پایان عصر کارت‌های آزاد بنزین



شروین اشـیدری: **اظهارات اخیر دو مقام دولتی درباره جمع‌آوری تدریجی کارت‌های سـوخت آزاد جایگاه‌هـا، بـار دیگر موضوع مدیریـت مصـرف بنزیـن و نحـوه توزیـع ایـن فـرآورده را به یکـی از محورهای مهم سیاست‌گذاری انرژی تبدیل کرده است. در شـرایطی که دولـت از محدودیت در تأمین بنزین سـخن می‌گوید و همزمـان مقابله با قاچاق سـوخت را در دسـتور کار قرار داده است، به نظر می‌رسد سیاست محدودسازی کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها قرار اسـت از یک اقـدام منطقه‌ای به برنامـه‌ای فراگیرتر تبدیل شـود؛ تصمیمی کـه می‌تواند الگوی سوخت‌گیری میلیون‌ها راننده را تحت تأثیر قرار دهد.**

برنامه جمع آوری کارت جایگاه‌ها

محمدجعفر قائم‌پناه، معاون اجرایی رئیس‌جمهور، از برنامه دولت برای جمـع‌آوری تدریجی کارت‌های آزاد جایگاه‌های سـوخت در استان‌های کشور خبر داده و اعلام کرده است که این روند تاکنون در ۱۲ اسـتان اجرایی شده و طی هفته‌های آینده نیز ادامه خواهد یافت. همزمان اسماعیل سقاب‌اصفهانی، رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریـت راهبردی انرژی، با اشـاره بـه محدودیت تأمین بنزین، از شـهروندان خواسته است برای سـفرهای خود به کارت سوخت شخصی اتکا کنند و با مدیریت مصرف روزانه، سهمیه بیشتری برای مسیرهای بین‌شهری ذخیره داشته باشند.

هم‌زمانی این اظهارات را می‌توان نشانه‌ای از تغییر رویکرد دولت در مدیریت بازار بنزین دانسـت؛ رویکردی که در آن، کنترل تقاضا و محدود کردن مسـیرهای دسترسی به سـوخت، در کنار افزایش نظارت بر شـبکه توزیع، اهمیت بیشـتری پیدا کرده اسـت. با این حال، پرسـش اصلی آن اسـت که آیا جمـع‌آوری کارت‌های آزاد می‌توانـد به کاهش قاچـاق و کنترل مصرف منجر شـود یا اینکه صرفا شیوه دسترسی مصرف‌کنندگان به بنزین را تغییر خواهد داد؟

▣ جمع‌آوری کارت‌ها وارد مرحله تازه شد

جمـع‌آوری کارت‌های سـوخت اضطراری جایگاه‌هـا در ماه‌های گذشـته به‌صورت مرحله‌ای در برخی مناطق کشـور آغاز شد. این سیاسـت در ابتدا بیشـتر به‌عنوان اقدامی برای ساماندهی مصرف و کاهش اسـتفاده از کارت‌های آزاد مطرح بـود، اما اظهارات اخیر معـاون اجرایـی رئیس‌جمهور از تغییر مقیـاس اجرای آن حکایت دارد. قائم‌پناه در تشریح برنامه دولت اعلام کرده است که کارت‌های آزاد جایگاه‌های سـوخت به‌تدریج و به تفکیک استان‌ها جمع‌آوری خواهند شـد. به گفته وی، تاکنون این اقدام در ۱۲ اسـتان انجام شـده و قرار است طی چند هفته آینده در سایر استان‌ها نیز دنبال شود.

اهمیت این تصمیم از آن جهت است که کارت آزاد جایگاه‌ها طی سال‌های گذشـته نقش مکملی در نظام توزیع بنزین داشته است. رانندگانی که کارت سـوخت شـخصی خود را به همراه نداشـتند، سـهمیه آنها به پایان رسـیده بود یا به هر دلیل امکان اسـتفاده از کارت شـخصی را نداشتند، می‌توانستند از کارت اضطراری جایگاه استفاده کنند. بنابراین، محدود شدن این امکان به معنای تغییر در یکی از مسیرهای دسترسی مصرف‌کنندگان به بنزین خواهد بود.

▣ قاچاق سوخت؛ توجیه اصلی محدودیت کارت‌های آزاد

یکی از مهم‌ترین دلایلی که مقام‌های دولتی برای اجرای سیاست جمع‌آوری کارت‌های آزاد مطرح می‌کنند، مقابله با قاچاق سـوخت اسـت. قائم‌پناه در اظهارات خود مدعی شده است که روزانه حدود ۳۰ میلیون لیتر سـوخت از کشـور قاچاق می‌شـود؛ رقمی که در صورت صحت، ابعـاد قابل توجهی از خروج غیرقانونی فرآورده‌های نفتی را نشان می‌دهد.

معاون اجرایی رئیس‌جمهور در توضیح سازوکار قاچاق به فعالیت برخی خودروهای موسـوم به نیسـان آبی اشاره کرده و گفته است که این خودروها در استان‌های مختلف اقدام به جمع‌آوری سوخت می‌کنند و سـپس محموله‌ها از طریق مرزها به کشورهای همسایه انتقال داده می‌شود.

از نگاه سیاسـت‌گذار، گستردگی شـبکه توزیع سوخت و امکان دسترسـی آسان به کارت‌های آزاد می‌تواند نظارت بر میزان واقعی مصرف و مسـیر انتقال فرآورده‌ها را دشوار کند. در چنین شرایطی، محدود کردن کارت‌های اضطراری یکی از ابزارهایی است که دولت برای افزایش کنترل بر عرضه بنزین در نظر گرفته است.

اختلاف قیمت بنزین در ایران با کشـورهای همسایه نیز از جمله عواملی اسـت که قائم‌پناه به آن اشـاره کرده است. زمانی که یک فـرآورده در بازار داخلی با قیمتی به‌مراتب پایین‌تر از ارزش آن در بازار کشـورهای مجاور عرضه می‌شود، انگیزه اقتصادی برای انتقال غیرقانونـی آن افزایش پیدا می‌کند. این مسـئله به‌ویژه در مناطق مرزی که دسترسـی به مسـیرهای خروجی آسان‌تر است، اهمیت بیشتری دارد.

با این حال، جمع‌آوری کارت‌های آزاد به‌تنهایی نمی‌تواند تمامی عوامل شـکل‌گیری قاچاق سـوخت را از بین ببرد. اختلاف قیمت، ضعـف نظارت بر زنجیـره توزیع، نحوه تخصیص سـهمیه و امکان جابه‌جایی غیرقانونی فرآورده‌ها از جمله متغیرهایی هسـتند که در شکل‌گیری این پدیده نقش دارند.

از ایـن منظر، موفقیت سیاسـت جدید به میـزان هماهنگی آن با سـایر اقدامات نظارتی وابسـته اسـت. اگر محدودیت کارت‌های جایگاه‌ها بدون اصلاح سـازوکارهای نظـارت بر حمل‌ونقل و توزیع سـوخت اجرا شود، ممکن است تنها بخشی از مسیرهای دسترسی به بنزین محدود شـود، بدون آنکه شـبکه‌های اصلی قاچاق تحت تأثیر قرار بگیرند.

توصیه دولت به رانندگان برای ذخیره سهمیه بنزین

یکی دیگر از محورهای اظهارات سقاب‌اصفهانی، نحوه استفاده از سـهمیه بنزین در سفرهای بین‌شهری است. وی از شهروندانی که قصد سـفر دارند خواسته است مصرف روزانه خود را مدیریت کنند تا بتوانند سهمیه بیشتری برای زمان سفر ذخیره داشته باشند.

بـر اسـاس توضیحـات رئیس سـازمان بهینه‌سـازی و مدیریت راهبردی انرژی، سـهمیه اول بنزین تا سه ماه قابلیت ذخیره‌سازی دارد. بـه ایـن ترتیب، رانـنـدگان می‌توانند بـا مدیریت مصرف در روزهای عادی، بخشـی از سهمیه خود را برای سفرهای آینده نگه دارند. این موضوع به‌ویژه در شرایطی اهمیت پیدا می‌کند که امکان اسـتفاده از کارت‌های آزاد در بسـیاری از جایگاه‌ها محدود شـود.

در چنیـن وضعیتـی، رانندگانی که قصد سـفرهای طولانی دارند، باید پیش از حرکت از میزان سـهمیه باقی‌مانده در کارت سـوخت خود اطلاع داشته باشـند و برای تأمین بنزین مسیر رفت‌وبرگشت برنامه‌ریزی کنند.

سـقاب‌اصفهانی همچنین تأکید کرده اسـت که کارت سـوخت شخصی در استان‌های مختلف کشور قابل استفاده است و رانندگان برای سـفر به مناطق مختلف، از جمله استان‌های جنوبی یا مشهد، با محدودیتی از این نظر مواجه نیستند.

ایـن توضیـح از آن جهت اهمیـت دارد که یکـی از نگرانی‌های احتمالی مسـافران، وابستگی امکان سـوخت‌گیری به استان محل صدور کارت سـوخت اسـت. تأکید مقام دولتی بر قابلیت استفاده از کارت شـخصی در سراسر کشـور می‌تواند بخشی از این نگرانی را برطرف کند.

با وجود این، مسـئله اصلی همچنان نحوه دسترسی مسافران به کارت‌های اضطراری در مسـیرهای بین‌شـهری اسـت. در صورتی که راننده‌ای به هر دلیل سـهمیه کافی در اختیار نداشـته باشد یا کارت شـخصی خود را گم کرده باشد، باید امکان دریافت سوخت اضطراری برای او فراهم باشـد. از این رو، اطلاع‌رسانی دقیق درباره جایگاه‌های منتخـب و نحوه ارائه خدمات اضطراری اهمیت زیادی دارد.

محدودیت کارت سوخت در کدام استان‌ها اجرا شده است؟

اجرای محدودیت اسـتفاده از کارت‌های اضطـراری جایگاه‌ها تاکنون در چند مرحله و در تعدادی از اسـتان‌های کشـور انجام شده اسـت. بر اساس فهرسـت اعلام‌شده، اسـتان‌های کرمان، سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، هرمزگان، یزد، آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، خراسان شمالی، خراسان رضوی، اردبیل و کردستان در زمره مناطق مشمول این سیاست قرار دارند.

این فهرسـت شامل ۱۱ استان اسـت؛ در حالی که قائم‌پناه در اظهارات اخیر خود از اجرای طرح در ۱۲ استان خبر داده است. این اختلاف نشـان می‌دهد که ممکن است فهرست منتشرشده با آخرین وضعیت اجرای طرح به‌روزرسـانی نشده باشد یا استان دیگری نیز به مناطق مشمول اضافه شده باشد.

در حال حاضر، فهرسـت تفصیلی و نهایی تمام استان‌هایی که کارت‌های آزاد جایگاه‌های آنها جمع‌آوری شده یا در مرحله بعد مشمول این برنامه خواهند شد، به‌صورت کامل اعلام نشده است.

نکته مهم آن اسـت که اجرای مرحله‌ای این سیاست می‌تواند به دولت فرصت دهد تا مشـکلات احتمالی را در مناطق مختلف شناسایی کند. میزان تردد خودروها، فاصله جایگاه‌های سوخت، شـرایط جغرافیایی و حجم سفرهای بین‌شـهری در استان‌های مختلف یکسان نیسـت. بنابراین، اجرای یکسان این سیاست در تمام مناطق ممکن است با چالش‌هایی همراه شود.

به همین دلیل، انتشـار فهرست دقیق اسـتان‌های مشمول و زمان‌بندی اجرای طرح می‌تواند از سردرگمی رانندگان جلوگیری کند و امکان برنامه‌ریزی برای اسـتفاده از کارت سوخت شخصی را افزایش دهد.

▣ سهمیه جبرانی برای مشاغل

یکی دیگر از نکات مطرح‌شـده در اظهـارات قائم‌پناه، در نظر گرفتن سـهمیه جبرانی برای برخی گروه‌های شـغلی اسـت. به گفتـه وی، گروه‌هایـی از جمله معلمان، صیـادان و کادر درمان میـان گروه‌های مختلف بازمی‌گردد. برای بسـیاری از خانوارها، مصرف بنزین عمدتا به رفت‌وآمدهای روزانه و سـفرهای محدود اختصاص دارد، اما برخی مشاغل به دلیل ماهیت فعالیت خود به تردد بیشتری نیاز دارند.

در چنین شـرایطی، اعمال محدودیت‌های یکسـان برای تمام مصرف‌کنندگان ممکن اسـت فشار نامتناسبی بر گروه‌هایی وارد کند که فعالیت اقتصادی یا خدماتی آنها به اسـتفاده مسـتمر از خودرو وابسته است.

بـرای نمونه، برخی مشـاغل خدماتی و درمانی ممکن اسـت ناچار باشند در ساعات مختلف شبانه‌روز و در مسیرهای طولانی تردد کنند. همچنین فعالیت‌های مرتبط با صیادی و حمل‌ونقل در مناطـق خـاص می‌تواند الگـوی مصرف متفاوتی نسـبت به مصرف‌کنندگان عادی داشته باشد.

از این منظر، اختصاص سهمیه جبرانی می‌تواند به‌عنوان ابزاری برای کاهش آثار جانبی سیاست محدودیت کارت‌های آزاد مورد اسـتفاده قرار گیرد. البته اثربخشـی این اقدام به نحوه شناسایی مشمولان، میزان سـهمیه اختصاص‌یافته و زمان‌بندی پرداخت آن وابسـته اسـت. هنوز جزئیات دقیقی درباره میزان سـهمیه جبرانی، نحوه ثبت‌نام و شـرایط برخورداری گروه‌های شـغلی از این امتیاز اعلام نشـده اسـت. بنابراین، لازم است دولت پیش از گسترش طرح، سازوکار اجرایی این بخش را نیز به‌صورت شفاف اطلاع‌رسانی کند.

▣ مدیریت مصرف یا انتقال هزینه محدودیت به مصرف‌کننده؟

جمع‌آوری تدریجی کارت‌هـای آزاد جایگاه‌ها را می‌توان از دو منظر متفاوت بررسـی کرد. از یک سـو، دولت با محدود کردن دسترسـی به کارت‌هـای اضطراری به دنبـال افزایش نظارت بر مصرف و جلوگیری از انحراف سـوخت از شـبکه رسـمی توزیع است. از سوی دیگر، این سیاست ممکن است بخشی از مشکلات موجود در تأمین بنزین را به مصرف‌کنندگان منتقل کند.

در واقـع، اگر محدودیـت کارت‌های آزاد بدون اصلاح سـایر بخش‌هـای زنجیـره توزیع اجرا شـود، ممکن اسـت نتیجه آن صرفا دشـوارتر شدن دسترسی برخی رانندگان به سوخت باشد. به‌خصوص در اسـتان‌هایی که فاصله میان جایگاه‌ها زیاد اسـت یا حجم تردد خودروهای عبوری بالاسـت، کاهش دسترسـی به کارت‌های اضطراری می‌تواند تبعات بیشتری داشته باشد.

از سـوی دیگر، مقابلـه با قاچاق سـوخت نیازمند مجموعه‌ای از اقدامـات هماهنگ اسـت. کنترل مسـیرهای انتقال فرآورده، نظارت بر میزان عرضه و مصرف، شفافیت در تخصیص سهمیه‌ها و مقابله با شبکه‌های سازمان‌یافته قاچاق، همگی در موفقیت این سیاست نقش دارند.

همچنین نمی‌توان از تأثیر سـاختار قیمت‌گذاری سـوخت بر میزان قاچاق چشم‌پوشی کرد. تا زمانی که اختلاف قابل توجهی میـان قیمت داخلی و قیمت سـوخت در کشـورهای همسـایه وجود داشـته باشـد، انگیزه اقتصادی برای قاچاق همچنان باقی خواهـد ماند. بنابراین، محدود کردن کارت‌های جایگاه‌ها باید در چارچـوب یک برنامه جامع‌تر برای مدیریت بازار انرژی بررسـی شود.

در بخـش مصرف نیز اصلاح ناوگان حمل‌ونقل، کاهش مصرف خودروهـای پرمصـرف، توسـعه حمل‌ونقل عمومـی و افزایش بهـره‌وری انرژی می‌تواند در بلندمدت به کاهش فشـار بر منابع بنزیـن کمک کند. اتکا به محدودیت‌های توزیعی، بدون توجه به این عوامل، نمی‌تواند راه‌حل پایداری برای ناترازی بنزین باشد.

محدودیت تأمین بنزین

در کنار موضوع قاچاق، اظهارات اسـماعیل سـقاب‌اصفهانی نشان می‌دهد که مسئله تأمیـن بنزین نیز در تصمیم‌گیری‌هـای اخیر دولت نقش مهمی دارد. رئیس سـازمان بهینه‌سـازی و مدیریت راهبردی انرژی با اشـاره به جمع‌آوری کارت‌های اضطراری در برخی جایگاه‌ها گفته است که دولت تمایل داشته تمام میزان سوخت مورد نیاز مردم را تأمین کند، اما در شرایط فعلی با محدودیت‌هایی در تأمین بنزین مواجه است. به گفته وی، ظرفیت فعلی تولید و تأمین بنزین کشور در اختیار مصرف‌کنندگان قرار گرفته و در صورت ایجاد ظرفیت‌های جدید تولید، درباره افزایش میزان عرضه تصمیم‌گیری خواهد شـد. این اظهارات را می‌توان نشـانه‌ای از تغییر اولویت سیاسـت‌گذاری در بازار بنزین دانسـت. در شرایطی که افزایش تولید به سـرمایه‌گذاری، زمان و منابع مالی نیاز دارد، مدیریت تقاضا می‌تواند به‌عنوان راهکاری کوتاه‌مدت برای کنترل فشـار بر شبکه تأمین مورد اسـتفاده قرار گیرد. در واقع، دولت با محدود کردن دسترسـی به کارت‌های آزاد تلاش می‌کند مصرف‌کنندگان را به اسـتفاده از سهمیه‌های مشخص‌شده در کارت‌های شخصی سوق دهد. چنین رویکردی می‌تواند امکان رصد دقیق‌تر مصرف را فراهم کند، اما میزان اثربخشی آن به این بستگی دارد که چه سهمی از مصرف بنزین کشور از طریق کارت‌های آزاد انجام می‌شـود و چه میزان از تقاضا به مصرف‌کنندگان واقعی اختصاص دارد. از سوی دیگر، محدودیت عرضه در شرایطی که الگوی مصرف بنزین همچنان تحت تأثیر تعداد خودروها، میزان تردد و کیفیت ناوگان حمل‌ونقل قرار دارد، می‌تواند فشـار بیشـتری بر مصرف‌کنندگان وارد کند. بنابراین، سیاست مدیریت تقاضا زمانی می‌تواند به نتیجه مطلوب برسد که در کنار آن، برنامه‌های بلندمدت افزایش بهره‌وری خودروها، توسعه حمل‌ونقل عمومی و بهبود ظرفیت تولید نیز دنبال شود.

سهمیه بنزین خودروها در مناطق مشمول چقدر است؟

یکـی از مهم‌تریـن دغدغه‌های رانندگان در پی محدود شـدن کارت‌های آزاد، میزان سـهمیه‌ای است که می‌توانند از طریق کارت سـوخت شخصی دریافت کنند. بر اساس ساختار سـهمیه‌بندی اعلام‌شده برای خودروهای مشـمول در استان‌های محل اجرای طرح، سهمیه ماهانه بنزین در سه نرخ مختلف در نظر گرفته شده است.

بر این اسـاس، خودروهای مشـمول ماهانه ۶۰ لیتر بنزین با نـرخ ۱۵۰۰ تومان، ۵۰ لیتـر با نـرخ ۳۰۰۰ تومان و ۵۰ لیتر بـا نرخ ۱۰ هزار تومان دریافـت می‌کنند. به این ترتیب، مجموع سـهمیه ماهانه به ۱۶۰ لیتر می‌رسد که در سه سطح قیمتی در اختیار مصرف‌کنندگان قرار می‌گیرد.

این ساختار نشان می‌دهد که سیاست جدید صرفا بر محدود کردن کارت‌های جایگاه‌ها متکی نیسـت، بلکه تلاش دارد بخش بیشـتری از مصرف بنزین را در قالب سهمیه‌های مشخص و قابل رصد ساماندهی کند.

در این میان، تفاوت مهمی میان دسترسـی به سـهمیه شـخصی و استفاده از کارت آزاد جایگاه وجود دارد. پیش از اجرای محدودیت‌ها، برخی رانندگان می‌توانستند بدون اسـتفاده از کارت شخصی، از کارت اضطراری جایگاه برای سوخت‌گیری استفاده کنند. اما با کاهش تعداد کارت‌های در دسترس، سهمیه‌های اختصاص‌یافته به کارت شخصی نقش تعیین‌کننده‌تری در تأمین بنزین مورد نیاز خودروها خواهند داشت.

البته باید توجه داشـت که جزئیات سـهمیه و نرخ‌های یادشـده مربوط به سـاختار اعلام‌شـده برای مناطق مشـمول اسـت و نمی‌توان بدون اعلام رسـمی، آن را به تمام خودروها و استان‌های کشور تعمیم داد.

سخن پایانی

مجموع اظهارات اخیر قائم‌پناه و سـقاب‌اصفهانی نشان می‌دهد که دولت قصد دارد سیاسـت مدیریت مصرف بنزین را وارد مرحله تازه‌ای کند؛ مرحله‌ای که در آن، کارت سوخت شخصی نقش پررنگ‌تری در دسترسی مصرف‌کنندگان به بنزین خواهد داشت و استفاده از کارت‌های آزاد جایگاه‌ها به‌تدریج محدودتر می‌شود.

مقابلـه با قاچاق سـوخت و محدودیت در تأمین بنزیـن، دو محور اصلی توجیه این تصمیم هستند. با این حال، میزان موفقیت آن به نحوه اجرا، شفافیت در اطلاع‌رسانی، تأمین سوخت اضطراری برای مسافران و تعیین تکلیف سهمیه گروه‌های شغلی وابسته خواهد بود.

در کوتاه‌مدت، مهم‌ترین تغییر برای رانندگان، ضرورت همراه داشـتن کارت سوخت شـخصی و مدیریت دقیق‌تر سـهمیه ماهانه اسـت. در بلندمدت نیز باید دید آیا این سیاست می‌تواند به کاهش قاچاق و کنترل مصرف منجر شود یا صرفا شیوه دسترسی مردم به بنزین را تغییر خواهد داد.

در نهایـت، دولت بـرای موفقیت این برنامه باید میان سـه هـدف کنترل مصرف، جلوگیری از قاچاق و حفظ دسترسی آسان مردم به سوخت تعادل برقرار کند. هرگونه غفلت از یکی از این سـه محور می‌تواند اثربخشـی سیاسـت جدید را کاهش دهد. از این رو، مرحله بعدی اجرای طرح و جزئیات اعلام‌شـده از سـوی شـرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، نقش تعیین‌کننـده‌ای در ارزیابی آثار واقعی جمع‌آوری کارت‌های آزاد جایگاه‌ها خواهد داشت.