■ منفی‌ترین موضوعی که می‌توان پس از گذشت یک ماه از گرانی بنزین بیان کرد نپذیرفتن مسؤولیت شیوه این کار است. با وجود نقدهای فراوانی که در شیوه و زمان سهمیه‌بندی بنزین مطرح است هیچ‌کس مسؤولیت و تبعات آن را نمی‌پذیرد

«وطن امروز» وعده‌های دولتی‌ها را بررسی می‌کند

یک ماهگی بنزین گران

اجناس گران شده، سهمیه بنزین تاکسی‌های اینترنتی واریز نشده و مردم از روش پرداخت بسته معیشتی راضی نیستند

اصلی‌ترین دغدغه مردم پس از شنیدن خبر گرانی بنزین، تسری این افزایش قیمت به دیگر کالاها بود؛ اتفاقی که اغلب کارشناسان اقتصادی آن را محتمل می‌دانستند اما دولتی‌ها بنای نفی کلی آن را داشتند. در این‌باره وزیر صمت با تاکید بر اینکه پس از افزایش قیمت بنزین هیچ فروشنده‌ای اجازه افزایش قیمت کالاها را ندارد، گفته بود: اگر در هفته‌های گذشته مصوبه‌ای برای افزایش نرخ برخی کالاها هم داده شده باشد، همه را امروز باطل می‌کنم و از امروز به بعد اجازه هیچ‌گونه افزایش قیمتی به بهانه افزایش نرخ بنزین نمی‌دهیم. رضا رحمانی افزوده بود: ذخایر کالاهای ما در بهترین حالت ممکن است. افزایش قیمت بنزین روی قیمت تمام‌شده کالاها از نظر تولید، تقریبا اثر ناچیزی دارد، زیرا قیمت این کالاها بیشتر متاثر از حمل‌ونقل بوده و عمده حمل‌ونقل نیز با سوخت گازوئیل انجام می‌شود که دولت هیچ تغییری در نرخ آن نداده است. اما اظهارات رحمانی برای کنترل قیمت کالاهای مصرفی کافی نبود و حالا قیمت‌ها در یک ماهگی طرح گرانی و سهمیه‌بندی بنزین رشد داشته است. نکته قابل توجه اینجاست که این رشد قیمتی به صورت معقول و منطقی هم رخ نداده است. طبق گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی قیمت بنزین تا ۵ درصد روی کالاهای مصرفی می‌تواند تاثیر داشته باشد اما قیمت‌ها بیش از این رشد کرده است. بنا بر این گزارش، صیفی‌جات و سبد غالب میوه کشور پس از گرانی بنزین بیش از ۵۰ درصد افزایش بها داشته و در طرف دیگر بازار خودرو هم شاهد افزایش قیمت بوده است. در این بین یکی از شاخص‌های اصلی بازار در کشور یعنی قیمت ارز هم افزایش داشت. قیمت هر دلار آمریکا در بازه یک ماهه گذشته از طرح گرانی بنزین بیش از ۲۰۰۰ تومان افزایش پیدا کرد؛ البته باید توجه کرد تمام عوامل افزایش قیمت دلار مربوط به بنزین نیست اما بخش قابل توجهی از آن را می‌توان مربوط به گرانی بنزین دانست به طوری که عبدالناصر همتی، رئیس کل بانک مرکزی هم شوک قیمتی گرانی بنزین را یکی از عوامل افزایش قیمت ارز خوانده بود. مقام معظم رهبری هم در این‌باره ضمن هشدار به مسؤولان از آنها خواستند مانع از افزایش قیمت کالاها شوند و فرمودند: «حالا من دیروز دیدم در تلویزیون که بعضی مسؤولان محترم آمدند گفتند ما مراقبیم این افزایش قیمت موجب افزایش قیمت اجناس و کالاها نشود؛ خب! بله این مهم است، چون الان گرانی هست، بنا باشد باز اضافه بشود گرانی، خب! این برای مردم خیلی مشکلات درست می‌کند، باید مراقبت کنند». البته بیان این نکته بسیار حائز اهمیت است که دولتی‌ها هم برای کنترل قیمت اقداماتی انجام داده‌اند اما اینطور که پیداست اقدامات انجام شده کافی نبوده و احتیاج به تحرک بیشتر سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و بازرسان وزارت صنعت، معدن و تجارت و تعزیرات است.

■ مردم ناراضی از بسته‌های معیشتی

گرانی بنزین در هر صورت محقق شد و دولت به مردم قول داد تمام درآمدهای ناشی از گرانی را به مردم بازگرداند. بسته‌های معیشتی عنوانی بود که برای این بازگشت درآمدهای گرانی انتخاب شد. در اولین گام دولتی‌ها ۱۶ میلیون نفر را از دریافت این بسته‌ها حذف کردند؛ اتفاقی که بدون هیچ شفافیتی رخ داد.

دولت پیش از حذف این افراد هیچ‌گونه توضیحی درباره دلایل حذف نداد و با فشار نمایندگان مجلس شورای اسلامی و رسانه‌ها پس از یک هفته دلایلی را برای آن اعلام کرد. این اعلام دیرهنگام البته باعث بروز نارضایتی در مردم شد. از طرف دیگر اغلب شهروندان نسبت به دریافت نکردن بسته معیشتی خود اعتراض داشتند که دولت برای رفع این موضوع بلافاصله پس از واریز بسته‌های معیشتی اعلام کرد سرپرستان خانوارهایی که مشمول بسته نشده‌اند و خود را واجد شرایط می‌دانند، می‌توانند شماره ملی سرپرست خانوار خود را به یک کد دستوری ارسال کنند که در این صورت ظرف ۲۴ ساعت برای آنها کد رهگیری ارسال می‌شود. چند ساعت پس از انتشار این کد دستوری به دلیل حجم زیاد تقاضای مردم این سامانه با اختلال مواجه شد و از کار افتاد. البته به صورت کلی تشکیکی هم درباره رقم ۶۰ میلیون دریافت‌کننده بسته معیشتی وجود داشت که دولتی‌ها هیچ سندی برای اثبات این تعداد ارائه نکردند. با گذشت یک ماه از گرانی بنزین، غلامرضا پناه، معاون توسعه مدیریت وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی آخرین رقم معترضان را ۶ میلیون نفر اعلام کرده است. سوال اینجاست که بسته‌های معیشتی به چه نحوی پرداخت شده که تنها در گزارش‌های رسمی ۶ میلیون نفر اعتراض دارند؟

■ غائله نابسامانی‌های ادامه‌دار سهمیه‌بندی

پس از اعلام افزایش قیمت و ۲ نرخی شدن بهای بنزین، شرکت اسنپ اعلام کرد به راننده‌های خود سهمیه بنزین اعطا می‌کند. ژوبین علاقبند درباره فرمول و میزان این سهمیه گفت: سهمیه تخصیص‌یافته مابه‌التفاوت ریالی قیمت بنزین آزاد با قیمت پایه بر اساس پیمایش هفتگی رانندگان در مجموع تاکسی‌های آنلاین است. پیمایش رانندگان بر اساس کیلومتر طی‌شده از زمان قبول درخواست سفر تا پایان سفر محاسبه می‌شود. شرط تخصیص بنزین سهمیه پیمایش حداقل ۴۷ کیلومتر در هفته در مجموع تاکسی‌های آنلاین است و سقف پیمایش مورد قبول برای تخصیص سهمیه ۱۰۰۰ کیلومتر در هفته، با مبنای هر ۱۰۰ کیلومتر ۷ لیتر است. بدین ترتیب سقف سهمیه تخصیص‌یافته به هر راننده تاکسی اینترنتی ۷۰ لیتر در هفته برای خودروهای تک‌سوز و ۴۲ لیتر در هفته برای خودروهای دوگانه‌سوز است. این سهمیه مازاد بر ۶۰ لیتر سهمیه ماهانه هر خودرو است.

وی افزود: معیار تخصیص سهمیه بنزین تاکسی‌های اینترنتی بر اساس پیمایش هفتگی رانندگان این سامانه‌هاست. این سهمیه در قالب اعتبار به کارت بانکی هر راننده واریز می‌شود و در اختیار تاکسی‌های اینترنتی قرار نمی‌گیرد. این اعتبار تنها برای خرید بنزین و در جایگاه‌های سوخت قابل استفاده است. طبق مصوبه تعیین‌شده رانندگان تاکسی‌های اینترنتی به‌ازای هر ۱۰۰ کیلومتر ۷ لیتر بنزین دریافت می‌کنند.

مدیرعامل اسنپ عنوان کرد: پیگیری‌های مدیران تاکسی‌های اینترنتی مؤثر واقع شده و سهمیه ۸ روز نخست واریز شده و بعد از طی شدن فرآیندهای اداری بین ۳ سامانه ثبت اسناد، ناجا و بانک مرکزی، طبق روال هفتگی واریز اعتبار خرید سوخت انجام می‌شود. افرادی که مدارک‌شان دارای نقص اطلاعاتی بود، تا زمان رفع نواقص مربوطه سهمیه بنزین‌شان محفوظ می‌ماند.

با وجود این بسیاری از رانندگان این شرکت معتقدند چنین هزینه‌ای به آنها اختصاص نیافته است. در این شرایط بسیاری از رانندگان از این وضعیت ناراضی هستند. برخی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی از واریز نشدن سهمیه به حساب‌شان می‌گویند.

علاوه بر این اخیرا هم خبری منتشر شد مبنی بر اینکه تاکسی‌های ون درون‌شهری که مسؤولیت جابه‌جایی و حمل‌ونقل عمومی مسافران را در شهرهای بزرگ از جمله تهران به عهده دارند، با پایان یافتن سهمیه بنزین خود دست از کار کشیده و انبوه مسافران را در بلاتکلیفی قرار داده‌اند. بر اساس طرح سهمیه‌بندی بنزین سهمیه سوخت تاکسی ون شهری بنزین‌سوز به ۶۰۰ لیتر و تاکسی ون شهری دوگانه‌سوز هم به ۲۵۰ لیتر افزایش یافت. اما با گذشت کمتر از یک ماه از اجرای این طرح رانندگان تاکسی‌های خطی ون با بیان اینکه سهمیه بنزین‌شان تمام شده و از سویی اجازه افزایش کرایه را ندارند، از جابه‌جایی مسافران درون‌شهری امتناع کرده و دست از کار کشیده‌اند.

■ تمام درآمدهای حاصل از گرانی بنزین به مردم می‌رسد؟

در حال حاضر مصرف بنزین معادل ۹۷ میلیون لیتر در روز است که نیمی از آن صرف مصارف شخصی و نیمی دیگر صرف خدمات می‌شود. بر اساس الگوی جدید سهمیه‌بندی، ۱۷ میلیون خودروی شخصی با سهمیه روزانه ۲ لیتر و موتوسیکلت‌های شخصی با سهمیه روزانه ۰/۸۳ لیتر، مجموعا ۳۷ میلیون لیتر از بنزین ۱۵۰۰ تومانی استفاده خواهند کرد. از طرفی چنانچه ۲ ثلث از مصارف خدماتی، از بنزین سهمیه‌ای بهره‌مند شود، مقدار مصرف بنزین سهمیه‌ای در کل کشور معادل ۷۰ میلیون لیتر در روز خواهد بود. طبق الگوی رخ داده در کاهش مصرف سوخت در ۳ هفته سپری شده از سهمیه‌بندی و گرانی بنزین، تاکنون روزانه ۲۰میلیون لیتر مصرف بنزین کاهش یافته و به حدود روزانه ۷۸ میلیون لیتر رسیده است. این در حالی است که در آینده نزدیک شاهد کاهش بیشتر مصرف هم خواهیم بود، زیرا اولا بخشی از مصرف شتاب‌زده برای ترس از حذف سهمیه کارت از بین رفته است و از سوی دیگر شاهد اقبال فراوان مردم به مصرف CNG هستیم. این یعنی به احتمال قوی کاهش مصرف بنزین برای هر روز به بیش از ۲۰ میلیون لیتر خواهد رسید. با در نظر گرفتن کاهش مصرف روزانه ۲۰ میلیون لیتر بنزین و ۱۲۰ روز باقیمانده از سال جاری و قیمت ۵ هزار تومانی هر لیتر بنزین فوب خلیج‌فارس می‌توان گفت دولت از صادرات بنزین در این مدت ۱۲ هزار میلیارد تومان درآمد خواهد داشت که هیچ محلی برای هزینه کرد آن اعلام نشده است. دولت پس از یک ماه در این باره به افکار عمومی پاسخ نداده است.

■ هیچ‌کس مسؤولیت را قبول نمی‌کند

منفی‌ترین موضوعی که می‌توان پس از گذشت یک ماه از گرانی بنزین بیان کرد نپذیرفتن مسؤولیت شیوه این کار است. با وجود نقدهای فراوانی که در شیوه و زمان سهمیه‌بندی بنزین مطرح است هیچ‌کس مسؤولیت و تبعات آن را نمی‌پذیرد. رئیس‌جمهور می‌گوید از زمان اجرای آن خبر نداشته، وزیر کشور معتقد است صداوسیما در شیوه اطلاع‌رسانی قصور داشته و اصلی‌ترین چهره اجرایی این طرح یعنی بیژن نامدارزنگنه می‌گوید بخوبی طرح را اجرا کرده، در این وانفسا موضوع استیضاح وزیر نفت هم مطرح است که با گذشت یک ماه از آن هنوز رئیس کمیسیون انرژی آن را به هیأت‌رئیسه مجلس شورای اسلامی تقدیم نکرده است.

علی گلمرادی، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «وطن امروز»:

به جای گرانی بنزین راه‌های بهتری برای تأمین بودجه بود

■ مجلس ۷ بار با گرانی بنزین مخالفت کرد ■ کمک‌های معیشتی هیچ کمکی به مردم نمی‌کند ■ اطلاعات جامعی درباره گرانی بنزین به شورای هماهنگی سران قوا داده نشده بود

■ شما عضو کمیسیون انرژی هستید، در این یک ماه چرا سؤال از وزیر نفت با وجود قانع نشدن نمایندگان تبدیل به استیضاح نشده است؟ اگر شده چرا تقدیم هیأت‌رئیسه نمی‌شود؟

در جلسه سومی که استیضاح آقای زنگنه بررسی شد، به دلیل اینکه خیلی از اعضای کمیسیون انرژی نبودند به صورت عملی جلسه رسمی نبود ولی طراحان سؤال بویژه آقای امیرآبادی به عنوان نماینده استیضاح‌کنندگان در جلسه حضور داشتند. آقای وزیر هم درباره بیشتر سؤالات توضیح داد، در نهایت اما استیضاح‌کنندگان در ۳-۲ محور قانع نشدند و تقاضا شد که این موضوع در صحن مطرح شود. به تبع آن تعدادی از دوستان مثل آقای نعمتی و ۲ نفر دیگر نظرشان این بود که باید کمیسیون به حد نصاب برسد و اکثریت تأیید کنند سپس به صحن برود. این حقیقتاً برای همه مبهم بود؛ یعنی خیلی صریح هم رئیس کمیسیون، هم آقای امیرآبادی و هم دوستان به شکلی واقف نبودند به اینکه قانون چه می‌گوید.

■ یعنی کمیسیون می‌تواند استیضاح را لغو کند؟

خیر! نمی‌تواند. اما منظور این است که استیضاح با چه روشی باید به صحن برود. در این مورد این ابهام بود، به طوری که هم خود آقای امیرآبادی و هم دوستان ما در کمیسیون انرژی به صورت صریح نظر واحدی در این رابطه نداشتند.

■ ممکن است تصمیم کمیسیون انرژی، استیضاح نباشد؟

بعید است. نه، چنین چیزی امکان ندارد. وقتی حداقل ۱۵ نفر از نمایندگان مجلس طرح استیضاح را مطرح کرده‌اند فرآیند باید طی شود و بعد در این فرآیند احتمال دارد برخی نمایندگان قانع شوند و تعداد نمایندگان استیضاح‌کننده از حد نصاب بیفتد.

■ با توجه به شرایط کنونی احتمال دارد این ۱۵ نفر کمتر شوند؟

نه! بعید است.

■ نظر کلی شما درباره گرانی بنزین چیست؟ آیا نمایندگان با آن موافق بودند؟

وزارت نفت حداقل در ۴ جلسه موضوع افزایش قیمت بنزین را در کمیسیون انرژی مطرح کرد اما ما بشدت با این موضوع مخالفت کردیم. می‌خواهم بگویم به عنوان یک کمیسیون تخصصی در این‌باره هیچ نظر مساعدی برای افزایش قیمت بنزین مطرح نشد. ۲ بار هم در صحن علنی موضوع گرانی بنزین مطرح شد که یک بار آن تقریباً ۱۰ روز قبل از اجرای طرح شبانه دولت بود. در هر ۲ مورد هم مخالفت شد. بعد موضوع به جلسه غیرعلنی رسید که در این جلسه هم موضوع رد شد. البته در تمام مواردی که گفته شد برخی نمایندگان برای اجرای سهمیه‌بندی نظر مساعد داشتند ولی نظر جمعی این نبود.

■ اما در هر صورت قانون اجازه مشروط گرانی بنزین را به دولت می‌داد.

در بحث قیمت‌گذاری بر اساس ماده ۳۹ برنامه ششم توسعه مجوزی به دولت داده شده که طبق آن با برنامه سالانه یعنی بر اساس بودجه و با رعایت ملاحظات اجتماعی و اقتصادی اصلاح قیمت بنزین اجرا شود. از سال ۹۵ که برنامه ششم توسعه اجرایی شد، دولت هر پیشنهادی برای افزایش قیمت بنزین می‌داد ما اجرا نمی‌کردیم. علت هم ملاحظات آن بود و دلیل مخالفت هم شرایط کشور بود. ما بر اساس این ملاحظات اجازه نمی‌دادیم به دولت؛ تا الان هم نداده‌ایم. خود مجلس به خاطر همین ملاحظات مانع آن قانون شد؛ اما یک ماه پیش دولت با این استدلال که ما می‌توانیم این کار را بکنیم، از طریق سران قوا طرح خود را اجرا کرد و مجلس را عملاً دور زد. البته برای سران قوا اطلاعات جامع نداده بودند.

■ کمک‌های معیشتی جبران‌کننده گرانی‌هاست؟

دولت نباید بر مردم منت بگذارد؛ چون عملاً این پرداختی هیچ کمکی به معیشت مردم نمی‌کند، چرا که افزایش قیمت اجناس و مایحتاج خانواده‌ها ناشی از افزایش قیمت بنزین به اندازه‌ای است که تورم ناشی از آن، کل این مبلغ را بی‌اثر و حتی وضعیت معیشتی مردم را بدتر از قبل می‌کند. درست است که پول بیشتری به دست مردم می‌رسد اما قیمت‌ها بیش از این مقدار افزایش می‌یابد. البته دولتی‌ها پوپولیستی با این موضوع برخورد کردند؛ می‌خواستند بگویند ما چاره‌ای نداریم. نیت آنها هم این نبود که یارانه پرداخت کنند ولی مجبور شدند. یعنی دولت به خاطر بودجه غیرکارشناسی، گرفتار کسری بودجه شده بود. مجبور شد بنزین را گران کند و مبلغی به مردم پرداخت کند.

■ شرایط سوخت‌های جایگزین را چگونه می‌بینید؟ در ساخت پالایشگاه در چه شرایطی قرار داریم؟

یکی از نقاط قوت مجلس در موضوع بنزین، طرح موضوع احداث پالایشگاه‌ها و پتروپالایشگاه‌هاست. البته از نظر ما دولت در تهیه و تنظیم آیین‌نامه اجرایی این طرح کوتاهی کرده است. اگر این طرح اجرا شد و ظرفیت پالایشی کشور رشد کرد، چندین مزیت برای کشور دارد؛ یکی اینکه کمک می‌کند کشور از خام‌فروشی فاصله بگیرد. مزیت دوم آن است که می‌توانیم این تحریم‌ها را راحت‌تر دور بزنیم. مزیت سوم ایجاد اشتغال به عنوان یک موضوع اساسی است. چهارم اینکه بشدت به کاهش و کنترل تورم کمک می‌کند. برای اینکه ما در این طرح گفتیم که این پالایشگاه‌ها و پتروپالایشگاه‌ها با سرمایه‌های مردم ساخته شود. یعنی بخش قابل توجهی از نقدینگی (که اکنون احتمالا به رقم ۱۸۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده) جمع می‌شود. این کارها را دولت باید انجام می‌داد. برای اشتغال دغدغه ندارد، برای تولید دغدغه ندارد؛ نمی‌آید بگوید تولید باید در حوزه ارزش افزوده، در حوزه بانکداری و در نظام مالیاتی درست شود. نه‌تنها دغدغه‌ای برای حل این موضوعات ندارد، بلکه به فکر این است که از ارزش افزوده چقدر عایدش می‌شود که صرف دولت کند! از بنزین هم همین‌طور. این یعنی فکر دولت و زحمت دولت این است که چگونه از این مملکت بدوشد برای اینکه خودش را نگه دارد. یعنی اصلاً برای دولت هیچ چیز مهم نیست. مسأله دولت فقط این است که چطور پول بگیرد و خرج دولت کند، خرج پیکره‌اش کند. این یکی از دردهاست. دولت برای رفاه است، برای امنیت است، برای ایجاد سلامت است. دولت الان سلامت را به مخاطره می‌اندازد برای اینکه بتواند خودش را اداره کند، دولت محیط زیست را به مخاطره می‌اندازد برای اینکه بتواند هزینه‌هایش را جبران بکند و حقوق کارکنانش را بدهد، تولید را مختل کرده که بتواند درآمدی داشته باشد و صرف خودش بکند، یعنی چه؟

■ به نظر می‌رسد دولت طرح سهمیه‌بندی اخیر را هم برای جبران کسری بودجه اجرا کرد.

ما الان برای تأمین درآمد راهکارهای بسیار دیگری داریم. حقیقتا این تصمیم‌گیری برای بنزین را به سهم خودم یک شیطنت می‌دانم، برای اینکه ما فرار مالیاتی زیادی داریم. شما وقتی فرار مالیاتی را کنترل می‌کنید روی قیمت هیچ کالایی تأثیر ندارد یا تأثیرش ناچیز است. اصلا سوءاستفاده از آن نمی‌شود، یا مثلا اخذ عوارض یا مالیات از خانه‌های خالی؛ برخی صاحب ۵ خانه خالی هستند. با اجرای مالیات بر خانه‌های خالی می‌توان درآمدهای زیادی نصیب دولت کرد. یا با اصلاح ناوگان عمومی و اصلاح صنعت خودرو می‌توان بخش زیادی از مصرف بنزین کشور را کاهش داد. امروز هستند کسانی که اگر دولت به آنها اجازه بدهد، در صنعت خودرو از تکنولوژی خارجی استفاده کنند. الان بحث خودروهای هیبریدی و برقی در دنیا مطرح است. الان با این شرایط آلودگی هوا، مردم تهران در سلامت زندگی نمی‌کنند. یعنی این وظیفه دولت است که محیط‌زیست را سالم کند. شما با اصلاح ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌توانستید هم هزینه مردم را کم کنید، هم سلامت آنها را ارتقا دهید. مدیریت بر اساس اصول و قواعد، راحت است اما مسؤولان دولتی همیشه می‌خواهند تمام تقصیرات را متوجه بقیه کنند. دیدید! آقای روحانی تا برادرش را نگرفته بودند، هیچ مشکلی وجود نداشت، برادرش را که گرفتند، شروع کرده به افشاگری. من تعجب می‌کنم اینها مردم را چه حساب کرده‌اند؟ با خودشان چه فکری می‌کنند؟

■ آقای زنگنه می‌گوید هر وقت از بابک زنجانی حرف می‌زنم، علیه من موضع می‌گیرند و تهدید می‌شوم؛ نظرتان در این باره چیست؟

دولت فرار به جلو می‌کند. این استراتژی را برای خودشان ترسیم کرده‌اند و با همین حرف‌های بی‌ربط زمان می‌خرند. زنگنه در دولت اصلاحات در راس مدیریت صنعت نفت کشور بود؛ باید گفت شما باعث این عقب‌ماندگی‌ها هستید. این مشکلات، این گرفتاری‌ها کار شما بوده؛ شما گفتید یک میلیون و ۲۰۰ هزار شغل ایجاد می‌کنیم، برای بازنشسته‌ها فلان کار را می‌کنیم و... اینها را شما گفتید.

■ جمع‌بندی شما درباره استیضاح آقای زنگنه چیست؟ آیا استیضاح در صحن مجلس رای می‌آورد؟

اظهارنظر در این موضوع به خاطر اینکه در این ۳ سال‌ونیم شاهد تصمیم‌های عجیب و غریبی از سوی نمایندگان بودیم، سخت است. نمونه‌اش آقای شریعتمداری که نمایندگان وی را استیضاح کرده و از مدیریت وزارت صنعت کنار می‌گذارند؛ بعد به همین شخص برای اداره وزارت رفاه رأی می‌دهند! این برای مجلس خیلی بد است. همین اتفاقات برای آقای زنگنه هم متصور است. یعنی مشخص نیست در استیضاح آقای زنگنه چه اتفاقاتی بیفتد. حقیقتا در این دوره هم دولت، هم مجلس ناکارآمد بودند؛ از این جهت که انتظارات مردم برآورده نشد. مسؤولیت این انتظارات هم با دولت و مجلس است. مجلس بعضی وقت‌ها از دولت حمایت احساسی و سلیقه‌ای و کورکورانه می‌کند، در بعضی جاها هم برعکس عمل می‌کند. این برای مجلس خوب نیست. یعنی مجلس باید واقع‌بینانه و منطقی رفتار کند. این به نفع مملکت است ولی متاسفانه این روال حاکم نیست. بخشی از این مشکلات مجلس ساختاری است، فرق نمی‌کند شما در مجلس باشید یا فرد دیگری. یک بخش برجسته‌اش این است که تعداد زیادی از نمایندگان مجلس، جزو کارکنان دولت بوده‌اند؛ این موضوع خیلی خطرناک است.

■ به نظر می‌رسد این مسأله در ارتباط با وزارت نفت شدیدتر است. نمونه اخیر آن هم سفر برخی نمایندگان کمیسیون انرژی با آقای زنگنه به وین بود و همچنین موضوع جنجالی استخدام نماینده‌ها در وزارت نفت هم از این قبیل است.

استقلال مجلس موضوع خیلی مهمی است. نباید من به عنوان یک نماینده مجلس هیچ‌گونه وابستگی به دولت داشته باشم. نباید جیره‌خوار دولت باشم. اگر می‌خواهیم کشور را نجات دهیم، باید مجلس را قوی کنیم. قوی کردن مجلس هم چند راهکار دارد؛ یکی این است که وابستگی نمایندگان به دولت قطع شود. باید شرایط به گونه‌ای باشد که اگر من کارمند دولت هستم و می‌خواهم بروم برای نمایندگی مجلس نامزد شوم، اگر انتخاب شدم باید به‌صورت دائم از استخدام در دولت انفصال شوم. پس از دوره نمایندگی هم وارد اتاق‌های فکر شوم تا از تجربه و تخصص خود به نفع مجلس استفاده کنم، الان اما این مهارت در مسیر ناسالم استفاده می‌شود. من ۴ سال است کار نکرده‌ام، دانش و مهارتی هم ندارم و می‌ترسم کارم در دولت را از دست بدهم ولی اگر این وابستگی قطع شود، من دیگر خوب کار می‌کنم. یعنی مجلس تولید خودش را برای خودش استفاده بکند که قوی بشود. یکی از مشکلات اساسی و جدی در مجلس بی‌توجهی به بعد نظارتی مجلس است؛ ما در بعد نظارتی بشدت ضعیف هستیم برای اینکه ابزار و امکانات نداریم. من در مجلس یا در حوزه انتخابی‌ام چه کنم؟ فرصت ندارم بروم تحقیق و تفحص کنم ولی نماینده‌های ادوار که بازمانده از انتخابات هستند، می‌توانند قوی‌تر از نماینده‌ها در این امورات به مجلس کمک کنند. من به عنوان یک نماینده مشغله‌های زیادی دارم و گرفتارم ولی اگر نماینده نباشم (پس از پایان دوره نمایندگی) تجاربم به اندازه یک نماینده است و می‌توانم امور را بررسی و جمع‌بندی کنم اما اکنون اینگونه نیست. ما از مجلس جدا و بعد کارمند دولت می‌شویم. تازه وقتی کارمند دولت می‌شویم چون راه و روش‌ها را پیدا کرده‌ایم، مجلس را به نفع دولت مغلوب می‌کنیم.