

یادداشت

مدیریت ناترازی بنزین بار اهاک‌های غیر قیمتی

ادامه از صفحه‌اول این موضوع نشان می‌دهد که نظارت بر توزیع سوخت و ساماندهی کارت‌های آزاد باید در سراسر کشور دنبال شود. اگر بخش قابل توجهی از سوخت خارج‌شده از شبکه رسمی به مصرف واقعی مردم اختصاص یابد، می‌توان ضمن کاهش قاچاق، نیاز کشور را نیز بهتر مدیریت کرد.

در کنار اصلاح توزیع، باید به عوامل ساختاری افزایش مصرف نیز توجه کنیم. خودروهای تولید و مونتاژ داخل، در بسیاری از موارد، مصرف سوخت بالایی دارند و میزان مصرف آنها دست‌کم ۲ برابر میانگین جهانی برآورده می‌شود. تا زمانی که این مسئله حل نشود، کنترل پایدار مصرف دشوار خواهد بود. ارتقای استانداردهای مصرف سوخت، توسعه خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی، گسترش خودروهای برقی و افزایش استفاده از خودروهای دوگانه‌سوز باید به بخشی جدی از سیاست انرژی کشور تبدیل شود.

توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز از دیگر ضرورت‌های این مسیر است. گسترش ناوگان عمومی، توسعه حمل‌ونقل برقی در کلانشهرها و فراهم‌کردن امکان استفاده بیشتر مردم از این خدمات، می‌تواند وابستگی به خودروهای شخصی را کاهش دهد؛ تجربه‌ای که در تهران آثار بسیار مثبتی داشت. در واقع هر اندازه حمل‌ونقل عمومی کارآمدتر و در دسترس‌تر باشد، امکان مدیریت مصرف بنزین نیز بیشتر خواهد شد. این سیاست‌ها به‌جای افزایش هزینه رفت‌وآمد مردم، بر کاهش نیاز به مصرف سوخت تمرکز دارند؛از سوی دیگر، افزایش ظرفیت تولید بنزین باید در کنار مدیریت مصرف دنبال شود. براساس برنامه‌های اعلام‌شده، با بهره‌برداری از پالایشگاه‌های آدیش جنوبی و مهر خلیج‌فارس تا پایان سال، تولید روزانه بنزین کشور حدود ۱۲ میلیون لیتر افزایش خواهد یافت؛ رقمی معادل حدود ۹درصد مصرف بنزین کشور. تقویت ظرفیت تولید داخلی اقدامی مهم برای تأمین پایدار سوخت است، اما افزایش تولید به‌تنهایی نمی‌تواند جایگزین اصلاح الگوی مصرف شود؛اگر رشد مصرف بدون کنترل ادامه یابد، دستاوردهای افزایش ظرفیت تولید نیز ممکن است در میان‌مدت تحت‌تأثیر قرار گیرد.در این میان، باید در انتخاب سیاست‌های مربوط به سهمیه‌بندی و توزیع بنزین نیز دقت کرد. انتقال سهمیه به کارت ملی و امکان مبادله آن، اگر بدون بررسی دقیق آثار اقتصادی و سازوکار مشخص قیمت‌گذاری اجرا شود، می‌تواند زمینه شکل‌گیری بازار سیاه و افزایش هزینه سوخت برای برخی مصرف‌کنندگان را فراهم کند. عدالت در توزیع سوخت یارانه‌ای هدفی ضروری است، اما هر سیاستی که با این عنوان اجرا می‌شود، باید از نظر آثار مالی، امکان اجرا توسط دولت، تبعات تورمی و معیشتی نیز سنجیده شود. نباید به نام عدالت، تعهداتی برای دولت ایجاد کنیم که در آینده تأمین سوخت موردنیاز مردم را با مشکل مواجه کند یا آثار تورمی آن دولت و جامعه را با چالش‌های جدی و لاینحل مواجه سازد.همچنین افزایش قیمت بنزین می‌تواند انتظارات تورمی را تحت‌تأثیر قرار دهد. تجربه اقتصادی کشور نشان داده است که گاهی حتی پیش از اجرای یک سیاست، انتظار افزایش قیمت‌ها بر رفتار اقتصادی مردم اثر می‌گذارد. ازاین‌رو، تصمیم‌گیری در حوزه بنزین باید با بررسی کارشناسی، اطلاع‌رسانی شفاف و پرهیز از اقدامات ناگهانی همراه باشد. هدف نهایی، مدیریت مصرف و تأمین پایدار سوخت است، نه ایجاد فشار تازه بر معیشت خانوارها.

اینفوگرافیک

جهش تولید نفت ایران زیر سایه جنگ و تحریم

با عبور ظرفیت تولید نفت کشورمان از مرز ۳/۷میلیون بشکه، بار دیگر جایگاه ایران به‌عنوان دومین تولیدکننده نفت اوپک تثبیت شد.

وضعیت تولید نفت خام ایران	
شهریور ۱۴۰۳	
مهر ۱۴۰۵	
میزان رشد	
درصد رشد	
سرمایه‌گذاری و پروژه‌های جدید نفتی	
طرح ضربتی جهش ۲۵۰ هزار بشکه‌ای	
سرمایه‌گذاری ۳ میلیارد دلاری	
میدان غرب کارون	
سرمایه‌گذاری ۱۳ میلیارد یورپی	
فراورش و برون‌سپاری به بخش خصوصی	

ظرفیت تولید نفت خام ایران در مهرماه ۱۴۰۵ با رشد ۸/۳درصدی به ۳میلیون و ۷۱۵هزار بشکه در روز رسید؛ جهشی ۲۸۵هزار بشکه‌ای که در شرایط تحریم و زیر سایه جنگ، با تمرکز بر چاه‌های کم‌بازده و توسعه میدان غرب کارون محقق شد.

۸۲ درصد

جهش قیمت سوخت در پی جنگ با ایران، خانوارهای انگلیسی را در آستانه زمستان با مشکل روبه‌رو کرده است. شبکه خبری بی‌بی‌سی هشدار داد که افزایش هزینه سوخت، تأمین گرمای خانه‌ها را دشوار کرده است. وزیر امور مصرف‌کنندگان انرژی انگلیس نیز اعلام کرد که هزینه سوخت گرمایشی از زمان آغاز این جنگ تا ۸۲درصد افزایش یافته است.



یکشنبه ۲۶ مهرماه هر گرم طلای ۱۸عیار با کاهش ۴۵۰هزار تومانی نسبت به روز گذشته ۲۵میلیون و ۷۰۰هزار تومان و هر قطعه تمام سکه با کاهش ۶میلیون تومانی ۲۶۰میلیون و ۵۰۰هزار تومان قیمت‌گذاری شد. همچنین قیمت هر قطعه نیم‌سکه به ۱۳۸میلیون و ۴۰۰هزار تومان و هر قطعه ربع سکه به ۷۳میلیون و ۵۰۰هزار تومان رسید.

از مدیریت مصرف و برقی‌سازی تا حمل‌ونقل عمومی رایگان

واردات بنزین صفر شد

همراهی مردم جواب داد و از واردات بنزین بی‌نیاز شدیم

سینااحمدیان (روزنامه‌نگار)

گزارش

کاهش مصرف روزانه بنزین از ۱۴۴ به ۱۳۴میلیون لیتر، مقابله با قاچاق، شناسه‌دار کردن کارت‌های سوخت جایگاه‌ها و توسعه ناوگان برقی تهران، مجموعه اقداماتی است که رئیس‌جمهور همراهی مردم در کاهش مصرف، با اقداماتی مانند مقابله با قاچاق و ساماندهی

کرده است. با گذشت تابستان که نگرانی از کمبود بنزین و افزایش قیمت آن به یکی از بحث‌های داغ اقتصادی تبدیل شده بود، حالا در میانه فصل پاییز، رئیس‌جمهور از بی‌نیازی کشور به واردات این فرآورده نفتی خبر می‌دهد. ایسن تحول، در کنار مجموعه اقداماتی است که رئیس‌جمهور می‌گوید ایران را از واردات بنزین بی‌نیاز

مقابله با قاچاق؛ ۶۰۰ هزار کارت سوخت بی‌هویت از مدار خارج شد

بخشی از اقدامات دولت برای مدیریت بازار سوخت، مقابله با قاچاق و جلوگیری از سوءاستفاده از سهمیه‌های سوخت است. مسعود پزشکیان ۲۲ مهرماه اعلام کرد که ۶۰۰هزار کارت سوخت گازوئیل فاقد هویت معتبر از مدار خارج شده است. همزمان، وزارت نفت و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، طرح‌هایی را برای افزایش نظارت بر زنجیره تأمین و توزیع سوخت دنبال می‌کنند.

در همین چارچوب، بخشی از ناوگان حمل‌ونقل کشور به تجهیزات ردیابی مجهز و در میادی ورودی و خروجی تعدادی از پالایشگاه‌ها نیز تجهیزات اندازه‌گیری نصب شده است. براساس آمار اعلام‌شده در اول مهرماه، ۷ هزار دستگاه از مجموع ۱۵ هزار دستگاه ناوگان حمل‌ونقل کشور به ردیاب مجهز شده اند.

شناسه‌دار کردن کارت سوخت جایگاه‌ها، مقابله با انحراف روزانه ۵میلیون لیتر بنزین

یکی از چالش‌های بازار سوخت ایران، انحراف بنزین از شبکه رسمی توزیع است. برآوردهای اعلام‌شده از انحراف روزانه حدود ۴ تا ۵ میلیون لیتر بنزین حکایت دارد؛ رقمی که تمام آن قاچاق برون مرزی نیست و بخشی از آن به مصارف غیرمجاز در داخل کشور اختصاص پیدا می‌کند. براساس اظهارات مطرح‌شده، حدود ۳ میلیون لیتر از این انحراف در استان‌های مرزی، از جمله کرمان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان رخ می‌دهد و حدود ۲ میلیون لیتر نیز به تهران مربوط است و بخشی از بنزین در مصارف صنعتی، از جمله تولید رنگ و تینر استفاده می‌شود. در شیوه جدید، استفاده از کارت آزاد جایگاه مستلزم احراز هویت بانکی است. رمز ثابت ۱۱۱۱ حذف شده و راننده پس از ارائه کارت بانکی و انجام استعلام هویتی، رمز یک‌بارمصرف دریافت می‌کند. با اجرای این طرح، اطلاعات مربوط به سوختگیری با کارت‌های آزاد قابل ردیابی خواهد بود و امکان شناسایی الگوهای غیرعادی مصرف فراهم می‌شود. عباس باصفا، مدیر سامانه هوشمند سوخت کشور، در گفت‌وگو با برنامه پارک وی همشهری

اقدامات

شهرداری، از

مترو و اتوبوس

رایگان تا توسعه

ناوگان برقی

«مترو و اتوبوس رایگان» در دوره جنگ ۴۰روزه، شهرداری تهران استفاده از مترو و اتوبوس‌های تندرو را رایگان کرد تا شهروندان برای رفت‌وآمد در شهر با هزینه کمتری مواجه شوند. در تیرماه امسال نیز شورای شهر مصوب کرد که رایگان‌بودن مترو و اتوبوس‌های بی‌آرتی تا زمان اعلام رسمی پایان جنگ، در دوره‌های ۲ماهه تمدید شود. این اقدام امکان دسترسی آسان‌تر شهروندان به حمل‌ونقل عمومی را فراهم می‌کند و می‌تواند به کاهش وابستگی سفرهای روزانه به خودروهای شخصی کمک کند.

اتوبوس‌های برقی

برقی‌سازی ناوگان اتوبوسرانی تهران در دوره اخیر شتاب گرفته است. براساس اعلام یکی از اعضای شورای شهر، قرارداد واردات ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی منعقد شده و تا زمان انتشار این گزارش، بیش از ۵۰۰ دستگاه از این اتوبوس‌ها فعال هستند.

افزایش ناوگان عمومی

در کنار توسعه ناوگان برقی، افزایش تعداد اتوبوس‌های فعال نیز در دستور کار مدیریت شهری قرار داشته است. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران اول مهرماه اعلام کرد که تعداد اتوبوس‌های فعال پایتخت که در ابتدای دوره ششم مدیریت شهری ۸۶۰ دستگاه بود، اکنون به حدود ۱۳۵۰۰ اتوبوس رسیده است.

تاکسی‌های برقی

تاکسیرانی تهران نیز به سمت استفاده بیشتر از خودروهای برقی حرکت کرده است. به‌طور دقیق در این مدت ۱۹۲۴ تاکسی برقی جایگزین تاکسی‌های فرسوده شده است.

کمک به سایر نهادهای و شهروندان

شهرداری تهران همچنین در این دوره در حال واگذاری ۲۰۰۰ اسکوتر برقی در قالب تسهیلات کم‌بهره به شهروندان است. همچنین ۱۵۰ خودروی برقی به پلیس راهور و ۱۶۴ موتورسیکلت برقی به اداره پست تهران واگذار شده است.

ایستگاه‌های شارژ

گسترش ناوگان برقی بدون ایجاد زیرساخت شارژ امکان‌پذیر نیست. آنطور که آمارها نشان می‌دهد در این دوره ۲۵ جایگاه شارژ با ۲۴۴ ایستند ساخته و راه‌اندازی شده است. همچنین براساس اعلام مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران در شهریورماه، ۹ ایستگاه شارژ ناوگان برقی در نقاط مختلف پایتخت فعال بوده و درمجموع ۱۵۰ دستگاه شارژر بر قدرت ۱۲۰ کیلوواتی در سطح شهر نصب شده بود. در همان مقطع، از احداث ۱۶ ایستگاه جدید شارژ در نقاطی از جمله تهرانپارس، اکباتان، جنت‌آباد، جوامرمد قصاب و پایانه شرق قدیم خبر داده شد که قرار بود تا پایان سال به بهره‌برداری برسند.مجموع این اقدامات، از تسهیل استفاده از مترو و اتوبوس تا توسعه اتوبوس‌ها و تاکسی‌های برقی و زیرساخت‌های شارژ، نشان‌دهنده گسترش ابزارهای حمل‌ونقل جایگزین در تهران است؛ ابزارهایی که می‌توانند در کنار مدیریت مصرف و مقابله با قاچاق، به کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی کمک کنند.

مصرف، کشور از واردات بنزین بی‌نیاز شده است. او هزینه احتمالی واردات موردنیاز را ۱۲ میلیارد دلار اعلام کرد و گفت: در آمد حاصل از افزایش قیمت سوخت و صرفه‌جویی باید به مردم بازگردد. آمارهای رسمی از کاهش مصرف بنزین و افزایش استفاده از سوخت جایگزین خبر می‌دهند.

توزیع سوخت، گسترش حمل‌ونقل عمومی و برقی‌سازی ناوگان شهری همراه بوده است؛ مسیری که نشان می‌دهد مدیریت بحران بنزین صرفاً به افزایش قیمت محدود نمی‌شود. مسعود پزشکیان روز گذشته در نشست شورای اطلاع‌رسانی دولت گفت: با همراهی مردم و اجرای برنامه‌های صرفه‌جویی و مدیریت

افزایش استفاده از س‌ان‌جی‌بکی از عوامل مؤثر در کاهش مصرف بنزین است. آمارهای شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی نشان می‌دهد مصرف روزانه س‌ان‌جی از ۱۴ میلیون و ۷۰۰هزار مترمکب در مردامه به ۱۶ میلیون و ۷۰۰هزار مترمکب در مهرماه رسیده است؛ افزایشی معادل ۲ میلیون مترمکب که حدود ۱۴ درصد رشد را نشان می‌دهد. زیرساخت‌های کشور امکان عرضه روزانه تا ۴۰ میلیون مترمکب س‌ان‌جی را دارند؛ در حالی‌که مصرف فعلی بسیار کمتر از این ظرفیت است. ایران حدود ۲۵۰۰ جایگاه س‌ان‌جی دارد، اما برای استفاده بهتر از این ظرفیت، نوسازی تجهیزات، فعال‌سازی تمام نازل‌ها و تسهیل دسترسی در مناطق کم‌برخوردار ضروری است. گسترش استفاده از س‌ان‌جی، به‌ویژه در خودروهای دوگانه‌سوز و ناوگان حمل‌ونقل عمومی، می‌تواند فشار بر شبکه تأمین بنزین را کاهش دهد.

اعلام کرده که این طرح در برخی جایگاه‌های تهران اجرا شده و قرار است طی ۳ماه به سراسر کشور گسترش یابد. به گفته او، افزایش شفافیت و مدیریت تخصیص سوخت، از اهداف اجرای این برنامه است. تجربه کرمان نیز نشان می‌دهد اصلاح شیوه توزیع سوخت می‌تواند به مدیریت مصرف کمک کند. در این استان، از مردادماه طرحی برای انتقال سهمیه سوخت از کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها به کارت‌های شخصی و اصلاح شیوه تخصیص بنزین اجرا شد. براساس گزارش منتشرشده از نتایج اولیه این طرح، مصرف بنزین کرمان در مقایسه با مرداد سال قبل حدود ۲۷ میلیون لیتر کاهش یافته است.

همراهی مردم به

کاهش مصرف بنزین رسید

یکی از محورهای مورد تأکید رئیس‌جمهور، نقش مردم در مدیریت مصرف انرژی است. آمارهای شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی نیز از تغییر الگوی مصرف سوخت حکایت دارد. براساس اعلام مدیر امور مصرف این شرکت، مصرف روزانه بنزین از ۱۴۴ میلیون لیتر در مردادماه به ۱۳۴ میلیون لیتر کاهش یافته است.مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی نیز پیش‌تر اعلام کرده بود که مصرف بنزین در دوره اجرای طرح‌های اصلاح مصرف، در مقایسه با دوره مشابه سال قبل حدود ۳درصد کاهش یافته و مصرف س‌ان‌جی حدود ۱۲درصد افزایش داشته است. این ارقام نشان می‌دهد در کنار مدیریت تقاضا و استفاده بیشتر از سوخت‌های جایگزین، همراهی مردم نیز می‌تواند به کاهش نیاز کشور به بنزین کمک کند. استفاده کمتر از خودروهای شخصی، کاهش سفرهای غیرضروری، بهره‌گیری از حمل‌ونقل عمومی و همراهی عموم مردم با برنامه‌های مدیریت مصرف، در کنار سیاست‌های دولت، از مسیرهای تحقق این هدف به شمار می‌روند.

گرانی بنزین؛ تنها راه نجات اقتصاد؟

تابستان امسال و هم‌زمان با تشدید گرانی‌ها در باره تأمین بنزین، برخی طرفداران آزادسازی قیمت‌ها، شوک‌درمانی بهای سوخت را راهکاری اجتناب‌ناپذیر برای مهار مصرف معرفی می‌کردند؛ گویی بدون گران کردن بنزین، اقتصاد کشور با بحرانی حل‌نشده‌نی مواجه خواهد شد. با این حال، تجربه صفا‌های طولانی پمپ‌بنزین‌های تهران نشان داد که مسئله بنزین فقط به قیمت و میزان مصرف محدود نمی‌شود. به‌زع طرفداران گران‌سازی بنزین هیچ راهی جز افزایش قیمت بنزین وجود نداشت. روز گذشته مجید شاکری، کارشناس اقتصادی در صفحه شخصی ایکس خود، خواستار برخورد با افرادی شد که در تابستان مدعی افزایش قیمت بنزین بودند و تأکید کرد باید با عوامل ایجاد بحران یک هفته‌ای بنزین تهران در تابستان برخورد شود.شاکری در واکنش به بحث افزایش قیمت بنزین، درباره پیامدهای شوک‌درمانی قیمتی هشدار داد، او معتقد است افزایش دفعی قیمت بنزین، به‌دلیل آثار تورمی و تغییر مجدد قیمت‌های نسبی، دولت را وارد چرخه تکراری افزایش قیمت‌ها می‌کند. به گفته شاکری، اصلاحات باید تدریجی باشد تا مردم فرصت تغییر رفتار و تطبیق با شرایط جدید را داشته باشند. تجربه ماه‌های اخیر نشان می‌دهد که مدیریت بنزین به مجموعه‌ای از اقدامات نیاز دارد؛ از مقابله با قاچاق و اصلاح شبکه توزیع گرفته تا کاهش مصرف، توسعه حمل‌ونقل عمومی، برقی‌سازی ناوگان و بهبود بهره‌وری خودروها. افزایش قیمت ممکن است یکی از ابزارهای مدیریت تقاضا باشد، اما جایگزین اصلاح زیرساخت‌ها و رفع مشکلات ساختاری نیست.

۶ میلیون

یکشنبه ۲۶ مهرماه هر گرم طلای ۱۸عیار با کاهش ۴۵۰هزار تومانی نسبت به روز گذشته ۲۵میلیون و ۷۰۰هزار تومان و هر قطعه تمام سکه با کاهش ۶میلیون تومانی ۲۶۰میلیون و ۵۰۰هزار تومان قیمت‌گذاری شد. همچنین قیمت هر قطعه نیم‌سکه به ۱۳۸میلیون و ۴۰۰هزار تومان و هر قطعه ربع سکه به ۷۳میلیون و ۵۰۰هزار تومان رسید. روز سه‌شنبه نشان می‌دهد که تورم دوباره به ۳/۷درصد رسیده است؛ رقمی که نه‌تنها بسیار بالاتر از ۲سال قبل است، بلکه از پیش‌بینی ۳/۶درصدی اقتصاددانان نیز فراتر رفته است.



تورم هسته(بدون احتساب غذا و انرژی) نیز از ۳/۴درصد به ۳/۶درصد افزایش یافته و نشان می‌دهد که فشارهای قیمتی از بخش انرژی به سایر بخش‌های اقتصاد سرریز شده است. به‌طور کلی تورم ۳/۷درصدی آمریکا در سپتامبر ۲۰۲۶ فقط یک رقم نیست؛ نشانه‌ای است از تغییر جهتی آشکار. در شرایط فعلی نرخ بهره برای مهار تورمی که ریشه در عرضه، ژئوپلیتیک و ساختار مالی دارد کافی و کارآمد نیست. فدرال رزرو در دوره‌ای دشواری قرار دارد؛ ادامه افزایش نرخ بهره می‌تواند اقتصاد را به رکود بکشاند و توقف آن ممکن است انتظارات تورمی را از کنترل خارج کند.

محرك‌های تورم، از انرژی تا هوش مصنوعی

جهش اخیر تورم عمدتاً عرضه‌محور است، نه تقاضا‌محور. جنگ با ایران و اختلال در زنجیره تأمین انرژی قیمت بنزین را در یک ماه بیش از ۹درصد و نسبت به سال قبل ۳۴/۲درصد افزایش داده است؛ به‌گونه‌ای که انرژی به‌تنهایی بیش از نیمی از رشد ماهانه شاخص قیمت را توضیح می‌دهد. در کنار این، ساخت زیرساخت‌های عظیم داده‌های هوش مصنوعی، هزینه ریز تراشه‌ها و لوازم الکترونیکی را بالا برده و برآوردها نشان می‌دهد هوش مصنوعی به‌تنهایی حدود ۰/۵درصد به تورم سالانه اضافه کرده است. تعرفه‌ها و تقاضای قوی در بخش سفر نیز به این فشارها دامن زده است.

چرا نرخ بهره دیگر مثل قبل کار نمی‌کند؟

فدرال رزرو در سپتامبر ۲۰۲۶ برای نخستین بار در ۳سال نرخ بهره را به محدوده ۳۳/۷۵ تا ۴درصد رساند. اما این ابزار سنتی اکنون با محدودیت‌های ساختاری بی‌سابقه‌ای روبه‌روست.

تورم عرضه‌محور در برابر تقاضا‌محور

نرخ بهره برای مهار تقاضا طراحی شده است، اما وقتی گرانی از نفت، جنگ و کمبود تراشه می‌آید، افزایش نرخ بهره فقط هزینه استقرار را بالا می‌برد و به قیمت نفت یا تراشه کاری ندارد. تحلیلگران تأکید می‌کنند که ابزارهای سیاست پولی سنتی در برابر فشارهای تورمی ناشی از کمبود عرضه ناکارآمد هستند. تأثیر یک بار افزایش نرخ بهره بر قیمت‌ها معمولاً ۱۲ تا ۲۴ماه طول می‌کشد و در کوتاه‌مدت قابل ارزیابی نیست.

تسلط مالی

بدهی عمومی آمریکا به حدود ۱۰۰درصد تولید ناخالص داخلی نزدیک شده است. در چنین شرایطی، هر یک درصد افزایش نرخ بهره هزینه خدمات بدهی را به‌شدت بالا می‌برد و دولت را در یک چرخه معیوب افزایش نرخ، افزایش بهره بدهی، استقرار بیشتر و فشار تورمی بیشتر گرفتار می‌کند. این وضعیت فضای مانور فدرال رزرو را به‌شکل خطرناکی محدود کرده است.

تغییر ساختار انتظارات

تورم برای بیش از ششال بالای هدف ۲درصد بوده است. خانوارها و بنگاه‌ها رفتار خود را براساس تورم بالاتر تنظیم می‌کنند (از مطالبات دستمزد بالاتر تا قیمت‌گذاری تهاجمی‌تر) و این خودتحقق‌بخشی تورم ابزارهای پولی را کم‌اثرتر می‌کند. صندوق بین‌المللی پول نیز اذعان کرده که بازگشت به ۰درصد دیگر یک مسیر مستقیم نیست و عواملی مانند هوش مصنوعی، شوک‌های انرژی و بدهی بالا ساختاری شده‌اند.

شاخص	قبل از جنگ	اکنون	وضعیت
تورم سالانه	۲ درصد	۳ درصد	بالاتر از پیش‌بینی
تورم هسته	۲٫۵ درصد	۲٫۶۰ درصد	بالاتر از پیش‌بینی
بنزین ماهانه	۰٫۱ درصد	۰٫۱۰ درصد	محرك اصلی تورم سپتامبر
بنزین سالانه	۰٫۱ درصد	۳۴٫۲۰ درصد	فشار شدید انرژی بر سفره‌خانو
تورم سالانه انرژی	۵ درصد	۲۰٫۴۰ درصد	تورم انرژی، بسیار بالاتر از هدف کلی
بلیت هوایی	۱ درصد	۲۲٫۴۰ درصد	گرانی شدید سفر هوایی
فاصله تورم تا هدف ۲ درصدی	۰٫۴ درصد	۱٫۷ درصد	هنوز بسیار دور از هدف