



در روزهای گذشته وزیر نفت اعلام کرد که در آذرماه، میانگین مصرف روزانه سوخت کشور حدود ۱۲۹ میلیون لیتر بوده که با اجرای طرح اخیر بنزینی دولت، میزان مصرف روزانه ۹ میلیون لیتر کاهش یافته و به ۱۲۰ میلیون لیتر در روز رسیده است. گرچه این آمار مربوط به مدت کوتاه ۱۰ روزه بوده و شاید نتوان این کاهش مصرف را به میانگین کل سال تعمیم داد، با این حال در صورت تداوم این اتفاق، می‌توان برای مدتی امیداور بود که میزان واردات بنزین کاهش یابد. برای تصور اهمیت کاهش ۹ میلیون لیتری بنزین کافی است بدانیم بر اساس گزارش سازمان ملی استاندارد ایران، میزان واردات بنزین در سال گذشته به‌طور میانگین روزانه حدود ۱۱ میلیون لیتر بوده و طبق گزارش اخیر این سازمان، در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نیز تعداد ۲۱۹ محمولهٔ بنزین وارداتی با مجموع وزن ۲ میلیون و ۵۸ هزار تن بنزین وارد کشور شده که این مقدار به معنای واردات روزانه حدود ۱۵ میلیون لیتر بنزین است. به عبارتی، کاهش روزانه ۹ میلیون لیتر مصرف سوخت که از سوی وزیر نفت اعلام شده، در عمل می‌تواند واردات بنزین را تا حدود ۶۰ درصد کاهش دهد؛ موضوعی که در صورت تداوم، تأثیر قابل‌توجهی بر تراز سوخت کشور خواهد داشت.

کاهش ۶۰ درصدی واردات؟

وزیر نفت با ارائه گزارشی از آخرین وضعیت اجرای طرح «ساماندهی

صرفه‌جویی ۹ میلیون لیتری، قیمت فصلی در راه است

از تحولات جدید بنزینی چه می‌دانیم؟

داده‌های جزئی‌تر و به‌ویژه آمارهای بلندمدت‌تر وجود دارد تا امکان قضاوتی دقیق و مبتنی بر شواهد فراهم شود.

معنی فصلی‌شدن قیمت سهمیه سوم

این پژوهشگر حوزه انرژی همچنین با تأکید بر روند اصلاحیه انجام شده در بحث بنزین یادآور شدند: «در خصوص خسود مصوبه نیز آن‌گونه‌که از مفاد آن برمی‌آید، نکته کاملاً جدیدی به چشم نمی‌خورد. پیش‌تر در تبصره بند ۹، موضوع فصلی بودن قیمت بنزین آزاد در کارت سوخت جایگاه‌ها مطرح شده بود. اکنون این تبصره حذف و همان مضمون به متن اصلی ماده ۹ منتقل شده است. در واقع، هم در مصوبه دوم آذرماه و هم در این اصلاحیه، موضوع قیمت‌گذاری فصلی و تعیین قیمت بر اساس میانگین فصل قبل وجود داشته و آنچه تغییر کرده، بیشتر در جمله‌بندی و نحوه تنظیم متن است تا در ماهیت تصمیم.»

وی در پایان درباره آثار احتمالی فصلی‌شدن قیمت بنزین گفت: «تغییر قیمت از یک نرخ ثابت که سال‌ها بدون اصلاح باقی مانده بود به مدلی پویا و قابل به‌روزرسانی خودکار، اقدامی مثبت و قابل دفاع است. بااین‌حال، باید توجه داشت که نرخ پنج هزار تومانی تنها بخش محدودی از مصرف را پوشش می‌دهد و به نرخی دولتی متصل است که در حال حاضر حدود ۷۰ هزار تومان برآورد می‌شود. از سوی دیگر، مسیر مشخصی برای افزایش این نرخ پیش‌بینی نشده است. بنابراین، نباید انتظار تأثیرگذاری گسترده‌ای از این تغییر داشت و می‌توان آن را صرفاً یک اصلاح محدود و جزئی در نظام قیمت‌گذاری فراورده‌ها دانست.»

۲ میلیارد و ۷۹۳ میلیون لیتری بنزین و یا معادل واردات روزانه حدود ۱۵ میلیون لیتری در شش‌ماهه نخست سال جاری است. براین اساس، با لحاظ میزان واردات سال جاری، تداوم روند کاهش ۹ میلیون لیتری مصرف بنزین پس از اجرای مصو به بنزینی دولت، به معنی کاهش ۶۰ درصدی در واردات خواهد بود.

دو علت احتمالی کاهش مصرف بنزین

حامد توانگر، کارشناس و تحلیلگر حوزه انرژی در گفت‌وگو با «فرهنگگان» پیرامون آخرین تغییرات ایجاد شده و اصلاحیه مصوبه به بنزینی اظهار داشت: «در ارزیابی کاهش ۹ میلیون لیتری مصرف بنزین پس از اجرای این مصوبه، به نظر می‌رسد لازم است با احتیاط بیشتری به داده‌ها و آمارها نگاه شود. دست‌کم دو نکته در این زمینه قابل توجه است. نخست، احتمال تأثیر عوامل فصلی بر میزان مصرف سوخت است. برای آنکه بتوان با ماههای از کاهش واقعی مصرف پیسنه سخن گفت، باید روند مصرف بنزین در ماههای مشابه سال‌های گذشته بررسی شود تا مشخص شود آیا کاهش فعلی فراتر از نوسانات معمول فصلی است یا خیر. نکته دوم که از اهمیت بیشتری برخوردار است، به زمان اعلام و اجرای مصوبه بازمی‌گردد.» وی افزود: «آزآنجاکه اجرای این تصمیم از پیش اطلاع‌رسانی شده بود، بخشی از مصرف‌کنندگان پیش از اجرای آن اقدام به سوخت‌گیری کرده‌اند. این موضوع می‌تواند به‌طور موقت موجب افزایش مصرف در روزهای قبل و کاهش محسوس مصرف در روزهای پس از اجرا شده باشد؛ پدیده‌ای که لزوماً به معنای اصلاح پایدار الگوی مصرف نیست. براین اساس، برای سنجش دقیق آثار این اقدام، نیاز به

کارت‌های جایگاه‌ها» اعلام کرد که در آذرماه، میانگین مصرف روزانه سوخت کشور حدود ۱۲۹ میلیون لیتر بوده است. به گفته وی، ۴۳ درصد از این میزان از طریق کارت‌های جایگاه‌داران و ۵۷ درصد از طریق کارت‌های شخصی مصرف شده است. محسن پاک‌نژاد با اشاره به نتایج اجرای این طرح افزود: «استفاده از کارت‌های جایگاه‌داران ۱۷ درصد کاهش یافته و در مقابل، سهم کارت‌های شخصی در مصرف سوخت افزایش پیدا کرده است.» وی همچنین از کاهش روزانه حدود ۹ میلیون لیتر در مصرف سوخت خبر داد و گفت: «بر این اساس، میزان مصرف روزانه از ۱۲۹ میلیون لیتر به ۱۲۰ میلیون لیتر کاهش یافته است.» در همین حال، هیئت وزیران با اصلاح بخش‌هایی از مصوبه به بنزینی، تصمیم‌گیری کارگر وه مربوطه و فرایند قیمت‌گذاری سوخت اضطراری را شفاف‌تر کرد.

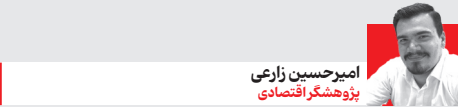
گرچه کارشناسان معتقدند هنوز نمی‌توان با قطعیت کاهش مصرف ۹ میلیون لیتری اخیر را مربوط به اجرای مصوبه به بنزینی دولت یعنی اعمال سهمیه سوم ۵ هزار تومانی نسبت داد و ممکن است عوامل فصلی (کاهش سفرها در نتیجه شرایط اقلیمی و...) در این کاهش مؤثر باشد، بااین حال اگر کاهش مصرف اخیر تداوم داشته باشد، اتفاق مهمی در ایجاد تراز سوخت در کشور خواهد بود؛ چراکه براساس گزارش اخیر سازمان ملی استاندارد ایران، میزان واردات بنزین در سال گذشته به‌طور میانگین روزانه حدود ۱۱ میلیون لیتر بوده و طبق گزارش اخیر این س‌سازمان، طی شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴، تعداد ۲۱۹ محموله بنزین وارداتی با مجموع وزن ۲ میلیون و ۵۸ هزار تن برای ارزیابی و تطبیق با استانداردها به سازمان ملی استاندارد ارجاع شده است. این میزان به معنی واردات

نقش کارت سوخت شخصی در مدیریت یارانه بنزین

یارانه پنهان قابل توجهی را به دولت تحمیل کند. با توجه به مصرف روزانه ۱۱۰ تا ۱۳۰ میلیون لیتر بنزین، مجموع هزینه یارانه سوخت در مقیاس سالانه به رقم بسیار بالایی می‌رسد که می‌تواند با بودجه بخش‌هایی مانند حمل و نقل عمومی (توسعه قطارهای برقی سریع‌السیر و...) آموزش، بهداشت یا توسعه زیرساخت‌ها برابرش آید. علاوه بر این، بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از این یارانه نصیب دهک‌های پردرآمد می‌شود که مصرف بالاتری دارند. در نتیجه، تداوم پرداخت یارانه سوخت به شکل غیرهدفمند، نه‌تنها موجب فشار بر بودجه عمومی و افزایش کسری بودجه می‌شود، بلکه کارایی اقتصادی و عدالت توزیعی را نیز تضعیف می‌کند.

کارت سوخت شخصی؛ ابزار مدیریت یارانه

کارت سوخت شخصی به‌عنوان یک ابزار سیاستی، نقش مهمی در مدیریت و هدفمندسازی یارانه سوخت ایفا می‌کند. این ابزار با ثبت دقیق میزان و دفعات سوخت‌گیری هر خودرو، امکان پایش مصرف در سطح خرد و کلان را فراهم می‌سازد. افزایش سهم سوخت‌گیری با کارت شخصی تا ۷۴ درصد نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از مصرف بنزین کشور اکنون به‌صورت شفاف‌تر قابل ردیابی انجام شود. این سطح از پوشش اطلاعاتی، دولت را قادر می‌سازد تا الگوهای مصرف را شناسایی کرده و از تخصیص یارانه به مصارف غیرضروری جلوگیری کند. همچنین کاهش وابستگی به کارت‌های جایگاه‌دار، احتمال انحراف سوخت از شبکه رسمی را به‌طور قابل توجهی کاهش می‌دهد. در شرایطی که مصرف روزانه بنزین کشور در سطح بالایی قرار دارد، حتی کنترل چند درصد از مصرف غیر واقعی می‌تواند صرفه‌جویی قابل توجهی در هزینه‌های یارانه‌ای ایجاد کند. از این منظر، کارت سوخت شخصی به یکی از مؤثرترین ابزارهای مدیریت اقتصادی یارانه سوخت تبدیل شده است.



یارانه‌های انرژی، به‌ویژه یارانه سوخت، یکی از پرهز پنه‌ترین اقلام بودجه‌ای دولت محسوب می‌شوند و سهم قابل توجهی از منابع عمومی را به خود اختصاص می‌دهند. در ایران، مصرف روزانه بنزین در سال‌های اخیر به بیش از ۱۲۰ میلیون لیتر رسیده و هرگونه افزایش مصرف، بار مالی سنگینی بر بودجه دولت تحمیل می‌کند. در چنین شرایطی که متأسفانه اصلاحات در حوزه بنزین و گازوئیل نیز تقریباً به بن‌بست رسیده است (به جز مصوبه اخیر سهمیه سوم که به خوبی اجرا شد)، نبود کنترل دقیق بر نحوه توزیع و مصرف سوخت می‌تواند منجر به هدررفت منابع، افزایش قاچاق و تشدید کسری بودجه شود. کارت سوخت شخصی به‌عنوان یک ابزار مدیریتی، امکان ثبت و پایش مصرف هر خودرو را فراهم می‌سازد. افزایش سهم سوخت‌گیری با کارت شخصی تا ۷۴ درصد نشان می‌دهد که بخش عمده‌ای از مصرف بنزین کشور اکنون تحت نظارت قرار گرفته است. این سطح از پوشش اطلاعاتی، ظرفیت بالایی برای هدفمند کردن یارانه‌ها، کاهش هزینه‌های اقتصادی دولت و بهبود کارایی سیاست‌های انرژی ایجاد می‌کند و می‌تواند نقش مؤثری در اصلاح ساختار یارانه سوخت ایفا کند.

یارانه سوخت؛ بار سنگین بردوش اقتصاد

یارانه سوخت یکی از پرهز پنه‌ترین اشکال یارانه در اقتصاد ایران به شمار می‌رود و سالانه بخش قابل توجهی از منابع بودجه‌ای دولت را به خود اختصاص می‌دهد. اختلاف قابل ملاحظه بین قیمت داخلی بنزین و قیمت فوب خلیج فارس باعث شده است که هر لیتر بنزین مصرفی،

سهم وزرا از چالش‌های اقتصادی این روزها



یکی از سؤالاتی که این روزها پیرامون عملکرد بخش اقتصادی کابینه دولت چهاردهم مطرح می‌شود این است که آیا عملکرد وزرای اقتصادی دولت می‌توانست بهتر باشد یا خیر. در پاسخ به این پرسش باید گفت به نظر می‌رسد پاسخ مثبت است. در این زمینه، انتقاداتی نسبت به عملکرد برخی از وزرای اقتصادی مطرح شده که بخشی از آن‌ها وارد و قابل دفاع است. این انتقادات صرفاً ناظر به تحولات و نوسانات ماه‌های اخیر، از جمله در حوزه نرخ ارز نیست؛ بلکه از ابتدای آغاز به کار دولت نیز نشانه‌هایی از ضعف در تصمیم‌گیری مشاهده می‌شد. در برخی موارد، به نظر می‌رسید که اشراف کافی نسبت به پیچیدگی‌های حوزه مسئولیت وجود نداشته است و تصمیم‌هایی با تصور ساده‌بودن مسئله اتخاذ شده است؛ تصمیم‌هایی که در ادامه مشخص شد نادرست بوده و هزینه‌ها و خسارت‌هایی را به همراه داشته است. برای نمونه، می‌توان به برخی موارد در وزارت نفت اشاره کرد. ازاین‌رو، تردیدی نیست که امکان عملکرد بهتر وجود داشته است.

فقط استیضاح کافی نیست

بااین‌حال، نکته مهم آن است که این مسئله نباید در گام نخست به ابزاری برای طرح استیضاح تبدیل شود. در شرایط کنونی، استیضاح باید جزء گزینه‌های بعدی مجلس تلقی شود، نه اولین واکنش. کشور هم‌اکنون با مجموعه‌ای از چالش‌ها مواجه است؛ از محدودیت‌های ساختاری و کمبود منابع گرفته تا پیامدهای یک جنگ تحمیلی و شرایط سخت تحریمی. در چنین فضایی، اولویت مجلس باید همراهی با دولت باشد. چنانچه مجلس ضروری را متصور است، ضروری است ابتدا بررسی‌های دقیق و مفصل انجام دهد و ببیند چگونه می‌تواند نقش فعال‌تری در کمک به دولت ایفا کند. همان‌گونه که در زمان معرفی کابینه، مجلس با وجود امکان مخالفت، به وزرا رأی اعتماد داد و همراهی خود را نشان داد، تداوم این همراهی نیز اهمیت دارد. در این منظر، طرح استیضاح در شرایط فعلی رویکردی منفعلانه تلقی می‌شود؛ رویکردی که به معنای نظاره‌گری از بیرون میدان است و راه‌حل مؤثری به شمار نمی‌آید.

نرخ ارز یا لنگرگاه اقتصاد ایران؟

درباره نرخ ارز، باید گفت که سال‌هاست نرخ ارز در اقتصاد ایران به یک

کاهش قاچاق و جلوگیری از هدررفت منابع

قاچاق سوخت یکی از مهم‌ترین عوامل اتلاف یارانه‌های انرژی در ایران محسوب می‌شود و به‌ویژه اختلاف قابل توجه قیمت بنزین داخلی با قیمت جهانی، انگیزه بالایی برای این فعالیت غیرقانونی ایجاد می‌کند. برآوردها نشان می‌دهد در سال‌های گذشته، روزانه حدود ۵ تا ۱۰ میلیون لیتر بنزین از شبکه رسمی خارج شده و به بازار غیررسمی منتقل می‌شده است که معادل چند صد میلیارد تومان یارانه هدررفته در سال است. استفاده گسترده از کارت سوخت شخصی، به‌ویژه با افزایش سهم آن تا ۷۴ درصد، موجب کاهش قابل توجه این میزان قاچاق شده است. با ثبت دقیق مصرف هر خودرو و محدودسازی سوخت‌گیری خارج از الگوی واقعی، امکان انحراف سوخت از شبکه رسمی به حداقل می‌رسد. کاهش چنین مقادیری از هدررفت، علاوه بر صرفه‌جویی مستقیم مالی برای دولت، امکان تخصیص منابع یارانه‌ای و افزایش کارایی بودجه را فراهم می‌کند و نقش مؤثری در ثبات اقتصادی و عدالت توزیعی دارد.

کاهش هزینه‌های بودجه‌ای دولت

کنترل دقیق مصرف سوخت با استفاده از کارت سوخت شخصی نقش مهمی در کاهش فشار مالی بر بودجه دولت دارد. برآوردها نشان می‌دهد که در سال‌های گذشته، هزینه یارانه بنزین بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان برآورد شده است که بخش قابل توجهی از آن به مصرف غیرهدفمند و هدررفت منابع اختصاص یافته است. افزایش سهم سوخت‌گیری با کارت شخصی تا ۷۴ درصد، امکان پایش مصرف روزانه چند ده میلیون لیتر بنزین را فراهم کرده و از پرداخت یارانه اضافی به مصارف غیر واقعی جلوگیری می‌کند. این کنترل، علاوه بر صرفه‌جویی مستقیم مالی، موجب کاهش کسری بودجه و بهبود توان دولت در تأمین منابع بخش‌های دیگر

ساختاری را نداشته باشد و ناچار به ادامه روندهایی شود که همگان به نادرست‌بودن آن‌ها واقفند. در واقع، شجاعت اصلاحات زمانی شکل می‌گیرد که حمایت سیاسی و نهادی لازم فراهم باشد؛ حمایتی که در بسیاری از موارد وجود نداشته است.

افزایش قیمت بنزین گام کوچک در مسیر اصلاح

نمونه‌روشن این مسئله، مصوبه اخیر دولت درباره بنزین است. این تصمیم را نمی‌توان به معنای واقعی «اصلاح» دانست، اما گامی هرچند کوچک در مسیری بود که سال‌ها ضرورت آن مورد تأکید کارشناسان قرار داشته است. همین گام محدود نیز نشان‌دهنده جسارت دولت بود، اما حتی در این سطح هم برخی نمایندگان مجلس از حمایت دولت خودداری کردند. مواضعی که از سوی برخی نمایندگان صاحب تربین اتخاذ شد، عملاً به تضعیف دولت انجامید. این نوع رفتارها که تحت عنوان دفاع از معیشت مردم یا حمایت از اقتصاد مطرح می‌شود، اغلب نه دقیق است، نه کارشناسی و نه الزاماً در راستای منافع عمومی؛ بلکه بیشتر می‌توان آن را مصرف سیاسی برای آینده تلقی کرد. در مجموع، یکی از ریشه‌های اصلی ناکامی در پیشبرد اصلاحات اقتصادی، نبود حمایت مؤثر مجلس از دولت است؛ حمایتی که اگر وجود داشت، می‌توانست زمینه‌ساز تصمیم‌های شجاعانه‌تر و اصلاحات جدی‌تر در اقتصاد کشور شود. نکته دوم به وجود برخی «سنگ‌بناهای غلط» بازمی‌گردد؛ سنگ‌بناهایی که یا توسط خود مجلس طراحی می‌شوند یا با حمایت آن به اجرا درمی‌آیند و در نهایت مسیر سیاست‌گذاری را در آینده منحرف می‌کنند.

حمایت مجلس از مردم باید براساس واقعیت‌های اقتصادی باشد

در همه نظام‌های حکمرانی، اصل حمایت از مردم به‌ویژه اقشار آسیب‌پذیر امری بدیهی است و نمی‌توان دولتی را یافت که اساساً مخالف حمایت اجتماعی باشد. مسئله اصلی اما چگونگی طراحی این حمایت‌هاست؛ حمایتی که باید مبتنی بر توان واقعی اقتصاد باشد، نه بر مبنای منابع موهوم و غیرقابل تحقق. در این زمینه، نمونه‌های متعددی وجود دارد که مجلس یا خود اقدام به طراحی حمایت‌های غیر واقعی کرده یا از آن‌ها پشتیبانی کرده است، درحالی‌که از ابتدا نیز روشن بوده منابع لازم برای اجرای آن‌ها وجود ندارد. یکی از مصایق بارز، احکامی است که در قوانین بودجه سال‌های مختلف گنجانده شده و امکان اصلاح

مانند آموزش و بهداشت می‌شود. حتی کاهش ۵ درصدی مصرف غیرهدفمند می‌تواند صرفه‌جویی معادل هزاران میلیارد تومان در طول یک سال ایجاد کند. بنابراین، کارت سوخت شخصی ابزاری مؤثر برای افزایش کارایی بودجه و مدیریت مالی دولت محسوب می‌شود.

راهی برای اصلاح رفتار مصرف‌کننده

استفاده گسترده از کارت سوخت شخصی علاوه بر کنترل مصرف و کاهش هزینه‌های بودجه‌ای، تأثیر قابل توجهی بر اصلاح رفتار مصرف‌کنندگان و ارتقای عدالت اقتصادی دارد. با ثبت دقیق مصرف روزانه چند ده میلیون لیتر بنزین و افزایش سهم کارت شخصی تا ۷۴ درصد، افراد نسبت به میزان مصرف خود آگاه‌تر شده و می‌توانند تصمیمات بهینه‌تری اتخاذ کنند. برای تقویت این اثر، اقدامات عملی مانند ارائه اطلاع‌رسانی دودای از میزان مصرف، ارسال هشدار هنگام نزدیک شدن به سقف سهمیه، ارائه مشوق‌های مالی برای کاهش مصرف و تشویق استفاده از حمل‌ونقل عمومی یا خودروهای کم‌مصرف می‌توانند نقش مهمی ایفا کند. این تغییر رفتار موجب کاهش مصرف غیرضروری، کاهش فشار بر واردات سوخت و کاهش کسری بودجه دولت می‌شود؛ برای مثال، کاهش تنها ۵ درصدی مصرف غیرهدفمند معادل صرفه‌جویی چند هزار میلیارد تومانی در سال است. علاوه بر این، داده‌های حاصل از کارت سوخت شخصی امکان شناسایی دقیق الگوی مصرف دهک‌های درآمدی مختلف را فراهم می‌کند و زمینه اجرای سیاست‌های عادلانه‌تر توزیع یارانه‌ها را ایجاد می‌نماید. به این ترتیب، کارت سوخت شخصی نه تنها کاهش هزینه‌ها را ممکن می‌کند، بلکه ابزاری استراتژیک برای اصلاح رفتار اقتصادی و مدیریت پایدار منابع انرژی کشور محسوب می‌شود.

قیمت‌ها را محدود کرده است. برای مثال، در یکی از دوره‌های مجلس، هرگونه اصلاح قیمت منوط به اخذ مجوز از مجلس شد؛ درحالی‌که پیش از آن، اصلاحات قیمتی بدون چالش اجتماعی خاصی انجام می‌گرفت و حساسیت عمومی نیز برنمی‌انگیخت. حتی تجربه‌های اخیر نیز نشان می‌دهد که اصلاحات محدود قیمتی لزوماً به ناآرامی اجتماعی منجر نمی‌شود. مصوبه اخیر دولت درباره بنزین، با وجود همه انتقادات، واکنش اجتماعی گسترده‌ای به همراه نداشت. برای بسیاری از مصرف‌کنندگان، ارقام حمایتی با تغییرات هزینه‌ای آن‌قدر ناچیز است که اثر معناداری بر معیشت آن‌ها ندارد. در مقابل، همسین منابع خرد در مقیاس کلان می‌تواند برای دولت امکان اجرای پروژه‌ها و سیاست‌های عمومی را فراهم کند. بااین‌حال، انتظار می‌رود نمایندگان مجلس با نگاه کارشناسی و مبتنی بر تحلیل حداقلی اقتصادی موضع‌گیری کنند. متأسفانه در برخی موارد، چنین تحلیلی در رفتار و تصمیم‌گیری‌ها مشاهده نمی‌شود.

دوراهبرد اساسی حمایت از مردم در مجلس

در مجموع، اگر چه نسبت به عملکرد برخی وزارتخانه‌ها انتقادات وجود دارد، اما مجلس می‌توانست دوراهبرد اساسی را در پیش بگیرد که به‌درستی دنبال نشد: نخست، حمایت مؤثر از اصلاحات ساختاری موردنیاز دولت؛ و دوم، پرهیز از گذاشتن سنگ‌بناهای غلط از طریق تصویب تمهیدات و عده‌هایی که منابع لازم برای تحقق آن‌ها وجود ندارد و صرفاً هزینه‌های آینده را افزایش می‌دهد. در چنین شرایطی، استفاده از ابزار استیضاح بدون ایفای این دو نقش، منفعلانه‌ترین رویکرد ممکن از سوی مجلس است. نهادی که می‌تواند با ایفای نقش فعال و مسئولانه، اثربخشی بسیار بیشتری در حکمرانی اقتصادی داشته باشد. تحقق این امر مستلزم آن است که ملاحظات سیاسی بر تحلیل‌های کارشناسی غلبه نکند و منافع عمومی در اولویت قرار گیرد.

اگر قرار است شعار «وفاق» معنا و مصداق عملی پیدا کند، مجلس و سایر نهادها باید در عمل پشتیبان دولت باشند، حتی اگر این حمایت مستلزم پرداخت هزینه‌های سیاسی کوتاه‌مدت باشد. بخش مهمی از چالش‌های کنونی اقتصاد، ریشه در تصمیم‌های غیرکارشناسی گذشته دارد که برخی از آن‌ها در مجلس اتخاذ شده است. پذیرش مسئولیت این تصمیم‌ها و همراهی با اصلاحات، شرط لازم برای جلوگیری از تکرار چرخه‌ای است که در نهایت به جهش‌های ارزی و بحران‌های اقتصادی مشابه در سال‌های آینده منجر می‌شود.