



پنجشنبه ۶ آذر ۱۴۰۳ صفحه ۱۶ هزار تومان - سال چهارم - شماره ۹۴۲
www.hammihaonline.ir



فشار عربستان بر امارات
تحلیلی از **فاضل ابراهیم** کارشناس مسائل سودان
درباره پیامد دیدار بن سلمان با ترامپ



راضی‌ها و ناراضی‌ها
جمع‌بندی مجموعه گزارش‌های استانی هم‌میهن
و آنچه فعالان سیاسی گفتند



وحدت اندیشه و هستی
درباره ترجمه سه جلدی «منطق» **هگل**
که به تازگی منتشر شده است



تفکر ۹۰ میلیونی

گرمی داشت روز بسیج مستضعفین در سراسر کشور برگزار شد

افول محبوبیت چپ‌گرایان در آمریکا و افزایش محبوبیت راست‌گرایان در کتاب جدید فرید زکریا

روایت نویسنده ۸-۹

ارزیابی کارشناسان از مصوبه سه‌نرخ دولت

عبور آرام از تثبیت بنزین

گزارش انرژی ۱۰-۱۱

عبدالله باباخانی کارشناس ارشد انرژی



سه‌نرخ یعنی سه بازار؛ سه بازار یعنی سه ریسک فساد، از اجاره کارت سوخت تا تبانی جایگاه‌ها. تحریف سیگنال واقعی قیمت، وقتی سه عدد روی نازل وجود دارد، مردم نمی‌دانند «قیمت واقعی» چیست؛ و این یعنی سردرگمی اقتصادی. کسانی که مصرفشان به دلیل شغل از سهمیه عبور می‌کند، باید با نرخ ۵۰۰۰ تومانی کنار بیایند. ناوگان تاکسی و حمل‌ونقل شهری هم به سرعت قیمت‌گذاری خدمات را با نرخ سوم هماهنگ می‌کنند؛ و این یعنی گرانی حمل‌ونقل. گرانی حمل و نقل یعنی افزایش تورم و افزایش تورم یعنی بی‌اثر شدن این طرح و تنها فشار ساخته‌شده توسط دولت به مردم. در جامعه‌ای که بنزین نماد قرارداد اجتماعی است، هر تغییری بدون شفافیت، هزینه اعتماد عمومی دارد.

سید حمید حسینی سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت



قیمت‌ها در یکی دو سال گذشته بسیار افزایش یافته و بنزین عملاً ارزان‌ترین کالا در اقتصاد ایران شده است؛ حتی گازوئیل که سال‌ها مبنای یارانه‌ای داشت، دیگر هیچ منطقی در قیمت‌گذاری فعلی ندارد. فاصله شدید قیمت داخلی با قیمت واقعی باعث مصرف بی‌رویه و قاچاق گسترده شده است. درست‌ترین حالت این است که دولت حداقل هزینه تمام‌شده خود را دریافت کند؛ یعنی دست‌کم همان ۷ تا ۸ هزار تومان. دولت هم یک برنامه دوساله طراحی کرده تا در یک دوره مدیریت‌شده، به این نقطه برسد. برخلاف برخی تصورات، دولت فعلی به دنبال آزادسازی کامل قیمت نیست، بلکه می‌خواهد اشتباه دوره هفتمندی زمان دولت احمدی‌نژاد را تکرار نکند.

محسن محمدی کارشناس انرژی



دولت‌های پیشین نزدیک به سه سال روی مدل‌های مختلف سهمیه‌بندی و یارانه سوخت کار کردند. آنها سناریوهای گوناگون را بررسی کردند تا مدلی پیدا کنند که کمترین آسیب اجتماعی و اقتصادی را داشته باشد. در نهایت، طرح فعلی حداقل نسبت به گزینه‌های پرهزینه و پرتنش گذشته، پیامدهای منفی کمتری دارد و برای شروع اصلاحات اساسی در حوزه انرژی مناسب‌تر است. اکثریت مردم حدود ۷۵ تا ۸۰ درصد همان الگوی مصرف قبلی یعنی ۶۰ لیتر در نرخ اول و ۱۰۰ لیتر در نرخ دوم را دارند. فقط حدود ۲۵ تا ۲۸ درصد جامعه بیش از این مصرف می‌کند که شامل خودروهای شخصی پر مصرف و خودروهای دولتی می‌شود.

به‌طور قطع این موضوع باعث تأسف است که بنزین و سیاست‌های مرتبط با آن تعیین‌کننده وضعیت کشور باشد؛ به‌طوری‌که همه سیاست‌گذاران از نزدیک شدن به حل این مسئله به‌ظاهر خطرناک، هراسان و نگران باشند. البته، به نظر نمی‌رسد که بحران‌های بنزینی هیچ ربطی به بنزین داشته باشند؛ بلکه این بحران‌ها در درون جامعه وجود دارد، ولی خفته هستند که دنبال مفری برای بیداری و بروز خود می‌گردند و طبعاً بنزین و حمل‌ونقل یکی از بهترین فرصت‌ها برای فعال شدن این انرژی‌های نهفته در کوه آتشفشان سیاست است؛ آتشفشانی که با ادامه وضع موجود همواره فعال باقی خواهد ماند. ۱۵ ماه از آمدن این دولت گذشته است و مسئله بنزین و کالای آن از چند دهه پیش همیشه روی میز سیاست قرار داشته است. از سالی که قیمت آن را ناایمن کردند و به خیال خود به مردم عیدی دادند. البته، این یک عیدی کشنده بود. تا آن زمان که پرداخت یارانه پولی به جای تخصیص کالای بنزین را اجرا کردند و بعداً به دلیل تورم آن پول بی‌ارزش شد و سپس قیمت‌های آن تا حدی ثابت ماند تا رسیدیم به بحران بزرگ آبان ۱۳۹۸ و تورم پس از آن. جالب اینکه همیشه در بالاترین حساسیت هم به‌ظاهر دنبال حل ماجرا بودند. ولی همیشه ملاحظات جناحی و شخصی حل اساسی آن را به تأخیر می‌انداخت. در دولت آقای رئیسی هم یک تعدیل ناقصی در قیمت ارز کردند که دچار بحران شدند و دیگر جرأت نکردند که به بنزین نزدیک شوند. البته، سرمایه اجتماعی اندک آنان نیز مزید بر علت بود که وارد این میدان نشوند. پس مسئله سوخت و انرژی و بنزین بهترین موضوع جدیدی نیست؛ بلکه در طی زمان تشدید هم می‌شده است. چون تورم سال‌های اخیر در کنار ثابت ماندن قیمت سوخت، قیمت واقعی آن را نسبت به قبل به شدت تنزل داده است که در دنیای نظیر است. بنابراین، انتظار می‌رفت که آقای پزشک‌پس خیلی زود دست به کار شود و بهترین طرح ممکن را اجرایی کنند؛ به‌ویژه تا زمانی که سرمایه اجتماعی کافی دارند. طرح هم بود فقط باید اجرایی می‌شد. متأسفانه مدیرانی که تازه آمده بودند، برای بقای خودشان مانع از یک اقدام درست و اساسی شدند و اکنون پس از ۱۵ ماه، کوه سیاستگذاری، موش بنزینی زاینده است. < ۲

بزرگ غیر مؤثر

سرمقاله

فصل جدید پوپولیسم

