

بررسی نسخه‌های مدیریت سوخت از خودروهای پرمصرف تا قاچاق بنزین

چرخه نافرجام مدیریت انرژی



مدیریت سوخت در ایران به بیماری مزمنی می‌ماند که با مُسکن موقت علاج می‌شود نه درمان واقعی. خودروهای پرمصرف، ناوگان فرسوده، قاچاق سازمان‌یافته و قیمت‌گذاری غیرواقعی چهار ستون این ناکارآمدی هستند

حال، نبود تسهیلات پایدار، آشفستگی مراکز اسقاط و ناهماهنگی میان وزارتخانه‌های صمت و راه‌وشهرسازی و بانک مرکزی، روند جایگزینی را به بن‌بست کشانده است.

■ **قاچاق سوخت؛ زخمی باز و پرهزینه**

در آن سوی این مصرف سنگین، پدیده قاچاق سوخت خودنمایی می‌کند؛ بحرانی که از حوزه اقتصاد فراتر رفته و امنیتی شده است.

آمار رسمی نشان می‌دهد روزانه ۸ تا ۱۰ میلیون لیتر سوخت از کشور خارج می‌شود؛ یعنی بیش از ۳ میلیارد لیتر در سال. تفاوت شدید قیمت داخلی و منطقه‌ای، نخستین عامل این چرخه است.

وقتی بنزین در کشورهای همسایه به‌طور متوسط نزدیک به یک دلار و در ایران چند سنت قیمت دارد، انگیزه قاچاق قطع نمی‌شود. عامل دوم، ضعف سامانه‌های داده‌ای میان وزارت نفت، پلیس، گمرک و شرکت پخش است. کارت سوخت وجود دارد، اما مسیر انتقال سوخت از پالایشگاه

محمدزاده | طی دو دهه گذشته، سیاست‌های مدیریت سوخت در ایران ناهمگون و ناپایدار باقی مانده است. تصمیم‌هایی که گاه در هیاهوی سیاسی و گاه با فشار افکار عمومی اتخاذ شده‌اند، هرگز به مرحله ثبات نرسیده‌اند. از اجرای کارت سوخت در سال ۱۳۸۶ تا حذف و بازگشت دوباره آن، از وعده بهینه‌سازی مصرف تا افزایش شمار خودروهای پرمصرف، همگی نشانه‌ای از نبود یک برنامه یکپارچه میان دستگاه‌های مرتبط هستند.

اکنون با مصرف بیش از ۱۲۵ میلیون لیتر بنزین در روز، ایران در ردیف بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان بنزین در جهان قرار گرفته است؛ رقمی که هیچ سنخیتی با رشد اقتصادی یا صادرات ندارد و بار ارزی سنگینی برای تأمین فرآورده‌های نفتی و خوراک پالایشگاه‌ها ایجاد کرده است. در کنار فشار ارزی، محیط زیست کشور نیز قربانی این فرسایش مزمن شده است. شکست‌های پی‌درپی در برنامه‌های کنترلی نشان می‌دهد نسخه‌های متعددی که برای درمان این بیماری تجویز شده، هیچ‌کدام کارگر نیفتاده‌اند.

■ **میراث سنگین صنعت بسته**

در ریشه این بحران، صنعت خودرویی ایستاده که به‌جای رقابت، در حمایت دولتی رشد کرده است. متوسط مصرف سوخت خودروهای تولید داخل همچنان در محدوده ۸ تا ۱۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باقی مانده، در حالی‌که جهان به زیر ۶ لیتر رسیده است. حتی خودروهای موسوم به اقتصادی در آزمون‌های واقعی مصرف، نتایج ضعیفی دارند و در قیاس با استانداردهای جهانی، بیش مصرف‌ترند.

موتورهای قدیمی، فناوری‌های ناتمام و انحصار چند دهه‌ای در صنعت، همه دست‌به‌دست داده‌اند تا هر خودرو جدید، خود منشأ افزایش مصرف ملی باشد. چنان‌که اگر همین امروز خانواده موتورهایی چون پیکان از چرخه تولید خارج و استاندارد فنی به میانگین جهانی نزدیک می‌شد، سالانه تا ۸ میلیارد لیتر بنزین قابل صرفه‌جویی بود. اما ایستادگی ساختار صنعتی در برابر تغییر، این ظرفیت را به فرصت از دست رفته بدل کرده است.

■ **فرسوده‌هایی که هنوز در خیابان می‌چرخند**

در کنار ضعف فناوری، بحران خودروهای فرسوده نیز سهم سنگینی در اتلاف سوخت دارد. براساس آمار رسمی تا پایان ۱۴۰۳ بیش از ۲/۵ میلیون خودرو فرسوده در حال ترددند و طی ۱۰ سال فقط حدود ۶۰۰ هزار دستگاه اسقاط شده است؛ کمتر از یک‌چهارم نیاز واقعی. این ناوگان کهنه، نه‌تنها تهدید ایمنی بلکه موتورهای آن مصرفی دوبرابر خودروهای استاندارد دارند؛ ۱۳ تا ۱۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر.

اگر تنها نیمی از این ناوگان از رده خارج شده بود، سالانه حدود ۵ میلیارد لیتر بنزین صرفه‌جویی می‌شد. با این

گزارش خبری

طوسی | ۱۰ سال بی‌تصمیمی، سیاست سوخت را به میدان تعارض منافع تبدیل کرده است؛ گروهی بر تثبیت نرخ تأکید دارند تا بار روانی افزایش قیمت کنترل شود، گروهی از تعدیل تدریجی سخن می‌گویند و کارشناسانی هشدار می‌دهند که بدون اصلاح سازوکار توزیع، هیچ افزایش قیمتی کارساز نخواهد بود.

در سال‌های اخیر بحث اصلاح نظام یارانه بنزین به یکی از جدی‌ترین موضوعات سیاست‌گذاری اقتصادی و اجتماعی کشور تبدیل شده است.

طرح‌هایی مانند بنزین سه‌نرخ یا آزادسازی کلی قیمت بنزین با افزایش قیمت بنزین سهمیه‌ای و آزاد، با هدف کنترل مصرف و کاهش بار مالی یارانه‌های انرژی مطرح می‌شوند، اما بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد چنین طرح‌هایی نه‌تنها مسئله را حل نمی‌کنند؛ بلکه ممکن است مشکلات جدیدی نیز ایجاد کنند.

بنزین سه‌نرخ، با وجود ظاهر تنظیم‌گرانه‌اش، از نظر اقتصادی کارآمد نیست و از نظر عدالت اجتماعی نیز اثر مثبتی ندارد. درواقع، این طرح بیشتر از آنکه اصلاحگر باشد، به افزایش درآمد دولت بدون نفع مستقیم برای مردم منجر می‌شود.

در طرف دیگر آزادسازی کلی بنزین نیز هیچ ثمره‌ای برای مردم ندارد و در هر دو این طرح‌ها نه‌تنها گامی در راستای همراهی مردم برداشته نمی‌شود؛ بلکه منجر به بدتر شدن وضعیت رفاهی مردم می‌شود و پس از مدتی نیز از محل تشدید تورم حاصل از افزایش قیمت بنزین، بدون توجه به نوع مصرف آن و اصلاح نظام بازتوزیع رفاهی در بخش تخصیص یارانه بنزین، اثرش از بین می‌رود و دوباره بازی از اول آغاز خواهد شد.

با توجه به اینکه طرح بنزین سه‌نرخ دوباره مطرح شده؛ در گفت‌وگو با دکتر مهدی هاشم‌زاده مدیر گروه انرژی اندیشکده ماهد به بررسی طرح بنزین سه‌نرخ می‌پردازیم.

■ **بازگشت طرح سه‌نرخ و نقدهای جدی کارشناسی**

مهدی هاشم‌زاده، کارشناس ارشد حوزه انرژی در گفت‌وگو قدس، با انتقاد از طرح بنزین سه‌نرخ که از زمان دولت شهید رئیسی روی میز دولت بود؛ اظهار کرد: طرح بنزین سه‌نرخ همان طرح موردنظر دولت شهید رئیسی بود که در دولت دکتر پزشکیان نیز پیگیری برای اجرای آن ادامه داشته؛ ولی از اشکالات اساسی برخوردار است.

نخستین اشکال اساسی بنزین سه‌نرخ، تأثیر نداشتن آن بر قاچاق سوخت است. هنگامی که قیمت بنزین در مرزهای کشور بیش از ۷۰ هزار تومان در هر لیتر است، تعیین نرخ سوم که اعلام می‌شود حدود ۵ هزار تومان است و حتی بالاتر از این مبلغ یعنی تا ۱۰ هزار تومان نیز در نظر بگیریم، باز هم نمی‌تواند انگیزه قاچاق را از بین ببرد.

درواقع، فاصله قیمتی عظیم میان نرخ سوم بنزین مدنظر و نرخ صادراتی نزدیک به فوب آن، خود عامل اصلی خروج غیرقانونی سوخت از کشور است و این فاصله با تعیین نرخ سوم بنزین نیز همچنان پابرجا می‌ماند. بنابراین، نه کنترل مصرف حاصل می‌شود و نه عدالت در بهره‌مندی از یارانه انرژی و از این منظر اشکال اساسی به طرح بنزین سه‌نرخ مطرح است. وی در ادامه با انتقاد دیگری از طرح بنزین سه‌نرخ خاطرنشان کرد: از سوی دیگر، در این طرح تفاوتی میان نوع مصرف وجود ندارد؛ یعنی تفاوتی بین مصرف بنزین برای حمل‌ونقل عمومی با فردی که برای سفرهای شخصی و تک‌سرنشینی خود مصرف بنزین دارد، در یک سطح قرار می‌گیرد.

این بی‌تفاوتی نسبت به کارکرد مصرف، موجب تداوم الگوی ناصحیح استفاده از خودروهای

سطح تکرار می‌شود. صنعت خودرو در برابر استاندارد سختگیرانه مقاومت می‌کند؛ چون تولید پرمصرف سودآورتر است.

شرکت ملی پخش برای سهولت توزیع، شفاف‌سازی را به تعویق می‌اندازد. نهادهای نظارتی هم، توان الزام‌آور ندارند.

در چنین فضایی دولت‌ها هر چند سال یک‌بار دست به اصلاحات قیمتی یا سهمیه‌ای می‌زنند، شوک اجتماعی ایجاد می‌کنند و سپس عقب می‌نشینند تا دولت بعدی همان دور باطل را تکرار کند.

در نبود ثبات قیمت‌گذاری، انرژی همچنان کالایی یارانه‌ای است که هیچ راهبرد ملی مشخصی برای نزدیک کردن آن به قیمت واقعی دیده نمی‌شود. به همین دلیل، هر طرح اصلاحی پیش از اثربخشی کامل، زیر فشار انتظارات عمومی متوقف می‌شود.

■ **راه خروج؛ سیاست هماهنگ و اراده فرابخشی**

حل بحران نیازمند اراده‌ای فراتر از دستگاه‌هاست. نخست باید ستاد ملی مدیریت انرژی با اختیارات ترکیبی از وزارتخانه‌های نفت و صمت، حمل‌ونقل و گمرک تشکیل شود تا همپوشانی سیاست‌ها را از بین ببرد. دوم، نوسازی ناوگان فرسوده باید با سازوکار صرفه‌جویی حاصل از سوخت خود تأمین شود؛ یعنی هر خودرو اسقاط شده، معادل یارانه کمتری برای خرید خودرو کم‌مصرف جدید یا وارداتی فراهم کند.

سوم، الزام قانونی خودروسازان به رعایت استاندارد مصرف پوروه و یورو۶ با جریمه‌های قاطع زیست‌محیطی و مالی ضروری است.

چهارم، توسعه حمل‌ونقل عمومی برقی در کلانشهرها باید از سطح شعار فراتر رود؛ چون این بخش بیشترین ظرفیت برای کاهش مصرف و آلودگی را دارد.

درنهایت، تکمیل سامانه ردیابی هوشمند سوخت ـ با رصد دیجیتال از پالایشگاه تا نازل ـ می‌تواند نخستین ابزار شفافیت ملی در حوزه انرژی باشد؛ سامانه‌ای که داده‌های کارت سوخت، موقعیت خودرو و مصرف خانوار را در یک شبکه پیوسته نظارت کند.

■ **بحران مزمن ۱۲۵ میلیون لیتری**

مدیریت سوخت در ایران به بیماری مزمنی می‌ماند که با مُسکن موقت علاج می‌شود نه درمان واقعی. خودروهای پرمصرف، ناوگان فرسوده، قاچاق سازمان‌یافته و قیمت‌گذاری غیرواقعی چهار ستون این ناکارآمدی هستند. تا ساختار مدیریتی انرژی، چهره‌ای علمی و شفاف به خود نگیرد، هیچ تصمیمی حتی اگر از جنس فناوری و عدالت باشد به نتیجه نخواهد رسید. بنزین ۱۲۵ میلیون‌لیتری روزانه، نه عددی گذرا، که زنگ خطری برای امنیت انرژی و آینده منابع ارزی کشور است؛ عددی که هر روز تکرار می‌شود و به‌جای توجیه، تنها هشدار می‌دهد.

تصمیم‌گیران میان تثبیت، تعدیل یا آزادسازی نرخ سوخت معلق مانده‌اند

کدام تصمیم بنزینی به‌نفع مردم است؟

شخصی و افزایش آلودگی و ترافیک می‌شود. بدین ترتیب، نه از منظر سیاست انرژی و نه از منظر محیط‌زیست، این طرح کارآمد نخواهد بود.

هاشم‌زاده در ادامه افزود: مشکل دیگر بنزین سه‌نرخ، پیامدهای اجتماعی و اقتصادی آن است.

در چنین مدلی، دهک‌های پایین جامعه که خودرو ندارند یا مصرف بسیار اندکی دارند، هیچ نفعی از یارانه بنزین نمی‌برند، اما به واسطه افزایش قیمت سایر کالاها و خدمات حمل‌ونقلی متضرر می‌شوند. درواقع، درآمد دولت افزایش می‌یابد ولی رفاه عمومی کاهش پیدا می‌کند. بنابراین، این طرح در تضاد با عدالت اجتماعی قرار دارد.

این کارشناس انرژی با اشاره به طرح مقابل بنزین سه‌نرخ و همچنین طرح آزادسازی قیمت بنزین افزود: در مقابل این گزینه روی میز دولت، طرح بنزین به نفر یا همان تخصیص یارانه بنزین به کد ملی قرار دارد که الگویی عادلانه‌تر و کارآمدتر است.

در این مدل، به هر فرد ایرانی بدون توجه به مالکیت خودرو، ماهانه ۳۰ لیتر بنزین یارانه‌ای با نرخ هزارو ۵۰۰ تومان تخصیص داده می‌شود. در عوض، مصرف صنعت حمل‌ونقل به سمت سوخت‌های جایگزین مانند سی‌ان‌جی، ال‌پی‌جی و برق هدایت می‌شود.

به این ترتیب، یارانه انرژی به‌صورت همدمند و متناسب با نوع مصرف توزیع می‌شود و سید سوخت کشور متنوع‌تر و پایدارتر خواهد شد.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: در طرح بنزین به نفر، همه افراد جامعه ذی‌نفع خواهند بود. اگر فردی سهمیه خود را مصرف نکند، می‌تواند آن را با قیمتی نزدیک به نرخ صادراتی در بازار رسمی به فروش برساند.

برای کسانی که مصرف خارج از سهمیه خود دارند نیز قاعده ساده است؛ مصرف بیش از سهمیه باید با قیمت واقعی و در رقابت با صادرکنندگان بنزین از سهمیه مازاد مردم خریداری شود. این موضوع موجب می‌شود الگوی مصرف بهینه شود و انگیزه‌ای قوی برای کاهش سفرهای غیرضروری و تک‌سرنشینی شکل گیرد.

درنتیجه، طرح بنزین به نفر به‌صورت طبیعی مردم را به سمت مصرف عقلایی و استفاده از حمل‌ونقل عمومی هدایت می‌کند، بدون آنکه نیاز به اجبار و فشار قیمتی یکباره وجود داشته باشد.

■ **صفر شدن قاچاق بنزین با شفافیت در جریان سوخت**

این کارشناس انرژی با اشاره به صفر شدن قاچاق از طریق اجرای بنزین به نفر از منظر کلان، بیان کرد: اجرای این طرح موجب شفافیت کامل در جریان سوخت کشور می‌شود. قاچاق بنزین عملاً به صفر می‌رسد؛ زیرا هر لیتر بنزین سهمیه‌ای به‌صورت شفاف به نام کد ملی ثبت

در صورت عدم مصرف از مسیر قانونی به بازار صادراتی عرضه می‌شود.

همچنین، منایع حاصل از فروش مازاد تولید بنزین و کارمزد معاملات سهمیه‌ها به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی در همان محل اختصاص خواهد یافت تا مردم شهرها و روستاها به طور مستقیم از مزایای طرح بهره‌مند شوند.

هاشم‌زاده افزود: نگرانی از نبود زیرساخت حمل‌ونقل در کوتاه‌مدت نیز قابل مدیریت است. صنعت حمل‌ونقل عمومی همچنان از یارانه سوخت جایگزین بهره‌مند می‌شود و همچنین زمینه برای توسعه سامانه‌های نوین حمل‌ونقل اشتراکی، سفرهای هوشمند و هم‌پیمایی فراهم خواهد شد.

این الگوها که در بسیاری از کشورهای دنیا تجربه شده‌اند، می‌توانند بدون نیاز به

