

سرکوب قیمت در تعارض با شعار عدالت اجتماعی است

تبعات اجتماعی نرخ‌گذاری دستوری در
گفت‌وگو با عباس عبدی، تحلیلگر و
روزنامه‌نگار

فقط دلان از قیمت‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل هوایی سود برده‌اند

گروه اقتصادی

اخیرا وزارت راه و شهرسازی دولت سیزدهم تلاش‌های گسترده‌ای ترتیب داده تا اهرم سرکوب قیمت در بازار خرید و فروش بلیت هواپیما را بیش از پیش به کار بگیرد. البته تا پیش از این نیز صنعت حمل‌ونقل هوایی در ایران از تبعات اعمال سیاست قیمت‌گذاری در مقیاس گسترده رنج می‌برد اما با تصدی پست وزارت راه و شهرسازی توسط مهرداد بذرپاش، بازار خرید و فروش بلیت هواپیما بیش از پیش تحت‌تاثیر سیاست‌های مخرب دولت سیزدهم قرار گرفت. عملکرد وزارت راه و شهرسازی در جریان مدیریت جدید سیاست متناقضی را دنبال کرده. از یک سو، قیمت سوخت هواپیما آزاد شده اما از طرف دیگر قیمت بلیت هواپیما به صورت دستوری تعیین می‌شود! این اتفاق موجب شده تا بلیت سیستمی هواپیما به ذی‌نفعان حمل و نقل هوایی نرسد. این اتفاق موجب ایجاد بازاری پرسود برای دلانی شده که بلیت هواپیما را در بازار سیاه به فروش می‌رسانند. مشخص نیست که پشت صحنه بازار سیاه بلیت هواپیما فقط شرکت‌ها و دفاتر خدمات مسافرتی قرار دارند یا بعضا خود دولتی‌ها نیز در این موضوع سهم هستند؟ اما نتیجه سیاست‌های کنونی، وضعیت شکننده حمل و نقل هوایی و بروز دلالی در جریان بلیت فروشی است. عباس عبدی، روزنامه‌نگار و تحلیلگر در گفت‌وگو با «اعتماد» به تبعات گسترده اعمال سیاست قیمت‌گذاری دستوری در جامعه پرداخته است. او معتقد است سرکوب قیمتی در حوزه‌ای مانند صنعت حمل

و نقل نه تنها کمکی به اقشار آسیب‌پذیر نکرده بلکه باعث کاهش سطح کیفی زندگی شهروندان در مناطق محروم کشور شده است. عیدی اعتقاد دارد سیاست قیمت‌گذاری دستوری هیچ نقش مثبت و معناداری در گسترش عدالت اجتماعی نداشته و حتی زمینه را برای افزایش دامنه فساد و رانتخواری در کشور فراهم ساخته است.

به‌طور کلی وقتی بحث عدالت اجتماعی در ایران مطرح می‌شود ذهن سیاستگذار و مجری سمت اجرای طرح‌های مقطعی و غیرکارشناسی مانند قیمت‌گذاری دستوری کالا و خدمات سوق پیدا می‌کند. به نظر شما الگوهای مشابه سرکوب قیمتی توانسته آنچه عدالت اجتماعی خوانده می‌شود را در بطن جامعه ایران محقق کند؟

قیمت‌گذاری دستوری در تعارض با مفهوم عدالت اجتماعی است. البته ممکن است افکار عمومی تصور دیگری داشته باشند و حتی از شعارهایی با مضامین تثبیت قیمتی کالا و خدمات استقبال کنند اما اگر واقعیت ماجرا برای مردم عادی نیز روشن و شرح داده شود واکنش متفاوتی خواهند داشت. در این مورد نگاه جامعه دو قطبی است. نظرسنجی که اخیراً در روزنامه دنیای اقتصاد انجام شده نشان می‌دهد که اغلب مردم همچنان دنبال قیمت‌گذاری هستند در حالی که دانش اقتصادی به وضوح نشان می‌دهد که این به سود اقتصاد و در نهایت مردم نیست. علت نیز عدم همراهی حکومت برای تبیین مساله است.

اصولاً قیمت‌گذاری دستوری جز در موارد استثنایی در هیچ زمینه‌ای نمی‌تواند موفق باشد. حتی در موارد استثنایی چون انحصار هم که دولت‌ها موقتاً مجبور به تبعیت از این الگو می‌شوند، باید روندی را در پیش بگیرند که پس از مدت معینی انحصار ناشی از قیمت‌گذاری از بین برود. برای مثال در ایران انحصار فروش گاز در اختیار دولت است. دولت می‌تواند با توجه به آنچه در بازارهای بین‌المللی در جریان است این قیمت‌گذاری را تنظیم کند. اما در نهایت باید بستر را برای ایجاد رقابت بین شرکت‌های مختلف فعال در این حوزه فراهم کرد. به‌طور طبیعی چنین رویکردی هم نهایتاً منجر به حذف قیمت‌گذاری می‌شود.

در واقع شما مخالف اجرای چنین سیاست‌هایی از سوی دولت هستید؟

بله همین‌طور است، سیاست قیمت‌گذاری دستوری، سیاستی بسیار مخرب است.

دلیل مخالفت شما چیست؟

باید توجه داشت سازوکار تعیین قیمت معمولا نمیتواند منجر به دستیابی قیمتی مناسب شود. این موضوع بسیار پیچیده و پراهمیت بوده چرا که قیمت مناسب لزوما قیمتی نیست که در کوتاه مدت به سود مصرفکننده باشد. قیمت مناسب در واقع قیمتی است که در بلندمدت به سود همگان باشد و مصرفکننده هم از این طریق بهره مند میشود. به عبارتی باید منجر به افزایش حجم و بهبود کیفیت تولید و همچنین کاهش قیمت تمام شده شود. این موارد باید تعیینکننده قیمت باشند و هیچ یک از موارد فوق جز در بستر رقابتی قابل تحقق نیستند.

از طرفی اگر قیمت گذاری دستوری وجود نداشته باشد، برخلاف تصور، عنصر ثبات قیمتی در اقتصاد نیز تقویت خواهد شد. تجربه ایران همین را نشان میدهد. قیمت گذاری به سرعت به بن بست میرسد و قیمت جدیدی را اعمال میکنند. برای مثال در بیشتر کشورهای غربی اساسا پدیده ای تحت عنوان قیمت گذاری وجود ندارد اما قیمت کالا و خدمات در بسیاری از جاها یکسان است. در واقع این رقابت است که تعیینکننده قیمت بوده و هیچ فشار و دستوری هم وجود ندارد که فروشندگان را مجبور به تبعیت از یک قیمت مشخص کند.

البته قیمت گذاری در موارد بسیار محدود و موقت کار درستی است اما اصلا نمیتوان آنها را قاعده و استثنا تعریف کرد. اما در نهایت این سیاست هیچگاه موفق نبوده و نخواهد بود. ضمن اینکه باعث افزایش هزینه و کاهش سطح تولید و همچنین کیفیت کالا و خدمات و تولید فساد و رانت میشود.

بسیاری معتقدند قیمت گذاری دستوری زمینه را برای گسترش فساد نیز فراهم میکند.

در سازوکار قیمت گذاری دستوری رانت عظیمی نهفته که به گسترش بیش از پیش فساد و تباهی منجر خواهد شد. یک علت مهم تاکید بر قیمت گذاری خودرو رانت و فساد است و الا مردم که به قیمت بازار میخرند. زمانی که فضا رقابتی نباشد و یک مرجع قیمت را مشخص میکند طبیعی است که برخی افراد از انحصار برخوردارند و عملا بازار را قبضه میکنند. معمولا بازیگران در این فضا یا حذف میشوند یا اینکه خودشان نیز بخشی از سازوکار آلوده به فساد هستند.

یکی از حوزه هایی که آسیب جدی از سیاست سرکوب قیمتی دیده صنعت حمل و نقل است. طبق گزارشهایی که مراجع رسمی منتشر کرده اند حدود ۷۰ درصد ناوگان هوایی کشور زمینگیر شده است. فشار تحریمها نیز به

حدي بوده که عملا امکان نوسازي اين ناوگان براي دولت و شرکتهای خصوصي وجود ندارد. سرکوب قيمتي نيز باعث شده شرکتهای هواپيمايي حتي از تامين هزينه های تعمير نيمبند هواپيما نيز عاجز باشند. اين مساله باعث شده پروازهای به مقصد يا از مبدا مناطق فقير به کلي از ليست پرواز فرودگاهها حذف شود. به نظر شما اين وضعيت چه عواقبي مي تواند داشته باشد؟

همانطور که پيشتر نيز اشاره شد قيمتگذاري اصولا عليه عدالت اجتماعي است. البته مردم اينگونه فکر نميکنند چرا که آنچه در پشت صحنه در جريان است را نميبينند. براي مثال وقتي که بليت هواپيما نيز شامل سياست قيمتگذاري دستوري ميشود در ظاهر مصرفکنندگان خوشحال ميشوند. اما هيچکس نيست که توضيح بدهد وقتي قيمت پايين نگه داشته شود، ميزان عرضه و کيفيت خدمات نيز به تناسب کاهش پيدا ميکند. از طرفي تهيه بليت هواپيما نيز تبديل به امري خواهد شد که پارتيبازي نقش تعيينکنندهاي در آن دارد. در اين مورد تجربه عجيبی داشتم که آن را طي يك يادداشت نوشتم. دريغ از رسيدگي.

البته سرکوب قيمتي نيز نتوانسته دردي دوا کند و با نگاهی به سايتهاي فروش بليت هواپيما شاهد عرضه با قيمتهای بسيار متفاوت هستيم. به عبارتي دولت سعي کرده با سرکوب قيمت، بازار را يکدست و يکنواخت کند اما اين تصميم نادرست باعث شده بليت هواپيما از حالت تکنرخي خارج شده و با قيمتهای بسيار عجيب در بازار به فروش برسد.

در حال حاضر وقتي براي خريد بليت هواپيما مراجعه ميشود ۳ يا ۴ قيمت متفاوت از سوي فروشندگان ارائه ميشود. چنين پديدهاي در هيچ نقطه اي از جهان وجود ندارد که صندلي کناري شما با قيمتي ۲ يا ۳ برابر بيشتري يا کمتر از مبلغی که شما براي تهيه بليت پرداخته ايد به فروش برسد!

هزينه اجرائي چنين سياستي را چه کسي ميپردازد؟

اين موضوع در واقع همان فساد و تباهي است که باعث ميشود پايه های اقتصادي و مهمتر از آن بنيانهای اخلاقي جامعه سستتر شود. در واقع هزينه های که پشت سياست قيمتگذاري وجود دارد چندين برابر آن چيزي است که ممکن است با اعمال اين سياست عايد مردم عادي شود. اتفاقا اين هزينه مستقيما از جيب همان مردمي برداشته ميشود که سياست قيمتگذاري با شعار حمايت از آنها اجرائي شده است.

دولت سيزدهم وعده های زيادي براي نوسازي ناوگان هوايي کشور داده

بود. اما گزارشهای حاکی از لغو مکرر پروازها و حتی در مواردی فرود اضطراری ناشی از نقص فنی است.

بله همینطور است؛ دولت اعلام کرده امسال ۵۰ فروند هواپیما وارد کشور کرده است. اما آمارها نشان میدهد تعداد مسافران صنعت هوایی در ۷ ماهه ابتدای سال جاری در مقایسه با مدت مشابه در سال ۱۴۰۱ کاهش پیدا کرده است. وقتی گفته میشود با وجود وارد کردن ۵۰ فروند هواپیما، تعداد مسافران کاهش پیدا کرده حتماً عاملی وجود دارد که باعث کاهش قابل توجه تقاضا شده است.

فکر میکنید چه عاملی سبب این اتفاق شده است؟

دلیلش مشخص است؛ وقتی فضا رقابتی نباشد، شرکتهای هواپیمایی از سوددهی خارج شده و عملاً ورشکسته خواهند شد. جالب اینجاست که سیاست قیمتگذاری به زیان تعداد معدودی از شرکتهای هواپیمایی اما اگر این سیاست از میان برداشته شود بخش عمدهای از همین شرکتهای هواپیمایی از بازار حذف خواهند شد. چرا که سود این مجموعهها اتفاقاً در ایجاد فضای غیرشفاف و رانتی ناشی از اعمال سیاست قیمتگذاری دستوری است. به عبارتی اگر چنین فضای مسمومی وجود نداشته باشد اغلب شرکتهای هواپیمایی رانتی با شکست مواجه شده و از عرصه رقابت حذف میشوند و این به سود اقتصاد و مردم است.

به نظر شما نهاد دولت در ایران که در بخشهای مختلف اقدام به اجرای سیاستهایی نظیر سرکوب قیمتی کرده، توانسته به هدف ادعایی خود که همان استقرار عدالت اجتماعی است دست پیدا کند؟

از ابتدای انقلاب تاکنون ضریب جینی کم و بیش در محدوده ۰.۴ ثابت مانده است. در مقاطعی مانند پرداخت یارانه نابرابری کاهش یافت اما به دلیل خنثی شدن اثرات یارانه با نرخ تورم، ضریب جینی و نابرابری هم افزایش پیدا کرد. بنابراین پس از انقلاب نابرابری در ایران افزایش یا کاهش قابل توجهی که پایدار باشد، نداشته است. این در حالی است که اگر دولت هیچ کاری نمیکرد و فقط درآمدهای منابع طبیعی اقلیم ایران را به طور کاملاً مساوی میان مردم تقسیم میکرد ضریب جینی به جای ۰.۴ شاید حدود ۰.۳ بود. از همین رو میتوان نتیجه گرفت چنین سیاستهایی که در طول چهار دهه گذشته کما بیش اجرایی شده کمکی به عدالت اجتماعی در کشور نخواهد کرد.

بسیاری از استادان دانشگاه و پزشکان که به مدد ناوگان هوایی در رفت و آمد مداوم بین مرکز و مناطق محروم بودند نیز عملاً ارتباطشان

قطع یا بسیار محدود شده است. گزارشهایی از لغو برخی واحدهای درسی در برخی دانشگاه‌های مناطق محروم کشور وجود دارد. حتی گفته میشود برخی پزشکان متخصص که حداقل ماهیانه یک یا دو بار جهت درمان بیماران یا انجام عمل جراحی به شهرهایی مانند زاهدان و ایلام سفر میکردند نیز کار خود را متوقف کرده‌اند. این در حالی است که همان حضور کمرنگ متخصصان در حوزه‌های مختلف نقشی حیاتی را در زندگی مردم مناطق محروم داشته است. در واقع ارتباط بین نهادهای غیررسمی و خودخوانده اجتماعی نیز که با اهداف مختلف شکل گرفته بود در حال قطع شدن است.

مردم سیستان و بلوچستان برای درمان بیماری‌های مختلف از جمله عفونت‌های چشمی که در این منطقه شایع است مجبورند هرطور شده خود را به استان‌هایی مانند یزد، اصفهان و تهران برسانند. این در حالی است که اگر صنعت حمل‌ونقل ظرفیت کافی را برای خدمات‌رسانی داشت، یک پزشک متخصص حاذق، حداقل در طول هفته یک مرتبه به این استان سفر میکرد تا بیماران را تحت درمان داشته باشد. باید در بلوچستان باشی تا ببینی آمدن به تهران و انجام یک عمل جراحی چقدر هزینه و سختی دارد.

در شرایط کنونی قیمت‌گذاری در صنعت هوایی کاری کرده که همان حضور نصفه و نیمه متخصصان در مناطق محروم نیز قطع شود. همانطور که اشاره کردید این امر محدود به پزشکان نمیشود بلکه اساتید دانشگاه، متخصصان حوزه صنعت و... را نیز شامل میشود. به عبارتی با اجرای سیاست قیمت‌گذاری که در ظاهر بسیار ساده و به نفع مردم است، سطح کیفی زندگی مردم کاهش قابل توجهی یافته و دچار آسیب‌های جدی شده است.

البته آسیب این گونه طرح‌ها بسیار گسترده‌تر است. به گونه‌ای که اقتصاددانان معتقدند قیمت‌گذاری دستوری مستقیماً معیشت مردم عادی را هدف گرفته و سفره اقشار کم‌درآمد را کوچک‌تر کرده است.

بدترین و مخرب‌ترین نوع این دست سیاست‌ها، قیمت‌گذاری روی نیروی انسانی است! برای مثال ادعا شده سال آینده ۴۰ درصد تورم خواهیم داشت و رشد اقتصادی ۵ درصدی را تجربه میکنیم. خوب در چنین شرایطی حداقل حقوق باید حدود ۴۵ درصد افزایش پیدا کند. اما فعلاً گفته میشود که برای سال آینده چیزی در حدود ۱۸ الی ۲۰ درصد افزایش حقوق در نظر گرفته شده است.

عدالت اجتماعي فقط از طريق افزايش سهم نيروي كار در ارزش افزوده حاصل ميشود. طبيعتا با توجه به وضعيتي كه در کشور مشاهده ميشود، سهم نيروي كار قطعا در حال کاهش روزافزون بوده و سهم سرمايه و زمين افزايش پيدا ميكند. بنا بر اين چنين سياسي هيچ كمكي به تقويت عدالت اجتماعي در کشور نخواهد كرد.

دولت اغلب زماني سياست قيمتگذاري را کنار ميگذارد كه قصد گرفتن پول از مردم را دارد. به عبارتي تنها در موسم مالياتستاني است كه دولت‌ها قيمتگذاري را فراموش ميكنند و به تبعيت از وضعيت واقعي اقتصاد کشور از مردم طلب پول ميكنند. به راحتی ماليات در بخشهاي مختلف افزايش پيدا ميكند اما هيچ تبديلي در بودجه بخشهاي ديگر مانند آموزش يا بهداشت و درمان ديده نميشود. سياست قيمتگذاري از حيث تعارض منافع نیز ضد توسعه و غير اخلاقي است. قيمتگذاري اندك بر ويزيت پزشكان حل مشكلات مالي دولت و بيمه‌ها از جيب پزشكان است ولي واكنش پزشكان هم موجب عوارض مهمي براي نظام درماني کشور ميشود كه آقا يان توجهي به آن ندارند.

با نزديك‌تر شدن به انتخابات نیز شاهد تشديد چنين رويكردي از سوي قواي مجريه و مقننه هستيم. فكر مي‌كنيد ارتباط معناداري بين انتخابات و اعمال شديدتر و گسترده‌تر قيمتگذاري دستوري وجود دارد؟

سياستگذار و مجري ممكن است در موسم انتخابات قصد بهره‌برداري سياسي از اعمال چنين سياست‌هايي را داشته باشد. اما اين رويکرد هيچ نتيجهاي غير از افزايش فشار و هزينه براي اقشار ضعيف و متوسط جامعه نخواهد داشت. اين دست سياستها مي‌تواند دستمايه‌اي براي شعارهاي انتخاباتي باشد و بخشي از راي‌دهندگان ساده‌انگار نیز اغلب از آن استقبال مي‌کنند. اما همان‌طور كه گفته شد در اجراي سياست‌هايي مانند قيمتگذاري دستوري هيچ منفعتي براي کشور و مردم وجود ندارد.