

# Dasar kredit subsidi benarkan pengguna jual, tukar untuk khidmat kesihatan dan pendidikan

• Ketidakecekan pasaran boleh terjadi apabila mekanisme harga gagal ambil kira kos dan manfaat sosial daripada subsidi bahan api dibelanjakan kerajaan

• Bagi mengurangkan impak rasionalisasi ini, bantuan perlu disalurkan terus kepada golongan paling terjejas

Oleh Dr Abu Sufian Abu Bakar  
bhrencana@bh.com.my

Bahan api dikategorikan sebagai barangan keperluan asas sama pentingnya dengan makanan kerana diperlukan pengguna melakukan aktiviti harian, malah ketiadaannya akan menyebabkan pergerakan akan terbatas, sekali gus mengencilkan peluang menjadi lebih pendapatan. Justeru, kerajaan sekian lama memberi subsidi bahan api bertujuan meringankan kos sara hidup rakyat, tetapi peningkatan harga dunia memberi bebanan sangat besar kepada kewangan negara.

Disebabkan sumber terhad, pilihan yang ada adalah memberi keutamaan kepada jenis perbelanjaan bagi tujuan pembangunan, hingga memerlukan subsidi dirasionalisasikan.

Peruntukan sumber dengan cekap amat penting bagi menjamin daya saing dan mengelak pembaziran. Sering kali dalam ekonomi, isyarat utama digunakan bagi mengukur kecekapan ialah tingkat harga. Kegagalan atau ketidakecekan pasaran boleh terjadi apabila mekanisme harga gagal mengambil kira kos dan manfaat sosial daripada subsidi bahan api dibelanjakan kerajaan.

Dasar subsidi dan kawalan harga sebenarnya membawa kepada herotan harga pasaran. Namun, dasar ini masih antara alat penting sering digunakan kebanyakan kerajaan bagi meningkatkan kesejahteraan dan memastikan keberuntungan hasil mahsul negara lebih adil.

Hujah biasa diketengahkan bagi menggambarkan kesan negatif subsidi dan kawalan harga ialah herotan dalam peruntukan sumber serta kesan buruk jangka panjang daya saing ekonomi. Namun, kegagalan mengambil kira kos dan faedah daripada dasar ini akan menyebabkan kegagalan polisi berkenaan.

Subsidi pukal tidak lagi berkesan kerana tidak memberi banyak manfaat kepada golongan miskin. Harga bersubsidi lebih rendah daripada harga sebenar membawa kepada pembaziran dan penggunaan berlebihan, dengan itu menyebabkan herotan dalam peruntukan sumber.

Oleh itu, dasar subsidi bahan api perlu berubah ke arah bantuan lebih bersasar dan mempunyai had masa.

Walaupun penghapusan subsidi boleh meningkatkan prestasi makroekonomi dan fiskal negara serta

membawa kepada merendahkan penggunaan tenaga seterusnya mengurangkan pelepasan bahan cemar, dasar langsung ini adalah rasionalisasi harga.

Bagi mengurangkan impak rasionalisasi ini, bantuan perlu disalurkan terus kepada golongan paling terjejas.

Kajian pernah dilakukan penulis mendapati golongan B40 membilanjakan secara purata 9.6 peratus daripada pendapatan untuk bahan api; M40 (6.9 peratus) dan T20 (4.3 peratus). Secara purata, perbelanjaan bahan api bagi B40 sekitar RM273.33 hinggalah RM421.87 sebulan; M40 (RM506.32 - RM818.81) dan T20 (RM796.72 - RM1,234.87).

Pada 2022, kerajaan membelanjakan RM37.3 bilion subsidi bahan api. Jika dihitungkan jumlah subsidi diterima, B40 hanya menikmati subsidi 16.5 peratus, diikuti M40 (34.9 peratus), manakala T20 menikmati subsidi paling tinggi (48.6 peratus). Dapatan ini mengesahkan pemberian subsidi pukal hanya memberi faedah kepada kumpulan pendapatan tinggi.

Persoalan lebih kritikal adalah bagaimana kerajaan dapat melaksanakan subsidi bersasar ini? Isu ini kelihatan remeh, namun apabila kita cuba melaksanakannya, ia tidak semudah disangka.

## Dorong penggunaan bahan bakar lebih cekap

Masalah utama adalah bagaimana untuk kita mengasingkan individu miskin dan kaya. Walaupun kerajaan berjaya membina sistem Pangkalan Data Utama (PADU), ia masih belum mampu menyalurkan subsidi secara berkesan.

Pendekatan paling mudah adalah mengapungkan harga bahan api dan memberi subsidi secara tunai kepada golongan miskin. Semua individu akan membayar harga bahan api yang sama di pasaran, namun golongan miskin akan diberi bantuan tunai.

Membina satu dasar cekap dan berkesan memerlukan kreativiti dan pengetahuan ekonomi tingkah laku. Di sini penulis ingin cadangkan satu dasar bahan api mungkin boleh dikembangkan kerajaan. Dasar seumpama ini banyak dilakukan di Eropah, tetapi dalam konteks berbeza. Dasar ingin dicadangkan ialah Dasar Perdagangan Kredit Bahan Api.

Dasar ini membolehkan subsidi bahan bakar dapat diperdagangkan dalam bentuk kredit atau kuota. Kerajaan akan menetapkan satu had subsidi sesuai kepada semua individu layak.

Masyarakat dan perindustrian menggunakan bahan bakar berdasarkan peruntukan diberi dan mereka dapat menjual lebih kotanya jika tidak digunakan, sekali gus akan memberi sumber pendapatan kepada pengguna.

Sebaliknya, mereka menggunakan bahan bakar melebihi kuota dan memerlukan bahan api tam-

bahan boleh membeli kredit subsidi daripada pihak lain. Kerajaan hanya perlu memberi subsidi dan menetapkan sejumlah kuota berdasarkan keperluan. Ini akan memberi lebih banyak penjimatan sumber awam.

Manfaat dasar ini mendorong penggunaan bahan bakar secara lebih cekap. Insentif ini akan mendorong pengguna berhemah dalam menggunakan bahan bakar agar dapat menjual kelebihan kuota.

Di samping itu, dasar ini mampu mencipta kesedaran dan perubahan perilaku masyarakat dalam menggunakan bahan bakar, sekali gus dapat meningkatkan ketelusan dan kebertanggungjawapan dengan setiap transaksi perdagangan kredit subsidi dapat dipantau serta disahkan, selain mengesan penyalahgunaan dan kebocoran subsidi.

Mekanisme pelaksanaan sistem ini perlu diperhalusi dengan mengambil kira pelbagai aspek. Umpamanya, bagaimana menentukan jumlah kredit atau kuota sesuai dengan keperluan atau bagaimana menyalurkan kredit kepada mereka yang layak.

Membina satu platform urus niaga kredit secara dalam talian dengan penggunaan teknologi bersesuaian juga boleh membuka peluang pekerjaan baharu tanpa biaya tinggi daripada kerajaan.

Dasar perdagangan kredit subsidi bahan bakar ini perlu diintegrasikan dengan sistem kesihatan, pendidikan, pengangkutan dan jaminan sosial sedia ada. Umpamanya lebih kredit subsidi bahan bakar dapat ditukarkan untuk mendapatkan akses layanan kesihatan, secara tidak langsung membantu dalam meringankan beban kewangan masyarakat.

Kredit subsidi dapat digunakan untuk tujuan membiayai pendidikan seperti wang sekolah, buku pelajaran atau program latihan. Ini dapat membantu meningkatkan akses diintegrasikan pendidikan.

Dasar ini juga perlu diintegrasikan dengan sistem alam sekitar negara. Bagi meningkatkan kualiti alam sekitar, kenderaan mempunyai enjin cekap pembakaran perlu digalakkan. Cukai jalan berdasarkan enjin perlu digantikan kepada cukai berdasarkan kecekapan enjin dan pelepasan karbon.

Integrasi skim perdagangan kredit subsidi ini tidak hanya mendorong kecekapan penggunaan bahan bakar, masyarakat dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara holistik. Hal ini menjadi model yang menarik bagi Malaysia untuk dipertimbangkan.

Semua artikel penulis tamu adalah pendapat peribadi, bukan pendirian rasmi BH



Pensyarah Kanan  
Pusat Pengajian Ekonomi,  
Wang dan Bank,  
Universiti Utara Malaysia  
(UUM)