

بنزین؛ مساله قیمت یا تورم؟

عارف کرامتی، دانشجوی دکترای توسعه اقتصادی

بحران بنزین در ایران هرچند سال یکبار بازمی‌گردد، سهمیه‌بندی می‌شود، قیمت تغییر می‌کند، مدتی آرام می‌گیرد و سپس با رشد مصرف، قاچاق و ناترازی عرضه و تقاضا دوباره به مساله‌ای ملی تبدیل می‌شود. از سهمیه‌بندی در سال ۱۳۸۶ و اصلاح قیمت در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۳ تا تکراری شدن در سال ۱۳۹۴، بازگشت سهمیه‌بندی در سال ۱۳۹۸ و اجرای سازوکار سه‌نرخ در سال ۱۴۰۴، سیاستگذار بارها شیوه قیمت‌گذاری و توزیع بنزین را تغییر داده است. با این حال مساله اصلی همچنان پابرجاست: چرا اصلاح قیمت بنزین پایدار نمی‌ماند؟ پاسخ را نباید فقط در پمپ‌بنزین جست‌وجو کرد. بنزین درواقع یکی از آخرین حلقه‌های زنجیره‌ای است که به ناترازی‌های عمیق‌تر اقتصاد ایران متصل می‌شود. وقتی تورم مزمن، ناترازی مالی دولت، ضعف ترازنامه برخی بانک‌ها، مشکلات صندوق‌های بازنشستگی و ساختار ناکارآمد مصرف انرژی همزمان وجود دارند، اصلاح مقطعی قیمت بنزین نمی‌تواند به‌تنهایی مساله را حل کند. مساله اصلی نه‌صرفاً «قیمت بنزین» بلکه فقدان یک چارچوب پایدار برای اصلاح همزمان اقتصاد کلان و نظام انرژی است. اگر قیمت بنزین افزایش یابد اما تورم بالا ادامه پیدا کند، قیمت واقعی بنزین به‌تدریج کاهش خواهد یافت. در چنین شرایطی سیاستگذار ممکن است امروز بخشی از شکاف قیمتی را اصلاح کند اما اگر سطح عمومی قیمت‌ها با سرعت بالایی افزایش یابد، این اصلاح پس از مدتی اثر خود را از دست می‌دهد.

این مساله در اقتصادی با تورم مزمن اهمیت بیشتری دارد. قیمت اسمی سوخت ممکن است ثابت بماند اما تورم عملاً ارزش واقعی آن را کاهش می‌دهد. درنتیجه انگیزه صرفه‌جویی تضعیف می‌شود، تقاضای سوخت افزایش می‌یابد و شکاف میان قیمت داخلی و هزینه فرصت انرژی دوباره بزرگ‌تر می‌شود. روند مصرف نیز نشان می‌دهد که مساله صرفاً فرضی نیست. میانگین مصرف روزانه بنزین در تیر، مرداد و شهریور ۱۴۰۴ به‌ترتیب حدود ۵/۱۲۳، ۷/۱۳۷ و ۷/۱۴۱ میلیون لیتر گزارش شده است یعنی در فاصله

سه ماه، میانگین مصرف روزانه حدود ۱۸ میلیون لیتر افزایش یافته است. در سال ۱۴۰۵ نیز فشار مصرف ادامه داشته است. شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در تیرماه از توزیع روزانه حدود ۱۳۴ میلیون لیتر بنزین خبر داده و تأکید کرده است که حتی با اقدامات مدیریت مصرف، سطح تقاضا همچنان بسیار بالاست بنابراین اصلاح قیمت انرژی اگر قرار است پایدار باشد، نمی‌تواند از سیاست ضدتورمی جدا شود. مساله انتخاب میان «مهار تورم» و «اصلاح قیمت بنزین» نیست، این دو باید به‌عنوان دو بخش از یک برنامه اصلاحی واحد دیده شوند. برای فهم این ارتباط باید یک گام به عقب رفت و به سازوکار پولی اقتصاد توجه کرد. در نظام بانکی خلق پول عمدتاً در فرآیند اعطای اعتبار و ایجاد سپرده توسط بانک‌های تجاری صورت می‌گیرد. بنابراین این تصور که بانک ابتدا پول را از بانک مرکزی دریافت می‌کند و سپس همان

منابع را وام می‌دهد، توضیح دقیقی از سازوکار خلق پول بانکی نیست. خلق سپرده اما به این معنا نیست که بانک تجاری از محدودیت‌های نقدینگی و ذخایر بی‌نیاز است. بانک‌ها برای تسویه تعهدات خود در شبکه بانکی به ذخایر نیاز دارند و اگر یک بانک به دلیل ضعف ترازنامه، کیفیت پایین دارایی‌ها، زیان انباشته یا عدم تعادل میان جریان‌های ورودی و خروجی منابع با کسری ذخایر مواجه شود، می‌تواند برای تامین نقدینگی به منابع بانک مرکزی متوسل شود. در بانک‌های ناتراز اگر این وضعیت، مزمن و کسری ذخایر از مسیر اعتبارگیری یا اضافه‌برداشت از بانک مرکزی پوشش داده شود، ناترازی یک بانک می‌تواند به مساله‌ای برای کل نظام پولی تبدیل شود. در این شرایط، بسته به نحوه واکنش بانک مرکزی، بخشی از فشار مالی می‌تواند به افزایش پایه پولی منتقل شود و از این مسیر بر نقدینگی و سطح عمومی قیمت‌ها اثر بگذارد بنابراین مساله ناترازی بانک‌ها صرفاً میزان تسهیلات پرداخت‌شده نیست.

کیفیت دارایی‌ها، کفایت سرمایه، زیان انباشته و توان واقعی بانک برای ایفای تعهدات نیز اهمیت دارد. به همین دلیل کنترل ترازنامه بانک‌های ناسالم نباید با محدود کردن تامین مالی سالم اقتصاد اشتباه گرفته شود. هدف باید جلوگیری از رشد نامتناسب ترازنامه بانک‌های ناتراز، شناسایی زیان واقعی، افزایش سرمایه بانک‌های قابل‌احیا و تعیین تکلیف بانک‌هایی باشد که امکان اصلاح ساختاری آنها وجود ندارد.

اهمیت این موضوع از آنجا ناشی می‌شود که تورم و قیمت واقعی انرژی از یکدیگر جدا نیستند. اگر بخشی از فشارهای مالی و پولی اقتصاد به تورم تبدیل شود، تورم نیز به‌نوبه خود قیمت واقعی بنزین را کاهش می‌دهد. درنتیجه ناترازی انرژی دوباره بازمی‌گردد و سیاستگذار مجدداً با همان مساله قیمت‌گذاری مواجه می‌شود. به این معنا، اصلاح قیمت بنزین بدون توجه به ثبات پولی، شبیه اصلاح یک متغیر اسمی در اقتصادی است که سایر متغیرهای اسمی با سرعت بسیار بیشتری در حال تغییرند. همین منطق را باید درباره صندوق‌های بازنشستگی نیز در نظر گرفت. ناترازی صندوق‌ها فقط به این معنا نیست که منابع حاصل از حق بیمه برای پرداخت مستمری کافی نیست. کیفیت دارایی‌ها، بازده سرمایه‌گذاری‌ها و عملکرد شرکت‌های زیرمجموعه نیز بخش مهمی از مساله است. ممکن است صندوقی در ظاهر از حجم قابل‌توجهی دارایی برخوردار باشد اما این دارایی‌ها الزاماً جریان نقدی متناسبی ایجاد نکنند. دارایی‌های کم‌بازده، غیرنقدشونده یا سرمایه‌گذاری در شرکت‌هایی که با زیان عملیاتی مواجهند، توان واقعی صندوق برای ایفای تعهدات را کاهش می‌دهد. مساله زمانی پیچیده‌تر می‌شود که شرکت‌های زیرمجموعه خود با مشکلات مالی مواجه باشند. بنگاه زیان‌ده نه‌تنها سود مورد انتظار صندوق را ایجاد نمی‌کند بلکه ممکن است برای پرداخت حقوق کارکنان، تامین سرمایه در گردش یا ادامه فعالیت خود نیز نیازمند حمایت مالی باشد. در چنین وضعیتی، دارایی‌ای که باید برای صندوق درآمد ایجاد کند، به منبعی برای ایجاد فشار مالی تبدیل می‌شود.

درنتیجه ناترازی صندوق‌ها می‌تواند از یک مساله حسابداری به یک مساله جریان نقدی تبدیل شود و بخشی از بار آن درنهایت به بودجه عمومی انتقال پیدا کند. دولت در این وضعیت با تعهداتی مواجه می‌شود که منابع پایدار صندوق برای پوشش آنها کافی نیست.

البته صندوق‌های بازنشستگی مستقیماً پول خلق نمی‌کنند و نمی‌توان آنها را علت مستقیم تورم دانست. نقطه اتصال آنها به تورم، نحوه انتقال و تامین کسری است. اگر کسری صندوق‌ها فشار بیشتری بر بودجه دولت ایجاد کند و تامین این فشار از مسیرهایی صورت گیرد که در نهایت به افزایش پایه پولی یا رشد نقدینگی منجر شود، یک ناترازی مالی می‌تواند به فشار پولی و سپس تورمی تبدیل شود بنابراین اصلاح صندوق‌های بازنشستگی نیز صرفاً اصلاح سن بازنشستگی یا فرمول مستمری نیست، اصلاح کیفیت دارایی‌ها، حاکمیت شرکتی، تعیین تکلیف شرکت‌های زیان‌ده و کاهش بار مالی بنگاه‌های کم‌بازده نیز باید بخشی از این فرآیند باشد.

در چنین اقتصادی، افزایش قیمت بنزین می‌تواند در کوتاه‌مدت بخشی از شکاف میان قیمت و هزینه فرصت سوخت را کاهش دهد اما اگر منشاهای ایجاد تورم و کسری‌های مالی اصلاح نشوند، این اثر به‌تدریج فرسوده خواهد شد. از طرف دیگر، ثابت نگه داشتن قیمت بنزین نیز راه‌حل نیست. تثبیت طولانی‌مدت قیمت در شرایط تورمی به‌معنای کاهش مداوم قیمت واقعی سوخت است. پس از انباشت این شکاف، سیاستگذار ناچار می‌شود به‌جای اصلاحات کوچک و مستمر، به یک اصلاح بزرگ و ناگهانی متوسل شود؛ همان‌چیزی که در ادبیات سیاستگذاری می‌توان آن را تبدیل یک اصلاح تدریجی به «شوک قیمتی» دانست.

راه‌حل، نه تثبیت دائمی قیمت است و نه افزایش دفعی آن بلکه حرکت به‌سمت یک قاعده شفاف و قابل‌پیش‌بینی برای تعدیل قیمت انرژی است؛ قاعده‌ای که خانوار و بنگاه بتوانند براساس آن تصمیم بگیرند و اصلاح قیمت را به یک اتفاق غیرمنتظره تبدیل نکنند. حتی قیمت‌گذاری صحیح نیز بدون اصلاح ساختار مصرف، مساله را به‌طور کامل حل نمی‌کند.

وقتی ناوگان خودروهای کشور پرمصرف و فرسوده است و حمل‌ونقل عمومی ظرفیت و کیفیت کافی ندارد، افزایش قیمت سوخت لزوماً به کاهش متناسب مصرف منجر نمی‌شود. بخشی از مصرف بنزین ناشی از انتخاب اقتصادی آزاد مصرف‌کننده نیست بلکه نتیجه ساختار حمل‌ونقل و کیفیت ناوگان است بنابراین اصلاح قیمت باید همزمان با نوسازی خودروها، اسقاط خودروهای فرسوده، افزایش بهره‌وری مصرف سوخت و توسعه حمل‌ونقل عمومی انجام شود. در غیر این صورت سیاست قیمت‌گذاری می‌تواند بیش از آنکه مساله مصرف را حل کند، صرفاً هزینه استفاده از یک الگوی ناکارآمد حمل‌ونقل را افزایش دهد. اختلاف قیمت بنزین با کشورهای همسایه طبیعتاً انگیزه اقتصادی برای قاچاق ایجاد می‌کند اما قاچاق را نمی‌توان صرفاً با افزایش قیمت داخلی توضیح داد. ضعف نظارت، شکاف اطلاعاتی و امکان انحراف در زنجیره توزیع نیز در این مساله نقش دارند بنابراین سیاست مقابله با قاچاق باید از یک نظام اطلاعاتی یکپارچه استفاده کند که داده‌های کارت سوخت، پیمایش، مصرف جایگاه‌ها و الگوهای غیرعادی مصرف را در کنار یکدیگر قرار دهد. در چنین شرایطی سیاستگذار به‌جای افزایش عمومی قیمت برای همه مصرف‌کنندگان، می‌تواند بخش بیشتری از منابع نظارتی خود را به شناسایی و حذف مصرف غیرواقعی و قاچاق اختصاص دهد. تجربه نزدیک به دو دهه گذشته نشان می‌دهد که تغییر قیمت و سهمیه‌بندی، به‌تنهایی نتوانسته مساله بنزین را برای همیشه حل کند. علت آن روشن است: قیمت بنزین در خلأ تعیین نمی‌شود، قیمت انرژی در اقتصادی تعیین می‌شود که سطح عمومی قیمت‌ها، نرخ ارز، وضعیت بودجه دولت، ترازنامه بانک‌ها، وضعیت صندوق‌های بازنشستگی، فناوری خودروها و زیرساخت حمل‌ونقل همگی بر

آن اثر می‌گذارند بنابراین اصلاح بنزین باید بخشی از یک چارچوب گسترده‌تر حکمرانی اقتصادی باشد. در این چارچوب، ثبات پولی و مالی باید با اصلاح تدریجی قیمت انرژی همراه شود، حمایت از خانوار باید تا حد امکان مستقیم و هدفمند باشد و نه از طریق یارانه‌ای که هرچه مصرف بیشتر باشد، منفعت بیشتری ایجاد کند و همزمان ساختار خودرو و حمل‌ونقل باید اصلاح شود. در این صورت افزایش قیمت بنزین دیگر یک «شوک» نخواهد بود بلکه بخشی از یک فرآیند قابل‌پیش‌بینی اصلاح اقتصادی خواهد شد. پرسش اصلی نباید این باشد که «بنزین را چند تومان کنیم؟» پرسش اصلی این است که چگونه اقتصاد ایران را از چرخه‌ای خارج کنیم که در آن تورم، ناترازی مالی و پولی را تشدید می‌کند، ناترازی مالی و پولی به بی‌ثباتی قیمت‌ها دامن می‌زند، تورم قیمت واقعی انرژی را کاهش می‌دهد و کاهش قیمت واقعی انرژی دوباره به رشد مصرف و تشدید ناترازی بنزین منجر می‌شود؟

اگر این چرخه اصلاح نشود، افزایش قیمت بنزین ممکن است ناترازی امروز را کاهش دهد اما تضمینی برای جلوگیری از بحران فردا ایجاد نخواهد کرد. هدف، افزایش قیمت بنزین نیست. هدف، ایجاد سازوکاری است که اقتصاد ایران دیگر برای اصلاح یک ناترازی انباشته، هرچند سال یک‌بار به یک شوک قیمتی متوسل نشود. بحران بنزین زمانی پایان می‌یابد که سازوکار تولید بحران اصلاح شود، نه زمانی که فقط قیمت بنزین تغییر کند.

اخبار مرتبط

دولت و آزمون سخت مهار گرانی

سقوط ریال و فاجعه بی‌مسئولیتی پشت سنگر تحریم

آینده‌پژوهی توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر در ایران

ابهامات مالی هلدینگ خلیج‌فارس در آستانه عرضه ستاره