

یادداشت

گام اول اصلاح سیاست پولی

رضا بوستانی

عملیات بازار باز یکی از دغدغه‌های اصلی اقتصاددانان بوده که اینک بسر اجرای آن مهر تایید زده شده است. اگر بانک مرکزی این ابزار را آن گونه که در دیگر کشورها اجرایی می‌شود، مورد استفاده قرار دهد، بدون شک پراهمیت‌ترین اصلاح اقتصادی است که دولت آقای روحانی به انجام رسانده است. اگر دولت نیز واقعا اجرای عملیات بازار باز را پذیرفته باشد، دورانی جدید در سیاست‌گذاری پولی و مدیریت بخش مالی آغاز می‌شود.

البته با استفاده از این ابزار جدید، بسیاری از تصمیم‌هایی که پیش از این در حوزه بانکی راسا توسط دولت یا از طریق شورای پول و اعتبار گرفته می‌شد، باید کنار گذاشته شود. اجرای عملیات بازار باز مستلزم توجه به نکات ذیل است:

۱. بانک مرکزی با ابزار عملیات بازار باز، نرخ بهره سیاستی خود را تعیین می‌کند و با خرید و فروش اوراق دولتی نرخ بهره بین‌بانکی را به هدف مورد نظر نزدیک می‌کند. اصلی‌ترین کار شورای پول و اعتبار، اعلام این نرخ هدف و چشم‌انداز آن است. برای آغاز کار، با توجه به نرخ بهره بین بانکی کنونی و ریسک‌های شدید تورمی، لازم است نرخ هدف حداقل ۵/ ۱ واحد در صد بالاتر تعیین شود و شورا علامت دهد تا ریسک‌های تورمی وجود دارد، روند آتی نرخ افزایشی است.

در این چارچوب بانک‌ها با توجه به این نرخ تعادلی، در مورد نرخ‌های خود با مشترک‌یانشان تصمیم می‌گیرند و شورا باید سیستم بانکی را در تعیین نرخ آزاد بگذارد. در واقع اگر بانک مرکزی می‌انگارد نرخ سیستم با آنچه در تصورش است همخوانی ندارد تنها لازم است با استفاده از این ابزار، روی نرخ نهایی اثر بگذارد. در این چارچوب تعیین دستوری نرخ از سوی بانک مرکزی برای رابطه میان مشتری و بانک بی‌معنی است و اگر انجام شود، عملیات بازار باز را ناکارآمد کرده است.

۲- بانک مرکزی همچنین از طریق تعیین نرخ سود سپرده‌های احتیاطی بانک‌ها نزد بانک مرکزی که پایین‌تر از نرخ بهره سیاستی است، آنها را تشویق می‌کند، بخشی از منابع خود را به‌صورت ذخیره نگهداری کنند. نگهداری ذخیره احتیاطی توسط بانک‌ها باعث می‌شود به‌واسطه دسترسی بیشتر به منابع نقد، عملکرد بازار بین‌بانکی بهبود یابد. در حال حاضر، کلیه ذخایر بانک‌ها نزد بانک مرکزی به‌صورت سپرده قانونی نگهداری می‌شود و بانک‌ها نمی‌توانند با استفاده از این منابع مبادلات میان خود را انجام دهند. در نتیجه، کمبود ذخایر احتیاطی در بازار بین‌بانکی منجر به اضافه برداشت مستمر بانک‌ها شده و به همین دلیل سیاست‌گذار ابزاری برای مقابله با اضافه برداشت بانک‌ها ندارد. با پرداخت نرخ سود بر ذخایر احتیاطی بانک‌ها و انباشت مقدار مناسبی از ذخایر احتیاطی، نیاز به اضافه برداشت برای بسیاری از بانک‌ها مرتفع می‌شود و زمینه بهبود عملکرد بخش بانکی فراهم می‌شود.

۳- از سوی دیگر، تعیین نرخ سود برای تامین مالی کوتاه‌مدت بانک‌ها بر اساس ارائه وثایق معتبر که بالاتر از نرخ بهره سیاستی است، باعث می‌شود بانک‌ها در چارچوبی سازمان‌یافته به نقدینگی دسترسی داشته باشند. علاوه بر این، لزوم ارائه وثیقه نیز آنها را تشویق می‌کند ترکیب دارایی‌های خود را به سمت دارایی‌های مورد پذیرش بانک مرکزی تغییر دهند. به این صورت تمام بانک‌های سالمی که دارایی‌های مورد قبول بانک مرکزی را در اختیار دارند، می‌توانند در راستای انجام فعالیت‌های تجاری خود به منابع بانک مرکزی دسترسی داشته باشند؛ بانک‌های ناسالم (فاقد دارایی‌های معتبر) به راحتی شناسایی می‌شوند و زمینه برای تعیین تکلیف آنها مهیا شود. در این سیستم اضافه برداشت نمی‌تواند به‌طور دائم اتفاق افتد و بانک مرکزی برای حفظ چارچوب سیاستی خود ناگزیر است ترانامه بانک‌های ناسالم را ابتدا قفل و سپس فرآیند انحلال را آغاز کند.

۴- در کنار کاهش نوسانات نرخ سود در بازار بین‌بانکی، قبضل اوراق بدهی دولتی به‌عنوان ابزار مسلط در اجرای عملیات بازار باز باعث می‌شود نرخ باده اوراق بدهی دولتی نیز تثبیت شود و از این جهت به افزایش کیفیت و جذابیت اوراق بدهی دولت به‌عنوان ابزاری توانمند در تامین مالی مخارج دولت تبدیل شود.

آیا دولت به تله پرداخت یارانه بیشتر خواهد افتاد؟

قصه پر غصه بنزین و یارانه



امین قلعه‌ای

مصرف بنزین کشور از خط قرمز گذشته است. امیری خامکانی، نایب رئیس کمیسیون انرژی مجلس می‌گوید با این روند هر چقدر پالایشگاه در کشور بسازیم، باز هم از واردات بنزین بی‌نیاز نمی‌شویم. از زمانی که دولت اعلام کرد برنامه‌ای برای تغییر نرخ بنزین یا سهمیه‌بندی آن ندارد فقط حدود سه ماه می‌گذرد، اما باز هم زمه‌های تغییر سرنوشت قیمت بنزین به گوش می‌رسد. واقعیت این است علاوه بر اینکه نرخ بنزین در ایران واقعی نیست و با وجود اینکه سال ۱۳۸۹ دولت نهم رسماً آغاز اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و ارائه حامل‌های انرژی با قیمت اصلاح شده را از ۲۸ آذر اعلام کرد که در این قانون پیش‌بینی شده بود قیمت سوخت به صورت سالانه و طی پنج سال باید ۲۰ درصد افزایش پیدا کند تا به ۹۰ درصد قیمت بین‌المللی یا فوب خلیج فارس برسد، اتفاقی که تاکنون رخ نداده است. کارشناسان اقتصادی معتقد هستند که عامل اصلی در افزایش سرسام‌آور بنزین، قیمت‌های پایین آن با توجه به رشد نرخ ارز است. عاملی که از یک سو به افزایش قاچاق سوخت در کشور دامن زده است و از سوی دیگر موجب رشد بی‌رویه مصرف در داخل کشور شده است. در این بین امارت‌های مصرف بالای بنزین در داخل کشور را نباید تنها به موضوع قیمت آن

محدود کرد. واقعیت این است که بالا بودن مصرف بنزین در ایران به عامل دیگری همچون مصرف غیربهبهینه خودروهای تولید داخل نیز متکی است. عاملی که به دلیل اصرار به تولید خودروی بی‌کیفیت و منع واردات خودروی خارجی باز می‌گردد. جالب آنکه مصرف بی‌رویه بنزین در کشور کار را به جایی رساند که امروز می‌توان گفت که ایده ساخت پالایشگاه برای خودکفایی در بنزین مصرفی هم با شکست مواجه شده است.

ایده شکست‌خورده پالایشگاه‌سازی

آنگونه که از اظهارات نایب رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی برمی‌آید، افزایش کم نظیر تولید بنزین توسط پالایشگاه‌های داخلی هنوز نتوانسته نیاز کشور به واردات این کالا را کاهش دهد. بنزین در کشور ماهمچون بسیاری از کشورها از دیرباز کالایی استراتژیک محسوب می‌شده. اطلاق عنوان استراتژیک برای بنزین از آن روست که به دلیل رشد دائمی مصرف آن در جامعه، کشور ما همواره نیازمند واردات بنزین از خارج کشور بوده است. در دوره قبلی تحریم‌ها آمریکایی‌ها با استفاده از ابزار تحریم صادرات بنزین، تلاش کردند اقتصاد ایران را تحت فشار قرار دهند. مسئولین وقت کشور در برابر این رویکرد آمریکا تصمیم به خودکفایی در تولید بنزین گرفتند. تصمیمی که در قالب تولید «بنزین پتروشیمی» و احداث پالایشگاه

ستاره خلیج فارس پیگیری می‌شد. پدیده بنزین پتروشیمی در دولت یازدهم به دلیل آلایندگی‌هایش کنار گذاشته شد. اما تکمیل و سرعت بخشی به تکمیل فازهای پالایشگاه خلیج فارس پس از برجام با سرعت بیشتری در دستور کار قرار گرفت به نحوی که تاکنون دو فاز این پالایشگاه توسط رئیس‌جمهوری افتتاح شده است و فاز سوم آن نیز در آذرماه امسال به افتتاح خواهد رسید. این همه اما در حالی اتفاق می‌افتد که احداث پالایشگاه در هر اقتصادی تنها در صورتی به خلق ارزش افزوده کمک می‌کند که پالایشگاه‌ها تولیداتشان را به خارج از کشور صادر کنند.

از این گذشته آژانس بین‌المللی انرژی بر این باور است که رشد فروش خودروهای برقی و ادامه بهیئگی سوخت، تقاضا برای نفت را برای اکثر خودروهای در جاده محدود خواهد کرد.

این پیش‌بینی بدان معنا است که سرمایه‌گذاری کشورمان بر پالایشگاه‌سازی در میان‌مدت و بلندمدت اقتصاد ایران را دچار ضررهای بیشتر خواهد کرد. در واقع باید گفت با وجود ۹ پالایشگاه موجود در کشور که روزانه ۹۰ میلیون لیتر بنزین تولید می‌کنند، همین امروز بهترین زمان برای صادرات بنزین توسط این پالایشگاه‌ها است. امری که تنها از مسیر کنترل مصرف بنزین و البته بهبود شرایط سیاست خارجی میسر است.

سرمایه‌گذاری کشورمان بر پالایشگاه‌سازی در میان‌مدت و بلندمدت اقتصاد ایران را دچار ضررهای بیشتر خواهد کرد. در واقع همین امروز بهترین زمان برای صادرات بنزین توسط این پالایشگاه‌ها است. امری که تنها از مسیر کنترل مصرف بنزین و البته بهبود شرایط سیاست خارجی میسر است

سناریوهای کنترل مصرف چیست؟

کنترل مصرف بنزین در کشور ما معمولاً در قالب دو سناریو مطرح می‌شود. سناریوی اول دو طرحی کردن و سهمیه‌بندی با استفاده از کارت سوخت است و سناریوی دوم آزادسازی قیمت آن. در سناریوی اول معمولاً دو نرخ برای بنزین در نظر گرفته می‌شود. در این روش که سابقه اجرای آن به دولت دهم باز می‌گردد، مصرف‌کننده میزان مشخصی از بنزین، مثلاً ۴۰۰ لیتر را بر اساس قیمت ارز آن‌تر دریافت می‌کنند؛ به عنوان مثلاً لیتری ۱۰۰۰ تومان و در صورت نیاز به بنزین بیشتر باید آن را با بهایی بالاتر مثلاً ۱۵۰۰ تومان دریافت کنند. بدیهی است که در روش سهمیه‌بندی سوخت استفاده از ابزارهای الکترونیک همانند کارت هوشمند ضروری است. کارت

سوخت از اوایل دوت یازدهم به دلیل عدم اعتقاد وزارت نفت به بنزین دو نرخ از چرخه سوخت رسانی کشور حذف شد. بسیاری از کارشناسان معتقد هستند که استفاده از روش سهمیه‌بندی اگر چه در کوتاه‌مدت به کنترل مصرف سوخت منجر می‌شود، اما در بلندمدت تاثیر چندانی بر مصرف نخواهد گذاشت. چرا که با توجه به نرخ تورم و تمایل دولت به ثابت نگه داشتن قیمت سوخت، شهروندان به استفاده بیشتر از بنزین تشویق می‌شوند. اما در سناریوی دوم که بسیاری از اقتصاددانان و کارشناسان اقتصادی به آن اعتقاد دارند، بهترین راه کنترل مصرف سوخت عرضه آن به قیمت «بهای تمام شده» آن است. برخی اقتصاددانان حتی معتقدند که دولت باید بر مصرف سوخت مالیات وضع کند و درآمدهای حاصل از آن را به بخش حمل و نقل عمومی و بین شهری اختصاص دهد. ایده‌ای که البته تحقق آن با توجه به شرایط اجتماعی و سیاسی کشور ما بسیار دور از ذهن به نظر می‌رسد.

آیا رویکرد غلط یارانه‌ای ادامه می‌یابد؟

تخصیص یارانه به سوخت به اذعان اکثر کارشناسان یکی از بدترین تصمیماتی است که دولتمردان در هر جامعه‌ای برای اداره اقتصاد می‌گیرند. این سیاست علاوه بر تشویق شهروندان به مصرف بیشتر بنزین و اتلاف منابع، به صورت آشکار اقشار فقیر جامعه را فقیرتر می‌کند. بررسی‌های بانک مرکزی در سال ۹۶ نشان می‌دهد که ۴۹.۴ درصد خانوارهای ایرانی از اتومبیل شخصی و ۱۶ درصد از موتورسیکلت استفاده می‌کنند. جالب است که یارانه بنزین از این مسیر بیشتر سهم دهک‌های متوسط تا دهم می‌شود. یعنی خانواده‌های فقیر از این یارانه بی‌نصیب هستند. در این بین اما این‌گونه به نظر می‌رسد که مسئولین به منظور حل مشکل بنزین در کشور تصمیم به بازگشت سهمیه‌بندی گرفته‌اند. بر این اساس شنیده شده دولت به منظور توزیع علانه سوخت تصمیم به در نظر گرفتن سهمیه برای همه شهروندان، حتی آنها که خودرویی در اختیار ندارند گرفته است. یک مقام ارشد دولتی در گفت‌وگو با فارس، گفته که پیشنهادی به منظور افزایش قیمت حامل‌های انرژی در همان جلسه اول یا دوم شورای عالی قوا مطرح

بهمن آرمان، اقتصاددان:

«ما به اندازه کافی از سیستم‌های چندنرخ‌ی آسیب دیده‌ایم. ما چرا نمی‌خواهیم به این نتیجه برسیم که کاهش مصرف در ایران و رساندن آن به استانداردهای بین‌المللی از طریق منطقی کردن قیمت بنزین و ساخت ازادراه‌ها و زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی میسر است؟»

و با نظر اعضا تصویب شد. در این باره قرار است هیأت دولت تمامی جوانب و جزئیات اجرایی را بررسی و جمع‌بندی کند و احتمال دارد تا پایان سال فاز جدیدی از هدفمندی یارانه‌ها اجرا شود. وی درباره سناریوهای موجود برای اجرای فاز جدید هدفمندسازی یارانه‌ها گفت: هم‌اکنون سهمیه‌بندی با هفت سناریو طراحی و پیش‌بینی شده و در آن دو نرخ شدن بنزین قطعی است. در یکی از این مدل‌های پیشنهادی، بنزین سهمیه‌ای همان ۱۰۰۰ تومان و با سهمیه ۶۰ لیتر برای هر خودرو در نظر گرفته شده است. همچنین یکی از مدل‌ها مربوط به اختصاص کوپن بنزین به افرادی است که خودرو ندارند به گونه‌ای که مثلاً روزانه یک تا دو لیتر بنزین سهمیه‌ای داده شود و اگر مصرف نکردند به قیمت فوب خلیج فارس از آنها خریداری شود. حسن این کار این است که با افزایش قیمت، اقشار آسیب‌پذیری که وسیله نقلیه ندارند می‌توانند بهای آن را دریافت کنند اما هنوز روی این مدل اختلاف‌نظر وجود دارد. بهمین آرمان، اقتصاددان در این مورد به توسعه ایرانی گفت: «ما به اندازه کافی از سیستم‌های چندنرخ‌ی آسیب دیده‌ایم. تصمیم‌گیران باید قیمت‌ها را اصلاح کنند. نمی‌شود با قوانین علم اقتصاد احساسی برخورد کرد. این رویه به رانت، فساد و قاچاق دامن می‌زند. در امارات متحده به عنوان یک کشور نفتی قیمت فرآورده چقدر است؟ ما چرا نمی‌خواهیم به این نتیجه برسیم که کاهش مصرف در ایران و رساندن آن به استانداردهای بین‌المللی از طریق منطقی کردن قیمت بنزین و ساخت ازادراه‌ها و زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی میسر است؟»

اقتصادی دولت ارتقا پیدا کند، قطعاً شاهد اتفاقات خوبی خواهیم بود و برای ثبات در بازار ارز و اقتصاد کشور نیازمند همکاری و همراهی تشکل‌های اقتصادی بخش خصوصی و مردم با دولت هستیم.

وی با بیان اینکه اگر تعریف درستی از نظام تسهیلاتی با نگاه به بنگاه‌های داخلی داشته باشیم، می‌توانیم با وحدت و انسجام و همدلی بیشتر مشکلات را تا حدود زیادی حل کنیم، گفت: برخی از دشمنان به دنبال ادامه رفتارهای غیر منطقی در بازار مانند اعتصاب هستند اما بازیان هیچ گاه تمایلی به اعتصابات مورد نظر دشمن نداشته‌اند و ندارند.

افراد خودروها را خریداری و انبار کرده‌بودند تا با قیمت بالاتری بفروشند اما با افت اخیر نرخ ارز از کاهش بیشتر قیمت‌ها ترسیده و همه فروشنده شده‌اند. موتمنی با بیان اینکه کاهش قیمت خودرو در روز جاری در حالی است که خریداری در بازار وجود ندارد، تصریح کرد: در حال حاضر برخی فروشندگان در بازار خودرو در برابر کاهش قیمت‌ها مقاومت می‌کنند اما اگر روند کاهشی نرخ ارز ادامه داشته باشد بازم شاهد کاهش قیمت‌ها در بازار خودرو خواهیم بود.



رویه و مدیریت درونی هماهنگ دولت است که باید بین وزارتخانه‌های مختلف و دستگاه‌های اجرایی تقویت شود که اگر این اتفاق بیفتد و همسویی، همدلی و هماهنگی در دستگاه

پراید ۱۱۱ نیز از حدود ۳۵ میلیون تومان به ۳۴ میلیون تومان و قیمت پژو ۴۰۵ نیز از حدود ۵۱ میلیون تومان در روز گذشته به ۴۹ میلیون تومان رسیده است؛ رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودروی تهران ادامه داد: در یک هفته اخیر قیمت خودروهای مونتاژی تولید داخل همچون ۲۰۰۸ نیز به‌طور میانگین بین ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومان کاهش یافته است. وی افزود: دلیل کاهش قیمت خودرو در روز جاری، افزایش عرضه از سوی فروشندگان است. پیش از این برخی

نرخ واقعی دلار از نظر رئیس اتاق اصناف

در حالی که طی روزهای گذشته روند نزولی قیمت انواع ارز در بازار آغاز شده، رئیس اتاق اصناف ایران معتقد است که نرخ واقعی دلار حدود ۸۰۰۰ تومان است و دولت برای کاهش قیمت ارز در بازار و تثبیت آن باید وحدت رویه و همدلی بین اعضای خود را بیشتر کند و مردم بخش خصوصی نیز با دولتمردان همکاری کنند. علی فاضلی در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: نرخ واقعی دلار در ایران حدود ۸۰۰۰ تومان است

ادامه روند کاهشی قیمت‌ها در بازار خودرو

قیمت پراید به زیر ۳۰ میلیون تومان رسید

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودروی تهران گفت: در ادامه روند هفته گذشته، قیمت‌ها در بازار خودرو امروز نیز کاهش یافت به گونه‌ای که پس از ماهه قیمت پراید ۱۳۱ به زیر ۳۰ میلیون تومان رسید.

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودروی

تهران گفت: در ادامه روند هفته گذشته، قیمت‌ها در بازار خودرو

امروز نیز کاهش یافت به گونه‌ای که پس از ماهه قیمت پراید

۱۳۱ به زیر ۳۰ میلیون تومان رسید.