صفحه‌آرا: مهرداد هاشمیان

عدد خبر

۵۴۰۰ مگاوات

جعفر محمدنژاد سیگارودی، معاون سرمایه‌گذاری ساتبا اعلام کرد: ظرفیت نیروگاه‌های تجدیدپذیر کشور از ۵ هزار و ۴۰۰ مگاوات عبور کرده و با وجود محدودیت در تامین تجهیزات وارداتی، هدف‌گذاری ۷ هزار مگاوات تا پایان تابستان همچنان در دستور کار است.

۱۴ کارخانه

محمدجعفر قائم‌پناه، سرپرست نهاد ریاست‌جمهوری از آغاز عملیات بازسازی پتروشیمی جم خبر داد و گفت: این مجتمع که خوراک ۱۴ کارخانه پتروشیمی را تأمین می‌کند، به‌زودی به چرخه تولید بازخواهد گشت. سهامدار اصلی این مجموعه وزارت تعاون است و آسیب به این مجتمع آسیب به منافع بازنشستگان کشور محسوب می‌شود.

اینفوگرافیک

کارنامه پرداخت وام ودیعه

براساس آخرین آمارهای وزارت راه و شهرسازی، در ۲ماه امسال، ۷.۷ همت منابع در قالب وام ودیعه به ۳۱هزار و ۵۰۰مستأجر واجد شرایط پرداخت شده است. طبق آمار از سال ۱۴۰۰ تاکنون، ۱۶۰ همت تسهیلات ودیعه مسکن به یک میلیون و ۳۵۶ هزار خانوار مستأجر پرداخت شده است که در مقایسه با منابع اختصاصی این سرفصل و تعداد متقاضیان، رقم بالایی محسوب نمی‌شود.

به گزارش همشهری، اعتبار اختصاص وام ودیعه مسکن در سال جاری با ۵۰درصد افزایش به ۳۰۰ همت افزایش یافت؛ اما آمار مربوط به عملکرد بانک‌ها در پرداخت این تسهیلات نشان می‌دهد فارغ از اینکه منابع چقدر باشد، آنها تمایل چندانی به پرداخت چنین تسهیلاتی ندارند و گویا نظارتی هم بر حسن عملکرد آنها انجام نمی‌شود.

آمارهای وزارت راه نشان می‌دهد در شلوغ‌ترین ماه‌های بازار اجاره یعنی از نیمه اردیبهشت تا ۲۸ تیرماه، فقط ۷.۷ همت معادل ۲.۵ درصد اعتبار اختصاص‌یافته در قالب وام ودیعه به متقاضیان پرداخت شده است.

وام ودیعه پرداختی در سال جاری
۷/۷ همت

تعداد وام پرداختی
۳۱/۵۰۰ فقره

کل وام ودیعه پرداختی از سال ۱۴۰۰
۱/۳۵۶/۰۰۰ خانوار

مجموع تسهیلات پرداختی
۱۶۰ همت

بودجه امسال وام ودیعه
۳۰۰ همت

افزایش نسبت به سال قبل
۵۰ درصد

سقف وام ودیعه در شهرها

تهران
۳۶۵ میلیون تومان

مراکز استان‌ها
۲۸۰ میلیون تومان

سایر شهرها
۱۸۵ میلیون تومان

مناطق روستایی
۷۵ میلیون تومان

پاسخ‌گویی

برنج و حبوبات چطور ارزان شد؟

بازار کالاهای اساسی در هفته‌های اخیر نشانه‌هایی از کاهش قیمت را تجربه کرده است؛ روندی که فعالان بازار آن را نه یک نوسان مقطعی، بلکه حاصل افزایش عرضه، تسهیل واردات و حذف برخی محدودیت‌های تجاری می‌دانند. حسین فرهادی، عضو هیأت مدیره و سخنگوی اتحادیه بنکداران مواد غذایی تهران در برنامه پارک وی تلویزیون همشهری، فراوانی کالا در بازار و سبقت عرضه از تقاضا را دلیل نزولی شدن قیمت برنج و حبوبات عنوان کرد و ۲ عامل اصلی را در این وضعیت بازار مؤثر دانست و گفت نخست، نزدیک شدن به پایان فصل عرضه برنج ایرانی و خارجی و همچنین حبوبات است که معمولا بر رفتار بازار اثر می‌گذارد. عامل دوم نیز کاهش مصرف این کالاها در فصل تابستان است؛ موضوعی که موجب افت تقاضای خانوارها برای اقلامی مانند برنج و حبوبات می‌شود. فرهادی در عین حال مهم‌ترین دلیل کاهش قیمت‌ها را تغییر سیاست‌های وارداتی پس از جنگ ۱۲ روزه عنوان کرد و گفت که با آزاد شدن واردات و شکسته شدن انحصار، حجم قابل توجهی از کالا در زمان مناسب وارد کشور شده است به گفته او، افزایش ورود کالا باعث شده است میزان عرضه از تقاضا بیشتی بگیرد و همین موضوع فضای بازار را به سمت کاهش و تعدیل قیمت‌ها سوق دهد؛ شرایطی که به گفته فعالان بازار، از شکل‌گیری التهاب و کمبود نیز جلوگیری کرده است. سخنگوی اتحادیه بنکداران معتقد است با ورود محموله‌های جدید، قیمت کالاها در فصل عرضه به پایین‌ترین سطح منطقی می‌رسد و تثبیت خواهد شد و تأکید کرد: در حال حاضر حجم بسیار زیادی از کالاهای اساسی وارد کشور شده و موجودی بازار در وضعیت مطلوبی قرار دارد. از این‌رو، نازمانی که عرضه از تقاضا بیشتر باشد، انتظار می‌رود قیمت‌ها در مسیر متعادل و حتی کاهشی باقی بمانند. فرهادی درباره وضعیت واردات نیز گفت: در حال حاضر مشکل خاصی در این بخش وجود ندارد. براساس اعلام وزیر جهاد کشاورزی، بوروکراسی‌های اداری مربوط به ثبت سفارش که از سال گذشته موجب کندی واردات شده بود، تا پایان شهریور ماه برداشته و این تصمیم تمدید شده است. در نتیجه، بازرگانان و بنکداران می‌توانند از مسیرهای مختلف کالاهای مورد نیاز خود را با سهولت بیشتری وارد کشور کنند. او افزود: این سیاست رقابت را در بازار تقویت کرده و موجب شده افراد بیشتری امکان واردات داشته باشند؛ اتفاقی که در نهایت به افزایش عرضه و کاهش قیمت‌ها منجر شده است.

تنگه هرمز؛ ابزار اقتصادی و سپر امنیتی

اگر حفظ ترتیبات ایرانی تنگه هرمز مهم نیست، چرا آمریکا برای خارج کردنش از دست ایران هر کاری می‌کند؟

گزارش

سینا احدیان | روزنامه‌نگار | در شرایطی که برخی جریان‌های سیاسی در داخل ساده‌انگارانه از واگذار کردن تنگه هرمز سخن می‌گویند، یک پرسش اساسی بی‌پاسخ می‌ماند. اگر تنگه هرمز آن‌قدر که گفته می‌شود اهمیت ندارد، چرا آمریکا در میانه جنگ با ایران یکی از مهم‌ترین اهداف خود را بازگرداندن جریان نفت از این تنگه اعلام کرده و چرا با افزایش هزینه‌های اقتصادی جنگ مسیر مذاکره با تهران را در پیش گرفته است؟ به گزارش همشهری، پاسخ‌ها درباره اهمیت تنگه هرمز روشن است.

اهمیت واقعی هرمز برای ایران در جایی فراتر از آمار نفتی آن قرار دارد. هرمز یکی از معدود اهرم‌هایی است که می‌تواند هزینه هرگونه جنگ علیه ایران را از میدان نظامی به اقتصاد جهانی منتقل کند. به همین دلیل، بحث بر سر واگذاری این تنگه یک بحث ساده درباره تجارت دریایی نیست، سخن از کنار گذاشتن یکی از مهم‌ترین برگ‌های راهبردی ایران است.

چرا بازگشایی هرمز مهم‌ترین مسئله آمریکا شده؟

رفتار آمریکا در بحران اخیر پاسخ روشنی به این سؤال داده است. در حالی که جنگ با ایران ادامه داشته و جریان عبور کشتی‌ها از هرمز به‌شدت مختل شده، قیمت نفت برنت به بالای ۹۰ دلار رسیده و قیمت بنزین در آمریکا از ۴ دلار در هر گالن عبور کرده است. همزمان مقام‌های آمریکایی از تغییر تمرکز مأموریت جنگی به سمت تضمین جریان نفت از تنگه هرمز سخن گفته‌اند. گزارش‌های منتشرشده نیز از باز شدن مسیرهای دیپلماتیک میان تهران و واشنگتن برای کاهش تنش حکایت دارد. این اتفاق یک واقعیت ساده را نشان می‌دهد. آمریکا می‌تواند به ایران حمله کند اما نمی‌تواند به‌سادگی هزینه اقتصادی بسته بودن هرمز را نادیده بگیرد.

زیرا شوک هرمز برای آمریکا فقط افزایش قیمت بنزین نیست. آمریکا در شرایطی با این شوک مواجه شده که از قبل با کسری بودجه و بدهی سنگین دست و پنجه نرم می‌کند. برآورد دفتر بودجه کنگره آمریکا نشان می‌دهد بدهی عمومی دولت آمریکا در سال ۲۰۲۶ به حدود ۱۰۱ درصد تولید ناخالص داخلی رسیده و کسری بودجه این کشور حدود ۱.۹ تریلیون دلار برآورد شده است. همزمان هزینه بهره بدهی نیز در حال افزایش است. در چنین اقتصادی افزایش قیمت نفت می‌تواند یک زنجیره خطرناک ایجاد کند.

اختلال در هرمز منجر به افزایش قیمت نفت و انرژی، افزایش تورم، دشوار شدن کاهش نرخ بهره، افزایش هزینه تأمین مالی دولت، افزایش کسری بودجه و بدهی و در نهایت کاهش قدرت خرید خانوارها و فشار بر رشد اقتصادی آمریکا می‌شود.

به بیان ساده، تنگه هرمز می‌تواند همزمان به خانوار آمریکایی، شرکت آمریکایی و خزانه‌داری آمریکا فشار وارد کند.

اینجاست که تناقض آشکار می‌شود. کسانی که در داخل می‌گویند هرمز اهمیت چندانی ندارد باید به این سؤال پاسخ دهند که اگر واقعا چنین است، چرا آمریکا در میانه جنگ، بازگرداندن جریان نفت از این تنگه را به یکی از مهم‌ترین اولویت‌های خود تبدیل کرده است؟

بحران هرمز، بحران زمان هم هست

در زنجیره تأمین جهانی تأخیر، خودش یک هزینه اقتصادی است. اگر مواد اولیه یک کارخانه به‌موقع نرسد، تولید ممکن است متوقف شود. اگر کود شیمیایی دیر به بازار برسد، برنامه کشاورزی تغییر می‌کند. اگر کشتی‌ها مجبور شوند مسیرهای طولانی‌تری را طی کنند هزینه سوخت، بیمه و کرایه حمل افزایش می‌یابد. اختلال در هرمز منجر به تغییر در مسیر کشتی‌ها می‌شود و این موضوع زمان سفر را افزایش می‌دهد. افزایش زمان سفر منجر به افزایش هزینه سوخت و بیمه می‌شود و تحت‌تأثیر این موضوع کرایه حمل رشد می‌کند و با افزایش کرایه حمل قیمت تمام‌شده کالا هم افزایش می‌یابد، بنابراین حتی اگر کالا در نهایت به مقصد برسد تأخیر و افزایش هزینه می‌تواند خود به یک بحران اقتصادی تبدیل شود. پس هیچ مسیر جایگزینی برای تنگه هرمز از نظر زمان وجود ندارد.

هرمز فقط نفت نیست

اشتباه بزرگ‌تر در تحلیل‌های ساده‌انگارانه درباره جایگزین‌های هرمز این است که گویی تمام مسئله به نفت محدود می‌شود؛ هرمز فقط مسیر نفت نیست. از این منطقه، انرژی، مواد اولیه و کالاهای مختلفی عبور می‌کند. نفت، فرآورده‌های نفتی، LPG، LNG، محصولات پتروشیمی، کودهای شیمیایی، مواد اولیه صنعتی، کالاهای فله‌ای و کالاهای کانتینری، هرکدام زنجیره حمل‌ونقل متفاوتی دارند. خط لوله می‌تواند نفت را منتقل کند اما کود شیمیایی، غلات، ماشین‌آلات، مواد معدنی و کانتینر را نمی‌توان با خط لوله جابه‌جا کرد. این واقعیت را نمی‌توان با شعار «مسیر جایگزین پیدا می‌کنند» حذف کرد. حدود ۸۰ درصد حجم تجارت بین‌المللی کالا در جهان از طریق دریا انجام می‌شود. دلیل آن نیز روشن است. کشتی‌ها می‌توانند حجم عظیمی از کالا را با هزینه‌ای بسیار پایین‌تر از حمل‌ونقل هوایی، زمینی و ریلی جابه‌جا کنند.

مسیر جایگزین با جایگزین هرمز فرق دارد

یکی از استدلال‌هایی که این روزها درباره بی‌اهمیت شدن هرمز مطرح می‌شود، این است که کشورهای منطقه به‌زودی مسیرهای جایگزین ایجاد خواهند کرد. این گزاره در بهترین حالت نیمی از واقعیت است. بله، عربستان سعودی و امارات متحده عربی خطوط لوله‌ای دارند که می‌توانند بخشی از نفت را بدون عبور از هرمز به بنادر دریای سرخ و دریای عمان منتقل کنند اما ظرفیت قابل استفاده این مسیرها محدود است. برآورد آژانس بین‌المللی انرژی نشان می‌دهد ظرفیت اضافی قابل استفاده خطوط لوله عربستان و امارات برای دور زدن هرمز حدود ۲.۵ تا ۵.۵ میلیون بشکه در روز است، در حالی که حجم عبوری از این تنگه به‌طور میانگین حدود ۲۰ میلیون بشکه در روز است. آژانس همچنین تأکید کرده زنجیره لجستیکی لازم برای انتقال و صادرات حجم‌های بزرگ از مسیرهای جایگزین، به‌طور کامل آزموده نشده است. پس باید میان ۳ مفهوم مسیر جایگزین، ظرفیت جایگزین و جایگزین کامل هرمز تفاوت گذاشت. این سه، یکی نیستند. خط لوله امارات به فجیره و خط لوله عربستان به ینبع می‌توانند بخشی از نفت را منتقل کنند اما این خطوط لوله نه امروز ساخته شده‌اند و نه می‌توانند کل جریان انرژی و تجارت عبوری از هرمز را جایگزین کنند. ضمن اینکه ساخت ظرفیت جدید تصمیمی نیست که امروز گرفته شود و فردا به بهره‌برداری برسد.

خط لوله به سرمایه‌گذاری، طراحی، ساخت تأسیسات پمپاژ، مخازن ذخیره‌سازی، پایانه‌های صادراتی، ظرفیت بندری و شبکه‌ای از زیرساخت‌های مکمل نیاز دارد. حتی بعد از ساخت خط لوله نیز مسئله تمام نمی‌شود. نفت باید از پایانه جدید بارگیری شود، کشتی مناسب در اختیار باشد، مسیر دریایی جدید امن باشد و بیمه‌گران نیز حاضر به پوشش ریسک آن مسیر باشند. بنابراین ظرفیت اسمی یک خط لوله با ظرفیت واقعی صادرات نفت برابر نیست.

هرمز؛ جایی که هزینه جنگ از ایران خارج می‌شود

شاید مهم‌ترین اهمیت هرمز برای ایران، نه در درآمدهای نفتی و نه در تجارت جهانی، بلکه در امنیت ملی باشد. ایران ابزارهای مختلفی برای دفاع و بازدارندگی دارد؛ از توان موشکی و پهپادی گرفته تا عمق راهبردی و موقعیت جغرافیایی اما هرمز یک ویژگی منحصربه‌فرد دارد. این تنگه می‌تواند هزینه جنگ علیه ایران را به اقتصاد جهانی منتقل کند. اگر جنگ فقط در میدان نظامی باقی بماند، بخش عمده هزینه آن میان طرف‌های درگیر توزیع می‌شود. اما وقتی امنیت هرمز به خطر می‌افتد، دامنه هزینه‌ها به‌سرعت گسترش پیدا می‌کند. قیمت نفت افزایش می‌یابد، تورم جهانی بالا می‌رود، اقتصاد آمریکا تحت فشار قرار می‌گیرد، کشورهای آسیایی با بحران انرژی مواجه می‌شوند، اروپا با افزایش هزینه انرژی روبه‌رو می‌شود و کشورهای عربی نیز در معرض آسیب‌های اقتصادی و امنیتی قرار می‌گیرند.

هرمز باعث می‌شود هزینه جنگ علیه ایران، در مرزهای ایران متوقف نشود، این همان چیزی است که آن را به یک اهرم بازدارنده تبدیل می‌کند. بازدارندگی، یعنی افزایش هزینه اقدام نظامی و هرمز در صورت تهدید موجودیت ایران می‌تواند هزینه جنگ را از یک درگیری دوجانبه به یک بحران اقتصادی بین‌المللی تبدیل کند.

آمریکا خودش پاسخ را داده است

برای فهم اهمیت هرمز لازم نیست به شعارهای سیاسی نگاه کنیم؛ کافی است به رفتار آمریکا دقت کنیم. اگر هرمز بی‌اهمیت است چرا واشنگتن برای بازگشت جریان نفت از آن فشار می‌آورد؟ چرا اختلال در این تنگه قیمت نفت و بنزین آمریکا را بالا می‌برد؟ چرا مقام‌های آمریکایی مأموریت جنگی خود را به سمت تضمین جریان نفت سوق داده‌اند؟ قدرت‌های بزرگ اهمیت دارایی‌های راهبردی را با حرف‌هایشان نشان نمی‌دهند با هزینه‌ای که برای حفظ آنها می‌پردازند نشان می‌دهند. آمریکا برای هرمز هزینه نظامی، اقتصادی و دیپلماتیک می‌دهد، چون می‌داند این تنگه فقط یک آبراه نیست. هرمز یک گلوگاه جهانی است و برای ایران، مهم‌تر از آن، یک اهرم قدرت است. هرمز را نمی‌شود واگذار کرد. ایران می‌تواند از هرمز به‌عنوان ابزار مذاکره استفاده کند اما میان توافق درباره نحوه استفاده از یک اهرم و واگذاری خود اهرم تفاوتی بنیادین وجود دارد. هرمز برای ایران همزمان یک دارایی اقتصادی، یک موقعیت ژئوپلیتیک، یک اهرم جانه‌زنی و یکی از مهم‌ترین ابزارهای افزایش هزینه هرگونه جنگ علیه تمامیت ارضی کشور است. کشوری که تحت تهدید حملات شدید برقدرت اتمی و زیر سایه تهدیدات دائمی نظامی قرار دارد، نمی‌تواند تنها اهرمی را که می‌تواند هزینه جنگ را به طرف مقابل و اقتصاد جهانی منتقل کند، کنار بگذارد.

واگذاری هرمز صلح یا خلع سلاح راهبردی؟

اینجا باید با یک ساده‌سازی خطرناک مقابله کرد. برخی تصور می‌کنند اگر ایران از اهرم هرمز صرف‌نظر کند تنش کاهش پیدا می‌کند و در نتیجه امنیت کشور افزایش می‌یابد اما این گزاره یک سؤال اساسی را نادیده می‌گیرد. آیا حذف ابزار بازدارندگی، الزاما احتمال حمله را کاهش می‌دهد؟ بازدارندگی زمانی کار می‌کند که طرف مقابل بداند اقدام نظامی علیه شما هزینه دارد. اگر ایران اهرمی را که می‌تواند هزینه جنگ را به بازار انرژی و اقتصاد جهانی منتقل کند داوطلبانه کنار بگذارد ممکن است محاسبه طرف مقابل تغییر کند. در آن صورت، دشمن ممکن است به این نتیجه برسد که می‌تواند به ایران حمله کند بدون آنکه هزینه اقتصادی بزرگی به‌خود و متحدانش وارد شود. این همان نقطه‌ای است که بحث واگذاری هرمز می‌تواند از یک پیشنهاد سیاسی به یک ریسک امنیت ملی تبدیل شود. هیچ کشوری در جهان دارایی راهبردی خود را بدون دریافت تضمین‌های واقعی و قابل اتکا واگذار نمی‌کند. آن هم در شرایطی که تهدید نظامی و موجودیتی علیه آن کشور ادامه دارد. ایران می‌تواند درباره نحوه استفاده از هرمز مذاکره کند، می‌تواند درباره امنیت کشتیرانی مذاکره کند، می‌تواند برای کاهش تنش توافق کند اما واگذاری دائمی مهم‌ترین اهرم راهبردی خود، معنایی جز خلع سلاح راهبردی ندارد.

گزارش ویژه

افزایش قیمت بنزین یا اصلاح الگوی مصرف؟!

در حالی که بحث اصلاح نظام یارانه انرژی و ایجاد بازارهای جدید انرژی در دولت وارد مرحله تازه‌ای شده، موضوع قیمت بنزین نیز بار دیگر به یکی از مهم‌ترین مباحث اقتصادی کشور تبدیل شده است. به گزارش همشهری، اظهارات اخیر مالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس، درباره احتمال اجرای نرخ سوم ۱۰هزار تومانی بنزین از ابتدای مردادماه، این پرسش را دوباره مطرح کرده که آیا دولت به سمت اصلاح قیمت حرکت می‌کند یا همچنان اصلاح الگوی مصرف را در اولویت قرار خواهد داد.

این نماینده مجلس با انتقاد از آنچه «پافشاری سازمان برنامه‌وبودجه بر گران‌سازی بنزین» خوانده، اعلام کرده است که برخلاف نظر مجلس، پیشنهاد افزایش نرخ سوم بنزین از ۵هزار تومان به ۱۰هزار تومان در دولت دنبال می‌شود. به گفته او، تجربه اجرای نرخ سوم در آذرماه سال گذشته نیز نشان داد که افزایش قیمت به‌تنهایی نتوانسته مصرف را کاهش دهد و همچنان بخش قابل توجهی از سوخت از طریق کارت جایگاه عرضه می‌شود. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که دولت تاکنون به‌طور رسمی اجرای نرخ جدید را تأیید نکرده است، اما همزمان بارها بر ضرورت اصلاح وضعیت نامتوازی انرژی و پایان‌دادن به روند فعلی تأکید کرده است.

مواضع بنزینی رئیس‌جمهور

مسعود پزشکیان از زمان رقابت‌های انتخاباتی تا ماه‌های اخیر، بارها درباره وضعیت یارانه بنزین سخن گفته است. محور مشترک سخنان او این بوده که ادامه فروش بنزین با قیمت یارانه‌ای، در حالی که دولت ناچار به واردات بنزین با قیمت بسیار بالاتر است، از نظر اقتصادی قابل دوام نیست. رئیس‌جمهور پیش‌تر تصریح کرده بود: «هیچ منطقی وجود ندارد که بنزین را با دلار آزاد بخریم و با قیمت یارانه‌ای بفروشیم.» او همچنین گفته بود دولت برای تأمین بنزین وارداتی میلیاردها دلار هزینه می‌کند، در حالی که منابع لازم برای پرداخت مطالبات بخش‌هایی مانند دارو، گندم یا بازنشستگان با محدودیت روبه‌رو است.

پزشکیان در عین حال در ماه‌های گذشته تأکید کرده که هرگونه اصلاح در حوزه انرژی باید با اقناع افکار عمومی، کارشناسی دقیق و جلوگیری از فشار بر معیشت مردم همراه باشد؛ موضعی که نشان می‌دهد دولت تلاش دارد میان ضرورت اصلاح اقتصادی و ملاحظات اجتماعی تعادل برقرار کند.

شکاف بین تولید و مصرف

براساس برآوردها، تولید روزانه بنزین کشور حدود ۱۰۷ میلیون لیتر برآورد می‌شود، در حالی که متوسط مصرف از ۱۲۷ میلیون لیتر در روز عبور می‌کند. این شکاف حدود ۲۰ میلیون لیتری، دولت را ناچار به واردات یا استفاده از روش‌های جایگزین کرده که سالانه میلیاردها دلار هزینه ارزی به اقتصاد کشور تحمیل می‌کند، حتی در برخی روزهای اوج سفر مصرف روزانه بنزین به بیش از ۱۳۰ تا ۱۴۰ میلیون لیتر رسیده است؛ موضوعی که فشار بر پالایشگاه‌ها، بودجه دولت و منابع ارزی کشور را افزایش داده است.

نظر کارشناسان چیست؟

کارشناسان معتقدند ادامه این روند، علاوه بر افزایش واردات، یارانه پنهان انرژی را نیز به شکل قابل توجهی افزایش می‌دهد؛ یارانه‌ای که بخش مهمی از آن نصیب دهک‌های پردرآمد و دارندگان چند خودرو می‌شود.

آلبرت بغزیان، اقتصاددان در گفت‌وگو با همشهری هشدار می‌دهد: اقتصاد ایران در یک مارپیچ مرگبار از کمبود درآمد ارزی، کسری بودجه و چاپ پول گرفتار است و هرگونه شوک درمانی قیمتی، از جمله افزایش قیمت بنزین، پیش از مهار تورم، تنها به تشدید بحران می‌انجامد.

اما برخی کارشناسان معتقدند بدون اصلاح تدریجی قیمت، امکان کنترل مصرف و کاهش قاچاق سوخت وجود ندارد و فاصله زیاد قیمت داخلی با قیمت منطقه‌ای، انگیزه مصرف و هدررفت را افزایش داده است. گروه دیگری بر این باورند که تجربه‌های گذشته نشان داده افزایش قیمت، بدون توسعه حمل‌ونقل عمومی، نوسازی ناوگان، بهبود بهره‌وری خودروها و اصلاح نظام سهمیه‌بندی، الزاما به کاهش پایدار مصرف منجر نمی‌شود و تنها فشار بیشتری بر هزینه خانوارها وارد می‌کند.

بسیاری از اقتصاددانان پیشنهاد می‌کنند اصلاح قیمت، اگر قرار است انجام شود، باید همزمان با سیاست‌های جبرانی، حمایت از دهک‌های کم‌درآمد، بهبود کیفیت خودروها، توسعه حمل‌ونقل عمومی و اصلاح نظام توزیع یارانه اجرا شود تا آثار اجتماعی آن به حداقل برسد.

تصمیم‌گیری در روزهای سخت

اکنون دولت در نقطه‌ای قرار گرفته که از یک سو با نامتوازی فزاینده بنزین، رشد واردات و فشار بر منابع ارزی مواجه است و از سوی دیگر، هرگونه تغییر در قیمت سوخت می‌تواند پیامدهای اقتصادی و اجتماعی گسترده‌ای به همراه داشته باشد. بسیاری از کارشناسان تأکید می‌کنند که مسئله اصلی تنها «گران‌شدن بنزین» نیست؛ بلکه طراحی یک بسته جامع اصلاحات در حوزه انرژی است که بتواند هم مصرف را مدیریت کند، هم عدالت در توزیع یارانه را افزایش دهد و هم از وارد آمدن شوک به معیشت خانوارها جلوگیری کند. در چنین شرایطی به‌نظر می‌رسد موفقیت هرگونه سیاست جدید، بیش از آنکه به عدد قیمت بنزین وابسته باشد، به نحوه اجرا، اقناع افکار عمومی و اعتمادسازی میان دولت و مردم بستگی خواهد داشت.