

کنترل تورم

روش عمرانی ساختاری یا تثبیت

از آنجا که چشم‌انداز ایران نشریه‌ای است راهبردی طرح‌هایی که در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده و در روند اقتصادی کشور اثرات مهم می‌گذارد به تدریج و در حد توان در نشریه شمس می‌آورد. جزئیات این گونه طرح‌ها و نحوه استقلال که در ساختار موانع و مداخلات مطرح می‌شود، خوانندگان را آگاه می‌کند. نمایندگان مجلس هفتاد و سه نفر هستند بدین است که در اجلاس و جلسات این کشور تنها نگاه کارشناسی طرح‌ها است که می‌تواند ضمن در جهت‌دهی کلی عمومی و راه خروج از بحران‌های موجود باشد.

تثبیت قیمت‌ها در سال ۸۴ طرحی بود که مباحثات زیادی را چه در مجلس و بین نمایندگان و چه در بین اقتصاددانان برانگیخت. مخالفان این سیاست‌های اقتصادی، آن را صرفاً حرکتی سیاسی تلقی کردند که قصد دارد در انتخابات آینده مفید واقع شود و می‌گویند اعمال این سیاست‌ها نه تنها به رشد اقتصادی آسیب می‌رساند بلکه با رفتارهای بی‌ملاحظه قانونی تا زمان انتخابات این چند درصد رای خود را

از آنجا که چشم‌انداز ایران نشریه‌ای است راهبردی طرح‌هایی که در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده و در روند اقتصادی کشور اثرات مهم می‌گذارد به تدریج و در حد توان در نشریه شمس می‌آورد. جزئیات این گونه طرح‌ها و نحوه استقلال که در ساختار موانع و مداخلات مطرح می‌شود، خوانندگان را آگاه می‌کند. نمایندگان مجلس هفتاد و سه نفر هستند بدین است که در اجلاس و جلسات این کشور تنها نگاه کارشناسی طرح‌ها است که می‌تواند ضمن در جهت‌دهی کلی عمومی و راه خروج از بحران‌های موجود باشد.

تثبیت قیمت‌ها در سال ۸۴ طرحی بود که مباحثات زیادی را چه در مجلس و بین نمایندگان و چه در بین اقتصاددانان برانگیخت. مخالفان این سیاست‌های اقتصادی، آن را صرفاً حرکتی سیاسی تلقی کردند که قصد دارد در انتخابات آینده مفید واقع شود و می‌گویند اعمال این سیاست‌ها نه تنها به رشد اقتصادی آسیب می‌رساند بلکه با رفتارهای بی‌ملاحظه قانونی تا زمان انتخابات این چند درصد رای خود را

مدعی اند که مکتب اقتصادی اسلام نه لیبرال سرمایه‌داری است و نه سوسیالیسم و با امتناع از گرایش به چپ‌رواغت راهکارهای اقتصادی مورد نظر خود را ارائه می‌کنند. در این راستا مرکز پژوهش‌های مجلس اعلام کرد که قانون برنامه چهارم توسعه نه تنها مورد توافق ملی نیست بلکه ایرادهای اساسی دارد که اصلاح ماده سوم آن یکی از گام‌ها در رفع ایرادهای اساسی بود. به‌طور مثال در مورد بنزین که بحث‌های زیادی را در مطرح تثبیت قیمت برانگیخت دیدگاه‌های زیر ارائه شد:

- ۱- قیمت یگانه‌ای برای مصرف‌کننده بنزین در جهان وجود ندارد.
- ۲- بازار رقابت برای بنزین وجود ندارد و به دلیل انحصاری بودن قیمت واقعی بنزین مبتنی علمی ندارد.
- ۳- طرح لایز در کشور ما در بازارهای رقابتی همین نمی‌شود بلکه دستوری است.
- ۴- چون کاهش قیمتی بنزین کم است به دلیل افزایش تقاضا افزایش قیمت‌ها در آن تکرری ندارد و آنگاه واردات آن در روند کنونی امکان‌پذیر نمی‌باشد.

به علاوه آن که قاچاق بنزین به خارج از کشور جزئی است. این اقتصاددانان بحث بازارانه پنهان بنزین را هم اساساً علمی نمی‌دانند.

مخالفان تثبیت قیمت‌ها در پاسخ می‌گویند:

- ۱- قیمت بنزین تحت تأثیر نظام مالیاتی یا سوبسید در هر کشوری متفاوت است و در ایران اصلاح قیمت بنزین صرفاً باید در نظر گرفتن قیمت آن در مبادی وارداتی یعنی قیمت عمده‌فروشی آن در تولید فارس می‌باشد.
- ۲- این که انحصاری بودن مانع تعیین قیمت است صحیح نیست و در شرایط انحصار دولت‌ها معمولاً برای جلوگیری از استثمار مصرف‌کنندگان از طریق تنظیم و اعمال قوانین لازم موجب افزایش تولید و کاهش قیمت‌ها به سطح هزینه‌های نهایی تولیدکننده می‌شود. آنان راه‌حل‌هایی را در این زمینه به مجلس هفتم پیشنهاد داده‌اند از جمله:
- با توجه به افزایش شهرنشینی و رشد درآمد برآورد کاهش قیمت بنزین همواره در تشدید تقاضا موثر بوده است. اما اگر

برای چند سال متوالی قیمت بنزین در سطحی بالاتر از نرخ تورم تعدیل تا به قیمت بین المللی آن برسد. شاهد تأثیر اصلاح قیمتها بر تقاضای بنزین خواهیم بود و به تدریج تکنولوژیهای تولید به سمت مصرفه جویی در مصرف بنزین حرکت خواهد کرد و اتومبیل های با مصرف کمتر ساخته می شود. وارد خواهد شد و یا جیره بندی که سیاست محبوب سوسیالیست های دهه های گذشته است تفاوت اساسی پیدا خواهد کرد که در غیر آن صورت شاهد شکل گیری بازارهای غیر رسمی غیرنقروش کوپن بنزین و سوء استفاده ها و فسادهای اداری و مالی اجتناب ناپذیر خواهیم شد. مخالفین تثبیت قیمت ها برای مبارزه با آلودگی های ناشی از مصرف بنزین در شهرها پیشنهاد می کنند.

شهرداری های شهرهای بزرگ مستقلاً عوارض قابل توجهی به مصرف بنزین در این شهرها تحمیل کنند که نه تنها باعث پاکیزگی هوا خواهد شد بلکه منابع مالی لازم را برای توسعه شبکه حمل و نقل عمومی و بخصوص قطار زیرزمینی در اختیار شهرداری قرار خواهد داد. در حالی که سهمیه بندی بنزین مشکلات متعددی را ایجاد می کند.

آنان توصیه می کنند برای رسیدن به "قیمت تعادلی" افزایش تدریجی ۵ درصد در سال برای نول به نرخ خلیج فارس به طور متوسط ۲۰ درصد سال هزینه زندگی خانوارهای شهری را افزایش می دهد و نتیجه می گیرند به جای تعدیل یکباره قیمت بنزین به سطح قیمت وارداتی، می توان در یک دوره چهار یا پنج ساله این کار را عملی کرد.

اقتصاددانان مخالف تثبیت قیمت ها معتقدند در صورتی که شورای نگهبان این طرح را تأیید کند علاوه بر کاهش تولید، ناظر افزایش بیگانه و تورم قیمت ها خواهیم بود. صرف نظر از آن که

مجلس از مقام قانون گذاری به دستگاه صدور دستورات اجرایی تنزل پیدا خواهد کرد.

و اما بحث هایی که به هنگام تصویب کلیات این طرح در مجلس ایراد شد شنیدنی است.

به موجب این طرح قیمت حامل های انرژی از جمله بنزین، آب و برق، گاز و مواصلات پستی در سال ۱۳۸۴ افزایش نخواهد یافت و قیمت آنها بر پایه قیمت این محصولات در شهریور ماه سال ۱۳۸۳ محاسبه خواهد شد.

این طرح به عنوان اصلاحیه ای نسبت به برنامه چهارم صورت می گرفته ولی برخی از نمایندگان آن را مقایسه با اصل ۷۵ قانون اساسی می دانستند که به این ترتیب بار مالی داشته و هزینه های را بر دولت تحمیل می کند و ارقام برنامه به هم می ریزد و به همین دلیل به هیئت رئیسه این تذکر را می داد که نایبستی طرح اعلام وصول می شد.

رئیس مجلس تذکر را وارد ندانست. ماده سوم برنامه چهارم پیش بینی کرده است که قیمت حامل های انرژی از جمله نفت، کوره، نفت گاز و بنزین بر مبنای قیمت های عمده فروشی خلیج فارس این حامل ها قیمت گذاری شود. در مقابل دولت را مکلف نموده است که مقاوم سازی ساختمان ها در مقابل زلزله و بهینه سازی آنها در رابطه با مصرف انرژی، کاهش نقاط حادثه خیز جاده ها، کمک مستقیم و جبرانی به اقشار آسیب پذیر در رابطه با نظام تأمین اجتماعی، بهینه سازی مصرف انرژی در مورد کارخانجات و بهبود و گسترش حمل و نقل عمومی کشور، تولید خودروهای دوگانه سوز و مواردی از این قبیل را انجام دهد.

درست است که پیام عمده طرح، تغییر یافتن قیمت این کالاهای اساسی در سال ۱۳۸۴ است. اما مکانیزم و چگونگی افزایش قیمت در سال های بعد در طرح پیش بینی شده است.

کاهش مصرف بنزین از طریق بهینه سازی خودروها و افزایش ظرفیت حمل و نقل عمومی پیام دیگر طرح است. همچنین طرح دولت را مکلف می کند که در هر سال الگوی مصرف را در لایحه بودجه پیش بینی نماید و جزیمه مقطوعی را برای افزایش مصرف بیشتر از الگو پیشنهاد بدهد. طراحان معتقدند افزایش قیمت بنزین، انتظارات تورمی ایجاد می کند و تأثیر قابل توجهی بر سطح عمومی قیمت ها دارد و از سوی دیگر چون دولت بزرگ ترین مصرف کننده بنزین است، وقتی هزینه دولت افزایش پیدا کند افزایش نقدینگی ناشی از این باعث تورم تحمیلی فراوانی بر جامعه خواهد شد. بنابراین به جای افزایش قیمت می توان عرضه بنزین را کنترل و سهمیه بندی کرد. آنان می گویند در دهه اخیر، با آن که قیمت بنزین ۱۶ برابر شده اما مصرف دوبرابر افزایش پیدا کرده و با توجه به آن که هر ساله یک میلیون خودرو به جامعه عرضه می شود، بنزین آثار تورمی شدیدی را برای جامعه دارد. موافقان طرح افزایش قیمت را یک دور باطل می دانند زیرا با افزایش قیمت دولت نیاز به اعتبار و درآمد جدید پیدا می کند و چون نمی تواند آن را تأمین کند با کسری بودجه روبه رو می شود. سال بعد برای جبران کسری بودجه از نو افزایش قیمت می دهد. باز افزایش قیمت موجب کسری بودجه و نیاز جدید دولت می شود و این دور ادامه می یابد. انتظار تورمی که در پایان هر سال مردم می گویند اگر چیزی می خواهید بخرید سریع بخرید و اگر می خواهید بفروشید بنگارید. آن طرف سال، یعنی افزایش قیمت آن چنان نهادینه شده که مردم هم به این اقتصاد بیمار و تورم فراینده تر برنامه ریزی روزانه خود توجه دارند. این دسته از موافقان این را "تورم مدیریته شده" می دانند.

به گفته احمد توکلانی این طرح، طرح

"رعایت قواعد علمی در قیمت گذاری" و طرح "منطقی کردن و کاهش قیمت را" هم پوشش می دهد و می گوید هدف این طرح مهار تورم و افزایش بهره وری شرکت های بزرگ دولتی است. دولت به تکلیف خود که مطابق برنامه سوم برعهده اش بوده به درستی عمل نکرده است. وقتی افزود دولت در تورم پیشگام بوده است زیرا از ۲۶ قلم کالای وارداتی، ۱۱ قلم آن را شرکت های دولتی اینحصاراً عرضه می کنند که شاخص قیمت آن در سال ۱۳۸۳، بالاتر از شاخص کل قیمت ها است.

توکلانی گفت: معنی این پدیده این است که دولت به وسیله کالاهای مهم خود نقش لوکوموتور را برای قطار تورم ایفا می کند. نه نقش واگن.

ولی این طرح آثار صدتورمی هم دارد زیرا مهار قیمت کالاهایی که در مصرف و تولید کشور مهم هستند، باعث می شود هزینه تمام شده کالاهای بخش خصوصی به طور نسبی پایین آید. از سوی دیگر کالاهای دولتی - مخصوصاً بنزین - نمایان هستند و اثر شدیدی در انتظارات تورمی دارند و قیمت کالاهای زیادی در اول هر سال تحت تأثیر همین آثار روانی افزایش پیدا می کنند. در این شرایط ذرتمندان چیزی برای فروش دارند و اضافه قیمت تورم را روی جنس خود می کشند و قطعاً ضرر نمی کنند. این دستمزد بگیران و تهیه کنندگان هستند که کمرشان می شکند و زیر این آوار له می شوند. توکلانی گفت ما به مردم تحمیل کرده ایم که اتومبیل را با حدود ۱/۵ برابر قیمت بین المللی بخرند و سوخت پیش از استاندارد بین المللی از جیبشان خالی شود و آیا این منطق اقتصادی و اجتماعی دارد؟ توکلانی این سوال را مطرح کرد که آیا می توان راه حلی اتخاذ کرد که اعمال آن روش آثار خردکننده و شکننده را نسبت به اکثریت ملت دارد؟ پس سیاست های غیرقیمتی صددرصد

عقلایی است. وی در ادامه گفت که نباید هزینه سومندیریت و سوءمدیریت را از جیب مردم برداریم چرا وقتی که دیوان محاسبات اعلام می کند ۵۰۰ میلیارد تومان صرف هزینه سفر خارجی شده به فکر نیستیم طرح های عمرانی دارد خراب می شود؟

وی گفت بهره وری و گازسوز کردن حتماً یک ساله درست نمی شود، اما سال هاست که این تکلیف دولت بوده و عمل نشده است. این طرح همه جای عالم را اصلاح نمی کند، ولی به مردم اجازه نفس کشیدن می دهد.

مخالفتان طرح چه می گویند؟ نمایندگان منتقدند پیامی که این طرح دارد یعنی به دلیل کاهش فشار به مردم ناچاریم بخش عمده ای از پروژه ها را انجام ندهد و یا ادامه ندهیم و اگر مصلحت چنین است و اجتماع را بهتر اقناع می کند بهتر است به صراحت گفته شود تا نمایندگان راحت تر تصمیم بگیرند.

آیا بهره وری و برخی از مباحث ذکر شده در طول یک سال عملی است؟ و این هشدار را می دانند که صف و کوبن و چند قیمتی را بیشتر تجربه کرده ایم و حتی خروج از کشور به دلیل پارانه را؛ پس آیا باید جمع بندی کرد یا بیش از این تجربه کنیم؟

هیچ کشوری بنزین را پایین تر از قیمت جهانی نمی فروشد، اروپا از مالیات بنزین، کشورش را می سازد ولی ما می گوئیم بنزین را ۳۰۰ تومان بخریم و ۸۰ تومان بفروشیم، چرا که نفت داریم. آیا این تفت فقط برای ماست یا برای نسل های آینده هم هست؟ و با آن باید کشور را بسازیم یا بندهیم ماشین ها خود کتند؟

یکی دیگر از اشکالات طرح این است که نیروی انتظامی مجاز به شماره گذاری خودروهایی است که سوخت داشته باشند ولی آیا امکان دارد و شدنی است که ۸۰۰ هزار اتومبیل

را در سال آینده دوسوخته کنیم؟ و در مورد قیمت بنزین می گویند، اگر قیمت بنزین در یک دهه اخیر (۸۳-۱۳۷۲) ۱۶ برابر شده قیمت دلار از ۷ تومان به ۸۷۰ تومان رسیده و بیش از ۲۰۰ برابر افزایش یافته است. اگر افزایش به قیمت های ثابت را در نظر بگیریم، قیمت بنزین کاهش چشم پند کرده است. دکتر سبحانی هشدار می داد که باید به سیستمی بودن این رفتار فکر کنیم و می گفت: در حال حاضر ۶ میلیون خودرو داریم و به لحاظ آماری می توان گفت ۲۷ میلیون نفر از این بنزین استفاده می کنند. آنهایی هم که خودرو ندارند به طور غیر مستقیم، اندکی از بنزین استفاده می کنند ولی باز ۳ میلیون نفر اصلاً استفاده نمی کنند. دکتر سبحانی افزود: آیا عادلانه است که بگوئیم کسانی که خودرو دارند هم آنتری ۸۰ تومان بنزین مصرف کنند و هم هر چه دلشان خواست و بیش کیسبون برنامه و بودجه گفت این رویه قابل ادامه دادن نیست. دکتر سبحانی در بحث جزئیات طرح یادآور شد که مشکلات اجتماعی اقتصادی در حذف کسانی که نتوانند تصمیم درستی بگیرند رودر بایستی نمی کند و افزود: برای پیشبرد تصمیم درست مجلس لازم است هزینه آن را بر داری. هزینه آن

تجمیل مضایقی بر مردم در کوتاه مدت است. وقتی واردات ممنوع شود با ۲ تا ۲/۵ میلیارد دلار بسیاری از کارهای دیگر مانند توسعه حمل و نقل عمومی، ساخت پالایشگاه و افزایش ظرفیت تولید داخلی را می توان انجام داد.

بر اساس برنامه هر سال قیمت بنزین بیش از ۱۰ درصد افزایش پیدا کرده است و هیچ سالی نداشتیم که تورم زیر ۱۰ درصد باشد. تازه می خواهیم تورم را یک رقمی کنیم، جمع بندی مخالفان این بود که گرچه تثبیت قیمت در کوتاه مدت شیرین است ولی در بلندمدت باعث تورم بیشتر می شود.

چون تولید کاهش پیدا می کند و پروژه های عمرانی را که میلیاردها دلار صرف آنها شده در سال ۱۳۸۳ نمی توانیم به پایان برسانیم و سرمایه متوقف می شود همین امسال بودجه عمرانی را نتوانستیم ۵۰ درصد بیشتر پول بدهیم. به هر حال این طرح ستون فقرات برنامه را به هم می ریزد.

از سوی دیگر نمی توان منابع فراموشی را حذف کرد، اما تکالیف موجود را بر روی دولت گذاشت. بازسازی سیستم حمل و نقل ریلی، جاده ای و درون شهری سرمایه می خواهد، اگر ما به ۱۰ برابر قیمت در داخل مصرف کنیم، ضمن آن که تولید را باید اصلاح کنیم، بهتر از این است که منابع ارزی مملکت را به خارج بدهیم. اگر میلیاردها دلار از منابع ارزی برای حل اشتغال و کاهش نرخ تورم سرمایه گذاری شود، کاهش نرخ تورم در گرو تولید و ایجاد اشتغال مولد است و با بخشنامه نمی شود تورم را مهار کرد.

پنج کمیسیون تخصصی این طرح را تصویب کردیم و منتظر بودیم که این طرح مدیران بخش نفت را در معرض یک آزمون جدی قرار می دهیم. آنان تنها بجهت عدالت اجتماعی را نمی کردند بلکه می گفتند لازمه تولید و رونق اقتصادی، نشاط اقتصادی است. مضمون کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات هم گفت: اصلاحیه نسبت به برنامه امر عجیبی نیست و انتظار می رفت که مجلس هفتم نسبت به برنامه چهارم یک دیدگاه مستقلاً داشته باشد.

امیر رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی هم در این مورد حرف های زیادی داشت و اظهار تأسف کرد که هنوز مرکز برنامه خشک نشده یک اصلاحیه در آن ایجاد می شود و گفت تاریخ رونق برای یک برنامه پنجساله کشور رونق مطلوبی نیست و ممکن است این احصای را به وجود آورد که این تغییرات

همچنان ادامه دارند در صورتی که خصوصیات یک برنامه این است که نظام تصمیم گیران اقتصادی در داخل و خارج را مطمئن می کنند که برای پنج سال یک برنامه مصوب قانونی وجود دارد. برادران شرکا گفت: دو نوع سیستم در دنیا وجود دارد یکی سیستم های متمرکز دستوری و دیگر سیستم های برنامه ریزی شده و مدیریت شده و ادامه داد: این گویای یک سال قیمت ته کالا را دستوری تثبیت کنیم، شیوه ای است غیر علمی و در هیچ کشور دنیا این شیوه را یک روش مطلوب بلندمدت نمی دانند. در اقتصاد ارشادی با در اقتصاد مدیریت شده مهم ترین ابزاری که در اختیارمان است قیمت است. قیمت هاست که به شما می گویند مصرف کمتر باشد و چه کالاهایی با چه میزان تولید شود. اهمیت قیمت تا جایی است که حتی در کشورهایی که می خواهند مصرف را کنترل کنند، اگر قیمت کالا پایین باشد در قالب اعمال مالیات اجازه نمی دهند قیمت پایین بیاورد تا هم برای خودش منبع درآمدی ایجاد کند و هم با بالا نگه داشتن قیمت مصرف را کاهش دهند. شرکا کشور فرانسه را در این مورد مثال زد و گفت با این کار می توان واردات را کم کرد، از آلوده شدن هوا جلوگیری کرد و از همه مهم تر ترافیک را کنترل نمود و از سوی دیگر حمل و نقل عمومی را گسترش داد. وی افزود: جدول برنامه عدد لپتری ۱۸۰ تومان را نشان می دهد و قرار نیست در سال ۱۳۸۳ قیمت بنزین به ۳۵۰ تا ۴۰۰ تومان برسد و هنوز ۹۳ هزار و ۷۹۰ میلیارد ریال پارانه انرژی در سال ۱۳۸۳ در طول وجود ندارد. طبق آماري که آقای رنگنه داده اند پارانه های غیر شفاف هم داریم حدود ۱۵ میلیارد دلار در سال سوسیست سوخت می دهیم. در سر فصل ندر آمده ها نیز برای شفاف سازی قیمت حامل های انرژی ۲۳۳ هزار و ۴۱۷ میلیارد ریال گرفته شده

که پس از کسر یارانه انرژی حدود ۲/۲ میلیارد دلار می شود که در حقیقت از مبلغ جدول کم شده و بایستی جبران شود. شرکا گفتند این که آقای توکل می گوید اگر قسبه بنزین ۱۸۰ تومان بشود تورم ۲۲/۵ درصدی ایجاد می کند ما با سه میلیارد مختلف بر روی کره زمین و جاکوثر ترخی که در بنزین شرایط عرضه شده ۱۵ بود و این ۲۲/۵ درصد بسیار مشکفتا بود است و خیلی دوست داریم که مدل اقتصادی دوستان را ببینیم. کسری ۲/۲ میلیارد دلار را از بودجه جاری که سروجه به هزینه های دفاع (۴۰ هزار میلیارد ریالی) و یارانه (۴۰) آموزش و پرورش (۴۰) بهداشت (۳۰) مسائل بنیاد شهید (۱۵) و سایر کارگران (۸۵) کمتر مجموع حدود ۱۶۰ تا ۱۷۰ هزار میلیارد ریالی می شود. با احتساب ۲۰۰ هزار میلیارد ریالی بودجه جاری که بود ۲۹ هزار و ۶۲۷ تا را از این رقم نمی توان جبران کرد، چرا که بعضی از دوستان معتقدند که بتر به این بخش ها ظلم شده از سوی دیگر بودجه عمران پیش بینی شده ۹۹ هزار میلیارد ریالی است و اگر این طرح را با بودجه باید یک سوم آن را کم کرد. مفهومش این است که یک سوم از طرح های عمران سال آینده را کم کنیم. هر چند که برخی از نمایندگان مجلس برادران بشر که را تهدید مجلس ملی کردند و این می ادامه داد. اگر نتوانیم از اختیارات هزینه ای یا اعتبارات عمرانی کم کنیم راه دیگر آن است که ۷۲۲ میلیارد دلار را از حساب ذخیره ارزی برداریم. برای واریز بنزین به هزینه ۲۰۰ میلیارد دلار نیاز داریم که این برکات از مصوبه ذخیره ارزی چند اثر دارد یکی آن که نرخ تورم را افزایش می دهد. دوم آن که سهم بخش خصوصی را نمی توانیم بنهیم و حداقل ۲۰۰ هزار ضل را از دست می دهیم. و در این رابطه بسیاری از فعالیت های تولیدی از دست می رود. تازه معلوم نیست بنزین را در سال

آینده به این احتیاط واریز گردد. شرکا افزود: مهیو تورم بهنگامی استه ولی باید با اصلاحات ساختاری به آن پرداخت. و در پایان گفت: اگر قیمت کالاها را تثبیت کنیم دستمزدها و حقوق کارکنان دولت را هم تثبیت کنیم یک منافی رها می شد که می توانستیم آن کسری را جبران کنیم ولی چون تثبیت کالا را در بر می گیرد دستمزدها رشد طبیعی خودش را می کند. مفهومش این است که بسیاری از شرکتها لوجه شرکت های آب و فاضلاب و برق که همین الان هم زیان ده هستند زیان بیشتری به آنها وارد می شود و دولت ناگزیر است برای جبران زیان آنها عیالنی بودا در ضمن آن که از سوددهی که نحوه آنها صرف گسترش منابع می شود، محروم می شوند. این طرح به تصویب رسید ولی بحث آن همچنان در مطبوعات و توسط اقتصاددانان دنبال می شود. مخالفان می گویند که تثبیت قیمت ها باعث می شود دوباره فساد و رانت در سیستم راه بیفتد و صیانت های که ۱۶۰ آغاز شود. کشور نقشه خرید و واریزات بنزین سی و یکم شهریور سال جاری (۱۳۸۲) فوریت لایحه ای از سوی دولت اصلاحات در صحنه مجلس به تصویب رسید که به موجب آن دولت اجازه می یافت مسائل ریالی یک میلیارد و سیصد میلیون دلار از صندوق ذخیره ارزی جهت واریزات بنزین برداشت کند. نامدار رنگه وزیر نفت هنگام طرح لایحه وضعیت ظاهری بنزین را بحرانی توصیف کرده و گفت: حجم واردات تغییر یافته ولی تغییر قیمت جهانی نفت قیمت بنزین را از ۲۶ دلار به ۲۷۰ دلار در تن افزایش داده است برای جبران افزایش قیمت دولت به یک

میلیارد و شصت میلیون دلار ارز نیاز داریم. برای این رابطه سیصد میلیون دلار آن از محل فروش بنزین به مردم تأمین می شود. وزیر نفت هشدار داد که اگر لایحه تصویب نشود بایستی ۲۰۰ میلیون لیتر را بین پمپ بنزین ها توزیع کنیم و در این صورت پمپ بنزین ها به تعطیلی کشیده شده و باید معجزه کنید نفتی پمپها را فعال کنند و یا معجزه به کوهس کردن بنزین شویم. ایالتی نادانان عضو مجلس اصولگرایان به عنوان مخالف لایحه را سیاسی دانستند و با اعتراض به استفسار وزیر که گفته بود پیش بینی کمی بود اعتبار را می کردیم گفت: چرا دولت با تورم پادشاهی کند که کمبود بنزین داریم و چرا مجلس باید هزینه نقل وینتگاه های دیگر را بر عهده بگیرد اما بر دانه اقتصادی و عضو اقلیت مجلس ششم گفت: چاره ای جز تصویب نداریم. هر چند که وی نیز افزایش روز افزون مصرف بنزین را نگران کننده می دانست. کلیات لایحه در چهارم و هشتم آذر ماه از سوی کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات در صحنه مجلس مطرح گردید. از این قرار که قانون بودجه سال ۱۳۸۲ مبلغ ۸۰۰ میلیون دلار برای واردات بنزین از محل عوارض واریز نفت اختصاص داده است و شرکت نفت موظف است که از محل فروش فرآورده های خود که بالغ بر ۲۰۰ میلیون دلار می شود هزینه های جاری سرمایه گذاری و خرید بنزین واریزات را تأمین کند. امسال شرکت نفت به ۱۰۰ میلیون دلار به واریزات بنزین اختصاص داده است و مجموعه در سال جاری ۵۰۰ میلیون دلار صرف خرید بنزین وارداتی شده است و این میزان در شش ماهه اول سال تقریباً به اتمام رسیده بنابراین دولت تقاضای واریز نموده است. توضیح آن که بنزین معمولی هر تون کشور حدود ۶۲ میلیون لیتر می باشد.

که نزدیک به ۲۰ میلیون تن در داخل تولید می شود و بقیه با واردات تأمین می گردد. هر زمان که مصرف بنزین در کشور کم شود بحیث های زیادی صوت گرفته که در قالب طرح یا لایحه مستقلاً باید به آن پرداخته شود. از جمله بحث جایگزینی گاز به جای بنزین تولید انبوه خودرو توسط کارخانجات خودرو سازی و موتور سیکلت و تشکیل شرکت های لیزینگ (Leasing) و تشریح مردم به خرید خودرو و از سوی دیگر افزایش غیر متعارف مصرف بنزین و تردد انبوه خودروهای سنگین در خیابان ها. دکتر سبحانی رئیس کمیسیون برنامه و بودجه این لایحه را بهنگام تصویب گروهی فائق افزود که متأسر از بلایه های سیاسی در پیش روستا و نقش مردم در این تصمیم گیری ها معمولاً نادیده گرفته می شود. سبحانی گفت: مهم نیست که مجلس اصولگرایان باشد یا مجلس اصلاح طلبان. مهم تصمیم گیری درست و اصولی است. که باید به آن فکر کنیم. اگر مسئله بحث جامعه به منافع سیاسی احتمالی تصمیم گیران گروه بخورد، همین مشکلی که در ۲۰ سال گذشته ایران با عزم داشته و مسئله فائق حل نشده همچنان لاینحل می ماند. سبحانی افزود: اصولگرایان و اصلاح طلبان وظیفه ای است که نتیجه مطلوبی و آنهایی که مشاغل خودشان را احیا کردند این مهم را با سخت گیری به انضباط و با هوشمندی انجام دادند و کسانی که حقیقت طلبی کردند ملت های خودشان را به سازگاری با شرایط و عدم اهتمام به تمیز اوضاع نامناسب محکوم نمودند. آنان که به توفیق رسیدند بر سرمایه مولد مردم خودشان تکیه کردند نه بر فروش ثروت آنان و به غفلت خواندن آنها و آنان که وامانه شدند و روزمرگی

استراتژی آنها شد از آن جهت به این سرنوشت غم انگیز مبتلا شدند که مردم را به عمق مطالب واقف نکردند و از آنان کار سخت نخواستند و فعالیت اجتماعی اقتصادی جدی از آنها مطالبه نکردند و احتمالاً بارها گفتند که ما با پول نفت شما را اداره می کنیم.

سبحانی تصمیم گیری در این مورد را یکی از تصمیمات مهم مجلس عنوان کرده و گفت: با این رقم می توان یک میلیون و ۳۲۰ هزار زوج را با اعطای ۲ میلیون تومان وام با تسهیلات صاحب زندگی کرد و یا ۳۷۷ هزار خودرو فرسوده را مجانی از رده خارج کرد یا ۶۰ ایرباس خرید و یا ۱۷۶ هزار شغل ایجاد کرد و یا در شهر بم حدود یک میلیون و ۳۶۹ هزار خانه مسکونی با متراژهای قابل دفاع ساخت و یا ۳۲۱ بیمارستان ۱۵۶ تخت خوابی ساخت و یا ۳۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس خرید و در حمل و نقل شهری به کار انداخت و بالاخره با این پول می شود نزدیک به یک پالایشگاه ساخت.

دکتر سبحانی ادامه داد: حداکثر هزینه این است که مردم بنزین کمتری مصرف می کنند اما نجات اقتصاد ایران از این مجاری امکان پذیر است: آنها که می گویند اگر بنزین وارد نکنیم سهمیه بندی می شود؛ هر انتخاب هزینه ای دارد، هر قدر انتخاب چاره سازتر باشد هزینه هایش بیشتر است. الان در آستانه بودجه سال ۱۳۸۴ هستیم و این برای سال آینده هم تکرار می شود. یعنی مطالبه سالی ۴ میلیارد دلار واردات بنزین.

سبحانی گفت: وقتی ما نمی توانیم قیمت را افزایش بدهیم زیرا مردم و اقتصاد تحمل آن را ندارد نمی توانیم بگوییم هر مقداری که خواستند مصرف بکنند باید حمل و نقل عمومی را سامان داد و جلوی این پدیده ایستاد. با چند تصمیم شجاعانه می توان برخی از مشکلات کشور را حل کرد و جامعه این

که گرفتار بیکاری است، ثروتن را مصروف ایجاد اشتغال در پالایشگاه های خارج از کشور نکنند.

مخالف دیگر، ابوتراب فرد نایب رئیس مجلس هفتم بود. وی به مقایسه مصرف بنزین سالانه ۱۰ درصد در کشور ما و ۸/۸ درصد در آمریکا و ۱/۲ درصد در اروپا و ۱/۴ درصد در ژاپن با توجه به رشد زندگی رفاه و تولید انبوه آن کشورها پرداخت و اشاره کرد: در حالی که بودجه بهداشت و درمان وجود یک هزار میلیارد تومان است برای واردات بنزین ۲ میلیارد دلار هزینه می کنیم.

ابوتراب فرد افزود: همچنین بودجه ریالی فعلی راه کشور حدود یک هزار میلیارد تومان است، هنوز ۶۰ هزار روستا که پایگاه های تولید کشاورزی هستند برای انتقال محصولاتشان راه ندارند. وی مسئله مهم قاچاق بنزین را هم مطرح کرد و با این استدلال که طبق آمار وزارت نفت مصرف ماهانه برای هر سواری ۳۰ لیتر است، حدود ۶ میلیون اتومبیل در حال حرکت اند.

اگر بنزین وارد نشود، ۸۰ درصد نیاز جامعه در داخل تولید می شود. باید ببینیم که یک سوم بنزین وارد شده به کجا رفته و آیا یک میلیون لیتر قاچاقی صحیح است؟ و به این ترتیب به کشورهای همسایه ای که بنزین ما را قاچاق می کنند، به قاچاقچینی که از آن سود می برند و به کسانی که دست اندرکار این گونه معاملات اند، شوکت وارد می شود.

اما نظرات مخالف دیگر، دکتر شهرپاری نیز شنیدنی بود، بنا بر گفته وی، چند سالی است که مطرح می شود اتومبیل های بمانند داخل، سوخت بالایی دارد، به طوری که ۲۰ تا ۲۵ لیتر سوخت اتومبیل های تولیدی خارج است و بنابراین درصد قابل توجهی از سوخت ما به هلر می رود و محض ریست را آلوده می کند و با این سوال که آیا هزینه عدم برنامه ریزی مدیران در وزارت نفت، را

مردم باید بپردازند، پس اقدام وزارت نفت برای اصلاح پالایشگاه ها چه بوجه است؟ مگر از ابتدای برنامه نهم در سال ۱۳۷۴ دولت وزارت نفت را موظف نکرده بود که برنامه ریزی کنند، وی ادامه داد: متأسفانه مدیران ما به جای آن که برنامه ریزی کنند، یاد گرفته اند دست در جیب ملت کنند و مگر قرار است که آقای رنگنه در دولت بندی هم وزیر باشد که ما را حواله می دهد برای دولت بعد که سال های بعد این برنامه ها را اجرا کنیم!

شهرپاری گفت: وزارت نفت موظف شده بود که کفایت هوشمند را در شش ماهه اول سال تأمین کند اکنون چه اقدامی انجام شده است؟

وی در قسمت دیگر سخنانش به نقد سخنان موافقان پرداخت و گفت: آنها که می گویند واردات بنزین برای جامعه آرامش می آورد، باید گفت: شتابی و آرامش و امنیت را با ایجاد اشتغال می توان به دست آورد، با تأمین مسکن برای جوانان و... نه این که بنزین را هر جا که ماشین بریزیم، بسوزانیم و محوطه زیست را آلوده کنیم. آیا صحیح است که بعد دلارهای مردم را در پاک ماشین ها بریزیم و زیر پای یک عده آدم شکم سیر در خیابان های تهران و شیراز و سایر شهرها بپاشیم؟

اجتماعی را به وجود بیاوریم و از جوی دیگر آنگن که می گویند این لایحه سیاسی کاری نیست را به باد انتقاد گرفت و گفت: انتخابات ریاست جمهوری اگر قرار است یادمان بنزین انجام شود به همه ۱۰۰ دلار بدهیم پای صندوق رای بیایند و ادامه داد:

الحمد لله مردم کشور ما شعور سیاسی بالایی دارند و به راحتی می توانند بپذیرند که اگر مجلس مخالفت کرد، به خاطر مشکلات مردم بود، مردم ما حاضر هستند در صف بنزین بایستند ولی شغل برای آنها ایجاد شود، یقیناً عطفی هم به وجود نخواهد

آمد.

این نماینده هزینه بازار سیاه و احتکار را به علت سوء مدیریت در دینتگاه های اجرایی دانسته که نباید تلوی آن را مردم بپردازند و اگر جلوی قاچاق سوخت گرفته شود بنزین داخل کشور می تواند مشکلات را برطرف کند. وی گفت: وزیر نباید مجلس را تهدید کند. آقای وزیر باید به مردم و مجلس پاسخگو باشد که چرا وظایفش را درست انجام نداده که امروز می آید مجلس را بود در روی مردم قرار می دهد.

و اما موافقان چه می گفتند؟ عادل آذر، به عنوان یک کارشناس به بحث مدیریت قیمت سایه ای (Price Shadow) و مدیریت هزینه فرصت کردن پرداخت و این که کار یک ماهه و سه ماهه نیست، بلکه یک برنامه زمان بندی می طلبد و یک بهبود تدریجی و نباید بر اساس تئوری سیستم ها شوک وارد کرد، چون باعث می شود که سیستم Hang کند یعنی بپزد و تشن و مشکلات اجتماعی ایجاد کند، مگر این مشکل در عرض سه ماه ایجاد شد که می خواهیم سه ماهه و با یک برنامه ضربتی آن را حل کنیم و می گویند جن هم قبول دارد که یک برنامه تدریجی، زمان بندی شده با رویکرد بهبود مستمر فراهم کنیم.

عادل آذر کار کارشناسی کمیسیون را نیز توضیح داد و گفت از ۴ روش این لایحه را بررسی کردیم از همه آنها به مبلغ (۱۷۳) میلیارد تأمین جایی چک و چانه ندارد، بعضی از طرح های جایگزین مبنی بر کاهش این مبلغ بود که به هیچ وجه قابل کفایت نیست مگر آن که یک دفعه قطع کنیم و در این صورت چه چیزی نصیب دولت و مملکت می شود؟ عادل آذر از بعد هزینه های قطع ناگهانی لایحه را بررسی کرده و گفت: آیا حاضریم نگرانی های اجتماعی و تحولات و تغییراتی که در جامعه بورس و بازار ایجاد می شود،

تحمل کنیم؟

و چنین ادامه داد: من بیش از آن که نگران دولت و وزارت نفت باشم، نگران خودمان هستیم. اگر مردم جمع شدند فور دفترمان و گفتند سوخت نیست حاضریم تحمل کنیم؟ شما انتخابات ریاست جمهوری را دارید، عید پایان سال را دارید، جشن های دهه فجر را دارید، گفت و گوهای دانشگاه، امتحانات پایان نیمسال دانشگاه دکتر او... آیا حاضریم این تنش ها و این نگرانی های روانی و اجتماعی را تحمل بکنیم؟ عادل آذر از سوی دیگر فلسفه حساب و ذخیره ارزی را چنین تعریف کرد:

یک ذخیره ایمنی است که هرگاه نوساناتی ایجاد شد بتوانیم از این حساب به جامعه یا به صنعت یا به سرمایه گذاری شوک وارد بشود. وی گفت: اگر این پول را ندهیم چه اتفاقی می افتد؟ پمپ بنزین های تان یک شیفته می شود؛ صف های طولی. من هر موقع اسم کوپن می آید تنم می لرزد. ما در زمان جنگ هم این طور عمل نکردیم. مملکتی را که روی درهای نفت خوانیده بگیریم کوپنی می کنیم. آیا بازار سیاهی که ایجاد می شود و احتکار حاصل از آن را محاسبه کرده اید؟

وی طرح تثبیت قیمت ها، طرح کاهش خدمات دولتی و این قبیل اقدامات که در کمیسیون ها در حال تکمیل است در جهت محدود کردن هزینه ها برشمرد.

محسن یحییوی نیز جزو موافقان سخن گفتی از دید او یک بعدی نگریستن مسائل اقتصادی خطاست و کشور را به سوی ویرانی خواهد برد و به مخالفان گفت: در استانه انتخابات که هدف حضور هر چه بیشتر مردم در پای صندوق های رأی است، طوفان ترلشی می کنند.

پس از سخن موافقان و مخالفان

و موافقت کمیسیون، باز دیگر زنگنه وزیر نفت پشت تریبون قرار گرفت و گفت: واقعیتی در اقتصاد ما هست که به صورت یک مرض مزمن درآمده و مشکل بزرگ تر از آن است که مخالفان گفتند و آن معضل ۱۵ میلیارد دلار یارانه انرژی است. وزیر نفت گفت: اگر این لایحه رأی نیاورد و نتوانیم بنزین وارد کنیم از فردا صبح ۶۲ میلیون لیتر توزیع به ۳۹ میلیون لیتر تبدیل می شود؛ در نتیجه یک بی نظمی ایجاد می شود. تنظیم کوپن و کارت هوشمند هم چندین ماه کار می رود. زنگنه گفت: تصمیم در مملکت اغتشاش درست می کند و بلون زمینه سازی فرهنگی نمی شود مردم را توجه کرد. مردمی که عادت کرده اند ۶۲ میلیون لیتر مصرف کنند یک مرتبه بیاییم ۳۳ درصد آن را کم کنیم و بگوییم هیچ اتفاقی نمی افتد. آیا این درست است؟ اگر مشکلی ایجاد شد اولین کسانی که یقه من را می گیرند شما نمایندگان هستید.

نامدار زنگنه معتقد است گرفتاری بنزین با زدن پالایشگاه هم حل نمی شود، بلکه باید با سیاست گذاری در مورد نوع مصرف و قیمت گذاری و حمل و نقل عمومی حل شود. آن هم کاری نیست که وسط سال بشود انجام داد، زیرا به کشور شوک وارد می شود. وزیر کر پاسخ به این سوال که چرا از پالایشگاه های داخلی ظرفیت تولید بالا نرفته چنین توضیح داد که ظرفیت بنزین پالایشگاه ۳۰/۵ درصد بالا رفته است. پس از تصویب کلیات لایحه در کشور دوم، توجیب به پیشنهادها رسید و پیشنهاد دکتر سبحانی مورد بحث قرار گرفت که به موجب آن ۸۲۵ میلیون دلار بابت واردات بنزین در اختیار شرکت نفت قرار می گرفته بدون آن که کاهش در مقدار باشد. براساس گزارش سازمان مدیریت و برنامه ریزی ۳۲۲ میلیون دلار از محل افزایش قیمت فرآورده های صادراتی به درآمد شرکت ملی نفت

اضافه شود و ۱۵۳ میلیون دلار هم باقیمانده از محل آنچه که در ابتدای سال در اختیار شرکت قرار گرفته بود، تأمین می شود.

دکتر سبحانی افزود: مبلغ ۳۷۵ میلیون دلار (۱۵۳+۳۲۲) برای تأمین حدود دوهزار اتوبوس برای محرومین اختصاص یافته است. وی گفته سال گذشته هم لایحه ای به مجلس فرستاد، آنگاه مجلس هشتم برای واردات بنزین روی خوش به آن لایحه نشان داد. هیچ اتفاقی هم نیفتاد.

احمد توکل در حواشی این پیشنهاد به سخنان وزیر نفت استناد کرد که گفته بود یک میلیارد ۳۳۳ میلیون لازم داریم، اما این پیشنهاد را می فروشیم و لیتری ۲۱۵۰ تومان بگیرمان می آید که معادل ۳۳۳ درصد در نتیجه نیاز ما یک میلیون ۳۳۳ است. در حالی که برای شش ماهه در سال این گونه محاسبه نشده بود، زیرا براساس ماده ۱۲۰ قانون برنامه سوم، درآمد از طریق صادرات فرآورده های نفتی است. توکل از وزیر نفت نقل قول کرد که هدف از این محاسبه صرفه جویی در بودجه جاری شرکت پخش و پالایش بوده است. بر همین اساس یعنی در نظر گرفتن صرفه جویی ۳۳۳ میلیون دلار افزایش درآمد صادرات فرآورده هاست و مابقی رقم ۸۲۷ می باشد.

وزیر نفت کاهش رقم ۳۷۵ میلیون دلار را به سود طرح های عمرانی ندانسته و چنین توضیح داد که طرح ها فقط برای افزایش تولید نیست، بسیاری از آنها برای حفظ سطح تولید است. یعنی سالانه بیش از ۱۰۰ چاه فقط برای حفظ تولید می زنیم که هر چاه حدود ۱۰ میلیون دلار هزینه دربردارد.

سرانجام پیشنهاد دکتر سبحانی به تصویب نمایندگان رسید تا به موجب آن واردات بنزین تأمین شده بخشی صرف خرید اتوبوس های گازسوز

می گردد و بخش دیگری از آن به افزایش مستمری معیشت ماهانه خانوارهای تحت پوشش دستگاه های

حمایتی اختصاص می یابد. بحران بنزین به تریبون مجلس در حالی که سیمه بندی بنزین در طرح پیشنهادی دکتر سبحانی حذف شده بود، اما به گفته باهنر و دولت که بنزین وارد نشود، به معنی این است که بنزین وارد نمی کنیم. وی به نظر مخالفان گفت: کوپن بنزین که صلاح نیست همین صندلی کفی بود که اکثر کوپن ها در این کشور را هم به این روش صادر می کنند. این کوپن ها را به بی نظمی و بی عدالتی در بین مردم توزیع می کنند. به جهت بی نظمی در توزیع کوپن ها، دولت در نظر دارد که به موجب آن ظرف شهریور ماه هر سال مجلس نسبت به تعیین قیمت کالاها و خدمات مذکور تصمیم گیری می کند.

در حالی که شرکا - رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی - در خصوص ساخت پالایشگاه اظهار داشت که ساخت پالایشگاه توجیه ندارد و بسیاری از کشورهای دنیا پالایشگاهها را تعطیل کردند و همان طور که مجلس می گویند از تکنولوژی های جدید استفاده کنید و بهره برداری تبدیل نفت خام به بنزین زیاد شود. شرکا گفت ما به دنبال سرمایه گذاری بخش خصوصی هستیم. پیش بینی او در مورد قیمت بنزین در سال ۱۳۸۲ این بود که سال آینده در شش ماهه دوم در صورت تصویب مجلس، مصرف جیره بندی می شود. اما شرکا گفت: هنوز قیمت بنزین در شش ماهه دوم مشخص نیست. وی به هر حال شش ماه برای آماده کردن کارت هوشمند فرصت هست.