی عمومی از تغییر نرخ بنزین ایجاد نمی شود؛ چرا که اگر نرخ آزاد بنزین به هر دلیل کاهش یابد، بخشی از جامعه رضایت بیشتری خواهند داشت و بخشی دیگر درآمدشان کم می شود؛ اگر نرخ آزاد بنزین گران شود نیز درآمد دهک های پایین افزایش می یابد و در مقابل به هزینه بنزین پرمصرف ها افزوده می شود. در نتیجه همواره بخشی از جامعه منتفع هستند و نارضایتی عمومی شکل نخواهد گرفت.

شش- در این مدل، روزانه تقریباً ۸۰ میلیون لیتر بنزین سهمیه ای توزیع می شود. اگر تولید فعلی بنزین در داخل روزانه ۹۵ میلیون لیتر در نظر گرفته شود، دولت روزانه ۱۵ میلیون لیتر بنزین با نرخ آزاد در بازار داخل خواهد فروخت یا آن را با همین قیمت صادر خواهد کرد. در نتیجه با فرض اختلاف قیمت ۲۰۰۰ تومانی نرخ فروش آزاد نسبت به نرخ سهمیه، دولت روزانه ۳۰ میلیارد تومان و سالانه حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان افزایش درآمد نسبت به وضعیت فعلی خواهد داشت. این درآمد به طور کامل می تواند برای ارتقاء زیرساخت ها، تقویت حمل و نقل عمومی، حمایت از سوخت های جایگزین و بهسازی راه های روستایی مورد استفاده قرار گیرد.

بخش نشم

جمع بندی

بررسی ها نشان می دهد تخصیص سهمیه بنزین به هر فرد بر بستر کد ملی خانوار، مناسب ترین الگو برای حل و فصل مشکلات مرتبط با قاچاق و مصرف بالای بنزین، همزمان با رعایت ملاحظات اجتماعی است.

بر این اساس پیشنهاد می شود سهمیه بنزین یارانه ای به صورت «ماهانه ۳۰ لیتر بنزین ۱۰۰۰ تومانی به ازای هر فرد» در نظر گرفته شود و این سهمیه بر بستر کد ملی، به سرپرست خانوار تخصیص یابد. نرخ مصارف مازاد بر سهمیه نیز (نرخ آزاد) در بازاری که بین مردم برای خرید و فروش سهمیه شکل می گیرد، تعیین شود و یا به صورت تکلیفی متناسب با نرخ فوب خلیج فارس توسط دولت اعلام گردد.

در این الگو، افرادی که خودرو ندارند یا کم مصرف هستند، می توانند با فروش سهمیه خود در بازاری متشکل از طریق سازوکارهای نرم افزاری، از مابه التفاوت نرخ آزاد و نرخ یارانه ای بنزین به صورت مستقیم منتفع شوند؛ لذا مسئله پرداخت یارانه دیگر وجود نخواهد داشت و به صورت خودکار انجام می شود.

همچنین با توجه به اینکه نرخ آزاد یارانه قابل توجهی نخواهد داشت، مشکل قاچاق و تخصیص یارانه پنهان انرژی به پرمصرف ها نیز مرتفع می گردد. لذا این الگو به عدالت نزدیک تر بوده و با توجه به کارآمدی آن، معایب سایر روش های سهمیه بندی بنزین را نیز نخواهد داشت.



رهبر معظم انقلاب ۷ شهریورماه سال ۱۳۹۷ در دیدار با رئیس جمهور و اعضای هیات دولت فرمودند: آن روز ایشان [رئیس جمهور] به من گفتند که روزانه ۱۰۵ میلیون لیتر مصرف بنزین کشور است؛ ... چرا؟ چرا باید این قدر ما مصرف بکنیم؟ یک دوره‌ای مسئولین توانستند مصرف روزانه را برسانند به حدود ۶۵ میلیون لیتر، یعنی کمتر از ۶۵ میلیون لیتر؛ ... این کار ممکن است، این کار می‌شود، شدنی است، راه‌هایی وجود دارد، دنبال کنید آن راه‌ها را، با قدرت پیش بروید. حالا ممکن است یک تعدادی -آدمهایی یا هر خانواده‌ای که پنج ماشین دارند و مصارف زیاد دارند- ناراحت بشوند؛ خوب بشوند! از این ۱۰۵ میلیون لیتر در روز، چقدرش دست آحاد مردم و اکثریت مردم کشور می‌افتد؟ ... جلوی این را بگیرید، نگذارید. بخش عمده‌ای از این به عهده‌ی وزارت نفت است و [نیز] مجموعه‌ی دولت؛ باید روی این تصمیم‌گیری کنید.



تهیه شده در شبکه تحلیگران اقتصاد مقاومتی