یادداشت

تکرارهای بی‌پایان

پویا جبل عاملی

گاهی رصد تحولات اقتصادی ایران به‌دلیل تکرار سیاست‌های اشتباه، عذاب‌آور می‌شود. این خصیصه تکرار، به‌خصوص در عکس‌العمل‌های دولت به شوک‌های ارزی، پررنگ‌تر می‌شود. مثلا در شوک پیشین، تجربه دلار ۱۲۲۶ تومانی و ناکارآمدی عیان شد. در آن هنگام شاخص بهای کالاها و خدمات و گروه‌های کالایی که ارز تخصیصی را دریافت می‌کردند بدون هیچ تاثیری از ارز ۱۲۲۶ تومانی، تورم‌های افسار گسیخته‌ای را ثبت کردند.

انتظار دولت آن بود که قیمت کالاها با ارز تخصیصی، کنترل شود و فاصله محسوسی با قیمت دیگر کالاها داشته باشد. اما آمار نشان داد که این رویایی بیش نبود. ارز ۱۲۲۶ تومانی، تنها و تنها رانتی شد در جیب متولیان تامین کالاهایی که این ارز، بدان‌ها تخصیص یافته بود.

امسال که در فروردین ماه ارز ۴۲۰۰ تومانی، معرفی شد، گویی تصمیم‌گیرندگان با خود می‌گفتند، دولت پیشین کارآمدی لازم برای تخصیص ارز را نداشت و برای همین شکست خورد، اما ما می‌توانیم! تازه این بار کل بازار را ممنوع می‌کنیم تا مطمئن باشیم طرح شکست نمی‌خورد! به‌عبارت ساده، دولت تصمیم سلف خود را درست می‌پنداشت و تنها فکر می‌کرد علت شکست پیشین، درست انجام نشدن آن و به‌اندازه کافی ضد بازار نبودن آن است. علت اصلی تکرار سیاست‌های اشتباه همین است، پیشینیان بلد نبودند درست اجرا کنند. گویی کسی شک نمی‌کند، شاید سیاست و راه چاره اتخاذی اشتباه بوده که به نتیجه نرسیده است. جالب اما آنجا بود که استفاده از تجربه شکست خورده پیشین، از طرف دولت به‌عنوان ابزاری برای مقابله با خروج احتمالی آمریکا از برجام قلمداد می‌شد!

اما قدم درستی که در نیمه تابستان برداشته شد، تنها گستره تصمیم بهار را محدود کرد و آن را کاملا شبیه تصمیم ارز ۱۲۲۶ تومانی در شوک قبلی کرد. در شوک قبلی، ارز ۱۲۲۶ تومانی، ارز مبادله‌ای و بازار آزاد را داشتیم و این بار، ارز ۴۲۰۰ تومانی، ارز نیمایی و بازار آزاد. قصه‌ای پرغصه از رانت‌هایی که دولت به واردکنندگان می‌دهد و اما این بار بدون آنکه بپذیرد خود عامل اصلی است، نام رانت‌گیرندگان را منتشر می‌کند.

اگر بپذیریم دولت به‌دلیل آنکه خود در شوک پیشین بر سر کار نبوده از آثار ارز تخصیصی اطلاع نداشته، اما اکنون بعد از شش ماه تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی، می‌تواند آثار آن را بسنجد. دولت به‌راحتی می‌تواند تورم گروه‌های مختلف کالایی را که ارز گرفته‌اند با تورم دیگر کالاها مقایسه کند و اگر تمایز ملموسی بین آنها نیافت، از این سیاست رانت‌زا و فسادآور احتراز کند و راه‌های جایگزینی را پیدا کند که به‌راستی می‌تواند به قشر آسیب‌پذیر در شرایط موجود کمک کند. فرضیه این است که در دوران شوک ارزی، کانال اصلی اثرگذاری بر قیمت کالاها، نه هزینه تمام شده آنها، بلکه انتظاراتی است که از بهای آزاد ارز کوچه پس کوچه اثر می‌پذیرد و هر نوع ارز تخصیصی غیر از این قیمت آزادانه، تنها به رانت و قاچاق کالا به خارج منجر می‌شود. امتحان این فرضیه آسان است و تصحیح مسیر طی شده و عدم تکرار اشتباهات گذشته، کمترین انتظاری است که از دولت می‌توان داشت.

خبر

قیمت بلیت قطارهای اربعین نهایی شد

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا اعلام کرد که از ساعت ۱۰ صبح امروز (دوشنبه) فروش بلیت قطارهای اربعین آغاز خواهد شد.

محمد رجبی در گفت‌وگو با ایسنا، اعلام کرد: طبق برنامه ریزی صورت گرفته قطارهای این شرکت از ۲۷ مهر تا ۱۳ آبان مسافران اربعین را جابجا می‌کنند و مسافران می‌توانند بلیط مربوط به این قطارها را از روز ۲۳ مهر تهیه کنند.

رجبی گفت: در طول این مدت ۳ نوع قطار ۴ تخته، ۶ تخته و اتوبوسی برای جابجایی مسافران در نظر گرفته شده است.

به گفته وی قیمت بلیت این قطارها بسته به شرایطشان و خدمتی که به مسافران ارائه می‌کنند از حدود ۷۰ هزار تومان تا ۱۰۵ هزار تومان در نظر گرفته می‌شود.

همچنین اتوبوس‌هایی که از ایستگاه کرمانشاه تا مهران و بالعکس فعالیت می‌کنند نیز با قیمت ۱۰۵ هزار تومان مسافران را جابجا می‌کنند.

نگاه کارشناسان به دونرخی کردن سوخت

سهمیه‌بندی تنها راه‌حل نیست



امین قلعه‌ای

این روزها و به دنبال انتشار اخبار نگران‌کننده از رشد سرسام‌آور مصرف بنزین، خبرهایی در مورد احتمال سهمیه‌بندی بنزین در رسانه‌ها مطرح است. سهمیه‌بندی بنزین در نخستین سال آغاز به کار دولت یازدهم و به دلیل مخالفت وزیر نفت با بنزین دونرخی متوقف و به مرور زمان کارت‌های سوخت کنار گذاشته شدند. حالا و در پی نگرانی‌های فزاینده در مورد رشد مصرف بنزین برخی از اظهارنظرها از بازگشت کارت سوخت به جایگاه‌های سوخت رسانی حکایت دارد. سید کاظم دلخوش در این باره گفت: به دلیل اختلاف قیمت بسیار زیاد قیمت بنزین در کشور ما با کشورهای همسایه بخش زیادی از سوخت کشور ما قاچاق می‌شود. در حالی که این منابع متعلق به همه ملت هستند اما متاسفانه از آنها سوءاستفاده می‌شود. وی با تاکید بر ضرورت رعایت حقوق مردم خاطرنشان کرد: ما در عین حالی که می‌خواهیم دولت دست به افزایش قیمت بنزین نزند می‌خواهیم برای جلوگیری از قاچاق سوخت برنامه عملی داشته باشد. این نماینده مجلس با بیان اینکه «دولت به دنبال سهمیه بندی بنزین است» تصریح کرد: دولت در حال حاضر باید در این زمینه برنامه ریزی کند. اگر قیمت بنزین در سهمیه بندی افزایش نیابد، قاچاق سوخت هم ساماندهی خواهد شد.

دلخوش یادآور شد: در واقع دولت این امکان را دارد که قیمت فعلی بنزین را برای سهمیه در نظر بگیرد تا جلوی قاچاق گرفته شود و مازاد آن را با قیمت آزاد در اختیار مردم قرار دهد. وی در پایان تاکید کرد که طبق قانون دولت اجازه سهمیه بندی و افزایش قیمت بنزین را دارد.

سهمیه‌بندی بدون اصلاح قیمت پایه

در حالی که مصرف بنزین در کشور به شدت افزایش یافته است، مجلس و دولت همچنان در اصلاح قیمت بنزین جانب احتیاط را رعایت می‌کنند. در این بین مصرف بنزین در کشور همچنان رکورد می‌زند. ایرانی‌ها در تیرماه روزانه ۹۱ میلیون و ۷۰۰ لیتر بنزین مصرف می‌کردند که این رقم هر چند از میانگین جهانی بالاتر بود اما تعطیلات تابستانه و مسافرت‌ها این مقدار مصرف را تا حدودی توجیه می‌کرد. بر اساس تازه‌ترین آمار از مصرف بنزین در کشور در مهرماه هم روزانه ۹۱ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌شود. این آمار گواه این است که ایرانی‌ها در هر ساعت ۳ میلیون و ۷۹۰ هزار لیتر بنزین مصرف می‌کنند که این رقم ۶ برابر میانگین مصرف بنزین در جهان است. اعلام این آمار در حالی است که به گفته مسئولان، بخش زیادی از این میزان مصرف بنزین، قاچاق می‌شود. ارزانی بنزین در ایران زمینه را برای افزایش قاچاق به کشورها فراهم کرده است. سال‌های پیش نیز، پدیده قاچاق بنزین رواج داشت. آنچنان که از صحبت‌های کاظم دلخوش نماینده عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس مشخص است، برخی تصمیم‌گیران معتقد هستند که تنها راه مقابله با قاچاق سوخت دو نرخی کردن آن است. موضوعی که البته مخالفان پروپا قرصی در میان کارشناسان اقتصادی دارد. بهمن آرمان اقتصاددان در این مورد به توسعه ایرانی می‌گوید: «من با دو نرخی کردن کاملا مخالف هستم، این یعنی فساد. یادتان باشد در اقتصاد چند نرخی بودن یعنی فساد. فقط در یک شرایط جنگی است که باید بنزین را سهمیه‌بندی کنیم. حالا چگونه این فساد اتفاق می‌افتد؟ فرض کنید من به نام کشاورز از فرمانداری مجوز ده هزار لیتر بنزین سهمیه‌ای می‌گیرم، دو هزار لیتر آن را به بخش کشاورزی می‌برم و هشت هزار لیترش را به بازار آزاد. بنابراین فساد ایجاد می‌شود و من به شدت مخالفم.»

دولت‌مردان معمولا علاقمند به استفاده از راه‌حل‌های آسان برای حل مشکلات هستند. سهمیه‌بندی و دونرخی کردن قیمت بنزین ساده‌ترین راهکار برای مشکلی است که برای دهه‌ها اقتصاد ایران را آزار داده است. ایران دومین کشور بعد از ونزوئلا است که بنزین ارزان دارد

آیا سهمیه‌بندی تنها راه حل است؟

این یک قاعده جهانشمول است که دولت‌مردان معمولا علاقمند به استفاده از راه‌حل‌های آسان برای حل مشکلات هستند. سهمیه‌بندی و دونرخی کردن قیمت بنزین ساده‌ترین راهکار برای مشکلی است که برای دهه‌ها اقتصاد ایران را آزار داده است. ایران دومین کشور بعد از ونزوئلا است که بنزین ارزان دارد. قیمت بنزین در ایران تنها ۷ سنت است اما قیمت واقعی آن در کشورهای همسایه حدود ۷۵ سنت است بنابراین بازار قاچاق سوخت از ایران به شدت گرم شده است. با این حال اما باید پذیرفت که سهم قاچاق از مصرف سرسام‌آور بنزین در کشور ما نباید بیش از ۲۰ میلیون لیتر باشد. رقمی که البته بالاست اما آنچه مسلم است مصرف ۷۰ میلیون لیتر بنزین روزانه نیز برای هر کشور در حال توسعه‌ای فاجعه محسوب می‌شود. کارشناسان اقتصادی معتقد هستند که دولت برای اصلاح بنیادین مصرف بنزین در کشور باید مجموعه‌ای از راهکارها را در دستور کار خود قرار دهد که نخستین آنها آزادسازی قیمت بنزین است. بهمن آرمان، اقتصاددان در این مورد می‌گوید: «چیزی که مردم به آن احتیاج دارند پرداخت یارانه یا مصنوعی نگه داشتن قیمت فرآورده‌های نفتی و استقراض از بانک‌ها و بانک مرکزی نیست، چرا که تمام این کارها منجر به کسر بودجه و در نهایت تورم بیش‌تر خواهند شد، بنابراین آن چه مردم از دولت انتظار دارند افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی است، البته به یک شرط، آن هم این که افزایش قیمت‌ها به مصرف بودجه جاری دولت نرسد یا در جای دیگری هزینه نشود.» وی در ادامه ضمن رد راه حل دو نرخی شدن سوخت گفت: «من به طور کلی این گونه اندیشه‌ها را مردود می‌دانم، به این دلیل که ما به اندازه کافی از این سیستم‌های چند نرخی آسیب دیده‌ایم، بنابراین باید تصمیم‌گیرندگان این ضرب‌المثل ایرانی را در نظر داشته باشند که مرگ یک بار، شیون یک بار. قیمت را اصلاح کنند و جلوی این گونه اندیشه‌ها که منجر به ایجاد رانت، فساد و قاچاق می‌شود را بگیرند. با قوانین علم اقتصاد نمی‌شود به شکل احساسی برخورد کرد.» مهدی پازوکی هم در ارتباط با راه حل مناسب برای کنترل مصرف سوخت به توسعه‌ایرانی می‌گوید: «من موافق افزایش تدریجی قیمت بنزین و سوق پیدا کردن آن به سمت قیمت‌های جهانی هستم به شرط آن که تحولات مثبت در بخش‌های دیگر اقتصاد نیز اتفاق بیفتد. مثلا یارانه‌ها در ایران هدفمند نیست. ما امروز به ۷۶ میلیون نفر از جمعیت ۸۱ میلیونی ایران یارانه می‌دهیم، این کار خلاف است، یعنی یارانه‌ها نه تنها هدفمند نشده بلکه ما در حال توزیع پول هستیم. من اعتقاد عمیق دارم که یارانه حداکثر باید به سه دهک پایین درآمدی داده شود که الان یک دهک قابل شناسایی است، افراد تحت پوشش کمیته امداد و بهزیستی که مشخص هستند و طبق آماری که من دارم با خانواده‌هایشان حدود ۱۱ میلیون نفر هستند، بقیه هم اگر خواستند یارانه بگیرند باید به کمیته امداد بروند و ثبت‌نام کنند که حداکثر ۳۰ میلیون نفر خواهند شد. ما باید سعی کنیم کشور را درست و منطقی اداره کنیم، الان قیمت بنزین به لحاظ اقتصادی با سایر قیمت‌ها هم‌خوانی ندارد. امروز مثلا در ژاپن قیمت یک باک ماشین بنزین سه برابر یک پرس غذا در رستوران می‌شود، در ایران داستان برعکس است، یعنی اگر ۳۰ لیتر بنزین در باک ماشینتان می‌ریزید سه برابر آن باید پول یک پرس غذای خوب را بدهید.»

در حالی که مصرف بنزین در کشور به شدت افزایش یافته است، مجلس و دولت همچنان در اصلاح قیمت بنزین جانب احتیاط را رعایت می‌کنند. در این بین مصرف بنزین در کشور همچنان رکورد می‌زند. ایرانی‌ها در تیرماه روزانه ۹۱ میلیون و ۷۰۰ لیتر بنزین مصرف می‌کردند که این رقم از میانگین جهانی بالاتر بود

بسته اقدامات مورد نیاز برای کنترل مصرف سوخت

همان‌طور که گفته شد، اصلاح قیمت اولین اقدام از مجموعه اقداماتی است که دولت باید به منظور کنترل مصرف سوخت در کشور انجام دهد. در این بین می‌توان به مجموعه‌ای از اقدامات دیگر نظیر اصلاح شرایط خودروسازی در کشور یا ایجاد آزادراه‌های بین شهری اشاره کرد که هر دوی این موارد از سوی کارشناسان اقتصادی به عنوان ضرورت‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت مورد تاکید هستند. بهمن آرمان در این باره می‌گوید: «ما چرا نمی‌خواهیم به این نتیجه برسیم که کاهش مصرف در ایران و رساندن آن به استانداردهای جهانی از طریق ساخت آزادراه‌ها و شبکه‌های ریلی و منطقی کردن قیمت بنزین ممکن است. به طور مثال من با وزارت راه و شهرسازی نشست‌هایی داشته‌ام، در آن جا گفتم که با توجه به قیمت پایین فرآورده‌های نفتی در ایران نمی‌توانیم در رانندگان کامیون‌ها یا اتومبیل‌ها برای استفاده از آزادراه ایجاد انگیزه کنیم. آزادراه اصفهان-شیراز که در دست اجراست و انشاالله امسال افتتاح می‌شود مسیر را ۱۲۰ کیلومتر کاهش می‌دهد. من تصور نمی‌کنم اگر ما بتوانیم به مردم بگوییم که ما این پول را از شما می‌گیریم و صرف ایجاد اشتغال، شبکه‌های آزادراهی و ریلی می‌کنیم، با یک خیزش همگانی روبرو شویم. آن چه که مردم را بیشتر آزار می‌دهد مساله بیکاری و فساد ناشی از آن است. علاوه بر آن تصور کنید که در ایران در هر ۴۵ دقیقه یک نفر به صورت مستقیم در اثر تصادف در جاده‌های کشور می‌میرد، حالا بماند که چه تعدادی بعدا در بین راه یا بیمارستان فوت می‌کنند یا معلول می‌شوند و هزینه‌های سنگینی را به اقتصاد کشور وارد می‌کنند. خب مقدار زیادی از این مساله متاثر از جاده‌های ما است. این جاده‌ها برای زمانی ساخته شده‌اند که حداکثر سرعت اتوموبیل ۱۲۰ کیلومتر بوده است، در حالی که الان اتوموبیل بی کیفیتی مانند پراید می‌تواند تا ۱۴۰-۱۵۰ کیلومتر هم سرعت بگیرد و طبیعی است که در این جاده‌ها چنین سرعتی منجر به تصادف می‌شود.

خبر

ابهام در زمان گران‌شدن برق پرمصرف‌ها



مدتی است که زمزمه افزایش تعرفه برق مشترکان پرمصرف از سوی دولت و مجلس مطرح شده و علی‌رغم اینکه قرار بود تاکنون تعیین تکلیف شود، هنوز به نتیجه نرسیده و منتظر اخذ مجوزهای لازم است.

به گزارش ایسنا، چندی پیش موضوع افزایش تعرفه برق از سوی وزارت نیرو به مجلس پیشنهاد شد و در حال حاضر نیز این مساله در کمیسیون‌های مختلف مجلس در حال نقد و بررسی است تا بر اساس گفته‌های سخنگوی صنعت برق، پرمصرف‌ها از ترس میزان جریمه مجبور به اعمال مدیریت مصرف برق شوند.

در همین رابطه رضا اردکانیان، وزیر نیرو چندی پیش اعلام کرد که تعرفه منا سبی برای پرمصرف‌های آب و برق به دولت ارائه می‌کنیم؛ چرا که حدود ۸۰ درصد مصرف کنندگان برق در حد الگوی تعریف شده یا زیر آن مصرف می‌کنند و هیچ مشکلی ندارند ولی در همین شرایط پرمصرف‌هایی داریم که نباید از تعرفه‌های پایین برخوردار باشند؛ بنابراین اصلاح قیمت به عنوان یک ابزار برای اصلاح روند پرمصرف‌ها کمک کننده خواهد بود.

وی درباره اهمیت اصلاح قیمت گفت: قیمت‌ها در بخش آب و برق باید اصلاح شوند و با توجه به اعلام سازمان حسابرسی و برنامه و بودجه که ناظر بر وزارت نیرو هستند، قیمت تمام شده هر کیلووات ساعت برق را ۱۰۰ تومان عنوان کردند که این عدد به نسبت آنچه در نظر وزارت نیرو قرار دارد، بسیار متفاوت است اما ما موظف به قبول این عدد هستیم.

او ادامه داد: در این شرایط لازم است فاصله قیمت تمام شده و قیمت تکلیفی پر شود که در این مواقع دو مساله اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. مساله اول موضوع مدیریت مصرف است، چرا که در حال حاضر دست‌اندرکاران صنعت برق می‌دانند که وضعیت ذخیره برق در حالت سر به سر قرار دارد. در این شرایط هر اتفاقی می‌تواند حاصل شود، بنابراین هر چه زودتر باید سرمایه‌گذاری‌های لازم در این مسیر اتفاق افتد.

وزیر نیرو تاکید کرد: علاوه بر این مسائل در سال‌های قبل تکلیف قانونی دیگری بر دوش صنعت برق گذاشته شد و مبالغی از درآمدهای حاصل از این صنعت توسط دولت برداشته می‌شود، لذا از این حیث نیز لازم است بر مساله اصلاح قیمت توجه شود.

در این باره هم‌چنین همایون حائری، معاون وزیر نیرو در امور برق و انرژی با اشاره به برنامه دولت برای افزایش تعرفه برق مشترکان پرمصرف نیز اظهار کرد: در حال حاضر مشغول اخذ مجوزهای لازم برای انجام این کار هستیم تا بتوانیم هر چه سریع‌تر این طرح را اجرایی کنیم.

وی با تاکید به این مساله که در حال حاضر برنامه‌ای برای افزایش قیمت برق در دستور کار دولت قرار ندارد، اما بر اساس تمهیدات در نظر گرفته شده، برای مشترکان پرمصرف جریمه در نظر گرفته‌ایم، گفت: یکی از راهکارهای مدیریت مصرف کنترل مشترکان پرمصرف است که برای این مهم برنامه جریمه مشترکان پرمصرف در دستور کار قرار گرفته است.

علی‌رغم اینکه قرار بود نهایتا این مساله تا مهرماه تعیین تکلیف شود اما هنوز خبری از تصمیم قطعی در این باره نیست و با توجه به شرایطی که امسال در حوزه خاموشی‌ها پشت سر گذاشتیم، انتظار می‌رود که نگاه ویژه‌تری به این موضوع شود.