



دکتر وحید محمودی عضو هیات علمی دانشگاه تهران

در گفت‌وگو با فرهیختگان:

صندوق بین‌المللی پول نمی‌تواند برای اقتصاد ایران تعیین تکلیف کند

به محض گرانی بنزین کالاهای خوراکی و غیر خوراکی افزایش قیمت خواهند داشت

تعریف می‌کنند، اینکه «رشد و توسعه را در پی ندارد»، «امری غیر کارشناسی» است و «ویرانی‌های بیشتری برای اقتصاد به دنبال دارد». به‌تازگی برخی کارشناسان اقتصادی به بیان این مساله پرداخته‌اند که «گرانی بنزین و گازوئیل در لایحه بودجه ۹۷ سیاست‌های تجویز شده صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی به کشورهای در حال توسعه بوده است؛ سیاست‌هایی که سال‌هاست در ایران اجرایی شده و گویا قرار است در سال ۹۷ نیز به طرز وحشتناکی تداوم یابد.» برای واکاوی و تحلیل بهتر این مسائل سراغ وحید محمودی، کارشناس مسائل اقتصادی و عضو هیات علمی دانشگاه تهران رفته و با وی به گفت‌وگو پرداخته‌ایم. محمودی به «فرهیختگان» می‌گوید: «گرانی بنزین ارتباطی به نسخه‌های صندوق بین‌المللی پول ندارد و مدت‌هاست هر کشوری بر اساس اقتضانات خاص خودش تصمیم می‌گیرد. ضمن اینکه نهادهای بین‌المللی از قدرت و جایگاه چندانی که بتوانند برای اقتصادهای در حال توسعه تعیین تکلیف کنند برخوردار نیستند.» متن کامل این گفت‌وگو در ذیل می‌آید.

قیمت بنزین؛ شاهد آثار روانی و مستقیم آن روی کالاهای اعم از کالاهای خوراکی و غیر خوراکی باشیم.

برخی کارشناسان اقتصادی معتقدند افزایش قیمت بنزین موجب افزایش بیکاری می‌شود. حتی مرکز پژوهش‌های مجلس اعلام کرده، گرانی سوخت ۴۸۰ هزار نفر را بیکار می‌کند، به نظر تان افزایش قیمت بنزین می‌تواند تا این حد به بحران بیکاری دامن بزند؟

افرادی که این‌گونه تحلیل می‌کنند، تحلیل‌شان ناظر بر این است که این افزایش، آثار خود را بر بخش تولید گذاشته و باعث کاهش تولید و افزایش هزینه‌های آن می‌شود. همان‌طور که پیش از این اشاره کردم افزایش نرخ بنزین، هم دارای اثر مستقیم و هم غیرمستقیم است. اثر مستقیم آن که باید آن را مدنظر قرار داد این است که بالاخره بخشی از بنگاه‌های اقتصادی ما همچنان به قیمت سوخت

وابسته‌اند و بنزین و گازوئیل مصرف می‌کنند. طبیعتاً این افزایش قیمت می‌تواند روی هزینه‌های تولید این بنگاه‌ها اثرگذار باشد. از سوی دیگر این مساله روی بخش حمل‌ونقل نیز تاثیرگذار است. به‌طوری که اگر هزینه‌های حمل‌ونقل گران شود، باز هم بخش‌های تولیدی از این موضوع تاثیر می‌پذیرند. از سوی دیگر افزایش قیمت حامل‌های انرژی باعث می‌شود برخی بنگاه‌های تولیدی هزینه‌هایشان به‌قدری افزایش پیدا کند که وارد ناحیه زیان شوند و نتوانند این ضرر و زیان را تحمل کنند، لذا مجبور به تغییر سیاست‌های تولیدی خودشان شده و عملاً میزان تولیدشان را کاهش دهند و حتی مراکز تولیدی و بنگاه‌های خود را تعطیل کنند؛ بنابراین افزایش قیمت می‌تواند این آثار را به دنبال داشته باشد. نکته دیگری که در اینجا حائز اهمیت بوده و باید به آن توجه شود این است که وقتی قیمت حامل‌های انرژی بالا می‌رود، از نظر منطقی باید به تولیدکننده علامت داد تا با تغییر

«موضوع گران شدن بنزین» اقتدر تکان‌دهنده و حیاتی است که به‌رغم اما و اگرهای پیش آمده در باب اجرای آن همچنان واکنش‌های بسیاری را به همراه دارد؛ واکنش‌هایی که عمده آنها نسبت به این افزایش منفی بود و همین موضوع باعث شد، تبصره ۱۸ لایحه بودجه سال ۹۷ که در آن ۱۷ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان درآمده برای افزایش قیمت حامل‌های انرژی پیش‌بینی شده بود گویا مورد بازبینی و اصلاح قرار گیرد. موضوعی که البته چندان از کم و کیف جزئیات آن اطلاع دقیقی در دست نیست. تاکنون پیرامون پیامدهای این امر سخنان متعددی گفته شده و اغلب کارشناسان مدعی شده‌اند که گرانی بنزین برابر با افزایش تورم و حتی نرخ بیکاری است و باعث می‌شود مردم با تنگناهای شدید مالی مواجه شوند. حتی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی چندی پیش به‌صراحت اعلام کرد گرانی سوخت ۴۸۰ هزار نفر را بیکار می‌کند و این بیکاری یعنی تولید ضربه می‌خورد و باید شاهد تبعات ناخوشایند آن در ابعاد مختلف اقتصاد ملی باشیم. اغلب تحلیلگران عرصه اقتصاد هم تبعات گرانی بنزین را در چند کلید واژه مشخص

به‌عنوان سوال اول می‌خواستیم نظرتان را در باره تبعات افزایش قیمت حامل‌های انرژی به‌خصوص افزایش قیمت بنزین برای اقتصاد ایران بدانم؟ در واقع پیامدهای ناخوشایندی که ممکن است از قبل این اقدام برای اقتصاد ایران ایجاد شود، چیست؟

در ابتدا باید این مساله را در نظر گرفت که بنزین به‌عنوان یک کالای ضروری در سبد مصرفی خانوارهای ایرانی نسبت به قیمت حساسیت چندان بالایی ندارد. به عبارتی در تجربه قبلی، یعنی در قالب طرح هدفمندی یارانه‌ها که قیمت بنزین افزایش پیدا کرد و آن افزایش شدید را به دنبال داشت، یکی از مسائل مبنایی این بود که ما از طریق اصلاح نسبی قیمت‌ها، بتوانیم الگوی مصرف را اصلاح کنیم. استدلال ما این بود که اگر قیمت‌ها افزایش پیدا کند، مصرف بی‌رویه بنزین نیز کاهش می‌یابد اما بعدها

داده‌ها نشان داد مساله این‌گونه نیست و مصرف بنزین نسبت به قیمت، حساسیت کمی دارد. در حال حاضر هم پیش‌بینی من این است که همین‌طور باشد، اگرچه به هر حال افزایش یکباره قیمت بنزین مثلاً از ۱۰۰۰ تومان به ۱۵۰۰ تومان تا حدی اثر خود را می‌گذارد، اما اگر به این موضوع بر اساس مفهوم کشش در اقتصاد خرد نگاه کنیم، چنانچه این کالا یک کشش‌پذیر باشد با افزایش ۵۰ درصدی قیمت بنزین، انتظار بر این است که بیش از ۵۰ درصد مصرف بنزین کاهش پیدا کند، اما به دلیل محدودیت‌های نهادی و کشش‌پذیری پایین بنزین نسبت به قیمت و محدودیت‌هایی که به هر حال روی واردات خودروهای لوکس وجود دارد در کنار مصرف کمی که این خودروها نسبت به خودروهای داخلی دارند، می‌توان گفت تقریباً خودروهای خارجی نصف خودروهای داخلی مصرف بنزین دارند، لذا انتظار بر این است که اثر چندان مشهودی بر کاهش مصرف بنزین نداشته و این کار صرفاً دارای اثرات جانبی روی قیمت کالاهای دیگر باشد. به عبارت دیگر افزایش قیمت بنزین آثار تورمی خاص خودش را به همراه خواهد داشت لذا می‌توان این‌گونه نتیجه‌گیری کرد که به محض افزایش



جنابعالی در این باره چیست؟ من چنین مساله‌ای را قبول ندارم، چرا که اساساً گرانی بنزین ارتباطی به نسخه‌های صندوق بین‌المللی پول ندارد. ضمن اینکه هیچ نسخه تعریف‌شده‌ای در این زمینه وجود ندارد. باید به این نکته توجه کرد که در حال حاضر دوران نسخه‌پیچی در عرصه‌های بین‌المللی از سوی نهادهای بین‌المللی تمام شده است و هر کشوری بر اساس مجموعه شرایط و اقتضانات خاص خودش در حوزه مسائل اقتصادی تصمیم می‌گیرد.

ا امروزه دیگر نهاد های بین‌المللی از قدرت و جایگاه چندان برای تعیین تکلیف در اقتصادهای در حال توسعه برخوردار نیستند. تنها زمانی می‌توانند برای این اقتصادها تعیین تکلیف کنند که منابع و کمک‌های خارجی به آن کشور دهند و سپس نظارت کنند تا وام‌هایی که داده‌اند در جایگاه مورد نظرشان مورد استفاده قرار گیرد و هزینه شود. در حال حاضر شرایط

این‌گونه نیست و تصمیمی که در مورد بنزین گرفته شده یک تصمیم کاملاً داخلی است. به هر حال دولت به این جمع‌بندی رسیده است. البته از نظر منطقی که دولت دارد، می‌توان گفت این مساله تا حدود زیادی قابل فهم است و بحثی در آن نیست. همان‌طور که رئیس‌جمهور اعلام کرد قیمت بنزین در ایران نسبت به خلیج فارس بسیار پایین و این امر قابل قبول است. اکنون بحث این است که از یک سو قیمت حامل‌های انرژی را افزایش می‌دهیم ولی نگرانی این است که به‌خاطر محدودیت‌های نهادی این اقدام اثر مفیدی بر اقتصاد نداشته باشد. لذا دولت باید به این مساله اهتمام داشته باشد که تغییر در قیمت حامل‌های انرژی باید به صورت یک بسته دیده شود تا بتواند اثرگذاری بیشتری داشته باشد. از سوی دیگر دولت باید بداند افزایش قیمت حامل‌های انرژی خواه یا ناخواه روی بخش تولید، قدرت خرید و میزان مصرف مردم تاثیر داشته و آثار تورمی دارد که این آثار تورمی قدرت خرید مصرف‌کننده را کاهش داده و این کاهش قدرت خرید به معنای کاهش رفاه مردم است، لذا دولت باید این مسائل را به صورت جدی مدنظر قرار داده و به آنها توجه ویژه کند.

بخش تولیدی کشور به‌جا می‌گذارد. بنابراین باید همه این موضوعات را در کنار هم دید، آن وقت به نتایج و دستاوردهای بهتری دست پیدا خواهیم کرد.

اصولاً چرا قیمت حامل‌های انرژی به‌خصوص بنزین باید روندی صعودی داشته باشد. ارزیابی شما از این مساله چیست؟

اول از همه باید به این مبحث توجه کنیم که بنزین نیز مانند سایر کالاهای به هر حال یک کالا است و بالاخره هر کالایی باید بر اساس هزینه تمام‌شده آن به فروش برسد. طبیعتاً همه این امر را قبول دارند، لذا قیمت بنزین از نظر منطق کالایی باید افزایش پیدا کند و این مقوله تحت هر شرایطی قطعی و مسلم است. ضمن اینکه ما باید بدانیم در اقتصاد انتظار این است که هر کالایی با هزینه تمام شده به علاوه یک حاشیه سود به فروش برسد. موضوع دیگری که دارای اهمیت است و باید در اینجا به آن اشاره کنم این است که قیمت بنزین بالاخره یک روز در کشور باید آزاد شود. لذا از منظر تئوری نقد و انتقادی بر موضوع افزایش قیمت بنزین وجود ندارد، ولی بنا به ساختار ویژه اقتصاد ما و محدودیت‌هایی که وجود دارد، این نگرانی یا به تعبیر دیگر این مشکل وجود دارد که افزایش نرخ بنزین نتواند موثر واقع شده و میزان آثار منفی‌اش اقتدر زیاد باشد که آثار مثبتش را تحت‌الشعاع قرار دهد. اینها مسائلی است که باید مدنظر قرار داد و به آن توجه کرد. به هر حال ساختار و شاکله اقتصاد ما به‌گونه‌ای است که ممکن است به‌خاطر افزایش قیمت بنزین با یک‌سری مسائل روبه‌رو شویم، در نتیجه این اقدامات باید با نگاهی دقیق و کارشناسی اجرایی شود.

برخی معتقدند تصمیماتی مانند گرانی قیمت بنزین و گازوئیل در لایحه بودجه ۹۷ در راستای سیاست‌های تجویز شده صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی به کشورهای در حال توسعه است، تحلیل

تکنولوژی میزان مصرف خود از حامل‌های انرژی را کاهش دهند. منتها نباید فراموش کرد که به دلیل محدودیت‌های نهادی، تحریم و پایین بودن ظرفیت تحقیق و توسعه و سایر مباحث دیگر عملاً اصلاح تکنولوژی در ایران صورت نمی‌گیرد، اما واقعیت امر این است که با اصلاح تکنولوژی‌های قدیمی، می‌توان انرژی‌هایی را که مصرف بسیاری دارند از رده خارج کرد و انرژی‌ها و تکنولوژی‌های جدید را که مصرف حامل‌های انرژی در آنها کمتر است، جایگزین کرد. طبیعتاً از آن‌جا که این اصلاح صورت نمی‌گیرد، فشارهای مضاعفی به بخش تولید وارد شده و هزینه‌های تولیدکننده از وجوه مختلف افزایش پیدا می‌کند. در این شرایط این احتمال وجود دارد که بخشی از ظرفیت‌های رشد و اشتغال تحت تاثیر قرار گیرد ولی اگر به لحاظ فضای کسب‌وکار دارای یک اقتصاد روان، رقابتی و اقتصادی بودیم که تعامل و ارتباط پیوسته‌ای با دنیای بین‌الملل و اقتصاد جهانی داشت، کمتر تحت تاثیر این تکانه‌های قیمتی قرار می‌گرفتیم؛ یعنی مجموعه این محدودیت‌هاست که این مشکلات را ایجاد می‌کند، بنابراین اگر این محدودیت‌های نهادی وجود نداشت سیاست‌های قیمتی هم در سطح و جایگاه خودش می‌توانست اثر مثبتش را در اقتصاد به‌جا بگذارد. اما با توجه به مسائلی که مطرح شد، ما اکنون دارای شرایط دیگری هستیم و این مقوله اثر منفی خود را در



جدول نوشت

گزارش سازمان برنامه و بودجه از عملکرد وزارت راه و شهرسازی دولت یازدهم

عنوان شاخص	واحد متعارف	سال ۱۳۸۹	سال ۱۳۹۰	سال ۱۳۹۱	سال ۱۳۹۲	سال ۱۳۹۳	سال ۱۳۹۴	سال ۱۳۹۵	
سهم تسهیلات خرید مسکن نسبت به قیمت یک واحد مسکونی	درصد	-	۱۹	۱۴	۱۹	۱۶.۶	۰	۲۴	۱۰۰ درصد تحقق
میانگین زیربنای واحدهای مسکونی شهری	متر مربع	۱۲۹	۱۳۱	۱۳۰	۱۳۴	۱۳۶	۱۴۲	۱۲۸	۱۱۴,۸۴
تولید مسکن شهری	هزار واحد	۸۳۵	۸۰۰	۸۲۰	۸۳۴	۷۱۹	۳۳۱	۶۸۰	۴۸,۹۷
تولید مسکن روستایی	هزار واحد	۳۰۸	۲۵۳	۱۵۳	۱۰۹	۹۷	۸۳	۲۰۰	۳۵
تراکم خانوار در واحد مسکونی شهری	خانوار	۱,۰۵	۱,۰۳۵	۱,۰۳	۱,۰۲۶	۱,۰۲	۱,۰۴	۱,۰۶	۹۸,۱۱
تولید مسکن سطح کشور	هزار واحد	۱۱۴۳	۱,۰۵۳	۹۷۳	۹۳۳	۸۱۶	۳۱۳	۸۸۰	۴۶,۰۲

ریاست جمهوری سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

