

روند مصرف

بنزین در کشور



مقدمه:

اگر نگاهی به تاریخ این سرزمین کهن بیندازیم، در می یابیم که همواره آغاز بهار و عید نوروز رسمی نکو بوده که مردمان به جشن و سرور پرداخته اند. اما چند صباحی است این ایام فرخنده به اتفاقی نامانوس گره خورده است که پایان این جشن باستانی را با نگرانی اقتصادی جامعه پیوند زده است. روز چهاردهم فروردین که در واقع اولین روز کاری سال جدید محسوب می شد، مصادف با گران شدن نرخ بنزین و افزایش قیمت اجناس و خدمات بود!

البته در اینکه بنزین به قیمت بسیار پایین تر از ارزش واقعی اش عرضه شده و در مصرف آن هیچگونه دلسوزی به خرج داده نمی شود شکی نیست. به هیچ عنوان قابل قبول نیست که بطری آب یک چهارم لیتر دارای قیمتی برابر با ۲۵۰ تومان و یک لیتر بنزین ۸۰ تومان باشد. سیستم حمل و نقل ناکارآمد و فرسوده شهری و بین شهری، عدم تجمع ادارات و مراکز دولتی، خدماتی و فروشگاهی در سطح شهر، نبود فرهنگ درست رانندگی به همراه تعمیر و نگهداری نامناسب خودرو، عدم آگاهی و شناخت مردم نسبت به خودروهای گازسوز، خودروهای فرسوده و دارای نقصان های شدید فنی و ایمنی، هدر رفت بالا در طی فرآیند تولید و توزیع بنزین، عدم تناسب سطح جاده ها با تعداد خودروها که منجر به ایجاد راه بندان های شدید می شوند، استفاده نادرست از بنزین (به عنوان حلال)، و ... عواملی هستند که موجب به هدر رفتن بسیار زیاد این فرآورده ارزشمند صنعت پالایشگاهی شده اند.

در طی سالیان اخیر، بحران مصرف بالای انرژی و به طور اخص بنزین و یارانه چندین میلیارد دلاری تخصیص داده شده به این امر را به جرات می توان بزرگترین چالش دولت وقت و پیشین دانست. جالب تر اینکه در تصویب لوایح بودجه سالانه بحث برانگیزترین مبحث و تقابل دولت و مجلس چیزی جز مقوله انرژی مصرف داخل نبوده است. در این نوشتار روند مصرف بنزین و ابعاد مختلف یارانه اختصاص داده شده به آن به طور اجمالی مورد بررسی قرار می گیرد.

افزایش میزان مصرف بنزین

روند مصرف بنزین طی سال های ۱۳۴۵-۱۳۸۴ حکایت از رشد ۹/۴ درصد دارد که طی این سال ها کمترین رشد مصرف مربوط به دوره ۷۸-۷۴ با ۴/۶ درصد و بیشترین آن در دوره ۱۳۴۵-۱۳۵۲ با ۱۵/۶ درصد بوده

است، علت این امر ناشی از تغییرات اساسی و گسترده در زیر ساخت های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی کشور و گرایش به مصرف گرایی به همراه گسترش شهرنشینی در این مدت بوده است.

طی سال های ۱۳۵۳-۱۳۶۰ رشد مصرف این متغیر ۹/۷ درصد و سال های ۶۸-۶۱ که همزمان با وقوع جنگ تحمیلی و کاهش درآمدهای نفتی بوده است ۸/۳ درصد و سال های ۱۳۶۸-۱۳۷۴ متوسط مصرف ۷/۵ درصد و در طول برنامه دوم توسعه (۱۳۷۹-۱۳۷۴) قیمت بنزین به طور پیوسته افزایش یافته و در عوض رشد مصرف بنزین نسبت به دوره قبل کاهش داشت و در طول دوره به ۴/۶ درصد و طی سال های ۱۳۷۵-۱۳۸۲ به متوسط ۸/۵ درصد رسیده است.

طی سال ها ۱۳۷۵-۱۳۸۴ میزان مصرف بنزین از ۳۳ میلیون لیتر در روز به ۶۶/۹ میلیون لیتر در روز رسیده است. به بیان دیگر طی ده سال مصرف بنزین صد در صد افزایش پیدا کرده است، در صورتی که تولید طی این مدت از ۲۸/۳ میلیون به ۴۲/۴ میلیون لیتر افزایش پیدا کرده است. به بیان دیگر در ازای افزایش تولید به میزان ۶۶ درصد مصرف صد در صد افزایش داشته است. برای درک دلیل این میزان افزایش لازم است مولفه های موثر در مصرف بررسی شود.

مصرف بنزین کشور در طی ۱۷ تا ۲۳ تیرماه گذشته به ۴۵۲۲ میلیون لیتر رسید که حاکی از مصرف متوسط روزانه ۷۶ میلیون لیتر است. براساس آمارهای رسمی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی، میزان مصرف گازوئیل نیز در همین مدت حاکی از مصرف متوسط روزانه ۳/۷۷ میلیون لیتر در کشور است. دلیل رشد چشمگیر مصرف گازوئیل در کشور در این مدت به جز افزایش میزان تردد، ادامه کاشت و برداشت محصولات کشاورزی و استفاده زیاد از موتورهای دیزلی در چاه های آب کشاورزی و افزایش مصارف صنعتی بوده است.

بیشترین مصرف بنزین کشور در این مدت نیز مربوط به بیست و دوم تیر با ۶۹۹ میلیون لیتر و بالاترین میزان مصرف گازوئیل نیز در روز ۲۱ تیر با ۷۷۷ میلیون لیتر بوده است.

در حال حاضر و با تداوم رشد مصرف ۱۰ درصدی مصرف بنزین کشور نسبت به سال گذشته، روزانه به طور متوسط بیش از ۷۰ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف می شود که با توجه به تولید حدود ۴۰ میلیون لیتر بنزین در کشور بیش از ۳۰ میلیون لیتر در روز آن باید از خارج کشور تامین شود

تهیه و تنظیم: مهندس خشایار شکیبی

های شهری حدود ۷۵ هزار دستگاه است که به هیچ وجه پاسخگوی نیاز کشور نیست. میزان تولید اتوبوس در کشور حدود ۵۶ هزار دستگاه در سال جاری است که این تعداد تولید به نسبت نیاز نمی تواند جوابگو باشد.

میانگین مصرف خودروهای شخصی در کشور ۱۵ لیتر و برای تاکسی ها حدود ۱۸-۲۰ لیتر در هر صد کیلومتر است که با میانگین جهانی حدود ده لیتر فاصله دارد.

با فرض اینکه ۳۰ درصد خودروهای موجود عمر بیش از ۲۰ سال دارند و به طور متوسط ماهانه ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت طی می کنند: هزینه بنزین برابر است با: ۲/۵ لیتر = ۱۰۰ (ماه) X ۱۲ X (میلیون دستگاه اتومبیل) X ۳۰ = ۳۰ درصد

میلیارد دلار = ۲۶/۱ (تومان) X ۵۰۰ X ۲/۵ میلیارد لیتر درآمد حاصل از تبدیل فقط ۳۰ درصد خودروها در سال برابر با ۲۶/۱ میلیارد دلار است که با این میزان می توان سالیانه ۱۲۶۰۰۰ دستگاه اتومبیل نو با کیفیت بسیار عالی خریداری و یا تولید کرد.

سهام بنزین در سبد هزینه خانواده

قیمت بنزین طی سال های اخیر افزایش چشمگیر نداشته است. طی ۵ ساله اخیر از ۴۵۰ به ۸۰۰ ریال رسیده است و دو سال اخیر هم ثابت مانده است، نکته قابل توجه روند افزایش مصرف بنزین طی سال های اخیر است. به طوری که در دو ماهه اول سال ۱۳۸۵ نسبت به دو ماهه مشابه سال ۱۳۸۴ مصرف ۱۲/۵ درصد افزایش داشته است. بنزین در بخش حمل و نقل هم به عنوان نهاده تولیدی و هم به عنوان کالای مصرفی به مصرف می رسد. بنزین مصرفی توسط خودروهای شخصی یک کالای مصرفی و بنزین مصرفی توسط خودروهایی که در حمل و نقل عمومی و مسافر مورد بهره برداری قرار می گیرند یک نهاده تولیدی است. افزایش در قیمت بنزین با فرض بازدهی ثابت نسبت به مقیاس، فقط هزینه متوسط تولید خدمت حمل و نقل مسافر و کالا و در نتیجه قیمت خدمات تولیدی بخش حمل و نقل را افزایش می دهد.

افزایش قیمت انرژی در کوتاه مدت باعث کاهش تقاضای آزاد حامل ها می شود و در بلند مدت افزایش قیمت انرژی موجب می شود تا مصرف کنندگان انرژی در بخش حمل و نقل نسبت به جایگزینی دستگاه ها و ماشین آلات پرمصرف با وسایل کم مصرف اقدام نمایند در نتیجه تولیدکنندگان هم بالطبع به دنبال تولید محصولات می خواهند بود که نیاز بازار را تامین کند. وارد شدن این محصولات به چرخه مصرف، صرفه جویی مصرف انرژی را دامن می

تا ذخایر بنزین کشور در حد مطلوب باقی بماند. هر چند در طول سال های اخیر و در پی تحقق برنامه های چهارم توسعه، با سرمایه گذاری ۱۷ میلیارد دلاری در ساخت و توسعه پالایشگاه ها، می توان امیدوار بوده که تا سال ۱۳۸۹ تولید بنزین داخل به مرز ۱۲۰ میلیون لیتر، یعنی سه برابر تولید امروز برسد. شاید عدم توجه به مدیریت مصرف، امروز ما را با این مشکل روبه رو کرده است. مشکلی که در هر سال باعث هزینه ۵ الی ۶ میلیاردی به منظور واردات بنزین می شود. اما سوال اساسی اینکه فرض در حال حاضر پالایشگاه های کشور توانایی کل مصرف بنزین داخل را داشته باشند، آیا باز هم بنزین می بایست این طور نامهربانانه به مصرف برسد. آیا بهتر نیست که بجای تامین مصرف داخل به صرفه جویی و نهایتاً صادرات بنزین فکر بکنیم؟

آلودگی ناشی از مصرف بنزین

حدود ۳۲ درصد خودروهای کشور طول عمر بیش از ۳۰ سال دارند. این امر باعث شده است که میانگین مصرف خودروهای شخصی برابر ۱۵ لیتر و برای تاکسی و خودروهای مسافرکش ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باشد در صورتی که این میزان در دنیا حدود ۸ لیتر است.

بهبود سیستم حمل و نقل عمومی

بیشترین میزان مصرف نهایی فرآورده های نفتی به بخش حمل و نقل اختصاص دارد، به طوری که در سال ۱۳۸۲ بالغ بر ۵۳ درصد از کل مصرف نهایی فرآورده های نفتی در این بخش به مصرف رسیده است. لازم به یادآوری است براساس آمار سال ۱۳۸۴ نزدیک به ۹۹ درصد مصرف بنزین و ۵۶ درصد گازوئیل در بخش حمل و نقل است. طبق آمار حدود ۶/۷ میلیون خودرو (بنزین سوز) تا پایان سال ۱۳۸۴ در کشور وجود دارد که ۳/۵ میلیون دستگاه آن طی پنج سال اخیر وارد چرخه حمل و نقل شده است. در مورد موتورسیکلت پیش بینی حدود ۷-۸ میلیون دستگاه می شود. بنابراین پیش بینی می شود با توجه به روند تولید خودرو در کشور کماکان این تعداد افزایش یابد و بالطبع بر تقاضای بنزین اثر می گذارد.

در حال حاضر میزان یارانه بنزین برای هر ایرانی حدود ۲۰۰ دلار در سال است. چنان چه دولت اقدام به تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی کند و به جای واردات بنزین اقدام به کمک به کارخانه های ساخت اتومبیل های بزرگ و به موازات آن واردات سریع اتوبوس و ... نماید در همین راستا می توان با افزایش اندک قیمت، بخش قابل توجهی از هزینه ها را تامین کرد. براساس آمار موجود تعداد اتوبوس



زند.

برای درک اثر این افزایش باید دید که سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوارها چگونه است. براساس آمار سال ۱۳۸۳ کشور سهم هزینه حمل و نقل در سبد خانوارهای شهری ۱۰/۵۸ درصد و خانوارهای روستایی ۹/۴ درصد است. بنابراین افزایش بنزین با توجه به اینکه بخشی از هزینه های انرژی در سبد خانوار است، نمی تواند تاثیر چشمگیر و نگران کننده ای داشته باشد. البته افزایش قیمت بنزین در ابتدا با اثرات روانی همراه است که این اثر بازتاب منفی داشته و با تمهیدات لازم تا حدی قابل پیشگیری است.

■ ابعاد اقتصادی متفاوت پرداخت یارانه بنزین در ایران

یارانه غالباً به منظور مصون سازی اقشار کم درآمد از جریانات پرنوسان اقتصاد کنونی و به خصوص امواج تور می پرداخت می شود و در کل ممکن است تولیدی یا مصرفی باشد. از اهداف مهم یارانه باز توزیعی درآمد است. به دلیل نقص اطلاعات در پرداخت یارانه نمی توان الزاماً اقشار آسیب پذیر را مورد هدف قرار داد و در صورتی که سیاست پرداخت یارانه بر مصرف یک کالا در بازار اعمال گردد، مطلقاً چنین هدفی برآورده نمی شود، زیرا در بازار اقشار مختلف درآمدی متقاضی یک کالا هستند و نمی توان تبعیض قیمتی برای قشر مورد هدف قائل شد.

با عنایت به مطالب فوق، یارانه بنزین به طور کلی از اهداف اصلی پرداخت یارانه دور شده است و آثار مخرب آن بر بودجه دولت سنگینی می کند. این مساله بحث های زیادی در مورد ضرورت اصلاح این سیاست، در پی داشته است که بدان پرداخته می شود.

در یک تقسیم بندی کلی دو روش برای هدفمند سازی یارانه بنزین پیشنهاد شده است:

۱. روش های قیمتی

۲. روش های غیرقیمتی

هر کدام از این روش های کلی، مصادیق مختلفی دارند. روش قیمتی اغلب به صورت دو نوع شوک قیمتی و افزایش تدریجی قیمت با پیشنهاد شده است. روش غیرقیمتی که مصداق آن روش سهمیه بندی بنزین می باشد، ممکن است به صورت سهمیه بندی با قیمت های ثابت و سهمیه بندی توام با افزایش قیمت ها انجام شود. نکته اساسی در تحلیل هر کدام از این روش ها مساله چگونگی تاثیرگذاری بر تورم است.

به عبارت دیگر تورم به عنوان یکی از شاخص های اقتصاد کلان نقطه نقل این انتخاب (روش هدفمند سازی یارانه) است. تحلیل تورم به لحاظ تاثیرپذیری و تاثیرگذاری بر متغیرهای مختلف در اقتصاد کلان نظیر حجم پول، نرخ بهره، نرخ ارز و ... نیازمند ظرافت و دقت بیشتری است.

در اقتصاد کلان هر متغیر اقتصادی ممکن است بر متغیرهای زیادی تاثیر بگذارد و تاثیر بپذیرد. اما آنچه که در اقتصاد کلان بحث می شود، اکثرأ جهت (کیفیت) این تغییرات است و به ندرت می توان ایده ای در مورد کمیت این تغییرات کسب نمود. لذا در سیاستگذاری اقتصادی باید توجه زیادی به کمیت این تاثیرگذاری نمود. از این رو فقط تحقیقات عمیق و گسترده قادر است تا حد نسبی منفعت خالص هر کدام از این سیاست ها را بسنجد. لذا انتخاب سیاستی در مساله بنزین به معنی حقیقی یک انتخاب مشکل و سرنوشت ساز است.

این تحقیق در صدد آن است تا حد ممکن بر این مطلب روشنی بیفکند. برخی از اقتصاددانان معتقد به بیشتر بودن

منافع خالص سیاست شوک قیمتی نسبت سیاست های جایگزین هستند. طبق نظر این گروه از کارشناسان، مکانیزم عملکرد این سیاست بدین گونه است که با افزایش قیمت نسبی بنزین تا حد قابل توجه، در طرف تقاضا باعث تغییر در سبد مصرفی خانوار شده و از طریق جایگزینی و بهینه سازی مصرف باعث کاهش تقاضا می شود. در طرف عرضه نیز افزایش قیمت بنزین باعث افزایش سود تولیدکنندگان می شود و سرمایه گذاری در این صنعت را افزایش خواهد داد و تغییر جدی در تکنولوژی پالایش این فرآورده نفتی به وجود می آید. لذا با افزایش عرضه و کاهش تقاضا قیمت تعادلی تعیین خواهد گردید و اضافه عرضه و کمبود تقاضا از بین می رود. البته باز هم تاکید می شود که فرایند فوق تنها با افزایش قیمت نسبی بنزین به صورت قابل توجه، طی خواهد شد. اثرگذاری شدید بر نرخ تورم و کاهش رفاه اقشار کم درآمد پاشنه آشیل این سیاست می باشد. این تورم شدید تردید جدی در این مطلب ایجاد می کند که منافع خالص این سیاست نسبت به گزینه های دیگر و یا حتی وضع موجود (عرضه بی نهایت بنزین در قیمت ثابت ۸۰ تومان) بیشتر باشد. از آنجایی که هم اقتصاددانان و هم سیاستگذاران از آشفتگی اقتصادی بیمناک هستند و مساله مقاومت اجتماعی نیز متغیر اساسی دخیل در انتخاب چنین سیاستی می باشد، تا حد زیادی انجام آن در اقتصاد و جامعه ایران ناممکن به نظر می رسد. از این رو سیاست سهمیه بندی بنزین مورد توجه قرار گرفته است که در سطور بعدی به آن پرداخت خواهد شد.

■ سیاست سهمیه بندی بنزین

مکانیزم عملکرد این سیاست بدین شکل است که مصرف کننده به اجبار باید جیره خود را به مطلوبترین وجه ممکن تخصیص دهد. با توجه به اینکه عرضه بنزین محدود است یا فقط با هزینه بالاتر ممکن است، هزینه فرصت مصرف کننده بسیار بالاست، بهره وری در مصرف بنزین افزایش می یابد. در سمت عرضه نیز تولید کننده (دولت) با توجه به اختصاص تولید فعلی به صورت سهمیه، نیازی به تولید اضافی ندارد. اما اثرگذاری این سیاست بر تورم چگونه است؟

باید دقت نمود که آثار و تبعات سیاست سهمیه بندی بسته به اینکه آیا این سیاست همراه با افزایش قیمت ها صورت پذیرد یا خیر، متفاوت است. با توجه به چسبندگی مصرف بنزین اگر تقاضای اضافی به صورت آزاد عرضه نشود، و فقط در حدود ۴۰ میلیون لیتر تولید داخل جیره بندی شود، اضافه تقاضای قابل توجهی در بازار به وجود خواهد آمد.

این اضافه تقاضا باعث ایجاد بازار سیاه و افزایش شدید قیمت در بازار بنزین می گردد، که با ایجاد رانت و فساد اقتصادی توأم است. وجود چنین احتمال قوی در مورد ظهور پدیده بازار سیاه، جیره بندی همراه با عرضه آزاد بنزین را گزینه بهتری می سازد. این مساله رفاه مصرف کننده را نسبت به گزینه قبلی افزایش می دهد. با توجه به تئوری مصرف کننده در صورتی که مصرف کننده تمایل و قدرت پرداخت مقادیری از کالا را در قیمت بالاتر داشته باشد، ولی بازار مانع این مساله شود، رفاه مصرف کننده کاهش می یابد.

با توجه به ایجاد بازار سیاه در حالت اول، طبق تئوری اقتصاد کلان نیز، در شرایطی که اضافه تقاضای شدیدی وجود دارد و در نتیجه قیمت واقعی بنزین در سطوح بالاتر تعیین می شود، نرخ تورم افزایش می یابد و اقتصاد دچار تورم ناشی از فشار تقاضا خواهد شد. برای اینکه بتوان اثرات ایجاد بازار سیاه را کاهش داد باید تا حد ممکن قیمت

بنزین جیره بندی شده با قیمت عرضه بنزین در بازار آزاد فاصله کمتری داشته باشد.

اثرات تئوری غیرقابل انکار فوق، ضروری می سازد سیاست های مکملی قبل از اجرای سیاست سهمیه بندی بنزین اجرا شود. دو مورد از مهم ترین آنها عبارتند از گسترش ناوگان حمل و نقل عمومی و دوگانه سوز کردن خودروها با استفاده از دیگر انرژی های جایگزین. به دلایلی که شرح داده شد، سیاست سهمیه بندی بنزین نیز به لحاظ تئوری اقتصادی و مشاهدات تجربی خالی از اشکال نیست. در هر دو نوع سهمیه بندی افزایش قیمت ها و انحراف از جریان اصلی اقتصاد (بازار سیاه و ...) وجود دارد.

از این رو قبل از اجرا، زمینه سازی به لحاظ سخت افزاری و نرم افزاری به شدت در میزان توفیق این سیاست موثر است. اجرای این سیاست هزینه ارائه خدمات حمل و نقل توسط بخش خصوصی را بالا می برد و کاهش جدی در رفاه مصرف کننده ایجاد می کند. این معضل باعث کاهش جدی در مقبولیت اجتماعی آن می گردد. این مخاطرات، گسترش حمل و نقل عمومی و سایر سیاست های مشابه را به عنوان یک پیش شرط لازم برای اجرای این سیاست، ضروری می نماید.

■ سهمیه بندی بنزین و پیامدهای آن

از میان روش های مختلف کنترل مصرف ناهنجار بنزین در داخل کشور، به نظر می رسد استفاده از کارت هوشمند و به نوعی جیره بندی این محصول پالایشگاهی بهترین گزینه باشد. البته از سوی هیچ یک از مقامات ذیصلاح میزان بنزین در نظر گرفته شده برای انواع خودروهای بنزین سوز بیان نشده است اما شنیده های حاکی از تخصیص روزانه ۳ لیتر برای خودروهای شخصی و سایر خودروها که در امر جابجایی مسافر نقش دارند ۲۰ لیتر در نظر گرفته شده است.

بخش قابل توجهی از جیره اندک بنزینی که برای هر خودروی شخصی در نظر گرفته شده، هنگام انتقال از پمپ بنزین به باک خودرو می پرد یا هنگام استارت زدن و گرم شدن موتور خودرو مصرف می شود و اگر مقداری هم باقی بماند پشت چراغ های قرمز به مصرف می رسد و غول ترافیک تهران آن را می بلعد و جیره در نظر گرفته شده در واقع مانند چکاندن قطره به دهان تشنه لبی است که سال های سال از آب مفت و مجانی سیراب بوده و از این رو نه تنها معنای تشنگی، بلکه اصولاً مفهوم عطش را هم درک نکرده است.

روزی چهار میلیون لیتر بنزین صرفاً در راهبندان های ناشی از تردد عمدتاً غیر ضروری سه میلیون خودروی شخصی عموماً تک سرنشین در تهران مصرف می شود که رقم تقریبی ۴۰۰ میلیون دلار سالانه را به خود اختصاص می دهد. با توجه به این مطلب به سادگی دریافت می شود که با توجه به وضعیت ترافیکی امروزه تهران، جیره بندی شده در تهران به هیچ عنوان کافی نمی باشد. ضمن اینکه ضرورت بیش از پیش وجود سیستم حمل و نقل عمومی و فراگیر برای تهران را می توان درک کرد.

شهردار تهران در مراسم افتتاح دو ایستگاه جدید مترو در هفته اول تیرماه از پیش بینی وقوع یک معضل جدی برای

کلان شهر تهران در صورت سهمیه بندی بنزین احساس خطر خود را به صراحت بیان کرد و از این

تصمیم به عنوان

تدبیری که زیننده کشور ما نیست یاد کرد و از یارانه ده میلیارد دلاری بخش سوخت در مقابل اعتبار چهار میلیارد دلاری تقویت و توسعه حمل و نقل عمومی تاکید کرد و خواستار عملی شدن تبصره ۱۳ بودجه کشور که حدود نیمی از آن به تهران تعلق می گیرد، شد.

■ نتیجه گیری

عدم دست یابی به هدف عالییه پرداخت یارانه بنزین که همان کمک به اقشار کم درآمد جامعه می باشد، در عین اینکه دولت مردان را بر تردید جدی برای ادامه این روند مواجه ساخته است، هزینه های سنگینی را نیز به دولت تحمیل نموده است. وجود هزینه های سنگین یارانه ها بر بودجه دولت و اقتصاد کشور به اجبار دولت را به اتخاذ راه حل های جایگزین رهنمون می سازد سیاست «شوک قیمتی» به دلیل به بارآوردن آشفتگی اقتصادی و تورم شدید، با مقاومت های اجتماعی رو به رو خواهد شد.

سیاست های پیشنهادی نظیر پرداخت یارانه نقدی یا افزایش تامین اجتماعی باز هم نخواهند توانست، آثار ناشی از شوک قیمتی را خنثی نمایند. ضمن اینکه سیاست شوک قیمتی مطلوب بسیاری از اقتصاددانان و سیاست گذاران نیست، ادامه یافتن روند کنونی عرضه بنزین نیز قابل ادامه دادن نمی باشد.

دولتمردان نظام کشور با توجه به کمبود منابع بنزین لاجرم مجبور به اتخاذ شیوه ای می باشند. سیاست سهمیه بندی بنزین در شرایط کنونی می تواند، آغازگر یک برنامه طولانی مدت برای اصلاح یارانه های انرژی باشد. بی شک سهمیه بندی بنزین بدون اتخاذ سیاست های مکمل نظیر افزایش بهره وری و جایگزینی انرژی های جانشین و گسترش حمل و نقل عمومی نمی تواند قرین موفقیت باشد. در گام اول و با اقدام ضربتی بالا بردن کمیت و کیفیت حمل و نقل عمومی کشور می تواند تبعات منفی سیاست سهمیه بندی بنزین را تا حد زیادی تقلیل دهد. در صورتی که توسعه ناوگان عمومی حمل و نقل کشور به نحو شایسته ای صورت نپذیرد و سایر سیاست های بهینه سازی مصرف انرژی اجرا نگردد، امید چندان به توفیق سیاست سهمیه بندی بنزین وجود ندارد، سهمیه بندی بنزین راه حلی بلند مدت و دائمی نمی تواند باشد، بلکه باید پس از سهمیه بندی به تدریج و با یک

برنامه بلند مدت به اصلاح قیمت ها پرداخته شود. به منظور اصلاح قیمت ها و ایجاد یک بازار با کارکرد واقعی، لازم است بعد از اجرای طرح سهمیه بندی مطالعه و اقدام به منظور حذف تدریجی سهمیه ها آغاز گردد.

در کنار این موارد عواملی همچون رواج فرهنگ استفاده از خودروهای گازسوز، نحوه صحیح رانندگی، عدم استفاده از تجهیزات غیراستاندارد در سامانه احتراقی خودروها، استفاده به جا از خودروهای شخصی، تعمیر و نگهداری منظم خودرو. از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و پر مصرف و ... را باید در نظر داشت. یکی از دوستان که مدت زمان طولانی را در اروپا زندگی کرده بود به شوخی می گفت که در اروپا مردم برای تفریح از خودروهای خود پیاده شده و قدم می زنند، حال آنکه در ایران سوار خودرو خود شده و در خیابان ها پرسه می زنند!!!