

سناریوی ۳ قیمتی شدن به چه معناست؟

پروژهٔ صفر شدن واردات گازوئیل

فرهنگیختگان

روز گذشته مصوبه‌ای از هیئت وزیران در رسانه‌ها منتشر شد که نشان می‌داد دولت در تاریخ ۷ اردیبهشت مصوبه‌ای مبنی بر تغییر نرخ گازوئیل به صورت سه‌نرخی داشته که براساس آن، پلکان اول با سهمیه فعلی بخش حمل‌ونقل بدون تغییر خواهد ماند، پلکان دوم نرخ نیمه‌پارانه‌ای و پلکان سوم نرخ آزاد خواهد داشت. گرچه از نرخ آزاد سخنی به میان نیامده، اما برخی حدس و گمان‌ها از نرخ پالایشگاهی گازوئیل، قیمت ۲۸۵۰۰ تومان را برداشت می‌کنند. گفته می‌شود انتظار دولت از اجرای این طرح، صرفه‌جویی حدود ۸ میلیون لیتری در بخش حمل‌ونقل است که به طور موقت می‌تواند جلوی واردات گازوئیل را بگیرد. کارشناسان در گفت‌وگو با «فرهنگیختگان» گفتند این طرح پیچیدگی‌هایی خواهد داشت و آثار آن در صرفه‌جویی چندان زیاد نیست اما برای شروع، طرح خوبی بوده و در صورت اجرای درست بارنامه‌های الکترونیک، تقاطع‌گیری از داده‌های مصرف و خارج کردن مصارف و سهمیه‌های صوری، می‌توان موفقیت طرح در صرفه‌جویی، جلوگیری از قاچاق و صفر کردن واردات را به حد اکثر رسانند. گرچه هنوز مطالعه با طرح پایلوتی در این خصوص انجام نشده، اما به نظر می‌رسد با توجه به ثابت ماندن پلکان اول، این طرح تبعات توری نداشته باشد؛ چراکه بخش عمده مصرف بخش حمل‌ونقل با سهمیه پاسخ داده می‌شود و مقدار کمی از آن وارد پلکان دوم خواهد شد.

۴۵ درصد از مصرف گازوئیل از قلم افتاده؟

آنچه از آیین‌نامه مصوب دولت درخصوص تعیین قیمت گازوئیل مازاد بر مصرف برداشت می‌شود، این است که این مصوبه صرفاً مصارف حمل‌ونقلی را هدف قرار داده و سایر مصارف که حدود ۴۵ درصد از کل مصارف گازوئیل کشور را شامل می‌شود در بر نمی‌گیرد. در این خصوص، بررسی‌های از ترکیب مصرف‌کنندگان گازوئیل در کشور تا پایان سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد در سال گذشته از ۱۱۶ میلیون لیتر گازوئیل مصرفی ایران، بخش حمل‌ونقل ۶۴ میلیون لیتر یا معادل ۵۵ درصد را سوزانده است. نیروگاه‌ها با مصرف ۲۸.۸ میلیون لیتر و سهم ۲۴.۸ درصدی، دومین مصرف‌کننده بزرگ گازوئیل بوده‌اند. صنایع با ۱۰.۷ میلیون لیتر و سهم ۹.۲ درصدی در رتبه سوم، بخش کشاورزی با ۱۰.۶ میلیون لیتر مصرف و سهم ۹.۱ درصدی در رتبه چهارم و سهمیه خاص با مصرف ۱.۵ میلیون لیتری و سهم ۱.۳ درصدی در رتبه پنجم قرار دارد. همچنین نیم درصد از مصرف نیز به مصارف خانگی می‌رسد. براین اساس، از آنجایی که این مصوبه عمدتاً به بخش حمل‌ونقل اشاره دارد، عملاً ۴۵ درصد از مصارف که مربوط به مصارف بخش معادن، نیروگاه‌ها، مصارف صنعتی و کارگاه‌ها، مصارف بخش کشاورزی اعم از مصرف موتورخانه‌ها، مصرف گلخانه‌ها، مصرف ماشین‌آلات کشاورزی (تراکتور و کمباین) و سایر مصارف را هدف قرار نداده است. لذا ضرورت دارد دولت برای آن ۴۵ درصد مابقی هم تصمیم‌هایی بگیرد. این تصمیم‌ها حتی اگر تصمیم‌های قیمتی هم نباشند (که کارشناسان تأکید دارند راهکار قیمتی باشد)، می‌توانند از طریق رصد مصرف، همپوشانی و تقاطع‌گیری از داده‌ها، مانع تخصیص‌های غیرضرور و صوری شوند.

دولت دنبال صرفه‌جویی ۸ میلیون لیتری

گرچه اغلب کارشناسان معتقدند برای بررسی آثار مثبت و منفی این طرح، باید منتظر اجرای مرحله اول یا حتی اجرای طرح پایلوت بود، اما گفته می‌شود از آنجایی که بخش عمده مصارف حوزه حمل‌ونقل با تخصیص‌های پله اول یعنی عرضه گازوئیل به قیمت سهمیه‌ای پاسخ داده می‌شود، اولاً احتمال اثر توری این طرح پایین خواهد بود و ثانیاً آثار این طرح در صرفه‌جویی مصرف گازوئیل بعید است آنچنان زیاد باشد که بتواند کل ناترازی این بخش را پاسخ دهد. با این حال، همه اذعان دارند که طرح فعلی در حداقلی‌ترین اقدام هم مؤثر خواهد بود و می‌تواند به طور قابل توجهی قاچاق گازوئیل را کاهش دهد، چراکه اگر دولت جلوی مصارف صوری سهمیه‌ای را با بارنامه‌های الکترونیک و تقاطع‌گیری بگیرد، این مصارف یا مجبورند به طور کامل از دریافت گازوئیل منصرف شوند یا به سمت مصارف پله‌های دوم و سوم بروند که در هر دو صورت، سودجویی از قاچاق گازوئیل را به حداقل می‌رساند. برخی از کارشناسان از امکان صرفه‌جویی ۲ تا ۳ میلیون لیتری گازوئیل با اجرای این طرح سخن می‌گویند، اما گفته می‌شود دولت برای صرفه‌جویی ۸ میلیون لیتری قاچاق گازوئیل برنامه‌ریزی کرده است. لازم به ذکر است طبق برآورد ستاد مبارزه با قاچاق کالا، حدود ۸۰ درصد از قاچاق سوخت مربوط به گازوئیل است که هم اختلاف قیمت بالاتری با کشورهای همسایه دارد، هم انتقال آن راحت‌تر است و هم مانند بنزین، سامانه هوشمندی برای نظارت بر توزیع آن وجود ندارد. با این حساب، اگر قاچاق روزانه ۲۰ میلیون لیتری سوخت در کشور دقیق باشد، عملاً روزانه ۱۶ میلیون لیتر گازوئیل قاچاق می‌شود که بخش عمده آن از بخش حمل‌ونقل و بخش دیگری از طریق نیروگاه‌ها، بخش صنعت، بخش کشاورزی و سایر مصارف است.

سیمای بخش کشاورزی در سال ۱۴۰۳

حامد سلیمانی
پژوهشگر اقتصادی

صنعت کشاورزی به‌عنوان موتور محرکه اقتصاد ایران، نقشی حیاتی در تأمین امنیت غذایی و توسعه اقتصادی ایفا می‌کند. باوجود سهم ۱۰ درصدی از تولید ناخالص داخلی و اشتغال‌زایی برای ۱۴.۴ درصد از نیروی کار کشور، این بخش با چالش‌های ساختاری جدی روبه‌رو است. افزایش میانگین سنی فعالان به ۵۳ سال، ضایعات ۳۵درصدی محصولات و خام‌فروشی ۶۱ درصدی صادرات، نشانگر نیاز فوری به تحول دراین حوزه است. هرچند رشد ۳۶ درصدی صادرات و توسعه صنایع تبدیلی نویدبخش است، اما بهره‌وری پایین و مصرف ناکارآمد آب همچنان مانع اصلی بهره‌برداری از پتانسیل‌های این بخش است. در این گزارش به تحلیل چالش‌ها و راهکارهای پویایی بخش کشاورزی ایران می‌پردازیم.

اهمیت نقش صنعت کشاورزی در اقتصاد

بخش کشاورزی به دلیل تأثیرگذاری تعیین اولویت‌های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی نقشی فراتر از امنیت غذایی کشور دارد. طبق گزارش فائو، میانگین جهانی سهم بخش کشاورزی از تولید ناخالص داخلی در ۳.۸ درصد است که بخش کشاورزی را به منبعی مناسب برای توسعه صنعتی تبدیل کرده است. بدین منظور تجربه کشورهایی مانند آمریکا، ژاپن، و هند گویای توجه هماهنگ و توام به بخش کشاورزی و صنعت است. طبق پیش‌بینی سازمان جهانی کشاورزی، مقدار تقاضا برای غذا تا سال ۲۰۵۰، در حدود ۷۰درصد افزایش خواهد یافت که نیازمند افزایش تولید محصولات کشاورزی است. ازاین‌رو ضرورت توجه به پیشرفت و پویایی کشاورزی به‌عنوان مهم‌ترین ابزار برای تأمین امنیت غذایی و اقتصادی احساس می‌شود.

همچنین بنابر آمارهای آخرین سرشماری بخش کشاورزی، مقایسه سن بهره‌برداران بین سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۴۰۳ نشان‌دهنده افزایش میانگین سنی فعالان حوزه کشاورزی به ۵۳ سال است که نشانگر عدم تمایل نسل جدید به فعالیت در این بخش است. از طرفی موضوع مصرف آب در این بخش مطرح است؛ هرچند طبق سرشماری، موارد استفاده از آبیاری نوین از ۲۷ هزار در سال ۱۳۸۲ به ۵۰۳ هزار مورد در سال ۱۴۰۳ افزایش یافته است بااین‌حال سهم

قیمت گازوئیل آزاد از لیتری ۱۴ تا ۲۸ هزار تومان؟

دوم آبان ۱۴۰۳ بود که آیین‌نامه اجرایی جزء (۱) بند ث ماده واحده تبصره ۴ قانون بودجه سال ۱۴۰۳کل کشور به تصویب هیئت وزیران رسید. براساس این مصوبه، قرار بود فروش فرآورده‌های نفت گاز آزاد (مازاد بر سهمیه پارانه‌ای تخصیص یافته) مربوط به حوزه حمل‌ونقل در جایگاه‌های سراسر کشور به نرخ خرید از پالایشگاه باشد. اما این مصوبه یک روز مانده به اجرا، لغو شد. در ماده ۸ این مصوبه تأکید شده بود که دریافت سوخت نفت گاز (گازوئیل) مازاد بر سهمیه بر اساس این آیین‌نامه، صرفاً با درخواست متقاضی و با قیمت خرید نفت گاز از پالایشگاه‌ها، در سقف ۶۰۰ تا ۶۰۰ لیتر در ماه، امکان‌پذیر است. گرچه به مصوبه دولت خبری از قیمت نبود، اما در نامه‌ای که منتشر شد، با خودکار در گوشه‌ای از نامه قیمت گازوئیل لیتری ۲۸۵۰۰ تومان ذکر شده بود.

اگر قیمت ۲۸۵۰۰ تومان واقعیت داشته باشد، حالا راندگان خودروه‌ای دیزلی همچون گذشته گازوئیل سهمیه‌ای را بدون تغییر قیمت خواهند خرید، تا سقف ۴۰ درصد بیشتر از سهمیه اعتباری با داشتن سند حمل فعال (در مسیر) و در صورت نداشتن سهمیه اعتباری، حداکثر دو بار در ماه می‌توانند گازوئیل ۱۴ هزار تومانی استفاده کنند و اگر سند حمل الکترونیکی نداشته باشند یا خارج از مسیر باشند و همچنین تمام سهمیه با نرخ پلکان اول و دوم را مصرف کرده باشند، مجبورند گازوئیل را به قیمت خرید از پالایشگاه‌ها یعنی ۲۸۵۰۰ تومان بخرند. همچنین عرضه گازوئیل با کارت اضطراری جایگاه صرفاً با نرخ پلکان سوم مجاز خواهد بود.

این طرح اثر تورمی ندارد

نعمت‌الله نجفی، مدیر عملیات شرکت ملی بخش فرآورده‌های نفتی در گفت‌وگو با «فرهنگیختگان» درباره طرح سه‌نرخی شدن گازوئیل اظهار داشت: «در حال حاضر اجرای این طرح به نظر نمی‌رسد به‌زودی عملی شود؛ چراکه هنوز فاصله زیادی با بحث‌های مربوط به جزئیات و نرخ گازها داریم. البته اگر این طرح اجرایی شود، باید به‌دقت بررسی کنیم که چه تأثیری خواهد داشت. به‌طورکلی اگر این تغییرات انجام نشود، تأثیر قابل توجهی نخواهد داشت، زیرا میزان مصرف در این پله‌های دوم و سوم آنقدر پایین است که نیازی به تمرکز ویژه بر آن وجود ندارد. درواقع هیچ‌تأثیر آنچنانی روی قیمت کالاها و خدمات نخواهد داشت. بااین‌حال شاید این اقدام به‌عنوان یک گام اولیه برای پیشرفت در این حوزه مفید باشد، بنابراین باید روی این نکته تأکید کرد که تسهیل‌تیرات در این زمینه زمانی مؤثر خواهند بود که میزان مصرف واقعی به‌درستی اندازه‌گیری و مدیریت شود.»

باید جلوی مصارف صوری گرفته شود

وی افزود: «یکی از اقدامات مؤثر می‌تواند منطقی‌کردن سهمیه‌ها باشد. به این معنی که سوخت باید بر اساس مصرف واقعی هر فرد توزیع شود. درصورتی‌که بتوانیم در بخش حمل‌ونقل، با حذف بارنامه‌ها و باربرگر‌های جعلی، قاچاق سوخت را کاهش دهیم، می‌توانیم کمک زیادی به مدیریت منابع کنیم. این اقدامات موجب شوند شد استفاده‌های غیرقانونی سوخت کاهش یابد. اگر این طرح‌ها عملی شوند و بتوانیم سهمیه‌ها را به‌طور واقعی تنظیم کنیم، می‌توانیم مدیریت مصرف را به‌صورت مؤثرتری انجام دهیم. درنهایت شاید در آینده اگر قیمت‌ها آزاد شوند، نیازی به پیگیری این سناریوها نباشد. در این صورت، همه مسائل خودبه‌خود حل خواهند شد. این تصمیمات می‌توانند پیش‌زمینه‌ای برای تغییرات آینده باشند. به‌عبارت‌دیگر حتی اگر این تغییرات در حال حاضر به‌طور کامل اجرایی نشوند، حداقل می‌توانند شروعی برای بازنگری در سیاست‌های موجود باشند. این تصمیم‌ها از بلاکبفنی بهترند و می‌توانند ذهنیت مردم را تغییر دهند. درنهایت این گام‌ها در جهت بهبود وضعیت کنونی مفید خواهند بود.»

بحث اصلی اجرای دقیق بارنامهٔ الکترونیک است

حامد توانگر، پژوهشگر نفت و گاز در گفت‌وگو با «فرهنگیختگان» درباره طرح جدید دولت در حوزه گازوئیل مطرح کرد: «موضوع اجرای بارنامه الکترونیک در بخش حمل‌ونقل، از مسائلی است که همواره با چالش‌هایی روبه‌رو بوده است. به نظر می‌رسد تاکنون تجربه‌های مختلفی برای اجرای این طرح وجود داشته، ولی در اکثر موارد با شکست مواجه شده‌اند. در حال حاضر بحث اصلی این است که آیا اجرای بارنامه الکترونیک واقعاً عملی خواهد شد یا خیر. اگر این طرح به مرحله اجرا برسد، باید به‌دقت بررسی شود که چطور می‌تواند هم دقت کافی را ایجاد کند و هم به‌راحتی قابل‌صدور باشد. در این میان، چالش‌های خاصی وجود دارد. از یک طرف اگر بخواهیم بارنامه الکترونیک به‌راحتی صادر شود، احتمال بروز تخلف و تقلب وجود دارد. از طرف دیگر اگر سیستم به‌شدت سخت‌گیرانه باشد، ممکن است فرایند اجرایی آن با مشکلاتی مواجه شود، به‌ویژه در بارهای درون‌شهری که پیچیدگی‌های خاص خود را دارند، مثلاً در جابه‌جایی محموله‌های سبک مانند یک تن کالا، صحت فرایند نسبتاً آسان‌تر است، اما در بارهای سنگین‌تر یا پیچیده‌تر، اجرای صحیح آن فرایند دشوار خواهد بود.»

کوچکی از کشاورزان از روش‌های نوین آبیاری استفاده می‌کنند.

باتوجه‌به اهمیت بالای موضوع آب در کشور، برنامه‌ریزی‌ها بهتر است به‌گونه‌ای انجام شود که از این سیستم‌های آبیاری بیشتر بهره‌گیری شده و صرفه‌جویی در مصرف آب در زمینه‌های رزای تحقق شود. به‌طورکلی توجه به تولید سالم‌و اقتصادی در بخش کشاورزی و توسعه زیرساخت‌های این بخش جهت تولید بیشتر و سالم‌تر، براساس مزیت‌های نسبی یک کشور موضوعی است که ایجاب می‌کند با یک برنامه‌ریزی اصولی و هماهنگ به سمت آن حرکت کرد.

سهم بخش کشاورزی از متغیرهای کلان اقتصاد

طبق آخرین گزارش بانک مرکزی بخش کشاورزی ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی کشور را به خود اختصاص داده که کاهش ۱.۳۴ درصدی را نسبت به سال ۱۴۰۲ نشان می‌دهد. لازم به ذکر است سهم این بخش از تولید ناخالص داخلی و اشتغال نسبت به سال قبل تغییر چندانی نداشته است و به ترتیب سهم ۸.۳ و ۱۴.۴ درصدی را نشان می‌دهد.

در سال ۱۴۰۳، میزان واردات محصولات کشاورزی از نظر حجمی ۶ درصد و از نظر ارزشی ۱۱درصد کاهش داشته، درحالی‌که صادرات با رشد ۳۶درصدی همراه بوده است. این آمار حاکی است تراز محصولات کشاورزی کشور در سال ۱۴۰۳ به نسبت مدت مشابه سال قبل، ۱۵.۵ درصد در ارزش رشد داشته است. در این میان بررسی آمارهای مرکز پژوهش‌های مجلس حاکی است ۶۳ درصد از کل ارزش صادرات محصولات کشاورزی و غذایی طی آخرین داده‌های سال ۱۴۰۳ به پنج مقصد عمده صادراتی ایران، یعنی عراق، امارات متحده عربی، پاکستان، روسیه و چین صادر شده است. از بین این پنج کشور، عراق ۳۰ درصد، امارات متحده عربی ۱۱ درصد، پاکستان ۸ درصد، روسیه ۷ درصد و چین ۶ درصد از صادرات محصولات کشاورزی و غذایی ایران را به خود اختصاص داده‌اند.

محاسبات مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد در ۹ ماهه سال ۱۴۰۳ ارزش افزوده گروه کشاورزی به قیمت‌های ثابت سال ۱۴۰۰ به میزان ۷۹۹۰۰۰۴ هزار میلیارد ریال برآورد شد که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۳.۷ درصد افزایش یافته است.

برآوردهای انجام‌شده در این زمینه با توجه‌به آمارهای پایه دریافتی از وزارت

دشوآرت خواهد بود.»

وی افزود: «یکی از نگرانی‌های اصلی در این زمینه این است که در صورت عدم اجرای صحیح بارنامه الکترونیک، ممکن است صاحبان وسایل نقلیه به دلیل نبود نظارت، قیمت‌های آزاد را از مشتریان دریافت کنند که به‌نوعی ضد اهداف طرح خواهد بود. در حال حاضر هنوز مشخص نیست دولت چه برنامه‌ای برای اجرای طرح بارنامه الکترونیک دارد. به همین دلیل نمی‌توان قضاوت دقیقی در مورد تأثیر آن بر حل مشکلات ناترازی مصرف سوخت داشت. برخی بر این باورند که این طرح می‌تواند به کاهش قاچاق سوخت کمک کند، اما به نظر می‌رسد سهم قاچاق در مصرف گازوئیل حمل‌ونقل آنقدر زیاد نیست که اجرای طرح‌های پیچیده به‌طور خاص ضروری باشد.»

صرفه‌جویی ۳ تا ۲ میلیون لیتر گازوئیل

توانگر در پایان یادآور شد: «درمجموع به نظر می‌رسد این طرح به‌تنهایی قادر نخواهد بود مشکل ناترازی را به‌طور کامل حل کند. به‌ویژه اگر بخواهیم به ظرفیت‌های اجرایی محدود کشور توجه کنیم، این طرح ممکن است تنها در حد دو تا سه میلیون لیتر گازوئیل در سال تأثیرگذار باشد که به‌طور قابل‌توجهی بر وضعیت ناترازی تأثیر نخواهد گذاشت. در این شرایط شاید بهتر باشد که به‌جای اجرای طرح‌های پراکنده و موقت، به‌دنبال راه‌حل‌های اساسی‌تر و بلندمدت باشیم. یکی از این راه‌حل‌ها، بازنگری در نحوه انگیزش و به‌ویزی شرکت‌های دولتی است. به طور خاص شرکت‌های ملی گاز و پالایش و پخش، باید با نظام‌های انگیزشی جدیدی مواجه شوند که آن‌ها را به کاهش مصرف سوخت و بهبود بهره‌وری تشویق کند. درنهایت به نظر می‌رسد راه‌حل اصلی در آزادسازی قیمت‌ها باشد. این کار ممکن است در کوتاه‌مدت با مشکلاتی همراه باشد، اما در بلندمدت می‌تواند به بهبود وضعیت مصرف سوخت و کاهش ناترازی کمک کند.»

گازوئیل ۳ نرخی تأثیری بر رفتار مصرف‌کننده ندارد

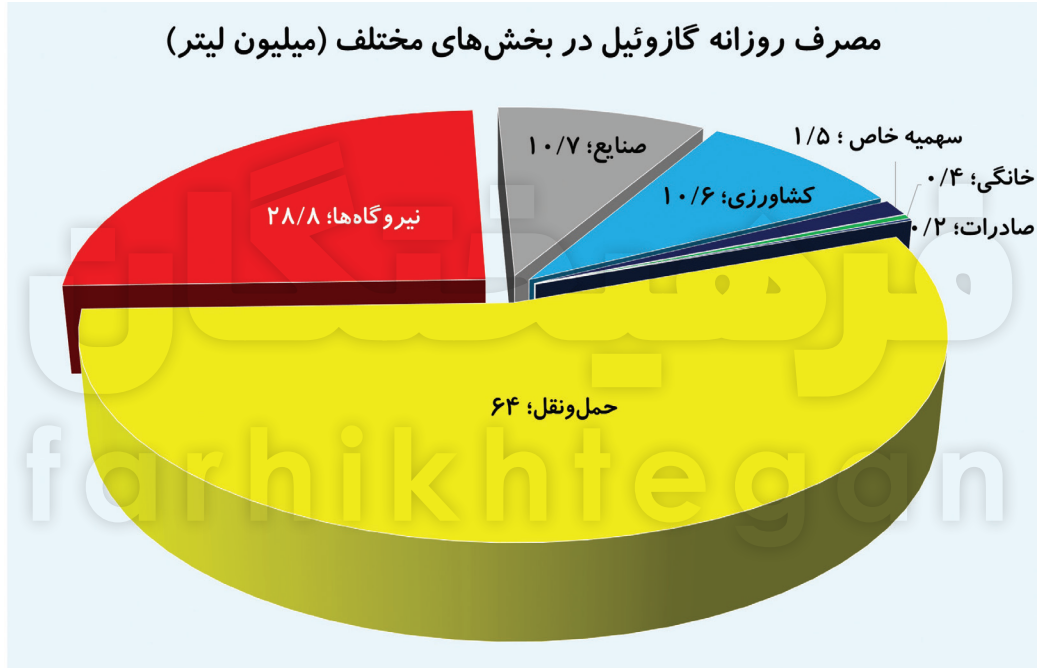
حمید رزاقیان، کارشناس حوزه انرژی در گفت‌وگو با «فرهنگیختگان» در این باره بیان کرد: «در چندسال اخیر، طرح‌هایی برای مدیریت مصرف سوخت در کشور مطرح

شده است. یکی از این طرح‌ها پیشنهاد می‌دهد دولت سالانه ۱۰ درصد به نرخ سوخت اضافه کند تا به‌تدریج اصلاحات لازم را در جامعه اعمال کرده و مصرف سوخت را به میزان مطلوبی کاهش دهد. هدف از این طرح، رسیدن به نقطه‌ای است که بتوان مصرف سوخت را به‌طور مؤثر مدیریت کرد. بااین‌حال، برخی از کارشناسان بر این باورند که مردم بیشتر به میزان مصرف خود توجه دارند و نه به افزایش قیمت‌ها. به‌عبارت‌دیگر مردم سوخت را مطابق با نیاز واقعی خود مصرف می‌کنند و به‌ندرت از آن به‌طور اضافی استفاده می‌کنند. از سوی دیگر ناترازی موجود در مصرف گازوئیل و بنزین واقعیتی است که باید به آن توجه کرد. این ناترازی باعث می‌شود دولت مجبور به واردات گازوئیل و بنزین به قیمت‌های بالا باشد، اما این مسئله تأثیر چندانی بر رفتار مصرف‌کنندگان ندارد.»

وی افزود: «درخصوص تأثیر افزایش قیمت سوخت بر تورم، باید گفت افزایش قیمت گازوئیل به‌طور مستقیم بر قیمت حمل‌ونقل تأثیر خواهد گذاشت. با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از حمل‌ونقل سنگین کشور، به‌ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای، وابسته به گازوئیل است، افزایش قیمت این سوخت می‌تواند باعث افزایش نرخ کرایه کامیون‌ها و در نهایت رشد قیمت کالاها شود. درواقع این افزایش قیمت‌ها در بخش حمل‌ونقل می‌تواند به‌طور زنجیره‌ای بر سایر بخش‌های اقتصادی اثر بگذارد و باعث تورم بیشتر شود.»

رزاقیان در پایان مطرح کرد: «با توجه به وضعیت موجود، بسپاری از تحلیلگران بر این باورند در شرایط فعلی، طرح‌های تدریجی ممکن است اثرات مثبت خود را در طولانی‌مدت نشان دهند. توسعه حمل‌ونقل عمومی و بهبود سیستم‌های حمل‌ونقل می‌تواند در کنار اصلاحات تدریجی، به کاهش مصرف سوخت کمک کند. درنهایت درمورد تأثیر این طرح‌ها بر قاچاق سوخت، باید گفت که افزایش قیمت سوخت ممکن است در کوتاه‌مدت موجب کاهش قاچاق شود، اما همچنان احتمالاً قاچاق سوخت ادامه خواهد داشت؛ چراکه با توجه به اختلاف قیمت‌ها بین داخل و خارج کشور، قاچاق سوخت هنوز برای برخی از سودجویان به‌صرفه است. بنابراین هرچند این طرح‌ها ممکن است در کاهش قاچاق تأثیرگذار باشند، اما نیاز به راه‌حل‌های جامع‌تر برای مقابله با این پدیده وجود دارد.»

انواع پلکان	پلکان اول	پلکان دوم	پلکان سوم
قیمت	عرضه گازوئیل به نرخ مصوب و بدون تغییر قیمت	عرضه گازوئیل معادل ۵۰ درصد قیمت خرید از پالایشگاه‌ها	عرضه گازوئیل به قیمت خرید از پالایشگاه‌ها
شرایط اعمال نرخ	تا سقف سهمیه اعتباری- خودرو در طول مسیر با محدوده شهری باشد	تا سقف ۴۰ درصد بیشتر از سهمیه اعتباری با داشتن سند حمل فعال (در مسیر)	عدم وجود سند حمل الکترونیکی یا خارج از مسیر یا اتمام سهمیه با نرخ پلکان اول و دوم
سایر شرایط تخصیص گازوئیل	داشتن سند حمل الکترونیکی	تخصیص سهمیه با نرخ پلکان دوم در صورت نداشتن سهمیه اعتباری حداکثر دو بار در ماه انجام می‌شود	عرضه گازوئیل با کارت اضطراری جایگاه یا تشخیص شرکت پخش و صرفاً با نرخ پلکان سوم مجاز است



بسیاراً تبدیل می‌کنند. این منابع نقش مهمی در تأمین امنیت غذایی، ایجاد

ارزش افزوده، اشتغال‌زایی، جلوگیری از خام‌فروشی، کاهش ضایعات و افزایش ماندگاری محصولات و توسعه صادرات دارند به‌طوری‌که در سال ۱۴۰۳، این صنایع با تحولات و پیشرفت‌های قابل‌توجهی همراه بوده‌اند.

بر اساس آمار وزارت جهاد کشاورزی، تعداد واحدهای تولیدی فعال در بخش صنایع تبدیلی و تکمیلی محصولات کشاورزی در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال قبل تر آن رشد ۱۰ درصدی و در سال ۱۴۰۲، نسبت به سال ۱۴۰۱، افزایش ۱۸ درصدی را نشان می‌دهد که این رشد قابل‌توجه در تعداد واحدهای تولیدی بیانگر توجه و حمایت‌های اخیر دولت‌ها از توسعه فرآوری محصولات کشاورزی و ایجاد ارزش افزوده در آن است و طبق گزارش رسمی وزارت صعت، معدن و تجارت نیز ارزش افزوده تولیدی در بخش صنایع تبدیلی در سال ۱۴۰۲ به میزان ۱۰ درصد افزایش یافته بود.

لازم به ذکر است سند ملی دانش‌بنیان امنیت غذایی که تیر ماه ۱۴۰۲ ابلاغ شد، در بخش اهداف کلّی شصت محصولات فرآوری‌شده به تولید محصولات خام کشاورزی را معادل صددرصد در پایان سال ۱۴۱۱ هدف‌گذاری کرده است. آسیب خام‌فروشی در اقلام خوراکی صادراتی با وضوح بیشتری مشاهده می‌شود. باوجود آنکه صادرات اقلام خوراکی ایران (ردیف تعرفه ۰۱ تا ۲۲) در سال ۱۴۰۲ با رشد مواجه شده و قریب به ۶ میلیارد دلار ارزش داشته است؛ اما صنایع غذایی صرفاً یک میلیارد دلار از این ارزش را دربرگرفته بود. علل مختلفی برای پایین‌بودن ارزش صادرات اقلام خوراکی وجود دارد که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به عادت خریداران منطقه به فله فروشی صادرکننده ایرانی، نبود صنعت برندینگ و کمبود پایانه‌های صادرات محصولات کشاورزی اشاره کرد. به‌طورکلی کشاورزی به‌عنوان یکی از ارکان بنیادین اقتصاد ایران، نیازمند توجه و سرمایه‌گذاری بیشتر برای تحقق پتانسیل‌های بالقوه‌ای است. باوجود سهم چشمگیر در تولید ناخالص ملی و رشد صادرات، چالش‌هایی چون خام‌فروشی و ضایعات مانع از دستیابی به ارزش افزوده مطلوب می‌شود. توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی، به همراه تجدیدنظر در سیاست‌های حمایتی، می‌تواند به ایجاد ارزش افزوده، افزایش اشتغال و تقویت امنیت غذایی منجر شود، درنهایت برنامه‌ریزی اصولی و مدون در این حوزه، زمینه‌ساز پیشرفت اقتصادی پایدار و رفاه اجتماعی در کشور خواهد بود.

صنایع تبدیلی راه‌حل برون‌رفت از خام‌فروشی

صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی به‌عنوان یکی از ارکان اساسی و حیاتی در توسعه اقتصادی و کشاورزی کشور شامل مجموعه‌ای از واحدهای تولیدی و فرآوری هستند که محصولات خام کشاورزی را به محصولات باارزش افزوده