

رهبرانقلاب: مسئولان حوزه سلامت نسبت به جامعه پرستاری توجه ویژه داشته باشند



چارسوق بررسی کرد: سنجه اقدامات مجلس با الزامات اقتصادی پیام رهبری

تبعات نیمه تعطیلی مجلس

رهبرانقلاب در پیام خود به مناسبت سالروز افتتاح مجلس در خرداد ۱۴۰۵، وظایف و اولویت هایی در حوزه اقتصاد برای مجلس تعیین کردند. اکنون با گذشت بیش از ۴ ماه و نیم از پیام رهبری به سنجش اقدامات مجلس در این مدت پرداخته ایم.

در پیام رهبرانقلاب به مناسبت سالروز افتتاح مجلس در خرداد ۱۴۰۵ بر ارتباط مستقیم مصوبات مجلس با مسائل اصلی کشور و نیازهای مردم تأکید شده و به صراحت چند محور اقتصادی که باید در دستور کار نمایندگان قرار بگیرد ذکر شده که عبارتند از: ثبات اقتصادی، کاهش تورم، مدیریت نقدینگی، رونق تولید، اصلاح برنامه هفتم پیشرفت و پیش بینی الزامات نوسازی و

بازسازی خسارات جنگ، همچنین حل مشکلات معیشتی، اشتغال، مبارزه با فساد مالی و محرومیت زدایی از دیگر محورهای مورد تأکید رهبرانقلاب بوده است. بررسی هان نشان می دهد که مجلس در این مدت اقدام موثری همچون ارائه طرح و تصویب قانون در راستای اجرای دستورات اقتصادی رهبری انجام نداده که دلیل آن نیمه تعطیل بودن جلسات علنی است.

تلاش اصلاح طلبان برای سفید شویی آمریکا



در حالی که بهزاد نبوی، محمد جواد ظریف، غلامحسین کرباسچی و یاشار سلطانی، حمله به کشتی ها در تنگه هرمز را زمینه ساز نقض تفاهم اسلام آباد از سوی ایران معرفی می کنند، مقامات رسمی این ادعا را «جنگ شناختی دشمن» خوانده اند؛ وقایع میدانی هم تأکید دارد نقض اصلی از سوی آمریکا با باز کردن کریدور جنوبی رخ داده است.

بهزاد نبوی، محمد جواد ظریف، غلامحسین کرباسچی و یاشار سلطانی افرادی هستند که مدعی شده اند یک گروه خودسر با حمله به کشتی ها در تنگه هرمز زمینه نقض تفاهم اسلام آباد بین ایران و آمریکا را فراهم کرد. این روایت از مدت ها پیش توسط اصلاح طلبان مطرح شد و مقامات رسمی کشور نیز بارها و بارها به آن پاسخ داده اند. برای مثال ۲۸ شهروز امسال، اسماعیل بقائی، سخنگوی دستگاه دیپلماسی، در گفت وگویی تلویزیونی با اشاره به فضا سازی های اخیر علیه جمهوری اسلامی ایران تصریح کرد که ادعای نقض تفاهم نامه از سوی نیروهای مسلح، «بخشی از جنگ شناختی دشمن است». از سوی دیگر رامیر سعید ایروانی در نامه ای به آنتونیو گوترش دبیرکل سازمان ملل و نیز رئیس شورای امنیت درباره «نقض های اساسی یادداشت تفاهم اسلام آباد از سوی آمریکا و تداوم اقدامات تجاوزکارانه آن علیه ایران» ۴۲ مورد از موارد نقض تفاهم توسط آمریکا را فهرست کرد. اما واقعیت پنهان چیست؟ مهم ترین بند تفاهم، پذیرش ترتیبات ایرانی در اداره تنگه بود. یعنی ایران در ازای پذیرش برخی تعهدات، حق مدیریت و ترتیبات خاص خود را در مهم ترین گذرگاه نفتی جهان تثبیت کرده بود. آمریکا را روز اول اراده کرد این بند را نقض کند و مثل نقض سایر بندها، آن را عادی سازی کند. آزاد نکردن دارایی ها و عدم آتش بس در سایر جبهه ها، نمونه های روشن این نقض هستند. منطق ایران باید در دفاع از دست آوردهایش در تفاهم نامه، خودش را جدی نشان می داد و در دوران گذار روی حقوقش می ایستاد تا بتواند در توافق نهایی حق خود را تثبیت کند. باز کردن کریدور جنوبی در تنگه، نقض اساسی تفاهم توسط آمریکا بود. اقدامی که اگر بی پاسخ می ماند، عملاً بند اصلی تفاهم را بی اثر می کرد. بعد از چند روز هشدار، اقدام به موقع وزدن شناورها و بی تفاوت نماندن نسبت به نقض حقوق ایران در تفاهم نامه، توسط مجموعه تصمیم گیران کشور قابل دفاع بود. در این شرایط، اصرار طیف سیاسی خاصی در ایران برای معرفی ایران به عنوان ناقض تفاهم اسلام آباد، علی رغم اعلام صریح مسئولان وزارت خارجه و همچنین وقایع رخ داده در کف میدان، شاید یک گزاره دروغ را به یک روایت درست تبدیل نکند؛ اما شاید مقدمه تحمیل پروژه تسلیم به کشور باشد. این تجربه قبلا هم در پرونده برجام برای سفید شویی آمریکا پس از نقض با عبارت «عده ای روی موشک ها شعار نوشتند» مطرح شد و سابقه دارد. تسلیم، که همانند بارهای دیگر، پشت کلبه دوازده مذاکره پنهان است. حتماً برای تجویز مذاکره، در گام اول باید تجربه نقض عهد طرف آمریکایی در مرتبه قبل سفید شود.

غلامحسین کرباسچی، در برنامه به وقت ایران، در شبکه خبر در پاسخ به سوال مجری برنامه مبنی بر این که «بعد از تفاهم نامه اسلام آباد سه کشتی را نیروهای مسلح زدند» گفت: پزشک یان گفته من نمی دانم چه کسی کشتی ها را زده؛ هنوز هم رسمی ندیده ایم نهادی کردن بگیرد. اگر این سه کشتی زده نمی شد ایران دست برتر را داشت.

سخنگوی سپاه، درواکنش به کرباسچی گفت: حمله به کشتی های متخلف پاسخی به سومین نقض عهد آمریکا بود. سردار حسین محبی ادامه داد: آمریکا ۲ بار حسین مذاکرات نقض عهد و حمله کرد و بار سوم بعد از امضای تفاهم نامه دوباره نقض عهد کرد. وی افزود: حمله به کشتی های متخلف بعد از امضای تفاهم نامه، نه اقدام خودسرانه بوده و نه بدون هماهنگی با مسئولان بالاتر. این حمله قطعاً پاسخ قاطع و دندان شکن به نقض عهد سوم آمریکا بود.

احتمال افزایش حقوق کارمندان در نیمه دوم سال



به گزارش تسنیم، رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس از پیگیری موضوع بهبود وضعیت معیشتی کارمندان دولت و اقشار کم درآمد با همکاری سازمان برنامه و بودجه خبر داد.

بایانی گفت: بر اساس قانون بودجه امسال، دولت مکلف است از اول مهرماه سال ۱۴۰۵ حقوق کارمندان را افزایش دهد و منابع لازم برای این کار نیز محاسبه و فراهم شده است.

وی با اشاره به شرایط اقتصادی کشور و فشارهای معیشتی بر کارمندان دولت اظهار کرد: در تعاملات بین بخشی با سازمان برنامه و بودجه، موضوع حمایت از معیشت کارمندان و اقشار پایین دست جامعه مورد توجه قرار گرفته است. بر این اساس، موضوع حمایت معیشتی از کارمندان دولت در دستور پیگیری قرار دارد، اما از اظهارات مطرح شده نمی توان افزایش قطعی حقوق کارکنان در نیمه دوم سال را نتیجه گرفت و جزئیات تصمیم احتمالی درباره میزان حمایت، منابع مالی و نحوه اجرا هنوز مشخص نشده است.

میز جلسات، گرد شد، سفره مردم فراموش



گرفت. در مناطقی مانند کیش و انزلی، به دلیل وسعت و محدوده جغرافیایی، تداخل وظایف با دستگاه‌های اجرایی کمتر است؛ در مقابل، در مناطق گسترده یا منفصل، از جمله ارس، ماکو و اروند، چالش‌های مدیریتی می‌تواند تشدید شود.

وجود محدوده‌های مسکونی و شهری در برخی مناطق آزاد نیز از عوامل پیچیده‌تر شدن مدیریت عنوان شده است. این وضعیت، علاوه بر ایجاد تعارض میان وظایف سازمان منطقه آزاد، شهرداری‌ها و فرمانداری‌ها، اجرای برخی الزامات نظارتی و کنترل‌های مرزی را دشوار می‌کند. گزارش یادآور می‌شود که ارتقای عملکرد مناطق آزاد صرفاً از مسیر رفع تداخل وظایف امکان پذیر نیست و بهبود قواعد و مقررات، تأمین زیرساخت‌ها و تعیین مأموریت هر منطقه بر اساس مزیت‌های نسبی و نیازهای کشور نیز ضرورت دارد.

پیشنهاد حکمرانی شبکه‌ای به جای تمرکز تمام اختیارات

مرکز پژوهش‌های مجلس با بررسی تجربه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در کشورهای مختلف، از جمله امارات، آمریکا، ترکیه، چین، قزاقستان و لهستان، تأکید کرده است که ساختار اداره مناطق اقتصادی در یک کشور نیز لزوماً نباید یکسان باشد و می‌تواند بر اساس مأموریت و شرایط هر منطقه متفاوت طراحی شود.

در این چارچوب، حکمرانی شبکه‌ای به عنوان یکی از الگوهای مورد استفاده در مناطق آزاد موفق مطرح شده است؛ الگویی که در آن دولت، بخش خصوصی و نهادهای ملی و محلی در اداره منطقه مشارکت دارند و مسئولیت هر یک در ارتباط با سایر دستگاه‌ها مشخص است.

ابتدا باید مأموریت اصلی با طرح‌های اولویت‌دار هر منطقه تعیین شود و سپس، متناسب با آن، درباره نحوه تقسیم وظایف، صدور مجوزها، مدیریت بنادر و پایانه‌ها، اداره فرودگاه‌ها، کنترل‌های مرکی، فرآیندهای مالیاتی و تأمین منابع و هزینه‌ها تصمیم‌گیری شود.

همچنین، تعیین سازوکار واگذاری مسئولیت‌ها یا انتصاب مدیران دستگاه‌های اجرایی مستقر در مناطق آزاد، با تصمیم هیات وزیران، و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی در اداره این مناطق از جمله راهکارهای مطرح‌شده در گزارش است.

امکان اجرای محدود الگوی دولت محلی در مناطق راهبردی

مرکز پژوهش‌های مجلس در عین مخالفت با تعمیم الگوی واگذاری تمام اختیارات به یک سازمان جدید، استفاده محدود و آزمایشی از مدل دولت محلی را در برخی مناطق راهبردی منتفی ندانسته است.

بر اساس این گزارش، چنانچه برای یک یا دو منطقه آزاد تکرار الگوی ایجاد سازمانی مستقل با اختیارات گسترده برای پاسخ به سایر نیازهای توسعه‌ای کشور، از جمله توسعه سواحل مکران، توصیه نمی‌شود؛ زیرا تجربه مناطق آزاد نشان داده است که این رویکرد بدون تعیین دقیق مسئولیت‌ها و سازوکار تعامل دستگاه‌ها، می‌تواند به شکل‌گیری ساختارهای موازی و چندگانگی در حکمرانی منجر شود.

حکمرانی شبکه‌ای

به عنوان یکی از الگوهای

مورد استفاده در مناطق

آزاد موفق مطرح شده

است؛ الگویی که در آن

دولت، بخش خصوصی

و نهادهای ملی و محلی

در اداره منطقه مشارکت

دارند و مسئولیت هریک در

ارتباط با سایر دستگاه‌ها

مشخص است

ضرورت توجه به تجربه جهانی: جنگ هزینه‌های غذا را بالا می‌برد
فشار بر بازار مواد غذایی فقط به ساختار توزیع داخلی محدود نیست. بانک جهانی در گزارشی در مه ۲۰۲۶ اعلام کرد پیش‌بینی‌شده‌ای در آوریل به بالاترین سطح از ژانویه ۲۰۲۴ رسیده است. طبق این گزارش، قیمت غذا در دو ماه پس از آغاز درگیری‌های منطقه‌ای حدود ۵ درصد افزایش یافت؛ رشد قیمت روغن‌ها و دانه‌های روغنی نیز از عوامل اصلی این افزایش بود. افزایش هزینه انرژی، کود و حمل‌ونقل از مسیرهای انتقال شوک‌های منطقه‌ای به بازار غذا معرفی شده است.

این تجربه نشان می‌دهد که در دوره‌های جنگ و اختلال در تجارت، حتی زنجیره‌های توزیع کارآمد نیز از افزایش هزینه‌های تأمین مصون نیستند. بنابراین، طرح‌های داخلی برای تثبیت قیمت باید علاوه بر کوتاه کردن مسیر توزیع، تأمین مواد اولیه، دسترسی به نهاده‌ها و استمرار تولید را نیز در نظر بگیرند.

از طرح حمایتی تا اصلاح پایدار بازار

تعمیم طرح تورم صفر به دیگر شهرها، بدون ارزیابی دقیق عملکرد آن در تهران، می‌تواند هزینه‌های اجرایی و تعهدات مالی پیش‌بینی‌شده‌ای ایجاد کند. پیش از گسترش سراسری، لازم است میزان کاهش قیمت نسبت به بازار آزاد، استمرار موجودی، سهم صرفه‌جویی حاصل از حذف واسطه‌ها و هزینه واقعی اجرای طرح به صورت منظم منتشر شود. اتصال سامانه شهردار به شبکه کالابرج و ایجاد امکان رهگیری کالا از تولیدکننده تا مصرف‌کننده نیز می‌تواند شفافیت را افزایش دهد؛ البته فناوری به‌تنهایی مانع احتکار یا تخلف نمی‌شود و اثربخشی آن به صحت اطلاعات، نظارت مؤثر و برخورد با انحراف کالا بستگی دارد.

در نهایت دسترسی مستمر خانوارها به کالاهای باکیفیت و کاهش هزینه واقعی خرید آنها در این طرح ضرورت است؛ اگر این طرح به خرید قراردادی از تولیدکنندگان، کاهش هزینه‌های لجستیکی، انتشار اطلاعات قیمت و ارزیابی عمومی نتایج منتهل شود، می‌تواند به الگویی برای اصلاح شبکه توزیع تبدیل شود.



بازطراحی مدیریت مناطق آزاد راهکار عبور از تداخل نهادی

گزارش

مرکز پژوهش‌های مجلس پیشنهاد کرد ساختار اداره

مناطق آزاد متناسب با مأموریت و شرایط هر منطقه بازطراحی شود.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی با عنوان «تحلیل و بررسی سازوکار مدیریت مناطق آزاد ایران: تداخل وظایف و اختیارات با دستگاه‌های مستقر در منطقه آزاد» اعلام کرد که با وجود پیش‌بینی اختیارات گسترده برای مدیران سازمان‌های مناطق آزاد، تداخل وظایف دستگاه‌های اجرایی همچنان یکی از موانع اصلی ارتقای عملکرد این مناطق است.

بر اساس این گزارش، مناطق آزاد از ظرفیت قابل توجهی برای اجرای آزمایشی اصلاحات اقتصادی و حکمرانی، تسهیل فعالیت‌های تجاری و جذب سرمایه‌گذاری برخوردارند؛ اما تجربه اجرایی کشور نشان می‌دهد که واگذاری گسترده اختیارات به یک سازمان مستقل، به‌تنهایی نتوانسته است به یکپارچگی مدیریتی و کاهش بوروکراسی در این مناطق منجر شود.

تفویض اختیارات قانونی به مدیران مناطق آزاد به‌طور کامل اجرا نشده است

در این گزارش با اشاره به بند «الف» ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور آمده است که مدیران سازمان‌های مناطق آزاد به نمایندگی از دولت، بالاترین مقام منطقه محسوب می‌شوند و تمام وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های دستگاه‌های اجرایی دولتی مستقر در این

شرایط استمرار طرح «تورم صفر»؛

از خرید قراردادی تا مدیریت شبکه لجستیک

طرح «تورم صفر» شهرداری تهران با وعده تثبیت شش ماهه قیمت ۱۲ قلم کالای اساسی آغاز شده است؛ موفقیت این طرح در کنار حذف واسطه‌ها، به تأمین پایدار کالا، کنترل هزینه تولید، شفافیت زنجیره توزیع، استمرار خرید قراردادی از تولیدکننده و ارزیابی عمومی نتایج، منوط است و در این صورت می‌تواند به الگویی برای اصلاح شبکه توزیع تبدیل شود.

افزایش قیمت مواد غذایی در سال ۱۴۰۵، قدرت خرید خانوارها را بیش از گذشته تحت فشار قرار داده و سیاست‌های حمایتی را با آزمون جدی مواجه کرده است. در چنین شرایطی، شهرداری تهران با اجرای طرح «تورم صفر» تلاش می‌کند بخشی از سبد معیشتی خانوار را از نوسانات بازار مصون نگه دارد؛ طرحی که قرار است با عرضه مستقیم کالا و حذف واسطه‌های غیرضروری، قیمت ۱۲ قلم کالای اساسی را به مدت شش ماه ثابت نگه دارد.

اهمیت این سیاست در شرایطی بیشتر می‌شود که طبق گزارش مرکز آمار ایران، تورم نقطه‌به‌نقطه در شهریور ۱۴۰۵ به ۸۹.۸ درصد و تورم سالانه به ۷۳.۶ درصد رسیده است. همچنین قیمت‌ها در همین ماه نسبت به مرداد ۴.۲ درصد افزایش یافته‌اند. این ارقام نشان می‌دهد خانوارهای حفظ سطح مصرف گذشته خود با هزینه‌های به‌مراتب بیشتری روبه‌رو هستند.

دلان واسطه‌گران یکی از متهمان گرانی

واسطه‌گری غیرضروری یکی از عواملی است که می‌تواند فاصله قیمت از تولیدکننده تا مصرف‌کننده را افزایش دهد؛ به‌ویژه زمانی که کالا از چندین حلقه خرید و فروش عبور می‌کند، بدون آنکه ارزش افزوده متناسبی در این مسیر ایجاد شود. با این حال، نسبت دادن همه گرانی مواد غذایی به دل‌الان، تصویری ناقص از سازوکار بازار ارائه می‌دهد.

هزینه نهاده‌های کشاورزی، حمل‌ونقل، انبارداری، بسته‌بندی، ضایعات محصولات فسادپذیر، تأمین مالی و نوسانات نرخ ارز نیز در قیمت نهایی نقش دارند. در برخی محصولات، واسطه وظیفه جمع‌آوری محصول از کشاورزان

اخبار



چگونه بحران دیزل فشار اقتصادی تنگه هرمز بر آمریکا را تداوم می‌بخشد؟

اختلال در جریان انرژی تنگه هرمز، فراتر از افزایش قیمت نفت خام، از طریق تنگنای عرضه دیزل و رشد هزینه حمل‌ونقل به بخش واقعی اقتصاد آمریکا منتقل شده و می‌تواند فشار بر هزینه تولید، سودآوری بنگاه‌ها و قیمت کالاها را تداوم بخشد.

با گذشت بیش از هفت ماه از آغاز جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران، بازگشت بخشی از صادرات نفت خاورمیانه از مسیرهای جایگزین و تعدیل‌های نسبی قیمت نفت خام، این پرسش را مطرح کرده که آیا فشار اقتصادی ناشی از اختلال در تنگه هرمز نیز به همان نسبت کاهش یافته است؟ پاسخ به این پرسش را نمی‌توان صرفاً از تحولات بازار نفت خام به دست آورد.

اختلال در جریان انرژی خلیج فارس، علاوه بر عرضه نفت، بازار فرآورده‌های پالایشی، هزینه حمل‌ونقل و زنجیره‌های تأمین را نیز تحت تأثیر قرار داده؛ بازارهایی که الزاماً با سرعت یکسانی به شرایط پیش از جنگ بازمی‌گردند. در این میان، تنگنای جهانی عرضه دیزل یا گازوئیل، یکی از مسیرهای کمتر دیده‌شده انتقال هزینه جنگ به بخش واقعی اقتصاد آمریکا محسوب می‌شود. گزارش اخیر موسسه آکسفورد اکونومیکس نشان می‌دهد که افزایش قیمت دیزل دیگر صرفاً مسئله‌ای محدود به بازار سوخت نیست و آثار آن به تدریج در هزینه حمل‌بار، تولید و فعالیت بنگاه‌ها نمایان شده است. اهمیت این گزارش برای ایران در توضیح سازوکاری است که از طریق آن، اختلال در یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان می‌تواند حتی پس از تعدیل قیمت نفت، همچنان هزینه‌هایی را بر اقتصاد آمریکا تحمیل کند.

از اختلال در تنگه هرمز تا تنگنای عرضه دیزل

نخستین حلقه این زنجیره، تأثیر جنگ و اختلال در تردد دریایی خلیج فارس بر عرضه نفت خام و فرآورده‌های پالایشی است. افزایش ریسک کشتیرانی، هزینه بیمه و حمل دریایی، محدود شدن بخشی از جریان صادرات و تغییر مسیرهای تجاری، دسترسی بازار جهانی به نفت و فرآورده‌های منطقه را دشوارتر و پرهزینه‌تر کرده است. این فشار در بازار دیزل اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا عرضه آن فقط تابع میزان نفت خام موجود نیست و به ظرفیت پالایشگاه‌ها، ترکیب خوراک ورودی و سطح ذخایر فرآورده نیز بستگی دارد. در چنین شرایطی، حتی اگر بخشی از نفت خام از دست‌رفته با افزایش تولید سایر کشورها یا استفاده از مسیرهای جایگزین جبران شود، لزوماً امکان جبران سریع کمبود دیزل وجود ندارد. پالایشگاه‌ها برای تولید فرآورده‌های میان‌قطبیه به خوراک مناسب و ظرفیت عملیاتی کافی نیاز دارند و تغییر ترکیب تولید نیز با محدودیت‌های فنی و اقتصادی روبه‌روست. از سوی دیگر، کاهش ذخایر و افزایش تقاضای احتیاطی می‌تواند فشار موجود بر قیمت فرآورده‌ها را تشدید کند.

نتیجه آن است که بازار نفت خام ممکن است زودتر از بازار دیزل به سمت تعادل حرکت کند. گزارش آکسفورد اکونومیکس که از تقریباً دو برابر شدن قیمت دیزل نسبت به آغاز جنگ حکایت دارد، اهمیت همین تفاوت را نشان می‌دهد. البته همه افزایش قیمت دیزل را نمی‌توان مستقیماً به اختلال در هرمز نسبت داد؛ محدودیت‌های پالایشی و سایر عوامل عرضه نیز در شکل‌گیری این وضعیت نقش داشته‌اند.

چگونه شوک دیزل به تولید و قیمت کالاها در آمریکا منتقل می‌شود؟

دومین حلقه زنجیره فشار، انتقال افزایش قیمت دیزل به هزینه فعالیت‌های اقتصادی آمریکاست. دیزل یکی از نهاده‌های اصلی حمل‌ونقل جاده‌ای، کشاورزی، معدن و ساخت‌وساز محسوب می‌شود. بنابراین افزایش قیمت آن در مرحله نخست هزینه عملیاتی فعالیت‌هایی را بالا می‌برد که مصرف مستقیم بالایی از این سوخت دارند. در اقتصاد آمریکا، اهمیت اثر به‌ویژه در صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای آشکار می‌شود. افزایش قیمت دیزل هزینه فعالیت شرکت‌های حمل‌بار را بالا می‌برد و این شرکت‌ها، متناسب با شرایط بازار و قراردادهای خود، بخشی از هزینه اضافی را از طریق افزایش کرایه حمل به مشتریان منتقل می‌کنند.

آکسفورد اکونومیکس در گزارش خود نشان می‌دهد که افزایش هزینه‌های عملیاتی حمل‌ونقل جاده‌ای آمریکا در سال ۲۰۲۶ با رشد شاخص قیمت تولیدکننده خدمات حمل‌بار همراه بوده است. این شواهد نشان‌دهنده آغاز انتقال فشار هزینه‌ای است، هرچند برای تعیین سهم دقیق دیزل از افزایش کرایه‌ها، بررسی تکمیلی ضرورت دارد.

از این مرحله، فشار اقتصادی به صنایعی منتقل می‌شود که الزاماً مصرف‌کننده مستقیم دیزل نیستند. تولیدکننده مواد غذایی، مصالح ساختمانی یا کالاهای صنعتی برای دریافت مواد اولیه و رساندن محصول به بازار به خدمات حمل‌ونقل نیاز دارد. افزایش کرایه حمل در هر مرحله از این فرآیند، هزینه تمام‌شده محصول را بالا می‌برد. هرچه زنجیره تأمین طولانی‌تر و تعداد دفعات جابه‌جایی کالا بیشتر باشد، احتمال انباشت فشار هزینه‌ای نیز افزایش می‌یابد. حلقه بعدی، واکنش بنگاه‌ها به افزایش هزینه تولید است. بنگاه‌هایی که قدرت قیمت‌گذاری بالایی دارند، می‌توانند بخشی از هزینه اضافی را به قیمت فروش منتقل کنند اما بنگاه‌های دارای قراردادهای ثابت یا حاشیه سود محدود، ناچارند بخشی از آن را جذب کنند. در حالت نخست، فشار دیزل به تورم قیمت تولیدکننده و در ادامه، با وقفه زمانی، به قیمت مصرف‌کننده منتقل می‌شود. در حالت دوم، فشار ابتدا در کاهش سودآوری، افزایش نیاز به سرمایه‌ای در گردش و احتمالاً تعویق سرمایه‌گذاری یا تعدیل تولید ظاهر خواهد شد.

بنابراین هزینه اقتصادی شوک دیزل الزاماً بلافاصله در شاخص تورم آمریکا نمایان نمی‌شود. بخشی از آن ممکن است مدتی در ترازنامه بنگاه‌ها باقی بماند و به تدریج بر تصمیم‌های تولیدی و سرمایه‌گذاری اثر بگذارد. همین تأخیر در انتقال هزینه توضیح می‌دهد که چرا کاهش نسبی یا مقطعی قیمت نفت خام لزوماً به معنای پایان فشار اقتصادی ناشی از بحران انرژی نیست. برای جمهوری اسلامی ایران، مهم‌ترین نتیجه این تحلیل آن است که ارزیابی اثرگذاری اقتصادی تنگه هرمز نباید به قیمت نفت برنت یا میزان صادرات نفت کشورهای منطقه محدود شود. معیار مهم‌تر، شناسایی میزان انتقال اختلال انرژی به هزینه تولید، حمل‌ونقل و فعالیت اقتصادی طرف مقابل است. در این چارچوب، لازم است پایش بازار انرژی را رصد هم‌زمان قیمت دیزل و اختلال آن با نفت خام، حاشیه سود پالایش فرآورده‌های میان‌قطبیه، موجودی ذخایر دیزل آمریکا، ظرفیت عملیاتی پالایشگاه‌ها، نرخ حمل‌بار جاده‌ای و شاخص قیمت تولیدکننده خدمات حمل‌ونقل تکمیل شود.

بررسی روند این متغیرها در کنار حاشیه سود و هزینه تولید صنایع حساس می‌تواند مشخص کند که فشار ناشی از اختلال انرژی تا چه اندازه استمرار یافته و آیا از بازار سوخت به بخش واقعی اقتصاد آمریکا منتقل شده است.



دلالی جایگاه‌دار با کارت آزاد؛

نازل سوخت صرفاً با درگاه بانکی متقاضی فعال شود

برچیده شدن انحصار کارت آزاد در جایگاه‌های عرضه سوخت، دست واسطه‌گران سکوها را کوتاه کرده و ضمن بازگرداندن کرامت رانندگان، شفافیت را رقم می‌زند.

کافی است در یکی از ساعات پرتردد شبانه‌روا یا در میانه یک سفر بین شهری متوجه شوید که کارت سوخت شخصی همراهتان نیست یا سهمیه ماهانه‌تان به پایان رسیده است؛ درست در همین نقطه است که فرآیند ساده دریافت بنزین، به آزمونی فرسایشی از صبرو چانه‌زنی تبدیل می‌شود. خودروهایی که پشت نازل‌ها متوقف مانده‌اند و رانندگانی که ناچارند برای دریافت چند لیتر بنزین آزاد، نگاه‌ها و تصمیم‌های شخصی متصدیان سکوا را تاپ بپاوند. سیاستی که در ابتدا برای مدیریت بهینه مصرف فرآورده و پیشگیری از قاچاق سوخت طراحی شده بود، به دلیل نواقص اجرایی به بستری برای رفتارهای فراقانونی و انحصارهای خرد بدل شد؛ وضعیتی که بیش از هر چیز، شان شهروندان را هدف قرار داده است.

بررسی‌های میدانی از عملکرد سکوهای سوخت‌رسانی حکایت از شکل‌گیری یک ادبیات رفتاری تکراری دارد. عباراتی نظیر «کارت آزاد دیگر سهمیه ندارد»، «دستگاه ارتباطش با مرکز قطع شده است» یا «این کارت مخصوص ناوگان امدادی است»، اولین پاسخ‌هایی است که راننده متقاضی بنزین آزاد می‌شنود. اما در بسیاری از موارد، «درست در زمانی که راننده ناامید از دریافت سوخت در حال خروج از جایگاه است یا با اعلام استیصال بر لزوم سوخت‌گیری برای رسیدن به مقصد اصرار می‌ورزد، با پیشنهاد راه‌حل‌های غیررسمی مواجه می‌شود. این راه‌حل‌ها غالباً با مطالبه ارقام نقدی یا کارت‌به‌کارت تحت عنوان انعام، حق‌العمل کارت یا هزینه خستگی همراه است؛ مبالغی که روزگاری ارقام خرد چند هزار تومانی بود، اکنون به ارقام ۵۰ تا ۵۰ هزار تومانی به ازای هر بار سوخت‌گیری افزایش یافته است. شهروندی که چاره‌ای ندارد، تن به این پرداخت ناعادله می‌دهد اما پیامد این رفتار، ایجاد حس تبعیض، ناعدالتی ساختاری و فرسایش اعتماد عمومی میان مردم و دستگاه‌های ناظر است.

آسیب‌شناسی انحصار فردی در چرخه توزیع فرآورده

تحلیل ریشه‌ای بروز چنین رویه‌هایی نشان می‌دهد که هرگاه توزیع یک کالای اهربردی و دارای محدودیت به تصمیم‌آرادی و غیرشفاف یک واسطه انسانی متصل شود، تولید رانت قطعی است. در طراحی پیشین، کارت سوخت آزاد به صورت فیزیکی در جیب اپراتور جایگاه قرار داشت؛ ابزاری که نه سیستم نظارت تصویری بر آن حاکم بود و نه سقف برداشت لحظه‌ای آن برای مشتریان حاضر در صف قابل مشاهده بود. این عدم شفافیت، قدرت نامتقارنی به متصدی سکوا می‌بخشید و او را به تصمیم‌گیرنده نهایی توزیع سوخت تبدیل می‌کرد. مسئله مهم‌تر این است که شرکت‌های زنجیره‌ای توزیع و جایگاه‌داران نیز به دلیل دشواری‌های نظارت انسانی بر شیفتهای کاری متعدد، ابزار موثری برای مهار این رفتارهای سلیقه‌ای در اختیار نداشتند. کارت‌های فیزیکی آزاد که باید صرفاً در موارد اضطرار به کار گرفته می‌شدند، عملاً به کارت‌های تجاری تبدیل شدند که در برخی نقاط پرتردد، گردش مالی غیرقانونی قابل توجهی برای افراد سودجو ایجاد می‌کردند.

ریشه بحران در مداخله انسانی و نبود نظارت سیستمی است

در این راستا احسان زمانی، پژوهشگر اقتصاد انرژی، معتقد است که بازتولید چنین مشکلاتی ثمره تکیه بر سازوکارهای ناکارآمد سنتی در مواجهه با چالش‌های مدرن است. وی تأکید می‌کند که حل معضلات ناشی از محدودسازی سهمیه‌ها با رویکردهای انضباطی صرف ممکن نیست و تا زمانی که مداخله عامل انسانی در تخصیص خدمت صفر نشود، راه‌های فرار از قانون پابرجا خواهند بود.

زمانی در تشریح ابعاد این مسئله توضیح می‌دهد: «اساس شکل‌گیری باج‌خواهی یا اخذ مبالغ مازاد در پمپ‌بنزین‌ها، ناشی از شکاف شدید قیمت مصوب و ارزش واقعی سوخت در کنار واگذاری اختیار توزیع به متصدی است؛ وقتی راننده‌ای وارد جایگاه می‌شود، هیچ تابلوی هوشمندی وجود ندارد که نشان دهد آیا کارت آزاد سهمیه دارد یا خیر! این ابهام داده‌ای باعث می‌شود متصدی بتواند با کارت بازی کند. برای خشکاندن ریشه این فسادهای خرد، نیاز به راه‌اندازی گشت‌های بازرسی پرتعداد نیست؛ بلکه باید فرآیند را از دست اپراتور خارج کرد. اتصال شناسه هویتی فرد به سامانه پرداخت هوشمند و امکان فعال‌سازی پمپ از طریق کارت‌های شبابی بدون دخالت واسطه، تنها مسیری است که به این بازار سیاه در مقیاس خرد خاتمه می‌دهد.» وی همچنین با اشاره به تجارب جهانی این موضوع اضافه می‌کند: «در سیستم‌های نوین توزیع سوخت، اپراتور اساساً دسترسی فیزیکی به مجوز فعال‌سازی نازل ندارد و تراکنش از طریق درگاه‌های متصل به بانک مرکزی یا سامانه‌های اعتباری انجام می‌پذیرد. زمانی که پرداخت هزینه بنزین آزاد تنها از مسیر رسمی پوزهای متصل به سامانه هوشمند سوخت صورت گیرد و هرگونه پرداخت جانبی ناممکن شود، انگیزه متصدی برای بهانه‌جویی از میان می‌رود.»

تحقق شفافیت، صیانت از حقوق شهروندی و پایان چرخه‌های باج‌خواهی
طرح پایان دادن به انحصار کارت اضطراری یا بهره‌گیری از بسترهای نرم‌افزاری، نقطه عطفی در استقرار عدالت توزیعی در پمپ‌بنزین‌ها خواهد بود. با حذف نقش سلیقه‌ای اپراتور و تبدیل کارت آزاد به یک سرویس الکترونیکی خودکار، راننده دیگر برای استفاده از نرخ مصوب آزاد، ناچار به پاسخگویی به رفتارهای تحقیرآمیز یا پرداخت وجوه خارج از قاعده نخواهد بود.

در این الگوی باطرأخی شده، وظیفه کارگران جایگاه‌ها صرفاً به راهنمایی فنی، نظارت بر استانداردهای ایمنی و جلوگیری از رفتارهای پرخطر در سکوها محدود می‌شود و تبادل پول نقد یا پرداخت‌های مازاد به کارت‌خوان‌های شخصی به کلی منتفی خواهد شد. ایجاد زیرساختی که به صورت برخط میزان مصرف بنزین آزاد را ثبت و رهگیری کند، علاوه بر مهار هدررفت منابع، اعتماد از دست رفته شهروندان را نیز بازسازی می‌کند. بازگرداندن کرامت به مصرف‌کننده در ایستگاه‌های سوخت، گامی ابتدایی اما حیاتی در جهت تحقق حقوق عامه و پایان دادن به یکی از آزاردهنده‌ترین تجربیات روزمره جامعه است.

جهش قیمت خودرو و کاهش قدرت خرید خانوارها، تقاضا را بیش از گذشته به سمت خودروهای کارکرده سوق داده؛ بازاری که با وجود قیمت پایین‌تر، ریسک خرید بالاتری دارد.

افزایش شدید قیمت خودروهای صفرکیلومتر و کاهش قدرت خرید خانوارها، بازار خودروهای کارکرده را به یکی از بخش‌های مهم معاملات خودرو تبدیل کرده است؛ بازاری که حالا برای بخشی از متقاضیان، نه یک انتخاب جایگزین، بلکه تنها مسیر باقی‌مانده برای خرید خودرو محسوب می‌شود. تورم نقطه‌به‌نقطه گروه «خرد وسایل نقلیه» در شهریورماه به ۱۳۵.۷ درصد رسید؛ به این معنا که متوسط قیمت این گروه نسبت به شهریور سال گذشته بیش از دو برابر شده است. در چنین شرایطی، فاصله قیمت خودروهای صفر با توان مالی خانوارها بیشتر شده و گزارش‌های بازار نیز از تداوم تقاضا برای خودروهای کارکرده حکایت دارد.

در هفته جاری نیز آگهی‌های بازار نشان می‌دهد دامنه قیمت خودروهای دست‌دوم بسیار گسترده شده است. برای نمونه، پراید صندوق‌دار مدل ۱۳۸۸ را با کارکرد ۴۱۲ هزار کیلومتر و بدنه دورنگ حدود ۵۰۵ میلیون تومان آگهی شده، در حالی که پژو ۲۰۶ تیپ ۲ مدل ۱۳۹۸ را کارکرد ۱۸۰ هزار کیلومتر و بدنه بدون رنگ حدود یک میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان قیمت خورده است. کوئیک R مدل ۱۴۰۰ با تنها ۲۹ هزار کیلومتر کارکرد و بدنه بدون رنگ نیز حدود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان عرضه شده است.

این ارقام، قیمت‌های پیشنهادی فروش هستند و الزاماً قیمت قطعی معامله نیستند؛ با این حال، اختلاف آنها نشان می‌دهد که در بازار کارکرده، سال ساخت به‌تنهایی تعیین‌کننده قیمت نیست و کارکرد، وضعیت بدنه و سلامت خودرو می‌تواند اختلاف قابل توجهی در ارزش یک خودرو ایجاد کند. نمونه‌های جدیدتر



گرانی خودرو، خریداران را به بازار دست دوم کشاند

بازار نیز همین فاصله را نشان می‌دهند؛ برای مثال، قیمت آگهی پژو ۲۰۶ تیپ ۲ کارکرده در گزارش‌های ابتدای مهر از حدود ۷۱۵ میلیون تا یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان متغیر بوده است.

چرا تقاضا به سمت کارکرده رفته است؟

افزایش قیمت خودروهای صفر، نخستین عاملی است که معادلات بازار را تغییر داده است. خریدارانی که پیش‌تر امکان خرید خودروی نو را داشتند، با افزایش قیمت‌ها ناچار شده‌اند گزینه‌های کارکرده را بررسی کنند و گروهی دیگر نیز برای ورود به بازار، به سراغ خودروهای قدیمی تروارزان‌تر رفته‌اند.

خریدارانی که پیش‌تر امکان خرید خودروی نو را داشتند، با افزایش قیمت‌ها ناچار شده‌اند گزینه‌های کارکرده را بررسی کنند و گروهی دیگر نیز برای ورود به بازار، به سراغ خودروهای قدیمی تروارزان‌تر رفته‌اند. به همین دلیل، بازار خودروهای کارکرده اکنون طیف گسترده‌ای از تقاضا را پوشش می‌دهد؛ از خریدار خودروی اقتصادی با بودجه محدود گرفته تا فردی که ترجیح می‌دهد به جای یک خودروی صفر اقتصادی، یک خودروی کارکرده با امکانات یا کلاس بالاتر خریداری کند. گزارش‌های بازار در ماه‌های اخیر نیز خودروهای کارکرده را یکی از بخش‌های فعال معاملات معرفی کرده‌اند و دلیل اصلی این وضعیت را فاصله قیمت خودروهای صفر با قدرت خرید متقاضیان دانسته‌اند. اما افزایش تقاضا به معنا سادتر شدن خرید نیست. برعکس، هرچه سهم خودروهای کارکرده در معاملات بیشتر شود، مسئله تشخیص وضعیت واقعی خودرو نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

یک مدل خودرو، چند قیمت

در بازار خودروهای صفر، مشخصات کارخانه‌ای تا حد زیادی قیمت خودرو را تعیین می‌کند؛ اما در بازار کارکرده، هر خودرو شرایط خاص خود را دارد. دو خودرو با مدل و سال ساخت یکسان



راز سر بکیرد، این به تثبیت قیمت جهانی کمک می‌کند اما قیمت‌ها به‌طور کلی بالا خواهند ماند، چون بخش زیادی از ظرفیت پالایش خاورمیانه به چین می‌رسد. روسیه، سه میلیون تن دیگر نیز در مدت کوتاهی عرضه خواهد شد. کمی پس از این تماس، وزارت خزانهداری آمریکا با صدور مجوزی از سوی دفتر کنترل دارایی‌های خارجی، تحریم‌های مرتبط با تجارت گازوئیل روسیه را برای ماه‌های آینده کاهش داد. این مجوز اجازه فروش، تحویل، تخلیه و واردات گازوئیل روسیه، از جمله واردات به آمریکا را تا هفتم آوریل ۲۰۲۷ فراهم می‌کند. کریل دمیتریف، فرستاده ویژه پوتین و رئیس صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه، به اسپوتنیک گفت

این توافق «قدرت همکاری اقتصادی دو کشور و مزایای آن برای ملت‌ها و جهان» را نشان می‌دهد.

ترامپ روز شنبه در گردمهایی انتخاباتی خود در سیراکیوز نیویورک هم از روسیه تشکر کرد و گفت: «روسیه موافقت کرد میلیون‌ها و میلیون‌ها بشکه نفت برای ما بفرستد. این همان چیزی است که واقعاً به آن نیاز داریم.»

کارشناسان: این توافق قیمت را پایین نمی‌آورد

اما کارشناسان سیاست انرژی که خبر کارگران آسوشیتدپرس با آن‌ها گفت‌وگو کردند، نسبت به تأثیر این توافق ابراز تردید جدی کردند. مایکل لینچ، همکار ممتاز بنیاد تحقیقات سیاست انرژی، به آسوشیتدپرس گفت: «مثل مرتب کردن صندلی‌ها روی کشتی تایتانیک است. اگر گازوئیل را از روسیه بگیریم، این اساساً یعنی مشتریان فعلی آن‌ها آن را نخواهند گرفت و مجبور می‌شوند جای دیگری بروند و این اساساً قیمت را همان‌جا که الان هست نگه می‌دارد.»

دانیل استرنوف، همکار ارشد مرکز کلمبیا برای سیاست انرژی جهانی، به آسوشیتدپرس گفت

اگر روسیه که در ژوئیه به دلیل حملات پهبادی اوکراین به پالایشگاه‌هایش صادرات گازوئیل را

منوع کرده بود حالا قدرمی‌کند می‌تواند صادرات

ارائه نتیجه کارشناسی به متقاضی است. به گفته وی، این واحدها وظیفه تعمیر یا نقاشی خودرو را ندارند، بلکه پیش از معامله وضعیت بدنه را بررسی می‌کنند تا خریدار بتواند با اطلاعات بیشتری درباره خرید تصمیم بگیرد.

او همچنین از تدوین ضوابط ۱۵ بندی برای واحدهای فعال این رسته خبر داده است؛ اقدامی که قرار است چارچوب فعالیت واحدهای ارائه‌دهنده خدمات بررسی رنگ و بدنه را مشخص کند. براساس این سازوکار، برگه‌های کارشناسی صادرشده از سوی واحدهای تحت نظارت اتحادیه دارای هولوگرام خواهند بود. البته این هولوگرام به معنای تأیید نتیجه فنی کارشناسی از سوی اتحادیه نیست و بیشتر برای شناسایی برگه صادرشده توسط واحد صنفی و امکان نظارت بر عملکرد آن استفاده می‌شود. به این ترتیب، در صورت بروز اختلاف یا شکایت، اتحادیه می‌تواند فعالیت واحد صنفی صادرکننده گزارش را بررسی کند.

خریداران کارکرده چه چیزی را باید بررسی کنند؟

در شرایطی که بازار دست‌دوم بزرگ‌تر شده، توجه به قیمت به‌تنهایی برای خرید خودرو کافی نیست. خریدار باید پیش از معامله، میزان کارکرد، وضعیت بدنه، قطعات تعویضی، سابقه تصادف و شرایط فنی خودرو را بررسی کند. کارشناسی رنگ و بدنه نیز باید پیش از نهایی شدن معامله انجام شود؛ چراکه ممکن است اختلاف میان یک خودروی بدون رنگ و نمونه‌ای با چند قطعه رنگ یا تعویض شده، به ده‌ها یا حتی صدها میلیون تومان برسد.

از این منظر، کارشناسی خودرو دیگر صرفاً یک خدمت جانبی برای خریدار نیست، بلکه در بازاری که قیمت‌ها به‌شدت به وضعیت هر خودرو وابسته شده‌اند، می‌تواند بخشی از فرآیند تصمیم‌گیری برای معامله باشد.

کارکرده‌ها ارزان‌ترند، اما خریدشان ساده نیست

بازار خودروهای کارکرده در مهرماه ۱۴۰۵ تحت تأثیر دو نیروی متفاوت قرار دارد: از یک طرف، جهش قیمت خودروهای صفر، تقاضا را به سمت خودروهای دست‌دوم سوق داده و از طرف دیگر، افزایش قیمت همین خودروها باعث شده اختلاف میان نمونه‌های مختلف اهمیت بیشتری پیدا کند. در نتیجه، رونق بازار کارکرده لزوماً به معنای ارزان شدن خودرو نیست. خریدار امروز ممکن است برای خرید یک خودروی چندسال‌کارکرده همچنان هزینه بالایی بپردازد، اما در مقابل، امکان انتخاب از میان طیف گسترده‌تری از خودروها با بودجه محدودتر را دارد.

رونق بازار کارکرده لزوماً به معنای ارزان شدن خودرو نیست، خریدار امروز ممکن است برای خرید یک خودروی چندسال‌کارکرده همچنان هزینه بالایی بپردازد، اما در مقابل، امکان انتخاب از میان طیف گسترده‌تری از خودروها با بودجه محدودتر را دارد. از سوی دیگر، ثبت سفارش واردات خودروهای کارکرده نیز از شهریورماه وارد مرحله اجرایی شده است؛ اقدامی که در صورت ورود تعداد قابل توجه خودرو به بازار، می‌تواند در آینده دامنه انتخاب خریداران را تغییر دهد، هرچند هنوز

برای نسبت دادن تغییر قیمت بازار داخلی به این سیاست زود است.

بر این اساس، افزایش قیمت خودروهای صفر، بازار کارکرده را به مقصد بخش بیشتری از تقاضا تبدیل کرده است؛ اما در این بازار، پایین‌تر بودن قیمت اولیه به معنای پایین‌تر بودن ریسک معامله نیست. هرچه فاصله قیمت خودروهای مشابه بیشتر شود، تشخیص وضعیت واقعی خودرو و دسترسی خریدار به اطلاعات معتبر نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ موضوعی که حالا اتحادیه نقاشان خودرو تهران تلاش کرده با تعریف رسته تخصصی کارشناسی رنگ و بدنه، برای آن چارچوب مشخص‌تری ایجاد کند.

بازار خودروهای کارکرده در مهرماه ۱۴۰۵ تحت تأثیر دو نیروی متفاوت قرار دارد؛ از یک طرف، جهش قیمت خودروهای صفر، تقاضا را به سمت خودروهای دست‌دوم سوق داده و از طرف دیگر، افزایش قیمت همین خودروها باعث شده اختلاف میان نمونه‌های مختلف اهمیت بیشتری پیدا کند

خسارت منتشر نشده اما این حمله در ادامه کارزار هدفمند اوکراین از ۲۰۲۲ میلیه زنجیره تولید، پالایش و صادرات نفت روسیه است. بنا بر گزارش موسسه مطالعات انرژی آکسفورد، اوکراین در ۲۰۲۶ به ۲۴ پالایشگاه از ۳۴ پالایشگاه روسیه حمله کرده و وزارت دفاع اوکراین می‌گوید بیش از ۵۱ درصد ظرفیت پالایش روسیه از کار افتاده است. شرکت‌های نفتی روسیه نیز تنها کمتر از نیمی از ظرفیت پالایشگاه‌های آسیب‌دیده را بازگردانده‌اند.

انتخابات میان دوره‌ای و فشار بر جمهوری خواهان

بحران گازوئیل به یک مسئله سیاسی حساس پیش از انتخابات میان‌دوره‌ای نوامبر تبدیل شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد عامل اصلی عقب‌نشینی واشنگتن، بحران داخلی سوخت و نزدیک شدن به این انتخابات است. گزارش‌ها حاکی است ترامپ جلسات بحرانی با مشاورانش برگزار کرده تا درباره فرض خطر صادرات گازوئیل تصمیم بگیرد. کارشناسان ژنرال ژرژو انتخاباتی مهم جمهوری خواهان به شمار می‌روند، با افزایش شدید هزینه گازوئیل و کود شیمیایی روبه‌رو شده‌اند. باکستون، دادستان کل تگزاس و نامزد جمهوری خواه، صریحاً پذیرفته که «افزایش قیمت سوخت ناشی از جنگ تریت به ایران به حریش پیش از انتخابات آسیب می‌زند.»

باب ماکنالی، رئیس گروه رپیدان انرژی نیز به رویترز گفت: «به استثنای وقوع رکود، تنها چیزی که می‌تواند از افزایش بیشتر قیمت نفت جلوگیری کند و آن را به مسیر نزولی شدید ببرد، پایان دائمی درگیری‌ها در خلیج فارس و بین روسیه و اوکراین است، وگرنه هزینه‌های سیاسی موجود بین تأثیر محدود و نتایج معکوس قرار دارند.»

بنابراین در شرایطی که ذخایر راهبردی آمریکا در پایین‌ترین سطح چهار دهه اخیر قرار دارد و طوفان‌های خلیج مرکزی تولید و صادرات را مختل می‌کنند، بعید است چند صد هزار تن گازوئیل روسیه بتواند قیمت‌های رکودز شکن را در پمپ بنزین‌های آمریکا پایین بیاورد.