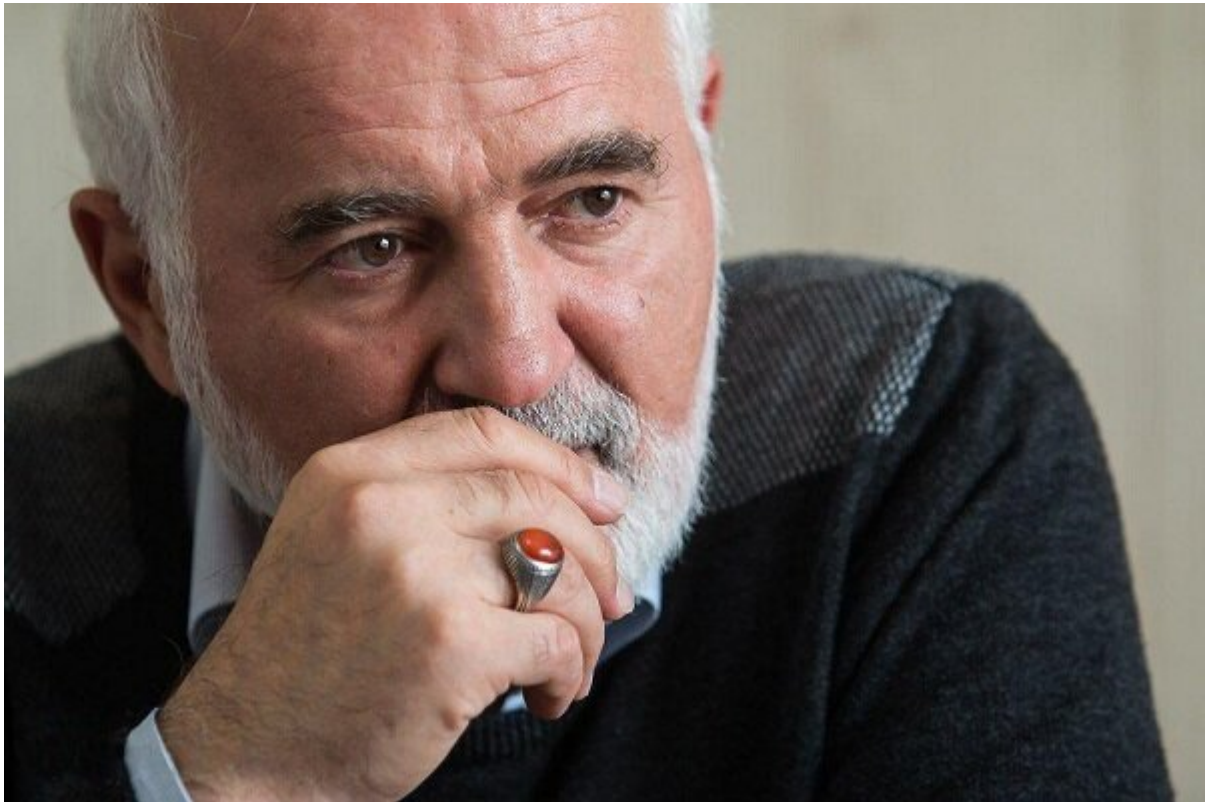


احمد توکلی: |درباره نرخ گذاری بنزین و تجربه دهه ۸۰



بهترین تصمیم برای بنزین ادامه اجرای قانون سال ۸۶ است؛ یعنی حمل و نقل عمومی تاحدی توسعه یابد که برای مردم استفاده از وسایل عمومی مقرون به صرفه باشد، بعد بنزین از انحصار دولت خارج و نرخ آن آزاد شود.

احمد توکلی : از اواخر دهه ۶۰ تا سال ۱۳۸۳ ، نوروز هر سال دولت درصدی معمولا کمتر از نرخ تورم به قیمت بنزین اضافه می کرد و عملا "قیمت واقعی" بنزین را کاهش می داد. این مساله در کنار افزایش شدید تولید و فروش خودرو، در نیمه اول دهه ۸۰ باعث ورود انبوه خودروها به خیابانها و تشدید راه بندانها، آلودگی هوا و بیماری های جسمی و روانی شده بود. ضمن اینکه در اواسط دهه ۸۰ مصرف روزانه بنزین به مرز روزانه ۶۵ میلیون لیتر رسیده بود و امکانات حمل و توزیع بنزین در آن سالها اجازه ادامه رشد مستمر مصرف بنزین را نمی داد. همه اینها در کنار غفلت دولت آقای خاتمی در ساخت پالایشگاه (آخرین پالایشگاه تا آن سالها توسط مرحوم هاشمی در فروردین ۷۶ اراک افتتاح شده بود و بعد از آن پالایشگاهی ساخته نشد تا دولت آقای احمدی نژاد)، کشور را دچار بحران بنزین کرده بود و

سال ۸۳ تصمیمی فوری می طلبید.

برای حل معضل ایجاد شده و جبران ۱۴ سال سیاستگذاری اشتباه درباره بنزین، دولت وقت در قانون برنامه چهارم توسعه، تصمیم گرفته بود از بهار ۱۳۸۴ نرخ بنزین را به نرخ فوب آن روز برساند یعنی بیش از ۳ برابر گران کند. با توجه به جو روانی موجود که مردم (مانند امروز)، افزایش نرخ بنزین را باعث تشدید گرانی می دانستند، مجلس هفتم جهش چند برابری بنزین را صلاح ندانست و با طراحی تبصره ۱۳ که بعداً به قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت تبدیل شد، دولت را مکلف کرد بجای جهش ناگهانی و نیز افزایشهای سالانه کمتر از تورم، با ترکیبی از راهکارهای غیرقیمتی و قیمتی، تقاضا برای مصرف بنزین را کاهش و عرضه بنزین را افزایش دهد. اهم این راهکارها عبارت بودند از:

۱. توسعه شبکه حمل و نقل عمومی (تاسیس خطوط مترو در همه کلانشهرها، تاسیس بی آر تی، خطی های ون و...) تا حدی که برای عموم مردم استفاده از حمل و نقل عمومی نسبت به استفاده از خودروی شخصی مقرون به صرفه شود.

۲. گازسوزکردن خودروها و توسعه جایگاه های سی ان جی در سراسر کشور.

۳. کمک به اسقاط خودروهای پرمصرف و جایگزینی آنها با خودروهای گازسوز.

۴. سهمیه بندی سوخت با کارت هوشمند که علاوه بر کاهش مصرف بنزین، برای اولین بار آمار دقیق مصرف و خودروهای در حال جابجایی را در اختیار سیاستگذاران قرارداد.

بر اساس این قانون، مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری ها گذاشته و مقرر شد با توسعه شبکه حمل و نقل عمومی تا سال ۱۳۹۱، بنزین و گازوئیل (بجز برای حمل و نقل عمومی) از سبد حمایتی خارج شود و بعد از سال ۹۱، شرکتهای خصوصی بطور رقابتی به تامین و توزیع سوخت بپردازند و مساله یارانه بنزین از اساس حل شود و پیش بینی میشد با اجرای کامل این قانون، دولت بتواند از خودروهای پرمصرف یا آلوده کننده یا خودروهای ثروتمندان، مالیات یا عوارض بنزین هم دریافت کند.

متأسفانه در میانه راه دولت در پرداخت بودجه پیش بینی شده به

شهرداری ها برای توسعه حمل و نقل عمومی کوتاهی کرد و در سال ۸۹ هدفمندی یارانه ها را در دستور کار قرارداد و اجرای این قانون را به تدریج به فراموش سپرد. از سال ۹۲ نیز دولت جدید، سیاستگذاری درباره بنزین را کلاً به حالت بلا تکلیف درآورد و هر سال دولت و مجلس، تصمیم گیری درباره بنزین را به هم پاس می دادند و از اتخاذ تصمیم روشن در این باره شانه خالی می کردند.

از نظر ما، بهترین تصمیم برای بنزین، ادامه اجرای قانون سال ۸۶ است یعنی توسعه حمل و نقل عمومی تا حدی توسعه یابد که برای مردم استفاده از وسایل عمومی بجای خودروهای شخصی مقرون به صرفه باشد و بعد آن، بنزین از انحصار دولت خارج و نرخ آن آزاد و رقابتی شود و حتی دولت در مواردی از مصرف بنزین مالیات و عوارض هم بگیرد.

از همه کارشناسان و شهروندان طالب حقیقت دعوت می شود متن قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (مصوب ۱۳۸۶) و پشتوانه های تحقیقی آن را که در سایت مرکز پژوهشهای مجلس موجود است، مطالعه بفرمایند. از رسانه ها و صاحبان تریبون نیز دعوت می شود بجای سیاسی کردن موضوع بنزین و برخورد شعاری و فرصت طلبانه با موضوع، به دولت محترم کمک کنند تا تصمیم خود درباره بنزین را اصلاح کند.