

بررسی عملکرد اقتصادی مجلس هفتم

از طرح تثبیت قیمت ها تا تورم ۲۰ درصدی

گروه اقتصادی

در سال ۱۳۸۳ مجلس هفتم با لغو برخی از مواد برنامه چهارم، نرخ ۹ قلم کالا را ثابت اعلام کرد. آثار این تصمیم امسال بر چهره‌ی اقتصاد نمایان شد. از ۹ قلم کالای اعلام شده، بنزین در سال جاری هم افزایش قیمت یافته و هم سهمیه‌بندی شد. گاز نیز توسط شرکت گاز شاهد افزایش قیمت بود و بهای نان نیز با کم کردن وزن آن عملاً افزایش یافت. همچنین گازوئیل به دلیل ثابت بودن قیمت با بحران بی‌سابقه‌ی قاچاق و مصرف بی‌رویه روبه‌رو شده است. در حالی که همین اقدام برای کنترل نرخ تورم انجام شد و نرخ تورم رسمی حدود ۲۰ درصد اعلام شده است. صنایع برق کشور نیز به دلیل طرح تثبیت قیمت‌ها در آستانه‌ی ورشکستگی است که مجلس برای جبران بخشی از بدهی‌ها، اقدام به برداشت ۲ میلیارد دلاری از صندوق ذخیره ارزی کرده که پیامدهای تورمی به همراه خواهد داشت.

کاهش دستوری قیمت‌ها جایی ندارد. دولت (منظور از دولت در این مقاله کل حکومت اعم از قوه‌های مختلف است) با ابزارهای سیاست‌های مالی و بانک مرکزی که جزو دولت محسوب می‌شود با ابزارهای سیاست پولی به تثبیت متغیرهای اقتصادی از جمله تورم مباردت می‌ورزند. حال این سوال پیش می‌آید مصوبه مجلس هفتم در خصوص عدم افزایش قیمت‌های خدمات دولتی و انرژی به شکل دستوری چه جایگاهی دارد و چه تبعاتی به همراه داشته است؟

وجه مشخصه خدمات دولتی و کالاهایی نظیر برق و بنزین و در کل انرژی این است که در همه‌ی آنها تقاضا با توجه به قیمتی که وجود دارد بیش از عرضه و تولید آنها می‌باشد. به همین دلیل هم قطعی برق و واردات بنزین و از این دست مسائلی وجود دارد. می‌دانیم که اضافه تقاضای کالا به قیمت‌ها فشار می‌آورد تا با بالا رفتن قیمت‌ها عرضه و تقاضا متعادل شوند. اما با عدم اجازه افزایش قیمت‌ها در حقیقت نوعی سرکوب تورم صورت گرفته است. که البته در کوتاه‌مدت اجازه‌ی تورم را نمی‌دهد اما فاصله میان عرضه و تقاضای آن کالاها را بیشتر و بیشتر می‌کند. زیرا از طرفی تقاضا به دلیل کاهش قیمت حقیقی این کالاها زیاد شده و از طرفی عرضه نتوانسته

است که منجر به تغییر عرضه پول می‌شود.

در سیاست‌های تثبیت معمولاً از ترکیب سیاست‌های پولی و مالی استفاده می‌شود. این که چه ابزاری به کار برده می‌شود و چه ترکیبی از این سیاست‌ها مفید هستند، بسته به شرایط اقتصادی هر کشوری و در هر زمانی متفاوت است. مثلاً در زمان رکود سیاست مالی کارایی بیشتری دارد و باید بیشتر بر این سیاست تأکید کرد.

اگر بخواهیم در این زمینه مثالی بزنیم که اقتصاد ایران هم به آن دچار است، باید به کسری بودجه اشاره کنیم. زمانی که کسری بودجه رشد داشته باشد، به دلیل فزونی مخارج دولتی به درآمدهای مالیاتی امکان ایجاد تورم می‌رود. دولت برای این که آثار تورمی این مساله از بین رود، باید از مقدار کسری بودجه بکاهد و این با اجرای سیاست انبساطی پولی به همراه سیاست افزایش طرف عرضه اقتصاد می‌تواند منجر به افزایش درآمد ملی بدون افزایش تورم شود. طبیعی است که در کوتاه‌مدت تورم به وجود می‌آید زیرا افزایش تولید نیاز به زمان دارد. البته می‌توان با انجام سیاست مالی انقباضی هم از تورم جلوگیری کرد که در این صورت دیگر افزایشی در تولید ملی ایجاد نمی‌گردد.

بنابراین مشاهده می‌شود که در سیاست‌های تثبیت

طرح تثبیت در تئوری‌های اقتصاد کلان

طرح تثبیت به مجموعه سیاست‌هایی گفته می‌شود که هدفش تثبیت اقتصاد حول یک درآمد ملی تحقق یافته است. یعنی تا آنجا که می‌شود از نوسانات اقتصادی کاسته شود. به طور خلاصه دلیل این امر هم ثابت نسبی متغیرهای اقتصادی و اطمینان بخش خصوصی و مردم و راحت تر بودن پیش‌بینی‌های اقتصادی توسط کارشناسان و تصمیم‌گیرندگان می‌باشد. اما با چه فعالیت‌ها و سیاست‌هایی این تثبیت انجام می‌شود؟ آیا کاهش دستوری قیمت‌ها از جمله سیاست‌های تثبیت است؟

برای پاسخ به این سوالات شروط تعادل بازار محصول و پول را بررسی می‌کنیم. بازار محصول در کشور حاصل تساوی سرمایه‌گذاری و مخارج دولت و خالص صادرات با پس‌انداز و درآمدهای مالیات می‌باشد. معمولاً سیاست مالی حاصل تغییر مخارج دولتی و مالیات است که دو متغیر این تساوی را تغییر داده و در نهایت تعادلی جدید شکل می‌گیرد. در بازار پول نیز از تساوی عرضه و تقاضای پول تعادل شکل می‌گیرد و سیاست پولی آن دسته از اقدامات بانک مرکزی

ارایه آمار و ارقام موجود و جداول اقتصادی، بار دیگر نسبت به خطر افزایش تزییق نقدینگی در جامعه هشدار داد.

از مصرف بی رویه تا سهمیه بندی

مدت ها از شایعات سهمیه بندی بنزین نگذشته بود که نهایتا مجلس دولت را مجبور به اجرای سهمیه بندی بنزین نمود. صف های طولانی در تابستان ۸۶ درون پمپ بنزین ها حکایت از اجرای این مصوبه مجلس داشت. مصوبه ای که اثرات شگرفی را بر اقتصاد ایران گذاشت.

شرایط شکل گیری

مصرف بی رویه بنزین به دلیل کم بودن قیمت بنزین به شکلی بود که بودجه واردات بنزین دچار رشد فزاینده ای شده بود. آمار و ارقام نشانه های ناامیدکننده ای می دادند. صرف سالانه ۶ تا ۸ میلیارد دلار برای واردات بنزین با رشد فزاینده اش، کشور را تا چند سال دیگر می توانست دچار بحران کند. بنابراین همه کارشناسان اقتصادی بر این باور بودند که باید کاری در خصوص کاهش مصرف بنزین در سطح جامعه انجام گیرد. همین امر نیز مسوولان را به فکر انداخت که در

خصوص بهینه سازی مصرف بنزین فعالیت انجام بشود. راهکارهایی که برای این مساله پیشنهاد می شد رساندن سریع قیمت ها به قیمت های بنزین وارداتی، افزایش تدریجی قیمت ها، نوسانی کردن قیمت ها، بهبود حمل و نقل عمومی به همراه افزایش تدریجی قیمت ها و سهمیه بندی بنزین بود. راه حل های فوق غیر از افزایش ناگهانی قیمت ها و سهمیه بندی بنزین راه حل هایی بلندمدت هستند. یعنی برای این که ثمرات این اقدامات خود را نشان دهد نیاز به حداقل ۵ یا ۶ سال زمان است.

به طور مختصر هر کدام از راه حل ها و آثار احتمالی شان را بررسی می کنیم و نهایتا بر تبعات اقتصادی سهمیه بندی بنزین تاکید می کنیم.

گزینه هایی برای بهینه سازی مصرف بنزین

۱- جهش قیمت بنزین: رساندن قیمت ها به قیمت وارداتی بنزین از این جهت که موجب واقعی شدن قیمت بنزین می شود و موجب متعادل شدن عرضه و تقاضا می گردد مفید است. در این صورت اتلاف منابع و پاره های اعطایی دولت برای بنزین به صفر می رسد. اما مهمترین مشکل طرح این بود که به دلیل انتظارات روانی مردم نسبت به بنزین - که به زعم اقتصاددانان صرفا روانی است و واقعی نمی باشد، - با افزایش ۵ برابری قیمت بنزین تورم افسار گسیخته ای را برای کشور ایجاد خواهد کرد. بنابراین به دلیل مساله تورم این راه حل مورد استقبال سیاستمداران واقع نشد.

۲- افزایش تدریجی قیمت ها: راه حل چهارم

به آن توجه شده بود. به این صورت که با افزایش ۱۰ درصدی قیمت بنزین در هر سال و با توجه به روند باثبات قیمت جهانی بنزین، بعد از چندین سال قیمت های داخلی با قیمت های واردات بنزین یکسان می شد. این راه حل فشاری هم بر



در سال ۸۵ کارهای کارشناسی که برخی از آنان نیز از طریق رسانه ها منعکس شد، عدم تغییر ساعات رسمی کشور را موجب ۳۰۰ میلیارد ریال ضرر بیان کردند. مساله ای که به نظر هم بعید نبود، زیرا با تغییر ساعات کشور در نیمه اول سال، شب دیرتر فرا می رسید. این امر موجب کمتر مصرف شدن روستایی ها در خیابان ها و پارک ها و مراکز تفریحی می شد. زیرا تابستان استفاده از مراکز تفریحی اوج می گرفت و این امر موجب صرفه جویی در مصرف برق کل کشور می شد. مهمترین اقدام مثبتی که مجلس در دوران کاری خودش انجام داد مخالفت با این تصمیم دولت بود. مجلس در سال ۸۶ تصویب کرد که از سال بعد یعنی سال ۸۷ هر ساله در نیمه اول سال ساعات رسمی کشور مانند سابق یک ساعت تغییر می کند. این مساله موجب صرفه جویی می شود که البته در کشور های دیگر هم این روند مشاهده می گردد.

تاثیر برداشت های دولت از حساب ذخیره ارزی

یکی دیگر از تصمیمات مجلس هفتم که تورم را هم بود موافقت با اکثریت قریب به اتفاق متمم های دولت و برداشت از حساب ذخیره ارزی دولت نهم بود. در سال ۸۴، در دورانی که از دولت نهم می گذرد این دولت بیش از ۵ بار اقدام به برداشت از ذخیره ارزی کرده که مجلس به جز یکی از آنها که امسال با مخالفت مجلس تصویب نشد، به تصویب و اجرا رسید. درست است که دولت این متمم ها و برداشت ها را تقاضا کرده اما مجلس آن را تصویب کرد لذا این تاخیرات، در کارنامه کاری مجلس هفتم ثبت می شود. این برداشت ها مهمترین اثرش افزایش نقدینگی جامعه می باشد. تا جایی که رییس کل بانک مرکزی در ۱۳ بهمن ۸۶ نسبت به افزایش نقدینگی در جامعه هشدار داد، خبری که در رسانه ها به این شکل انعکاس یافت: "رییس کل بانک مرکزی در دومین جلسه اعضای خانه صنعت و معدن با

رشد کند. چون این خدمات دولتی هستند، اجازه کاهش تولید ندارند اما اگر این خدمات توسط بخش خصوصی عرضه می شد، قطعاً تولیدکننده کاهش تولید را در دستور قرار می داد. در این وضع تولیدکننده به شدت ضرر می کند. دولت به دلیل اینکه درآمدهای نفتی فراوانی نصیبش شده این ضرر را با تزییق پول می تواند جبران کند که این امر هم وابستگی اقتصادی را به درآمدهای نفتی افزایش می دهد. زیرا به محض کاهش درآمدهای نفتی دیگر نمی توان ضرر های ایجاد شده را جبران کند که منجر به کاهش تولید می شود و یا اینکه سیاست سرکوب تورم دیگر اجرا نمی شود و این امر هم با توجه به فاصله بسیار زیاد عرضه و تقاضا، تورمی حاد و روزافزون را ایجاد می کند که هر دو مورد منجر به محرومیت مردم و بخصوص افراد با درآمدهای پایین می شود.

بنابراین مشاهده می شود که مجلس با این تصمیم خود اقتصاد را وارد تنگنایی کرده که منجر به انتقال تورم از سال های گذشته به سال های اخیر و آینده می شود. همین دید کوتاه مدت مجلس در خصوص مسایل اقتصادی بوده که منجر به افزایش انتقادات کارشناسان اقتصادی از مجموعه عملکرد اقتصادی مجلس هفتم شده است.

البته برخی از طراحان و مدافعان طرح تثبیت قیمت ها در مجلس هفتم به طور تلویحی به شکست این طرح اعتراف کرده اند. نادران از جمله این افراد است که در برنامه ای تلویزیونی با پذیرش شکست توصیه های اخلاقی برای کنترل مصرف از سیاست های افزایش قیمت دفاع کرد.

تغییر ساعت رسمی کشور

۲۹ اسفند ۸۴ بود که ناگهان دولت اعلام کرد در سال بعد



ساعت ها را تغییر نمی دهد. مساله ای که در ابتدا در حد شوخی می نمود اما با اعلام رسمی اخبار رسمی کشور، به واقعیت تبدیل شد. واقعیتی که مانند بسیاری از تصمیمات دولت موجب شگفتی شد. دولت دلیل تصمیم فوق را این می دانست که هیچ کار کارشناسی مبنی بر صرفه جویی در مصرف برق با تغییر ساعات رسمی در نیمه اول سال مشاهده نمی شود و این که مردم با این تصمیم به زحمت می افتند.

مردم ایجاد نمی کرد. زیرا تورم معمولاً در ایران رقمی بیش از ۱۰ درصد بوده است و برای سال های آتی نیز این مساله ادامه خواهد داشت. اما برای یکسان شدن قیمت داخلی و قیمت های وارداتی با فرض عدم افزایش قیمت واردات و ثابت ماندن در حدود ۵۰۰۰ ریال در هر لیتر، حدود ۱۸ سال طول می کشد تا صرفاً قیمت ها به قیمت فوب خلیج فارس برسد. بنابراین این سیاست هم به دلیل بلندمدت بودن آن با اهداف سیاستمداران همسان نبود؛ لذا این گزینه نیز رد شد.

۳- بهبود سیستم حمل و نقل:

گزینه ی دیگر بهبود سیستم حمل و نقل عمومی به همراه افزایش تدریجی قیمت ها بود. ارایه دهندگان این طرح به این مساله که با بهبود حمل و نقل عمومی و نیاز کمتر به خودروهای شخصی مصرف بنزین به طور قابل ملاحظه ای کم خواهد شد. اما این راه حل نیز با استدلالی مشابه گزینه قبلی رد شد.

۴- تغییر با نوسان قیمت ها:

راه حل بعدی، تغییرات نوسانی قیمت ها بود. این گزینه که چندان مورد استقبال رسانه ها قرار نگرفت، توسط عده قلیلی از اقتصاددانان مطرح بود. این راه حل به طور مستقیم به تعدیل انتظارات مردم نسبت به بنزین توجه داشت. به این شکل که دولت با اعلام اینکه قیمت بنزین ثابت نیست و بدون اعلام قبلی و به صورت غیر منتظره کاهش یا افزایش خواهد داشت، نسبت به قیمت گذاری بنزین اقدام ورزد. البته افزایش ها یا کاهش های قیمت بنزین دایمی نخواهد بود. با این مساله تصور غلط اغلب مردم در خصوص بنزین شکسته خواهد شد و بعد از چند سال می توان بدون اینکه تورمی در جامعه مشاهده کرد، به یکسان سازی قیمت داخلی و واردات اقدام کرد. این راه حل چندان جدی گرفته نشد و اصلاً به

عنوان یکی از گزینه های موجود مورد بررسی قرار نگرفت. ۵- سهمیه بندی بنزین:

نهایتاً راه حل آخری که مطرح شد سهمیه بندی بنزین بود. این راه حل بر ایجاد محدودیت مصرف و اجبار مردم به مصرف کمتر تاکید داشت. زیرا کارشناسان اعتقاد داشتند که مصرف مردم بر حسب نیاز نبوده و اگر محدودیت در مصرف ایجاد می کنیم مردم براساس نیاز اقدام به مصرف خواهند نمود. این راه حل از آنجا که بار تورمی نداشت و در مدت کوتاهی آثار خود را نشان خواهد داد، مورد توجه بسیاری از نمایندگان مجلس قرار گرفت.

البته برخی احتمال تحریم واردات بنزین ایران را دلیل اصلی سریع پیش رفتن این تصمیم می دانستند که نمایندگان مجلس بارها این مساله را تکذیب کردند.

مجموع این مسایل منجر به این شد که ایران به عنوان تنها کشوری که در شرایط صلح، جیره بندی را مشاهده می کند لقب بگیرد.

آثار سهمیه بندی بنزین

در بررسی تاثیرات سهمیه بندی بنزین باید نحوه ی اجرا را هم دخیل دانست. هر چند که مساله فوق تصمیم مجلس بود، اما دولت آن را اجرا می کرد. و بسیاری از کارشناسان موافق سهمیه بندی، از نحوه عملکرد دولت در خصوص این تصمیم گلایه دارند. اما از سوی مجلس هفتم انتقادات اساسی در این خصوص صورت نگرفت بنابراین طبیعی است نتیجه بگیریم که مجلس با نحوه ی اجرای دولت مشکل اساسی نداشته است.

برخلاف انتظار که کاهش بار ترافیکی از آثار مثبت سهمیه بندی یاد می شد، بعد از گذشتن چندین ماه، افزایش ترافیک تیتتر رسانه ی اصول گرای همشهری گشت تا به طور

قطع این خلاف این ادعا را نشان دهد. آمار و ارقام ترافیکی نیز بعد از چند ماه بر عادی شدن ترافیک و حتی افزایش نسبت به قبل از سهمیه بندی بنزین حکایت می کرد.

همچنین دولت و مجلس در خصوص این که هزینه هایی را که تا قبل از این برای واردات بنزین پرداخت می شد به چه صورت هزینه کرده است اطلاع رسانی مناسبی نداشتند. و برای بسیاری این سوال پیش آمده که فشاری که مردم برای کم مصرف کردن بنزین تحمل کرده اند، منجر به چه نفعی برای آنان یا کشور شده است؟ چرا حمل و نقل عمومی در سراسر کشور بهبود محسوسی پیدا نکرده است؟ در کل این که چندین میلیارد دلار برای واردات بنزین با سهمیه بندی بنزین در چه مسایلی هزینه شده است؟ عدم اطلاع رسانی در این مورد منجر به دلسردی مردم در خصوص سهمیه بندی بنزین شده است.

در حالی که بارها اعلام شد با نظارت بر حمل و نقل عمومی اجازه افزایش قیمت ها داده نخواهد شد، اما قیمت تاکسی ها افزایش یافت و در عمل هزینه های حمل و نقل برای مردمی که از تاکسی استفاده می کنند افزایش یافته است. دولت هم در این زمینه نتوانسته اقدامی کند. زیرا بسیاری از ماشین هایی که مسافربری می کنند مسافرکش شخصی هستند.

بنابراین مشاهده می شود که سهمیه بندی بنزین نتوانسته از بودجه تخصیصی برای واردات بنزین به طور محسوسی بکاهد اما در این زمینه نقایصی وجود دارد که برطرف نکردن آنها توسط دولت و مجلس می تواند خود به بحرانی دیگر در این خصوص تبدیل شود. از این رو یکی از مهمترین چالش هایی که مجلس هشتم، با آن روبه رو خواهد بود مساله سهمیه بندی بنزین خواهد بود.

