

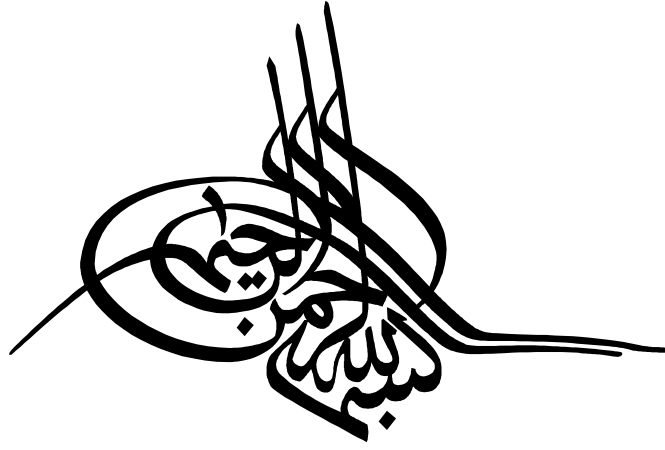
۷ کارنیل، بزرگترین شبکه موفقیت ایرانیان می باشد، که افرادی زیادی توانسته اند با آن به موفقیت برسند، فاطمه رتبه ۱۱ کنکور کارشناسی، محمد حسین رتبه ۶۸ کنکور کارشناسی، سپیده رتبه ۳ کنکور ارشد، مریم و همسرش راه اندازی تولیدی مانتو، امیر راه اندازی فروشگاه اینترنتی، کیوان پیوستن به تیم تراکتور سازی تبریز، میلاد پیوستن به تیم صبا، مهسا تحصیل در ایتالیا، و.... این موارد گوشه از افرادی بودند که با کارنیل به موفقیت رسیده اند، شما هم می توانید موفقیت خود را با کارنیل شروع کنید.

برای پیوستن به تیم کارنیلی های موفق روی لینک زیر کلیک کنید.

[www.karnil.com](http://www.karnil.com)

همچنین برای ورود به کانال تلگرام کارنیل روی لینک زیر کلیک کنید.

<https://telegram.me/karnil>



مبانی علمی و استدلال‌های

# طرح مهارت‌ورم

(مجموعه مقالات)

- : مبانی علمی و استدلال‌های طرح مهار تورم (مجموعه مقالات)
  - : علیرضا عاشورزاده
  - : مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی
  - : زمستان ۱۳۸۳
  - : ۱۰۰۰۰ نسخه
-

مقدمه.....الف

بخش اول: متن طرح مهار تورم و پیشینه‌های قانونی آن ..... ۱

بخش دوم: بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم برنامه چهارم توسعه..... ۷

بخش سوم: چرا طرح مهار تورم؟..... ۲۵

بخش چهارم: پیشگیری از جهش تورم در برنامه چهارم ..... ۴۱

بخش پنجم: پاسخ‌های مرکز پژوهش‌های مجلس به ده انتقاد مخالفان طرح مهار تورم ..... ۵۱

بخش ششم: ملاحظات پیرامون قیمت بنزین (مقاله‌ای از دکتر احمد توکلی)..... ۵۹

بخش هفتم: نقدی بر «ملاحظات پیرامون قیمت بنزین» (مقاله‌ای از دکتر مهدی عسلی)..... ۶۷

بخش هشتم: نقدی بر نقد مقاله «ملاحظات پیرامون قیمت بنزین» (مقاله‌ای از دکتر الیاس نادران)..... ۷۹

بخش نهم: بررسی کارشناسان پیرامون نقطه‌نظرهای منتقدان طرح مهار تورم ..... ۸۹

یکی از اساسی‌ترین خواسته‌های عموم مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان و صادرکنندگان کشورمان، همواره ثبات اقتصاد کلان و به تعبیری مهار تورم بوده است.

در پاسخ به این خواسته ملی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی پس از آغاز به کار مجلس هفتم، موضوع تورم را از جنبه‌های «رفع موانع تولید و سرمایه‌گذاری»، اقتصادی کردن طرح‌ها و سرمایه‌گذاری‌های تولیدی در ایران از طریق «منطقی کردن نرخ سود تسهیلات بانکی»، تلاش در جهت مهار نقدینگی از طریق تشویق دولت به کاستن از هزینه‌های غیرضروری و برداشتن هرچه کمتر از صندوق ذخیره ارزی و بالاخره جلوگیری از ایجاد تورم انتظاری در بهار هر سال و پیشگیری از افزایش قیمت مواد اولیه‌ای که توسط شرکت‌های دولتی تولید و عرضه می‌شود را در خود قرار داد.

در این راه طی تابستان و پاییز ۱۳۸۳ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با دعوت از دولتمردان و مدیران شرکت‌های دولتی از آن‌ها خواست توجیحات خود را برای افزایش مداوم قیمت کالاها و خدمات دولتی در جلساتی با حضور کارشناسان و اقتصاددانان مطرح کنند.

استناد قانونی دولتمردان و مدیران شرکت‌های دولتی برای افزایش نرخ کالاها و خدمات خود، در اغلب موارد ماده (۵) قانون برنامه سوم توسعه بود. این ماده به دولت اختیار می‌دهد با لحاظ افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها، قیمت کالاها و خدمات تولیدی دولتی را تا ۱۰ درصد افزایش دهد. در طول برنامه سوم توسعه، با وجودی که دولت تقریباً از حداکثر اختیارات قانونی خود برای افزایش قیمت کالاها و خدمات دولتی استفاده کرده، ولی درباره افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های شرکت‌های دولتی، توجیه قابل قبولی ارائه نکرده است. از سوی دیگر پژوهش‌های موجود درباره بهره‌وری در اقتصاد ایران نشان می‌دهد که در طول سال‌های گذشته نرخ رشد بهره‌وری در اقتصاد ایران همواره منفی بوده است.

در این میان، نکته خطرناکی که از ابتدا ذهن نمایندگان مجلس هفتم را به خود مشغول می‌کرد، ماده (۳) از قانون برنامه چهارم توسعه بود که به دولت اجازه می‌داد از ابتدای سال ۱۳۸۴، فراورده‌های نفتی را به قیمت FOB خلیج فارس عرضه کند. این نرخ در آذر ماه ۱۳۸۳ هر بشکه (۱۵۹/۶ لیتر) مبلغ ۴۸/۶۹ دلار بوده است به اضافه هزینه‌های تخلیه و فروش.

نمایندگان اکثریت مجلس هفتم از همان ابتدا مخالفت خود را با لایحه برنامه چهارم توسعه که از تصویب مجلس ششم گذشته بود، اظهار می‌کردند و به‌ویژه به روش‌های عجولانه و بدون تمهیدات لازم برای تعدیل قیمت فراورده‌های نفتی حساسیت نشان می‌دادند اما از آن‌جا که این مصوبه مجلس ششم مورد اشکال شورای نگهبان قانون اساسی قرار نگرفته بود و به منظور پرهیز از کشمکش با برخی دولتمردان که از تعدیل یکباره نرخ سوخت دفاع می‌کنند، اصلاح ماده (۳) از قانون برنامه چهارم را تا پیش از تدوین و ارائه لایحه بودجه سال ۱۳۸۴ به تعویق انداختند.

پژوهش‌های مختلف داخلی و خارجی نشان می‌دهد که افزایش یکباره و شدید قیمت فرآورده‌های نفتی، نرخ تورم در اقتصاد ایران را با جهش قابل ملاحظه‌ای روبه‌رو خواهد کرد.<sup>۱</sup>

برای پیشگیری از این اتفاق ناگوار، بر پایه جلسات کارشناسی تشکیل شده با دولتمردان، مدیران دولتی و اقتصاددانان و نیز براساس پژوهش «بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم برنامه چهارم توسعه»<sup>۲</sup> طرحی تدوین و تقدیم مجلس شورای اسلامی شد. همزمان دو گروه دیگر از نمایندگان که دغدغه مشابهی داشتند نیز طرح‌های مشابهی تقدیم کردند که با تدبیر کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس، هر سه طرح در یک طرح با عنوان «طرح قانونی اصلاح ماده (۳) برنامه چهارم توسعه» تلفیق و تقدیم شد.

تدوین و تصویب این طرح حاوی سه پیام مهم برای سه گروه تولیدکنندگان، مصرف‌کنندگان و دولتمردان بود.

پیام این طرح به تولیدکنندگان این است که مجلس شورای اسلامی خواسته دیرین تولیدکنندگان یعنی ثبات اقتصاد کلان و امنیت اقتصادی را مورد توجه قرار داده و گامی جدی برای تحقق و اجرایی کردن این خواسته به حق برداشته است.

پیام این طرح برای مصرف‌کنندگان این است که علل ایجاد تورم مهیب و کمرشکنی که از بهار ۱۳۸۴ انتظار آن می‌رفت، از بین رفته و از اسفند ماه امسال مانند سال‌های گذشته دیگر التهاب افزایش فراگیر قیمت‌ها نباشند و البته طرح برای همه تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان حاوی این پیام صنفی هم هست که برای مهار تورم در بلندمدت هم باید با بهره‌وری بیشتر کار کنیم.

1. به مقاله «پیشگیری از جهش تورم در برنامه چهارم»، سومین مقاله همین کتاب مراجعه شود.

2. اصل این پژوهش به‌عنوان بخش دوم همین کتاب درج شده است.



و اما پیام مهم طرح برای دولتمردان این است که دولت از این پس باید از هزینه‌های زاید خود بکاهد، با بهره‌وری بیشتری کار کند و به طور عملی و واقعی از حجم خود بکاهد. دوران تحمیل هزینه ناکارآمدی برخی دستگاه‌های اجرایی به دوش مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان از طریق افزایش دائمی قیمت کالاها و خدمات دولتی به سر رسیده است.

تصویب کلیات این طرح در جلسه علنی چهارشنبه دوم دی ماه ۱۳۸۳، همانطور که انتظار می‌رفت، با اعتراض «برخی» از دولتمردان و مدیران شرکت‌های دولتی روبه‌رو شد. اعتراض‌هایی که متأسفانه از همان ابتدا با روش‌های غوغاسالارانه و با چاشنی تهمت و افترا به نمایندگان تدوین و امضاکننده این طرح همراه بود.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، تلاش کرد با دوری جستن از غوغاسالاری رایج، پژوهش‌ها و استدلال‌های خود را درباره این طرح از رسانه‌های مختلف به محضر محافل اقتصادی، کارشناسان و پژوهشگران ارجمند و مردم شریف عرضه کند. کتابی که ملاحظه می‌کنید، بخشی از این تلاش است.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، امیدوار است انتشار این کتاب بتواند زمینه را برای همفکری و تعامل بیشتر اهل نظر، اقتصاددانان و پژوهشگران با هدف مهار تورم و تثبیت اقتصاد کلان در کشورمان فراهم آورد.

( ) ( )

: ماده (۳) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳/۶/۱۱ به شرح زیر اصلاح می‌شود:

( )

قیمت فروش بنزین، نفت گاز، نفت سفید، نفت کوره و سایر فراورده‌های نفتی، گاز، برق و آب، همچنین نرخ خدمات فاضلاب، ارتباطات تلفن و مرسولات پستی در سال اول برنامه چهارم، قیمت‌های پایان شهریور ۱۳۸۳ خواهد بود. برای سال‌های بعدی برنامه چهارم، تغییر در قیمت کالاها و خدمات مزبور طی لوایحی که حداکثر تا اول شهریور هر سال تقدیم می‌شود، پیشنهاد و به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد.

پیشنهاد هر قیمتی می‌باید همراه با توجیه اقتصادی، اجتماعی باشد.

«: سایر دریافتی‌های مرتبط از جمله حق اشتراک، حق انشعاب، دیماند، عوارض و ... مشمول این حکم می‌باشند.

«: دولت مکلف است برای کاهش مصرف بنزین از طریق بهینه‌سازی محصولات صنعت خودرو (مانند توقف تولید خودروهای پرمصرف، دوگانه سوز کردن خودروهای موجود، الزام سازندگان سواری به نصب تجهیزات گازسوز در پلتفرم) و افزایش ظرفیت حمل و نقل عمومی و روش‌های دیگر، تمهیدات لازم را فراهم آورد، به طوری که از ابتدای نیمه دوم سال اول برنامه چهارم نیاز داخلی به بنزین از محل تولید پالایشگاه‌های داخل کشور یا فراورده‌های جایگزین تولید داخل (گاز طبیعی فشرده) تأمین شود.

«: دولت مکلف است تا پایان دی ماه ۱۳۸۳ گزارش مربوط به اجرای وظیفه مندرج در ماده (۵) برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۹/۱/۱۷ برای افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها را تقدیم مجلس شورای اسلامی نماید.

«: به منظور کاهش مصارف غیرضرور و صرفه‌جویی در مصرف آب شرب، برق و گاز به شرکت‌های آب، برق و گاز اجازه داده می‌شود از مصرف‌کنندگان غیرتولیدی با مصارف بالاتر از الگوی مصوب، جریمه مقطوع دریافت و به درآمد عمومی در خزانه واریز نماید. دولت سقف‌های الگوی مصرف و میزان جریمه مذکور را هر سال ضمن تبصره‌های لایحه بودجه به مجلس شورای اسلامی پیشنهاد می‌نماید.

«: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران از نیمه دوم سال اول برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مجاز به شماره‌گذاری خودروهایی (اعم از ساخت داخل یا وارداتی) می‌باشد که: اولاً - امکان استفاده از حداقل دو نوع سوخت را داشته باشند.

ثانیاً - استانداردهای تعیین شده توسط سازمان حفاظت محیط زیست

درخصوص میزان و نحوه سوخت موتور خودروها را رعایت نموده باشند، که در این صورت بایستی گواهینامه صادره از سازمان‌های حفاظت محیط زیست، استاندارد و تحقیقات صنعتی و بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور حاکی از این امر، ضمیمه مدارک تحویلی نیروی انتظامی باشد.

«: صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران موظف است از طریق شبکه‌های سراسری و استانی خود نسبت به تنویر افکار عمومی درخصوص ضرورت اعمال مصرف بهینه در مصادیق ماده واحده اقدام و گزارش عملکرد خود را ماهانه به کمیسیون‌های برنامه و بودجه و محاسبات و انرژی مجلس شورای اسلامی تقدیم نماید.

«: آیین‌نامه اجرایی این ماده واحده توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور با همکاری دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط تهیه و حداکثر ظرف دو ماه از زمان ابلاغ به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

«: احکام مغایر با این ماده واحده در مواد آتی این قانون لغو می‌گردد.

/ / ( )  
( )

به منظور به حداکثر رساندن بهره‌وری از منابع تجدیدناپذیر انرژی، شکل‌دهی مازاد اقتصادی، انجام اصلاحات اقتصادی، بهینه‌سازی و ارتقای فناوری در تولید، مصرف و نیز تجهیزات و تأسیسات مصرف‌کننده انرژی و برقراری عدالت اجتماعی، دولت مکلف است ضمن فراهم آوردن مقدمات از جمله گسترش حمل و نقل عمومی و عملیاتی کردن سیاست‌های مستقیم جبرانی اقدام‌های ذیل را از ابتدای برنامه چهارم به اجرا گذارد:

الف) نسبت به قیمتگذاری نفت کوره، نفت گاز و بنزین برمبنای قیمت‌های

عمده‌فروشی خلیج فارس، اقدام کرده و از محل منابع حاصله اقدامات ذیل را به عمل آورد:

۱. کمک مستقیم و جبرانی از طریق نظام تأمین اجتماعی به اقشار آسیب‌پذیر،
  ۲. مقاوم‌سازی ساختمان‌ها و مسکن شهری و روستایی در مقابل زلزله و بهینه‌سازی ساخت و سازها در مصرف انرژی،
  ۳. کمک به گسترش و بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی (درون‌شهری و برون‌شهری، راه‌آهن و جاده‌ای)، تولید خورده‌های دوگانه سوز و همچنین توسعه گاز طبیعی فشرده با قیمت‌های یارانه‌ای به حمل و نقل عمومی درون‌شهری،
  ۴. کاهش نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای و تجهیز شبکه فوریت‌های پزشکی پیش بیمارستانی و بیمارستانی کشور،
  ۵. اجرای طرح‌های بهینه‌سازی و کمک به اصلاح و ارتقای فناوری وسایل، تجهیزات کارخانجات و سامانه‌های مصرف‌کننده انرژی در جهت کاهش مصرف انرژی و آلودگی هوا و توانمندسازی مردم در کاربرد فناوری‌های کم‌مصرف.
- «: نفت گاز برای تأمین آب بخش کشاورزی با قیمت نفت سفید یارانه‌ای به صورت سهمیه‌ای عرضه خواهد شد.
- «: در مورد مصرف نفت گاز ماشین‌آلات بخش کشاورزی، هرساله معادل یارانه مربوطه در اختیار وزارت جهاد کشاورزی قرار می‌گیرد تا براساس آیین‌نامه‌ای که به پیشنهاد وزارت جهاد کشاورزی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به تصویب هیأت وزیران می‌رسد در اختیار بخش کشاورزی قرار گیرد.
- ب) قیمت گاز طبیعی برای صنایع برمبنای کم‌ترین سطح قیمت آن در

صنایع کشورهای همجوار، توسط دولت در ابتدای برنامه تعیین می‌شود.

ج) در انرژی برق از خانوارهای کم‌مصرف حمایت صورت گیرد.

: عرضه نفت سفید و گاز مایع برای مصارف تجاری و صنعتی به قیمت

بدون یارانه (مطابق روال بند «الف» این ماده) خواهد بود.

د) آیین‌نامه اجرایی این تبصره به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

// ( )

( )

افزایش قیمت کالاها و خدمات توسط دستگاه‌ها و شرکت‌های دولتی سالانه بیش از ده درصد (۱۰٪) مجاز نیست و با ملحوظ داشتن افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های قیمتگذاری کالا و خدمات شرکت‌های دولتی به استثنای آن دسته از اقلامی که در مورد آن‌ها حکم قانونی خاص در این قانون یا قوانین بودجه سنواتی وجود دارد، در چارچوب ضوابط اعلام شده از سوی هیأت وزیران خواهد بود و چنانچه دولت به هر دلیل فروش کالا یا خدمات هر یک از شرکت‌های دولتی را به قیمتی کم‌تر از قیمت تعیین شده به شرح فوق تکلیف کند، مابه‌التفاوت قیمت محاسبه شده و قیمت تکلیف شده از محل اعتبارات و منابع دولت به شرکت‌های ذی‌نفع پرداخت می‌گردد.



\*

مقوله «قیمت بنزین» و «مصرف آن» حقیقتاً مبدل به یک بحث فرسایشی در اقتصاد ایران شده است. مطالعات و پژوهش‌های تفصیلی که شمه‌ای از آن به نحو بسیار ایجاز در این گزارش آمده است مؤید آن است

( )

( )

« »

« » « »

۳۷ سال پیش یعنی در سال ۱۳۴۶ در ازای هر

---

\* این گزارش توسط پژوهشگران دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تهیه و در آذر ماه ۱۳۸۳ با کد ۷۱۸۵ انتشار یافته است.



بشکه معادل نفت خام به عنوان مصرف نهایی انرژی، موفق به ارزش افزوده‌ای معادل ۲۱۵/۷۰۰ ریال فعالیت‌های اقتصادی به قیمت‌های ثابت بوده‌ایم و حال آن که همین نسبت در سال ۱۳۸۰ به ۷۵/۹۰۰ ریال ارزش افزوده نزول پیدا کرده است. به عبارت بهتر شاخص بهره‌وری از ۱۰۰ در سال ۱۳۴۶ (با ارزش افزوده ۲۱۵/۷۰۰ ریال با مصرف نهایی ۵۳/۴ میلیون بشکه معادل نفت خام) در سال ۱۳۸۰ با مصرف نهایی ۷۰۵/۴ میلیون بشکه معادل نفت خام که منجر به ارزش افزوده‌ای معادل ۷۵/۹۰۰ ریال در قبال هر بشکه شده است به شاخص ۳۵/۲ یعنی  $\frac{35}{2}$  نزول پیدا کرده است.<sup>۱</sup>

)

( . بررسی شاخص شدت انرژی مؤید آن است که برای تولید ۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال کالا و خدمات در کشور ۴/۶ بشکه نفت خام به صورت نهایی مصرف شده است اما در سال ۱۳۸۰ یعنی پس از ۳۷ سال برای تولید ۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال کالا و خدمات ۱۳/۲ بشکه نفت خام مصرف نهایی شده است. با عنایت به این که سهم بسیار بزرگ دولت در اقتصاد به عنوان بزرگ‌ترین کارفرما کاملاً روشن است، این شاخص‌ها معرف نازل شدن بهره‌وری مصرف انرژی<sup>۲</sup> در تولید ناخالص

مورد تجویز قرار گرفته است.

در این گزارش به نحو ایجاز سناریوهای افزایش قیمت بنزین در حالت‌های ۱۰٪ و ۲۰٪ تا ۱۰۰٪ و ۱۲۵٪ و بازتاب‌های تورمی آن بیان شده است.

---

۱ و ۲. از جمله دلایل نازل بودن شاخص‌های بهره‌وری انرژی می‌توان از کارایی پایین در نوع فناوری تولید، ضایعات انرژی، ترکیب ناصحیح محصولات پالایشگاه‌ها (مثلاً درصد بالای تولید نفت کوره و درصد پایین تولید بنزین)، قاچاق بنزین و ... را نام برد.

( % )

. اتخاذ سیاست قیمتی در چنین سطحی سبب خواهد شد تا:

۱. هر چند سهم بنزین از هزینه‌های انرژی در دهک‌های پایین درآمدی به

دهک‌های بالای درآمدی  $\frac{۲۰}{۴}$  و در ۲۰٪ پایین نسبت به ۲۰٪ بالا برابر  $\frac{۲۰}{۱۱}$  و در

۳۰٪ پایین نسبت به ۳۰٪ بالا برابر  $\frac{۲۰}{۱۱}$

( % )

)

,

% /

( % / ) % /

۱. این درصد مرکب از آثار مستقیم افزایش قیمت بنزین و همچنین آثار غیرمستقیم (انتظارات تورمی) آن است منظور از «آثار مستقیم» درجه حساسیت سطح قیمت‌ها در تمامی بخش‌های حمل و نقل نسبت به قیمت بنزین است و منظور از آثار غیرمستقیم، حساسیت سطح عمومی قیمت‌ها در کل کشور CPI نسبت به سطح قیمت‌ها در بخش حمل و نقل است که اولی  $\frac{۷}{۲}$ ٪ و دومی  $\frac{۱۲}{۹}$ ٪ جمعاً  $\frac{۲۰}{۱۱}$ ٪ می‌باشد. براساس یک الگوی ARDL مرکب از سه معادله رگرسیونی انتظارات تورمی معمولاً  $\frac{۱}{۸}$  برابر آثار مستقیم افزایش قیمت است و براساس این الگو این نتیجه حاصل می‌شود که هر ۱۰٪ افزایش قیمت در بنزین بالغ بر  $\frac{۱}{۶}$ ٪ به سطح عمومی قیمت‌ها اضافه خواهد شد و لذا افزایش ۸۰۰ ریال به ۱۸۰۰ ریال (با ۱۲۵ درصد افزایش) بالغ بر ۲۰٪ به نرخ تورم موجود اضافه خواهد کرد.

۱۰ \_\_\_\_\_ طرح مهارت تورم

( )

( )

( )

( / / )

%

( )

( )

)

( -

)

,

(

. و سرانجام پیشنهاد ما این است که:

کشش پذیر کردن تقاضای بنزین برای بهینه سازی مصرف از طریق

سیاست های قیمتی اثر بخش، مستلزم اتخاذ چند سیاست به موازات هم است:

)

(

(

)...

(

(

(

« »

چگونه می‌توان هزینه‌ها را با کشورهای دیگر به صورت دلاری مقایسه کرد، اما به حقوق و دستمزدها و کیفیت زندگی به صورت ریالی هم توجهی نداشته باشیم و از رابطه بین درآمد و هزینه چشم‌پوشی کرد، زیرا اگر فرض کنیم که دستمزد یک کارگر در همین حوزه خلیج فارس ۵۰۰ دلار و در ایران ۱۴۰ دلار است آیا می‌توان ادعا کرد که کارگر ایرانی ۳۶۰ دلار به دولت یارانه می‌پردازد؟ از سویی دیگر قیمت برنج و گوشت در کشورهای حتی نظیر پاکستان به مراتب پایین‌تر از قیمت برنج و گوشت در ایران است.

( )

. علی‌ایحال مجدداً تکرار می‌شود که چند ابزار به موازات هم باید به

کار گرفته شوند، اتخاذ سیاست‌های غیرقیمتی<sup>۱</sup>، اتخاذ سیاست‌های مهار تورم<sup>۲</sup> و اتخاذ سیاست‌های ظرفیت‌سازی برای بنزین<sup>۳</sup> و اتخاذ سیاست‌های جبرانی<sup>۴</sup>، و اتخاذ سیاست هدفمند کردن یارانه‌ها<sup>۵</sup> قطعاً اتخاذ

1. « نظیر: طراحی ارائه خدمات کارآمد شبکه‌های حمل و نقل عمومی در انواع گوناگون آن، طرح‌های کارآمد توسعه شهری نظیر پراکندگی منطقی نهادهای اداری و مراکز خرید، وجود پارک‌سوارهای متعدد در مناطق کلیدی شهرها، گازسوز کردن خودروها، اصلاح ترکیب سنی خودروها (به لحاظ بالا بودن میانگین سنی خودروها در ایران) و خروج خودروها از چرخه حرکت برحسب طبقه‌بندی سنی آن‌ها، اصلاح میزان مصرف بنزین در واحد مسافت با استفاده از فناوری‌های جدید، حرکت به سمت تولید خودروهای کم‌مصرف، اصلاح و ارتقاء کیفی استانداردهای تولید بنزین، روان‌سازی و ساماندهی ترافیکی، طراحی روش‌هایی که به حذف چراغ‌های راهنمایی (به منظور توقف‌های زیاد در پشت این چراغ‌ها و احتراز از مصرف زیاد بنزین) بیانجامد، یا سرانجام استفاده از انرژی‌های سبز (مثل تولید اتومبیل‌های برقی و هیدروژنی و...) انشاء... »
2. اتخاذ سیاست‌های کاهش کسری بودجه، احتراز از اتخاذ روش‌هایی که به افزایش پایه پولی منجر شود؛ اتخاذ سیاست‌های انقباضی در جهت مهار رشد نقدینگی، اتخاذ هر نوع سازوکارها و تمهیداتی که به رفع موانع تولید و افزایش عرضه منجر شود، بازکاوی و بازنگری عمیق در نرخ سود تسهیلات اعطایی و...
3. در داخل (نه فقط به عنوان مصرف داخلی، بلکه حتی تلاش در جهت صدور آن...) به اجمال عبارتند از ظرفیت‌سازی‌های جدید در بعد ایجاد پالایشگاه‌ها، بازکاوی به منظور اصلاح نوع محصولات پالایشگاه‌ها و تغییر گرایش از سمت تولید محصولات کم ارزش مثلاً تولید نفت کوره با درصد بالا به سمت محصولات پرارزش (مثل بنزین)
4. « عبارت است از طراحی یک نظام حقوق و دستمزد در جهت افزایش دستمزد دارندگان درآمدهای ثابت به منظور جبران آسیب‌پذیری آنان در برابر شوک‌های تورمی ناشی از افزایش قیمت کالاهای استراتژیک (نظیر بنزین) در گروه‌های هدف به عبارت بهتر هر چند که اقتصاد هر کشوری باید بر مبنای تلاش، کار، کوشش و عزم کلیه آحاد آن جامعه موجبات رشد بالندگی را فراهم سازد، مع الوصف در جریان نوسانات و موجات اقتصادی، گروه‌هایی نیز وجود دارد که علی‌رغم تلاش خود به لحاظ وجود نابرابری‌های اجتماعی شدید، همچنان عقب‌مانده باقی می‌مانند، لذا این گروه‌ها باید از طریق سازوکارهای متخذه توسط حاکمیت (به عنوان سیاست‌های حمایتی و جبرانی) مورد پشتیبانی قرار گیرند. در این‌جا اتخاذ تصمیمات جبرانی به منظور حمایت از اقشار آسیب‌پذیر در برابر تصمیماتی که منجر به افزایش قیمت کالاها و خدمات شده‌اند، بسیار ضروری است.
5. که سیاست‌های متخذه در جهت ایجاد تعادل در استفاده دهک‌های مختلف از یارانه‌ها طراحی می‌شود، نه آن‌که یارانه‌ها به طور عام و به همه اقشار جامعه صرف نظر از سطح توانمندی آنان توزیع شود و هیچ‌گونه هدف‌گیری خاصی منظور نباشد در این‌جا می‌توان از مکانیسم‌های مالیاتی بر خودروهای گران قیمت (که معرف برخورداری صاحبان آن‌ها از رفاه یا یارانه بنزین بیش‌تری است) استفاده کرد. آن هم به صورت پلکانی از بالا به پایین.

( )

مع الوصف در شرایط بسیار اضطراری که دولت برای حل معضلات مالی و بودجه‌ای خود با آن روبه‌رو است، افزایش قیمت‌هایی با شیب آرام، اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

( )

مطالعه اجمالی و فشرده زیر مؤید آن است که تأثیرپذیری مستقیم افزایش قیمت بنزین بر خانواده‌های واقع در دهک‌های با درآمد پایین کمتر است.

(

مفروضات:

دهک اول: فقیرترین

دهک اول، دوم و سوم: خانواده‌های کم درآمد

دهک چهارم، پنجم، ششم و هفتم: خانوارهای با درآمد متوسط

دهک هشتم، نهم و دهم: خانواده‌های با درآمد بالا

دهک دهم: مرفه‌ترین

جدول شماره (۱) توزیع دهک‌های هزینه‌ای مزبور را نشان می‌دهد:

۱/۶۲	۱/۶۵	۱/۵۲	۲/۲۰	۲/۰۵	۲/۰۶	۱
۳/۲۹	۳/۲۵	۳/۱۱	۳/۷۰	۳/۶۱	۳/۶۴	۲
۴/۵۵	۴/۴۵	۴/۳۲	۴/۸۱	۴/۷۱	۴/۷۹	۳
۵/۷۴	۵/۷۰	۵/۵۷	۵/۸۴	۵/۷۶	۵/۸۸	۴
۷/۰۵	۷/۰۱	۶/۸۵	۶/۹۳	۶/۸۸	۶/۹۶	۵
۸/۴۷	۸/۴۶	۸/۳۲	۸/۱۹	۸/۱۱	۸/۱۷	۶
۱۰/۲۱	۱۰/۲۶	۱۰/۰۹	۹/۷۱	۹/۶۵	۹/۷۵	۷
۱۲/۵۵	۱۲/۶۷	۱۲/۴۷	۱۱/۸۵	۱۱/۸۸	۱۱/۹۳	۸
۱۶/۲۸	۱۶/۴۹	۱۶/۳۶	۱۵/۶۵	۱۵/۶۴	۱۵/۶۶	۹
۳۰/۲۵	۳۰/۰۷	۳۱/۳۸	۳۱/۱۲	۳۱/۷۲	۳۱/۱۵	۱۰

۳۰ درصد خانوارهای واقع در سه دهک بالا (۸، ۹ و ۱۰) معادل ۵۹٪ و ۷۰٪ بقیه (خانوارهای کم درآمد و متوسط)، ۴۱٪ هزینه‌ها را در اختیار دارند. در همین حال فقیرترین و کم‌بهره‌ترین خانوار دهک اول شهری معادل ۲/۲٪ و مرفه‌ترین خانوار دهک بالا معادل ۳۱/۱۲٪ از کل هزینه‌ها را در اختیار دارند. اگر همین نسبت‌ها را در مورد خانوارهای روستایی در نظر بگیریم و سپس با ارقام متناظر خانوارهای شهری مقایسه کنیم، ملاحظه می‌شود که مرفه‌ترین دهک افراد جامعه شهری و روستایی به ترتیب ۱۴/۱ برابر و ۱۸/۶ برابر پایین‌ترین خانوارهای شهری و روستایی واقع در دهک اول، دارای هزینه مصرفی می‌باشند.



۲. در مرحله بعدی باید سهم هزینه‌های انرژی و نیز سهم هزینه‌های بنزین (از کل هزینه‌های انرژی) مورد بررسی قرار گیرد. اعداد جدول میانگین دوره ۱۳۷۹-۱۳۸۱ می‌باشد.  
جدول شماره (۲) می‌تواند راهنمای توجیه مسأله باشد.

(به هزار ریال) \*

متوسط هزینه کل خانوارهای شهری	۵۸۰۷/۱	۱۰۲۰۵/۹	۱۳۳۰۲/۷	۱۶۲۷۹/۰	۱۹۴۴۳/۵	۲۲۹۴۲/۰	۲۷۲۶۹/۳	۳۳۵۸۳/۶	۴۴۲۱۳/۵	۸۹۶۶۹/۵	۲۹۴۳۵/۴
هزینه‌های انرژی	۳۷۵/۵	۶۳۴/۳	۷۵۳/۷	۸۸۰/۳	۹۳۷/۴	۱۰۹۸/۲	۱۱۱۷/۵	۱۱۷۰/۲	۱۲۹۴/۳	۱۷۰۴/۸	۱۰۱۵/۵
سهم هزینه‌های انرژی از هزینه کل	٪۶/۴	٪۶/۲	٪۵/۶	٪۵/۴	٪۴/۸	٪۴/۴	٪۴/۰	٪۳/۴	٪۳/۱	٪۲/۲	٪۳/۶
سهم هزینه بنزین از هزینه انرژی	٪۴/۲	٪۵/۵	٪۷/۹	٪۱۰/۷	٪۱۱/۵	٪۱۴/۶	٪۱۸/۴	٪۲۱/۱	٪۲۴/۵	٪۳۳/۸	٪۱۵/۲
متوسط هزینه کل خانوارهای روستایی	۲۹۰۸/۱	۵۷۴۶/۰	۷۸۷۲/۵	۱۰۰۶۷/۰	۱۲۳۸۸/۰	۱۴۹۶۰/۰	۱۸۱۲۷/۰	۲۲۲۸۶/۰	۲۹۱۳۶/۷	۵۳۱۴۵/۲	۱۷۵۴۱/۷
هزینه‌های انرژی	۳۰۰/۶	۵۱۶/۷	۶۷۲/۷	۷۸۵/۴	۹۱۱/۶	۱۰۲۱/۸	۱۱۳۸/۶	۱۲۷۲/۵	۱۴۵۶/۲	۱۸۹۶/۵	۹۹۳/۴
سهم هزینه‌های انرژی از هزینه کل	٪۱۰/۳	٪۸/۹	٪۸/۵	٪۷/۸	٪۷/۳	٪۶/۸	٪۶/۲	٪۵/۶	٪۴/۹	٪۳/۵	٪۵/۸
سهم هزینه‌های بنزین از هزینه‌های انرژی	٪۲/۱	٪۴/۷	٪۶/۸	٪۷/۴۸	٪۱۰/۱	٪۹/۸	٪۱۰/۵	٪۱۲/۱	٪۱۴/۹	٪۱۹/۰	٪۹/۶۵

\*. دوره ۱۳۷۹-۱۳۸۱ مستخرجه از سالنامه‌های آماری کشور - مرکز آمار ایران.

با مطالعه جدول فوق، سهم انرژی از هزینه‌های کل به دست داده می‌شود. به طوری که ملاحظه می‌شود، دهک‌های پایین سهم بیشتری از هزینه کل خود را به انرژی اختصاص داده‌اند، به طوری که جمع سهم هزینه‌های انرژی دهک پایین (خانوارهای با درآمد کم)،  $6/4\%$  از کل هزینه‌های خانوار را تشکیل داده و سهم هزینه‌های انرژی دهک بالا (خانوار با درآمد بالا)،  $2/2\%$  هزینه خانوار و نسبت این دو به یکدیگر در دوره سه ساله مزبور به طور متوسط  $2/9$  برابر است. یعنی دهک پایین  $2/9$  برابر در مقایسه با درآمد خود، هزینه‌های بیشتری را نسبت به دهک بالا، انرژی مصرف می‌کند.

اما سهم هزینه‌های بنزین از کل سهم سبد انرژی، واقعیات دیگری را روشن می‌سازد. به این معنا که سهم هزینه‌های بنزین از کل هزینه‌های انرژی در دهک بالا حدود  $33/8\%$  و سهم هزینه‌های بنزین دهک پایین از کل هزینه انرژی  $4/2\%$  است. مفهوم این دو عدد آن است که دهک دهم (بالا) بالغ بر ۸ برابر بیشتر از دهک اول (پایین) هزینه انرژی خود را مصروف هزینه بنزین می‌کند.

روی دیگر سکه آن است که  $10\%$  پایین جامعه  $95/8\%$  و  $10\%$  مرفه‌ترین افراد جامعه  $66/2\%$  هزینه انرژی خود را مصروف سایر انرژی‌ها می‌کنند. که در مورد دهک پایین، عمدتاً نفت سفید، گازوئیل و ... و در مورد دهک بالا نیز عمدتاً گاز و برق و ... می‌باشد.

جدول شماره (۳) این نسبت‌ها را به روشنی بیشتری توضیح می‌دهد.

بالا % پایین	بالا % پایین	بالا % پایین	
۴/۵ برابر	۶ برابر	۸ برابر	خانوارهای شهری
۳/۳ برابر	۴/۸ برابر	۹ برابر	خانوارهای روستایی
/	/	/	

به طوری که ملاحظه می‌شود ۱۰٪ مرفه‌ترین افراد جامعه ۸/۳ برابر بیش‌تر از ۱۰٪ پایین‌ترین دهک درآمدی و نیز ۲۰٪ دهک بالا ۵/۵ برابر بیش‌تر از ۲۰٪ دهک پایین و سرانجام ۳۰٪ خانوارهای با درآمد بالا ۴ برابر بیش‌تر از ۳۰٪ دهک پایین، هزینه انرژی خود را به بنزین اختصاص می‌دهند. از این جهت می‌توان مدعی شد که تأثیرپذیری مستقیم خانوارهای کم‌درآمد از اثر مستقیم قیمت بنزین کمتر است.

ظاهراً همین موضوع توسط برخی از کارشناسان حوزه‌های مرتبط با سیاست‌های قیمتی بنزین دستاویزی قرار گرفته است تا نسبت به منطقی بودن ادعای خود بحث نمایند. اما باید توجه داشت که شوک‌های حقیقی تورمی نه فقط از جانب افزایش قیمت بنزین در سبد هزینه خانوار، بلکه از چند جبهه دیگر نیز وارد می‌شوند.

- (
۱. افزایش قیمت عمومی کالاها و خدمات ناشی از افزایش هزینه تولید، (موج تورمی اول)
  ۲. افزایش کسر بودجه دولت، علاوه بر کسر بودجه‌های مزمّن فعلی، رشد نقدینگی (و بروز موج تورمی دوم)

۳. انتظارات تورمی و آثار آن بر شاخص کل، (موج تورمی سوم)

۴. اثر بر اشتغال،

۵. ادامه روند افزایش مصرف (علی‌رغم افزایش قیمت) به لحاظ فقدان

سیاست‌های جایگزینی.

( )

)

(

برای بررسی آثار افزایش قیمت بنزین بر بودجه دولت، باید جمیع عوامل مؤثر بر روی درآمدهای دولت و همچنین هزینه‌های دولت به صورت جمع جبری آن‌ها مورد توجه قرار گیرد.

ظاهر مسأله آن است که دولت علاوه بر اهدافی که با افزایش قیمت بنزین

دنبال می‌کند نظیر:

۱. کاهش مصرف بی‌رویه بنزین،

۲. حذف قاچاق صادراتی بنزین،

۳. حفاظت از محیط زیست به دنبال مصرف کم‌تر،

۴. اختصاص درآمد ناشی از افزایش قیمت و کاهش واردات بنزین به

اموری نظیر گسترش حمل و نقل عمومی و گسترش امور رفاهی و ... ،

۵. واقعی کردن قیمت بنزین.

طبعاً هدف خیلی مهم‌تر دیگری را نیز که حل مشکلات مالی و بودجه‌ای خود است دنبال می‌نماید. اما مطالعات انجام شده مؤید آن است که با افزایش قیمت، دولت بزرگ‌ترین ضربه را به بودجه خودش وارد می‌سازد. زیرا همان‌گونه که شبکه خون‌رسانی بدن دارای یک شبکه تعاملی داده\_ستانده با تمامی سلول‌های بدن انسان است،

(

( )

و فعالیت‌ها (به خصوص در مورد طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی و سرمایه‌گذاری‌های ثابت) است، لذا فیدبک این افزایش قیمت‌ها مجدداً به صورت بوم رنگ بر بودجه دولت بازتاب یافت و به خامت و افزایش کسری بودجه دولت (علاوه بر کسری‌های موجود مزمین) کمک می‌کند. روابط طولی \_ عرضی افزایش قیمت بنزین از طریق جدول داده \_ ستانده، به خوبی قابل استنباط و استخراج است.

**P** . **(P)**

**(n)**

واسطه‌ای

برای آن بخش هستند. طبیعتاً هر قدر نسبت استفاده و به کارگیری از نهاده یک بخش در مقام مقایسه با سایر بخش‌ها بیش‌تر باشد، لاجرم افزایش قیمت آن نهاده آثار فزاینده‌تری روی قیمت بخش مصرف‌کننده می‌گذارد. حال بزرگ‌ترین خریدار و مصرف‌کننده کالاها و خدمات، خود دولت است که از طریق پمپاژ بودجه، خودش نیز در این شبکه طولی \_ عرضی داده و ستانده درگیر افزایش قیمت کالاها و خدمات خریداری شده می‌شود.

با اندازه‌گیری حساسیت سطح عمومی قیمت‌ها در بخش‌های مختلف (به

خصوص حمل و نقل) می‌توان حساسیت سطح عمومی قیمت‌ها به افزایش قیمت بنزین را به دست آورد. این محاسبات نشان داده‌اند که معمولاً به ازای هر ۱۰٪ افزایش قیمت بنزین، حدود ۱/۵٪ تا ۱/۶٪ به سطح عمومی قیمت‌ها افزوده خواهد شد:

( = )

*			
۲۷۸/۲	٪۱/۶	٪۱۰	افزایش قیمت از ۸۰۰ ریال به ۸۸۰ ریال
۲۸۷/۱	٪۳/۲	٪۲۰	افزایش قیمت از ۸۰۰ ریال به ۹۶۰ ریال
۴۰۱/۹	٪۶/۴	٪۴۰	افزایش قیمت از ۸۰۰ ریال به ۱۱۲۰ ریال
۴۶۶/۲	٪۱۶	۱۰۰	افزایش قیمت از ۸۰۰ ریال به ۱۶۰۰ ریال
۵۵۹/۴	٪۲۰/۰	٪۱۲۵	افزایش قیمت از ۸۰۰ ریال به ۱۸۰۰ ریال

\*. این شاخص در ۶ ماهه اول سال ۱۳۸۳ معادل ۲۷۳/۹ بوده است.

پس طبیعی است که افزایش قیمت بنزین سبب افزایش هزینه تولید و از این طریق باعث افزایش قیمت تمام شده محصولات بخش‌های تولیدی مختلف می‌شود و افزایش هزینه تولید سبب افزایش نرخ تورم می‌شود. افزایش نرخ اخیر نیز باعث کاهش قدرت خرید خواهد شد.

:

۱. در بادی امر با این افزایش قیمت (سناریوی ۸۰۰ ریال به ۱۸۰۰ ریال)، افزایش ۱۰۰۰ ریال معادل ۱۲۵٪ ظاهراً درآمدهای عمومی دولت افزایش می‌یابد. اما عمده این درآمدها نصیب شرکت ملی پخش و پالایش شده و اصولاً نصیب بودجه عمومی دولت هم نمی‌شود. زیرا فرض بر این است که

شرکت‌های نفتی ذی‌ربط ادعا می‌کنند این افزایش قیمت، بخشی از همان سوبسیدی است که به مصرف‌کننده پرداخت می‌کرده‌اند.

با عنایت به این که میزان مصرف کل بنزین در سال ۱۳۸۳ بالغ بر ۲۱/۸ میلیارد لیتر برآورد می‌شود، طبیعتاً با افزایش قیمت ۱۰۰۰ ریال در هر لیتر (علاوه بر قیمت ۸۰۰ ریال فعلی) بالغ بر ۲۱۸۰۰ میلیارد ریال به عنوان درآمد شرکت ملی پخش و پالایش عاید خواهد شد.

۲. بی‌تردید بنزین در اعداد کالاهای بسیار کم کشتش بوده، ضمن آن که تقاضای مشتقه هم محسوب می‌شود (تقاضا برای اتومبیل) لذا برای کشتش پذیر کردن تقاضای بنزین به منظور کاهش مصرف، باید سیاست‌های غیرقیمتی، سیاست‌های کاهش تورمی و سرانجام سیاست‌های جبرانی به موازات هم و هم عرض یکدیگر اتخاذ گردند. مع‌الوصف، علی‌رغم کم کشتش بودن قیمت تقاضای بنزین، فرض می‌شود که با افزایش قیمت بنزین، مصرف آن نیز کاسته خواهد شد، لذا با اعمال مفروضات لازم فرض براین است که ۵۵۴۶ میلیارد ریال صرفه‌جویی عاید دولت خواهد شد.

۳. از مجموع مصرف انواع حامل‌های نفتی، ۲۳/۸٪ آن را بنزین (و ۷۶/۲٪ آن را سایر حامل‌های نفتی) تشکیل می‌دهد. سهم مصرفی دولت از بنزین در ناوگان ترابری و حمل و نقل خود و نیز استفاده از خدمات تشکلهای خصوصی در جابجایی و ترابری، درون بودجه برای انجام فعالیت‌ها، ۱۰٪ از ۲۳/۸٪ است. لذا ۱۰٪ مزبور از حجم مصرفی ۲۱/۸ میلیارد لیتر در سال ۱۳۸۳ و افزایش مبلغ ۱۰۰۰ ریال در هر لیتر، باعث افزایش هزینه‌های دولتی به میزان ۲۱۸۰ میلیارد ریال خواهد بود.

۴. هم‌چنین به لحاظ وجود تورم ۲۰ درصدی ناشی از افزایش سطح عمومی قیمت‌ها مشتق از افزایش ۱۲۵ درصدی قیمت بنزین که قبلاً تشریح گردید، طبعاً درآمدهای مالیاتی نیز که به قیمت‌های جاری وصول می‌شوند

افزایش خواهد یافت، لذا با احتساب نرخ‌های مالیاتی و تأثیر نرخ تورم بر درآمدها و نرخ معافیت‌ها، پیش‌بینی می‌شود ۱۹۲۸۰ میلیارد ریال به سطح درآمدهای عمومی دولت اضافه شود.

۵. اما بیش‌ترین تأثیرپذیری بودجه در بخش هزینه‌های دولتی و به لحاظ آثار تورمی ناشی از افزایش قیمت‌ها خواهد بود

. همان گونه که اشاره شد بزرگ‌ترین کارفرما

و خریدار کالاها و خدمات، همان دولت محسوب می‌شود. این امر نه تنها در تهیه کالاهای مصرفی و مصرفی بادوام در بخش هزینه‌های جاری، بلکه در خرید کالاها و خدمات مربوط به تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (طرح‌های سرمایه‌گذاری ثابت) و قراردادهای پیمان‌ها نیز آثار خود را بدون هیچ‌گونه تردیدی به جا خواهد گذاشت.

جمع کل هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای مشمول این اثرپذیری ۳۱۲۰۰۰ میلیارد ریال است که سبب می‌شود قدرت خرید دولت به لحاظ افزایش قیمت ۱۲۵ درصدی بنزین، کاسته شود و میزان این کاهش ۶۲۴۰۰ میلیارد ریال خواهد بود.



( + )

( )		
+۲۱۸۰۰	درآمد مستقیم ناشی از افزایش قیمت بنزین	۱
+۵۵۴۶	صرفه جویی ناشی از واردات بنزین	۲
+۷۱۴۰	افزایش غیرمستقیم درآمدهای مالیاتی	۳
-۲۱۸۰	اثر افزایش قیمت بنزین روی مصرف سوخت در ساختار درون بودجه	۴
-۶۲۴۰۰	اثر افزایش قیمت بنزین در شاخص تولید کالاها و خدمات مورد نیاز خرید دولت در اجرای فعالیت‌ها و طرح‌های سرمایه‌گذاری	۵
-۳۰۰۰۰	خالص اثر بر بودجه (روند شده)	۶

کسری جدید بودجه دولت (مشتق از افزایش قیمت بنزین و تأثیر آن بر سطح عمومی قیمت‌ها) سبب تشدید کسری بودجه به میزان ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریال گردیده که به نوبه خود وخامت جدیدی را به صورت یک سیکل معیوب ایجاد خواهد کرد. حقیقتاً مشخص نیست که ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریال کسری مزبور از کجا باید تأمین شود؟ همین کسری بودجه ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریالی (و نه کسر بودجه‌های موجود در وضعیت فعلی) سبب خواهد شد تا نقدینگی را از ۶۵۰,۰۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده برای سال ۱۳۸۳ به ۶۸۰,۰۰۰ میلیارد ریال افزایش دهد و رشد نقدینگی مزبور ۴/۶٪ خواهد بود.

(میلیارد ریال)

٪۲۸/۸	۳۲۰۹۵۷/۰	۱۳۸۰
٪۳۰/۰	۴۱۷۵۲۴/۰	۱۳۸۱
٪۲۵/۴	۵۲۳۵۳۳/۰	۱۳۸۲
٪۲۴	۶۴۹۱۸۱/۰	۱۳۸۳ (پیش بینی)
٪۴/۶	۶۷۹۱۸۱/۰	افزایش نقدینگی صرفاً به لحاظ کسری بودجه ناشی از افزایش قیمت بنزین

با عنایت به این که هر ۱٪ افزایش نقدینگی بین ۰/۶٪ تا ۱٪ در افزایش تورم تأثیرپذیری دارد، پیش بینی می شود از بابت ۴/۶٪ رشد نقدینگی (ناشی از کسر بودجه به لحاظ افزایش قیمت ۱۰۰۰ ریالی بنزین) با یک تورم دنباله دار ۲/۷ درصدی ناشی از سیکل های بودجه (یعنی با احتساب تورم ۲۰/۰ درصد سطح عمومی قیمت ها) و مجموعاً ۲۲/۷٪ نیز روبه رو باشیم.

(میلیارد ریال)

٪۲/۷	۳۰/۰۰۰	۶۴۵۸۰	۳۴۴۸۶	٪۲۰	٪۱۲۵	افزایش قیمت بنزین از ۸۰۰ ریال به ۱۸۰۰ ریال

(

با توجه به حقایق فوق می‌توان گفت که تورم ۲۲/۷ درصدی مزبور که صرفاً از افزایش قیمت ۱۲۵ درصدی بنزین ناشی شده است برای چهار دهک پایین (۴۰ درصد پایین) خانوارهای شهری و روستایی بالغ بر ۶۷۰۰ میلیارد ریال افزایش هزینه خواهد داشت و به این ترتیب ناعادلانه بودن توزیع درآمدها را تشدید خواهد کرد.

(

همان طور که قبلاً هم اشاره شد افزایش ۱۲۵ درصدی قیمت بنزین موجب بروز حداقل ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریال کسری بودجه و در نهایت افزایش نقدینگی و رشد ۴/۶٪ نقدینگی نسبت به سال قبل و سرانجام افزوده شدن یک تورم ۲/۷ درصدی در یک سیکل بودجه به تورم ۲۰٪ ناشی از آثار مستقیم و غیرمستقیم ناشی از این افزایش قیمت (جمعاً ۲۲/۷٪) خواهد بود.

با وجود یک چنین تورم بالایی، دولت به عنوان بزرگ‌ترین کارفرما و خدمات گیرنده، قطعاً ناگزیر خواهد شد بسیاری از طرح‌های عمرانی خود را متوقف یا نیمه تمام رها کند. طبعاً در چنین حالتی نه تنها ظرفیت‌سازی‌های جدید متوقف خواهند شد، بلکه طرح‌های عمرانی ادامه‌دار سال‌های گذشته نیز متوقف و نیمه تمام مانده و موجب رکود و بیکاری و تشدید وضعیت نرخ بیکاری خواهد شد.

/

و این سیکل معیوب، به همراه اضافه شدن حقوق و دستمزد کارگران (هر چند اندک) هر نوع سیاست پولی برای مهار تورم و سیاست‌های اشتغال را عقیم خواهد کرد.

دامنه این رکود و بیکاری طبعاً در دهک‌های پایین درآمدی که از سرمایه کافی برای خوداشتغالی نیز محروم هستند تأثیرپذیری بیشتری داشته و وضعیت معیشت آن‌ها را بحرانی‌تر خواهد کرد.

مقوله بنزین در بعد چرخه تولید، مؤید آن است که معضل بنزین در مجموعه و درون پیکره خود دولت است و نه بیرون از آن. زیرا:

۱. ساختار فنی پرتیراژترین خودروهای موجود کشور که از سال‌های دور تاکنون در حال حرکت هستند، بی‌تردید از استانداردهای جهانی سوخت بسیار عقب‌تر است و به همین جهت به لحاظ بالا بودن میزان مصرف سوخت خودروهای ایرانی در هر ۱۰۰ کیلومتر، مصرف‌کنندگان ایرانی عملاً قیمت هر لیتر بنزین را نه ۸۰۰ ریال بلکه ۱۶۰۰ ریال پرداخت می‌کنند. در حقیقت مصرف‌کنندگان ایرانی به لحاظ ساختار غیرفنی خودروهای موجود، تاوان سنگینی را از بعد قیمتی متحمل می‌شوند.

۲. مقوله معضل بنزین از زاویه دید دیگری نیز تأییدکننده آن است که علت اصلی مشکل، باز هم در ساختار درونی خود دولت نهفته است و

)

(

و اگر هم قیمت‌های حامل‌های

انرژی در ایران، با برخی از کشورهای امریکایی و اروپایی مقایسه می‌شود؛ باید دید ملاک و قواعد علمی و اقتصادی آن‌ها در تعیین این قیمت چیست. در حالی که در کشور ما بدون هیچ گونه توجیه علمی و اقتصادی و بدون در نظر گرفتن شاخص‌های بهره‌وری انرژی و شدت انرژی، قیمت بنزین صرفاً با قیمت‌های جهانی مقایسه می‌شود. به عبارت بهتر اعلام قیمت تمام شده بنزین به لحاظ انحصاری بودن (صرفنظر از موجه یا موجه نبودن این بازار) یک مونوپول و تک‌گویی یک طرفه است و از همین جهت است که گفته می‌شود مبانی تئوریک و قابل قبول اقتصادی ندارد و نباید هزینه‌های سنگین سازمانی، پرسنلی، اداری و مدیریتی این بخش را به پای قیمت تمام شده احتساب کرد.

: اطلاعات این جدول از سالنامه‌های بانک مرکزی و

نیز ترازنامه‌ها و آمارنامه‌های وزارت نیرو مورد استفاده قرار گرفته است.

( = )

			/		( )	
۱۰۰/۰	۴/۶	۱۰۰/۰	۲۱۵/۷۰۰	۵۳/۴	۱۱۵۱۶/۲	۱۳۴۶
۱۴۱/۳	۶۵/۲	۷۱/۰	۱۵۳/۹۰۰	۱۹۹/۷	۳۰۶۰۲/۱	۱۳۵۷
۲۶۳/۰	۸۴/۷	۳۸/۲	۸۲/۴۰۰	۳۳۱/۴	۲۷۳۰۱/۲	۱۳۶۷
۳۰۴/۳	۱۴۰/۴	۳۳/۰	۷۱/۲۰۰	۵۶۳/۵	۴۰۱۲۳/۱	۱۳۷۳
۲۹۵/۵	۱۳/۶	۳۴/۰	۷۳/۴۰۰	۶۳۷/۵	۴۶۸۴۰/۶	۱۳۷۷
۲۸۹/۰	۱۳/۳	۳۴/۹	۷۵/۲۰۰	۶۸۸/۲	۵۱۷۴۸/۶	۱۳۷۹
۲۸۶/۰	۱۳/۲	۳۵/۲	۷۵/۹۰۰	۷۰۵/۴	۵۳۵۲۶/۸	۱۳۸۰

۱. در مطالعه اعداد شاخص مندرج در این ستون، لطفاً به دوره‌های زمانی از ۱۳۴۶ تا ۱۳۸۰ توجه بفرمایید، زیرا دوره‌ها به صورت ۱۰ ساله، ۱۰ ساله، ۶ ساله، ۴ ساله و ۲ ساله مرتب شده‌اند.

ارقام این جدول به خوبی مؤید آن است که در ازای هر بشکه معادل نفت خام به عنوان مصرف نهایی انرژی که در سال ۱۳۴۶ (یعنی ۳۷ سال پیش) داشته‌ایم موفق به ارزش افزوده‌ای معادل ۲۱۵/۷۰۰ ریال فعالیت‌های اقتصادی به قیمت ثابت شده‌ایم. در حالی که در سال ۱۳۸۰ در ازای هر بشکه معادل نفت خام، با نزول ارزش افزوده‌ای به مبلغ ۷۵/۹۰۰ ریال مواجه می‌باشیم. به عبارت بهتر شاخص بهره‌وری انرژی از ۱۳۴۶=۱۰۰ به ۳۵/۲ در سال ۱۳۸۰ تنزل کرده است.

از طرف دیگر اطلاعات همین جدول، شاخص شدت انرژی را به ما نشان می‌دهد این شاخص مبین آن است که اگر فرضاً در مقابل (n) میلیارد ریال تولید ناخالص داخلی معادل (m) میلیون بشکه معادل نفت خام مصرف نهایی

انرژی داشته‌ایم، پس در قبال تولید ۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال کالا و خدمات در کشور چند بشکه نفت خام به صورت انرژی نهایی مصرف شده است.

, ,

/

/

به این ترتیب مشخص می‌شود که بهره‌وری انرژی در ایران بسیار پایین بوده و به لحاظ سهم بزرگی که دولت در عرصه‌های اقتصادی و انحصاری دارا است، نازل بودن این شاخص معرف تنگناهای درون ساختاری خود دولت است که همواره سعی شده است با سیاست‌های صرفاً قیمتی با این معضل روبه‌رو شود.

برحسب دلار در

کشورهای مختلف و از جمله شاخص‌های بهره‌وری نیز در تعیین قیمت تمام شده، مورد لحاظ قرار گیرند.

۴. ادله دیگری نیز مؤید آن است که علت اصلی مشکل در ساختار درونی پیکره دولت وجود دارد. در این زمینه می‌توان به شاخص ظرفیت تولید مواد سبک (شامل بنزین، نفت سفید و بنزین هواپیما) در پالایشگاه‌ها مراجعه کرد که متوسط بین‌المللی آن ۳۵ درصد است، به عبارت بهتر هر بشکه نفتی که وارد پالایشگاه‌ها می‌شود، به طور متوسط باید ۳۵٪ آن تبدیل به بنزین بشود و حال آن که در کشور ما فقط ۱۵٪ آن به بنزین تبدیل می‌شود.

۵. مقوله قیمت و مصرف بنزین از بُعد چرخه تولید، از زاویه دیگری نیز باز به ساختار درونی دولت (و نه بیرون از آن) برمی‌گردد.

:

/ (

(

,

(

(

(

( )

!

/ (

۶. باز هم از بعد دیگری می‌توان پدیدآورنده مشکل را در درون تشکیلات  
نفی جستجو کرد،

اگر به ترکیب محصولات  
پالایشگاه‌ها، توجه شود ملاحظه می‌شود که تا ۴۶٪ محصولات برخی از



پالایشگاه‌ها نفت کوره است در حالی که میانگین بین‌المللی آن تا ۱۵٪ نفت کوره است، آیا نمی‌توان با انجام سرمایه‌گذاری‌های مناسب، نفت کوره مازاد را به بنزین تبدیل کرد که دارای ارزش بالاتری است.

۷. تا زمانی که برای کاهش مصرف بنزین از سیاست‌های غیرقیمتی استفاده نشود، استفاده از سیاست‌های قیمتی تأثیر چندانی در کاهش مصرف نخواهد داشت. زیرا کاهش قیمتی تقاضای بنزین، خیلی پایین است، ضمن آن که تکرار می‌کنیم تقاضا برای بنزین در حد خود، یک تقاضای مشتقه است. شاید در حال حاضر به علت سطح پایین قیمت بنزین، شاهد کم‌کشش بودن مصرف آن می‌باشیم. اما اثبات این که چنانچه قیمت‌ها به سطح قیمت حوزه خلیج فارس (FOB) نزدیک شوند، می‌تواند کاهش آن را افزایش دهد، در دنیای عمل و تجربه، بسیار مشکل است. به هر حال فقدان هرگونه برنامه و طرحی برای اجرای سیاست‌های غیرقیمتی، سیاست‌های جبرانی، سیاست‌های کاهش تورمی و برنامه هدفمند کردن یارانه‌ها، باز هم مقوله‌ای است که به ساختار و مشکل درونی خود دولت مربوط است.

$$\begin{aligned} & / \\ & / \quad ( \\ & \% / \\ & ( \quad - \quad ) \end{aligned}$$

%

%

		) (		) (	
۴۶/۳	۳۵/۲	۳۱/۲	۳۱/۲	۵۰	۱۳۷۳
۶۹/۲	۴۹/۴	۳۱/۳	۶۲/۵	۱۰۰	۱۳۷۴
۸۵/۲	۲۳/۲	۳۲/۹	۸۱/۲	۱۳۰	۱۳۷۵
۱۰۰/۰	۱۷/۳	۳۴/۹	۱۰۰/۰	۱۶۰	۱۳۷۶
۱۱۸/۱	۱۸/۱	۳۷/۷	۱۲۵/۰	۲۰۰	۱۳۷۷
۱۴۱/۸	۲۰/۱	۳۹/۱	۲۱۸/۸	۳۵۰	۱۳۷۸
۱۵۹/۷	۱۲/۶	۴۲/۵	۲۴۰/۶	۳۸۵	۱۳۷۹
۱۷۷/۹	۱۱/۴	۴۵/۸	۲۵۰/۰	۴۰۰	۱۳۸۰
۲۰۶/۰	۱۵/۸	۵۰/۵	۳۱۲/۵	۵۰۰	۱۳۸۱
۲۳۸/۲	۱۵/۶	۵۶/۳	۳۴۲/۵	۶۵۰	۱۳۸۲
%۲۰	—	%۶/۸	%۳۰	%۳۳	سرعت رشد متوسط سالانه ۱۳۸۲-۱۳۷۳
۵/۱ برابر	—	۱/۸ برابر	۱۰/۹ برابر	۱۳ برابر	نسبت سال ۱۳۷۳ به ۱۳۸۲

بنابراین چگونه می‌توان باور کرد اظهاراتی نظیر شفاف سازی قیمت بنزین فاقد عوارض و تبعات منفی بوده و در توجیهات هزینه \_ فایده، منحصرأ دارای فایده بوده و هیچ‌گونه هزینه‌ای را بر پیکره اقتصاد ندارد. این گزارش اگر به تبعات منفی و تخریبی آثار تورمی افزایش قیمت یک کالای استراتژیک (نظیر بنزین) پرداخته شده است، حداقل در صفحه ۹ (پاراگراف اول) به فواید افزایش قیمت نیز پرداخته است اما از حامیان نظریه افزایش قیمت در سطح ۱۲۵ درصدی آن تاکنون هیچ‌گونه گزارشی در زمینه عوارض ناگوار و تبعات منفی این مقوله و بازتاب آن بر ساختار اقتصاد، مشاهده نشده است. برای جمع‌بندی و نتیجه‌گیری نهایی، خواننده محترم را مجدداً به مطالعه چکیده در ابتدای این گزارش دعوت می‌کنیم و باز هم یادآوری می‌شود که سیاست‌های شدید شوکی مثل افزایش ۱۲۵ درصدی قیمت بنزین تا حد متوسط قیمت‌های حوزه خلیج فارس (فوب) با توجه به ابعاد آسیب‌رسان آن به شرح این گزارش توصیه نمی‌شود.

دکتر احمد توکلی\*

طرح مهار تورم که در جلسه علنی چهارشنبه ۱۳۸۳/۱۰/۲ مجلس به تصویب رسید؛ چنان که از نامش پیداست، برای مهار تورم ان شاء... مفید و مؤثر خواهد بود. در عین حال افزایش بهره‌وری شرکت‌های دولتی را نیز باید به دنبال داشته باشد. براساس این قانون قیمت بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی، گاز، برق، آب و خدمات فاضلاب، مخابرات و پست در سال آینده ثابت می‌ماند و برای سال‌های بعد جز با تصویب مجلس تغییر نمی‌کند.

ماده (۵) قانون برنامه سوم - که سال ۱۳۸۳، سال پایانی آن است - به دولت اجازه می‌داد که هر سال تا ۱۰ درصد بر قیمت کالاها و خدمات مهم خویش بیافزاید. در عین حال او را مکلف می‌کرد که برای افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه تمام شده اقدام کند. در ادبیات اقتصادی، منظور از افزایش بهره‌وری، افزایش میزان تولید بدون افزایش عوامل تولید یا به عبارت دیگر حفظ میزان تولید با کاستن از مقدار عوامل به کار رفته در تولید است. روشهای معمول

---

\* نماینده مجلس شورای اسلامی.

افزایش بهره‌وری در دنیا، کاستن از هزینه‌های غیر ضروری، استفاده بهتر از تجهیزات و نیروی انسانی شاغل یا ترکیب مناسب‌تر سرمایه و نیروی کار است. طی پنج سال اخیر دولت از آن جواز افزایش قیمت استفاده کامل کرده و قیمت‌ها را مرتباً بالا برده است، ولی آن تکلیف افزایش بهره‌وری را به درستی انجام نداده و هزینه سوء مدیریت خویش را از جیب مردم برداشته است.

. طی سال‌های گذشته بهره‌وری کل عوامل در اقتصاد کشور مرتباً کاهش یافته است، در حالی‌که مثلاً در ژاپن طی دو دهه گذشته بیش از نیمی از رشد تولید ملی ناشی از افزایش بهره‌وری بوده است (۵۳٪). طبق برنامه چهارم باید بهره‌وری کل در اقتصاد ایران، سالانه ۲/۵ درصد رشد کند. ولی برخلاف قانون برنامه سوم تا سال ۱۳۸۳ شرکت‌های بزرگ دولتی ایران به وظیفه خود در این باره به درستی عمل نکرده‌اند. این طرح فشار تازه‌ای برای انجام قانون بر آن‌ها وارد می‌سازد تا بهره‌وری خویش را افزایش دهند.

. کالاها و خدمات مهم دولتی بیش از سایر کالاها و خدمات افزایش قیمت داشته‌اند. با بررسی اطلاعات رسمی بانک مرکزی آشکار می‌شود که از ۲۱ قلم کالا که یارانه دریافت می‌کنند (یا ادعا می‌شود برای آن‌ها یارانه داده می‌شود)، یازده قلم به دست دولت عرضه می‌شود. شاخص قیمت ۹ مورد آن‌ها در سال ۱۳۸۲ بیش از شاخص عمومی قیمت‌ها بوده است. یعنی افزایش قیمت کالاها و خدمات دولتی موجب تشدید تورم است نه برعکس آن. قیمت کالاها و خدمات دولتی لکوموتیو قطار تورم هستند نه واگن آن!

. مجلس هفتم به اقتضای وظیفه خویش برای حمایت از مردم، تولید و سرمایه‌گذاری باید قدمی در راه مهار تورم برمی‌داشت. تصویب این طرح از سه جهت اقدامی ضد تورمی است. اول آن‌که تورم برنامه‌ریزی شده را کاهش داده و از انتظارات تورمی به طور مؤثری می‌کاهد. همه به یاد داریم که چگونه قبل از شروع هر سال جدید، افزایش‌های دولتی باعث جهش قیمت‌ها می‌شد. دوم آن‌که،

چون این کالاها، خود عامل واسطه در تولید کالاها و خدمات دیگر هستند، قیمت تمام شده سایر کالاها و خدمات از این جهت به بالا رانده نمی‌شود. سوم آن‌که، اگر این فشار به شرکت‌های دولتی باعث شود آن‌ها به وظیفه خویش در پیگیری بهره‌وری بیشتر عمل کنند، باز هم قدمی در افزایش تولید و کاهش تورم برداشته خواهد شد. البته یکی از عوامل مهم تورم ایران رشد بی‌رویه نقدینگی و بودجه‌ریزی نامناسب حکومتی است که اصلاح آن محتاج زمان بیشتری است. این قانون یک قدم است برای مهار تورم نه حلال همه مشکلات.

. نام رسمی قانون مهار تورم «طرح قانونی جایگزینی ماده (۳) برنامه چهارم» است. یعنی ماده جدیدی به جای ماده (۳) قانون برنامه چهارم مصوب مجلس ششم می‌نشیند. اگر قرار بود تصمیم دولت و مجلس ششم اجرا شود، چه پیش می‌آمد؟ پاسخ به این پرسش، اهمیت کار مجلس هفتم را آشکار می‌سازد. ماده (۳) قانون برنامه چهارم دولت را مکلف می‌کرد که قیمت بنزین و سایر فراورده‌های نفتی را از ابتدای سال آینده براساس قیمت‌های عمده‌فروشی خلیج فارس تعیین کند. یعنی هر لیتر بنزین ۳۰۰ تومان<sup>۱</sup> چند سال است که صندوق بین‌المللی پول این کار را با تحلیل‌های یکطرفه اقتصادی بی‌اعتنا به عدالت و شرایط ایران، از دولت خواسته است. آثار تورمی این کار چه بود؟ یک بررسی در مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که تنها افزایش قیمت هر لیتر بنزین از ۸۰ به ۱۸۰ تومان، تورمی ۲۲/۷ درصدی را به دنبال داشت. افزایش تا ۳۰۰ تومان چه بلای شکننده‌ای بر اقتصاد بیمار ما وارد می‌کرد؟

. چندین حُسن برای آن ماده (۳) قبلی شمرده می‌شود: گفته می‌شود که با آن کار درآمد دولت افزایش می‌یافت و طبق همان ماده دولت پرداخت‌های تأمین اجتماعی را افزایش می‌داد، مقاوم‌سازی ساختمان‌ها در برابر زلزله منبعی پیدا

۱. براساس قیمت‌های منطقه خلیج فارس در آذر ماه که هر بشکه (۱۵۹/۶ لیتر) مبلغ ۴۸/۶۹ دلار بوده به اضافه هزینه‌های تخلیه و فروش.

می‌کرد، وسایل حمل و نقل بهبود می‌یافت و مشابه آن‌ها. اگر درآمد دولت زیاد می‌شد، هزینه وی چه می‌شد؟ دولت ۱۰ درصد کل بنزین را مصرف می‌کند، خودش بیش‌ترین بودجه را دارد، در نتیجه از تورم بیش از دیگران آسیب می‌بیند و هزینه‌هایش افزایش می‌یابد. یک تحقیق نشان می‌دهد، با همان مبنای افزایش قیمت بنزین از ۸۰ به ۱۸۰ تومان، دولت دچار ۳۰۰۰ میلیارد تومان کسری بودجه تازه می‌شد، یعنی نه تنها منبع تازه‌ای برای خدمات مفروض پیدا نمی‌شد، بلکه احتمالاً بودجه آن اقدامات کمتر هم می‌شد.

. حُسن دیگر مورد ادعا این است که بیش‌تر بنزین را ثروتمندان استفاده می‌کنند، وقتی دولت بنزین را گران کند، پول بیش‌تری از اغنیا می‌گیرد و به نفع عدالت است این ادعا چقدر صحت دارد؟ وقتی افزایش شدید قیمت، تورم افسارگسیخته را در پی داشته باشد، ثروتمندان که معمولاً چیزی برای فروش دارند، با افزایش قیمت کالاها و خدمات خویش، خود را از آثار تورم در امان خواهند داشت (اگر نگویم از وضعیت تورمی ثروت بیش‌تری می‌اندوزند) و تهیدستان و دستمزدبگیران زیر آوار تورم کمرشان خواهد شکست. پس بی‌عدالتی افزایش خواهد یافت.

. حُسن مهم دیگری که گفته می‌شود و درست است، مهار مصرف، کاهش واردات و استفاده بهینه از منابع محدود سوختی گرانقیمت و منابع محدود ارزی کشور است. در واقع با آن کار، قصد آن بود که با سیاست قیمتی (افزایش قیمت) مصرف را کاهش دهند، تولید داخل افزایش یابد و واردات حذف یا کم شود. مهار مصرف بنزین، غیر از افزایش قیمت‌ها، از چهارده راه دیگر نیز قابل پیگیری است. مانند گازسوز کردن خودروها که بر اساس تبصره «۲۹» قانون بودجه سال ۱۳۸۰ و تبصره «۱۲» قانون بودجه سال‌های ۱۳۸۱، ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ دولت مکلف به آن بود. یا مهندسی پالایش که بر اساس تبصره «۲۹» قانون بودجه سال ۱۳۸۰ باید تعقیب می‌کرد. آیا انجام وظیفه

کرده است؟ چرا مردم باید خرج سوء مدیریت و قانون گریزی را بپردازند؟ الان از هر بشکه نفت خام در پالایشگاه‌های کشور ۱۶/۷ درصد بنزین و ۳۳/۷ درصد نفت کوره می‌گیرند. معیار بین‌المللی ۳۴ درصد بنزین است. بهبود مهندسی پالایش یعنی افزایش استحصال بنزین نه نفت کوره! اگر وظایف دیگر مانند بهبود وضع حمل و نقل عمومی و بهبود ترافیک انجام شود، مردم مجبور نخواهند بود این همه بنزین مصرف کنند. سرعت متوسط اتوبوس‌های شهری در تهران ۱۲ کیلومتر در ساعت است در حالی که باید ۴۰ کیلومتر باشد. وقتی مرتباً اتومبیل گران و پرمصرف به داخل خیابان‌ها سرازیر می‌شود، نتیجه همین است. سال‌هاست که دولت اجازه می‌دهد اتومبیل داخلی پرمصرف تولید شود و با قیمت حداقل ۱/۵ برابر قیمت جهانی و مصرفی حداقل ۳۰ درصد بیشتر از مقیاس صحیح به مردم تحمیل شود، آن‌گاه می‌خواهد بنزین را به قیمت جهانی به مردم بفروشد. یک بام و دو هوا.

. قانون مهار تورم (جایگزینی ماده (۳) برنامه چهارم) بهترین وضعیت را فراهم نمی‌سازد، ولی فرصتی برای دولت ایجاد می‌کند تا به وظایف خویش برای کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری، همچنین اجرای سیاست‌های غیر قیمتی برای مهار مصرف و واردات بنزین قیام کند تا وقتی از سیاست‌های قیمتی استفاده می‌کند، توان مردم برای تأمین مایحتاج‌شان باقی بماند. باز هم تأکید می‌کنم، سیاست قیمتی در فقدان راه‌های دیگر مؤثر نیست، فقط به مردم فشار سختی خواهد آورد. به عنوان آخرین دلیل یادآوری می‌کنم که قیمت اسمی بنزین از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۸۳ شانزده برابر شده است (از ۵۰ به ۸۰۰ ریال) و به قیمت‌های ثابت تقریباً سه برابر شده است، ولی مصرف روزانه بنزین از ۳۱/۵ میلیون لیتر در سال ۱۳۷۳ به ۶۲ میلیون لیتر در سال ۱۳۸۳ افزایش یافت. حاکمیت باید در پی اجرای سیاست‌هایی باشد که زحمت مردم را کم می‌کند، گرچه برای خودش زحمت داشته باشد.



۴۰ \_\_\_\_\_ طرح مهارت تورم

صفحه سفید

دکتر احمد توکلی\*

طرح تثبیت قیمت کالاها و خدمات دولتی به تدریج به بحث اصلی محافل اقتصادی و علمی کشور تبدیل می‌شود. طی بررسی طرح در مجلس، دولت و اقلیت مجلس هفتم به شدت به مخالفت با آن پرداخته‌اند. مخالفت با یک طرح، حق دولت و نمایندگان و نشانی از مردم‌سالاری است، اما طریق مخالفت می‌تواند دینی و عقلی باشد یا نباشد. اگر مخالفت با نیت خیرخواهانه و با روش استدلالی و با استناد بر اطلاعات درست و واقعی باشد، راه صحیح الهی و مردمی پیموده شده و نتیجه هر چه باشد خداوند خیر در آن قرار خواهد داد. هر چند درباره این طرح و نتایج مثبت آن و عواقب بسیار خطرناک ماده (۳) برنامه چهارم، سخنان بسیاری بیان شده است، ولی با غوغاسالاری‌های برخی مخالفین طرح، هنوز میدان گفتگو باز است. در این زمینه نکات ذیل قابل تأمل به نظر می‌رسد:

---

\* نماینده مجلس شورای اسلامی.

طرح مهار تورم هر نتیجه‌ای در کاهش تورم داشته باشد، نباید با وضع فعلی مقایسه شود. بلکه باید دید که اگر این طرح تدوین نمی‌شد و به تصویب نمی‌رسید از سال آینده چه وضعی داشتیم. تورم سال جاری در آخر آبان ماه، ۱۴/۸ درصد گزارش شده است.<sup>۱</sup> طرح مهار تورم با اسم رسمی «طرح قانونی جایگزینی ماده (۳) قانون برنامه چهارم توسعه» به تصویب رسیده است. ماده (۳) چه می‌گفت؟ ماده (۳) برنامه چهارم، مصوب مجلس ششم، دولت را مکلف می‌کرد که از ابتدای سال ۱۳۸۴ قیمت‌های عمده‌فروشی خلیج فارس را مبنای قیمتگذاری نفت کوره، نفت گاز و بنزین قرار دهد. نظام دو نرخ یا سهمیه‌بندی را نیز برای نفت گاز، نفت سفید و گاز مایع می‌پذیرفت. افزایش یکباره قیمت سوخت چه اثری بر تشدید تورم داشت؟

صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی، سال‌هاست که برای این کار بر دولت ایران فشار می‌آورند. یک نمونه آن گزارش مفصل بانک جهانی است که به شکل سند رسمی در تاریخ ۳۰ آوریل ۲۰۰۳ به تصویب هیأت مدیره آن رسیده است.<sup>۲</sup> در این گزارش نسبت به تعدیل یکباره قیمت سوخت و رساندن آن به قیمت عمده‌فروشی جهانی هشدارهای قابل توجه داده شده است. براساس محاسبات بانک جهانی، این اقدام، تورمی ۳۰/۵ درصدی را بر تورم موجود خواهد افزود.<sup>۳</sup> یعنی با لحاظ تورم ۱۴/۸ درصدی فعلی، در صورتی که ما سکوت می‌کردیم و اصرار دولت و اقلیت مجلس را بر بقای ماده (۳) برنامه چهارم می‌پذیرفتیم، نرخ تورم در سال آینده حداقل به ۴۵ درصد می‌رسید. این

۱. گزارش ماهانه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران از شاخص قیمت مصرف کننده.

۲. این گزارش تحت عنوان «اقتصاد ایران از نگاه بانک جهانی» توسط سازمان بورس و اوراق بهادار ایران به فارسی ترجمه و منتشر شده است.

۳. ( ) «اقتصاد ایران از دیدگاه بانک جهانی»، سازمان بورس و اوراق بهادار، ۱۳۸۳، ص ۱۲۵.

پیش‌بینی براساس افزایش یکصد تومان در قیمت بنزین (و به تناسب سایر سوخت‌ها) انجام شده بود. تحقیق مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که همان افزایش در قیمت بنزین (۸۰ به ۱۸۰ تومان) ۲۲/۷ درصد بر تورم موجود می‌افزود.<sup>۱</sup> تحقیق وزارت بازرگانی نیز افزایش یکصد تومانی قیمت بنزین را موجب ۳۲/۴ درصد تورم اضافی یافته است.<sup>۲</sup> در تحقیق دیگری که توسط کارشناس دفتر اقتصاد کلان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی انجام شده، تورم ناشی از افزایش قیمت بنزین به ۱۸۰ تومان در هر لیتر را ۴۴/۸ درصد محاسبه کرده است.<sup>۳</sup> بانک مرکزی در پژوهشی پیرامون آثار تورمی افزایش قیمت سوخت‌های نفتی (بنزین تا ۱۸۰ تومان در لیتر) با دو روش مختلف، به این نتیجه رسید که آثار تورمی آن ۳۵ درصد یا ۴۶/۶ درصد خواهد بود.<sup>۴</sup>

نکته قابل توجه این است که در تمامی این محاسبات اثر انتظارات تورمی نادیده مانده است. این اثر می‌تواند تا ۲ برابر آثار بیان شده باشد.<sup>۵</sup>

با این بررسی، اکنون ارزش کار مجلس هفتم آشکار می‌شود. مصوبه مجلس تورم موجود را کاهش می‌دهد. یعنی از ۱۵ درصد فعلی ان‌شاء... می‌کاهد، در حالی که ماده (۳) برنامه چهارم که دولت به شدت بر حفظ آن پافشاری می‌کند، تورم ۱۵ درصد فعلی را به بالای ۵۰ درصد در سال آینده جهش می‌دهد.<sup>۶</sup>

۱. ( ) «بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم

برنامه چهارم توسعه»، مرکز پژوهش‌ها، آذرماه ۱۳۸۳، شماره گزارش ۷۱۸۵.

۲. ( ) «بررسی افزایش قیمت بنزین» وزارت بازرگانی، دی‌ماه

۱۳۸۱، شماره ثبت اسناد معاونت ۸۱/۹۱ به تاریخ ۱۳۸۱/۱۰/۲۱.

۳. ( ) «تعدیل قیمت انرژی و درآمد واقعی دولت» دفتر اقتصاد کلان، سازمان مدیریت و

برنامه‌ریزی، آبان ۱۳۸۱، به نقل از منبع پیشین.

۴. ( ) «بررسی اثرات تورمی افزایش قیمت انواع حامل‌های انرژی» اداره

بررسی‌های اقتصادی.

۵. ماخذ پاورقی (۱)، آثار انتظارات تورمی ۱/۸ تا ۲/۲ برابر آثار مستقیم است.

۶. اختلاف پیش‌بینی‌ها به اختلاف مدل‌های مورد استفاده، دوره زمانی و اطلاعات مورد استفاده باز می‌گردد. آنچه

مهم است فاحش بودن تورم پیش‌بینی شده در همه روش‌هاست.

عجیب این است که معاون محترم رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در مجلس، ضمن دفاع از برنامه چهارم می‌گفت: افزایش قیمت سوخت‌ها، تورمی بین ۱/۵ تا حداکثر ۵ درصد را در پی خواهد داشت! تورم ۵۰ درصدی در صورت وقوع، نه تنها برای مردم متوسط و ضعیف، کمرشکن می‌بود، بلکه سرمایه‌گذاری را دچار ناامنی ساخته و به تولید صادرات به شدت آسیب می‌زد. یک پژوهش علمی نشان می‌دهد که افزایش قیمت حامل‌های انرژی به افزایش هزینه تولید از ۱۶/۸ درصد (بخش کشاورزی) تا حداکثر ۶۰/۱ درصد (بخش برق) منجر می‌شد.<sup>۱</sup> فراموش نشود که ماده (۳) جایگزین، (مصوب مجلس هفتم)، علاوه بر سوخت‌های نفتی مانع افزایش قیمت برق، گاز، مخابرات و... در سال آینده خواهد شد.

( ) .

چنین ادعا می‌شود که در وضع فعلی چون قیمت نفت خام تحویلی به پالایشگاه‌ها صفر محسوب می‌شود،<sup>۲</sup> قیمت تمام شده ارزان محاسبه می‌گردد و مردم مبلغی بسیار کم‌تر از هزینه فرصت بنزین را می‌پردازند. چون ثروتمندان بسیار بیش‌تر از فقیران از بنزین استفاده می‌کنند. پس گویی از سهم فقیران در انفال عمومی برداشته و به اغنیا می‌دهیم و این بی‌عدالتی است. این ادعا کاملاً

۱. ( ) «مقایسه کارکرد روش‌های داده-ستانده و مدل تعادل عمومی در بررسی آثار تورمی تغییر قیمت حامل‌های انرژی»، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، این تحقیق، اثر دو برابر شدن قیمت انرژی در سال اول برنامه دوم توسعه و افزایش ۲۰ درصدی در سال‌های بعد را بررسی کرده است.

۲. البته نفت خام تحویلی به پالایشگاه‌ها به قیمت تمام شده حدود هر بشکه ۳ دلار قیمتگذاری می‌شود، قیمت ذاتی آن صفر حساب می‌شود.

درست است. طبیعی است که ادامه این وضع قابل دفاع نخواهد بود. ولی ببینیم آیا استفاده از سیاست قیمتی برای کاهش مصرف و دریافت هزینه فرصت مصرف بنزین و سایر سوخت‌ها از مصرف کنندگان (فقیر و غنی)، یعنی افزایش یکباره قیمت‌ها با اجرای ماده (۳) برنامه چهارم که دولتی‌ها از آن دفاع می‌کنند، بی‌عدالتی را بیش‌تر از وضع فعلی نمی‌کند؟

وقتی تورم افزایش می‌یابد اثر آن بر طبقات ضعیف بیش‌تر است. هر چه این افزایش بیش‌تر باشد، فشار بر مستضعفان افزون‌تر خواهد بود. اگر به منابع پژوهشی رجوع کنیم خواهیم دید که اجرای ماده (۳) برنامه چهارم، برای فقیران فاجعه به ارمغان می‌آورد. تحقیق مرکز پژوهش‌ها نشان می‌دهد که هزینه ۴۰ درصد پایین خانوارهای شهری و روستایی حداقل ۶۷۰۰ میلیارد ریال اضافه می‌شد.

بانک جهانی نیز در سند خویش استدلال می‌کند که فشار هزینه‌ها بر زندگی تهیدستان روستایی تقریباً دو برابر ثروتمندترین طبقه شهری خواهد بود. یعنی اگر مستضعفان روستایی بخواهند همان مصرف قبل از افزایش قیمت سوخت را داشته باشند باید ۴۷/۶ درصد بیش‌تر خرج کنند، ولی ثروتمندان شهری تنها با ۲۵ درصد اضافه خرج، می‌توانند مصرف خود را حفظ کنند.<sup>۱</sup> با این تفاوت که ثروتمندان معمولاً عرضه‌کنندگان کالا و خدمات هستند و افزایش قیمت‌ها را با گران فروختن محصول خویش جبران می‌کنند. حتی با توجه به تورم انتظاری و افزایش قیمت فروش، بیش از افزایش هزینه تمام شده محصول، سود هم می‌برند. ولی تهیدستان حداکثر جز دستمزد ثابت، چیزی دریافت نمی‌کنند تا از آثار شکننده تورم در امان بمانند. بنابراین با اجرای خواست دولت و مجلس ششم، بی‌عدالتی به مراتب بیش از وضع فعلی می‌شد. عاقلانه آن است که ما از بدتر به بد پناه ببریم.

۱. منبع پاورقی (۳)، ص ۱۲۳-۱۲۴.

ممکن است گفته شود، در ماده (۳) برنامه چهارم پیش‌بینی شده بود که با درآمدهای حاصل از جهش قیمت‌های سوخت، پرداخت‌های جبرانی به فقیران داده شود، در آن صورت ایراد فوق منتفی می‌شد و به عدالت بیش‌تری دست می‌یافتیم. در بند بعدی نشان داده خواهد شد که آیا چیزی در دست دولت می‌ماند تا بتواند به مستضعفان کمک جبرانی بکند یا خیر.

ماده (۳) برنامه چهارم با فرض این‌که جهش قیمت سوخت درآمد قابل توجهی نصیب دولت می‌سازد، چند مصرف برای این منبع جدید پیش‌بینی کرده بود:

۱. کمک‌های جبرانی و تأمین اجتماعی،

۲. مقاوم‌سازی ساختمان‌ها در برابر زلزله،

۳. بهبود حمل و نقل عمومی،

۴. اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها،

۵. بهینه‌سازی مصرف سوخت.

اما تحقیقات علمی نشان می‌دهد وعده‌های فوق با استفاده از درآمد ناشی از افزایش قیمت بنزین هرگز عملی نخواهد بود. تحقیق مرکز پژوهش‌ها نشان می‌دهد که در صورت افزایش قیمت بنزین از ۸۰ به ۱۸۰ تومان، حداقل کسری بودجه دولت ۳۰۰۰ میلیارد تومان خواهد شد. پژوهش دیگری<sup>۱</sup> حاکی است که به ازای هر ۱۰۰ ریال اضافه درآمد دولت از افزایش قیمت سوخت، ممکن است هزینه‌های دولت تا ۲۱۷ ریال افزایش یابد. وزارت بازرگانی نیز کسری بودجه دولت ناشی از افزایش ۱۰۰ تومان در قیمت بنزین را حداقل ۷۰۰۰ میلیارد

۱. ( ) «اثرات افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تورم و بودجه دولت»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی دانشگاه شهید بهشتی.

تومان برآورد کرده است. این بررسی‌های کارشناسی بدین معناست که دولت نه تنها از افزایش قیمت سوخت به منبع تازه‌ای دست پیدا نمی‌کند تا وعده‌های ذکر شده را عملی سازد، بلکه با افزایش کسری بودجه مجبور بود برخی کارهای فعلی را نیز رها سازد. چون در این گونه موارد معمولاً بودجه پروژه‌های عمرانی تحت فشار قرار می‌گیرد و رکود و بیکاری نیز تشدید می‌شود. طرح مجلس در تثبیت قیمت‌های سال آینده، در عوض، حتماً به دلیل کاهش تورم، باعث کاهش هزینه‌های دولت و شرکت‌های دولتی خواهد شد و آن‌ها از این حیث مازاد بودجه هم پیدا می‌کنند. اما چون مانند سال‌های گذشته حتی اجازه افزایش قیمت قبلی را نیز نمی‌دهد، در سال ۱۳۸۴ به طور نسبی منابع کم‌تری در اختیار قرار خواهد گرفت. اگر شرکت‌های دولتی در اثر این پدیده به وظیفه ترک شده چندین ساله خویش در کاهش هزینه‌های عملیاتی و حذف هزینه‌های زاید و افزایش بهره‌وری عمل کنند، نه تنها کسری بودجه حاصل نمی‌شود، بلکه با افزایش بهره‌وری کل، اقتصاد ملی را در وضعیت بهتری قرار خواهند داد. البته اگر بخواهند مثل همیشه به افزایش هزینه‌های جاری و کاهش بهره‌وری خود بی‌توجه باشند، دچار کسری می‌شوند و به پروژه‌های عمرانی خود فشار خواهند آورد. بدیهی است مجلس هفتم در این باره بی‌تفاوت نخواهد ماند. خلاصه آن‌که اجرای ماده (۳) مورد دفاع دولتیان منجر به کسری بودجه عمومی دولت و بودجه شرکت‌های دولتی می‌شود ولی از آن‌جا که با تصویب طرح مجلس آن منبع و آن مصارف هر دو حذف شده و قیمت‌ها ثابت می‌ماند، بودجه عمومی دولت مازاد خواهد داشت. البته اگر شرکت‌های دولتی به روش ناکارا ادامه دهند، بودجه‌شان دچار کسری خواهد شد.



ادعا شده است که مصوبه مجلس به قصد جلب نظر مردم در آستانه انتخابات ریاست جمهوری سال آینده صورت گرفته است و گرنه چرا در برنامه پنجساله، تصمیم یکساله گرفته‌اند. در این باره چند نکته قابل توجه است:

۱. به دلایل ذکر شده در بندهای پیشین، تصمیم مجلس اقدامی مبتنی بر مطالعات علمی داخلی و خارجی، دولتی و غیر دولتی است. بهتر است مدافعان برنامه چهارم با استدلال علمی وارد میدان شوند. انگ سیاسی‌کاری در مقابل دلیل علمی شکست می‌خورد.

۲. چنانکه مشاهده شد، مصوبه مجلس نه تنها در دفاع از مصرف‌کنندگان و توده متوسط و ضعیف جامعه، بلکه در دفاع از سرمایه‌گذاری و تولید و صادرات، از یک فاجعه جلوگیری کرده است.

۳. اگر عده‌ای از سیاستمداران کشور در دفاع از مصالح مردم و اقتصاد ملی گام بردارند و به این دلیل نزد مردم محترم شوند، چه جرمی اتفاق افتاده است؟ محبوبیت ناشی از اغوا و فریب مردم، زشت و خیانت‌آمیز است، نه جلب محبت مردم به خاطر خدمت به آن‌ها.

۴. مصوبه مجلس یکساله نیست. بلکه ماده (۳) مورد اعتراض، روشی را برای پنج سال در قیمتگذاری مواد سوختی تعیین کرده بود که براساس آن دولت مکلف بود، نرخ سوخت را به تشخیص خود و بر مبنای قیمت‌های عمده‌فروشی خلیج فارس تعیین کند. حالا برای تمامی این پنج سال اولاً اختیار از دولت به مجلس بازگشته است، ثانیاً مبنای قیمتگذاری نه قیمت‌های خلیج فارس، بلکه دلایل و توجیه اقتصادی اجتماعی خواهد بود که دولت باید به مجلس ارائه کند. البته برای سال اول برنامه پیشاپیش قیمت سال ۱۳۸۳ تعیین شده است، آن هم نه تنها برای چهار نوع سوخت نفتی، بلکه برای کالاهای

خدمات مهم دولتی. غیر از دلایل سابق‌الذکر، باز ستاندن اختیار قیمتگذاری دولتی در کالاهای مهم بدون تصویب مجلس نیز به دلیل عادت زشت دستگاه‌های دولتی در جبران مداوم ناکارآمدی از جیب ملت بوده است. ۵. به درستی می‌توان مصوبه مجلس را علاوه بر اقتصادی-اجتماعی بودن، سیاسی نیز خواند. چرا که مساله تورم، به ویژه شکل جهنده آن امری کاملاً گره خورده با امنیت داخلی و سیاسی است. وزارت اطلاعات در گزارشی پیرامون ملاحظات امنیتی تورم با یادآوری آشوب‌های سال‌های میانی دهه ۱۳۷۰.

در اسلامشهر (قزوین، مشهد و...) بر سیاسی و امنیتی بودن مساله تورم تاکید می‌ورزد.<sup>۱</sup> سند سابق‌الذکر بانک جهانی نیز در این باره می‌گوید: «بدیهی است که دامنه پرش قیمت انرژی در ایران بالاست و اگر تعدیل ناگهانی صورت گیرد، موجبات پرش کلی قیمت‌ها به سطحی که یادآور روزهای سخت اقتصاد کلان ایران در اواسط دهه ۱۳۷۰ بوده است، فراهم خواهد آورد» (ص ۱۲۵). به یاد داشته باشیم که در آن سال‌ها تلخی تورم ۴۹ درصدی به کام مردم نشست. بانک جهانی یادآوری می‌کند که حوادث اخیر خاورمیانه [حمله به عراق] به «مخاطرات سیاسی و داخلی و اقتصادی ایران می‌افزاید» و به همین دلیل تأکید می‌کند که درباره تعدیل ناگهانی و یکباره قیمت سوخت «باید یک ارزشیابی دقیق از وضعیت داخلی و بین‌المللی و مخاطراتی که بر سر راه است به عمل آید!» (ص ۱۲۶). باید تأسف خورد که در این باره دقت برخی افراد در داخل، از بیگانگان نیز کمتر است.

۱. معاونت طرح و بررسی‌های استراتژیک (۱۳۸۳) «ملاحظات امنیت اقتصادی در عارضه تورم ایران» وزارت اطلاعات، شهریور ۱۳۸۳. البته وزارت اطلاعات در این گزارش از سیاست‌های دولت دفاع می‌کند.

در مقالات و سخنان گذشته گفته شد که سیاست قیمتی برای مهار مصرف، بدون مهار بنزین و سایر سوخت‌ها - به دلایل و شواهد علمی در وضعیت فعلی - مؤثر نیست. تنها کافی است توجه کنیم که قیمت واقعی بنزین از سال ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۳ تقریباً سه برابر شده است،<sup>۱</sup> ولی به جای کاهش، مصرف بنزین دو برابر شده است (از ۳۱/۵ به ۶۲ میلیون لیتر در روز). از نظر طرح مجلس، سیاست‌های غیر قیمتی که ده‌ها اقدام را در برمی‌گیرد باید در دستور قرار گیرد تا مهار مصرف و کاهش واردات محقق شود. از اصلاح وضع ترافیک تا اصلاح مهندسی پالایش در پالایشگاه‌ها، از توقف تولید خودروهای پرمصرف، تا گازسوز کردن خودروها، از اصلاح مصرف انرژی تجهیزات خانگی، تا اجباری کردن روش‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت در ساختمان‌سازی‌ها و... کارهایی که طبق قانون برنامه سوم و قوانین بودجه سالانه، وظیفه دولت بوده، ولی به درستی انجام نشده و در مصوبه اخیر مجلس مجدداً تکلیف شده است. ان‌شاء... با اعمال آن‌ها، مصرف بنزین و برق کم خواهد شد و برای خودروها یا وسایل پرمصرف فعلی جایگزین مناسب پیدا می‌شود. آن‌گاه سیاست‌های قیمتی کارا و مفید و اجرای آن برای مردم قابل تحمل خواهد بود.

۱. قیمتی که تورم را از آن حذف کرده‌ایم، قیمت اسمی بنزین در آن مدت ۱۶ برابر شده است (از ۵ تومان به ۸۰ تومان).

در پی بررسی و تصویب طرح اصلاح ماده (۳) برنامه چهارم توسعه (طرح مهارم تورم) در مجلس، تعدادی از دولتمردان و مدیران اجرایی، ضمن مخالفت با این طرح، ایرادهایی به آن وارد دانسته‌اند که خلاصه ایرادهای طرح شده به همراه پاسخ‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی جهت تنویر افکار عمومی ارائه می‌شود.

: رویکرد اصلی طرح تثبیت قیمت‌ها، مهار تورم از سه جنبه است:  
اولاً کاهش تورم انتظاری و تورم برنامه‌ریزی شده دولتی که از ماه‌های اسفند، فروردین و اردیبهشت سال‌های اخیر گریبانگیر اقتصاد ایران بوده است، ثانیاً مهار هزینه‌های غیرضروری دولت و افزایش بهره‌وری در شرکت‌های دولتی و ثالثاً و از همه فوری‌تر، پیشگیری از تورم شدیدی که از

افزایش یکباره قیمت بنزین انتظار می‌رود. برآورد بانک جهانی از تورم ناشی از این سیاست، به حدود ۴۰ درصد می‌رسد (اقتصاد ایران از دیدگاه بانک جهانی، سند بانک جهانی - ۳۰ آوریل ۲۰۰۳، ترجمه و انتشار: سازمان بورس اوراق بهادار تهران، صفحات ۱۱۴ تا ۱۲۷).

کارشناسان و مدیران محترمی که طرح تثبیت قیمت‌ها را باعث افزایش نقدینگی می‌دانند، به این فرض قائل هستند که تنها راه جبران کسر بودجه، استقراض از بانک مرکزی، یا برداشت از صندوق ذخیره ارزی یا افزایش نرخ کالاها و خدمات دولتی است. راه‌هایی که البته به تورم ختم می‌شوند. تسلط این پارادایم بر مدیران و سیاستگذاران اقتصاد ایران در سال‌های اخیر، باعث شده تا راه‌های دیگر جبران کسر بودجه یعنی کاهش هزینه‌های غیرضروری دولت و افزایش بهره‌وری در شرکت‌های دولتی، مورد غفلت واقع شوند. مدیران و کارشناسانی که ایراد فوق را مطرح می‌کنند، به روش‌های موجود جبران کسر بودجه خو گرفته‌اند و برای آن‌ها اجرای سیاستی بجز سه روشی که به آن عادت کرده‌اند سخت و شاید هم غیرممکن به نظر می‌رسد. البته کاهش از هزینه‌های غیرضروری و یا افزایش بهره‌وری در شرکت‌های دولتی مشکل به نظر می‌رسد ولی سیاستی است که اجرای آن گام اول و بلندی در راه مهار تورم مزمن اقتصاد ایران خواهد بود. از کارشناسان و مدیران دولتی انتظار می‌رود به جای اظهار یأس از آثار قانون تثبیت قیمت کالاها و خدمات دولتی، باورهای کهنه را کنار گذاشته و به راه‌های دیگر جبران کسر بودجه (بجز سه راه مأنوس) فکر کنند.

: اولاً قانون موجود برنامه چهارم توسعه، نه تنها مورد وفاق ملی نیست بلکه ایرادهایی اساسی دارد که اصلاح ماده سوم آن، یکی از گام‌ها در رفع

ایرادهای اساسی آن بود.

نمایندگان ملت پس از انتخابات مجلس هفتم بارها مخالفت خود را با روح کلی حاکم بر برنامه که رشد موهوم ۸ درصدی را بدون در نظر گرفتن تمهیدات نهادی، فرهنگی و اجتماعی ملازم آن هدف گرفته، اعلام کرده‌اند. از نظر اکثریت نمایندگان مجلس، رشد سریع اقتصادی بدون در نظر گرفتن توزیع عادلانه درآمدها، حتی اگر تحقق یابد، پایدار و بادوام نیست. تجربه سیاست‌های تعدیل در سال‌های اولیه دهه ۷۰، یک بار اقتصاد ایران را در پرتگاه سقوط قرار داد و تکرار آن اشتباه هرگز قابل پذیرش نیست، این که قیمت بنزین و دیگر محصولات دولتی را چند برابر کنیم ولی اقبال ضعیف و با درآمد ثابت را به امان خدا رها کنیم، سیاستی است که تحقیقات علمی و تجربی، اشتباه بودن آن را ثابت کرده است و در ضمن با ارزش‌های اسلامی، خواست عموم مردم و همچنین عموم مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و صادرکنندگان به شدت مغایرت دارد.

: اولاً مهار تورم، از جمله اصلی‌ترین دغدغه‌ها و خواسته‌های توده مردم است و نمایندگان ملت نمی‌توانند به این خواسته ملی بی‌توجه باشند. ثانیاً تثبیت قیمت‌ها صرفاً خواسته مصرف‌کنندگان نیست، بلکه خواسته تولیدکنندگان و صادرکنندگان هم هست. تحقیق‌های مختلف نشان داده است که ایجاد ثبات و امنیت اقتصادی، بزرگ‌ترین توقع تولیدکنندگان سختکوش و مظلوم ایرانی است. تولیدکنندگان از حکومت انتظار دارند شرایط کسب و کار، باثبات، قابل پیش‌بینی و به‌گونه‌ای باشد که هر عامل اقتصادی بتواند با خاطری آسوده به جنبه‌های فنی و کیفی تولید خود بپردازد و به محصولات جدید و گشودن

بازارهای جدید و دستیابی به فناوری‌های جدید فکر کند نه این‌که هر شب نگران این باشد که فردا با تصمیم جدید شرکت‌های دولتی یا شورای اقتصاد، قیمت کدام یک از مواد اولیه اضافه خواهد شد.....

: البته طراحان طرح ادعا ندارند که این طرح راه‌حل قطعی مسأله تورم است. تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد که یکی از ریشه‌های تورم موجود، انتظارات تورمی در حوالی نوروز هر سال و نیز افزایش مداوم قیمت تمام شده تولیدات داخلی در اثر افزایش قیمت مواد اولیه و هزینه‌های بالاسری تولید است که اکثر آن‌ها به طور انحصاری توسط دولت تولید و عرضه می‌شود. هر طرح جامعی برای حل مسأله تورم در ایران، با گام اول شروع می‌شود. این طرح، تنها گام اول است. گام‌های بعدی در ادامه این راه اولاً کاهش موانع تولید و سرمایه‌گذاری در ایران و نیز ساماندهی هزینه‌های دولت است به طوری که دولت نتواند به جای افزایش بهره‌وری یا کاهش هزینه‌ها، کسر بودجه را پنهان کند یا دائماً نقدینگی را افزایش دهد.

: سال‌هاست که برخی مدیران دولتی عادت کرده‌اند به محض مواجه شدن با محدودیت‌های بودجه‌ای اول از همه بودجه‌های عمرانی را کاهش دهند. نیت مهم طرح تثبیت قیمت‌ها این است که دولت به جای کاستن از طرح‌ها و هزینه‌های عمرانی، اولاً کارایی خود را افزایش دهد و با عوامل تولید کم‌تر و محدودتر، به خدمت‌رسانی ادامه دهد و ثانیاً از هزینه‌های غیرضروری «جاری» بکاهد.

: این نیز یکی دیگر از عادت‌های جدید دولتمردان شده که هر محدودیت بودجه‌ای را می‌خواهند با برداشت از صندوق ذخیره ارزی جبران کنند. کسانی که این ایراد را به طرح تثبیت قیمت‌ها وارد می‌آورند تصور می‌کنند مانند گذشته تنها راه برخورد با کسر بودجه، یا قرض گرفتن از بانک مرکزی یا برداشت از صندوق ذخیره ارزی است، حال آن‌که این طرح مصرانه از دولت می‌خواهد به‌جای این دو کار، کاهش هزینه‌های جاری و افزایش کارایی را در شرکت‌های دولتی در دستور قرار دهد. البته اجرای این خواسته در عمل بسیار مشکل است ولی هر اصلاحات واقعی در ابتدای راه سخت به نظر می‌رسد به ویژه برای کسانی که به راحت‌ترین راه‌ها خود گرفته‌اند.

: همه تحقیق‌های موجود نشان می‌دهد که اثر افزایش قیمت بنزین بر مصرف آن در بلندمدت ظاهر می‌شود و در کوتاه‌مدت، کشش قیمتی بنزین خیلی کم‌تر از یک است (یعنی افزایش قیمت بنزین مصرف آن را به میزان بسیار ناچیزی کم می‌کند).

پارادایم مسلط بر مراکز تصمیم‌گیری دولتی، تنها راه کاهش مصرف بنزین را، افزایش قیمت آن می‌داند. روشی که در عمل شکست خورده است. تسلط این پارادایم بر ذهن منتقدان محترم طرح تثبیت قیمت‌ها باعث شده تا ایشان از همه سیاست‌های غیرقیمتی مهار مصرف بنزین غفلت کنند.

طرح تثبیت قیمت‌ها صراحتاً می‌گوید دولت سیاست افزایش قیمت بنزین را که بارها تجربه شده (و مدیران به آن خو کرده‌اند) کنار بگذارد و سیاست‌های غیرقیمتی مهار مصرف بنزین را در پیش بگیرد.



: اولاً براساس اظهارنظر رسمی وزیر محترم نفت تنها حدود ۰/۸ درصد از بنزین توزیع شده کشور به خارج قاچاق می‌شود. ثانیاً برای مهار قاچاق بنزین به خارج، راه‌حل‌های غیرقیمتی، بسیار کم هزینه‌تر هستند.

: طرح تثبیت قیمت‌ها نمی‌گوید قیمت‌ها را دستوری کنترل کنید، بلکه می‌گوید در شرایطی که شرکت‌های دولتی به‌طور انحصاری خدمات و کالاهایی نظیر آب، برق، سوخت و... را عرضه می‌کنند، به‌جای افزایش نرخ این خدمات و کالاها به شکل دستوری (کاری که الان می‌کنند)، از هزینه‌های غیرضروری‌شان بکاهند و کارایی را بالا ببرند.

: در این که هم‌اکنون یارانه‌ها در کشور ما به شکلی ناعادلانه توزیع می‌شود، کمتر کسی تردید دارد؛ ولی در این که نرخ فروش بنزین داخلی را حاوی یارانه بدانیم، تردید جدی وجود دارد. البته روشن است که با نرخ موجود ارز، بنزین وارداتی هم‌اکنون به نرخی کمتر از خرید آن عرضه می‌شود که براساس تعاریف علمی یارانه، برای بنزین وارداتی یارانه پرداخت می‌شود ولی بخش عمده بنزین مصرفی در کشور، تولید پالایشگاه‌های داخلی است و گزارش‌های مستند موجود نشان می‌دهد که دولت هم‌اکنون در فرایند پالایش نفت خام و فروش بنزین داخلی، نه تنها یارانه‌ای نمی‌پردازد، بلکه سود می‌برد. به عبارت دیگر «عدم‌النفع» فروش بنزین تولیدی پالایشگاه‌های داخلی را از نظر علمی نمی‌توان «یارانه» نامید.

بدیهی است که بنزین هم‌اکنون به قیمت به نسبت ارزانی عرضه می‌شود و این یکی از دلایل گوناگون مصرف مسرفانه آن و حاد شدن مسأله ترافیک شده است. ولی همان‌طور که در پاسخ ایراد هفتم هم ذکر شد؛ راه حل این مشکل، افزایش قیمت بنزین نیست، بلکه راه‌حل‌های غیرقیمتی است که اجرای برخی از آن‌ها در برنامه سوم توسعه و قوانین بودجه سال‌های گذشته به عهده دولت گذاشته شده بود ولی به دلیل تسلط همان پارادایم اشاره شده، تصمیم‌گیران اقتصاد کشور در مواجهه با مسأله بنزین تنها به راه‌حل‌های قیمتی فکر می‌کرده‌اند و از اجرای راه‌حل‌های غیرقیمتی غافل مانده‌اند. در خاتمه امید می‌رود تصویب طرح مهار تورم «جایگزینی ماده (۳) برنامه چهارم»، گام نخست برای مداوای این بیماری مزمن کشورمان باشد. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی امیدوار است مسئولان و تصمیم‌گیران اقتصاد کشور با کنار گذاشتن الگوهای ذهنی ثابتی که ۱۵ سال است به‌طور مداوم در اقتصاد ایران تجربه می‌شوند، به روش‌ها، ایده‌ها و الگوهای بدیع و رقیب نیز با حُسن نظر توجه کنند تا در فضایی توأم با همدلی و امید، به خواسته‌های به حق ملت شریف ایران پاسخ گوئیم.

۵۸ \_\_\_\_\_ طرح مهارت تورم

صفحه سفید

دکتر احمد توکلی\*

. قیمتی به نام قیمت جهانی کالا برای مصرف‌کنندگان کشورهای مختلف وجود ندارد. مثلاً بنزین در بحرین ۱۵، ترکیه ۷۳/۶، امریکا ۵۲، پاکستان ۲۴، فرانسه ۱۳۳ و هند ۷۱ سنت فروخته می‌شود. آنچه قیمت جهانی بنزین خوانده می‌شود، نرخ بنزین در بازار بورس جهانی است. قیمت فروش به مصرف‌کننده متناسب با سیاست‌های هر کشور تعیین می‌شود. کم‌تر یا بیش‌تر از قیمت بازار بورس کالا.

. بحث از هزینه فرصت سوخت نیز، بحث درستی است، ولی هرگاه بخواهیم قیمت هر کالا یا خدمت را براساس هزینه فرصت تعیین کنیم، هزینه فرصت دستمزدگیرندگان چقدر است؟ به یک استاد دانشگاه یا کارگر ساده در اروپا چقدر حقوق داده می‌شود؟ آیا دولت براساس هزینه فرصت به آن‌ها دستمزد می‌دهد که کالای انحصاری خود را بخواهد براساس هزینه فرصت قیمتگذاری

---

۱. منتشره در روزنامه شرق مورخ ۱۳۸۳/۹/۲۴.

\* نماینده مجلس شورای اسلامی.

کند؟ نرخ سود بانکی هزینه فرصت سرمایه است، در کشور ما چقدر بیش از کشورهای دیگر است؟

. قیمت آزاد یا واقعی یک کالا در ساختاری از بازار معنای علمی دارد که بازار رقابتی باشد. بازار تمامی کالاها و خدمات مهم دولتی طرح ارائه شده انحصاری است؛ انحصار طبیعی، یا انحصار قانونی. بنابراین صحبت از قیمت واقعی بنزین علمی نیست.

. براساس قیمت‌های امروز (پاییز ۱۳۸۳) بورس بین‌المللی، هر لیتر بنزین ۳۵ سنت است (تنی ۴۷۰ دلار). قیمت داخلی هر لیتر بنزین وارداتی بستگی به نرخ ارز خواهد داشت. نرخ اسمی ارز به ازای هر دلار ۸۸۰ تومان، قیمتی دستوری است نه بازاری، چون به دست بانک مرکزی تعیین و هدایت می‌شود. در این مواقع ملاحظه قدرت خرید دلار مهم است. با نظریه PPP، برابری قدرت خرید، به گزارش اخیر صندوق بین‌المللی پول، هر دلار برابر ۲۳۰ تومان است. بنابراین تحقیق، قیمت بنزین وارداتی هر لیتر ۸۰۵ ریال می‌شود. دولت در این زمینه معیار دوگانه‌ای اعمال می‌کند. وقتی می‌خواهد به ملت بگوید که به خاطر شما هزینه زیادی متحمل می‌شوم نرخ اسمی ارز را ملاک قرار می‌دهد، مانند محاسبه نرخ بنزین وارداتی یا محاسبه هزینه فرصت آن؛ اما وقتی می‌خواهد توفیق نسبی اقتصادی (به ویژه در سطح بین‌المللی) نشان می‌دهد از نظریه PPP استفاده می‌کند، مانند وقتی که می‌خواهد درآمد ملی سرانه ریالی را به دلاری تبدیل کند، به جای هر ۸۸۰ تومان یک دلار، مثلاً هر ۲۳۰ تومان را یک دلار محاسبه می‌کند تا درآمد ملی سرانه به دلار بالاتر نشان داده شود.

. به دلایل فوق بحث از قیمت واقعی بنزین، یارانه پنهان و قیمت جهانی بنزین اساس علمی ندارد. ولی دولت‌ها برای مهار مصرف رو به افزایش بنزین چه باید بکنند؟ روند افزایش مصرف چنان بالاست که برای افزایش تولید فرصتی باقی نمی‌گذارد. بر این منوال سال آینده باید ۴ میلیارد دلار بنزین وارد کنیم،

که حتی اگر هزینه این مبلغ برای ما مهم نبود، اساساً از نظر عملیاتی واردات این مقدار بنزین ناممکن است. برای مهار مصرف چه باید کرد؟ دولت‌ها تنها بر سیاست‌های قیمتی تکیه می‌کنند.

صرفنظر از مطالب بالا، آیا از نظر علمی، با سیاست‌های قیمتی می‌توان مانع مصرف فزاینده بنزین شد؟ به دلایل زیر جواب منفی است.

. تقاضای بنزین، تقاضای مشتقه است یعنی عمدتاً (۹۸٪) تابعی است از مصرف و به‌کارگیری خودرو. به دلیل سیاست‌های ساخت و واردات خودرو و نیز تغییر رفتارهای مصرفی، همچنین فقدان یا کمی خدمات جانشین مانند وسایل حمل و نقل عمومی و انجام پستی خدمات، گرچه قیمت بالا رود، ولی مصرف کاهش نمی‌یابد. شاهد آن است که طی سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۳ قیمت بنزین از هر لیتر ۵۰ ریال با ۱۶ برابر شدن، به ۸۰۰ ریال، ولی مصرف روزانه بنزین از ۳۱/۲ به ۶۲ میلیون لیتر رسیده، یعنی دو برابر گشته است.

. وقتی کالایی جانشین‌های خوبی ندارد و نقش مهم در سبد مصرفی دارد، کشش قیمتی تقاضای آن کم‌تر از یک خواهد شد. یعنی کالای ضروری تلقی می‌شود. کشش کوچک‌تر از یک بدین معناست که هر یک درصد افزایش در قیمت آن کالا، کم‌تر از یک درصد از مصرف آن می‌کاهد. طبق برخی برآوردهای علمی کشش قیمتی کوتاه‌مدت بنزین ۸٪ تا ۱۶٪ است، یعنی هر صد درصد افزایش قیمت بنزین ۸ تا ۱۶ درصد از مصرف آن خواهد کاست، یعنی برای کاهش حدود ۱۰ درصدی مصرف باید افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت را تحمل کرد.

. غیر از قیمت، عوامل زیادی در مصرف بنزین مؤثر است: ۱. تعداد خودروها، ۲. عمر آن‌ها، ۳. جمعیت کشور، ۴. تولید ناخالص داخلی، ۵. وضع حمل و نقل عمومی، ۶. چگونگی تأمین خدمات دولتی، ۷. وضعیت جاده‌ها، ۸. میزان مصرف هر خودرو، ۹. رشد تولید و واردات خودرو بنزینی، ۱۰. کیفیت بنزین

تولیدی یا وارداتی، ۱۱. وضعیت ترافیک، ۱۲. رفتار استفاده کنندگان خودرو، ۱۳. سرمایه‌ای یا مصرفی تلقی شدن خودرو، ۱۴. قاچاق بنزین.

نادیده گرفتن این همه عامل مؤثر و تشبث به سیاست قیمتی چه مفهومی جز سطحی‌نگری و برخورد غیر علمی دارد؟ (سیاست‌های غیر قیمتی، برای مهار سوخت در کشورهای دیگر مانند امریکا و آلمان اجرا می‌شود).

. چند رقم گویای مربوط به عوامل فوق‌الذکر: مصرف سرانه روزانه بنزین هر خودرو در فرانسه ۱/۹، آلمان ۲/۵، کانادا ۶/۵، امریکا ۷/۳، مکزیک ۷/۸ و ایران ۱۰/۷۵ لیتر است! یکی از عوامل مهم در بین عوامل مؤثر فوق، میزان دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی و ارزان است. خودرو پیکان با ۳۹٪ تعداد، رایج‌ترین خودرو در کشور و با مصرف سوختی بین ۱۶ تا ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. استاندارد سوخت اروپا برای خودروها ۸/۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. دولت چه مقدار برای این پدیده چاره‌اندیشی می‌کند؟

. افزایش قیمت برای مقابله با قاچاق به کشورهای همسایه بهانه‌ای بیش نیست. طبق گفته وزیر محترم نفت در کمیسیون برنامه و بودجه، قاچاق بنزین روزانه حدود ۵۰۰ هزار لیتر یعنی ۰/۸ درصد است. اگر برای جلوگیری از قاچاق بنزین به کشورهای همسایه بخواهیم قیمت را بالا ببریم قیمت کدام کشور را ملاک قرار دهیم؟ بحرین با ۱۵ سنت، دوبی ۲۳/۶، پاکستان ۲۴ سنت، ترکیه ۷۳/۶ سنت یا عراق ۷ سنت؟

. واردات با نرخ رشد فعلی مصرف، در سال آینده به دلیل موانع اجرایی ناممکن است، علاوه بر آن که از حیث حفظ منابع ارزی غیر قابل دفاع است. برای پرهیز از واردات برای مهار مصرف باید تمامی راه‌های مؤثر طی شود، نه آن که تنها سیاست‌های قیمتی تعقیب گردد. از حیث تولید نیز تغییر در روش تولید پالایشگاه‌ها ضروری است. متوسط تولید بنزین از هر بشکه نفت خام در پالایشگاه‌های کشور ۱۶/۹ درصد است، در حالی که نفت کوره ۳۳/۷٪ است.

میانگین بهره‌وری در تولید بنزین اروپا ۳۴ درصد است. تغییر این روش ممکن و وظیفه قانونی وزارت نفت است که پیشرفت مناسبی دیده نمی‌شود. البته در پالایشگاه اراک مقدماتی طی شده است. اصلاح مسیر و روش تولید چند ماه تا سه سال وقت می‌خواهد که باید به سرعت آغاز شود. نفت کوره با بازدهی بالا قابل تبدیل به بنزین است. همین طور میعانات گازی استحصالی از چاه‌های گاز نیز با ضریب بازدهی ۹۸٪ قابل تبدیل به بنزین است و احداث پالایشگاه Turn key بین ۱ تا ۱/۵ سال به طول می‌انجامد.

. برای تأثیر افزایش قیمت در کاهش مصرف، باید کاهش قیمتی تقاضا بیش از یک شود؛ یعنی کاری کنیم که با افزایش مثلاً ۱۰ درصدی قیمت، مصرف بیش از ۱۰ درصد کاهش یابد. راه علمی، ایجاد کالای جانشین است. مثلاً گسترش وسایل حمل و نقل عمومی یا افزایش خدمات سهل پستی، یا کاهش سفر درون شهری با اصلاح ساعات کار دولتی و بخش خصوصی، اصلاح روش‌های اداری برای کاهش مراجعات مردم، ایجاد و توسعه دولت الکترونیکی و مشابه آن‌ها.

. بررسی‌های انجام شده در مرکز پژوهش‌ها نشان می‌دهد که افزایش قیمت بنزین به ۱۸۰ تومان در هر لیتر تورمی ۲۲/۷ درصدی را بر کشور تحمیل می‌کند. این غیر از تأثیر بر انتظارات تورمی است که محاسبه نشده است. همان بررسی‌ها نشان می‌دهد که دولت به دلیل آن‌که مصرف‌کننده بزرگ بنزین است (حدود ۱۰ درصد مصرف کل) و نیز از طریق تورم ایجاد شده مبلغ ۳۰۰۰۰ میلیارد ریال کسری بودجه خواهد یافت. بنابراین نه تنها منبعی تازه برای انجام اقدامات مفید و جدید پیدا نمی‌شود، بلکه منابع در دسترس موجود نیز کاهش خواهد یافت.



مهار مصرف باید برای مدتی از طرق سیاست‌های غیرقیمتی انجام شود تا دولت فرصت یابد اقدامات لازمی مانند اقدامات زیر انجام دهد: اصلاح ساخت خودرو، گازسوز کردن خودروها، حذف خودروهای فرسوده پرمصرف، اقدامات فرهنگی برای تصحیح استفاده از خودرو، افزایش شبکه حمل و نقل عمومی، اصلاح روش‌های اداری برای کاهش مراجعه مردم، اصلاح ساعات کار برای کاهش رفت و آمد پرحجم، اصلاح پالایشگاه‌ها برای افزایش تولید داخلی بنزین و ... تثبیت قیمت سوخت در این مدت، آثار مثبت ضد تورمی دارد. رضایت خاطر مردم از این حیث و از جهت اقدامات یاد شده، زمینه مساعدی برای همراهی مردم با سیاست‌های دیگر مصرف بهینه سوخت، فراهم خواهد ساخت.

. عدم اجرای ماده (۵) قانون برنامه سوم

★ یا پول بدهید قیمت بالا نرود یا شرکت‌ها برای توسعه دچار مشکل می‌شوند.

★ هیچ اطلاعاتی از قیمت تمام شده عرضه نمی‌کنند.

. افزایش قیمت‌های کالاها و خدمات دولتی به شکل رایج از چهار طریق به

تورم دامن می‌زند:

- برنامه‌ریزی شده،

- افزایش هزینه‌های تمام شده،

- انتظارات تورمی،

- افزایش ناشی از کسر بودجه دولت و بالا رفتن نقدینگی.

سوخت در میان این کالاها و خدمات و بنزین در میان سوخت‌ها از همه

مهمتر است.

. روش Cost plus چه منطقی دارد؟ بازار انحصاری LAC باید معلوم باشد.  
 ماده (۳) برنامه چهارم محل درآمد خاصی وضع می‌کند و از محل آن  
 هزینه‌هایی را برمی‌شمارد. اگر خالص درآمد دولت منفی باشد، دیگر مصرف  
 جدیدی امکان ندارد.

. آقای مهندس بیطرف می‌فرمایند اگر بگوییم آب و فاضلاب و برق ۱۰٪  
 اضافه قیمت ندهند شوک است؛ اما افزایش ۲۵۰٪ قیمت سوخت، شوک به  
 اقتصاد نیست؟ وزیر محترم نیرو می‌گوید متوسط کل فروش آب مترمکعبی ۶۰  
 تومان و تمام شده دفتری ۹۰ تومان است. ۲۰-۳۰ تومان از محل استهلاک  
 یارانه داده می‌شود و نگهداری انجام نمی‌شود. باید به قیمت‌های بازار عرضه  
 صورت گیرد تا قیمت‌ها علامت صحیح به تولیدکننده و مصرف‌کننده بدهد در  
 حالی‌که اولاً علامت صحیح قیمت تنها در بازار رقابتی معنا می‌دهد. ثانیاً آقای  
 دکتر احمدیان، رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده در همان  
 جلسه کمیسیون برنامه و بودجه گفتند که آب و فاضلاب سر به سر است  
 (چون درآمدهای دیگر مثل آبونمان را نیز در نظر می‌گیرند). ۱۳۸۳/۹/۲۱

طرح مهارت‌ورم ۶۶

---

صفحه سفید

« »

دکتر مهدی عسلی\*

جناب آقای دکتر توکلی، نماینده محترم مجلس شورای اسلامی و رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس در نوشته‌ای تحت عنوان «ملاحظات پیرامون قیمت بنزین» که در روزنامه شرق مورخ ۱۳۸۳/۹/۲۴ به چاپ رسید نکاتی چند پیرامون قیمت بنزین متذکر شده و براساس آن سیاستی را در خصوص این کالای مهم و فراورده نفتی حامل انرژی توصیه کرده‌اند. از آنجا که دیدگاه بیان شده از سوی ایشان صرفاً یک دیدگاه کارشناسی نبوده بلکه احتمالاً مبنای سیاستگذاری مجلس شورای اسلامی در مسأله بنزین می‌شود و از سوی دیگر از آنجا که آقای دکتر توکلی در نوشته خود به جنبه علمی تحلیل تأکید داشته‌اند در حالی که به نظر بنده این مطالب از دیدگاه کارشناسی اقتصادی غیرموثق و قابل تأمل است، بنابراین صرفاً از جهت تنویر افکار خوانندگان گرامی نکاتی را در توضیح این

---

\* رئیس مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی - معاون اسبق سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی.

مطالب اجمالاً بیان می‌کنم. ابتدا نظرات جناب دکتر توکلی (در بخش الف) و سپس بررسی آن (در بخش ب) خواهد آمد.

(

در صدر نوشته آقای دکتر توکلی چهار فراز آمده است:

۱. قیمت یگانه‌ای برای مصرف‌کننده بنزین در جهان وجود ندارد.
  ۲. مفهوم هزینه فرصت صحیح است و لکن دستمزدها نیز در ایران پایین‌تر از کشورهای صنعتی بوده و نرخ سود بانکی نیز بالاتر از آن کشورها است. (بنابراین نباید هزینه فرصت واردات بنزین را پایه قیمتگذاری بنزین در ایران قرار داد).
  ۳. برای بنزین بازار رقابتی وجود ندارد و چون قیمت بسیاری از کالاهای خدمات در ایران انحصاری است صحبت از قیمت واقعی بنزین مبنای علمی ندارد.
  ۴. نرخ ارز در کشور ما در بازارهای رقابتی تعیین نمی‌شود بلکه دستوری است. زیرا نرخ مبادله دلار اعلام شده حدود ۸۸۰۰ ریال است در حالی که برحسب مفهوم برابری قدرت خرید (PPP\_Purchasing Power Parity) هر دلار معادل ۲۳۰۰ ریال است نه ۸۸۰۰ ریال.
- ایشان پس از طرح مجموعه گزاره‌های یاد شده در بالا ادعایی چند کرده‌اند که خلاصه اهم آن‌ها به شرح زیر است:

۱. اصولاً بحث از یارانه پنهان بنزین اساس علمی ندارد.
  ۲. کاهش قیمتی بنزین کم است بنابراین افزایش قیمت آن بر تقاضای آن تأثیر زیادی ندارد و افزایش قیمت بنزین اثر تورمی دارد.
  ۳. قاچاق بنزین به خارج از کشور جزئی است و قابل توجه نیست.
  ۴. ادامه واردات بنزین به کشور با روال فعلی امکان‌ناپذیر خواهد بود.
- براساس نکات یاد شده در بالا جناب آقای دکتر توکلی در انتهای نوشته خود نتیجه‌گیری کرده‌اند که لازم است مهار مصرف برای مدتی از طرق

سیاست‌های غیرقیمتی (احتمالاً منظورشان سهمیه‌بندی بنزین باشد) انجام شود تا دولت بتواند اقداماتی از قبیل اصلاح ساخت خودروها، گازسوز کردن خودروها و افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل عمومی و غیره انجام دهد. از نظر ایشان تثبیت قیمت سوخت در این مدت آثار مثبت ضدتورمی داشته و رضایت خاطر مردم را فراهم خواهد کرد.

(

از آن‌جا که جناب دکتر توکلی در نوشته خود به جنبه علمی موضوع تأکید داشته‌اند بنده هم صرفاً از دیدگاه کارشناسی متذکر مسأله می‌شوم و گر نه اگر سیاستگذاران کشور مثلاً از باب مصلحت دولت و غیره از تثبیت قیمت بنزین دفاع می‌کردند شاید جایی برای اظهارنظر امثال بنده نبود. اجمالاً از دیدگاه یک کارشناس اقتصادی می‌توان گفت نه دلایل جناب دکتر توکلی علمی است نه ادعاهای ایشان به دلایل محکمی تکیه می‌کند. اما مهم‌تر از آن این‌که نتیجه‌گیری ایشان که می‌تواند پایه سیاستگذاری و قانونگذاری در این مورد شود به کلی ناصواب است. توضیح مختصر مطلب به شرح زیر است:

۱. مسلم است که قیمت بنزین برای مصرف‌کننده در هر کشور علاوه بر هزینه عرضه تحت تأثیر نظام مالیاتی (یا سوبسید) آن با دیگر کشورها متفاوت است. هم اکنون در برخی از کشورها که خود تولیدکننده و حتی صادرکننده نفت هستند (مانند بریتانیا و نروژ) بیش از نیمی از قیمت بنزین (که مصرف‌کننده پرداخت می‌کند) ناشی از انواع مالیات‌ها است و کم‌تر از نیمی از آن ناشی از هزینه تولید است. اما کسانی که از اصلاح قیمت بنزین در ایران صحبت کرده‌اند صرفاً قیمت آن در مبادی وارداتی یعنی قیمت عمده‌فروشی بنزین در خلیج فارس را در نظر داشته‌اند (که در واقع حداقل منطقه‌ای قیمت بنزین است) و نه قیمت بنزین برای مصرف‌کنندگان در کشورهای توسعه‌یافته.

۲. جناب دکتر توکلی مفهوم هزینه فرصت را با دقت علمی مطرح نکرده‌اند و علت آن برای اینجانب روشن نیست. هزینه فرصت یک تصمیم اقتصادی که منجر به تخصیص منابع کمیاب در اقتصاد می‌شود عبارت است از بهترین کاربرد جایگزین آن منبع. برای مثال هزینه فرصت واردات بنزین عبارت است از بهترین کاربرد جایگزینی که کشور می‌توانست برای منابع مالی صرف شده برای واردات بنزین در اقتصاد پیدا کند. مثلاً اگر کشور برای هر لیتر بنزین در مبادی ورودی خلیج فارس حدود ۲۵۰۰ ریال می‌پردازد هزینه فرصت واردات یک لیتر بنزین عبارت است از بهترین کاربرد جایگزین ۲۵۰۰ ریال در اقتصاد کشور. پس هزینه فرصت حدود ۱/۵ میلیارد دلار واردات سالانه بنزین در واقع عبارت است از بهترین کاربرد جایگزین این رقم نجومی در اقتصاد کشور.

بهترین کاربرد جایگزین این سرمایه مالی می‌توانست واردات اقلام حیاتی مانند دارو برای حفظ سلامت افراد جامعه یا ساختن ده‌ها واحد تولیدی برای ایجاد هزاران فرصت شغلی باشد و لکن به دلیل واردات بنزین این فرصت‌ها از دست می‌رود.

هزینه فرصت واردات بنزین می‌تواند با افزایش قیمت جهانی آن افزایش یا کاهش یابد و این موضوع ارتباطی با پایین یا بالا رفتن دستمزد یا نرخ سود بانکی در کشور ما که به دلایل مختلف بازار کار و بازار سرمایه آن تا حدود زیادی منفک از بازارهای جهانی است ندارد. در واقع مرتبط کردن قیمت یک کالای تجاری (مانند بنزین) که قیمت آن در سطح بین‌المللی تعیین می‌شود، با یک نهاد غیرتجاری (مانند نیروی کار در ایران) که به دلیل عدم تحرک قانونی آن به خارج از مرزهای کشور صرفاً تابع عرضه و تقاضای داخلی است، از سوی یک کارشناس اقتصادی قابل تأمل و تعجب‌آور است. شاید ارائه مثال در این مورد لازم و مفید باشد زیرا مشابه همین استدلال از سوی افراد دیگری نیز صورت گرفته است.

فرض کنیم یک استاد دانشگاه (مانند آقای دکتر توکلی) یا یک جراح عالیقدر یا متخصص دیگری که در تهران درآمد (سالانه یا ماهانه) بالایی دارد ناگزیر باشد مدتی در یک روستای دورافتاده کشور زندگی کند. به احتمال زیاد در آن روستای دورافتاده برای تخصص این متخصص عالیقدر اصولاً تقاضایی وجود نخواهد داشت و اگر این استاد دانشگاه بخواهد مثلاً از طریق تدریس در آن روستا زندگی کند ناچار خواهد بود دستمزدی در حد معلم ابتدایی یا دوره راهنمایی دریافت کند. حال اگر این استاد دانشگاه در آن روستا بخواهد پارچه‌ای بخرد که مثلاً در تهران یا اصفهان تولید می‌شود یا از خارج از کشور وارد می‌گردد صحیح نیست که بگوید چون دستمزد او در این روستا پایین است قیمت پارچه نیز در روستا باید پایین باشد یا مدعی شود اگر قیمت همان پارچه در تهران بالا است در مقابل دستمزد امثال او نیز در تهران بالاتر از روستا است. واضح است که این استدلال اشتباه است چون قیمت این نوع پارچه از یکسو به هزینه تولید آن و از سوی دیگر به کل تقاضای بازار برای آن بستگی دارد. حال اگر کدخدای روستا بخواهد قیمت پارچه را در روستا پایین نگه دارد ناچار خواهد بود مابه‌التفاوت آن را مثلاً از طریق واگذاری بخشی از منابع طبیعی روستا یا فروش گندم یا غیره پرداخت کند در غیر این صورت اصولاً پارچه‌ای به روستا وارد نخواهد شد که جناب استاد بخواهد مصرف کند. به این تفاوت قیمت بازار و قیمتی که کالا (پارچه در مثال ما) به دست مصرف‌کننده می‌رسد یارانه (Subsid) گفته می‌شود.

حال اگر استاد ما آن را حق مسلم مصرف‌کننده پارچه بداند و نه یارانه، در اصل قضیه که هر سال بخشی از منابع طبیعی، گندم یا سایر محصولات روستا مصرف واردات و فروش ارزان‌تر پارچه به روستاییان و از جمله استاد ما می‌شود تفاوتی ایجاد نمی‌کند. این‌که هر سال در کشور ما مقدار متنابهی نفت، که در بازار جهانی قیمت قابل توجهی دارد، به قیمت ارزان و به صورت



بنزین مصرف می‌شود، (هر چند در حساب‌های دولت منعکس نشود)، تغییری در اصل این مسأله مهم ایجاد نمی‌کند که حکومت بخش مهمی از منابع با ارزش کشور را با قیمتگذاری پایین‌تر از قیمت بین‌المللی در داخل به فروش می‌رساند و در واقع به اندازه تفاوت قیمت این محصول در بازارهای بین‌المللی (مرز وارداتی کشور) و قیمت مصرف‌کننده یارانه پرداخت می‌کند. به عقیده کارشناسان اقتصادی اعطای این یارانه نه با هدف کارایی اقتصاد سازگار است و نه با عدالت اجتماعی و به این موضوع در پایین اشاره خواهیم کرد.

۳. این‌که گفته‌اند «قیمت آزاد یا واقعی یک کالا در ساختاری از بازار معنای علمی دارد که بازار رقابتی باشد و اگر عرضه یک کالا (بنزین) انحصاری بود صحبت از قیمت واقعی آن (بنزین) علمی نیست» نیز صحیح نیست تا آن‌جا که نگارنده به‌عنوان یک مدرس اقتصاد خرد اطلاع دارد قیمت کالاها در بازارهای رقابتی (کامل) بر مبنای برابری آن کالا با هزینه نهایی تولید و در شرایط انحصار کامل بر مبنای برابری هزینه نهایی تولید کالا با درآمد نهایی تولیدکننده تنظیم می‌شود و در حد فاصل این دو که در دنیای واقعی بیش‌تر مصداق پیدا می‌کند قیمت کالا بر مبنای تعامل بین تقاضا و رفتار استراتژیک تولیدکنندگان (رقابت چند بنگاهی) شکل می‌گیرد. البته در شرایط وجود انحصار دولت‌ها معمولاً برای جلوگیری از استثمار مصرف‌کنندگان توسط تولیدکننده انحصاری از طریق تنظیم و اعمال قوانین و مقررات لازم موجب افزایش تولید و کاهش قیمت‌ها به سطح هزینه‌های نهایی تولیدکننده می‌شود.

بنابراین وجود انحصار نمی‌تواند مانع تعیین قیمت صحیح یک کالا شود. مثلاً در مورد بنزین اگر تحلیل اقتصادی مدنظر باشد (نه تحلیل حسابداری صرف) به خوبی معلوم است که انحصار پالایش نفت و پخش فراورده‌های نفتی آن توسط یک شرکت یا انحصار واردات و توزیع فراورده‌های نفتی مانند بنزین نباید مانع آن شود که قیمت آن بر مبنای مفهوم هزینه فرصت منابعی که

صرف تولید در داخل یا واردات بنزین می‌شود محاسبه شود. بنابراین نباید هزینه حسابداری تولید بنزین در کشور که با تحویل (تقریباً رایگان) نفت به پالایشگاه‌ها به‌طور آشکاری پایین‌تر از هزینه فرصت آن است مبنای قیمتگذاری بنزین قرار گیرد. طبعاً مالکیت بنگاه نیز در این تحلیل نباید دخالت داده شود. چون یک بنگاه اقتصادی صرفنظر از این‌که مالکیت آن دولتی باشد یا خصوصی تنها هدفی که باید دنبال کند حداکثر کردن سود اقتصادی بنگاه است (این سود در یک بنگاه اقتصادی دولتی نصیب دولت و در یک بنگاه خصوصی نصیب سهامداران آن می‌شود). بنابراین ملاحظه می‌شود صرف انحصاری یا دولتی بودن شرکت‌های متصدی استخراج، صادرات، پالایش و پخش نفت و فراورده‌های آن نمی‌تواند مانع تعیین قیمت صحیح نفت و فراورده‌های آن در داخل کشور باشد.

۴. فرموده‌اند: «نرخ ارز در کشور ما در بازارهای رقابتی تعیین نمی‌شود بلکه دستوری است زیرا نرخ مبادله دلار اعلام شده حدود ۸۸۰۰ ریال است. در حالی که برحسب مفهوم برابری قدرت خرید (PPP) هر دلار معادل ۲۳۰۰ ریال است» متأسفانه در این‌جا نیز استاد عالیقدر ما دچار اشتباه شده‌اند و تأسفانگیز آن‌که این اشتباه از سوی برخی دیگر از عزیزان در جاهای مختلف تکرار شده است. نرخ مبادله ارز را که یک متغیر اسمی است با مفهوم برابری قدرت خرید که یک متغیر حقیقی بوده و در بلندمدت معنی پیدا می‌کند، نباید اشتباه گرفت. به خصوص در کشور ما که از یکسو آهنگ افزایش سالانه سطح عمومی قیمت‌ها معمولاً دو رقمی و بالا است و نیز قیمت‌ها بخش بزرگی از اقتصاد به خصوص به دلیل سوبسید عظیم انرژی دچار اختلال (distort) است و از آن گذشته بخش غیرتجاری اقتصاد نیز بسیار قابل توجه است. در سطور زیر توضیح مختصری در این مورد آمده است:

ایده اصلی مفهوم برابری قدرت خرید (Purchasing Power Parity) آن

است که با فرض قانون قیمت واحد برای کالاهای تجاری در سطح بین‌المللی رابطه حقیقی نرخ مبادله خارجی (External rate of Exchange) دو کشور براساس قدرت خرید پول آن دو کشور از مجموعه‌ای از کالاهای تجاری دو کشور تعیین شود. برای مثال اگر مجموعه‌ای از کالاهای تجاری در یک کشور (امریکا) را بتوان با یک واحد پول (دلار) اکتیاع کرد و همان مجموعه از کالاها را در کشور دیگر (ایران) بتوان با مثلاً ۱۰۰۰ واحد پول (ریال) خریداری کرد در نتیجه رابطه حقیقی مبادله دلار در برابر ریال برحسب مفهوم برابری قدرت خرید (PPP 1000) ریال در برابر یک دلار خواهد بود. حال فرض کنیم مصرف برخی از کالاها (مانند بنزین) در یکی از دو اقتصاد (مثلاً آمریکا) مشمول مالیات و برعکس در اقتصاد دیگر (ایران) برخوردار از سوبسید باشد، مسلم است که اگر این کالا سهم قابل‌توجهی از ارزش مجموعه کالاهای یاد شده را داشته باشد پول کشور اول قدرت خرید کم‌تر و برعکس پول کشور دوم (ایران) از قدرت خرید بیشتری در داخل کشور برخوردار خواهد شد. به این موضوع مسأله غیرتجاری بودن بخش مهمی از اقتصاد را بیافزایید. بخش مهمی از اقتصاد مانند بخش مسکن و ساختمان و نیز خدمات (مانند خدمات آموزشی و بهداشت و درمان و غیره) در ایران ارزان‌تر از آمریکا است (چون این کالاها و خدمات در سطح بین‌المللی قابل مبادله نیستند تا قیمت واحدی پیدا کنند) در نتیجه از آن‌جا که در محاسبه تولید ناخالص داخلی کشور برحسب مفهوم PPP به‌رغم ایده اولیه آن بخش غیرتجاری اقتصاد را نیز لحاظ می‌کنند در نتیجه واضح است که در این مفهوم ریال، قدرت خریدی بیش از آنچه عملاً سطح بین‌المللی دارای آن است، پیدا می‌کنند. علاوه بر این موضوع مسأله افزایش سریع‌تر سطح عمومی قیمت‌ها در ایران نسبت به آمریکا (به‌ترتیب متوسط ۱۵ در مقابل متوسط ۳ درصد) را در نظر بگیرید. اگر تولید ناخالص ایران بر حسب PPP با آمار سه سال پیش محاسبه شده باشد با توجه به رشد

سریع‌تر قیمت‌ها در ایران نسبت به امریکا می‌توان تصور کرد که نرخ مبادله رسمی ارز تا چه حدی می‌تواند از نرخ مبادله برحسب PPP دور شده باشد. ملاحظه می‌شود که برآورد تولید ناخالص داخلی یک کشور برحسب مفهوم PPP صحیح است زیرا نشان‌دهنده قدرت خرید ریال در داخل اقتصاد ایران (با توجه به بخش غیرتجاری اقتصاد در حجم عظیم سوبسیدهای دولت در بخش انرژی و کالاهای اساسی) در مقایسه با قدرت خرید دلار در داخل اقتصاد امریکا (با توجه به بخش غیرتجاری آن اقتصاد و میزان قابل توجه مالیات‌های غیرمستقیم دولت بر کالاها از جمله انرژی است) اما معیار مناسبی برای سنجش نرخ اسمی ارز (به‌عنوان نرخ مبادله خارجی بخش تجاری اقتصاد) که تحت تأثیر عوامل بنیادی (اقتصاد) (مانند رشد اقتصادی، حجم نقدینگی و غیره) و نیز عوامل انتظاری دائماً تغییر می‌کند، نیست. در ضمن خاطر نشان می‌شود که نرخ ارز در بازار ارزی کشور دستوری نبوده بلکه تحت یک نظام شناور مدیریت شده تعیین می‌شود و در هر حال با مفهوم PPP قابل مقایسه نیست. اینک با توضیحات مختصر بالا به برخی از ادعاهای جناب آقای دکتر توکلی نماینده محترم مجلس و استاد اقتصاد دانشگاه شهید بهشتی در «ملاحظاتی پیرامون قیمت بنزین» یعنی فقدان اساس علمی برای تلقی یارانه پنهان بنزین، پایین بودن ضریب کشش قیمتی، تقاضا برای بنزین و اثر تورمی افزایش قیمت بنزین می‌پردازیم.

۱. تصور می‌کنم در بخش قبلی به این موضوع که آیا یارانه پنهان بنزین در کشور اساس علمی دارد یا خیر جواب داده شد. این را به خواننده گرامی واگذار می‌کنیم تا خود قضاوت کند که آیا این‌که هر روز حدود ۱/۶ میلیون بشکه نفت خام (تقریباً رایگان) تحویل پالایشگاه‌های کشور شده (در حالی که می‌توانست به قیمت بشکه‌ای حداقل ۳۰ دلار به فروش برسد) و بنزین حاصل به اضافه بنزین وارداتی با قیمت بین‌المللی به‌طور متوسط به قیمت هر لیتر

۸۰۰ ریال (یعنی حدود یک چهارم قیمت بنزین وارداتی) عرضه شود یارانه محسوب می‌شود یا خیر؟

۲. ادعا شده است کشتش قیمتی بنزین کم است و افزایش قیمت بنزین تأثیر قابل توجهی بر تقاضای آن ندارد از آن گذشته افزایش قیمت بنزین اثر تورمی دارد. این ادعاها تا حدی می‌تواند صحیح باشد اما باید دید تا چه حدی؟ نخست آن‌که در ۴۰ سال گذشته قیمت واقعی بنزین روند کاهش داشته است در واقع قیمت یک لیتر بنزین به قیمت‌های ثابت از ۶/۲۸ ریال در سال ۱۳۴۵ به ۲/۸۴ ریال در سال ۱۳۸۲ رسیده است یعنی طی ۳۷ سال گذشته به‌طور متوسط سالانه ۲/۵ درصد از قیمت داخلی بنزین کاسته شده است. در همین مدت درآمد سرانه افزایش یافته است و شهرنشینی نیز توسعه پیدا کرده است. می‌دانیم که مصرف یک کالا یا نهاده تابعی از درآمد قابل تصرف و قیمت‌های نسبی است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود در چهل سال گذشته رشد درآمد سرانه، افزایش شهرنشینی (به عنوان شاخصی از شمار تملک اتومبیل) و کاهش قیمت نسبی بنزین همزمان در تشدید تقاضا برای بنزین مؤثر بوده است. مدل‌های اقتصادسنجی که برای بررسی ضریب کشتش تقاضا به کار گرفته شده است قیمت اسمی بنزین را آن هم در انحراف حاشیه‌ای از میانگین دوره بلندمدت آن در نظر گرفته‌اند. از سوی دیگر اصولاً ضریب کشتش تقاضا برای کالای ضروری در کوتاه‌مدت پایین است حال با توجه به این واقعیت‌ها تعجبی نباید کرد که در یک مدل اقتصادسنجی که قیمت‌های اسمی بنزین در سال‌های گذشته را در نظر می‌گیرد افزایش مثلاً ۱۰ درصدی قیمت آن (که معمولاً کم‌تر از نرخ تورم سالانه است) تأثیر مهمی در تقاضا برای بنزین نشان ندهد. اما تردیدی نیست که اگر برای چند سال متوالی قیمت بنزین در سطحی بالاتر از نرخ تورم تعدیل شود تا به قیمت بین‌المللی آن برسد شاهد تأثیر اصلاح قیمت‌ها بر تقاضای بنزین خواهیم بود. تنها در این صورت است که به

تدریج اتومبیل‌های با مصرف کمتر بنزین ساخته یا وارد شده و تکنولوژی‌های تولید در کشور به سمت صرفه‌جویی در مصرف بنزین حرکت خواهد کرد. این صرفاً نظریه نبوده بلکه تجربه جهانی است و در همه کشورها مشاهده شده است.

در حالی که جیره‌بندی که سیاست محبوب سوسیالیست‌های دهه‌های گذشته است ما را به شرایط سال‌های اول دهه ۶۰ بازگردانده بلافاصله شاهد شکل‌گیری بازارهای غیررسمی خرید و فروش کوپن‌های بنزین و سوء استفاده‌ها و فسادهای اداری و مالی اجتناب‌ناپذیر ناشی از آن خواهیم بود. اصولاً هیچ راه حل کارآمدی در مقایسه با اصلاح و واقعی کردن قیمت بنزین برای کنترل رشد مصرف آن وجود ندارد. نگارنده بر این باور است که شهرداری‌های شهرهای بزرگ (مانند تهران) برای مبارزه با آلودگی‌های ناشی از مصرف بنزین در شهرها خود مستقلاً عوارض قابل توجهی به مصرف بنزین در این شهرها تحمیل کنند. برای مثال اخذ یک عوارض ۵۰ درصدی بر مصرف هر لیتر بنزین در تهران نه تنها ترافیک را در تهران روان‌تر و هوا را پاکیزه‌تر خواهد کرد بلکه منابع مالی لازم را برای توسعه شبکه حمل و نقل عمومی و به خصوص قطار زیرزمینی در اختیار شهرداری قرار خواهد داد در حالی که جیره‌بندی بنزین مشکلات متعددی را ایجاد می‌کند.

در تأثیر تورمی تعدیل قیمت بنزین نیز اغراق شده است. افزایش تدریجی ۲۵ درصد در سال تا نیل به نرخ خلیج فارس برای بنزین در داخل کشور تنها می‌تواند به طور متوسط سالانه حدود ۲ درصد هزینه زندگی خانوارهای شهری را افزایش دهد. بنابراین به جای تعدیل یکباره قیمت بنزین به سطح وارداتی می‌توان در یک دوره چهار تا پنج ساله (برنامه پنج ساله چهارم) این کار را عملی کرد بدون آن که فشار خارق‌العاده‌ای بر هزینه خانوار مترتب شود. در خاتمه مایلیم اصل و معیاری را که به نظر می‌رسد لحاظ آن در جعل

قوانین و مقررات همه جوامع بدیهی است به جناب دکتر توکلی و همکاران محترم‌شان در مجلس یادآوری کنم. اصل راهنما و هدف غایی قانونگذاری فراهم کردن زمینه‌های سعادت و رفاه اجتماعی مردم و نه عکس آن است. به نظر نگارنده این اصل در زمینه‌های اقتصادی به این امر تقلیل می‌یابد که هدف تنظیم قوانین و اتخاذ سیاست‌های اقتصادی در نهایت عبارت است از ارتقای کارایی نظام اقتصادی و تأمین عدالت در توزیع درآمدهای آحاد جامعه. همه قوانین مربوط به مسائل اقتصادی و نیز سیاست‌های اقتصادی در کشورهای پیشرفته دنیا دو هدف مزبور یا حداقل یکی از آن دو را بدون زیر پا گذاشتن دیگری پیگیری می‌کند. خوب است جناب دکتر توکلی و همکاران محترم‌شان به مجلس و مردم ایران توضیح دهند سیاست سهمیه‌بندی بنزین چگونه به تحقق این دو هدف یا حتی یکی از آن‌ها کمک می‌کند. بنده متقابلاً حاضرم توضیح دهم تعدیل تدریجی قیمت بنزین به سطح قیمت واردات و توزیع درآمد حاصل بین گروه‌های کم درآمد و نیز بهبود شبکه حمل و نقل عمومی از محل افزایش درآمدهای دولت مسلماً به تحقق هر دو هدف یاد شده کمک خواهد کرد.

« »

دکتر الیاس نادران\*

جناب آقای دکتر عسلی، رئیس محترم مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی در پاسخ به یادداشت جناب آقای دکتر توکلی، نماینده محترم مردم تهران در مجلس شورای اسلامی و رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس، مطالبی را در نقد «ملاحظات پیرامون قیمت بنزین» به رشته تحریر در آورده‌اند که به دور از شأن کارشناس اقتصادی است. در بخشی از این مقاله که در روز دوشنبه ۳۰ آذرماه در روزنامه شرق به چاپ رسیده؛ تعمداً به بخشی از مقاله دکتر توکلی اشاره‌ای ناقص و جهت‌دار شده و به بخش دیگر اصلاً اشاره نشده است و همین مساله، جنبه‌های علمی و کارشناسی مقاله را مخدوش کرده است. تغافل در برداشت از مطالب آقای دکتر توکلی توسط آقای دکتر عسلی نیز از این جنبه قابل تأمل است.

۱. جناب آقای دکتر عسلی «علمی بودن» و «دیدگاه کارشناسی اقتصادی»

---

\* نماینده مجلس شورای اسلامی و عضو کمیسیون انرژی - عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران.



را مبنای نقد خود قرار داده است، حال آن‌که حتی دانشجویان مبتدی دوره کارشناسی اقتصاد به خوبی می‌دانند مکاتب مختلف اقتصادی با توجه به «پارادایم» خود از جامعه، توسعه و اقتصاد، توصیه‌های سیاسی کاملاً متفاوتی ارائه می‌کنند که همه آن‌ها جنبه کارشناسی دارد. مهم این است که کارشناس روشن نماید نظر کارشناسی خود را در چه چارچوب فکری ارائه می‌کند. بین دو طیف افراطی سوسیالیست‌ها و تساوی‌گرایان و نیز لیبرتارین‌ها که اعتقاد به آزادی بی‌حد و حصر بخش خصوصی دارند، مکاتب متعدد اقتصادی می‌توان یافت که امروزه شالوده اداره کشورها را تشکیل می‌دهند.

هر چند نمی‌توان در این‌جا به این بحث فلسفی به طور تفصیلی پرداخت ولیکن لازم به تصریح است که مکتب اقتصادی اسلام نه لیبرال سرمایه‌داری است و نه سوسیالیسم و ما باید در تعقیب اهداف خود، انگاره‌های خاص خودمان را داشته و با امتناع از گرایش به چپ و راست، راهکارهای تحقق آن را ارائه نماییم.

در این چارچوب، سوسیالیسم همانقدر محکوم است که سرمایه‌داری و تحلیل علمی پدیده‌های اقتصادی ابزاری است که از چارچوب پذیرش پارادایم‌های مکاتب اقتصادی معنا می‌یابد و بدون ارائه دلیل متهم کردن دیگران به نداشتن مبنای کارشناسی فاقد وجهت علمی است و این مبنای نظری دیدگاه‌ها است که باید مورد نقد قرار گیرد.

۲. جناب آقای عسلی به پاره‌ای واژه‌های مورد استفاده جناب آقای توکلی متعرض شده که خود محل تأمل است. از آن جمله به دو واژه «هزینه فرصت» و «پارانه پنهان» می‌پردازیم. این ادعا صحیح است که در اقتصاد «هزینه فرصت» هر کالا، خدمت یا نهاده باید مورد ارزیابی قرار گیرد و هزینه فرصت عبارت است از: بهترین کاربرد آن کالا، خدمت یا نهاده. اما بهترین کاربرد چیست؟ استاد عسلی با توسل به مثال روستا تلاش کرده‌اند با تفکیک کالای

تجاری و غیرتجاری چنین القا کنند که چون نیروی کار غیرتجاری است و امکان نقل و انتقال آن‌ها به خارج از کشور نیست بنابراین قیمت‌های خارجی را مبنای تعیین هزینه فرصت آن قرار دهیم. دو نکته در این رابطه قابل تأمل است. اول آن‌که تجاری شدن کالاها و نهاده‌ها، به قوانین و مقررات و سیاست‌های کشورها بستگی دارد. چگونه است که نظام سرمایه‌داری مبانی جهانی شدن سرمایه و تجارت را می‌پردازد و بسترهای آن را فراهم می‌کند، اما برای تحرک نیروی کار موانع جدی ایجاد می‌کند؟ آیا سرمایه‌های کشورهای جهان سوم به سمت کشورهای سرمایه‌داری باید برود، ولی بیکاران و نیروی کار آن‌ها (بجز نخبگان) نباید به آن کشورها برود؟!

بنابراین باید به این سؤال پاسخ داد اگر کشور سیاست‌هایی را در جهت محدودیت واردات و صادرات کالاها اعمال کند آیا هزینه فرصت آن‌ها قیمت‌های جهانی است؟ هزینه فرصت یک لیتر بنزین (با فرض امکان قاچاق آن به کشورهای همسایه) قیمت کدام کشور است؟ فاصله بین دو همسایه (بحرین با ۱۵ سنت و ترکیه با قریب ۷۴ سنت) آنقدر است که پاسخ بر این اساس را مشکل می‌کند.

نکته دوم آن‌که تلویحاً جناب عسلی پذیرفته‌اند که قیمتگذاری هر کالای تجاری به دلیل آن‌که امکان صادرات و واردات آن وجود دارد باید بر مبنای قیمت‌های جهانی صورت گیرد، ولی دستمزد نیروی کار به دلیل غیرتجاری بودن آن فقط براساس فرصت‌های شغلی داخلی تعیین شود، حتی اگر در این سیستم یک کارگر امکان تهیه آن کالاها را نداشته باشد.

جالب آن‌که صحبت از عدالت توزیعی هم می‌شود. در همان مثال روستا، اگر استاد، (مثلاً جناب عسلی) نتواند به دلیل تجاری بودن کالاها، ضروری‌ترین کالاهای مورد نیاز خود را تهیه نماید، دولت و سیاستگذاران چه باید بکنند؟ آیا اگر توصیه شود که قیمت‌های نسبی مبنا قرار گیرد و هزینه فرصت کالاها و

خدمات و نهادهای را مجموعاً مورد ملاحظه قرار دهیم، این توصیه غیر کارشناسی است؟ آیا آقای عسلی هزینه فرصت همه کالاها و خدمات و نهادهای را محاسبه کرده و مشکل فقط در بنزین است؟

و اما درباره «یارانه پنهان» که در مطالب جناب عسلی بوده است نیز نکات مهمی قابل ذکر است: ایشان در طول مقاله بنزین، قیمت جهانی بنزین وارداتی را مبنا قرار داده‌اند.

حال آن‌که بیش از دو سوم بنزین مصرفی از محل تولید پالایشگاه‌های داخلی است و هزینه فرصت نزدیک‌ترین کالای جانشین آن - گاز طبیعی فشرده - به مراتب کم‌تر از قیمت فعلی جاری بنزین است. علاوه بر آن اگر قیمت‌های جهانی مبنای تشخیص یارانه پنهان است آیا صحیح است که در مورد تمامی کالاهایی که قیمت مصرفی داخلی آن بیش از قیمت جهانی است (از آن جمله قیمت خودرو و نیز هزینه دستمزد پرداختی به شاغلین و...) بگوییم مصرف‌کنندگان و صاحبان نیروهای کار به دولت مالیات پنهان می‌دهند؟ خوب است جناب استاد یک منبع علمی معتبر در مبنا قرار دادن محاسبه یارانه‌های پنهان را ارائه نمایند.

۳. جای تشکر دارد که جناب عسلی پذیرفته است که مبنای قیمتگذاری بنزین در کشورهای مختلف، متفاوت است و اشاره نموده قیمت تحت تأثیر نظام مالیات (یا یارانه) تعیین می‌شود (البته جا داشت اشاره می‌کردند که ساختار بازار - انحصاری یا رقابتی بودن آن - نیز در تعیین این قیمت مؤثر است). با وجود این علی‌رغم استراتژیک بودن بنزین و بدون توجه به آثار اجتماعی - اقتصادی تحولات قیمت آن، معلوم نکرده‌اند چرا «قیمت عمده فروشی بنزین در خلیج فارس» علمی و کارشناسی است، ولی مثلاً ۵۰٪ بالاتر از آن یا پایین‌تر از آن علمی نیست. توجه به این نکته ضروری است که به خصوص در قیمتگذاری دولتی هدف از قیمتگذاری باید معلوم باشد و آثار

توزیعی و تورمی آن باید مطالعه شده باشد. این که به ادعای جناب عسلی هر بنگاه اقتصادی - صرفنظر از مالکیت آن - تنها هدفی که باید دنبال کند حداکثر کردن سود اقتصادی بنگاه است با کدام معیار علمی و کارشناسی سازگار است؟! آیا همه بنگاه‌های اقتصادی زیانده دولتی در کشورهای پیشرفته جهان که با حمایت‌های مالی دولت‌هایشان به تولید و خدمت‌رسانی ادامه می‌دهند، از منطق جناب عسلی بی‌اطلاعند؟! امروزه حتی بنگاه‌های بزرگ اقتصادی خصوصی دیگر براساس تئوری‌های قرن نوزدهم بنگاه اداره نمی‌شوند چه رسد به بنگاه‌های دولتی.

شاید اگر استاد عسلی به تفاوت «هزینه - فایده خصوصی» و «هزینه - فایده اجتماعی» توجه می‌کردند ادعان می‌نمودند که تنها هدف یک بنگاه اقتصادی دولتی، حداکثر کردن سود اقتصادی نیست. البته حاکمیت همین رویکرد در دولت‌های دهه‌های هفتاد و هشتاد باعث شده است که طبقات محروم از دسترسی به ضروری‌ترین خدمات پزشکی محروم بمانند. شاید به همین دلیل است که مسئولین وزارت نفت، دستگاه‌ها و نهادهای دولتی را به دو دسته «درآمدزا» و «هزینه‌بر» تقسیم‌بندی کرده و اصرار دارند که باید پرداخت‌ها به شاغلین این دو دسته کاملاً متفاوت باشد! جالب آن که شرکت‌هایی چون «شرکت ملی نفت ایران» و «وزارت نفت» را در دسته اول و «وزارت آموزش و پرورش» و «بهداشت و درمان» را در دسته دوم جای می‌دهند! به راستی نگاه منفعت‌جویانه در بنگاه‌های دولتی چه بر سر اقتصاد ملی آورده است؟

نکته دیگر در همین رابطه به کارگیری «قیمت صحیح» نفت (بدون توجه به ساختار بازار تولید و عرضه آن) توسط آقای عسلی است. «قیمت صحیح» یعنی چه؟ اگر منظورشان قیمتی است که در بازار تعیین می‌شود، ایشان به خوبی می‌دانند که «قیمت بازار»، به ساختار انحصاری یا رقابتی بازار و نیز

کشش قیمت تقاضا و عرضه به شدت وابسته است و بدون توجه به ساختار بازار و کشش کالا اصولاً به کار بردن «قیمت بازار» یا «قیمت صحیح» از سوی یک «استاد اقتصاد خرد» جای تعجب بسیار دارد! اما اگر منظورشان از قیمت، قیمت نسبی بنزین به تورم است، در این صورت تحولات قیمت نسبی بستگی به ابتدای دوره و طول دوره مورد بررسی دارد. آقای عسلی ابتدای دوره را ۱۳۴۵ (۱۲ سال در رژیم گذشته، هشت سال جنگ یا تثبیت نسبی قیمت بنزین و دوره‌های پس از آن و...) فرض کرده‌اند و نتیجه مورد نظرشان را استخراج کرده‌اند. حال آن‌که اگر ابتدای دوره را منطقی‌تر انتخاب کنیم، جواب مسأله به کلی متفاوت خواهد بود. بنابراین ادعای کاهش «قیمت واقعی بنزین» ادعای قابل اتکا و درستی نیست.

در ضمن در مورد عوامل مؤثر بر مصرف یک کالا نمی‌توان حکم کلی صادر کرد (درآمد قابل تصرف و قیمت‌های نسبی) خصوصاً در مورد بنزین که عوامل مؤثر بر مصرف آن چنان زیاد است که درآمد و قیمت شاید جزو آخرین آن‌ها باشد، مگر در دامنه‌ای از قیمت که آثار منفی اجتماعی، سیاسی و اقتصادی فوق‌العاده‌ای دارد. اگر این منطق را بپذیریم، چرا نباید بر مصرف بنزین مالیات ۵۰ درصدی وضع کرد؟

در مورد آثار حاد تورمی افزایش چند صد درصدی قیمت فراورده‌های نفتی نیز تنها به پژوهش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی اتکا نمی‌شود، گزارش بانک جهانی، ترجمه شده توسط سازمان بورس اوراق بهادار، مؤسسه پژوهش‌های بازرگانی و... نیز مؤید همین معناست. اگر جناب آقای عسلی تورم وحشتناک سال‌های ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴ را از حافظه‌شان پاک نکرده باشند، قاعدتاً می‌پذیرند که آثار تورمی چنین سیاست‌هایی در دنیای واقعی و عینی، با آنچه با استفاده از مدل‌های محدود و ارقام بی‌روح با دوستانشان روی کاغذ می‌نوشتند و به دولت آن زمان دیکته می‌کردند، چقدر

تفاوت داشت.

۴. سؤالی که در مطلب جناب آقای عسلی بدون پاسخ ماند، این است که کدام ارز را مبنا قرار دهیم. دور باطل افزایش قیمت‌ها (افزایش نرخ ارز، افزایش قیمت انرژی و افزایش قیمت داخلی) تا چه زمانی باید تکرار شود؟ آیا مسابقه افزایش قیمت‌ها طی ۱۵ سال گذشته منجر به حذف عدم تعادل‌های بازارهای داخلی و مبادلات تجاری خارجی شده است؟ آیا فروش ارز در بازارهای دبی و اروپا نشان‌دهنده عدم تناسب نرخ تعیین شده ارز با ویژگی‌های اقتصاد ایران نیست؟ بگذریم از آثار پول‌شویی رسمی دولتی به دست بانک‌ها و عوامل دولتی.

جناب عسلی اذعان می‌دارند که شاخص برابری قدرت خرید یک متغیر، واقعی و بلندمدت است. چقدر متغیرهای اسمی در اثر اعمال سیاست‌های تعدیل به سمت این متغیر بلندمدت حرکت کرده‌اند؟ آیا این به معنای انتقال قدرت خرید از بخش خصوصی - و به ویژه طبقات محروم و پایین‌دست جامعه - به سمت بخش دولتی نیست؟

۵. در پایان تأکید می‌شود که مجلس هفتم مدافع سرمایه‌گذاری و تولید برای رشد اشتغال و تأمین نرخ رشد مناسب تولید ناخالص داخلی است و برقراری عدالت اجتماعی را ضروری می‌داند.

کوچک کردن اندازه دولت در مقایسه با کل اقتصاد، کاهش هزینه‌های تولید (اعم از قیمت کالاها و خدمات دولتی، نرخ سود بانکی، موانع قانونی، موانع ساختاری، ناامنی‌های سیاسی و سیاستگذاری و...) کاهش فشار بر طبقات محروم و اعمال سیاست‌های حمایتی و جبرانی، مجموعه‌ای از سیاست‌هایی است که به مرور باید از تصویب مجلس بگذرد. بدیهی است که استفاده از همه ظرفیت‌های اجرایی و همسازی بین دولت و مجلس و غیرسیاسی کردن فضای اجرایی کشور از پیش شرط‌های ضروری برای

تحقق این راهبرد است.

امروز به اشتباه مصرف مستقیم بنزین در اتومبیل‌های شخصی، مبنای توزیع رانت نفتی در کشور تلقی شده است. حال آن‌که حمل و نقل عمومی (که طبقات ضعیف و متوسط مصرف‌کننده آن هستند) موتورسیکلت‌ها و نیز مصارف دولتی باید در این تحلیل مورد توجه واقع شود. یعنی هم آثار مستقیم باید مورد محاسبه قرار گیرد و هم آثار غیرمستقیم سیاست‌ها؛ چرا که اساساً کل مصرف خودروهای شخصی پلاک سفید کم‌تر از بیست درصد مصرف کل جامعه است. توجه به قیمت‌های نسبی، واقعی بودن محاسبات و درآمد طبقات مختلف مهم است (بگذریم از آنانی که با قراردادهای تحقیقاتی میلیارد تومانی و مشاوره‌های میلیونی اساساً به این قیمت‌ها توجهی ندارند!).

در مورد قاچاق سوخت نیز مناسب است یادآور شویم که برابر اطلاع مقامات سیاسی، استان‌های جنوب شرقی و سایر نقاط مرزی، بنزین رسماً به کشورهای همسایه فروخته می‌شود و مردم عادی در این فرایند قاچاق کم‌ترین نقش را دارند؟ اگر قرار است مشکل حل شود باید اراده‌ای سیاسی در قوه مجریه، قضاییه و نیروهای انتظامی شکل گیرد. مگر برای حل مشکل واردات چند میلیارد دلاری کالاهای چینی و غیرچینی چاره‌ای اندیشیده‌اید که این مشکل را علاج کنید؟ تجارت کشور نیاز به شفاف‌سازی دارد و این شفاف‌سازی، هم اراده می‌خواهد، هم ابزار و هم اقتدار. در این ۱۵ سال این سه عامل هیچ‌گاه همزمان فراهم نبوده است!

در پایان به جناب آقای عسلی یادآور می‌شوم که تیم اقتصادی حاکم بر سازمان مدیریت در طول سال‌های پس از انقلاب، مسئول شرایط فعلی اقتصاد ایران است. سه برنامه گذشته و برنامه چهارم محصول حاکمیت فکری و نظری همین تیم است. خوب است به شکست‌ها و ضعف‌های سیاست‌های تعدیل اعتراف شود و بیش از این اجرای عدالت اجتماعی به تأخیر نیافتد. اجازه

داده شود دیدگاه‌ها و پارادایم رقیب نیز در عرصه عمل تجربه شوند و با اتکا به واقعیت‌ها و با هدفگذاری درست و فارغ از سیاسی‌بازی، مردم طعم شیرین رشد همراه با عدالت را احساس کنند.



طرح مهارت‌ورم \_\_\_\_\_ ۸۸

صفحه سفید

\*

. در طول تمام سال‌هایی که دولت بدون هیچ‌گونه مانع و رادعی (و حتی با داشتن مجوزهای قانونی لازم) به افزایش قیمت کالاها و خدمات (مستقیم و غیرمستقیم) اقدام کرده است تا براساس وعده‌های اعلام شده، منابع مالی حاصل از آن را در جهت افزایش عرضه و مهار تورم به‌کار گیرد پس چگونه است که در طول هشت ساله ۱۳۷۶-۱۳۸۳:

- کسری بودجه با سرعت رشد متوسط سالانه ۳۲ درصد به ۵/۲ برابر،
- نقدینگی با سرعت رشد متوسط سالانه ۲۲ درصد به ۳/۹ برابر،
- متوسط نرخ تورم در دوره مزبور با ۱۵/۶ درصد به ۲/۳ برابر،
- نرخ بیکاری از ۹/۶٪ به ۱۴/۵٪ و تعداد بیکاران با رشد متوسط سالانه ۱۱/۱٪

---

\* این مقاله توسط دفتر بررسی‌های اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس تهیه و در گزارشی با همین عنوان در دی‌ماه ۱۳۸۳ انتشار یافته است.

بالغ شده‌اند؟ پس افزایش قیمت کالاها و خدمات هم توفیق لازم را در مهار رشدهای تازنده نماگرهای مزبور نداشته است.

. افزایش بهره‌وری یکی از اقداماتی بوده است که دولت می‌باید در قبال افزایش قیمت کالاها در طول سال‌های گذشته انجام می‌داده است، اما محاسبات انجام شده در چند زمینه مثلاً بهره‌وری انرژی مؤید آن است که از سال ۱۳۷۳ به بعد با روند «بسیار کند و نامحسوسی رشد داشته است به‌گونه‌ای که شاخص بهره‌وری انرژی در دوره ۱۳۷۳-۱۳۸۰ از سرعت رشد متوسط سالانه‌ای معادل ۲/۲٪ به قیمت‌های ثابت، رشد داشته است.

. افزایش قیمت کالاها که قرار بوده است مطلوبیت نهایی آن به صورت افزایش رفاه عمومی متجلی شود، برعکس سبب شکاف شدید فاصله طبقاتی ۲۰ برابر بین بالاترین دهک و پایین‌ترین دهک شده است.

منابع مالی حاصل از افزایش قیمت‌ها در طول هشت سال گذشته که قرار بوده است موجب افزایش رفاه عمومی شود، پس چگونه است؟

- نرخ بیکاری با توجه به جمعیت فعلی معادل ۱/۵ برابر،

- زیر خط فقر بودن ۳۰ درصد از کل کارگران و کارمندان،

- زیر خط فقر بودن ۵۰ درصد از جمعیت روستایی و ۲۰ درصد جمعیت

شهری،

- پایین بودن سطح دستمزدهای حقیقی روبه‌رو می‌باشیم. در طول هشت سال گذشته متوسط نرخ تورم ۱۵/۶ درصد بوده است. اما متوسط افزایش واقعی دستمزدها همواره ۵۰ درصد زیر نرخ متوسط تورم بوده که همین امر موجب کاهش قدرت خرید و رفاه عمومی دارندگان درآمدهای ثابت شده که النهایه یکی از علل بی‌انگیزگی نیروی کار و پایین بودن بهره‌وری در نظام اداری و اجرایی کشور شده است.

. اگر قرار بوده است منابع مالی حاصل از افزایش قیمت‌ها، مصروف افزایش

تولید شود، حداقل روستاییان و کشاورزان کشور، شیرینی چنین طعمی را احساس نکردند. زیرا قیمت‌های خرید تضمینی محصولات کشاورزی، هیچ‌گاه با شاخص‌هایی که از طرف دستگاه رسمی زیرمجموعه دولت (یعنی بانک مرکزی) اعلام می‌شده است همخوانی ندارد. زیرا هزینه‌های تولید محصولات کشاورزی همواره بیش‌تر از قیمت‌های تعیین شده برای خریدهای تضمینی است.

میزان افزایش هزینه تولید کالاهای کشاورزی بالغ بر ۱۶ درصد است در حالی که قیمت‌های تضمینی چیزی حدود ۱۰ درصد افزایش داشته است و این در حالی است که روستاییان و کشاورزان با یک تورم متوسط ۱۵/۶ درصد هم در طول سال‌های گذشته در سبد هزینه زندگی خود علاوه بر افزایش هزینه تولیدات خود روبه‌رو بوده‌اند و در واقع افزایش قیمت‌های تضمینی فقط ۶۰ درصد نرخ تورم بوده است و همین امر سبب شده تا ۵۰ درصد جمعیت روستایی زیر خط فقر بوده و با کاهش قدرت خرید، طبعاً توانایی پس‌انداز و سرمایه‌گذاری روستاییان در تولید نیز تقلیل یابد.

. مقوله کمک‌های مستقیم و جبرانی (در ارتباط با افزایش قیمت کالاها) و اعطای آن به اقشار آسیب‌پذیر، تصور نمی‌رود که پیش فرض شفافیتی در افق برنامه چهارم باشد زیرا:

الف) پیچیدگی اقتصادی و بوروکراسی مورد نیاز آن، به نوبه خود مستلزم ایجاد بار مالی جدیدی است.

ب) در اصالت حقیقی برخی از این یارانه، هنوز تردید وجود دارد. به‌گونه‌ای که در برخی موارد هزینه‌های سنگین تشکیلاتی و مدیریتی و بی‌انضباطی مالی و ریخت و پاش و مابه‌التفاوت آن با قیمت فروش به‌عنوان یارانه محسوب می‌شود.

ج) طراحان برنامه چهارم علی‌رغم آن‌که می‌دانستند، کمک‌های مستقیم جبرانی (یارانه‌ها) به مردم به نوبه خود موجب افزایش نرخ تورم خواهد بود به

نگارش آن در برنامه اقدام کردند تا بتوانند مجوز افزایش قیمت کالاهای موضوع ماده (۳) را از مجلس شورای اسلامی دریافت کنند. اما بعد از تصویب برنامه، هنوز مرکب آن خشک نشده است، طرح ارائه کمک مستقیم یارانه‌ها را تغییر داده و به طرح نظام بیمه‌ای، مبدل کرده‌اند.

. ادعای کسری بودجه معادل ۲۹۰۰۰ میلیارد ریال سال ۱۳۸۴ به علت عدم افزایش قیمت‌ها، موضوعی است که عکس آن نیز صادق بوده است؛ زیرا:  
الف) طرح تثبیت قیمت‌ها از بروز کسر بودجه‌ای معادل ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریال و یک تورم حداقل ۲۲/۷ درصدی (علاوه بر تورم موجود) و بدون احتساب انتظارات تورمی جلوگیری کرده است.<sup>۱</sup>

ب) در تراز عملیاتی بودجه عمومی دولت هزینه‌های جاری معادل ۳۱۵/۷ میلیارد ریال است که کسری بودجه ۲۹۰۰۰ میلیارد ریالی مورد ادعای منتقدین که هیچ‌گونه ادله اثباتی برای آن بیان نشده است مع الوصف علی‌رغم فقدان ادله فقط ۹/۲ درصد هزینه‌های مزبور است، آیا در حقیقت کسر ۹/۲ درصد از کل هزینه‌های جاری دستگاه‌ها به‌ویژه هزینه‌های مندرج در فصل هفتم (یعنی هزینه‌های متفرقه) امکان‌پذیر نیست تا بتوان عدم تعادل ۲۹۰۰۰ میلیارد ریالی مزبور را برطرف کرد؟ بدون آن‌که از اعتبارات عمرانی کاسته شود؟  
. اعتبارات کل هزینه‌های جاری دولت در سال ۱۳۸۲ معادل ۱۲ درصد و در سال ۱۳۸۳ معادل ۱۹ درصد (با درصد رشد حقوق کارکنان دولت اشتباه نشود)

۱. رجوع کنید به مأخذ زیر که همگی بروز تورم‌های بالاتر از ۲۰ درصد را پیش‌بینی کرده‌اند:  
الف) بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم ماده (۳) برنامه چهارم، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۳ (بدون احتساب انتظارات تورمی)  
ب) پیرامون افزایش قیمت بنزین - وزارت بازرگانی - معاونت برنامه‌ریزی، سال ۱۳۸۰.  
ج) اقتصاد ایران از دیدگاه بانک جهانی، سند ۳۰ آوریل ۲۰۰۳، ترجمه احمد عظیمی بلوریان، سال ۱۳۸۳، بخش پنجم، ص ۱۰۹ الی ۱۴۰.  
د) اظهارنظر رسمی جناب آقای دکتر شیبانی رئیس محترم بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ابرار اقتصادی شماره ۱۸۷۳ - ۱۳۸۳/۱۰/۱۳.

رشد داشته است که معرف عدم کنترل دولت بر روی مصارف بوده است. این شعار برنامه چهارم که کاهش نسبت بودجه کل کشور به تولید ناخالص داخلی به میزان ۱۰ درصد در پایان برنامه هدفگیری شده است محقق نخواهد شد، زیرا با روند مستمر افزایش قیمت کالاها، سرعت رشد متوسط سالانه بودجه کل کشور به مراتب بالاتر از سرعت رشد متوسط تولید ناخالص داخلی (حتی با فرض ۸ درصد رشد سالانه) خواهد شد.

ادعا شده است که طرح تثبیت قیمت‌ها موجب کاهش ۱۴۰۰۰ تا ۱۷۰۰۰ میلیارد ریال منابع داخلی شرکت‌های دولتی شده که النهایه بر روی سرمایه‌گذاری و اشتغال اثرگذار بوده و موجب نزولی شدن شاخص‌های مرتبط با آن خواهد شد.

در پاسخ باید گفت حجم کل بودجه شرکت‌های دولتی مشمول ارقام ثبات قیمت‌ها بالغ بر ۴۷۰,۰۰۰ میلیارد ریال است که کاهش منابع درآمدی این شرکت‌ها (ناشی از عدم افزایش قیمت‌ها) در اشل‌های اعلام شده (۱۴,۰۰۰ یا ۱۷,۰۰۰ میلیارد ریال) فقط ۳ درصد تا ۴ درصد بودجه آنهاست و از طرف دیگر هزینه عملیات جاری این دسته از شرکت‌ها (یعنی بدون احتساب مالیات و سود سهام و هزینه‌های سرمایه‌ای و استهلاک و کلیه بازپرداخت‌ها) بالغ بر ۲۰۵,۰۰۰ میلیارد ریال است که کاهش منابع درآمدی آنها به لحاظ عدم افزایش قیمت‌ها فقط ۶/۸ درصد تا ۸/۳ درصد هزینه‌های جاری این دسته از شرکت‌ها است.

بهره‌وری سرمایه در دوره چهارساله برنامه سوم روندی نزولی داشته و به‌طور متوسط سالانه ۲/۱ درصد کاهش داشته است و این در شرایطی بوده است که در برنامه سوم و در قبال افزایش قیمت کالاهای شرکت‌های دولتی قرار بوده است بهره‌وری سرمایه به‌طور متوسط سالانه ۰/۲ درصد هم افزایش داشته باشد.

. از طرف دیگر بهره‌وری کل عوامل تولید طبق اهداف برنامه سوم قرار بوده است ۰/۸۶ درصد افزایش داشته باشد و حال آن‌که شاخص مزبور به‌طور متوسط سالانه فقط ۰/۶۹ درصد افزایش داشته است. بی‌تردید عدم تحقق رشد بهره‌وری کل عوامل تولید (TFP) به لحاظ کاهش بهره‌وری سرمایه بوده است (که به علل آن در صفحات آینده اشاره شده است).

. طرح تثبیت قیمت‌ها نیز به نوبه خود مانع از تحقق یک کسر بودجه ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریالی شده و با فرض متوسط هزینه سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای تولید یک فرصت شغلی، از بروز بیکاری ۲۰۰,۰۰۰ نفر علاوه بر تعداد بیکاران موجود، جلوگیری کرده است.<sup>۱</sup>

. طرح تثبیت قیمت‌ها از کاهش قدرت خرید چهار دهک پایین خانوارهای شهری و روستایی با احتساب پیش‌بینی تورم ۲۲/۷ درصدی به مأخذ ۶,۷۰۰ میلیارد ریال در هر سال (علاوه بر کاهش قدرت خرید ناشی از تورم‌های دو رقمی موجود) جلوگیری کرده است.

. در چهار سال اول برنامه سوم متجاوز از ۹۳ میلیارد دلار (که حاصل صادرات ۵ میلیارد بشکه نفت است) به‌عنوان درآمد حاصل شده است. اگر ۹۳ میلیارد دلار مزبور به‌صورت فرضی بین ۶۶,۰۰۰,۰۰۰ نفر ایرانی تقسیم می‌شد به هر ایرانی ۱۴۰۰ دلار که با احتساب هر دلار ۸۷۰ تومان (همان نرخ مورد نظر دولت) به هر ایرانی باید ۱,۲۱۸,۰۰۰ تومان و با احتساب بعد یک خانوار ۴/۷ نفره هر خانوار ایرانی باید در چهار سال گذشته بالغ بر ۵,۸۰۰,۰۰۰ تومان (یا حدود ۶,۰۰۰,۰۰۰ تومان) درآمد داشته باشد. در حالی که عده کثیری از کارکنان و کارگران بخش‌های دولتی و خصوصی با دریافت ۱۰۶,۰۰۰ تومان (و حتی در مشاغل آزاد با مبالغی کمتر از آن) زندگی می‌کنند (توجه بفرمایید که این رقم، درآمد ماهانه یک خانوار ۴/۷ نفری است و نه درآمد یک فرد و لذا

۱. بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم ماده (۳) برنامه چهارم، مرکز پژوهش‌ها (۱۳۸۳).

درآمد سرانه یک فرد در چنین خانواده‌ای با احتساب:

تومان  $1,100,000 =$  بعد خانوار  $4/7 \div$  (چهار سال اول برنامه ۴۸ ماه  $\times$   $106,000$  تومان) است که شکاف عمیقی با  $6,000,000$  تومان دارد.

مسلم است که دلارهای نفتی را قرار نیست بین مردم توزیع کنند، اما بحث این است که فرضاً اگر چنین توزیعی هم صورت نگیرد، حداقل مردم یک سرزمین باید مطلوبیت نهایی این درآمدها و سرمایه‌گذاری‌ها را در زندگی روزمره خود به صورت افزایش تولید کالاها، اشتغال، مهار تورم، کاهش نرخ بیکاری، اقتصادی بودن دستمزدها، افزایش کیفیت زندگی، کاهش نابرابری‌ها در توزیع درآمدها و عدالت اجتماعی و نظایر آن‌ها احساس می‌کردند که به لحاظ عدم توفیق دولت در مهار رشد نقدینگی و تورم یا نرخ‌های رشد اقتصادی اندک، این پیامدها را احساس نکرده‌اند.

. نتیجه: چرا دولت برای ایجاد تعادل‌های صوری در بودجه فقط سه راه می‌شناسد؟ استقراض از بانک مرکزی - برداشت از حساب ذخیره ارزی - و سرانجام افزایش مداوم قیمت‌ها ... و این چه تدبیری است که دولت همواره از رویکرد سیاست‌های قیمتی استفاده می‌کند. چرا دولت هیچ‌گاه طرف هزینه‌های بودجه را مدیریت نمی‌کند.

بودجه‌ریزان ما باید تفکر عملکرد پرستی را در مورد هزینه‌ها اصلاح کنند، زمان جراحی بزرگ بر روی هزینه‌ها چه زمانی فرا می‌رسد؟

هر کارشناسی حتی در سطح مبتدی آن چنان‌چه مدت ۵ سال در نظام بودجه‌ریزی ایران فعالیت کرده باشد به خوبی می‌داند که بودجه‌های دستگاه‌های اجرایی چقدر تا واقعیت منطبق با فعالیت و بازدهی آنان فاصله دارند. در نظام بودجه‌ریزی ایران هیچ‌گاه تلاش برای بازنگری در ساختار هزینه‌ها و اصلاح مدیریت هزینه‌ها صورت نگرفته است، در این نظام بودجه‌ریزی، هزینه‌ها یک «تابو» شده‌اند. مهندسی مجدد فرایندهای مدیریتی، تولید و تشکیلاتی و مدیریت هزینه‌ها و بازنگری آن‌ها، گویی مقوله‌ای فراموش شده است.



منتقدان به طرح پیشنهادی برخی از نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی که به‌عنوان جایگزین ماده (۳) قانون برنامه چهارم با مکلف کردن دولت به تثبیت قیمت‌ها به تصویب رسید با بهره‌گیری تمام از ابزارهای رسانه‌ای همسو با نظریات خود، جبهه وسیعی از هجوم به مصوبه مزبور را فراهم آورده‌اند. منتقدان مزبور که بخش غالب پیکره دولت را تشکیل می‌دهند، مصوبه اخیر مجلس شورای اسلامی در زمینه تثبیت قیمت‌ها را برای مدت موقت یکساله از ابعاد و محورهای گوناگونی مورد بحث قرار داده و النهایه معتقد شده‌اند که مصوبه مزبور موجب پیدایی نوعی تحول منفی در اقتصاد است.

منتقدان محترم مزبور، نقطه نظرات خود را در چارچوب محورهای مشروحه زیر تبیین کرده‌اند که در ذیل به هر یک از محورهای مورد اشاره منتقدان، پاسخ‌های لازم همراه با محاسبات مورد نیاز ارائه شده است.

مهار تورم، ثبات نسبی قیمت‌ها و افزایش تولید کالاها و خدمات (عرضه) افزایش اشتغال، توزیع عادلانه درآمدها، تأمین حداقل نیازهای زندگی و افزایش رفاه عمومی سرفصل عمده کلیه برنامه‌های توسعه اقتصادی است، بحث این است که در طول تمام سال‌هایی که دولت بدون هیچ‌گونه مانعی و حتی با داشتن مجوزهای قانونی لازم به افزایش قیمت کالاها و خدمات اقدام کرده است تا براساس وعده‌ها و برنامه‌های اعلام شده، منابع مالی مزبور را در

جهت افزایش عرضه و مهار تورم به کار گیرد، آیا در این خصوص توفیق لازم را داشته است که اینک مدعی هستند طرح تثبیت قیمت‌ها سبب تشدید تورم خواهد شد؟ نماگرهای اقتصادی مشروحه زیر مؤید عدم صحت یک چنین ادعایی است. ضمن آن‌که باید به خاطر داشت دولت حتی در مقاطعی برای حل مشکل کسری بودجه، با افزایش نرخ ارز تلاش کرد تا به صورت کاذبی به افزایش درآمدهای خود کمک کند و به این ترتیب حتی کاهش ارزش پول ملی را هم پذیرفت.

جدول زیر آشکار کننده عدم توفیق دولت در بحث افزایش قیمت کالاها و خدمات به منظور افزایش بهره‌وری و مهار تورم است.

( )					( )	
	=	( )				
۹/۶	۱۰۰/۰	۱۷/۳	۱۵/۲	۱۳۴۲۸۶/۳	۸۳۹۶/۴	۱۳۷۶
۱۱/۹	۱۱۸/۱	۱۸/۱	۱۹/۴	۱۶۰۴۰۱/۵	۲۲۴۲۱/۰	۱۳۷۷
۱۳/۲	۱۴۱/۸	۲۰/۱	۲۰/۱	۱۹۲۶۸۹/۰	۲۷۴۰/۳	۱۳۷۸
۱۴	۱۵۹/۷	۱۲/۶	۲۹/۲	۲۴۹۱۱۱/۰	۶۸۹۲/۴	۱۳۷۹
۱۴/۹	۱۷۷/۹	۱۱/۴	۲۸/۸	۳۲۰۹۵۷/۰	۳۷۵۶/۴	۱۳۸۰
۱۴/۵	۲۰۶/۰	۱۵/۸	۳۰/۱	۴۱۷۵۲۴/۰	۲۰۹۰۹/۵	۱۳۸۱
۱۴/۴	۲۳۸/۰	۱۵/۶	۲۵/۴	۵۲۳۵۳۳/۰	۴۳۰۰۰/۰	۱۳۸۲
—	۲۷۲/۹	۱۴/۷	۲۴	۶۴۹۱۸۱/۰	—	دوازده ماهه منتهی به شهریور ۱۳۸۲
۱/۵ برابر	۱۵/۶٪ (۲/۳ برابر)		۲۲٪ (۳/۹ برابر)		۳۲٪ (۵/۲ برابر)	سرعت رشد متوسط سالانه ۱۳۸۲-۱۳۷۶

مأخذ: بودجه‌های سالانه کل کشور- نماگرهای اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

اطلاعات این نماگرها حاکی از آن است که حتی از برنامه دوم توسعه تاکنون علی‌رغم افزایش قیمت تمامی کالاها و خدمات مربوطه به قلمروهای حاکمیتی، انحصاری و تصدی‌گری دولت و علی‌رغم ادعای تحقق سر فصل‌های اساسی برنامه‌های توسعه مبتنی بر مهار تورم، نه تنها توفیقی در این امر نداشته است بلکه رشد متوسط سالانه نقدینگی در دوره ۱۳۷۶-۱۳۸۲ با سرعت ۲۲ درصد به ۳/۹ برابر بالغ شده و در همین مدت دوره ۱۳۷۶-۱۳۸۲ شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی به ۲/۳ برابر و سرانجام کسری بودجه‌های سالانه دولت نیز با رشد متوسط سالانه ۳۲ درصد به ۵/۲ برابر و نرخ بیکاری از ۹/۶٪ به ۱۴/۴٪ بالغ شده‌اند.

و به این ترتیب معلوم نیست که چگونه با تثبیت قیمت‌ها از دیدگاه منتقدان آن همان نتایجی را به دست خواهیم آورد (یعنی تشدید تورم) که در صورت افزایش مداوم و عمومی قیمت‌ها در دوره‌های برنامه‌های دوم و سوم شواهد عملکردی مؤید آن است که علی‌رغم افزایش قیمت کالاها به منظور تأمین منابع مالی برای افزایش عرضه (و در نتیجه مهار تورم) باز هم شاهد تورم‌های سنگین روبه‌رو بوده‌ایم.

۱. منتقدان فرموده‌اند آنچه که دنبال آن هستیم تحقق یک برنامه توسعه رفاه‌آور برای مردم است. به عبارت بهتر اعتقاد دارند افزایش قیمت کالاها و خدمات در طول دوره‌های گذشته برای مردم رفاه‌آور بوده و اینک قصد تداوم آن را داریم.

بحث این است که در طول تمام سال‌های برنامه دوم و سوم تاکنون، دولت همواره بودجه‌های سالانه خود را با افزایش قیمت کالاها تدوین کرد اما چگونه است که هیچ فاصله و کاهش معناداری بین دهک‌های بالا و پایین وجود ندارد

و هنوز متوسط فاصله مرفه‌ترین دهک خانوارهای شهری و روستایی ۲۰ برابر خانوارهای متناظر خود در دهک‌های پایین است.

ثانیاً چنانچه ۵۰ درصد از متوسط هزینه خانوارها را فقر نسبی و یک چهارم متوسط هزینه خانوار را فقر مطلق در نظر بگیریم، هنوز درصد متناهی از کارکنان شاغل و بازنشسته دولت روی خط فقر مطلق یعنی حداقل حقوق ۱۰۶۰۰۰ تومان (یک چهارم متوسط هزینه خانوار شهری اعلام شده توسط بانک مرکزی) را دریافت می‌دارند در حالی که قرار بوده است با افزایش قیمت کالاها و خدمات تحت قلمرو حاکمیتی دولت در طول سال‌های گذشته، برنامه رفاه‌آور برای این اقشار فراهم آید و آیا در صورت متوقف کردن یک برنامه یک ساله کوتاه‌مدت، در حقیقت این عده به عنوان مثال قرار بوده با افزایش سطح رفاه از خط فقر مطلق به خط فقر نسبی منتقل شوند؟

ثالثاً براساس چه قاعده و الگویی پذیرفته‌ایم که تعدیل یکباره و جهنده فقط یک قلم کالا مثل بنزین با یک افزایش ناگهانی ۱۲۵ درصدی (موضوع حکم ماده (۳) سابق برنامه چهارم) برای اقشار متوسط و پایین، رفاه را به ارمغان خواهیم آورد، در حالی که این افزایش ۱۲۵ درصدی الگوی باز توزیع درآمد را برهم خواهد زد به گونه‌ای که برای چهار دهک پایین (۴۰ درصد پایین) خانوارهای شهری روستایی، بالغ بر ۶۷۰۰ میلیارد ریال افزایش هزینه ۲۲/۷ درصد (کاهش قدرت خرید) به همراه خواهد داشت<sup>۱</sup> و به این ترتیب ناعادلانه بودن توزیع درآمدها را تشدید خواهد کرد. بانک جهانی این کاهش درآمد واقعی خانوار را ۲۴ درصد محاسبه کرده است.<sup>۲</sup>

۱. بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم ماده (۳) برنامه چهارم، مرکز پژوهش‌ها، سال ۱۳۸۳، ص ۱۳ (بدون محاسبه انتظارات تورمی).  
 ۲. اقتصاد ایران از نگاه بانک جهانی، سند آوریل ۲۰۰۳ - ترجمه احمد عظیمی بلوریان، سال ۱۳۸۳، ص ۱۲۰.

باید به خاطر داشته باشیم که اگر منظور از برنامه رفاه‌آور مورد نظر توزیع نقدی یارانه‌ها باشد، قطعاً توزیع نقدی یارانه‌ها به لحاظ پیچیدگی اقتصادی و بوروکراسی اداری مورد نیاز آن بسیار بعید است و اصولاً در اصالت واقعی برخی از این یارانه‌ها نیز تردید وجود دارد. به عنوان مثال در مورد بنزین، یارانه حقیقی همان قیمت تمام شده بنزین وارداتی است و در مورد بنزین تولید داخل، پرداخت یارانه اصولاً مصداق عینی ندارد و در مورد آن مفهوم «ارزش ذاتی» نفت خام تحویل به پالایشگاه‌ها (و نه اعتبار معین و مشخص در بطن بودجه) صادق است، همین مفهوم در مورد سایر حامل‌های انرژی نیز صادق است.

از این جهت بسیار بعید است دولت بتواند به سرعت این برنامه را عملی کند. همان‌گونه که در طول سال‌های گذشته نیز علی‌رغم تأکید قانونی آن عملی نشد.

توزیع نقدی یارانه‌ها (در صورت واقعی بودن آن در مورد برخی از کالاها) نیازمند سازمان اداری بزرگ و متولی خاص و هزینه‌های اداری، پرسنلی و تشکیلاتی سنگینی خواهد بود. از این جهت افق زمانی این برنامه از شفافیت لازم برخوردار نیست و به احتمال قوی به شکل‌های غیرپولی (حمایتی بیمه‌ای) تغییر شکل خواهد داد.

در بخش دیگری از نظریه منتقدین اشاره‌ای شده است که تثبیت قیمت‌ها منجر به عدم تعادل بودجه در سطحی معادل ۲۹۰۰۰ میلیارد ریال خواهد بود. در این مورد هیچ‌گونه ادله اضافی و اثباتی مطرح نشده است مع الوصف می‌توان پاسخ متقابلی به شرح زیر ارائه کرد.

( اتفاقاً عکس این قضیه صادق است. زیرا براساس محاسبات به عمل آمده افزایش قیمت فقط یک قلم کالا (یعنی بنزین) براساس حکم ماده (۳) سابق برنامه چهارم از ۸۰۰ ریال به ۱۸۰۰ ریال (یک افزایش ۱۲۵ درصدی) سبب خواهد شد تا آثار تورمی آن (که ۷/۱ درصد آن ناشی از آثار مستقیم و ۱۲/۹ درصد آن نیز به عنوان آثار غیرمستقیم) دولت را به عنوان بزرگترین خریدار و مصرفکننده کالاها و خدمات مصرفی و مصرفی بادوام در بخش هزینه‌های جاری و خرید کالاها و خدمات مربوط به تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و قراردادهای در مناقصه‌ها و مزایده‌ها با کاهش قدرت خریدی معادل ۲۰ درصد یعنی ۶۲۴۰۰ میلیارد ریال روبه‌رو سازد.<sup>۱</sup> ضمن آن‌که دولت به‌عنوان بزرگترین مصرفکننده بنزین در بخش‌های خدماتی خود به هنگام مصرف با ۲۱۸۰ میلیارد ریال افزایش قیمت (کاهش قدرت خرید) مواجه خواهد شد. در نتیجه در جمع جبری افزایش‌ها و کاهش‌ها، بودجه سالانه دولت با عدم تعادلی در سطح ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریال (۳۰۰۰ میلیارد تومان) روبه‌رو خواهد بود. همین کسری بودجه موجب افزایش ۴/۶ درصد نقدینگی که در نهایت موجب پیدایش موج دوم تورم جدید به مآخذ ۲/۷ درصد (تورم بالفعل) و جمعاً ۲۲/۷ درصد خواهد شد.<sup>۲</sup>

به این ترتیب ملاحظه می‌فرمایند که چگونه ماده (۳) سابق برنامه چهارم که حکم تعدیل جهشی و یکباره قیمت برخی از کالاهای استراتژیک را می‌داده است فقط در مورد یک قلم کالا یعنی بنزین منجر به کسر بودجه‌ای معادل ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریال می‌شود.<sup>۳</sup>

( عدم تعادل ۲۹۰۰۰ میلیارد ریالی مورد ادعای منتقدان طرح تثبیت قیمت‌ها را می‌توان از راه‌های ذیل با اتخاذ تدابیر مناسب عملی کرد:

۱. بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین براساس حکم ماده (۳) برنامه چهارم، مرکز پژوهش‌ها، سال ۱۳۸۳، ص ۱۳ (بدون محاسبه انتظارات تورمی).

در تراز عملیاتی بودجه عمومی دولت که ۳۱۵/۷ میلیارد ریال آن اعتبارات هزینه‌ای است، کسری مورد ادعا معادل ۹/۲ درصد هزینه‌های جاری است و با بازنگری در فصل هفتم هزینه‌های متفرقه و بازنگری در هزینه‌های تشکیلاتی و اداری دستگاه‌ها (فصول دوم و سوم تراز عملیاتی) می‌توان عدم تعادل ۲۹۰۰۰ میلیارد ریالی را برطرف کرد (باید به خاطر داشته باشیم بودجه‌های جاری دستگاه‌های دولتی به اصطلاح کارشناسان بسیار آبدار است و با اصلاح نگاه و تفکر عملکردپرستی می‌توان به پالایش بودجه در رابطه با طرح تثبیت قیمت‌ها اقدام کرد) تصور می‌رود از سهم هزینه‌های جاری در کل مصارف بودجه بتوان حدود ۹ درصد آن را صرف ۲۹۰۰۰ میلیارد ریال عدم تعادل مورد نظر کرد بدون آن‌که در اعتبارات عمرانی کاهشی حاصل شود و از طرفی شعار مورد نظر برنامه چهارم را که کاهش نسبت بودجه کل کشور به تولید ناخالص داخلی به میزان ۱۰ درصد در طول برنامه چهارم است محقق کرد.

ضمناً باید به خاطر داشته باشیم که رشد اعتبارات کل هزینه‌های جاری دولت در سال ۱۳۸۲ معادل ۱۲ درصد و در سال ۱۳۸۳ معادل ۱۹ درصد (با درصد رشد حقوق کارکنان دولت اشتباه نشود) رشد داشته است که معرف عدم کنترل دولت بر روی مصارف بوده است.

برنامه چهارم توسعه دارای ۱۶۱ ماده است و مسلماً مجلس شورای اسلامی اجرای ۱۶۱ ماده آن را برای ۵ سال تبدیل به یک برنامه مصوب یکساله نکرده است، بلکه فقط اجرای یک ماده آن را (ماده ۳) برای مدت یک سال متوقف کرده است و از سال دوم برنامه چهارم به بعد نیز در مورد هر نوع افزایش کالاهای تحت قلمرو دولت، باید ادله توجیهی و علمی ارائه شود. ضمن آن‌که نمایندگان مجلس هفتم قبل از شروع کار این دوره عدم موافقت خود را با این

برنامه ابراز کرده‌اند و با این آگاهی قبلی، تعجبی ندارد که برخی از مواد آن را اصلاح کنند به علاوه کارشناسان ذیصلاح در طراحی نظام‌های بودجه‌ریزی به خوبی می‌دانند که این امر در کشورهای دارای برنامه‌های توسعه، پدیده نوینی نیست و از دیرباز در این خصوص از روشی به نام برنامه‌ریزی غلطان<sup>۱</sup> استفاده می‌شده است. یکی از خواص هر برنامه توسعه وجود انعطاف در اصلاح سریع و تعدیل اهداف کمی و کیفی و تعدیل خطوط اساسی حرکت، تنظیم مجدد برنامه‌های اجرایی و بازنگری در شیوه‌های مدیریت و سازماندهی سیستم‌ها و نظایر آن است.

چه بسا از همان ابتدا در اجرای برنامه‌ها غالباً مواردی پیش می‌آید که پروژه‌ها و طرح‌های مندرج در برنامه همان‌گونه که پیش‌بینی شده است به اجرا در نمی‌آیند. این امر به دلیل عدم تحقق منابع پیش‌بینی شده در برنامه یا به دلیل عدم به کارگیری سیاست‌های مناسب برای اجرای برنامه‌هاست که برنامه‌ریزی غلطان ارائه شده است. در این روش همه‌ساله کل برنامه مورد بازنگری و تجدیدنظر قرار گرفته و برخی از سیاست‌های سال‌های ابتدایی یا میانی و آخری آن‌ها حذف شده و در عوض یک سال جدید به سال برنامه افزوده می‌شود و مجدداً مسیرها و محاسبات اصلاحی در مورد سال اضافی انجام می‌شود. توضیح بیشتر در این خصوص در این جا مقدور نیست.

در این خصوص در سطور قبلی اشاره لازم به عمل آمد. علاوه بر این اضافه می‌شود شواهد عینی و اثباتی مؤید آن است که منابع مالی حاصل از افزایش قیمت کالاها و خدمات دولتی توسط بنگاه‌ها و شرکت‌های دولتی عمدتاً

---

1. Waterson, **development planning, lessons of experience**, the Johns Hopkins university press, 1982.



مصرف هزینه‌های اداری، سازمانی و تشکیلاتی و پرسنلی شرکت‌های مزبور شده و بخش دیگری از آن مصرف تداوم «نگهداشت سطح» و سرانجام درصدی نیز برای «توسعه و افزایش ظرفیت‌ها» مصرف سرمایه‌گذاری می‌شود. واژه‌های «نگهداشت سطح» و «افزایش ظرفیت‌ها» برای خبرگان بودجه‌ریزی، مفاهیم کاملاً شناخته شده‌ای است و این‌طور نیست که کل منابع مالی حاصل از افزایش قیمت‌ها، صددرصد مصرف سرمایه‌گذاری و اشتغال شود. مع‌الوصف حتی اگر این مطلب را نخواهیم بپذیریم حقیقت این است که به استناد مطالعات انجام شده، بهره‌وری سرمایه در دوره چهار ساله برنامه روندی نزولی داشته و به طور متوسط سالانه ۲/۱ درصد کاهش داشته است که دلیل اصلی آن استفاده بیش‌تر از تکنیک‌های سرمایه‌بر بوده است. در مجموع فقدان شیوه‌های تحول‌آفرین مدیریت و استفاده کارآمد از سرمایه‌های انسانی سبب شده تا بهره‌وری سرمایه افزایش نیابد و این در شرایطی بوده است که طبق هدف کمی برنامه سوم قرار بوده است بهره‌وری سرمایه به طور متوسط سالانه ۰/۲ درصد هم افزایش داشته باشد.

از طرف دیگر بهره‌وری کل عوامل تولید طبق اهداف برنامه سوم قرار بوده است که ۰/۸۶ درصد افزایش داشته باشد و حال آن‌که شاخص مزبور به طور متوسط سالانه ۰/۶۹ درصد افزایش داشته است. بی‌تردید عدم تحقق رشد بهره‌وری کل عوامل تولید (TFP) به لحاظ کاهش بهره‌وری سرمایه بوده است که خود از عواملی نظیر استفاده بیش‌تر از روش‌های سرمایه‌بر، پایین بودن کارایی سرمایه‌گذاری، وجود ظرفیت‌های بیکار، عدم استفاده کارآمد از انباشت سرمایه‌های انسانی و عدم کارآمدی مدیریت ناشی شده است و لذا می‌توان نتیجه گرفت که بهره‌وری کل عوامل تولید نقش چندانی در تأمین رشد اقتصادی نداشته است.

نتیجه بحث آن‌که در طول تمام سال‌های برنامه که دولت قیمت کالاهای

خود را افزایش داده است و با توجه به سیطره عظیم دولت بر اقتصاد، مشاهده می‌شود که افزایش قیمت‌های مزبور تأثیری در سرمایه‌گذاری به لحاظ افزایش شاخص‌های بهره‌وری سرمایه و بهره‌وری کل عوامل تولید نداشته است.

متقابلاً همان‌طور که قبلاً هم اشاره شد افزایش قیمت ۱۲۵ درصدی فقط یک قلم کالا (یعنی بنزین) که موجب عدم تعادل ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریالی بودجه‌های سالانه دولت می‌شود به نوبه خود منجر به کاهش سرمایه‌گذاری‌ها شده و دولت ناگزیر خواهد شد بسیاری از طرح‌های عمرانی خود را متوقف یا نیمه تمام رها کند. طبعاً در چنین حالتی نه تنها ظرفیت‌سازی‌های جدید متوقف خواهند شد، بلکه طرح‌های عمرانی ادامه‌دار سال‌های گذشته نیز متوقف و نیمه تمام مانده و موجب تشدید وضعیت نرخ بیکاری خواهد شد. مفهوم این وضعیت به معنای بیکاری حدود ۲۰۰,۰۰۰ نفر آن هم در خوشبینانه‌ترین حالت آن خواهد بود. باید توجه داشت که تورم مزبور با افزایش‌های ۱۲ تا ۱۵ درصدی حقوق کارگران و کارمندان چگونه موجب افزایش مضاعف هزینه‌های تولید خواهد شد و به این ترتیب هر نوع سیاست پولی برای مهار تورم و سیاست‌های اشتغال را عقیم خواهد کرد.

دامنه این رکود و بیکاری طبعاً دهک‌های پایین درآمدی را که از سرمایه کافی برای خود اشتغالی نیز محروم هستند، تأثیرپذیری بیش‌تری داشته و وضعیت معیشت آن‌ها را بحرانی‌تر خواهد کرد.

در پاسخ به این مطلب باید گفت:

تا زمانی که نظام مدیریت مالی تشکیلات کلان نفتی کشور از شفافیت لازم برخوردار نباشد این مشکل برای دولت وجود داشته و باز هم وجود خواهد داشت. زیرا اصلی‌ترین منظر ایجاد شفافیت، شفاف کردن صورت‌های مالی و

ترازنامه‌های درآمدی و هزینه‌ای عملیات تشکیلات نفتی است که مکانیسمی ساختارمند برای این امر وجود ندارد. بحث این است که چرا اعلام هزینه را بدون هیچ‌گونه نظارت بر عملکرد، نظارت برنامه‌ها و نظارت بر عملکرد هزینه‌های جاری باید برعهده شرکت نفت واگذار کرد و نتیجه آن‌که هیچ‌گاه تعیین درصدهای شفاف تأمین مالی از محل منابع داخلی شرکت‌های نفتی یا از محل منابع عمومی شفاف نیست.

۱. در پاسخ باید گفت بودجه مصوب شرکت‌های دولتی به طور متوسط ۶۵ درصد بودجه کل کشور یعنی ۲ برابر بودجه عمومی دولت است، در حالی که عملکرد بودجه شرکت‌های دولتی همواره بیش از رقم مصوب مجلس شورای اسلامی و عملکرد بودجه عمومی دولت همواره کمتر از رقم مصوب بوده است و این به معنای آشفتگی و عدم انضباط مالی و افسارگسیختگی شرکت‌های دولتی است. کاهش ۱۴۰۰۰ یا ۱۷۰۰۰ میلیارد ریال در منابع درآمدی شرکت‌های دولتی مشمول طرح مهار تورم با توجه به منحصراً هزینه‌های جاری ۲۰۵,۰۰۰ میلیارد ریالی شرکت‌های دولتی مزبور به ترتیب به معنای ۶/۸ درصد یا ۸/۳ درصد آن است. آیا حقیقتاً امکان بازنگری در نظام مالی و مدیریت هزینه این شرکت‌ها به مأخذ مزبور هم وجود ندارد. در این محاسبه هیچ‌گونه کاهش در هزینه‌های سرمایه‌ای یا سود سهام دولت و مالیات شرکت‌ها صورت نگرفته است.

۲. اجرای برخی از وظایف و تکالیف قانون برنامه سوم در زمینه تجدید ساختار شرکت‌های دولتی نظیر تفکیک امور حاکمیتی از تصدی‌گری، واگذاری، انحلال، ادغام و تجدید سازمان در حد و اندازه معناداری صورت پذیرفته است. شرکت‌های زیان‌ده مقرر بود تا تجدید سازمان یا منحل شوند. در حال حاضر قریب به دو هزار شرکت دولتی و شبه دولتی در مجموعه

کلان تشکیلات دولت وجود دارند که نه تنها سبب حجیم شدن دولت بلکه رقیب بخش خصوصی شده‌اند، همچنین در عین حال منابع عظیمی از بودجه‌های سالانه کل کشور را بدون آن‌که از کارایی و بازدهی بالا برخوردار باشند می‌بلعند، بیش‌ترین درصد تسهیلات تکلیفی و بانکی نظام بانکی کشور را آن‌چنان در سیطره خود گرفته‌اند که گویی نظام بانکی کشور بازوی انحصاری منحصراً درخواست‌های آنان است.

۳. همچنین تاکنون هیچ‌گونه گزارش جامع و تفصیلی در زمینه تکلیف برنامه سوم (تبصره «۳» ماده (۴)) در زمینه انحلال دفاتر و شعب مستقر در خارج از کشور (زیرمجموعه شرکت‌های دولتی) ارائه نشده است و نیز گزارشی در زمینه اجرای ماده (۶۶) قانون مزبور در مورد فروش اموال مازاد بر نیاز بنگاه‌ها که یک تکلیف بوده است منتشر نشده است.

۴. منتقدان طرح تثبیت قیمت‌ها معتقدند که با اجرای طرح مزبور، میزان مالیات‌دهی و سود سهام دولت به خزانه کاهش می‌یابد. بحث بر سر همین مطلب است که در صورت بازنگری در هزینه‌های جاری ۲۰۵,۰۰۰ میلیارد ریالی آن‌ها و حذف فعالیت‌های تشکیلاتی و اداری زائد در حد ۶/۸ یا ۸/۳ درصد سبب کاهش هزینه‌های مدیریتی و توزیع و فروش از سود ناویژه شده و در نهایت سود ویژه افزایش می‌یابد و در نتیجه تأثیری در نرخ مالیات‌دهی و سود سهام دولت نخواهد داشت.

۵. بودجه‌ریزان دولت باید بدانند که هیچ راهی جز بازنگری هزینه‌ها و کاهش هزینه‌های غیرضرور جاری و حتی هزینه‌های به اصطلاح عمرانی (که ماهیت جاری دارند) وجود نخواهد داشت. تفکر عملکرد پرستی هزینه‌ها و این تصور که عملکردهای هزینه‌ای باید تا ابد مقدس و دست نخورده باقی بمانند باید اصلاح شوند.

این چه تدبیری است که دولت همواره رویکرد سیاست‌های قیمتی را اتخاذ می‌کند؟ یا برای کاهش کسری بودجه سه راه بیش‌تر نمی‌شناسد: استقراض از بانک مرکزی، برداشت از حساب ذخیره ارزی و سرانجام افزایش مداوم قیمت‌ها و هیچ‌گاه به بازنگری مجدد در ساختار هزینه‌های غیرضرور نهفته و خفته و پنهان در سطوح و لایه‌های گوناگون طبقه‌بندی‌های هزینه‌ای خود روی نیاورده است. در نظام بودجه‌ریزی ایران کافی است که یک ردیف هزینه‌ای فقط برای یکبار وارد مدیریت مالی کشور شده و خود را تثبیت کند. این هزینه تا سال‌های طولانی در نظام بودجه‌ریزی کشور پایدار خواهد ماند، ضمن آن‌که مداوماً بر حجم آن افزوده می‌شود. تاکنون هیچ‌گاه، فعالیت‌های برای بازنگری در ساختار هزینه‌ها و مدیریت مالی کشور صورت نپذیرفته است. ریخت و پاش‌های دولتی در حقیقت حیرت‌انگیز است.

چرا در اقتصاد ایران همواره تأمین منابع مالی از طریق فشار بر روی طبقات و خرد کردن طبقات متوسط و پایین باید به دست بیاید؟

مهار تورم و ثبات نسبی قیمت‌ها و افزایش کیفیت زندگی از سر فصل‌های هر برنامه توسعه اقتصادی است. پس اگر برنامه چهارم توسعه رؤیای تورم یک رقمی متوسط ۹/۹ درصدی تصویر کرده است چگونه با تداوم افزایش قیمت‌ها (و آن هم از نوع دستوری آن) به چنین رویایی می‌تواند دست یابد؟

شعار «مهار تورم» با اتخاذ سیاست‌های مداوم افزایش قیمت‌های کالاهای حساس مؤثر در افزایش هزینه تولید، کاملاً در تضاد است.

هیچ راهی جز بازسازی و بازنگری مجدد در ساختار هزینه‌ها و نظام مدیریت بودجه‌ریزی کشور نیست. در شرایطی که سال به سال قیمت کالاهای داخلی به‌لحاظ پیشگام بودن دولت در بروز تورم (دولت عامل تورم است و نه حامل آن) افزایش می‌یابد و حال آن‌که قیمت‌های جهانی یا ثابت بوده یا کاهش می‌یابد

(به لحاظ بهبود کیفیت شیوه‌های مدیریت تولید و فناوری و ...) تنها راه باقی مانده برای استفاده اثربخش از مقوله تثبیت قیمت‌ها، منحصرأ مهندسی مجدد فرایندهای مدیریتی، تولید، تشکیلاتی و مدیریت هزینه است. یعنی همان کاری که مداوماً در کشورهای دارای تورم‌های یک رقمی اندک در حال به وقوع پیوستن است.

افزایش قیمت حامل‌های انرژی به لحاظ آن‌که موجب افزایش هزینه تولید در تمام بخش‌ها در جدول داده - ستانده می‌شود، موجب عدم شکوفایی بخش‌های دیگر نیز می‌شود. به عنوان مثال در بخش کشاورزی، یکی از کالاهای مورد نیاز برای تولید در بخش کشاورزی، کود، سم و بذر است. طبیعی است که خیلی از اقلام کودهای شیمیایی یا سموم دفع آفات که باید تولید شوند از مشتقات نفتی استفاده می‌کنند و به تبع افزایش مثلاً قیمت نفت، کودهای شیمیایی نیز با هزینه تولید بالا مواجه می‌شود و در نهایت هزینه‌های تولید بخش کشاورزی نیز بالا می‌رود و این امر امکان صادرات محصولات کشاورزی را هم کاهش یا سلب می‌کند.

تجربه چند کشور نظیر مالزی، اندونزی، زیمبابوه و ترکیه و همچنین مصر در زمینه افزایش قیمت انرژی و نتایج تغییر در مجموع تورم نشان می‌دهد که تأثیر افزایش زیاد قیمت‌های انرژی منجر به بالا رفتن نرخ تورم نشده است، اما بانک جهانی همین تجربه را در ایران برای تعدیل یکباره قیمت قابل پرهیز می‌داند و علت آن را ناکارایی بسیار زیاد صنایع ایران (به عبارت بسیار زیاد توجه بفرمایید) می‌داند و بیان می‌دارد که مثلاً کارخانجات سیمان در ایران ۳۵ درصد بیش‌تر از معیارهای جهانی سوخت مصرف می‌کنند یا یخچال‌های ساخت ایران ۷۰ درصد بیش‌تر از یخچال‌های وارداتی و اتومبیل‌های داخلی ۳۷ درصد بیش‌تر از اتومبیل‌های خارجی سوخت مصرف می‌کنند<sup>۱</sup>.

۱. رجوع کنید به اقتصاد ایران از نگاه بانک جهانی، سند آوریل ۲۰۰۳، ترجمه احمد عظیمی بلوریان، صص ۱۲۱ و ۱۲۲، بند ۲۷-۵.



آیا می دونستید لذت مطالعه و درصد یادگیری با کتاب های چاپی بیشتره؟  
کارنیل (محبوب ترین شبکه موفقیت ایران) بهترین کتاب های موفقیت فردی  
رو برای همه ایرانیان تهیه کرده

از طریق لینک زیر به کتاب ها دسترسی خواهید داشت

[www.karnil.com](http://www.karnil.com)

با کارنیل موفقیت سادست، منتظر شما هستیم

 Karnil  [Karnil.com](http://Karnil.com)

