

ابزارهای پولی برای مهار تورم ناشی از جنگ کافی نیست



حسین اردویان
کارشناس اقتصاد

پس از جنگ رمضان، یک نیروی جدید با وزن تومری بالا وارد اقتصاد کشور شده است. این موضوع به کمبودهایی برمی گردد که در اثر جنگ، محاصره و آسیب دیدگی زیرساخت ها ایجاد شده است. به نظر من، این سه عامل اکنون در حال نقش آفرینی هستند و بخشی از فشار تومری موجود را ایجاد می کنند. بنابراین، برای تحلیل وضعیت فعلی تورم، باید این عوامل را در کنار سایر عوامل تورم در نظر گرفت و نمی توان وضعیت موجود را صرفا با تکیه بر عوامل متعارف و همیشگی تورم توضیح داد. مسئله اصلی این است که شرایط اقتصادی پس از جنگ، از نظر نوع فشارهایی که بر اقتصاد وارد می شود، با شرایط عادی تفاوت دارد. وقتی جنگ، محاصره و آسیب دیدگی زیرساخت ها موجب ایجاد کمبود در بخش هایی از اقتصاد می شوند، این کمبودها می توانند خود به یک نیروی تومری تبدیل شوند. به همین دلیل، در بررسی تورم موجود باید علاوه بر سایر عوامل، به این نیروی جدید و تأثیر آن بر وضعیت اقتصادی نیز توجه داشت.

اگر بخواهیم درباره میزان کنشگری بانک مرکزی، یعنی عاملیتی که بانک مرکزی در برابر این شرایط دارد، صحبت کنیم، باید ببینیم ابزارهایی که در اختیار بانک مرکزی قرار دارد، تا چه اندازه می تواند در مقابل این نیروهای جدید تومری مؤثر باشد. به نظر من، ابزارهایی که بانک مرکزی در حال حاضر در اختیار دارد، در مقابل این نیروها، ابزارهای نسبتاً کند هستند.

البته این به این معنا نیست که بانک مرکزی نمی تواند ابزارهای بهتری داشته باشد، اما مسئله اصلی به ماهیت این مشکلات برمی گردد. اساساً جنس این مسائل به گونه ای است که ابزارهای متعارف بانک مرکزی خیلی بر آنها کارگر نمی افتد. وقتی با کمبودهایی مواجه هستیم که در اثر جنگ، محاصره و آسیب دیدگی زیرساخت ها ایجاد شده اند، نمی توان انتظار داشت که ابزارهای معمول سیاست پولی بتوانند به سرعت و مستقیماً این مسائل را برطرف کنند.

در واقع، مسئله اینجااست که ابزارهای پولی برای مواجهه با همه انواع تورم، اثرگذاری یکسانی ندارند. اگر بخشی از فشار تومری موجود از جنس کمبود باشد، طبیعی است که ابزارهای متعارف سیاست پولی نتوانند مستقیماً این کمبودها را برطرف کنند. بنابراین، میزان اثرگذاری بانک مرکزی باید با توجه به ماهیت نیروی تومری موجود مورد ارزیابی قرار گیرد.

به همین دلیل، به نظر من بهتر است بانک مرکزی حتی در زمینه کنترل تورم، با توجه به ماهیت تورم موجود، اصرار بیش از حدی نداشته باشد. مسئله این است که اگر بانک مرکزی بخواهد برای مقابله با این تورم از ابزارهای موجود استفاده کند، باید توجه داشته باشد که این ابزارها در برابر چنین نیرویی خیلی ناخذ و کارگر نیستند. در نتیجه، ممکن است بانک مرکزی برای اینکه بتواند اثرگذاری لازم را ایجاد کند، مجبور شود از همان ابزارها با شدت بسیار زیادی استفاده کند. این در حالی است که استفاده شدید از ابزارهای پولی، خودش می تواند آسیب های زیادی به اقتصاد وارد کند. بنابراین، نباید تصور کرد که هر چه استفاده از ابزارهای بانک مرکزی شدیدتر باشد، الزاماً نتیجه بهتری در کنترل تورم به دست خواهد آمد.

در چنین شرایطی، شدت بیشتر استفاده از یک ابزار لزوماً به معنای اثربخشی بیشتر آن نیست. اگر ابزار مورد استفاده با ماهیت نیروی تومری تناسب نداشته باشد، افزایش شدت آن می تواند هزینه های بیشتری به اقتصاد تحمیل کند، بدون اینکه الزاماً بتواند به همان میزان فشار تومری را کاهش دهد. بنابراین، موضوع مهم تر از شدت استفاده از ابزار، میزان تناسب آن ابزار با مسئله ای است که اقتصاد از آن مواجه شده است.

به نظر من، در شرایط فعلی باید ابتدا ماهیت این نیروی تومری را شناخت و بعد درباره میزان و نحوه استفاده از ابزارهای بانک مرکزی تصمیم گرفت. اگر بخش مهمی از تورم موجود از کمبودهای ناشی می شود که در اثر جنگ، است که ابزارهای متعارف بانک مرکزی اثر محدودی بر آن داشته باشند.

بنابراین، مسئله فقط این نیست که بانک مرکزی چه میزان می تواند در برابر تورم کنشگری داشته باشد، بلکه باید دید این کنشگری با چه ابزارهایی و در برابر چه نوع نیروی تومری انجام می شود. اگر ابزارها متناسب با ماهیت مسئله نباشند، افزایش شدت استفاده از آنها می تواند به جای حل مسئله، هزینه های بیشتری برای اقتصاد ایجاد کند.

در نهایت، برای ارزیابی عملکرد بانک مرکزی در شرایط فعلی، باید میان نوع نیروی تومری و ابزارهای در دسترس این نهاد ارتباط برقرار کرد. تومری که از کمبودهای ناشی از جنگ، محاصره و آسیب دیدگی زیرساخت ها ایجاد می شود، الزاماً با همان ابزارهایی که برای سایر نیروهای تومری مورد استفاده قرار می گیرند، قابل کنترل نیست. از این رو، شناخت دقیق منشأ فشار تومری و سپس تعیین میزان و نحوه استفاده از ابزارهای پولی اهمیت ویژه ای دارد.

در چنین شرایطی، هدف نباید صرفاً افزایش شدت مداخله بانک مرکزی باشد، بلکه باید مشخص شود این مداخله تا چه اندازه می تواند در برابر نیروی تومری موجود اثرگذار باشد. اگر ابزارهای موجود در برابر این نوع فشار تومری کند و کم نفوذ باشند، استفاده شدید از آنها ممکن است به ایجاد آسیب های جدید منجر شود. بنابراین، پیش از هر تصمیمی باید ماهیت تورم موجود و محدودیت های ابزارهای بانک مرکزی به دقت مورد توجه قرار گیرد.

شروین اشیدری
editor@smtnews.ir

از بامداد سه شنبه ۱۷ شهریور ۱۴۰۵، نرخ سوم بنزین در ایران از ۵ هزار تومان به ۱۰ هزار تومان رسید؛ تصمیمی که برخلاف برداشت اولیه از عبارت گرانی بنزین، به معنای دو برابر شدن قیمت تمام بنزین مصرفی خانوارها نیست. سهمیه نخست خودروهای شخصی همچنان ۶۰ لیتر با نرخ ۱۵۰۰ تومان و سهمیه دوم ۵۰ لیتر با نرخ ۳۰۰۰ تومان باقی مانده و نرخ ۱۰ هزار تومانی عمدتاً برای مصرف خارج از این سهمیه ها و سوخت گیری با کارت جایگاه اعمال می شود.

با این حال، اهمیت تصمیم جدید دولت فقط در عدد ۱۰ هزار تومان خلاصه نمی شود. مسئله اصلی، اقتصاد بنزین در ایران است؛ اقتصادی که سال ها میان قیمت گذاری یارانه ای، رشد مصرف، ناترازی تولید و مصرف، قاچاق، فرسودگی ناوگان و محدودیت منابع سرمایه گذاری گرفتار بوده است. در چنین شرایطی، افزایش نرخ سوم را می توان نخستین گام از یک مسیر طولانی تر دانست؛ مسیری که موفقیت یا شکست آن نه فقط به قیمت بنزین، بلکه به نحوه هزینه کرد درآمدهای جدید، سیاست حمل و نقل، کیفیت خودروها و چگونگی کنترل آثار تومری بستگی دارد.

دولت در تصمیم جدید خود تلاش کرده است میان اصلاح قیمت و جلوگیری از شوک مستقیم به مصرف کنندگان تعادل برقرار کند. به این ترتیب، نرخ اول و دوم بدون تغییر باقی مانده اند و نرخ سوم که پیش از این ۵ هزار تومان بود، به ۱۰ هزار تومان رسیده است. بر اساس توضیحات منتشر شده، کارت های جایگاه نیز همچنان در دسترس مردم خواهند بود و استفاده از آنها متوقف نشده است. به این ترتیب، برای یک خودروی شخصی، ساختار فعلی سه نرخ را می توان چنین خلاصه کرد: ۶۰ لیتر در ماه با نرخ ۱۵۰۰ تومان، ۵۰ لیتر با نرخ ۳۰۰۰ تومان و مصرف مازاد با استفاده از نرخ سوم با قیمت ۱۰ هزار تومان. این تفکیک اهمیت زیادی دارد؛ زیرا افزایش قیمت نرخ سوم از نظر ریاضی ۱۰۰ درصد است، اما این به معنای افزایش ۱۰۰ درصدی هزینه سوخت همه خانوارها نیست. میزان اثر

مهم ترین نگرانی افکار عمومی در برابر هرگونه افزایش قیمت سوخت، اثر آن بر تورم است. بنزین مستقیماً فقط بخشی از سبد مصرف خانوار را تشکیل می دهد، اما به دلیل نقش آن در حمل و نقل، می تواند از مسیر هزینه های لجستیکی و جابه جایی کالا بر قیمت بسیاری از محصولات اثر بگذارد.

از همین رو، واکنش ها به تصمیم دولت فقط اقتصادی نبوده است.

آرش نجفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق ایران، با اشاره به موضوع افزایش قیمت بنزین به **سخت** گفت: باید توجه داشته باشیم که بنزین، به جز ماده اولیه آن که از مخازن و چاه ها استخراج و نفت خام وارد پالایشگاه می شود، در تمام مراحل بعدی هزینه بر است. تولید هر لیتر بنزین برای کشور نزدیک به ۲۰ هزار تومان هزینه دارد و با احتساب هزینه های تولید و توزیع، این رقم به حدود ۲۲ هزار تومان برای هر لیتر می رسد.

وی افزود: بنابراین نباید تصور کنیم چون دارای چاه های نفت هستیم، باید قیمت بنزین را ارزان نگه داریم. این نگاه، علاوه بر اینکه سهم آیندگان از منابع نفتی را نادیده می گیرد، واقعیت هزینه بر بودن تولید بنزین را نیز مورد توجه قرار نمی دهد. در بسیاری از کشورهای دنیا بخشی از درآمد حاصل از استخراج نفت برای سرمایه گذاری بین نسلی اختصاص پیدا می کند.

نجفی ادامه داد: امروز در کشور روی همه کالاها تورم اعمال شده و هزینه های تولید آنها افزایش پیدا کرده است. قیمت گوشت طی چند سال گذشته بیش از ۳۰ برابر شده و قیمت نان، غلات، حبوبات و بسیاری از کالاهای دیگر نیز چندین برابر افزایش یافته است. بنابراین تولید بنزین نیز از افزایش هزینه ها و تورم تأثیر می پذیرد و طبیعی است که قیمت تمام شده آن باید به روز و واقعی شود.

افزایش قیمت بنزین بهانه ای برای گرانی نشود
رئیس کمیسیون انرژی اتاق ایران با تأکید بر اینکه اصلاح قیمت بنزین نباید به یک موضوع امنیتی و اقتصادی بزرگ تبدیل شود، گفت: اگر قرار است صنعت بنزین و سوخت کشور دوام و قوام داشته باشد، باید هزینه واقعی تولید آن را پذیرفت. حساسیت بیش از حد نسبت به فرآیند افزایش قیمت بنزین، رویکرد درستی نیست. وی افزود: در عین حال، نهادهای نظارتی، امنیتی و قانونی باید برای جلوگیری از سوءاستفاده برخی افراد و جریان ها از افزایش قیمت بنزین وارد عمل شوند. نباید اجازه داد عده ای با بهانه افزایش قیمت بنزین، افزایش قیمت افسارگسیخته در سایر کالاها ایجاد کنند و این موضوع را به عاملی جدی برای تشدید تورم تبدیل کنند.

نجفی با بیان اینکه سهم بنزین و سوخت در هزینه های عمومی اقتصاد آن قدر که بعضاً تصور می شود بالا نیست، تصریح کرد: تأثیر بنزین و سوخت به طور کلی در هزینه های ما شاید حدود ۳ تا ۶ درصد باشد. بنابراین نباید اجازه داد فرصت طلبان از موضوع افزایش قیمت بنزین برای ایجاد موج گرانی استفاده کنند. وی افزود: در حال حاضر نیز جامعه همچنان بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۳۰۰۰ تومانی در اختیار دارد. امروز ۶۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۵۰ لیتر بنزین ۳۰۰۰ تومانی در اختیار مصرف کننده قرار می گیرد. بنابراین افزایش قیمت بنزین به ۱۰ هزار تومان نباید اثر جدی بر اقتصاد و قیمت کالاها داشته باشد.

بنزین، موتور تورم نیست



نرخ سوم دو برابر شد

واقعی بر سبد هزینه هر خانوار، به مقدار مصرف، میزان استفاده از سهمیه های یارانه ای و وابستگی فرد به کارت جایگاه بستگی دارد. با این حال، همین نرخ سوم می تواند به تدریج رفتار مصرف کنندگان را تغییر دهد. کسی که ماهانه بیش از سقف سهمیه ای خود بنزین مصرف می کند، اکنون برای هر لیتر مازاد نسبت به گذشته هزینه بیشتری می پردازد. بنابراین دولت عملاً بخشی از هزینه مصرف اضافی را از مصرف کننده مطالبه کرده است.

ناترازی بنزین؛ مسئله ای بزرگ تر از قیمت افزایش قیمت، زمانی می تواند ناترازی را حل کند که در کنار آن سمت عرضه نیز اصلاح شود. ایران با وجود برخورداری از ذخایر عظیم نفت و گاز، در تأمین پایدار برخی فرآورده های نفتی با محدودیت هایی مواجه است و هرچه مصرف داخلی رشد کند، فشار

آیا بنزین ۱۰ هزار تومانی تورم زاست؟

علیرضا سلیمی، عضو هیئت رئیسه مجلس، تأکید کرده است که دولت باید درباره تبعات تومری تصمیم جدید، وضعیت کرایه های حمل و نقل و نحوه حمایت از اقشار آسیب پذیر توضیح دهد. اما در اینجا یک نکته مهم وجود دارد: اثر تومری نرخ سوم به میزان استفاده مردم از این نرخ بستگی دارد. اگر اکثریت مصرف کنندگان همچنان نیاز ماهانه خود را از محل سهمیه های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰

قیمت تولید بنزین به حدود ۲۰ هزار تومان رسیده است

اصلاح قیمت بنزین باید سال ها قبل انجام می شد
رئیس کمیسیون انرژی اتاق ایران در پاسخ به این پرسش که آیا شرایط جنگی بر افزایش قیمت بنزین تأثیر داشته است، گفت: اساساً قرار بود اصلاح ساختار قیمت سوخت و اجرای یک روش پلکانی برای قیمت گذاری انجام شود. حتی به اعتقاد من، برخی افراد مشکوک الحال مانع شدند که افزایش قیمت بنزین در زمان مناسب انجام شود.

وی افزود: قیمت بنزین قرار بود چند ماه قبل اصلاح شود و ما باید فرآیند اصلاح قیمت سوخت را در برنامه داشته باشیم. در سال های گذشته و پیش از دولت آقای احمدی نژاد، دولت های آقای خاتمی و مرحوم آقای هاشمی فرآیند نسبتاً مطلوب و معقولی برای اصلاح قیمت سوخت در پیش گرفته بودند. نجفی ادامه داد: در آن دوره قرار بود قیمت سوخت به صورت پلکانی و متناسب با تورم هر سال اصلاح شود.

اگر این روند ادامه پیدا می کرد، افزایش قیمت سوخت تأثیر خود را بر قیمت های می گذاشت، اما اقتصاد خیلی سریع به نقطه تعادل می رسید و با پدیده ای مانند تشدید زنجیره ای قیمت ها مواجه نمی شدیم.

وی تأکید کرد: افزایش قیمت سوخت در نهایت تأثیری محدود بر هزینه مشاغل داشت و اثر تومری آن نیز حداکثر در حدود یک تا دو درصد بود. اما امروز نسبت به موضوع قیمت سوخت به گونه ای حساسیت نشان می دهیم که گویی با یک مسئله عجیب و غیر قابل حل مواجه هستیم.

بنزین ۱۰ هزار تومانی عدد بزرگی نیست
نجفی با بیان اینکه قیمت ۱۰ هزار تومانی بنزین در مقایسه با سایر هزینه های موجود در اقتصاد ایران رقم قابل توجهی نیست، گفت: جامعه نباید قیمت ۱۰ هزار تومانی بنزین را در مقابل سایر ارقام و هزینه های که در کشور پرداخت می شود، عددی بسیار بزرگ و اثرگذار تلقی کند.

وی افزود: به نظر من دولت حتی رقم پاییی را برای بنزین تعیین کرده و در عین حال پذیرفته است که بخشی از هزینه تولید و توزیع

بیشتری بر منابع پالایشی و واردات وارد می شود. در هفته های اخیر، گزارش هایی درباره افزایش مصرف بنزین و استفاده از ذخایر کشور منتشر شده است. رادیوفرده به نقل از شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی گزارش داده که متوسط مصرف روزانه بنزین در هفته نخست شهریور از ۱۴۸ میلیون لیتر عبور کرده است. همین گزارش به فشار بر ذخایر و مشکلات ناشی از کاهش ظرفیت تولید و محدودیت های واردات اشاره کرده است. در چنین شرایطی، افزایش نرخ سوم را باید بخشی از سیاست مدیریت تقاضا دانست. دولت نمی تواند تنها با افزایش تولید پالایشگاهی، هر میزان افزایش مصرف را پاسخ دهد. رشد مصرف بدون اصلاح الگوی مصرف، در نهایت یا به واردات بیشتر منجر می شود یا ذخایر کشور را تحت فشار قرار می دهد.

تومانی تأمین کنند، اثر مستقیم افزایش قیمت بر هزینه سوخت خانوار محدودتر خواهد بود. در مقابل، اگر در ماه های آینده سهم قابل توجهی از مصرف بنزین به نرخ ۱۰ هزار تومان منتقل شود، اثر آن بر هزینه خانوار و کسب و کارها نیز افزایش خواهد یافت. بنابراین، مسئله اصلی فقط قیمت نیست؛ بلکه حجم بنزین مشمول قیمت جدید است.



بنزین را همچنان خودش متقبل شود. به همین دلیل معتقدم مردم باید از این فرآیند حمایت کنند.

کیفیت بنزین نیز تابع هزینه تولید است

رئیس کمیسیون انرژی اتاق

ایران درباره مباحث مطرح شده پیرامون کیفیت بنزین نیز گفت: در اقتصاد، کیفیت کالا ارتباط مستقیمی با هزینه تولید دارد. همان طور که در بازار شیر پاستوریزه، محصولات گران تر با کیفیت و غنای بیشتر و محصولات ارزان تر با کیفیت پایین تر وجود دارد، در مورد بنزین نیز وضعیت مشابهی حاکم است.

وی افزود: باید بپذیریم که کیفیت هزینه دارد. همان طور که سال ها بنزین سوپر با کیفیت و اکتان بالاتر از بنزین معمولی عرضه می شد و مردم نیز برای تفاوت کیفیت آن هزینه بیشتری پرداخت می کردند، امروز هم برای دستیابی به کیفیت بالاتر باید هزینه آن پرداخت شود.

نجفی تصریح کرد: اقتصاد صنعت نفت نیز یک اقتصاد مبتنی بر بده بستان است. این صنعت باید بتواند هزینه های خود را دریافت کند تا امکان تولید و همچنین انجام هزینه های مربوط به کیفی سازی محصولات را داشته باشد.

وی درباره کیفیت فعلی بنزین نیز گفت: من نمی گویم کیفیت بنزین کشور پایین آمده است، اما اگر کیفیت کاهش پیدا کند، جای تعجب نخواهد داشت؛ چراکه کیفیت، هزینه دارد و بدون تأمین هزینه های لازم نمی توان انتظار داشت کیفیت محصول همواره در سطح مطلوب باقی بماند.

قیمت بنزین با کیفیت مطلوب باید به ۴۵ تا ۵۰ هزار تومان برسد

نجفی در پاسخ به این پرسش که قیمت واقعی بنزین برای دستیابی به یک کیفیت معقول چقدر باید باشد، اظهار کرد: به نظر من قیمت بنزین باید حدود ۴۵ تا ۵۰ هزار تومان باشد تا بتوان کیفیت معقولی را در اختیار مردم قرار داد.

سخن پایانی

این تصمیم به اصلاح ساختاری منجر شود یا صرفاً یک افزایش قیمت دیگر در اقتصاد ایران باقی بماند، به اقدامات ماه های آینده بستگی دارد. اگر اصلاح قیمت با توسعه حمل و نقل عمومی، نوسازی خودروها، افزایش بهره وری، توسعه CNG، بهبود کیفیت بنزین، مقابله با قاچاق و حمایت هدفمند از اقشار کم درآمد همراه شود، می توان آن را بخشی از یک برنامه اصلاحی دانست. اما اگر همه چیز به عدد ۱۰ هزار تومان ختم شود، ناترازی بنزین همچنان پابرجا خواهد ماند.