

۲۰ راهکار برای مدیریت ناترازی بنزین بدون گران سازی

محمد باقر محمدزاده
تحلیلگر و کارآفرین



مسئله بنزین در ایران را نمی توان صرفاً با یک معادله ساده «قیمت پایین مساوی مصرف بالا» توضیح داد و سپس نتیجه گرفت که تنها راه اصلاح وضعیت، افزایش قیمت است. مصرف بالای بنزین محصول مجموعه ای از ناکارآمدی هاست؛ از خودروهای پرمصرف و ناوگان فرسوده گرفته تا ضعف حمل و نقل عمومی، قاچاق سازمان یافته، شهرسازی خودر محور، نظام توزیع پر خطا، ضعف بهره وری پالایشگاه ها و سیاست های ارزی که فاصله قیمت داخلی و خارجی سوخت را تشدید می کند. بنابراین اگر مسئله چند علتی است، راه حل نیز نمی تواند تک عاملی باشد. افزایش قیمت شاید در کوتاه مدت بخشی از تقاضا را تحت فشار قرار دهد، اما هزینه آن مستقیماً به خانوار، حمل و نقل، قیمت کالا و تورم منتقل می شود و بدون اصلاح عوامل اصلی، پس از مدتی دوباره همان ناترازی در سطح قیمت بالاتری باز تولید خواهد شد. به جای چنین رویکردی می توان یک برنامه چند ساله طراحی کرد که هم قاچاق را کاهش دهد، هم مصرف را منطقی کند، هم تولید را افزایش دهد و هم بدون تحمیل شوک قیمتی به مردم، فاصله میان عرضه و تقاضای بنزین را کاهش دهد.

۱. شفاف سازی آمار برای افزایش مشارکت مردمی

نخستین گام در حل مسئله بنزین، ارائه یک تصویر روشن و قابل اعتماد از ابعاد واقعی مسئله است. مردم باید بدانند کشور روزانه چه میزان بنزین تولید می کند، چه مقدار وارد شبکه توزیع می شود، مصرف واقعی خودروها چقدر است، چه میزان واردات یا صادرات انجام می شود و برآورد دستگاه های مسئول از حجم قاچاق چیست. امروز انتشار پراکنده، متناقض یا ناقص آمار باعث شده درباره ابعاد ناترازی بنزین روایت های متفاوتی شکل بگیرد و در نتیجه هر سیاست جدید نیز با سوءظن عمومی مواجه شود. دولت می تواند یک داشبورد عمومی و برخط ایجاد کند که اطلاعات اصلی بازار بنزین را به صورت روزانه یا هفتگی منتشر کند. حتی می توان مصرف هراسان، میزان عرضه به جایگاه ها، تولید پالایشگاه ها و تغییرات فصلی مصرف را بدون انتشار اطلاعات امنیتی در اختیار افکار عمومی قرار داد.

...ادامه در صفحه ۲

روایت عمیق سیاست و اقتصاد

حکمران

روحانیت علیه سرمایه داری

امیرحسین جعفری در گفت و گو با حکمران به ضرورت مبارزه با جریان سرمایه داری پرداخت



«حکمران» رسانه شماست،
در انتشار آن مشارکت کنید



امیررضا بخشی پور:

چرا ایران از لحاظ
امنیتی ضربه پذیر شد؟



حسین عباسی فر:

انرژی و اصل ۴۳
قانون اساسی



۲۰ راهکار برای مدیریت ناترازی بنزین بدون گران سازی



نیست. احتمال کشف جرم باید بالا برود وامکان مصادره منافع حاصل از قاچاق، شناسایی حساب‌ها، شرکت‌های پوششی و عوامل پشتیبان شبکه‌ها فراهم شود. مجازاتی بازدارنده است که قاچاقچی عمده بداند احتمال شناسایی بالاست و در صورت کشف، نه فقط محموله بلکه منافع اقتصادی حاصل از فعالیت غیرقانونی خود رانیز از دست خواهد داد.

۷. مقابله با قاچاق از مبدأ

یکی از خطاهای رایج آن است که مسئله قاچاق تنها در مرز جست‌وجو شود. اگر حجم بزرگی از سوخت بتواند به صورت غیرقانونی جابه‌جا شود، باید پرسید این سوخت در ابتدا چگونه از زنجیره رسمی خارج شده است. پالایشگاه، انبار نفت، شرکت‌های حمل، جایگاه‌ها و مصرف‌کنندگان عمده صنعتی باید در یک زنجیره قابل رهگیری قرار گیرند.

مبارزه مؤثر با قاچاق زمانی آغاز می‌شود که اختلاف میان مقدار تحویل شده در هر مرحله و مقدار دریافت شده در مرحله بعدی به صورت دقیق مشخص شود. اگر یک تانکر با مقدار معینی سوخت از انبار خارج شده است، باید معلوم باشد همان میزان با لحاظ ضایعات استاندارد در مقصد تحویل شده یا خیر. هر نقطه‌ای که اختلاف غیرمعارف ایجاد می‌شود باید به عنوان محل احتمالی نشت شبکه مورد بررسی قرار گیرد. بدست سرچشمه بسیار کم‌هزینه‌تر از تعقیب هزاران محموله کوچک در مرز است.

۸. رصد هوشمند تانکرهای حمل سوخت

تمام ناوگان حمل فرآورده‌های نفتی باید از مبدأ تا مقصد به شکل برخط قابل رهگیری باشد. سامانه‌ای یکپارچه می‌تواند موقعیت تانکر، زمان بارگیری، مسیر مجاز، توقف‌ها، زمان رسیدن به

است؛ در حالی که سیاست اصولی‌تر، اصلاح خود متغیر ارزی و شبکه قاچاق است.

۵. ایجاد اشتغال پایدار در مناطق مرزی و محروم

مبارزه با قاچاق خرد بدون توجه به اقتصاد مناطق مرزی، سیاستی ناقص خواهد بود. در برخی مناطق، بخشی از مردم به دلیل کمبود فرصت‌های شغلی به فعالیت‌هایی کشیده می‌شوند که هم خطر جانی دارد و هم آنان را در پایین‌ترین حلقه شبکه‌های بزرگ قاچاق قرار می‌دهد. برخورد امنیتی با این لایه، بدون ایجاد جایگزین اقتصادی، ممکن است مسیر قاچاق را تغییر دهد اما ریشه اجتماعی آن را از بین نمی‌برد.

دولت باید برای استان‌های مرزی بسته‌های ویژه سرمایه‌گذاری طراحی کند؛ توسعه صنایع معدنی، صنایع تبدیلی کشاورزی، شیلات، تجارت رسمی مرزی، گردشگری، لجستیک و مناطق صنعتی کوچک می‌تواند فرصت‌های شغلی پایدار ایجاد کند. مرزنشین باید احساس کند درآمد حاصل از کار قانونی، اثبات‌تر و کم‌خطرتر از ورود به شبکه قاچاق است. تبدیل مرز از محل خروج غیرقانونی کالا به دروازه تجارت قانونی، یکی از پایدارترین روش‌های مقابله با قاچاق خواهد بود.

۶. برخورد بازدارنده با شبکه‌های عمده قاچاق

در سیاست مبارزه با قاچاق باید میان فردی که چند ده لیتر سوخت جابه‌جا می‌کند و شبکه‌ای که روزانه هزاران یا میلیون‌ها لیتر سوخت را سازمان‌دهی می‌کند تفاوت جدی وجود داشته باشد. بخش اصلی ظرفیت قضایی، امنیتی و اطلاعاتی باید روی شبکه‌های بزرگ، تأمین‌کنندگان، سرمایه‌گذاران و حلقه‌های سازمان‌یافته متمرکز شود.

برای این منظور، صرف افزایش مجازات کافی

تقویت ارزش پول ملی، بازگشت ارزهای صادراتی، کنترل جریان‌های سفته‌بازانه و کاهش بی‌ثباتی ارزی می‌تواند فاصله سودآوری قاچاق را کاهش دهد. در چنین شرایطی دولت نیز کمتر نیاز خواهد داشت همه مسئله را با مفهوم «یارانه پنهان» توضیح دهد. اگر بخش مهمی از تفاوت قیمت منطقه‌ای ناشی از جهش نرخ ارز باشد، اصلاح آن از مسیر افزایش قیمت داخلی بنزین به معنای انتقال هزینه ضعف پول ملی به مردم



استاندارد مصرف می‌تواند یکی از معیارهای اصلی تعرفه و مجوز واردات باشد. خودروهای کم مصرف، هیبریدی و برقی باید از امتیاز بیشتری برخوردار شوند و خودروهای بسیار پرمصرف با محدودیت یا هزینه بالاتر مواجه شوند. البته توسعه خودرو برقی نیز بدون برنامه برای تأمین برق، زیرساخت شارژ و مدیریت اوج مصرف نباید صرفاً به شعار تبدیل شود. هدف باید کاهش انرژی مصرفی هر کیلومتر جابه‌جایی باشد، نه فقط تغییر ظاهری نوع خودرو.

برای قاچاق سوخت را به شدت افزایش دهد.

۳. اجرای محدود و هدفمند طرح زوج و فرد

در دوره‌هایی که مصرف بنزین به سطوح بحرانی می‌رسد، می‌توان از محدودیت‌های ترافیکی موقت نیز استفاده کرد. پیشنهاد اجرای طرح زوج و فرد دو روز در هفته، اگر قرار باشد اجرا شود، بهتر است به جای یک نسخه خشک و یکسان برای همه کشور، بر اساس میزان مصرف و وضعیت حمل و نقل هر شهر طراحی شود. اجرای یکسان طرح در شهری که مترو و اتوبوس کافی ندارد یا تهران یا مشهد قابل مقایسه نیست و ممکن است فشار نامتناسبی بر مردم ایجاد کند.

دولت می‌تواند ابتدا این سیاست را در کلان‌شهرها و شهرهایی که مصرف و تراکم بالایی دارند اجرا و اثر واقعی آن بر مصرف سوخت را اندازه‌گیری کند. همچنین محدودیت باید با افزایش ظرفیت حمل و نقل عمومی و استثنای روشن برای مشاغل ضروری همراه باشد. هدف این سیاست نباید تنبیه مالک خودرو باشد، بلکه کاهش بخشی از سفرهای قابل جایگزینی و ایجاد یک همراهی اجتماعی برای عبور از دوره‌های اوج مصرف است.

۴. کاهش جذابیت اقتصادی قاچاق از مسیر تقویت ارزش پول ملی

قاچاق سوخت فقط محصول پایین بودن قیمت ریالی بنزین نیست؛ یکی از عوامل اصلی جذابیت آن، تفاوت شدید ارزش پول در دو سوی مرز است. هرچه ریال در برابر ارزهای خارجی ضعیف‌تر شود، کالای داخلی - از جمله سوخت - برای قاچاقچی خارجی ارزان‌تر و سود قاچاق برای شبکه‌های داخلی بیشتر می‌شود. بنابراین سیاست ارزی را نمی‌توان از سیاست مبارزه با قاچاق سوخت جدا کرد.

محمد باقر محمدزاده
تحلیل‌گر و کارآفرین



...ادامه سرمقاله

پس از ایجاد چنین شفافیتی است که دولت می‌تواند صادقانه از مردم بخواهد در یک پروژه ملی کاهش مصرف مشارکت کنند. مشارکت اجتماعی زمانی شکل می‌گیرد که مردم مطمئن باشند از آنان فداکاری خواسته نمی‌شود تا ناکارآمدی یا قاچاق گروه‌های دیگر جبران شود.

۲. کنترل هوشمند جایگاه‌های عرضه سوخت

بخش مهمی از مبارزه با قاچاق باید از شبکه رسمی توزیع آغاز شود. تجهیز جایگاه‌ها به سامانه‌های پلاک‌خوان می‌تواند امکان تشخیص الگوهای غیرعادی سوخت‌گیری را فراهم کند. برای مثال اگر یک خودرو در فاصله زمانی غیرمعارف در چند جایگاه سوخت‌گیری کند یا یک پلاک به شکل مستمر مصرفی بسیار فراتر از الگوی طبیعی خودروهای مشابه داشته باشد، سامانه می‌تواند آن را برای بررسی بیشتر علامت‌گذاری کند.

البته هدف نباید این باشد که با هر رفتار متفاوت، کارت یا پمپ به صورت خودکار برای شهروند مسدود شود. سامانه باید میان رفتار غیرمعمول و قاچاق سازمان‌یافته تفاوت قائل شود و محدودیت خودکار تنها در مواردی اعمال شود که معیارهای مشخص و قابل اعتراض وجود داشته باشد. اتصال اطلاعات پلاک، کارت سوخت و جایگاه، بدون ایجاد مزاحمت برای اکثریت مصرف‌کنندگان عادی، می‌تواند هزینه استفاده از خودروهای متعدد یا کارت‌های اجاره‌ای

مقصد ومیزان محموله تحویل‌شده راثبت کند. هر انحراف غیرمتعارف از مسیر یا توقف طولانی در نقطه‌ای نامرتب‌ب می‌تواند به‌صورت خودکار برای مرکزکنترل هشدار ایجادکند.

این فناوری در کنار پلمب‌های الکترونیکی وثبت دیجیتال تحویل می‌تواند بسیاری از روش‌های سنتی انحراف محموله را دشوار کند. مهم‌تر آنکه سامانه باید ملی و یکپارچه باشد؛ تعدد نرم‌افزارهای جداگانه در شرکت‌ها و استان‌ها، خود به ایجاد شکاف اطلاعاتی منجر می‌شود. مدیریت داده‌های این شبکه نیز باید همراه با قواعد امنیتی وحريم خصوصی‌روشن باشد.

۹.توسعه جدی CNG

ایران یکی از بزرگ‌ترین ذخایر گاز طبیعی جهان را در اختیار دارد و توسعه CNG همچنان می‌تواند یکی از عملی‌ترین ابزارهای کاهش تقاضای بنزین باشد. با این حال، استفاده از CNG زمانی افزایش می‌یابد که جایگاه کافی، تجهیزات مطمئن و انگیزه اقتصادی واقعی برای صاحبان خودرو وجود داشته باشد.

دولت می‌تواند تبدیل خودروهای

پرپیمایش مانند تاکسی‌ها،

وانت‌ها و خودروهای خدماتی

به دوگانه‌سوز را در اولویت

قرار دهد؛ زیرا

با ناترازی بنزین مواجه است، اجازه دهد خودروهایی با مصرف بسیار بالا بدون محدودیت وارد بازار شوند و سپس برای تأمین سوخت آنها از منابع عمومی هزینه‌کند.

استاندارد مصرف می‌تواند یکی از معیارهای اصلی تعرفه و مجوز واردات باشد. خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی باید از امتیاز بیشتری برخوردار شوند و خودروهای بسیار پرمصرف با محدودیت یا هزینه بالاتر مواجه شوند. البته توسعه خودرو برقی نیز بدون برنامه برای تأمین برق، زیرساخت شارژ و مدیریت اوج مصرف نباید صرفاً به شعار تبدیل شود. هدف باید کاهش انرژی مصرفی هر کیلومتر جابه‌جایی باشد، نه فقط تغییر ظاهری نوع خودرو.

۱۱.تسريع اسقاط خودروهای فرسوده

صدها هزار خودروی فرسوده نه‌تنها آلایندهی بیشتری ایجاد می‌کنند، بلکه مصرف سوخت آنها نیز از خودروهای جدید بیشتر است. اسقاط خودروهای فرسوده از معدود سیاست‌هایی است که به‌صورت هم‌زمان بر مصرف بنزین، آلودگی هوا، ایمنی جاده‌ای وهزینه تعمیرات اثر می‌گذارد.

با این حال، نمی‌توان از مالک یک خودروی فرسوده که توان مالی محدودی دارد

	
خواست	
صرفاً به دستور دولت	
خودرویش را کنار بگذارد. تسهیلات	
ارزان، خودرو جایگزین اقتصادی، گواهی اسقاط با ارزش واقعی و برنامه ویژه برای تاکسی‌ها، وانت‌ها، کامیون‌ها و ناوگان عمومی باید در نظر گرفته شود. هر خودروی پرپیمایش فرسوده که جایگزین می‌شود می‌تواند سال‌ها کاهش مصرف ایجاد کند و بنابراین پرداخت یارانه برای اسقاط آن، در بسیاری موارد از یارانه دادن دائمی به سوخت‌همان خودرو منطقی‌تر است.	

۱۲.الزام خودروسازان به کاهش واقعی مصرف

نمی‌توان تمام مسئولیت مصرف سوخت را بر دوش مصرف‌کننده گذاشت اما خودروساز را نسبت به میزان مصرف محصولاتش بی‌مسئولیت دانست. وقتی مردم انتخاب‌های محدودی در بازار خودرو دارند، دولت باید از ابزار استاندارددگذاری برای کاهش مصرف ناوگان استفاده‌کند.

برای خودروسازان باید اهداف چندساله کاهش متوسط مصرف تعیین شود و عدم تحقق آنها هزینه اقتصادی واقعی داشته باشد. در مقابل، تولید خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی می‌تواند از مشوق‌های مالیاتی یا اعتباری برخوردار شود. مهم این است که استانداردها فقط روی کاغذ نباشند و مصرف خودرو در شرایط واقعی رانندگی نیز اندازه‌گیری شود. بخشی از ناترازی بنزین نتیجه صنعتی است که سال‌ها انگیزه کافی برای بهبود بهره‌وری انرژی محصولات خود نداشته‌است.

۱۳. اصلاح معماری شهری و کاهش سفرهای اجباری

مصرف بنزین فقط مسئله خودرو نیست؛ مسئله شهر نیز هست. شهری که محل سکونت، مدرسه، اداره، مرکز درمانی و محل کار را در نقاط دور از یکدیگر قرار می‌دهد، عملاً شهروند را مجبور می‌کند برای ساده‌ترین نیازهای روزانه کیلومترها رانندگی کند. در چنین شهری حتی کم‌مصرف‌ترین خودرو نیز به دلیل تعداد بالای سفر، مصرف قابل توجهی خواهد داشت.

توسعه شهرهای چندمرکزی، توزیع خدمات عمومی در مناطق مختلف، توسعه خدمات الکترونیکی دولت و طراحی محله‌هایی که بخش

بزرگی از نیازهای روزانه در فاصله نزدیک قابل تأمین باشد، در بلندمدت مصرف سوخت را کاهش می‌دهد. حتی جزئیات مهندسی مانند طراحی نامناسب تقاطع‌ها، دسترسی‌ها و دوربرگردان‌ها می‌تواند میلیون‌ها کیلومتر پیمایش اضافی در مقیاس کلان شهرا ایجادکند. سیاست انرژی بنابراین باید در شورای عالی شهرسازی نیز حضور داشته باشد.

۱۴.گسترش واقعی حمل‌ونقل عمومی

دعوت مردم به کنار گذاشتن خودروی شخصی تنها زمانی معنا دارد که یک جایگزین قابل اعتماد در اختیار آنها قرار گیرد. اگر اتوبوس دیر برسد، مترو بیش از ظرفیت مسافر داشته باشد یا بخشی از شهر اساساً به شبکه حمل‌ونقل عمومی متصل نباشد، توصیه اخلاقی درباره کاهش استفاده از خودرو نتیجه محدودی خواهد داشت.

سرمایه‌گذاری در مترو، اتوبوس‌های شهری، خطوط تندرو، تاکسی و قطارهای حومه‌ای باید از منظر صرفه‌جویی انرژی نیز ارزیابی شود. بخشی از منابعی که برای تأمین بنزین مصرف می‌شود می‌تواند در قالب سرمایه‌گذاری بلندمدت به توسعه حمل‌ونقل عمومی منتقل شود. هر مسافری که امکان انجام سفر روزانه خود با مترو یا اتوبوس مناسب را پیدا کند، تقاضای بنزین را به‌صورت پایدار کاهش می‌دهد؛ بدون اینکه دولت مجبور باشد از طریق افزایش قیمت‌آوراز رانندگی منصرف‌کند.

۱۵. افزایش بهره‌وری پالایشگاه‌های موجود

پیش از آنکه تنها راه جبران کسری بنزین، ساخت پالایشگاه‌های جدید یا واردات تلقی شود، باید ظرفیت افزایش تولید در پالایشگاه‌های موجود بررسی شود. رفع گلوگاه‌های تولید، نوسازی تجهیزات، کاهش توقف‌های غیرضروری و بهبود فرآیندهای پالایشی می‌تواند در برخی واحدها بدون احداث یک پالایشگاه کاملاً جدید، ظرفیت بیشتری ایجاد کند. نظام پرداخت نیز می‌تواند بخشی از این اصلاح باشد. کارکنان و مدیران پالایشگاهی که بتوانند بدون کاهش استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی، بهره‌وری و تولید قابل فروش را افزایش دهند باید از منافع آن برخوردار شوند. البته پاداش نباید صرفاً به «حجم تولید» متصل شود، زیرا ممکن است انگیزه کاهش تعمیرات یا استانداردهای ایمنی ایجاد کند. شاخص باید ترکیبی از تولید، کیفیت، مصرف انرژی، ایمنی، کاهش توقف و سودآوری واقعی باشد.

۱۶.کاهش سفرهای تک‌سرنشین

بخش قابل توجهی از خودروهای حاضر در معابر شهری تنها یک سرنشین دارند. اگر حتی درصد محدودی از این سفرها به سفرهای مشترک تبدیل شود، تعداد خودروهای در حال تردد بدون محدود کردن اصل جابه‌جایی مردم کاهش می‌یابد.

دولت و شهرداری‌ها می‌توانند برای هم‌پیمایی، خودروهای چندسرنشین و سرویس‌های اشتراکی مشوق ایجاد کنند. شرکت‌ها و دستگاه‌های دولتی نیز می‌توانند سرویس‌های کارکنان یا سامانه‌های هم‌سفری را احیا کنند. حتی اختصاص برخی امتیازات ترافیکی به خودروهای چندسرنشین در مسیرهای مشخص می‌تواند مورد آزمایش قرار گیرد. تغییر رفتار مردم زمانی پایدار می‌شود که علاوه بر فرهنگ‌سازی، یک منفعت ملموس زمانی یا اقتصادی نیز برای آنان ایجادشود.

۱۷.اصلاح نظام انگیزشی جایگاه‌های سوخت در مناطق مرزی

جایگاه‌های مرزی باید به جای اینکه صرفاً بر اساس میزان فروش درآمد کسب کنند، در حفظ سلامت شبکه توزیع نیز ذی‌نفع شوند. اگر تنها شاخص اقتصادی یک جایگاه فروش بیشتر

باشد، طبیعی است که نظام انگیزشی موجود الزاماً با سیاست کاهش قاچاق همسو نباشد. با این حال، پاداش دادن صرف به «کاهش فروش» نیز می‌تواند خطا ایجاد کند؛ زیرا ممکن است کاهش طبیعی تردد یا حتی محدود کردن غیرضروری فروش قانونی را تشویق کند. معیار مناسب، کاهش **فروش غیرقابل توضیح و الگوهای مشکوک** است. اطلاعات سال‌های گذشته، تردد جاده‌ای، تعداد خودروهای محلی، فصل گردشگری و فعالیت اقتصادی منطقه باید مبنا قرار گیرد. جایگاهی که با همکاری در شناسایی شبکه‌های قاچاق، فروش غیرمتعارف خود را کاهش دهد می‌تواند از تخفیف‌های مالیاتی، امتیازات توسعه یا پاداش نظارتی برخوردار شود.

۱۸.پاداش به مصرف‌کنندگان کم‌مصرف

یکی از ضعف‌های نظام سهمیه‌بندی آن است که معمولاً تنها برای مصرف بیشتر هزینه تعریف می‌کند و برای مصرف کمتر پاداش قابل توجهی وجود ندارد. می‌توان سهمیه مصرف نشده را به یک امتیاز اقتصادی غیرنقدی تبدیل کرد تا مالک خودرو انگیزه داشته باشد بخشی از سهمیه خود را حفظ کند.

پیشنهاد تخفیف مالیات و عوارض هنگام نقل‌وانتقال خودرو بر اساس سابقه مصرف می‌تواند یکی از مدل‌ها باشد؛ اما بهتر است به جای موجودی لحظه‌ای کارت، **سابقه مصرف چندساله و میزان پیمایش خودرو** مبنا قرار گیرد تا امکان دستکاری کاهش پیدا کند. حتی می‌توان نظام امتیازی طراحی کرد که خودروهای کم‌مصرف از تخفیف در عوارض سالانه، معاینه فنی یا برخی خدمات عمومی برخوردار شوند. سیاست کاهش مصرف زمانی موفق‌تر خواهد بود که فقط جریمه نداشته باشد و رفتار مطلوب نیز پاداش دریافت کند.

۱۹. افزایش سهم و بازده تولید بنزین در پالایشگاه‌ها

پالایشگاه از هر بشکه نفت مجموعه‌ای از فرآورده‌ها تولید می‌کند و ترکیب این محصولات تا حدی به طراحی پالایشگاه، نوع نفت خام و تجهیزات آن وابسته است. بنابراین نمی‌توان با یک دستور اداری به‌صورت نامحدود سهم بنزین را افزایش داد؛ اما دولت می‌تواند سیاست سرمایه‌گذاری، قیمت‌گذاری و مشوق‌های پالایشی را به‌گونه‌ای تنظیم کند که تأمین نیاز داخلی بنزین در اولویت قرار گیرد.

پالایشگاه‌هایی که امکان فنی افزایش بازده بنزین دارند باید برای اجرای پروژه‌های ارتقای کیفیت و افزایش تولید حمایت شوند. هم‌زمان نباید به دلیل جذابیت درآمد ارزی برخی فرآورده‌های صادراتی، تأمین بازار داخلی به مسئله‌ای درجه دوم تبدیل شود. راه درست، تدوین یک برنامه چندساله برای «سبد بهینه فرآورده» است که در آن نیاز داخلی، ارزش صادراتی، استانداردهای زیست‌محیطی و محدودیت‌های فنی پالایشگاه به‌صورت هم‌زمان دیده‌شوند.

۲۰. تغییر نگاه «گران کن و رها کن» در تیم اقتصادی دولت

مهم‌ترین تغییر شاید نه در جایگاه سوخت و پالایشگاه، بلکه در ذهن سیاست‌گذار اقتصادی لازم باشد. در سال‌های گذشته در مواجهه با بسیاری از ناترازی‌ها، ساده‌ترین پاسخ سیاستی افزایش قیمت بوده است؛ اگر بنزین زیاد مصرف می‌شود، گران شود؛ اگر برق ناتراز است، تعرفه بالا برود؛ اگر ارز کم‌یاب است، نرخ آن افزایش پیدا کند. این رویکرد مسئله را از سمت عرضه، بهره‌وری، ساختار و حکمرانی به سمت جیب مصرف‌کننده منتقل می‌کند.

رئیس‌جمهور نیازمند تیم اقتصادی‌ای است که پیش از هر پیشنهاد برای گران‌سازی، مجموعه راهکارهای غیرقیمتی را روی میز بگذارد و هزینه و فایده آنها را محاسبه کند. در پرونده بنزین باید مشخص شود چه میزان مصرف با اسقاط خودروهای فرسوده کاهش می‌یابد، توسعه CNG

چه اثری دارد، جلوگیری از قاچاق چقدر صرفه‌جویی ایجاد می‌کند، افزایش بهره‌وری پالایشگاه‌ها چه ظرفیتی آزاد می‌کند، حمل‌ونقل عمومی چه میزان تقاضا را کاهش می‌دهد و اصلاح نظام ارزی چه اثری بر انگیزه قاچاق دارد. تنها پس از روشن شدن این ظرفیت‌ها می‌توان درباره باقی‌مانده ناترازی تصمیم گرفت.

این رویکرد البته به معنای انکار وجود مسئله بنزین نیست؛ اتفاقاً برعکس، به معنای جدی گرفتن آن است. ساده‌ترین کار این است که ناترازی چنددهه‌ساله‌ای را که نتیجه سیاست خودرو، شهرسازی، پالایش، ارز، قاچاق و حمل‌ونقل است به یک متغیر قیمت تقلیل دهیم. سیاست دشوارتر اما ماندگارتر آن است که دولت مسئولیت اصلاح تمام اجزای این زنجیره را بپذیرد و از مردم نیز نه صرفاً به‌عنوان پرداخت‌کننده قیمت بالاتر، بلکه به‌عنوان شریک حل مسئله استفاده‌کند.

جمع‌بندی

حل مسئله بنزین نیازمند انتخاب میان «ادامه وضع موجود» و «گران کردن بنزین» نیست. میان این دو، مجموعه وسیعی از ابزارهای سیاستی وجود دارد که بسیاری از آنها سال‌ها یا اجرا نشده‌اند یا با جدیت کافی دنبال نشده‌اند. مبارزه با قاچاق از مبدأ، کنترل هوشمند شبکه توزیع، نوسازی خودروها، توسعه CNG و حمل‌ونقل عمومی، اصلاح شهرسازی، افزایش بهره‌وری پالایشگاه‌ها و ایجاد انگیزه برای مصرف کمتر، در کنار سیاست ارزی و اقتصادی مناسب، می‌تواند هم عرضه را افزایش دهد و هم تقاضا را کاهش دهد.

مسئله مهم‌تر، ترتیب اقدامات است. دولت نمی‌تواند همه ناکارآمدی‌های ساختاری را حفظ کند و سپس از مردم بخواهد هزینه آنها را با افزایش قیمت بنزین بپردازند. ابتدا باید نشان دهد با قاچاق عمده برخورد کرده، خودرو و پالایشگاه را بهره‌ور کرده، حمل‌ونقل عمومی را توسعه داده، ارز صادراتی را مدیریت کرده و برای مصرف‌کننده امکان واقعی کاهش مصرف ایجاد کرده است. در چنین الگویی، مردم نه مانع اصلاحات بلکه مهم‌ترین شریک دولت در مدیریت انرژی خواهند بود.

	
رئیس‌جمهور نیازمند تیم اقتصادی‌ای است که پیش از هر پیشنهاد برای گران‌سازی، مجموعه راهکارهای غیرقیمتی را روی میز بگذارد و هزینه و فایده آنها را محاسبه کند. در پرونده بنزین باید مشخص شود چه میزان مصرف با اسقاط خودروهای فرسوده کاهش می‌یابد، توسعه CNG چه اثری دارد، جلوگیری از قاچاق چقدر صرفه جویی ایجاد می‌کند، افزایش بهره‌وری پالایشگاه‌ها چه ظرفیتی آزاد می‌کند، حمل‌ونقل عمومی چه میزان تقاضا را کاهش می‌دهد و اصلاح نظام ارزی چه اثری بر انگیزه قاچاق دارد، تنها پس از روشن شدن این ظرفیت‌ها می‌توان درباره باقی‌مانده ناترازی تصمیم گرفت.	

امیرحسین جعفری در گفت وگو با «حکمران»:

فشار اقتصادی می تواند دوباره تصویر «ایران ضعیف» را برای دشمن بازسازی کند



تحولات ماه‌های گذشته بار دیگر یک پرسش قدیمی اما بنیادین را به مرکز مباحث امنیت ملی ایران بازگردانده است: نسبت اقتصاد و امنیت چیست و یک تصمیم اقتصادی در چه نقطه‌ای می‌تواند به مسئله‌ای امنیتی تبدیل شود؟ امیرحسین جعفری معتقد است برای فهم چرایی تصمیم اسرائیل و آمریکا برای ورود به رویارویی مستقیم با ایران، نمی‌توان فقط تعداد موشک‌ها، وضعیت پدافند یا تحولات میدان منطقه را بررسی کرد. از نگاه او، دشمن مجموعه‌ای از متغیرها را کنار هم قرار داد و به تدریج به تصویری رسید که می‌توان آن را «ایران ضعیف» نامید؛ تصویری که یک ضلع آن تحولات نظامی و منطقه‌ای و ضلع دیگر آن کاهش تاب‌آوری اقتصادی و اجتماعی در داخل کشور بود. جعفری بر همین اساس نسبت به تکرار سیاست‌هایی که می‌تواند فشار اقتصادی تازه‌ای بر جامعه وارد کند هشدار می‌دهد. او معتقد است افزایش نرخ ارز، کاهش مستمر ارزش پول ملی، سیاست‌های شوک‌آور در حوزه کالاهای اساسی و اکنون طرح دوباره بحث افزایش قیمت بنزین را نمی‌توان فقط در قالب محاسبات مالی دولت دید. از نظر او، کشوری که همچنان با تهدید خارجی روبه‌روست باید امنیت غذایی، ثبات معیشتی و حفظ سرمایه اجتماعی را نیز به اندازه بخشی از مؤلفه‌های نظامی خود جدی بگیرد. آنچه در ادامه می‌خوانید، گفت‌وگوی «حکمران» با امیرحسین جعفری درباره همین مسئله است؛ از چگونگی شکل‌گیری تصور ضعف ایران در ذهن دشمن تا نقش اقتصاد در امنیت ملی، سیاست ارز ترجیحی، اعتراضات اجتماعی، الیگارش اقتصادی و مناقشه جدید بر سر قیمت بنزین.

بنابراین کسی که امنیت ایران برایش مهم است باید از همه بیشتر درباره ریشه‌های نارضایتی صحبت کند. نمی‌شود گفت چون ممکن است اسرائیل یا یک شبکه برانداز از اعتراض سوءاستفاده کند، پس اصل مسئله اقتصادی را هم انکار کنیم. اتفاقاً بهترین روش بستن راه سوءاستفاده خارجی این است که شما اجازه ندهید فشار اقتصادی به نقطه انفجار برسد.

در تحلیل شما، حذف ارز ترجیحی یکی از نقاط مهم این فرایند است. چرا؟

جعفری: چون درباره آن سیاست مجموعه‌ای از وعده‌های مشخص مطرح شد. گفته می‌شد ارز ترجیحی منشأ فساد و رانت است، با حذف آن

اماد اعتراضات داخلی، به ویژه در مقاطع بحرانی، مسئله دخالت خارجی و شبکه‌های سازمان‌یافته هم مطرح است. سهم این عامل را چطور می‌بینید؟

جعفری: من هیچ‌وقت نگفتم که همه کسانی که در خیابان حضور داشتند یک جنس بودند. اتفاقاً تأکیدم همین است که باید تفکیک کنیم. در برخی صحنه‌ها رفتارهای کاملاً سازمان‌یافته و خشونت‌آمیز دیده می‌شد و من خودم چیزهایی را از نزدیک مشاهده کردم که به نظرم رفتار معمول یک معترض نبود. اما از آن طرف، آدم‌های عادی هم وجود داشتند؛ کسانی که مسئله‌شان واقعاً معیشت بود.

من نمونه‌ای را از نزدیک می‌شناختم؛ خانمی کاملاً مذهبی که در زندگی عادی‌اش هیچ نسبتی با جریان‌های برانداز نداشت. اعتراض او این بود که دیگر نمی‌تواند برای دخترش جهیزیه تهیه کند. سؤالش این بود که من اگر به وضعیت اقتصادی اعتراض دارم، کجا باید اعتراض کنم؟ آیا می‌توانیم چنین فردی را چون نارضای است، ضد نظام تعریف کنیم؟ به نظر من خیر.

دقیقاً مسئله امنیتی همین جاست. شما یک نارضایتی واقعی اجتماعی دارید و در کنار آن دشمنی دارید که شبکه، رسانه و ظرفیت سازمان‌دهی دارد. اگر حکومت نارضایتی واقعی را به رسمیت نشناسد، طرف مقابل تلاش می‌کند آن را تصاحب کند. او روی خشم مردم سوار می‌شود، جهت آن را تغییر می‌دهد و ممکن است اعتراض اقتصادی را به خشونت سیاسی بکشانند.

وقتی طرف مقابل درباره حمله به یک کشور تصمیم می‌گیرد، همه متغیرها را کنار هم می‌گذارد. می‌پرسد قدرت آفندی این کشور چقدر است؟ پدافندش در چه وضعیتی قرار دارد؟ متحدان منطقه‌ای‌اش چه توانایی‌ای دارند؟ وضع اقتصادی مردم چگونه است؟ سرمایه اجتماعی حکومت چقدر است؟ اگر جنگ شروع شود، آیا مردم پشت دولت می‌ایستند یا کشور هم‌زمان درگیر بحران داخلی می‌شود؟

در ایران طی یک دوره طولانی شاهد کاهش مستمر ارزش پول ملی بودیم. فشار اقتصادی فقط به معنای گران شدن یک قلم کالا نیست. خانواده برای مدتی می‌تواند فشار را تحمل کند. بار اول از پس‌انداز استفاده می‌کند، بار دوم شاید تلایی را بفروشد، بار سوم از دوست و آشنا قرض بگیرد، اما این ظرفیت یک جایی تمام می‌شود. اگر هر چند ماه یک‌بار ارزش درآمد خانوار کاهش پیدا کند، در نهایت جامعه به نقطه‌ای می‌رسد که حتی طبقه متوسط هم دیگر ضربه‌گیر اقتصادی ندارد.

در همان دوره کارشناسان مختلف درباره این شرایط هشدار می‌دادند. تعابیری مانند «بمب ساعتی» درباره فشار اقتصادی مطرح می‌شد. نکته من این است که اندیشکده‌ها و دستگاه‌های اطلاعاتی اسرائیل نیز جامعه ایران را رصد می‌کنند. وقتی آنها می‌بینند نارضایتی اقتصادی در حال افزایش است، آن را بخشی از ارزیابی امنیتی خود قرار می‌دهند. بنابراین اقتصادی که مردمش را فرسوده می‌کند، فقط یک اقتصاد بد نیست؛ ممکن است سیگنال امنیتی ضعف نیز به دشمن ارسال کند.

تصویری از «ایران ضعیف» کمک کرد. ابتدا جنگ غزه اتفاق افتاد. تهدیدهایی درباره واکنش گسترده محور مقاومت مطرح شد، اما اسرائیل عملیات خود را ادامه داد. سپس فشار بر حزب‌الله بیشتر شد و در ادامه، عملیات‌های سنگینی علیه این مجموعه انجام گرفت. بعد از حمله به کنسولگری ایران، ایران با عملیات وعده صادق پاسخ داد. این برای کشور تجربه‌ای جدید بود و ما برای اولین بار در آن مقیاس و آن فاصله وارد چنین درگیری مستقیمی می‌شدیم. طبیعی است که توان عملیاتی ما در ادامه پیشرفت کرد و در جنگ بعدی وضعیت کاملاً متفاوتی پیدا کرد، اما دشمن هر مرحله را در همان زمان خودش ارزیابی می‌کرد. وقتی مجموعه این اتفاقات کنار هم قرار گرفت، تصور آنها این بود که بخشی از توان منطقه‌ای ایران تحت فشار قرار گرفته، بخشی از توان پدافندی کشور آسیب دیده و هنوز یک مؤلفه دیگر باید به این تصویر اضافه شود؛ وضعیت داخل ایران. به بیان ساده، دشمن باید به این نتیجه می‌رسید که اگر حمله کند، آیا در داخل ایران نیز زمینه بحران وجود دارد یا نه؟ از نظر من، این بخش از محاسبه را نمی‌توان از وضعیت اقتصادی مردم جدا کرد.

یعنی معتقدید وضعیت سفره مردم می‌تواند در تصمیم دشمن برای آغاز جنگ مؤثر باشد؟

جعفری: قطعاً. یکی از اشکالات نگاه ما این است که اقتصاد را پرونده وزارت اقتصاد و امنیت را پرونده دستگاه‌های نظامی و اطلاعاتی می‌بینیم؛ در حالی که دشمن این تفکیک را رعایت نمی‌کند.

شما معتقدید هنوز خطر تکرار حمله علیه ایران وجود دارد. برای فهم احتمال یک حمله جدید، از کجا باید شروع کرد؟

امیرحسین جعفری: به نظر من برای فهم آینده باید ابتدا روندی را که به حمله قبلی منتهی شد درست تحلیل کنیم. سؤال اساسی این است که چرا دشمن در یک مقطع مشخص به این جمع‌بندی رسید که حالا زمان مناسبی برای حمله به ایران است؟ اگر این سؤال را پاسخ ندهیم، ممکن است همان شرایط را دوباره ایجاد کنیم و بعد از وقوع حادثه تازه دنبال علت بگردیم.

من معتقدم از هفتم اکتبر به بعد مجموعه‌ای از اتفاقات پشت سر هم افتاد که در ذهن تصمیم‌گیران اسرائیلی و آمریکایی به شکل‌گیری



امنیت اقتصادی یعنی مردم مطمئن باشند یک سال دیگر هم حداقل زندگی امروز خود را دارند. نمی‌توان از جامعه انتظار مقاومت در یک جنگ طولانی داشت، اما هم‌زمان قدرت خرید، امنیت غذایی و امکان تأمین زندگی معمولی آن را تضعیف کرد.



مشکل از جایی آغاز می‌شود که اعتراض واقعی مردم بی‌پاسخ بماند و جریان‌های بیرونی بتوانند بر خشم اجتماعی سوار شوند. کسی که دغدغه امنیت کشور را دارد، باید قبل از هر چیز نسبت به سفره مردم و حفظ سرمایه اجتماعی حساس باشد.

منابع به جای اینکه در ابتدای زنجیره به واردکننده داده شود مستقیماً به مردم خواهد رسید، قیمت‌ها منطقی‌تر می‌شود و مردم در نهایت منتفع خواهند شد. حتی برخی مدافعان سیاست از کاهش تورم و حفظ ارزش پول ملی صحبت می‌کردند.

بحث من این است که هر سیاست را باید با وعده‌ای که هنگام اجرا داده شده ارزیابی کرد. اگر گفتید نتیجه این تصمیم کاهش فساد، بهبود قدرت خرید و ثبات است، بعداً نمی‌توانید وقتی نتیجه متفاوت شد بگویید اصلاً هدف چیز دیگری بود. بعد از آنکه قیمت‌ها جهش کرد، یک استدلال جدید مطرح شد که اگر این سیاست اجرا نمی‌شد، در زمان جنگ قحطی اتفاق می‌افتاد. این تغییر صورت مسئله برای من قابل قبول نیست.

حتی مفهوم قحطی را هم باید دقیق تعریف کنیم. اینکه گوشت در مغازه وجود داشته باشد اما کارگر نتواند آن را بخرد، الزاماً به معنای تأمین امنیت غذایی نیست. ممکن است کالا در بازار باشد اما بخش بزرگی از مردم عملاً از مصرف آن حذف شده باشند. اگر یک خانواده پول خرید گوشت، لبنیات یا سایر مواد غذایی ضروری را ندارد، نمی‌توان صرفاً با نشان دادن قفسه پر فروشگاه گفت مشکل حل شده است.

امنیت غذایی یعنی دسترسی واقعی مردم به حداقل نیازهای غذایی. اگر قیمت را آن قدر بالا ببریم که تقاضا به دلیل فقیر شدن مردم کاهش پیدا کند، شاید از نظر آماری صف و کمبود کمتر شود، اما این موفقیت اقتصادی نیست.

🔗 طرفداران پرداخت مستقیم می‌گویند می‌توان آثار افزایش قیمت را با کالا برگ یا یارانه جبران کرد.

🔗 **جعفری:** مسئله این است که باید کل تراز خانوار را ببینیم. فرض کنید به هر نفر مبلغ مشخصی پرداخت کردید اما هم‌زمان هزینه خوراک، مسکن، حمل‌ونقل و سایر نیازهای او چند برابر شده است. آیا آن پرداخت واقعاً جبران‌کننده است؟ اینکه مبلغی را به‌صورت اسمی به مردم بدهیم فقط همان عدد را تبلیغ کنیم، کافی نیست.

وقتی درباره یک میلیون تومان یارانه صحبت می‌کنیم باید ببرسیم این یک میلیون تومان امروز چند کیلو گوشت، چند مرغ یا چه میزان از هزینه اجاره خانه را تأمین می‌کند؟ در متن زندگی مردم باید اثر سیاست را سنجید، نه در جدول بودجه.

نگرانی من این است که این الگو در پرونده‌های مختلف تکرار شود؛ ابتدا قیمت را آزاد کنیم، بعد بگوییم بخشی از درآمد حاصل را به مردم برمی‌گردانیم. در ظاهر مردم پولی دریافت کرده‌اند اما آثار تورمی آزادسازی ممکن است چند برابر آن مبلغ باشد. اتفاقی که در ارز ترجیحی افتاد باید برای سیاست‌گذار تبدیل به تجربه شود، نه اینکه همان منطق را این بار در بنزین تکرار کنیم.

🔗 شما مرتب از تعبیر «الیگارش‌ی» استفاده می‌کنید. این الیگارش‌ی دقیقاً چیست؟

🔗 **جعفری:** منظور هر فرد ثروتمند یا هر بنگاه خصوصی نیست. الیگارش‌ی زمانی شکل می‌گیرد که ثروت اقتصادی با امکان اثرگذاری سیاسی و قدرت رسانه‌ای به هم متصل شود. یعنی یک شبکه اقتصادی نه تنها از یک تصمیم خاص سود می‌برد، بلکه بتواند همان تصمیم را به‌عنوان تنها

سیاست علمی و عقلانی به جامعه معرفی کند و مخالفانش را نیز از میدان خارج کند. در چنین شرایطی دیگر فقط با اختلاف میان دو اقتصاددان روبه‌رو نیستیم. یک طرف ممکن است منابع رسانه‌ای گسترده، دسترسی به تصمیم‌گیران و امکان شکل دادن به افکار عمومی داشته باشد. کافی است سیاستی را با عباراتی مانند «مبارزه با رانت»، «اصلاح ساختاری» یا «بازار واقعی» عرضه کند و مخالف آن را متهم کند که علم اقتصاد نمی‌داند.

من نمی‌گویم هر کسی که از حذف ارز ترجیحی حمایت کرد منفعت شخصی داشت. خیلی‌ها ممکن است واقعاً با حسن نیت چنین نظری داشته باشند. بحث من درباره مسئولیت است. وقتی با قطعیت به جامعه می‌گویید فلان سیاست تورم را کاهش می‌دهد یا وضع مردم را بهتر می‌کند، اگر نتیجه عکس شد باید برگردید و توضیح دهید چرا تحلیل شما خطا کرد. قلم و تریبون مسئولیت دارد.

مشکل بزرگ‌تر این است که اگر اشتباه پرهزینه هیچ مسئولیتی ایجاد نکند، همان سیاست دوباره با اسم تازه برمی‌گردد. امروز همین نگرانی را در پرونده بنزین می‌بینم.

🔗 منتقدان می‌گویند ارز ترجیحی خودش فساد و رانت ایجاد کرده بود. آیا حفظ آن به معنای دفاع از همان فساد نیست؟

🔗 **جعفری:** خیر. من نمی‌گویم فساد وجود نداشته است. اگر کسی ارز گرفته و کالا وارد نکرده، باید با او برخورد شود. اگر واردکننده بیش‌اظهاری کرده یا منابع را جای دیگری مصرف کرده، دولت باید همان فرد را پیدا کند. سؤال من این است که چرا برای فساد یک شبکه محدود، باید کل مردم جریمه شوند؟

ما امروز ابزار نظارتی داریم. ثبت سفارش مشخص است، گمرک داده دارد، حساب بانکی قابل رصد است و نقل‌وانتقالات مالی تا حد زیادی قابل پیگیری است. اگر دولت نمی‌تواند تخلف چند واردکننده یا صادرکننده بزرگ را کنترل کند ولی می‌تواند قیمت کالا را برای همه مردم افزایش دهد، این خودش نشانه یک مشکل در اقتدار حاکمیت است.

همین بحث درباره ارز صادراتی وجود دارد. اگر منابع ارزی متعلق به اقتصاد کشور است و صادرکننده تعهد بازگشت دارد، دولت باید بتواند این تعهد را اعمال کند. نمی‌شود در مقابل یک مجموعه اقتصادی بزرگ دست حاکمیت بسته باشد اما در مقابل خانواده‌ای که نیاز به غذا و سوخت دارد، ساده‌ترین گزینه افزایش قیمت باشد. اقتدار دولت باید پیش از آنکه در برابر مردم عادی نمایش داده شود، در برابر صاحبان قدرت اقتصادی معنا پیدا کند.

🔗 پس شما امنیت اقتصادی را بخشی از همان اقتدار ملی می‌دانید؟

🔗 **جعفری:** دقیقاً. به‌خصوص اگر وارد یک دوره طولانی تنش یا جنگ شویم. امنیت اقتصادی یعنی یک خانواده بداند سال آینده هم می‌تواند حداقل سطح زندگی امروز خود را حفظ کند. بحث زندگی لوکس نیست؛ کسی درباره آخرین مدل تلفن همراه صحبت نمی‌کند. مسئله این است که مردم مطمئن باشند غذا، مسکن، درمان و حداقل نیازهایشان قابل تأمین است.

در متن اصلی صحبت من هم تأکید کردم که اگر کشور قرار است یک نبرد طولانی را تحمل کند، امنیت غذایی و اقتصادی اهمیت مستقیم پیدا می‌کند. شما نمی‌توانید از جامعه بخواهید در برابر دشمن بایستد ولی هم‌زمان این جامعه هر چند ماه یک‌بار بایک شوک جدید معیشتی مواجه شود. سرنوشت جنگ فقط به موشک وابسته نیست.

موشک لازم است، قدرت نظامی لازم است، اما پشت آن باید جامعه‌ای باشد که بتواند زندگی کند. اگر مردم از نظر اقتصادی به نقطه‌ای برسند که احساس کنند چیزی برای از دست دادن ندارند، دشمن برای عملیات روانی و ایجاد بحران داخلی فرصت پیدا می‌کند. این همان نقطه اتصال اقتصاد و امنیت است. حفظ قدرت خرید مردم کار رفاهی صرف نیست؛ بخشی از دفاع ملی است.

🔗 به بحث بنزین برسیم. چرا نسبت به طرح‌های افزایش قیمت تا این حد حساس هستید؟

🔗 **جعفری:** اول به دلیل زمان اجرای چنین سیاستی، ما در یک وضعیت عادی نیستیم. کشور جنگ را تجربه کرده، جامعه چند شوک اقتصادی را پشت سر گذاشته و تهدید خارجی هم تمام نشده است. در چنین شرایطی ایجاد یک شوک تازه روی یکی از حساس‌ترین کالاهای کشور می‌تواند تبعاتی فراتر از محاسبه درآمد و هزینه داشته باشد. دوم اینکه من اساساً دوگانه‌ای را که ساخته شده قبول ندارم. می‌گویند یا باید بنزین گران شود یا ناترازی ادامه پیدا می‌کند. چرا؟ مگر فقط یک ابزار در اختیار دولت است؟ برای مصرف بنزین ده‌ها علت وجود دارد و برای کاهش آن هم ده‌ها راهکار وجود دارد.

ما ظرفیت CNG در کشور ایجاد کرده‌ایم؛ چرا بخش قابل توجهی از این ظرفیت بلااستفاده است؟ خود جعفری در متن اصلی روی همین مسئله و همچنین اشکالات نظام کارت سوخت و کارت جایگاه تأکید می‌کند. خودروهای ما پرمصرف‌اند؛ چرا خودروساز برای مصرف بالای محصولش هزینه نمی‌دهد؟ حمل‌ونقل عمومی توسعه کافی پیدا نکرده؛ چرا مسافری که چاره‌ای جز خودروی شخصی ندارد باید

جریمه شود؟ قاچاق داریم؛ چرا به‌جای شناسایی شبکه اصلی قاچاق، قیمت را برای کل مردم افزایش دهیم؟ راهکار غیرقیمتی کم نداریم. مسئله این است که گران کردن از نظرداداری ساده‌تر است.

🔗 درباره قاچاق گفته می‌شود تا زمانی که اختلاف قیمت سوخت ایران و کشورهای همسایه زیاد باشد، قاچاق اجتناب‌ناپذیر است.

🔗 **جعفری:** اختلاف قیمت انگیزه ایجاد می‌کند، اما توضیح نمی‌دهد حجم عظیم سوخت چگونه به دست شبکه قاچاق می‌رسد. قاچاق سازمان‌یافته با چند باک خودرو انجام نمی‌شود. وقتی حجم بزرگی از سوخت جابه‌جای می‌شود باید تانکر، شبکه توزیع، پول و مسیر خروج وجود داشته باشد. پس باید رد پول را گرفت. باید دید سوخت از کدام نقطه زنجیره رسمی خارج می‌شود. پالایشگاه، انبار، حمل‌ونقل و جایگاه‌ها همه داده دارند. اگر فناوری اطلاعات در خدمت این مسئله قرار بگیرد، شناسایی الگوی غیرعادی ممکن است.

اگر می‌گوییم تنها

راه مبارزه با قاچاق این است که قیمت داخلی را به قیمت خارجی برسانیم، در واقع داریم اعتراف می‌کنیم که از کنترل شبکه قاچاق ناتوانیم. یعنی چون نمی‌توانیم قاچاقچی عمده را متوقف کنیم، قیمت را برای همه مردم بالا می‌بریم تا سود قاچاق از بین برود. این منطق قابل دفاع نیست.

حتی در بحث کارت سوخت هم باید اشکالات اجرایی را حل کرد. اگر کارت جایگاه محل انحراف است، آن را اصلاح کنید. اگر مصرف غیرعادی در جایگاهی وجود دارد، سامانه هوشمند ایجاد کنید. هزار ابزار مدیریتی قبل از افزایش شدید قیمت وجود دارد.

🔗 یکی از استدلال‌ها این است که بنزین ارزان بیشتر به سود طبقات ثروتمند و صاحبان چندخودروست.

🔗 **جعفری:** این استدلال بخشی از واقعیت را می‌بیند و بخش دیگر را نادیده می‌گیرد. ثروتمند ممکن است چند خودرو داشته باشد، اما مگر با همه آنها هم‌زمان رانندگی می‌کند؟ از طرف دیگر خودروی طبقات برخوردار معمولاً جدیدتر و کم‌مصرف‌تر است، در حالی که خانواده کم‌درآمد ممکن است خودروی قدیمی و پرمصرف داشته باشد.

مهم‌تر اینکه بخش زیادی از مصرف مردم انتخابی نیست. کسی که در کرج، هشتگرد یا شهرهای اطراف زندگی می‌کند و محل کارش تهران است، هر روز باید جابه‌جا شود. اگر قطار حومه‌ای و حمل‌ونقل عمومی متناسب ندارید، نمی‌توانید به او بگویید چون بنزین ارزان است زیاد مصرف می‌کنی.

ما معماری شهرها را خودرومحور کرده‌ایم، حمل‌ونقل را تا حد زیادی جاده‌ای کرده‌ایم، خودروی پرمصرف تحویل مردم داده‌ایم و بعد در آخر زنجیره می‌گوییم مصرف‌کننده مقصر است. اگر می‌خواهید مصرف کاهش پیدا کند، گزینه جایگزین ایجاد کنید.

وقتی چین بخش بزرگی از جابه‌جایی را روی ریل می‌برد و ما بخش بزرگی را



روی جاده گذاشته‌ایم، طبیعی است مصرف سوخت متفاوت باشد. سیاست انرژی باید با حمل‌ونقل، شهرسازی و صنعت خودرو یکجا دیده شود.

🔹 طرح‌هایی مطرح است که سهمیه بنزین به همه مردم داده شود و آنها بتوانند سهمیه خود را در بازار بفروشند. این مدل را چطور ارزیابی می‌کنید؟

🔹 **جعفری:** جذابیت ظاهری آن روشن است. می‌گویند انرژی مال مردم است، سهمیه را به مردم بدهیم و هر کس مصرف نمی‌کند بفروشد. اما باید پرسید مرحله بعد چه می‌شود. قیمت بازار به کجا خواهد رسید و آن قیمت چه اثری بر سایر کالاها خواهد گذاشت؟ فرض کنید فردی سهمیه خود را فروخت و چند میلیون تومان درآمد گرفت. اگر در نتیجه آزاد شدن قیمت بنزین، کرایه تاکسی، حمل بار، خدمات و قیمت بسیاری از کالاها افزایش پیدا کند، باید دید در پایان ماه این فرد واقعاً برنده بوده یا بازنده. فقط پولی که به حسابش واریز شده را نباید دید؛ همه هزینه‌های جدید را هم

باید حساب کرد. ما همین اشتباه را درباره یارانه‌های دیگر مرتکب شده‌ایم. یک عدد بزرگ به مردم نشان می‌دهیم اما نمی‌گوییم در طرف مقابل چند برابر آن به هزینه زندگی اضافه شده است. اگر بنزین به بازاری تبدیل شود که قیمت آن دائماً بالا می‌رود، ممکن است مبلغ سهمیه خیلی زود در مقابل موج افزایش هزینه‌ها کوچک شود. نگرانی من دقیقاً همین است. در متن گفت‌وگوی اصلی نیز نسبت به حرکت قیمت به سمت سطوح بسیار بالاتر و بی‌اثر شدن مبلغ دریافتی مردم هشدار داده شده است.

🔹 دولت از طرف دیگر با کسری بودجه مواجه است. آیا افزایش قیمت انرژی نمی‌تواند بخشی از این مشکل را حل کند؟

🔹 **جعفری:** فقط اگر اثر دور اول را ببینیم. دولت از فروش بنزین درآمد بیشتری به دست می‌آورد، اما دولت خودش یکی از بزرگ‌ترین خریداران کالا و خدمات است. پروژه عمرانی دارد، راه می‌سازد، ساختمان می‌سازد، حمل‌ونقل انجام می‌دهد، حقوق می‌دهد و هزاران خدمت خریداری می‌کند.

فشار اقتصادی، کاهش ارزش پول ملی و انباشت نارضایتی چگونه می‌تواند با طراحی دشمن ترکیب شود. من نمی‌گویم همه اتفاقات داخلی محصول اقتصاد بود؛ چنین حرفی ساده‌سازی است. اما اقتصاد یکی از متغیرهای مهم بود و نباید دوباره همان متغیر را فعال کنیم. اگر دوباره مردم را با شوک بزرگی مواجه کنیم، نارضایتی ایجاد می‌شود. وقتی نارضایتی بالا رفت، رسانه‌های خارجی و شبکه‌های برانداز منتظر اجازه ما نمی‌مانند. آنها وارد میدان می‌شوند و تلاش می‌کنند خودشان را نماینده مطالبات مردم معرفی کنند. اگر نیروهای معتقد به جمهوری اسلامی درباره این مشکلات سکوت کنند، عملاً میدان را به آنها واگذار کرده‌اند. خود متن گفت‌وگوی اولیه نیز بر همین نگرانی تأکید دارد که در غیاب منتقدان داخلی، رسانه‌های بیرونی می‌توانند رهبری خشم اجتماعی را در دست بگیرند.

به نظر من وفاداری به نظام به معنای مجیزگویی نیست. اگر تصمیمی را برای کشور خطرناک می‌دانیم باید قبل از آنکه بحران ایجاد شود درباره‌اش حرف بنزیم. اصلاح از داخل نه تهدید

وقتی انرژی گران می‌شود و موج ترومی ایجاد می‌کند، هزینه خوددولت هم بالا می‌رود. ممکن است دولت در ابتدا درآمدی کسب کند اما چند ماه بعد هزینه اجرای تمام پروژه‌هایش افزایش پیدا کند. حقوق کارمند هم باید متناسب با تورم اصلاح شود. پیمانکار قیمت جدید می‌دهد، حمل کالا گران می‌شود. در نتیجه بخشی از درآمدی که دولت تصور می‌کرد به دست آورده، از مسیر افزایش هزینه‌های خودش از بین می‌رود. برای همین معتقدم مسئله کسری بودجه را نمی‌شود با افزایش مداوم قیمت‌های پایه حل کرد. این شبیه آن است که برای خاموش کردن آتش از چیزی استفاده کنید که خودش در مرحله بعد آتش را بزرگ‌تر می‌کند.

🔹 اگر بخواهید جمع‌بندی کنید، مهم‌ترین نگرانی شما از تکرار سیاست‌های شوک‌آور چیست؟

🔹 **جعفری:** نگرانی اصلی من امنیت ایران است. بحث فقط این نیست که یک سیاست اقتصادی خوب است یا بد. ما یک بار تجربه کرده‌ایم که

انرژی و اصل ۴۳ قانون اساسی

که این انرژی ارزان چه مقدار تولید و رفاه ایجاد می‌کند؟

ابزار کار را به کالاتبدیل نکنیم

این البته به معنای دفاع از اسراف و مصرف نامحدود نیست. می‌توان با مصرف تجملی و اتلاف و سوداگری انرژی مقابله کرد. می‌توان برای مصرف‌های غیرضروری قواعد متفاوتی گذاشت. اما نباید میان مصرف و تولید تفاوتی قائل نشویم. کسی که بنزین را برای کسب درآمد مصرف می‌کند یا کسی که برای تفریح مصرف می‌کند یکسان نیست. کارخانه‌ای که برق مصرف کرده و تولید می‌کند یا خدمات و رفاه تولید می‌کند با مصرف تجملی و مسرفانه یکسان نیست. عدالت انرژی یعنی همین تفاوت‌ها را ببینیم.

اصل ۴۳ قانون اساسی قرار نیست فقط روی کاغذ باقی بماند. اگر ابزار کار باید در اختیار کسی باشد که توان کار دارد اما ابزار ندارد سیاست انرژی نیز باید با همین منطق طراحی شود. انرژی در اقتصاد امروز فقط یک کالا نیست. انرژی برای میلیون‌ها نفر ابزار کار و نهاده تولید و زیرساخت زندگی است.

پس پیش از آنکه ابزار کار مردم را گران کنیم و بعد نام آن را «اصلاح اقتصادی» بگذاریم باید یک سؤال ساده از خودمان پرسیم: آیا قرار است انرژی به تولید کمک کند یا قرار است خود انرژی به کالایی تبدیل شود که تولیدکننده برای دسترسی به آن هر روز باید بیشتر پول بدهد؟

اگر پاسخ دومی باشد دیگر فقط درباره قیمت بنزین و برق و گاز صحبت نمی‌کنیم. درباره نوع اقتصاد و جامعه‌ای صحبت می‌کنیم که می‌خواهیم بسازیم. جامعه انسانی و الهی مبتنی بر روابط اخوت و ولایت یا جامعه بازاریا و اگر دولت بخواهد در این زمینه برخلاف روح اصل ۴۳ عمل کند طبیعی است که مردم هم حق دارند اصول دیگر قانون اساسی از جمله اصل ۱۳۱ را به یاد بیاورند.

ضمن اینکه بخش مهمی از این مشکل اصلاً تقصیر مصرف‌کننده نیست. وقتی شهرها به شکلی توسعه یافته‌اند که محل سکونت و اشتغال فاصله زیادی از یکدیگر دارند و حمل‌ونقل عمومی پاسخگوی نیاز مردم نیست نمی‌توان هزینه این ناکارآمدی را به حساب «مصرف زیاد مردم» گذاشت.

انرژی ارزان یعنی هزینه تولید کمتر

اشتباه بزرگ دیگر این است که قیمت پایین انرژی را صرفاً «ارزان‌فروشی» ببینیم. ارزان بودن انرژی می‌تواند به معنای کاهش هزینه تولید باشد. این موضوع هم در تولید صنعتی دیده می‌شود و هم در خدمات حمل‌ونقل و هم در تولید خدمات در خانه. اگر گاز ارزان به یک نانوایی می‌رسد بخشی از هزینه تولید نان کاهش پیدا می‌کند. اگر برق ارزان به یک کارگاه می‌رسد هزینه تولید پایین می‌آید. اگر بنزین برای راننده ابزار کار است قیمت آن مستقیماً روی هزینه خدمت او اثر می‌گذارد. اگر برق و گاز به خانه می‌رسد بخشی از هزینه تولید خدمات خانگی را کاهش می‌دهد. بنابراین سؤال درست این نیست که «چرا انرژی ارزان است؟» سؤال درست این است

نظافت را به نیروی خدماتی واگذار کند و نگهداری کودک را به مهدکودک بسپارد و مراقبت از سالمند را به پرستار بسپارد ناگهان تمام این فعالیت‌ها در حساب‌های اقتصادی به «خدمت» و «شغل» تبدیل می‌شوند. مشکل از کار نیست. مشکل از این است که اقتصاد ما فقط کاری را که در بازار قیمت دارد به رسمیت می‌شناسد.

انرژی به خانه می‌رسد نه به یک فرد

از این منظر انرژی ارزان برای خانه صرفاً «یارانه مصرف» نیست. برق و گاز در بسیاری از خانه‌ها بخشی از ابزار کار هستند.

اینجا یک تفاوت مهم با ایده «سهمیه انرژی هر فرد» آشکار می‌شود. انرژی باید به جایی برسد که با آن تولید انجام می‌شود. یعنی انرژی باید به خانه و کارخانه و کارگاه و مزرعه و وسیله‌ای برسد که ابزار کار است. اینکه سهم انرژی یک فرد را به خودش بدهیم تا آن را بفروشد و بعد از بیرون غذا بخرد لزوماً به معنای اجرای عدالت نیست. اگر قرار است ابزار کار در اختیار تولیدکننده قرار گیرد باید در همان جایی باشد که تولید اتفاق می‌افتد.

این همان منطقی است که درباره کارخانه هم پذیرفته‌ایم. نمی‌گوییم برق را به کارگر کارخانه بدهید تا اگر خواست آن را بفروشد. برق باید به کارخانه برسد چون آنجا با برق تولید انجام می‌شود. مگر اینکه کارگر بخواهد اساساً خودش تولیدکننده باشد و یا به صورت خویش‌فرمای یا مشارکت و تعاون در تولید سهم برق داشته باشد. آنگاه نه برای فروش بلکه برای تولید حق دارد مثل صاحب کارخانه سهمی از برق داشته باشد.

مشکل «دور دور» نیست

در بحث بنزین هم همین خطا تکرار می‌شود. برای توجیه افزایش قیمت گاهی مصرف‌کننده با برچسب «دور دور کردن» متهم می‌شود. اما میلیون‌ها نفری که هر روز برای رسیدن به محل کار ساعت‌ها در ترافیک می‌مانند چه؟ راننده تاکسی چه؟ پیک موتوری چه؟ کارگری که محل کارش از خانه‌اش دور است چه؟ خانواده‌ای که برای درمان یا خرید ضروری یا رساندن فرزندش به مدرسه از خودرو استفاده می‌کند چه؟ اگر مسئله مصرف غیرضروری است همان مصرف غیرضروری را هدف بگیرید. نمی‌توان به خاطر عده‌ای که با خودرو «دور دور» می‌کنند هزینه ابزار رفت و آمد و کار میلیون‌ها نفر را افزایش داد.

در یک برآورد اقتصادی اگر ارزش بازاری مجموع این خدمات را حدود ۳۰۰ میلیون تومان در ماه در نظر بگیریم یک مادر خانه‌دار در طول سال حدود ۳۰۶ میلیارد تومان خدمات تولید می‌کند. اگر این رقم را برای حدود ۲۲ میلیون زن خانه‌دار در ایران محاسبه کنیم ارزش سالانه این تولید خدمات به رقمی حدود ۷۹ هزار همت می‌رسد.

ممکن است درباره رقم دقیق این برآورد بحث شود. اما اصل مسئله قابل انکار نیست. بخشی عظیم از کار اقتصادی در خانه انجام می‌شود و چون در بازار خرید و فروش نمی‌شود در محاسبات متعارف تقریباً نادیده می‌شود.

با این حال در ادبیات اقتصادی رایج همین زنان در گروه «جمعیت غیرفعال» قرار می‌گیرند. در سرمقاله اخیر مسعود نیلی نیز مسئله جمعیت غیرفعال و مشارکت پایین اقتصادی زنان به عنوان یکی از مسائل اقتصاد ایران مطرح شده است. اما سؤال ساده‌ای وجود دارد: آیا زنی که روزانه ساعت‌ها کار می‌کند اما دستمزدش در بازار ثبت نمی‌شود واقعاً غیرفعال است یا فقط قیمت کارش در بازار ثبت نشده است؟

اگر همین مادر آشپزی را به رستوران بسپارد و

در بحث قیمت انرژی یک جمله را آن‌قدر به غلط تکرار کرده‌ایم که تبدیل به بدیهیات شده است: «هرکس بیشتر مصرف می‌کند باید بیشتر پول بدهد». اما پیش از آنکه درباره قیمت انرژی حرف بنزیم باید یک سؤال مهم‌تر پرسیم: انرژی برای چه کسی و برای چه کاری مصرف می‌شود؟

اصل ۴۳ قانون اساسی در نظام اقتصادی جمهوری اسلامی یک تکلیف روشن دارد. ابزار کار باید در اختیار کسانی قرار گیرد که توانایی کار دارند اما ابزار آن را ندارند. اگر این اصل را جدی بگیریم «ابزار کار» را نمی‌توان به بیل و ماشین‌آلات کارخانه محدود کرد. در اقتصاد امروز برق و گاز و آب و حتی بنزین در بسیاری از موارد بخشی از ابزار و نهاده تولید هستند. بنزین برای راننده تاکسی و کامیون‌دار و پیک موتوری کالای مصرفی لوکس نیست. بنزین بخشی از ابزار تولید درآمد آنهاست. برای کارمندی که محل زندگی‌اش کیلومترها با محل کار فاصله دارد بنزین بخشی از هزینه دسترسی به محل کار است. برای یک نانوایی گاز و برق نهاده تولید است. برای یک کارگاه برق ابزار تولید است. برای خانواده‌ای که در خانه زندگی و کار می‌کند نیز انرژی بخشی از زیرساخت تولید خدمات است.

پس نمی‌توان همه این مصارف را با یک فرمول ساده زیر عنوان «هرکس مصرف می‌کند پولش را بدهد» جمع کرد.

خانه؛ بزرگ‌ترین محل کاری که در آمار دیده نمی‌شود

یکی از عجیب‌ترین تناقض‌های اقتصاد متعارف همین جاست. اقتصاددانان وقتی کار در بازار انجام شود آن را «فعالیت اقتصادی» می‌نامند. اما همان کار اگر در خانه انجام شود ناگهان نام تولیدکننده کالا و خدمات در خانه «غیرفعال اقتصادی» می‌شود. مادری را تصور کنید که در خانه آشپزی می‌کند و نظافت انجام می‌دهد. اواز فرزندان مراقبت می‌کند و به سالمند خانواده رسیدگی می‌کند. او امور خانه را مدیریت می‌کند و ده‌ها خدمتی را انجام می‌دهد که اگر خانواده بخواهد از بازار خریداری کند باید برای آنها پول بپردازد.



چرا ایران از لحاظ امنیتی ضربه پذیر شد؟



۲. تبدیل «نفوذ» از یک مسئله موردی به یک مسئله ساختاری

دومین مسئله، کیفیت نفوذ اطلاعاتی دشمن در ایران است. در سال‌های گذشته هر بار که یک ترور، خرابکاری یا عملیات پیچیده در داخل کشور رخ می‌داد، بحث نفوذ برای مدتی در افکار عمومی مطرح و سپس به پرونده همان حادثه محدود می‌شد. چنین برداشتی اکنون دیگر کفایت نمی‌کند.

هنگامی که طرف مقابل قادر است درباره افراد، مراکز، زمان‌ها و ساختارهای حساس اطلاعات با کیفیت بالا جمع‌آوری کند، مسئله را نمی‌توان صرفاً به حضور چند «جاسوس» فروگاست. جاسوسی کلاسیک تنها یکی از اجزای نفوذ مدرن است. امروز تلفن همراه، سامانه‌های ارتباطی، پیمانکاران، تجهیزات وارداتی، زنجیره تأمین، داده‌های تجاری، دوربین‌های شهری، شبکه‌های اجتماعی، شرکت‌های خدماتی و حتی اطلاعاتی که دستگاه‌های مختلف به‌صورت عادی تولید می‌کنند، می‌توانند در کنار یکدیگر تصویر دقیقی از یک هدف ایجاد کنند.

در چنین محیطی ضد جاسوسی نیز باید از مدل سنتی فاصله بگیرد. اینکه سازمان اطلاعاتی در پی یافتن «عامل دشمن» باشد ضروری است، اما کافی نیست. باید پرسید چه کسی به داده دسترسی دارد، اطلاعات حساس در چند سامانه ذخیره می‌شود، چه میزان داده میان پیمانکاران خصوصی گردش می‌کند، تجهیزات حساس از چه زنجیره‌ای تأمین شده‌اند و آیا ترکیب چند داده ظاهراً غیرمحرمانه می‌تواند اطلاعات امنیتی باارزشی ایجاد کند یا خیر.

جنگ اخیر نشان داد که باید با مسئله اشراف اطلاعاتی دشمن به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین چالش‌های امنیت ملی برخورد کرد، نه به‌عنوان مجموعه‌ای از حوادث استثنایی. هنگامی که طرف مقابل می‌تواند عملیات علیه سطوح بالای فرماندهی را در برنامه جنگ خود قرار دهد، اصل سؤال دیگر این نیست که «چه کسی اطلاعات را لو داده است؟»؛ سؤال مهم‌تر این است که معماری اطلاعاتی کشور چگونه اجازه داده اطلاعات مورد

تصمیم‌گیری و فرماندهی بودند. پیش از آغاز جنگ نیز مقام‌های آمریکایی آشکارا درباره سناریوی هدف قرار دادن افراد کلیدی و مراکز فرماندهی ایران سخن می‌گفتند و تجربه حملات پیشین اسرائیل به فرماندهان ایرانی را یکی از الگوهای مؤثر می‌دانستند.

این تجربه یک درس اساسی دارد. بازدارندگی فقط آن نیست که بتوان پس از حمله هزار موشک شلیک کرد؛ بازدارندگی زمانی کامل است که دشمن مطمئن نباشد می‌تواند با یک ضربه اولیه، چشم، مغز یا سلسله اعصاب طرف مقابل را مختل کند. اگر فرماندهی، پدافند، ارتباطات و اطلاعات در نخستین ساعات جنگ آسیب جدی ببینند، بخشی از قدرت آتش انباشته‌شده نیز کارایی راهبردی خود را از دست خواهد داد.



نفوذ اطلاعاتی دیگر یک مسئله موردی و محدود به شناسایی چند عامل دشمن نیست؛ در محیط امنیتی جدید، داده‌های پراکنده تلفن‌های همراه، شبکه‌های ارتباطی، پیمانکاران، سامانه‌های دیجیتال و تجهیزات فناوری می‌توانند در کنار اهداف حساس ایجاد کنند و همین مسئله ضرورت ایجاد یک معماری یکپارچه برای تبادل اطلاعات، مقابله با نفوذ و شناسایی زودهنگام تهدیدها را بیش از گذشته آشکار کرده است.

ضعف پدافند، آسیب‌پذیری فرماندهان یا ضعف حفاظت اطلاعات هر کدام نشانه‌ای از یک مسئله بزرگ‌ترند: معماری امنیت ملی ایران طی سال‌های گذشته بیش از اندازه حول تولید قدرت تهاجمی و بازدارندگی خارجی شکل گرفت، اما مقاومت‌سازی داخل کشور، یکپارچگی اطلاعاتی، حفاظت از ساختار فرماندهی، امنیت فناوری و تاب‌آوری اقتصادی و اجتماعی متناسب با آن توسعه پیدا نکرد.

به عبارت دیگر، ایران توانسته بود قدرت تولید کند، اما نتوانسته بود همه اجزای این قدرت را به اندازه کافی حفاظت کند. فهم چرایی این مسئله برای آینده امنیت ملی کشور از یافتن چند مقصر فردی مهم‌تر است.

۱. عدم توازن میان «قدرت ضربه‌زنی» و «قدرت حفاظت»

در دو دهه گذشته، بخش مهمی از راهبرد دفاعی جمهوری اسلامی بر ایجاد هزینه برای دشمن استوار بوده است. توسعه موشک‌های بالستیک و کروز، پهپادها، توان دریایی نامتقارن و ایجاد شبکه‌ای از متحدان منطقه‌ای، همگی در چارچوب این منطق قابل فهم بودند. فرض اساسی آن بود که اگر دشمن بداند حمله به ایران با یک پاسخ پرهزینه روبه‌رو خواهد شد، از آغاز جنگ اجتناب خواهد کرد.

این راهبرد لزوماً غلط نبود و حتی در دوره‌هایی توانست بخشی از بازدارندگی ایران را تأمین کند، اما یک مشکل به‌تدریج شکل گرفت: بخش تهاجمی بازدارندگی سریع‌تر از بخش دفاعی آن توسعه یافت. سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای افزایش برد، دقت و تعداد تسلیحات صورت گرفت، اما حفاظت از آسمان کشور، امنیت مراکز حیاتی، تداوم فرماندهی در شرایط ضربه اولیه و مقاومت‌سازی زیرساخت‌ها متناسب با افزایش سطح تهدید توسعه نیافت.

در جریان جنگ اخیر، اسرائیل و آمریکا دقیقاً روی همین عدم تقارن سرمایه‌گذاری کردند. حملات نخستین بیش از آنکه صرفاً برای تخریب تجهیزات طراحی شده باشند، به دنبال اخلال در ساختار



جنگ اخیر نشان داد که برخورداری از توان موشکی، پهپادی و قدرت پاسخ متقابل، به تنهایی برای ایجاد بازدارندگی کافی نیست و اگر حفاظت از فرماندهی، پدافند هوایی، مراکز حیاتی و زیرساخت‌های ارتباطی متناسب با سطح تهدید توسعه پیدا نکند، دشمن می‌تواند با ضربه نخست بخش مهمی از ظرفیت دفاعی کشور را مختل کند؛ از همین رو، بازدارندگی ایران نیازمند تقویت هم‌زمان توان ضربه‌زنی و توان جذب و مدیریت ضربه است.



امیررضا بخشی پور
پژوهشگر روابط بین‌الملل

از قدرت بازدارندگی بیرونی تا ضعف در حفاظت از درون

آنچه در ماه‌های گذشته در جنگ ایران با آمریکا و اسرائیل رخ داد، یک واقعیت مهم را پیش روی ساختار امنیتی کشور قرار داده است: ایران کشوری فاقد قدرت نیست، اما بخشی از قدرت انباشته‌شده آن نتوانسته مانع وارد شدن ضربات سنگین به داخل کشور شود. جمهوری اسلامی در حوزه‌هایی مانند موشک‌های بالستیک، پهپادها، عمق جغرافیایی، توان بسیج نیرو و ظرفیت ایجاد اختلال در معادلات انرژی منطقه همچنان از توان قابل توجهی برخوردار است. حتی پس از ماه‌ها جنگ، ایران همچنان توانسته بخشی



صاحب امتیاز و مدیر مسئول:
سید یاسر جبرائیلی
زیر نظر شورای سردبیری

چاپخانه:
مجمع چاپ ایران کهن
۸۸۳۴۴۳۸۷-۵۴۸۸۹۰۰۰

پست الکترونیک: info@hokmran.com

آدرس:
خ انقلاب، خ منیری جاوید، پلاک ۸۷،
طبقه ۷، واحد ۷۰۴
کد پستی: ۱۳۱۴۶۶۳۶۳۶

روایت عمیق سیاست و اقتصاد
حکمران

حکمران رسانه
شماست،
در انتشار آن
مشارکت کنید



نیاز دشمن تولید، تجمیع یا استخراج شود.

قرار دهد.

در سال‌های گذشته بارها ساختارهای جدید امنیتی ایجاد شده، مسئولیت‌ها میان نهادها توزیع شده و هر دستگاه نیز سامانه‌ها و شبکه‌های اطلاعاتی خود را توسعه داده‌است. اما امنیت پیچیده امروز بیش از آنکه به افزایش تعداد سازمان‌ها نیاز داشته باشد، به افزایش کیفیت اتصال میان آنها نیازمند است. فرض کنید یک دستگاه اطلاعاتی نشانه‌ای از فعالیت مشکوک یک فرد داشته باشد، دستگاهی دیگر داده‌ای درباره یک شرکت یا شبکه ارتباطی ثبت کرده باشد و نهاد دیگری نیز رفتاری غیرعادی در نزدیکی یک مرکز حساس مشاهده کند. هر کدام از این داده‌ها به تنهایی ممکن است اهمیت بالایی نداشته باشند، اما کنار هم قرار گرفتن آنها می‌تواند یک تهدید را آشکار کند. اگر ساختار سازمانی اجازه این اتصال را ندهد، کشور ممکن است اطلاعات داشته باشد اما «دانش» نداشته باشد.

در چنین شرایطی، شورای عالی امنیت ملی باید یکی

اندازه اهمیت دارد که افزایش برد یا تعداد یک سلاح تهاجمی.

این تغییر نگاه از اهمیت زیادی برخوردار است، زیرا کشوری در موقعیت ایران باید فرض کند دشمن در آغاز هر جنگ آینده تلاش خواهد کرد با برتری اطلاعاتی و هوایی، بیشترین خسارت ممکن را در کوتاه‌ترین زمان وارد کند. پاسخ به چنین تهدیدی فقط افزایش قدرت آتش نیست؛ باید قدرت «جذب ضربه و ادامه کار» نیز افزایش پیدا کند.

۶. کاهش عمق منطقه‌ای و تغییر محیط امنیتی ایران

یکی دیگر از دلایل افزایش آسیب‌پذیری ایران، تغییر محیط پیرامونی است. بخشی از راهبرد امنیتی جمهوری اسلامی در چند دهه گذشته بر این فرض بنا شده بود که تهدید باید تا حد امکان در فاصله‌ای دورتر از مرزهای ایران مهار شود. حضور متحدان ایران در لبنان، سوریه، عراق و دیگر نقاط منطقه نیز در همین چارچوب تعریف می‌شد. اما از سال ۲۰۲۳ به بعد، محیط منطقه‌ای به سرعت

در چنین محیطی، امنیت دیگر نمی‌تواند صرفاً حوزه نیروهای امنیتی باشد. وزارت ارتباطات، شرکت‌های فناوری، اپراتورها، صنایع بزرگ، بانک‌ها، دانشگاه‌ها و پیمانکاران دولتی همگی بخشی از زنجیره امنیت ملی هستند. تضعیف سایبری یک شرکت خصوصی می‌تواند مسیری برای دستیابی به داده‌های حساس ایجاد کند و یک تأمین‌کننده خارجی می‌تواند ناخواسته یا عمدانه آسیب‌پذیری را وارد یک زیرساخت حیاتی کند.

بنابراین ایران نیازمند عبور از «حفاظت اطلاعات» به «حاکمیت داده» است. اینکه چه داده‌ای تولید می‌شود، کجا ذخیره می‌شود، چه کسی به آن دسترسی دارد و چگونه با سایر داده‌ها ترکیب می‌شود، باید به مسئله‌ای در سطح امنیت ملی تبدیل شود.

۸. اقتصاد ضعیف، امنیت‌گرا

آخرین مسئله نیز شاید در ظاهر ارتباط مستقیمی با عملیات نظامی نداشته باشد، اما در یک جنگ



طولانی خود را به عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر امنیت نشان می‌دهد. اقتصادی که پیش از جنگ با تورم بالا، ضعف پول ملی، تحریم و محدودیت سرمایه‌گذاری مواجه بوده، پس از وارد شدن خسارت به زیرساخت‌ها ظرفیت بسیار کمتری برای تحمل جنگ فرسایشی دارد. گزارش‌های ماه‌های اخیر از تشدید فشار بر اقتصاد ایران و نگرانی حکومت از آثار اجتماعی فشارهای بیشتر حکایت می‌کنند.

این موضوع از دو جهت امنیتی است. نخست اینکه جنگ فقط با موشک اداره نمی‌شود؛ جایگزینی تجهیزات، تعمیر زیرساخت، حفظ خدمات عمومی و تأمین معیشت مردم به منابع مالی عظیم نیاز دارد. دوم اینکه فرسایش اقتصادی می‌تواند سرمایه اجتماعی را کاهش دهد. کشوری که مردم آن احساس کنند در بحبوحه جنگ باید هم‌زمان هزینه تورم، فساد، نابرابری و سوءمدیریت را نیز بپردازند، طبیعتاً برای یک بحران طولانی از تاب‌آوری کمتری برخوردار خواهد بود.

به همین علت، مبارزه با فساد، حفظ ارزش پول ملی، حمایت از تولید، تأمین کالاهای اساسی و کاهش شکاف طبقاتی نباید موضوعاتی بیرون از امنیت ملی تلقی شوند. سرمایه اجتماعی همانند موشک قابل مشاهده نیست، اما در یک جنگ طولانی ممکن است ارزش آن کمتر از هیچ زرادخانه‌ای نباشد.

از «امنیت تهاجمی» به «امنیت مقاوم»

اگر بخواهیم مجموعه این آسیب‌ها را در یک عبارت خلاصه کنیم، می‌توان گفت مشکل ایران کمبود مطلق قدرت نبوده، بلکه نامتوازن شدن

تغییر کرد. حزب‌الله در لبنان تحت فشار و ضربات سنگینی قرار گرفت، حکومت بشار اسد در سوریه سقوط کرد و بخشی از شبکه منطقه‌ای ایران که زمانی میان مرزهای کشور و اسرائیل فاصله ایجاد می‌کرد، تضعیف شد. رویترز نیز در مرور تحولات پیش از جنگ ۲۰۲۶، تضعیف حزب‌الله و سقوط دولت اسد را از عواملی دانسته که دامنه نفوذ منطقه‌ای تهران را محدود کرده است.

این تحول به معنای بی‌ارزش شدن سیاست منطقه‌ای ایران نیست؛ اما نشان می‌دهد که هیچ عمق راهبردی خارجی نمی‌تواند جایگزین کامل دفاع از داخل کشور شود. شبکه متحدان می‌تواند هزینه دشمن را افزایش دهد، اما اگر امنیت داخلی، پدافند و ضدنفوذ آسیب‌پذیر باشند، فاصله جغرافیایی به تنهایی مصونیت ایجاد نمی‌کند.

سیاست امنیتی جدید ایران باید عمق منطقه‌ای را مکمل قدرت ملی بداند، نه جایگزین آن. مرکز ثقل امنیت جمهوری اسلامی در نهایت باید در خود ایران باشد.

۷. عقب‌ماندن مفهوم امنیت از انقلاب فناوری

یکی از عمیق‌ترین تغییرات جنگ جدید، کوچک شدن مرز میان فضای نظامی و غیرنظامی است. تلفن همراه یک مقام، سامانه حسابداری یک شرکت، شبکه ارتباطی یک پیمانکار یا داده‌های یک سکوی اینترنتی می‌توانند از منظر اطلاعاتی اهمیت پیدا کنند. هوش مصنوعی نیز امکان تحلیل حجم عظیمی از اطلاعات پراکنده را فراهم کرده و کاری را که زمانی به صدها نیروی اطلاعاتی و ماه‌ها زمان نیاز داشت، بسیار سریع‌تر کرده است.

۳. تمرکز بیش از اندازه فرماندهی و آسیب‌پذیری در برابر ضربه سر

سومین مسئله به ساختار فرماندهی بازمی‌گردد. تمرکز قدرت در شرایط عادی ممکن است سرعت تصمیم‌گیری و انسجام سیاسی ایجاد کند، اما در جنگ مدرن اگر با سازوکارهای قوی جانشینی، تفویض اختیار و فرماندهی توزیع‌شده همراه نباشد، می‌تواند یک آسیب‌پذیری مهم ایجاد کند. حملات آمریکا و اسرائیل نشان داد که راهبرد «ضربه به سر» بخش مهمی از طراحی دشمن بوده است. هدف فقط تخریب چند مرکز نظامی نبود؛ حذف هم‌زمان شخصیت‌های کلیدی می‌توانست در نخستین ساعات جنگ، روند تصمیم‌گیری را مختل کند. با این حال، تجربه بعدی نیز نکته مهم دیگری را آشکار کرد: ساختارهایی که از قبل برای جانشینی و فعالیت مستقل آماده بودند، توانستند سریع‌تر خود را بازسازی کنند. رویترز در بررسی ساختار سپاه پس از شهادت تعدادی از فرماندهان ارشد، به ساختار موسوم به «موزاییکی» و وجود جانشینان از پیش تعیین‌شده اشاره کرده و آن را یکی از عوامل تداوم فعالیت سازمان پس از ضربات اولیه دانسته است.

این همان الگویی است که باید در سطح وسیع‌تری مورد توجه قرار گیرد. امنیت ساختار سیاسی و نظامی نباید به معنای فقط محافظت فیزیکی از چند شخصیت باشد. باید فرض شود که در یک جنگ واقعی ممکن است بخشی از فرماندهی از دسترس خارج شود. سؤال اساسی این است که آیا سیستم بدون آنها نیز می‌تواند در ساعت نخست، روز نخست و هفته نخست به کار خود ادامه دهد؟

کشوری که با دشمنی دارای برتری اطلاعاتی و هوایی روبه‌روست، باید بیش از هر کشور دیگری به «تداوم حکومت و تداوم فرماندهی» فکر کند. امنیت واقعی زمانی است که حذف یک فرد یا حتی چند حلقه مدیریتی نتواند اصل تصمیم‌گیری کشور را مختل کند.

۴. پراکندگی دستگاه‌های امنیتی بدون ایجاد «تصویر واحد تهدید»

مشکل دیگر، تعدد نهادهای اطلاعاتی و امنیتی است. داشتن چند سازمان اطلاعاتی فی‌نفسه ضعف محسوب نمی‌شود و بسیاری از قدرت‌های جهان نیز چندین سرویس اطلاعاتی دارند؛ مسئله زمانی آغاز می‌شود که تعدد سازمانی به تعدد واقعیت تبدیل شود. یعنی هر دستگاه بخشی از اطلاعات را در اختیار داشته باشد، اما هیچ نقطه‌ای قادر نباشد قطعات پازل را در زمان مناسب کنار هم



پدافند هوایی نیز دیگر نمی‌تواند صرفاً به تعداد سامانه‌ها و موشک‌های رهگیر خلاصه شود و باید به عنوان یک شبکه به هم پیوسته از رادار، حسگر، فرماندهی، ارتباطات، جنگ الکترونیک و سامانه‌های رهگیری بازطراحی شود؛ اظهارات اخیر مقام‌های نظامی ایران درباره تغییر ساختار، تاکتیک و شیوه تبادل اطلاعات پدافند، نشان می‌دهد بخشی از این بازنگری پس از جنگ آغاز شده است.



معماری قدرت بوده است. ایران طی سال‌های گذشته توانسته ظرفیت قابل توجهی برای پاسخ دادن به دشمن بسازد، اما دشمن نیز در همان دوره مشغول ساختن ظرفیت برای نفوذ به درون، شناسایی اهداف، تضعیف متحدان منطقه‌ای، تخریب پدافند و اعمال فشار اقتصادی بوده است. حاصل این دورروند، شکل‌گیری کشوری است که همچنان می‌تواند به دشمن خسارت جدی وارد کند، اما خود نیز بیش از آنچه تصور می‌شد در معرض ضربه قرار گرفته است.

پاسخ به این وضعیت نیز تشکیل چند کمیته جدید یا تغییر چند مدیر امنیتی نیست. ایران به یک بازنگری در تعریف امنیت نیاز دارد. در این تعریف، امنیت فقط موشک، پهپاد و نیروی نظامی نیست؛ ضدجاسوسی، پدافند، اقتصاد، فناوری، داده، جانشینی فرماندهی، زیرساخت مقاوم و سرمایه اجتماعی نیز به همان معماری تعلق دارند. هدف سیاست امنیتی نیز نباید فقط افزایش قدرت «پاسخ» باشد، بلکه باید احتمال موفقیت نخستین ضربه دشمن را کاهش دهد.

در واقع، مرحله بعدی توسعه قدرت ایران باید بیش از آنکه بر اضافه کردن ابزارهای جدید استوار باشد، بر حفاظت از ابزارهایی که پیش از این ساخته شده‌اند متمرکز شود. اگر کشوری هزاران ابزار بازدارنده داشته باشد اما دشمن بتواند فرماندهی، اطلاعات یا زیرساخت استفاده از آنها را مختل کند، بخش بزرگی از سرمایه‌گذاری دفاعی آن بی‌اثر می‌شود. برعکس، ساختاری که بتواند ضربه اولیه را جذب کند، فرماندهی خود را حفظ کند، اطلاعات دشمن را مختل سازد، زیرساخت‌های حیاتی را به سرعت احیا کند و انسجام جامعه را نگه دارد، حتی در برابر دشمنی قدرتمندتر نیز به‌سادگی شکست پذیر نخواهد بود.

جنگ اخیر شاید از این منظر مهم‌ترین هشدار امنیتی چند دهه گذشته برای ایران باشد. این جنگ نشان داد جمهوری اسلامی هنوز قدرت دارد، اما قدرت داشتن با امن بودن یکی نیست. فاصله میان این دورانه با شعار می‌توان پرکرد و نه با انکار نقاط ضعف. نخستین شرط بازسازی امنیت آن است که ساختار سیاسی و نظامی کشور با صراحت بپذیرد کجا آسیب دیده و چرا آسیب دیده است. تنها پس از چنین پذیرشی است که می‌توان از مرحله «واکنش به ضربه» به مرحله‌ای رسید که اساساً امکان وارد کردن همان ضربه برای دشمن دشوارتر، پرهزینه‌تر و نامطمئن‌تر شود.



مرحله جدید قدرت‌سازی ایران باید از نگاه صرفاً تهاجمی فاصله بگیرد و مفهوم «امنیت مقاوم» را در مرکز سیاست‌گذاری قرار دهد؛ اقتصادی بتوانند، زیرساخت‌های پراکنده و مقاوم، امنیت داده، فرماندهی توزیع‌شده، پدافند مؤثر و سرمایه اجتماعی باید در کنار موشک و پهپاد به عنوان اجزای یک قدرت ملی واحد دیده شوند، زیرا توان ادامه جنگ و بازسازی پس از ضربه نیز بخشی از خود بازدارندگی است.