

در گزارش‌های متعددی که از مراکز رسمی کشور اعلام شده است، حداقل روزانه سی میلیون لیتر بنزین با قیمت جهانی در حال گردش است و فعلاً با نرخ لیتری ۱۰۰ تومان فروخته می‌شود. با توجه به قیمت‌های جهانی نفت خام، بنزین به طور میانگین لیتری ۶۰۰ تومان تهیه می‌شود؛ یعنی باید روزانه حدود ۱۸ میلیارد تومان و در طول سال به طور میانگین ۶,۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان از بودجه‌ی کشور یعنی از سرمایه‌ی ملی، بنزین خریداری کرد و ارزان‌تر از آب فروخت و قاچاقچیان سوخت را تشویق کرد، تا بخشی از این واردات یا تولیدات داخلی را به سادگی به کشورهای همسایه قاچاق کرده و به قیمت کلان بفروشند. نگارنده در سال‌های پیش مکرر به این موضوع پرداخته است. بسیاری از دوستان نماینده در مجلس واقفند که با اصرار از آن‌ها می‌خواستم جلوی این ائتلاف منابع را با واقعی کردن قیمت آن بگیرند. در جلسات شورای شهر اول بسیاری شاهدند، حتی اصحاب مطبوعات مطلع‌اند که بارها گفته‌ام روزی بر این کشور و کارگزاران آن، این واقعیت تحمیل خواهد شد که راجع به این موضوع تصمیم جدی بگیرند. خوشبختانه اراده‌ی جدی در سال جاری حاصل شده و مسئولان حکومت وارد این بحث شده‌اند؛ فارغ از اشکالات موجود و حتی با وجود راه‌های مناسب دیگری که باید به آن پرداخت. لیکن باید از این حرکت ملی حمایتی جدی به عمل آورد. همه باید تلاش کنند، دولت و مجریان را یاری نمایند و با ارائه‌ی راه‌حل‌هایی مناسب موانع موجود را برطرف کنند تا این اقدام به نتیجه برسد. مواردی چون اسراف فراوان، وجود خودروهای بی‌کیفیت با سوخت بیش از حد، تشدید آلودگی‌های هوا در شهرهای بزرگ، تخریب محیط زیست، رشد بیماری‌های خطرناک، ثمره‌ی این بی‌تفاوتی در سال‌های گذشته بوده است. حرکت فعلی تصمیمی درست و به‌جا برای پرداختن به این مسائل است.

نکته‌ی قابل ذکر این است که اجرای این قانون با فشار گروهی از نمایندگان و مخصوصاً شخص رئیس مجلس ستودنی است. با اینکه بعضی از دولتمردان از اجرای قانون طفره می‌رفتند، ایشان با موضع‌گیری و ایستادگی، مصرا نه دولت را وادار به اجرای قانون نمود. این حرکت، که برای حفظ مصالح عمومی ملی، پشت‌پا به روش‌های عوام‌فریبانه زده شد، در بین اهل فن و خردمندان کشور ارزشی فراموش‌نشده دارد، اما در هر حال اقتصاد کشور نیازمند جراحی عمیق‌تری است و این جراحی دیر یا زود باید در کشور انجام گیرد و تمام بخش‌هایی که تاکنون حیاتشان به سوبسیدهای فراوان وابسته بوده است، مستلزم این جراحی هستند تا ساختار بیمارگونه و رانت‌پرور آن‌ها از این بلایا نجات یابد؛ تا کار ارزش پیدا کند، بخش خصوصی توان رقابت در عرصه‌ی داخلی و خارجی پیدا کند و در نهایت کیفیت کالاها برای ارائه در بازار جهانی ارتقاء یابد.

هر از چندگاهی که اراده‌ی راسخ برای وارد شدن به این مسائل ایجاد می‌شود، موانعی را پیش رو می‌بیند که مهمترین آن‌ها عبارتند از:

۱. در آغاز حرکت، طبقات کم‌درآمد آسیب‌جدی می‌بینند و تغییرات برایشان بسیار سنگین است.
 ۲. ممکن است مسائل و بحران‌های اجتماعی نظیر آنچه در آغاز سهمیه‌بندی بنزین رخ داد، به وجود آید.
 ۳. عدم اعتماد عمومی به سیاست‌های اصلاحی دولت.
- در موضوع اول، راه‌های مختلف دیگری وجود دارد که مشکل را حل کند و به طور همزمان طرحی ارائه دهد که هم حقوق طبقات کم‌درآمد را لحاظ کند و هم موضوع سوبسیدهای نادرست را قطع نماید.
- سوبسیدی که روی نان، لبنیات و غیره پرداخت می‌گردد، همیشه مقداری از بودجه‌ی کشور را می‌بلعد که قطعاً تعداد زیادی از مردم به این گونه سوبسید و حمایت‌ها نیاز ندارند؛ بودجه‌ای که باید صرف عمران و آبادانی کشور کرد صرف چنین اموری می‌شود. برای طبقات آسیب‌پذیری که تحت پوشش کمیته‌ی حضرت امام (ره) یا تحت پوشش سازمان بهزیستی هستند، یا حقوق‌بگیرانی که شامل کارگران و کارمندان می‌باشند، حذف سوبسید سودمندتر است و پرداخت مستقیم به این اقشار باعث سالم‌سازی جریان اقتصادی کشور می‌گردد. در مورد موضوع دوم، یعنی برخورد با بحران‌های اجتماعی، باید راه‌حل‌های مناسبی اندیشید و به علاوه هزینه‌ی برخورد با آن را نیز قبول کرد. فقط باید با هشیاری و چشمانی باز با بحران‌های اجتماعی برخورد کرد، طوری که خود زمینه‌ی سویی برای مسایل دیگر نگردد.

در موضوع سوم، تمام وظایف و روش‌های در اختیار دولتمردان است. رفتار و هزینه‌های دولت بایستی به صورتی درآمد که مردم یقین پیدا کنند آنچه را دولت هزینه می‌کند با نهایت صرفه‌جویی است و همه‌ی آنچه اجرا می‌شود گریزناپذیر است. اگر مردم از اینکه درآمد دولت در مسیر حل مشکلات اساسی مردم هزینه می‌شود اطمینان یابند، هم در پرداخت مالیات با عشق و علاقه مشارکت خواهند کرد و هم در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی پا به پای دولت حرکت خواهند کرد.

