

ماده ۳۴ قانون دائمی برنامه و سرنوشت طرحهای عمرانی کشور

سهراب مشهودی

نماینده انجمن مدیران فنی- اجرایی، در کمیته تدوین آئین نامه ماده ۳۴ قانون دائمی برنامه

در شرایط حاضر شورای تعامل تشکل های مهندسی با دولت ، در کمیته ایی با همکاری سازمان برنامه در حال تدوین آیین نامه ماده 34 قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور است که به دلایلی که در این نوشتار ذکر شده است می تواند به شدت به هزینه های زندگی و تولید و خدمات کشور بیافزاید لذا ضرورت دارد که از دائمی شدن این حکم به طرق لازم جلوگیری شود و اصلاحات لازم در آن اعمال گردد.

طرحهای عمرانی کشور ، به طرحهای گفته میشود ، که عمدتاً در راستای دو هدف کلی ، تهیه و اجراء میشوند: یک- طرحهایی که خدمات موظف دولت ، برای رفاه ملت را محقق میسازند. مثل ساخت مدارس، درمانگاه ها و موارد مشابه، بخصوص در روستاها، شهرهای کوچک و بخش های فقیر نشین دیگر شهرها.

دوم- طرحهاییکه زیر بنای توسعه و عمران کشور هستند. مثل ساخت سدها، راه ها ، راه آهن و دیگر طرحهای زیر بنایی. دولت نهم و دهم که همزمان دو برنامه سنگین را آغاز نموده بود؛ یعنی ساخت حدود دو میلیون مسکن مهر و پرداخت یارانه نقدی . امید داشت که حد اقل هزینه دومی را از محل درآمد ناشی از گران کردن حامل های انرژی _ تا حد قیمت های واقعی و جهانی_ حاصل کند. لکن با محاصره اقتصادی و کاهش ارزش ریال، دوباره قیمت حامل های انرژی ، به حدود یک چهارم قیمت های جهانی سقوط کرد. و در نتیجه معادل ارزش حامل های جهانی نشد ، به همین دلیل، منابع مالی یارانه ها نیز که مقرر بود از همین محل تامین شود، محقق نگردید. در حالیکه پرداخت یارانه ها همچنان روی دست دولت باقی ماند. علاوه بر این دو تعهد سنگین ، دولت تعداد طرحهای عمرانی را نیز به چند برابر افزایش داد ، و به این ترتیب به تعهدات خود ، با وجود تذکرات متعدد و فراوان اقتصاد دانها و مدیران فنی- اجرایی ، به شدت افزود.

بنا براین بدیهی بود که نتواند از پس تعهدات این وظیفه سنگین سوم برآید. در نتیجه از یکسو با عدم پرداختهای ضروری ، در مقاطع لازم، به ورشکست شدن تعداد زیادی از مهندسان مشاور و پیمانکاران، منجر شد و همچنین بسیاری از طرحها نیز نیمه کاره ماند.

این مباحث و برخی ناکارآمدیها و فسادهای تهیه و اجرای این طرحها، به ویژه ضرورت تعیین راه حلهایی برای اتمام طرحهای نیمه کاره ، موجب شد که ماده ۳۴ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور به شرح زیر تدوین گردد.

در نگاه اول با تحقق این ماده قانونی به نظر میرسد که تمام مشکلات حل خواهد شد:

اول اینکه، دولت از تامین هزینه های این طرحها خلاص میشود.

دوم اینکه، این طرحها به اتمام میرسند.

و سوم اینکه ناکارآمدیها و فسادهای اجرای این طرحها نیز، با انجامش با سرمایه و مدیریت بخش خصوصی، حل خواهد شد.

بدیهیست، بخش خصوصی بعد از اتمام این طرحها ، میباید بتواند هزینه ها و سود متناسب آنرا از طرقی بدست آورد. که به احتمالاً قوی ، این امر از طریق فروش خدمات _ همین طرحها _ مثل عوارض راه ها، در مورد تکمیل راه های کشور، یا بلیط آمد و شد در مورد ساخت متروها و غیره امکان پذیر می شود.

اما باید دید هزینه های بهره وری از این روش برای مردم چیست؟

یک- انجام برخی از طرحها، مثل ساخت مراکز درمانی و مدارس ، برای گروه های کم درآمد، بدون متقاضی میماند و انجامشان، نا ممکن میشود.

دو- در مورد دیگر طرحهایی که، فروش خدمات آنها ممکن است ، مثل عوارض آمد و شد در راه ها (که در شرایط حاضر فقط برای نگه داری بزرگراه ها اخذ میشود) موجب چند برابر شدن عوارض می گردد و عملاً هزینه های را که قبلاً دولت تامین میکرد، به گردن مردم می افتد و در عین حال نیز موجب افزایش هزینه های زندگی و هزینه های تولید و تامین خدمات میگردد.

خطر بزرگ دیگر این است که دولت از متن قانون فوق ا از " دولت میتواند، ولی میباید..... " فقط از عبارت "دولت میتواند" بهره ببرد و برای ابد خودش را از هزینه های عمرانی که شاید تنها هزینه مفید کشور باشد خود را خلاص نماید.

لذا پیشنهاد میشود:

- یک- این قانون، از قوانین دائمی برنامه حذف و فقط برای طرحهای نیمه تمام فعلی اعمال شود.
- دو- در مورد طرحهای بی بازده مستقیم اقتصادی ، دولت خودش همزمان این نوع طرحها را به انجام برساند.
- سه- در مورد طرحهای که میتوانند درآمد زایی داشته باشند، دولت برای عدم افزایش غیر قابل تحملی که به زندگی و تولید وارد می شود، بخشی از هزینه ها را بر عهده بگیرد. به عنوان مثال دولت تقبل نماید از عوارضی که برای استفاده از بزرگراه ها وضع می شود درصدی را میپرازد.