

باید این مسأله را نیز خاطر نشان کنیم که لزوماً نباید منتظر یک لایحه یا طرحی بود و انتظار معجزه داشت - لایحه ای که در بررسی ها آشکار خواهد شد، نیاز به بازنگری وقت گیر و طولانی مدت دارد. هم اکنون هم بسیاری از ابزارهای بستر ساز، آزاد ساز و سامانده در دست دولت و مسؤولان سایر قواست که بهره برداری درست از آنها، نیاز به هیچ لایحه و طرحی ندارد. سخن آخر آنکه، به نظر ما در دو سال اخیر، آقای رییس جمهور، تصمیمات قاطعانه و شجاعانه ای گرفته اند که خوب یا بدش را تاریخ ارزیابی خواهد کرد. ولی مهم آن است که اگر ایشان بخواهند و باور داشته باشند، می توانند با ابزارهای موجود و با کمک مشاوران آگاه و عالم، انقلاب اقتصادی ایران را با سرعتی بی نظیر تحقق بخشند. مطالب مشابه را در صفحات ۱۷ تا ۲۲ همین شماره بخوانید. ■

به موازات، الزاماتی که دستیابی به آنها در بلندمدت مقدور است، عبارتند از:
 □ قانون زدایی و اصلاح قوانین و مقررات مزاحم با سرعت مطمئنه (مانند قانون کار)، نوسازی قوانین موجود (مانند قانون تجارت) و اجرای مؤثر قوانین مدرن (مانند قانون بازار اوراق بهادار).
 □ پیوند کار با اقتصاد جهانی و بهره برداری از مزیت های جهانی شدن.
 □ توسعه متوازن در تمامی ابعاد ملی، شامل اقتصاد، اجتماع، فرهنگ و سیاست.
 نکته آن که، دمکراسی اقتصادی بدون مردم سالار شدن سایر ابعاد این پیکره بزرگ، میسر نخواهد شد و قضیه را نباید تک بعدی نگاه کرد.
 □ ایجاد ثبات در حوزه سیاست داخلی و همچنین سیاست خارجی.

بهار سرنوشت

دولت در خصوص مسأله بنزین با پارادوکسی اقتصادی روبه رو شده است که در یک سوی آن، مصرف بی رویه و خسارت های کلان و در سوی دیگر آن، احتمال بروز موجی از نارضایتی عمومی قرار دارد.



بنزین و ایجاد دیواری در برابر حرکت پرسرعت مصرف بی رویه آن است. در کنار این راهکار دولت، برخی نظریه پردازان و کارشناسان مستقل، همواره راهکار واقعی کردن قیمت بنزین به صورت آرام و تدریجی را پیشنهاد کرده اند.

اما تاکنون دولت و مجلس حتی نسبت به بررسی و تجزیه و تحلیل این راهکار علاقه نشان نداده اند. شاید بتوان ترس از تبعات اجتماعی ناشی از هم سطح شدن نرخ بنزین در ایران با قیمت های جهانی را از دلایل اصلی این بی علافگی دانست.

دولت و پارادوکسی بنزین

تاکنون یازده مانع جدی در مقابل اجرای طرح سهمیه بندی بنزین عنوان شده است که رفع آنها زمانی طولانی را می طلبد. عدم تحویل حداقل دو میلیون کارت سوخت خودرو و ۴ میلیون کارت سوخت موتورسیکلت، عدم تجهیز بیش از ۲۰۰ جایگاه سوخت به امکانات مخابراتی مورد نیاز طرح کارت هوشمند، عدم تجهیز حداقل ۴۵۰ جایگاه سوخت به دستگاه های کارت خوان، شفاف نبودن نرخ مازاد بر جیره و میزان سهمیه واقعی هر گروه از مصرف کنندگان، احتمال مقاومت عده ای از دارندگان جایگاه های سوخت به دلیل کاهش میزان درآمد، ابهام در توفیق بخش نرم افزاری طرح، عدم آشنایی بسیاری از مردم با نحوه استفاده از کارت هوشمند و عدم تدوین سازوکاری مطالعه شده برای مقابله با تبعات اجتماعی و اقتصادی ناشی از اجرای این طرح، از پراهمیت ترین موانع موجود بر سر راه طرح مدیریت مصرف سوخت کشور می باشد.

در مقابل، دولت که تبعات اجتماعی ناشی از جیره بندی را باید تحمل کرده و برای آن تدابیری بیاندیشد، سعی دارد همه امکانات و پتانسیل هایش را برای کسب نمره قبولی در این آزمون دشوار به کار گیرد. این در حالی است که وضعیت نرخ مازاد بر سهمیه و چند و چون سهمیه قابل مصرف هر گروه از مصرف کنندگان، هنوز مشخص نشده است. اما آن گونه که شواهد و قرائن دلالت می کند، بنزین مازاد بر سهمیه در قیمتی بین ۳۵۰ تا ۴۸۰ تومان برای هر لیتر به مصرف کنندگان عرضه خواهد شد. بنزین جیره ای نیز به بهای یکصد تومان به فروش خواهد رسید. به هر صورت، دولت به عنوان بازوی اجرایی حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، اکنون بر سر پرونده بنزین با پارادوکسی اقتصادی روبه رو شده است که در یک سوی آن، مصرف بی منطق و همواره رو به رشد بنزین و خسارت های اقتصادی کلان آن وجود دارد و در سوی دیگر، احتمال ایجاد موجی از نارضایتی در میان طبقات گوناگون اجتماعی دیده می شود. این در حالی است که در صورت اجرا نشدن طرح سهمیه بندی بنزین، در سال جاری باید ۹ میلیارد دلار صرف واردات بنزین شود. لذا دولت باید برای مهار کردن اسب سرکش مصرف بنزین چاره ای بیاندیشد. در غیر این صورت، همه برنامه ها و آمال و آرزوهای ایران توسعه یافته، خاصه در چشم انداز بیست سال آینده، بر اثر جولان این اسب سرکش، لگدمال خواهد شد. ■

بر اساس قانون بودجه سال ۸۶، دولت موظف بود از ابتدای خرداد ماه امسال، بنزین را به شکل سهمیه بندی و با نرخ هر لیتر یک هزار ریال عرضه کند. اگرچه اجرای سهمیه بندی به اواسط این ماه موکول شد، اما همچنان کارشناسان بی صبرانه در انتظار رصد اثرات ناشی از این طرح هستند. به موازات، با سپری شدن ساعت های باقیمانده تا اجرای نهایی سهمیه بندی بنزین، گمانه زنی ها حول محور آینده مصرف و مدیریت بنزین در کشور، افزایش یافته است.

عطش مصرف!

لزوم مدیریت مصرف بنزین در کشور از حداقل ۱۶ سال پیش و با احراز شواهدی مبنی بر لزوم تصحیح قیمت و رشد بی منطق مصرف این فرآورده، در دستور کار دولتمردان کشور قرار گرفت. در پایان جنگ تحمیلی، تولید بنزین به دلیل خسارت های فراوان وارد شده به تأسیسات پالایشی و تولیدی، به ۱۵ میلیون لیتر در روز رسیده بود. در همان زمان، یک سوم کل تولید داخلی یعنی حدود ۵ میلیون لیتر بنزین، به صورت روزانه برای تأمین نیازهای داخلی وارد می شد. در سال ۱۳۷۳ با اتمام برنامه اول توسعه، تولید این فرآورده مهم به دلیل راه اندازی پالایشگاه های جدید به حدود ۲۹ میلیون لیتر در روز رسید. اما در همان روزها، رشد بی منطق مصرف واردات روزانه نزدیک به ۲ میلیون لیتر بنزین را الزام آور ساخته بود. این حجم واردات پس از مدتی و در سال ۷۶، به پنج میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر در روز رسید و به عنوان رکوردی نامبارک در کارنامه برنامه دوم ثبت شد - برنامه ای که طی دوره اجرایی آن، در مجموع ۷ میلیارد لیتر بنزین برای رفع عطش مصرف بی رویه وارد و میلیارد ها دلار یارانه برای آن اختصاص می یافت. در برنامه سوم نیز رشد مصرف و واردات بنزین با شدت بیشتری ادامه یافت، به طوری که میزان واردات روزانه بنزین از ۵ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر در سال نخست برنامه، با رشدی حیرت انگیز به ۲۲ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر در سال پایانی برنامه رسید. طی برنامه سوم، در مجموع ۲۲ میلیارد و ۴۰۰ هزار لیتر بنزین از طریق واردات به شبکه مصرف کشور تزریق شد. اکنون و در شرایطی که بیش از دو سال از آغاز برنامه چهارم می گذرد، با وجود تولید روزانه ۴۵ میلیون لیتر بنزین در کشور، مصرف روزانه ۷۵ میلیون لیتر از ۳۰ میلیون لیتر کسری که بی تردید با اختصاص میلیارد ها دلار از ثروت ملی باید از خارج وارد شود، حکایت دارد.

تحقیقات متعدد کارشناسان و برنامه ریزان کشور تأیید کرده اند که اگر روند مصرف بی منطق فعلی بنزین تداوم یابد، تا زمانی که چندین دور و در ۲۰ سال آینده - یعنی درست زمانی که قرار است ایران بر اساس سند چشم انداز، قدرتمندترین اقتصاد منطقه باشد - باید تمامی ارز حاصل از فروش نفت خام را تقدیم پالایشگاه های خارج کنیم تا چرخ اتومبیل های ایرانیان از حرکت باز نایستد. لذا، احتمال ظهور بحرانی فراگیر در عرصه اقتصاد ملی در اثر تداوم سوء مصرف بنزین، برنامه ریزان کشور را به تدوین طرحی اساسی برای مدیریت مصرف سوخت واداشت. حاصل این تدبیر، کلید خوردن پروژه معروف به "کارت هوشمند" بود که با وجود اقدامات قابل تقدیر انجام شده، تحقق کامل آن همچنان با موانع و چالش های مهمی روبه رو است. بر اساس تدبیر و تصمیم برنامه ریزان دولتی، جیره بندی یا آنگونه که در ادبیات مدیران ایرانی از آن با واژه محترمانه "سهمیه بندی" یاد می شود، راهکار و چاره مدیریت مصرف