

# گرانی نفت و بنزین و دستمزد دلاک و سلمانی

## قسمت سوم

## فعالان اقتصادی چه

## می‌گویند؟

برای آگاهی از تحلیل و نتیجه گیری دست‌اندرکاران فعالیت‌های مختلف تولیدی و خدماتی در مورد پیامدهای گرانی قیمت مشتقات نفتی و برق گزارشگران ماهنامه با گروهی از آنان به گفتگو نشسته‌اند. در زیر چکیده نظریات این گروه را آورده‌ایم:

حسین احمدی‌زاده دبیر و نایب رئیس انجمن صنفی کارفرمایان و مؤسسات و شرکتهای باربری و حمل و نقل تهران و حومه گفته است: باید توجه داشته باشیم که مسأله سوخت با سایر کالاهای مصرفی مردم تفاوت‌های اساسی دارد و به همین لحاظ هم افزایش یا کاهش قیمت آن، حتی قبل از آنکه سود و زیانش متوجه وزارت نفت بشود، روی کلیه کالاهای سرمایه‌ای، مصرفی و خدماتی تأثیری قاطع و بدون برگشت خواهد گذاشت. یک ریال افزایش بهای نفت و بنزین قیمت اصلاح سرو و صورت و نرخ گرمابه و دلاک حمام‌های عمومی را هم بالا می‌برد و به عقیده من بیشترین خسارت را برای کشاورزان و تولیدکنندگان محصولات کشاورزی پدید خواهد آورد، کشاورزانی که نان و برنج و محصولات غذایی ما را تولید می‌کنند.

ممکن است با گران شدن نرخ خریزه و هندوانه مردم از مصرف آنها صرف‌نظر کنند ولی نمی‌توانند نان و برنج و حبوبات نخورند. از سونای کشاورز با این امید شب و روز تلاش می‌کند تا در فصل برداشت محصول زراعی خود را هرچه زودتر به بازار بفروشد تا بتواند هزینه زندگی سالیانه‌اش را تأمین کند اما وقتی که تولید برای او صرف نکند، دیگر نمی‌کارد و خودش هم به عنوان یک مصرف کننده دایمی به شهرهای بزرگ روی می‌آورد و چون فن و حرفه و تخصصی ندارد، لذا الزاماً بیکاری پنهان را توسعه می‌دهد.

پس افزایش نرخ‌ها به ویژه در زمینه سوخت می‌تواند زاینده بسیاری از

مسائل جانبی باشد که گویا از دیدها پنهان مانده است.

حالا بیایید به رشته شغلی ما نگاهی کوتاه بیندازیم: گران شدن نرخ سوخت فقط به افزایش قیمت‌های حمل و نقل و باربری منجر نمی‌شود و نتیجه نهایی این نخواهد بود که مثلاً هزینه حمل بار را ده - بیست یا پنجاه درصد بالا ببرد چرا که کارخانجات صنعتی و تولیدی نه یک بار بلکه دهها بار باید برای حمل مواد و لوازم خود بهای بیشتری را بپردازند. بگذارید مثالی بزنیم: یک یخچال ساده و مورد نیاز تمام مردم شهر و روستا از ورق آهن، موتور، ترموستات، فایبر گلاس، لامپ، سسیم، کابل و لوازم مختلف دیگری ساخته می‌شود که باید هر یک از آنها را از کارخانجات سازنده دیگری تهیه کنند. یا مثلاً تولید یک خودروی داخلی را بررسی کنیم که هر یک از اجزای بیشمار آن باید از منابع مختلف خارجی و داخلی خریداری و به کارخانه منتقل شود. هم آن یخچال، و هم این اتومبیل مانند بقیه کالاهای باید پس از تولید به مراکز توزیع کلی در شهرهای مختلف، و آنگاه به مراکز خرده فروشی حمل گردد.

پس می‌بینیم که برای ساخت یک کالا و فروش آن باید به سبب گران شدن نرخ سوخت، بالا رفتن هزینه حمل و نقل و جابجایی مواد و اجناس گریدهای بعدی را هم تحمل کنیم و به موازات آن با گران شدن دایمی و تصاعدی نرخ آب و برق و تلفن و عوارض شهری رو به رو باشیم.

باز هم مثالی دیگر: یک بازرگان مواد اولیه یا کالای مصرفی خریداری شده‌ای را از بندر عباس به تهران حمل می‌کند. این کالا را در تهران به فروشنده عمده دیگری منتقل می‌سازد و او هم به واسطه‌ها و دلال‌های سوم و چهارم می‌فروشد و انبار به انبار می‌کند تا احتمالاً توسط واسطه‌های هفتم و هشتم به تجریش و نیاوران یا کرج و تبریز و زاهدان انتقال یابد که هر یک از این جابجایی‌ها مستلزم پرداخت وجوهی برای حمل و نقل است که در کل، هزینه تمام شده را بالا می‌برد. بنابراین تنها یک رقم ۱۰-۲۰ یا ۵۰ درصدی نیست که به

نرخ نفت و بنزین و گازوئیل افزوده می‌شود بلکه چون تمام وسایل ضروری و مورد نیاز، و تمام کالاهای سرمایه‌ای - مصرفی و خدماتی ما زنجیروار به هم پیوسته‌اند و برهم تأثیری قاطع می‌گذارند پس رقمهای سرسام‌آوری را باید در این راه بپردازیم که گاهی محاسبه آن با کامپیوتر هم مشکل و غیر عملی خواهد شد.

رحیم اسلامیت رئیس هیأت مدیره انجمن صنفی کارفرمایان مؤسسات و شرکتهای باربری و حمل و نقل تهران و حومه هم می‌گوید: بالا رفتن نرخ سوخت، در شرایط فعلی، بیشترین تأثیر را برای طبقه مستضعف، زحمتکش و کم درآمد و آسیب‌پذیر جامعه ما در پی خواهد داشت، گروههای زیادی از اقشار مختلف جامعه به ویژه کارمندان دولت هر چه داشته‌اند فروخته‌اند و یک پیکان دست سوم و چهارم تهیه کرده‌اند تا بتوانند بعد از ظهرها کمبوهای مادی زندگی خود را از راه مسافركشی جبران کنند. این گروه‌های مزد بگیر گاهی تا نیمه‌های شب کار می‌کنند تا بخشی از هزینه‌های خود را تأمین کنند در حالی که اگر نرخ سوخت افزایش یابد نه تنها درآمدهای تازه‌ای کسب نخواهند کرد که ممکن است همین درآمد جزئی را هم از دست بدهند زیرا با افزایش نرخ بنزین نرخ‌های جابجایی شهری هم بالا خواهد رفت که در نتیجه بسیاری از تا کسی سوارها توان پرداخت نرخ‌های بالا را نخواهند داشت.

هنوز که بنزین گران نشده است، در چند ماه اخیر دیده‌ایم که بهای لاستیک سیر صعودی را پیموده به گونه‌ای که هم اکنون بسیاری از رانندگان ما به خاطر گرانی فزاینده لاستیک و لوازم یدکی، ماشینها را خوابانده‌اند. بنابراین معتمد که اگر در مورد افزایش نرخ مشتقات نفتی بیشتر ببیند و بیشتر مسائل جانبی‌اش را ارزیابی کند مسلماً به راه‌های بهتر و تازه‌تری خواهد رسید.

محمد تقی خلیلی دشتی‌زاده یکی از پایه‌گذاران اولیه صنف حمل و نقل برون شهری می‌گوید: در شرایط فعلی رقم چشمگیری (بین ۳۰ تا ۴۰ درصد) هزینه حمل و نقل و جابه‌جایی‌ها را دولت و

مؤسسات وابسته به دولت پرداخت می‌کنند. حمل‌گندم و قند و شکر یا جابجایی مواد اولیه و لوازم یدکی و سایر نیازهای کارخانجات و مؤسسات دولتی یا نقل و انتقال کارمندان دولت و کارگران کارخانجات را دستگاههای دولتی یا وابسته به دولت و ارگان‌های دولتی می‌پردازند. دولت در شرایطی قرار گرفته که در صورت افزایش نرخ مواد سوختی بیشترین ضرر و زیان را متوجه خود خواهد کرد.

حاج امیر مسعود پیراسته یکی از اعضای هیأت مدیره مؤسسه حمل و نقل وطن گفته است وزارت نفت مدعی است که هر ساله وجوه زیادی را برای تأمین سوخت مصرفی جامعه سوسید می‌دهد چرا که به قول مسئولان وزارت نفت باید نفت خام را به خارج از کشور بفروستند و بعد از پالایش آنرا به بهای فوق‌العاده زیادتری خریداری و به داخل بگردانند، این را قبول داریم ولی این را هم باور داریم که به گفته وزیر نفت، ایران دومین تولیدکننده گاز در جهان است. گاز که هزینه پالایش و سایر هزینه‌های نفت را ندارد. گاز که در زمره کم خرج‌ترین و ارزاترین مشتقات نفتی است، گاز آنقدر زیاد است که قدرت جذب آن را نداریم و در هر ساعت هزاران مکعب آن را در خوزستان، کرمانشاه و سایر جاها دود می‌کنیم و به آسمان می‌فرستیم در صورتی که می‌توانیم شبکه‌های گازرسانی را در داخل کشورمان توسعه دهیم و برای همه مردم این امکان را فراهم کنیم که به جای نفت و گازوئیل از گاز بهره بگیرند. در شلوغ‌ترین محلات تهران هنوز شرکت ملی گاز نتوانسته یا نخواسته است که لوله کشی گاز را به خانه‌ها و منازل ببرد و مردم ناچار هستند که برای پخت و پز خود گاز مایع مصرف کنند و یا در بخاریهایشان نفت بریزند و یا شوقاژ خانه‌شان را با گازوئیل روشن کنند.

## مالیات به جای افزایش قیمت

دکتر امیر هوشنگ امینی کارشناس مسائل اقتصادی می‌گوید: به جای افزایش بهای سوخت می‌توانیم سیستم دریافت مالیات بر مصرف بنزین را نه در

کل که فقط از مصرف کنندگان خصوصی تا مرز هزینه تمام شده آن به اجرا بگذاریم. به عبارت دیگر ما باید نظامی برقرار کنیم که به موجب آن از هر اتومبیل شخصی بر مبنای سیلندرها، آن، سالانه مالیات یا عوارض متفاوتی اخذ کنیم. در این نظام باید تمام وسایط نقلیه عمومی مانند تاکسیها، اتوبوسها و کامیونهای باربری و نظایر آن معاف شوند، برقراری این نظام از افزایش قیمت سایر کالاها جلوگیری می کند و در عین حال منبع درآمد بسیار جالب توجه و چشمگیری را برای دولت به وجود خواهد آورد که شاید رقم آن بالای هفتاد میلیارد تومان بشود.

مهندس رزازی مدیر عامل شرکت واگن پارس در جملاتی کوتاه می گوید: خیلی طبیعی است که هرگونه افزایش قیمت سوخت، قیمت تمام شده محصول را هم بالا ببرد. بالا رفتن قیمت سوخت بر کل جامعه مصرفی و نه بخشی از آن، تأثیر می گذارد. این افزایش، می تواند عوارض جنبی دیگری مثل درخواست افزایش دستمزدها، قطعات و لوازم یدکی، یا حتی افزایش نرخ بیمه بیکاری و حق بیمه کارگران را هم پدید آورد. افزایش قیمت تمام شده تولید ممکن است در جهت مخالف، تقاضای خرید را کاهش دهد.

مهندس نریمان رضائی مهر معاون بازرگانی کارخانه صنعتی آزمایش چنین اظهار نظر کرده است: این یک امر طبیعی است که هرگاه بهای کالائی بالا برود روی بقیه کالاها اثر خواهد گذاشت به ویژه اگر این کالای پر مصرف، سوخت و انرژی باشد. چون تمام وسایل نقلیه از مشتقات نفت مثل بنزین و گازوئیل بهره می گیرند. از طرف دیگر چون درآمد سرانه جامعه به طور همسو بالا نمی رود و در جوامعی نظیر جامعه ما مصرف کنندگان طبقات پائین جامعه، معمولاً کم درآمدترین ها را تشکیل می دهند که در شرایط بحران اقتصادی توان خرید را از دست می دهند تولید کم می شود. کیفیت ها پائین می آید. توزیع با نوسانات چشمگیر و مشکل ساز مواجه می گردد که در کل قابلیت بازار فروش را هم از دست می دهیم و اینجاست که از نظر اقتصاد خرد، درآمد کارخانجات تولیدی و صنعتی کاهش می یابد و از نظر اقتصاد کلان، هم تولید ناخالص ملی افت می کند.

## حرفهای یک کشاورز

حمید حاج مرادی لیسانسید کشاورزی و یکی از کشتکاران عمده منطقه مهرآذین معتقد است که سوسید مواد سوختی فقط به گرانی و گرانیهای گرانفرشی کمک می کند. او می گوید: در بسیاری از کشورهای پیشرفته و در حال توسعه مرسوم است به سرمایه گذاری های زیر بنائی و به عرضه کالاهای مصرفی و خدماتی مثل مواد سوختی به طرق مختلف سوسید می دهند تا از گرانی کالاهای اساسی و ضروری مورد نیاز اقشار پائین جامعه جلوگیری کنند از جمله برای کشاورزان و تولیدکنندگان محصولات کشاورزی تسهیلات ویژه ای را در نظر گرفته اند تا سطح کشت را بالا ببرند و متقابلاً قیمت ها را به سود مصرف کنندگان به معنای واقعی - یعنی قابل قبول برای قشرهای کم درآمد - متعادل و پائین

درصد به نرخ برق و آب و تلفن و نفت و بنزین و گازوئیل و قند و شکر اضافه کرده ایم؟ و در مقابل چند درصد به حقوق کارگران و کارمندان زیر رده های مدیرکل و معاون افزوده ایم؟ به بینیم با این حقوقهای کارمندی که متوسط آن زیر بیست هزار تومان است می توانیم ماهانه برای یک خانواده چهار نفری ۲۰ کیلو میوه تهیه کنیم و همراه با آن اجاره خانه و هزینه ثبت نام بچه ها را هم بپردازیم؟ ممکن است افزایش قیمت بسیاری از مواد خوراکی مثل ماهی و موز برای برخی از کشورها اهمیتی نداشته باشد، اما به سختی تلاش می کنند تا بهای نان و گوشت و چای و قهوه یا نرخ بلیط اتوبوس و تاکسی و ترن و کامیونهای باربری را پائین نگاه بدارند، چون در اینجا با گروههایی از جامعه سر و کار دارند که در تنگنا، و در مرز فقر به سر

از گازوئیل استفاده کنیم. ما که نمی توانیم مثل دستفروش های شهری سیگار و کبریت و موز وارداتی و انار و پرتقال را به نرخ دلار بفروشیم. تنها محل درآمد ما فروش محصول است و بس. وقتی که کشاورزان نتوانند از این راه معاش خود را تأمین کنند، الزاماً همان کاری را انجام می دهند که در سالهای اخیر مد شده است، مهاجرت به شهرهای بزرگ برای امرار معاش از طریق دستفروشی و خرید و فروش دلار یا ....

## انرژی و دامداری

محمد طاهرپور ایلخانی یکی از دامداران بزرگ منطقه کردستان گفته است: من حرفهایم را در چند جمله خلاصه می کنم... و آن این که تا چند سال گذشته، هر سال بیش از یک میلیون دام پروار از مرزهای غربی کشور صادر



می برند.

وی سپس می گوید یادمان باشد که در اولین سالهای پیروزی انقلاب وقتی به امام راحل (ره) خبر رسید که می خواهند نرخ قند و شکر را بالا ببرند به شدت ناراحت شدند و مطلبی به این مضمون فرمودند که قند و شکر را دهقان و کشاورز مصرف می کند و در حین کار با یک چای، خستگی را برطرف می کند. ما در دو سه سال اخیر بارها با گرانی و افزایش نرخها رو به رو بوده ایم و دیده ایم که همین گرانی ها چقدر در هزینه تمام شده گندم و گوجه فرنگی، خیار، کدو، برنج و پرتقال تأثیر گذاشته است. ما در تمامی روزهای سال مجبور هستیم که برای جابه جا کردن محصولات، شخم زدن زمین یا حمل بار

نگاه دارند یا این که به صورت مختلف تلاش می کنند تا از افزایش نرخ های جابجایی درون شهری و میان شهری و همراه با آن کرایه حمل و نقل کالاها نیز جلوگیری کنند، چرا که متفقدند هر لیر و لیره یا سنت و پنس و فرانک که بر بهای مشتقات سوختی که مصرف همگانی دارد افزوده شود بلافاصله قیمتها را به شدت تکان می دهد و موجب ناراحتی و نکت تولید می شود. ممکن است دولتمردان و طرفداران افزایش نرخها بگویند که مثلاً بهای نفت در ترکیه لیتری ۲۴۸ ریال یا بنزین در آلمان و فرانسه فلان قدر است این حرف صحیح است اما آن روی سکه را هم باید دید که درآمدها و حقوقها و دستمزدها نیز بالاست. به بینیم در سالهای اخیر چند

می شد ولی حالا با واردات گوشت و مرغ یخزده فرانسوی درگیر شده ایم چرا؟

چون در اثر بالا بردن برنامه ریزی شده قیمتها دامداران مجبور شده اند به جای سرمایه گذاری و تلاش شبانه روزی در زمینه دامداری و تحمل ترس و اضطراب از بابت تلف نشدن دام و بعد هم فروش بدون ضرر و زیان آنها، به شهرها هجوم ببرند تا باقیمانده دارائی خودشان را در راه خرید و فروشهای آسان ولی پر درآمد به کار اندازند که نه به جد و جهدهای شبانه در بیابان نیاز دارد و نه مستلزم ترس از مرگ و میرهای ناگهانی دام و نگرانی از بالا رفتن قیمت های کاذب علوفه و برق و آب و نفت و گازوئیل است.