یادداشت

انسولین در انبار، بیماران در بحران

بازی‌های غیرشفاف در بازار انسولین؛ تاوانی که بیماران دیابتی می‌پردازند

فرشته قهرمانی: انبارهای دارویی کشور در حالی به گفته مسئولان وزارت بهداشت پر از انسولین است که بیماران دیابتی با کمبود شدید این داروی حیاتی روبه‌رو هستند و هر بار یک بحران و تکانه را در این بازار حیاتی پشت سر می‌گذارند. یکی از دلایل پس‌لرزه‌های بازار انسولین که هر بار رعشه بر تن بیماران می‌اندازد، فعالیت برخی جریان‌های خاص به نام تولیدکننده انسولین است که سعی در بیرون‌راندن انسولین‌های برند از چرخه تأمین و ایجاد انحصار برای خود و فقط خود هستند. بحران این روزهای بیماران دیابتی و دسترسی‌نداشتن آنان به انسولین، نه ناشی از تحریم‌های خارجی، بلکه ریشه در خودتحریمی‌ها، برنامه‌ریزی ناکارآمد توزیع و نفوذ منافع گروه‌های خاص دارد؛ جایی که سیاست‌گذاران بر تعیین نوع انسولین مصرفی اصرار دارند و حق انتخاب بیماران و پزشکان نادیده گرفته می‌شود.

درحال‌حاضر بازار انسولین در ایران به یک میدان مین تبدیل شده است. هر بار تصمیم‌گیری‌های خودسرانه که می‌تواند زلزله‌ای در این بازار ایجاد کند، از سوی متخصصان و انجمن‌های علمی، افشا و خنثی می‌شود. از اصرار برخی جریان‌های ذی‌نفع مبنی بر قطع ارز ترجیحی انسولین‌های وارداتی و ارائه اطلاعات غلط به سیاست‌گذاران تا امروز که با لابی و سفارش‌ها از بالا که سازمان غذا و دارو توزیع انسولین‌های اروپایی را با وجود آنکه در انبارها انباشته است، متوقف کرده تا انسولین‌های بر پایه مواد اولیه چین و هند به نام تولید داخل فروش برود. انسولین‌هایی که نه بیماران و مهم‌تر از آن نه انجمن‌های علمی تاکنون روی خوش به آن نشان نداده‌اند و روی دست تأمین‌کنندگان آن مانده است.

مجوزهای بدون چارچوب؛ رقابت ناسالم

در تأیید این موضوع، علیرضا استقامتی، رئیس انجمن گابریک، با تفکیک میان دسترسی و حکمرانی دارویی تأکید می‌کند مسئله اصلی بیماران دیابتی، کمبود فیزیکی دارو نیست. به گفته او، داروهای پایه دیابت در کشور موجود است، اما چالش واقعی در شیوه مدیریت و ساماندهی بازار دارویی نهفته است. استقامتی توضیح می‌دهد انسولین‌های قلمی پرمصرف بیماران دیابتی در اصل به یک فناوری تولیدی مشخص متکی‌اند و در ایران، دو شرکت مسئول واردات این قلم‌ها هستند که یکی از آنها با راه‌اندازی کارخانه‌ای در کرج، بخشی از این انسولین را در داخل کشور تولید می‌کند. در کنار اینها، چند شرکت دیگر نیز با واردات ماده اولیه، اقدام به فرمولاسیون انسولین در داخل کرده‌اند. به نظر او، زمانی که مجوز فرمولاسیون انسولین بدون چارچوب‌های دقیق صادر می‌شود، بازار با مازاد عرضه‌ای روبه‌رو می‌شود که ظرفیت جذب آن را ندارد و همین موضوع زمینه رقابت ناسالم را فراهم می‌کند. استقامتی جمع‌بندی می‌کند که انسولین در کشور در دسترس است و حتی می‌توان گفت سطح دسترسی از نیاز واقعی فراتر رفته؛ اما نبود سیاست‌گذاری منسجم، بازار را از تعادل خارج کرده و پیامد آن نه بهبود درمان، بلکه بی‌ثباتی در دسترسی بیماران است. با این حال، استقامتی تأکید می‌کند آنچه بیماران تجربه می‌کنند، کمبود دسترسی است، نه کمبود دارو؛ چراکه بسیاری از بیماران سال‌ها با یک برند خارجی مشخص درمان شده‌اند و در برابر تغییر انسولین مصرفی خود مقاومت دارند. به گفته او، هیچ نظام درمانی حق ندارد بیمار را به مصرف یک نشان تجاری خاص وادار کند و نادیده‌گرفتن این واقعیت، به نارضایتی دامن می‌زند. وقتی بیمار ناچار می‌شود برای یافتن همان انسولین مورد اعتمادش به چند داروخانه سر بزند، طبیعی است احساس کمبود و بی‌ثباتی کند.

کدام انسولین‌ها!

در بررسی بازار انسولین از نگاه یک متخصص غدد و متابولیسم، ورود شرکت‌های داخلی مانند پویش‌دارو و ویتان فارمد به حوزه تولید انسولین به‌ویژه در بخش انسولین‌های آنالوگ اگرچه می‌تواند یک ظرفیت مهم برای نظام سلامت باشد، اما این ظرفیت، زمانی به نفع بیمار تمام می‌شود که به گزینه درمانی تبدیل شود، نه ابزار اجبار. این متخصص در نمونه‌ای عنوان می‌کند که درمورد انسولین‌های گلارژین، از نظر علمی لانتوس Lantus و گلین Glaine هر دو یک مولکول واحد دارند، اما درمان دیابت فقط معادله شیمی نیست. بیماران به‌ویژه کودکان مبتلا به دیابت سال‌ها با یک قلم مشخص زندگی کرده‌اند و تغییر ناگهانی دارو، آن‌هم با تصمیم اداری، معمولا با نپذیرفتن بیمار، اضطراب درمانی و کاهش پایبندی همراه است. اگر قرار است گلین به عنوان محصول تولید داخل جایگاه پیدا کند، مسیرش اعتمادسازی بالینی، ثبات دسترسی و انتخاب آگاهانه پزشک و بیمار است، نه حذف یا محدودسازی لانتوس. جایگزینی در درمان باید تصمیم پزشکی باشد، نه بخش‌نامه‌ای و نه اجبار برای حذف ارز ترجیحی آن؛ چون در نهایت این بیمار است که باید دارو را بپذیرد، نه سیستم.

صدور مجوز فرمولاسیون انسولین بدون چارچوب دقیق

بررسی‌ها نشان می‌دهد برنامه کنارزدن تدریجی انسولین‌های وارداتی و برند از چرخه تأمین کشور اتفاقی جدید نیست و دست‌کم از پنج سال پیش در وزارت بهداشت و سازمان غذا و دارو کلید خورده است. تصمیم‌هایی که در آن سال‌ها گرفته شد، شاید آن زمان چندان دیده نشد، اما امروز ترکش‌هایش مستقیم به بازار انسولین و زندگی بیماران خورده است. در این مسیر، حجم بالایی از مواد اولیه انسولین وارد کشور شد؛ آن‌قدر که به گفته اکبر عبداللهی‌اصل، مدیر کل دارویی سازمان غذا و دارو، ذخایر موجود حتی برای دو سال آینده هم کفایت می‌کند. هدف اعلامی، شکستن قیمت بازار و تقویت تولید داخل بود، اما نتیجه عملی، قفل‌شدن بازار و محدودشدن حق انتخاب بیمار و پزشک شد. ضمن آنکه او تأکید می‌کند این تصمیم مورد اقبال انجمن‌های علمی دیابت قرار نگرفت. وقتی این میزان ماده اولیه وارد و هزینه آن پرداخت شده، تغییر مسیر برای سیاست‌گذار ساده نیست. عقب‌نشینی از حذف برندهای وارداتی یا بازگشت به واردات کنترل‌شده، به معنای پذیرفتن اشتباهات گذشته است؛ چیزی که در عمل کمتر اتفاق می‌افتد، حتی اگر بازار و بیماران بهای آن را بپردازند. به همین دلیل است که امروز بازار انسولین شبیه یک میدان مین شده؛ مینی که سال‌ها پیش کار گذاشته شده و حالا یکی‌یکی فعال می‌شود. با توجه به ذخایر فعلی، این وضعیت احتمالا دست‌کم تا دو سال آینده هم ادامه خواهد داشت و هر تصمیم عجولانه یا فشار تازه می‌تواند شوک جدیدی به بازار و درمان بیماران وارد کند. و نتیجه آنکه بحران فعلی انسولین، بیش از آنکه نتیجه یک تصمیم ناگهانی باشد، حاصل انباشته‌شدن سیاست‌های غلط در طول زمان است؛ سیاست‌هایی که هزینه آن حالا نه روی کاغذ، بلکه در داروخانه‌ها و نسخه‌های بیماران دیده می‌شود.

آشفته‌بازار انسولین و دست کوتاه بیماران

این بحران، زنگ خطری برای نظام سلامت است. درحالی‌که دولت بر مقاومت اقتصادی تأکید دارد و عبداللهی‌اصل نیز عنوان کرده که توزیع و کمبود ظاهری برخی انسولین‌ها با هدف کاهش قیمت اتخاذ شد؛ سیاستی که طی آن ماده اولیه انسولین از چین و هند وارد، در داخل فرمولاسیون و پر شد و درحال‌حاضر مورد اقبال بیماران، پزشکان و انجمن‌های دیابت قرار نگرفت، این سؤال مطرح است که حال که هدف‌گذاری کاهش قیمت این انسولین‌ها به بار ننشسته است و با برندهای اروپایی برابری می‌کند، چرا باید دست بیماران در آشفته‌بازار انسولین از دارو کوتاه بماند؟

ادامه در صفحه ۵

از صبح شنبه قیمت سوخت در ایران سه‌نرخی شد

افزایش محتاطانه قیمت بنزین

شرق: سرانجام پس از مدت‌ها تردید، دولت چهاردهم محتاطانه قیمت بنزین را افزایش داد. براساس تصمیم جدید دولت که روز شنبه ۲۲ آذر ۱۴۰۴ اجرا شد، بنزین سه‌نرخی شده و علاوه بر سهمیه هزارو ۵۰۰ تومانی و سه هزار تومانی، قیمت بنزینی که با کارت سوخت جایگاه‌داران به فروش می‌رسد، به لیتری پنج هزار تومان رسید.

تجربه ناموفق افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۹۸ که بهای بنزین سهمیه‌ای را ناگهان حدود دو برابر و بنزین آزاد را به حدود سه برابر رسانده بود، اعتراضات مردم را به دنبال داشت. تنش و اعتراضات پیش‌آمده پس از افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۹۸ موجب شد دولت با وجود افزایش مداوم نرخ دولت و شکاف ایجادشده بین قیمت دلار و نرخ بنزین درباره تغییر قیمت سوخت دست به عصا باشد و درباره تغییر قیمت بنزین تردید جدی به خرج دهد.

این موضوع در حالی رخ می‌دهد که برخلاف سال ۱۳۹۸ که دولت توانسته بود رسانه‌ها و تحلیلگران را با خود همسو کند و به ضرورت افزایش قیمت بنزین تاکید کند، دولت چهاردهم نتوانست همسویی رسانه‌ها و تحلیلگران را داشته باشد و بسیاری از کارشناسان منتقدان جدی افزایش قیمت بنزین هستند.

با این حال دولت چهاردهم با کسری گسترده کسری بودجه دست‌وپنجه نرم می‌کند و اقتصاددانان معتقدند گرچه شیب افزایش قیمت بنزین این بار در دولت چهاردهم ملایم بوده، اما هدف دولت بیشتر جبران کسری بودجه بوده تا اصلاح قیمت انرژی.

منتقدان چه می‌گویند؟

منتقدان افزایش قیمت بنزین به مصرف بالای سوخت خودروهای داخلی، شمار بالای خودروهای فرسوده و سهم پایین خودروهای برقی از بازار کشور اشاره می‌کنند و معتقدند دولت باید کنترل مصرف سوخت از طریق بهره‌وری را در دستور کار خود قرار دهد.

این دسته از منتقدان به آمارهای رسمی مانند آمار سازمان گسترش نوسازی و مرکز پژوهش‌های مجلس استناد کرده و می‌گویند از ۴۲ میلیون خودرو و موتورسیکلتی که در کشور تردد می‌کنند، ۲۲ میلیون سواری فرسوده است و در ایران به ازای هر نفر روزانه حدود ۰.۹۵ لیتر بنزین و حدود ۰.۸۸ لیتر گازوئیل مصرف می‌شود؛ این گزاره به معنای این است که مصرف روزانه بنزین و گازوئیل در ایران به ازای هر نفر تقریبا دو برابر متوسط جهانی است که دلیل اصلی این مسئله به مصرف بالای بنزین خودروهای فرسوده برمی‌گردد و همچنین تولید خودروی بی‌کیفیت در بازار ایران و نه به معنای مصرف‌گرایی مردم. فرسودگی یعنی مصرف بیش از دو یا حتی سه‌برابری سوخت و این یعنی پرداخت یارانه‌ای بیشتر و آلودگی بیشتر.

این محاسبه در حالت خوش‌بینانه می‌گوید ما به اندازه ۲۷ درصد از بودجه کل کشور را صرف تأمین سوخت خودروهای فرسوده می‌کنیم. حالت بدبینانه این محاسبه می‌گوید سالی ۵۲ درصد کل بودجه ایران صرف خودروهای فرسوده می‌شود. بودجه ایران امسال پنج‌هزارو ۳۰۰ هزار میلیارد تومان بوده است و ۲۷ درصد بودجه یعنی هزارو ۴۵۰ هزار میلیارد تومان و ۵۴ درصد بودجه یعنی دوهزارو ۸۹۰ هزار میلیارد تومان. این در حالی است که آزادسازی قیمت بنزین ۲۰۰ یا ۳۰۰ هزار میلیارد تومان برای دولت آورده مالی دارد و این سؤال جدی را پیش می‌کشند که چرا رؤسای دولت مسئله فرسودگی ناوگان را اصلا مورد توجه قرار نمی‌دهند و مدام مسئله قیمت را فقط پیش می‌کشند؟

بخش دیگری از منتقدان افزایش قیمت بنزین به مسئله ریزش مداوم ارزش ریال اشاره می‌کنند و معتقدند تا زمانی که ریزش ارزش ریال مهار نشود، افزایش قیمت بنزین نمی‌تواند شکاف قیمت دلار و نرخ ریالی بنزین را پر کند.

با این حال دولت چهاردهم که جنگ ۱۲روزه ایران و اسرائیل را پشت سر گذاشته است و گرفتار شدیدترین تحریم‌های بین‌المللی است، با کسری شدید بودجه دست‌وپنجه نرم می‌کند و افزایش قیمت بنزین را ناگزیر می‌داند.

کسری سنگین بودجه روی دوش دولت چهاردهم

براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، کسری بودجه امسال ۵۵۵ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. این در حالی است که حمید پورمحمدی، رئیس سازمان برنامه دولت پزشکیان، سال گذشته هنگام تصویب لایحه بودجه مدعی بود این بودجه کسری نخواهد داشت. اما او به‌تازگی گفت به علت گران‌نکردن بنزین، بودجه دچار کسری شده است. البته سال گذشته دولتی‌ها صریحا هرگونه برنامه‌ریزی برای افزایش قیمت بنزین در سال ۱۴۰۴ را تکذیب می‌کردند.

منابع عمومی بودجه سال جاری چهارهزارو ۹۵۶ همت است که کسری ۵۵۵ هزار میلیارد تومانی معادل ۱۱ درصد است. این کسری بودجه در حالی رقم خورده که در بودجه سال ۱۴۰۴ برخلاف رویه چند سال اخیر، دولت چهاردهم از ابتدای سال و در قالب قانون، اقدام به استقراض ۲۸ واحد درصد از سهم ۴۸درصدی صندوق توسعه کرده و از این محل ۵۴۱ هزار میلیارد تومان منابع برای دولت دیده شده است.

در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس آمده است: بررسی و مطالعه عملکرد مالی دولت در سنوات گذشته نشان داده است عموما قوانین بودجه آن‌گونه که تدوین و تصویب می‌شوند، اجرا نمی‌شود و همواره مشکلات متعددی در مسیر اجرائی‌شدن قانون بودجه ایجاد می‌شود که دولت‌ها را به تلاش برای ایجاد منابع مالی جدید یا مدیریت مصارف بودجه مجبور می‌کند. از سوی دیگر برخی موضوعات اساسی در زمان تصویب بودجه مورد توجه کافی قرار نمی‌گیرد که متعاقبا منجر به ایجاد برخی چالش‌ها در میانه سال مالی می‌شود یا بر جریان درآمدی و هزینه‌ای دولت اثر سوء می‌گذارد. مطالعه منابع پیش‌بینی‌شده در قانون بودجه با این هدف انجام می‌شود که برای اجرای صحیح بودجه با نگاهی منطقی و واقع‌بینانه چاره‌اندیشی شود و بتواند نمای خوبی از روند مالی دولت در سال پیشرو براساس مفروضات ارائه دهد.

قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور با حجم منابع عمومی چهارهزارو ۹۵۶ هزار میلیارد تومان، رشد ۹۳درصدی در مقایسه با سال ۱۴۰۳ دارد.

رشد منابع عمومی به تفکیک اجزا عبارت است از: درآمدها (۴۹ درصد رشد)، واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای (۴۴ درصد رشد) و واگذاری دارایی‌های مالی (۳۹۵ درصد رشد).

از مجموع منابع عمومی، مالیات‌ها ۴۲ درصد سهم دارد؛ اما وابستگی ۲۳درصدی به نفت و گاز (شامل استقراض از صندوق توسعه ملی) آسیب‌پذیری بودجه را در برابر تکانه‌های نفتی نشان می‌دهد. پیش‌بینی منابع نفتی مبتنی بر صادرات ۱.۳ میلیون بشکه نفت خام و میعانات گازی با قیمت ۶۳ دلار است که در سناریوهای بدبینانه ممکن است تا قیمت وصولی ۵۳ دلار و صادرات یک میلیون بشکه‌ای کاهش یابد.

انتشار اوراق مالی اسلامی با رشد ۱۷۰درصدی به ۷۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده و گرچه با توجه به ظرفیت محدود بازار بدهی، ریسک تحقق‌نیافتن آن وجود دارد، اما در صورت فراهم‌کردن ملزومات تحقق آن، می‌توان انتظار داشت به طور کامل محقق شود. همچنین رقم پیش‌بینی‌شده برای واگذاری شرکت‌های دولتی (۲۱۵ هزار میلیارد تومان) به دلیل عملکرد ضعیف سال‌های گذشته واقع‌بینانه نیست. برآوردها حاکی از کسری احتمالی تأمین‌نشده ۵۵۵ هزار میلیارد تومانی است که عمدتا ناشی از تحقق‌نیافتن درآمدهای نفتی، گمرکی و واگذاری شرکت‌هاست. این چالش‌ها اجرای کامل بودجه را با تردید مواجه می‌کند و اقداماتی نظیر افزایش کوشش مالیاتی و توجه به مولدسازی دارایی‌های دولت ضروری است.

بنزین سه‌نرخی شد

حالا اما دولت چهاردهم محتاطانه و با شیب اندک قیمت بنزین را افزایش داده است تا بخشی از کسری بودجه خود را جبران کند.

براساس اعلام رسمی دولت از شنبه ۲۲ آذر بنزین در ایران به‌صورت سه‌نرخی عرضه می‌شود. مبنای این طرح میزان مصرف ماهانه هر فرد است. طبق این سازوکار، همه شهروندان مانند گذشته ۶۰ لیتر بنزین یارانه‌ای با قیمت هزارو ۵۰۰ تومان دریافت می‌کنند. افرادی که پس از مصرف سهمیه ۶۰لیتری، تا صد لیتر بیشتر بنزین بخرند، باید برای بنزین اضافه سه هزار تومان برای هر لیتر پرداخت کنند. اما اگر میزان مصرف ماهانه فردی از ۱۶۰ لیتر فراتر رود، باقی بنزین با قیمت پنج هزار تومان عرضه می‌شود.

به گفته فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت، نیاز ماهانه حدود ۸۰ درصد مردم با همین سقف ۱۶۰لیتری به‌طور کامل تأمین می‌شود. او تأکید کرده افرادی که از کارت سوخت متعلق به پمپ‌بنزین‌ها استفاده کنند، باید بنزین را با نرخ سوم یعنی پنج هزار تومان دریافت کنند.

به گزارش روزنامه دنیای اقتصاد، زمانی که بنزین با قیمت لیتری هزارو ۵۰۰ تومان عرضه می‌شد، سهم دولت از هر لیتر فقط حدود ۱۵۰ تومان بود؛ اما با نرخ پنج هزار تومانی، این رقم به حدود ۵۰۰ تومان می‌رسد و می‌تواند به شکل محسوسی در کاهش کسری بودجه نقش داشته باشد. سخنگوی دولت نیز گفته است افزایش قیمت بنزین سالانه سه تا پنج هزار میلیارد تومان درآمد جدید ایجاد می‌کند. البته این رقم کمتر از یک‌هزارم کل بودجه عمومی پنج‌هزارو ۳۸۴ هزار میلیارد تومانی امسال است.

براساس اعلام دولت، متوسط مصرف روزانه بنزین در سال ۱۴۰۳ به ۱۲۵ تا ۱۳۰ میلیون لیتر رسیده و در روزهای اوج مصرف حتی از ۱۴۰ تا ۱۴۹ میلیون لیتر نیز گذشته است، اما تفکیک آماری وجود ندارد که حجم مصرف هر بازه قیمتی بنزین چقدر است.

افزایش قیمت بنزین بار تورمی دارد؟

بااین‌حال، مرتضی افقه، اقتصاددان، به «شرق» می‌گوید: «به نظر می‌رسد افزایش اخیر قیمت بنزین و حرکت به سمت سه‌نرخی‌شدن آن، بیش از آنکه با هدف کنترل مصرف انجام شده باشد، ریشه در کسری مزمن بودجه دولت دارد. برخلاف ادعای رایج مبنی بر اینکه رشد مصرف عامل اصلی این تصمیم است، شواهد نشان می‌دهد عواملی مانند قاچاق سوخت، آلودگی بالا و به‌ویژه فشار کسری بودجه نقش پررنگ‌تری در این سیاست‌گذاری دارند. دولت در سال‌های اخیر، از دوره روحانی تا دولت رئیسی، تقریبا تمامی خدمات عمومی را افزایش قیمت داده است، اما بنزین به دلیل حساسیت اجتماعی بالا، همواره به عنوان یک «مسئله حل‌نشده» باقی مانده بود».

او ادامه می‌دهد: «با توجه به تجربه‌های تلخ افزایش قیمت بنزین در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۸، به نظر می‌رسد دولت این بار رویکردی محتاطانه و ملایم را در پیش گرفته است. این افزایش محدود، نه توان جبران کسری بودجه را دارد، نه تأثیر معناداری بر کاهش مصرف خواهد گذاشت و نه فاصله قیمتی را به حدی کاهش می‌دهد که قاچاق سوخت را مهار کند؛ چراکه همچنان شکاف درخور توجهی میان قیمت داخلی و آنچه «قیمت واقعی» تلقی می‌شود وجود دارد. از این منظر می‌توان گفت این اقدام بیشتر جنبه آزمون واکنش اجتماعی دارد تا یک اصلاح ساختاری در سیاست انرژی».

به گفته این اقتصاددان: «در مقایسه با سال ۱۳۹۸، تفاوت اصلی در شدت و دامنه اثرگذاری است. در آن مقطع، افزایش قیمت بنزین شوک قیمتی گسترده‌ای به اقتصاد وارد کرد و اثرات تورمی درخور توجهی به جا گذاشت؛ اما در شرایط فعلی، به دلیل تداوم نرخ‌های پایین‌تر و استفاده اقشار آسیب‌پذیر از این نرخ‌ها، انتظار می‌رود اثر تورمی کوتاه‌مدت این افزایش پنج هزار تومانی محدودتر باشد و به تورم عمومی فشار زیادی وارد نکند. بااین‌حال، ضعف اصلی این سیاست در تأثیر مستقیم آن بر معیشت گروه‌هایی است که درآمدشان به مصرف بنزین وابسته است. رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، بازنشستگانی که با خودروهای فرسوده امرار معاش می‌کنند و شاغلانی که حقوق‌شان کفاف هزینه‌های زندگی را نمی‌دهد، ازجمله گروه‌هایی هستند که حتی افزایش‌های جزئی قیمت بنزین نیز فشار شدیدی بر زندگی‌شان وارد می‌کند. این افراد پیش از این نیز در مرز صرفه اقتصادی فعالیت می‌کردند و افزایش جدید می‌تواند بخش شایان توجهی از درآمد و سفره معیشتی آنها را حذف کند».

افقه تأکید می‌کند: در مجموع، اگرچه سه‌نرخی‌شدن بنزین در شرایط فعلی احتمالا اثر گسترده‌ای بر نرخ تورم نخواهد داشت و از شوک‌های سال ۱۳۹۸ فاصله دارد، اما از منظر عدالت اجتماعی و حمایت از اقشار وابسته به سوخت، سیاستی آسیب‌زا محسوب می‌شود و بدون طراحی سازوکارهای حمایتی، می‌تواند فشار معیشتی قابل توجهی بر بخش‌هایی از جامعه وارد کند.

لطفعلی بخشی، دیگر اقتصاددان به «شرق» توضیح می‌دهد: «افزایش اخیر قیمت بنزین، اگرچه به‌صورت محدود و با استثناهایی در اجرا همراه بوده، اما نمی‌توان اثر آن بر تورم انتظاری و فضای روانی اقتصاد را نادیده گرفت. به‌طور طبیعی، افزایش قیمت سوخت به عنوان یک کالای پیشران، می‌تواند از مسیر هزینه حمل‌ونقل و توزیع، به افزایش قیمت سایر کالاها منجر شود؛ هرچند شدت این اثر در کوتاه‌مدت به دامنه اجرای سیاست بستگی دارد».

او ادامه می‌دهد: «دولت در این مرحله تلاش کرده با اعمال استثناهایی مانند حذف خودروهای خارجی، خودروهای داخلی گران‌قیمت و خودروهای صفرکیلومتر از شمول نرخ جدید، دامنه اثرگذاری این افزایش قیمت را محدود کند. به همین دلیل، این سیاست به‌صورت مستقیم همه جامعه را دربر نمی‌گیرد و فقط بخشی از دارندگان خودرو را تحت تأثیر قرار می‌دهد. همین موضوع باعث شده درآمد حاصل برای دولت چندان درخور توجه نباشد و این اقدام نقش مؤثری در جبران کسری بودجه ایفا نکند. بااین‌حال، ضعف اصلی این تصمیم در تحریک تورم انتظاری نهفته است. حتی اگر افزایش قیمت بنزین به‌طور مستقیم به همه اصابت نکند، اثر روانی آن در جامعه باقی می‌ماند و می‌تواند به افزایش قیمت‌ها در بازار کالاها و خدمات دامن بزند؛ به‌گونه‌ای که در نهایت هزینه آن را مصرف‌کنندگان و خانوارها پرداخت می‌کنند. از این منظر، می‌توان گفت این تصمیم بیش از آنکه دستاورد اقتصادی مشخصی داشته باشد، هزینه اجتماعی و روانی ایجاد می‌کند».

به گفته این اقتصاددان، در مقایسه با سال ۱۳۹۸، تفاوت مهم این است که افزایش قیمت بنزین در شرایط فعلی بسیار محدودتر بوده و برخلاف آن دوره، شوک قیمتی گسترده‌ای به اقتصاد وارد نشده است. همچنین، با توجه به حذف بخشی از خودروها از شمول این افزایش، اثر مستقیم آن فراگیر نیست. با وجود این، تجربه نشان می‌دهد حتی افزایش‌های محدود نیز می‌توانند انتظارات تورمی را تشدید کنند؛ به‌ویژه در اقتصادی که با تورم مزمن و بی‌ثباتی مواجه است.

بخشی همچنین تأکید می‌کند: در مجموع، هرچند این افزایش قیمت از نظر عددی و اجرایی قابل مقایسه با سال ۱۳۹۸ نیست و احتمالا اثر تورمی مستقیم آن کمتر خواهد بود، اما از منظر اثرات روانی، تحریک انتظارات تورمی و تحمیل هزینه به مصرف‌کننده، سیاستی قابل دفاع به نظر نمی‌رسد و می‌تواند در کوتاه‌مدت و حتی بلندمدت بر روند قیمت‌ها اثر منفی بر جای بگذارد.

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، کسری بودجه امسال را ۵۵۵ هزار میلیارد تومان برآورد کرده است. این در حالی است که حمید پورمحمدی، رئیس سازمان برنامه دولت پزشکیان، سال گذشته هنگام تصویب لایحه بودجه مدعی بود این بودجه کسری نخواهد داشت اما او اخیرا گفت به علت گران‌نکردن بنزین، بودجه دچار کسری شده است

ارزیابی کیفی برای انتخاب مشاور

تجدید فراخوان خرید خدمات مشاوره با موضوع انجام مطالعات و طراحی ایجاد بازارگاه داده و فناوری

وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات در نظر دارد فراخوان انتخاب مشاور براساس روش کیفیت و قیمت (**QCBS**) با موضوع **" انجام مطالعات و طراحی ایجاد بازارگاه داده و فناوری"** به شماره (سیستمی) ۲۰۰۴۰۰۰۰۰۵۰۰۰۰۳۱ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس **WWW.setadiran.ir** انجام خواهد شد متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعد زمانی:

تاریخ انتشار فراخوان: ساعت ۰۸:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۳

مهلت زمانی دریافت اسناد فراخوان: از ساعت ۰۸:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۳ لغایت ساعت ۱۶:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۹

مهلت زمانی ارسال پاسخ فراخوان: ساعت ۱۶:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۰۶

مشاور باید دارای گواهینامه رتبه ۱ الی ۴ در رشته مشاوره و نظارت بر اجرای طرح های انفورماتیک، فناوری اطلاعات و ارتباطات از سازمان برنامه بودجه کشور باشد.

اطلاعات تماس و آدرس دستگاه:

آدرس دستگاه: تهران - خیابان شریعتی - بالاتر از چهارراه شهید قدوسی (قصر)- وزارت ارتباطات وفناوری اطلاعات - ورودی شماره۷ -ساختمان معاونت توسعه سرمایه انسانی و مدیریت منابع.

جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره تلفن های ۸۸۴۶۳۰۶۱ و ۸۸۱۱۲۷۸۵ تماس حاصل نمایید.

شناسه آگهی ۲۰۷۰۴۸۲ م الف ۳۴۴۱

اداره کل پشتیبانی، رفاه و امور قراردادها