



نگاهی به طرح سهمیه‌بندی بنزین و بررسی دلایل عدم آزادسازی قیمت آن

یک راه حل کوتاه‌مدت، و البته نه اصولی

حسین میبوری

مدافعان و مخالفان افزایش قیمت بنزین هر یک استدلال‌های خاصی دارند. مدافعان افزایش قیمت بنزین اعتقاد دارند که نتایج مثبت این تصمیم عبارتند از:

- آغاز گام برداشتن در جهت واقعی کردن قیمت‌ها؛
- شفاف‌تر شدن هزینه‌های واقعی اقتصاد در رابطه با قیمت‌های واقعی و جهانی؛
- واقعی شدن مصرف، که سال‌ها به دلیل قیمت‌های غیر اصولی، غیر واقعی بوده است؛
- کاهش آلودگی هوا در شهرهای بزرگ، که سال‌هاست از مرز خطر گذشته است؛
- کاهش تلف شدن میلیون‌ها ساعت از وقت مفید شهروندان در ترافیک شهرها؛
- کاهش قاچاق بنزین؛
- کاهش هزینه‌های میلیارد دلاری دولت برای پرداخت یارانه بنزین؛
- وادار شدن خودرو سازان داخلی کشور به تولید خودروهای کم مصرف‌تر و با کیفیت بالاتر؛

مهمترین تصمیم‌ها برای کاهش هزینه‌ها و افزایش درآمد و واقعی کردن قیمت و مصرف بنزین در کشور است. البته اعتقاد نگارنده بر این است که این سیاست تنها به صورت کوتاه مدت می‌تواند کارا باشد و به عنوان نقطه حرکتی در جهت آزادسازی قیمت سوخت در کشور محسوب می‌شود.

آزاد سازی قیمت بنزین، پیامدهای مثبت و منفی گسترده‌ای بر کل اقتصاد ایران خواهد داشت. مهمترین نتایج مثبت افزایش قیمت بنزین را می‌توان واقعی کردن قیمت‌ها و مصرف، شفاف شدن هزینه‌ها، کاستن از یارانه‌های غیر مستقیم و غیر لازم به قشرهای ثروتمند جامعه، کاستن از آلودگی هوا و موارد دیگر دانست.

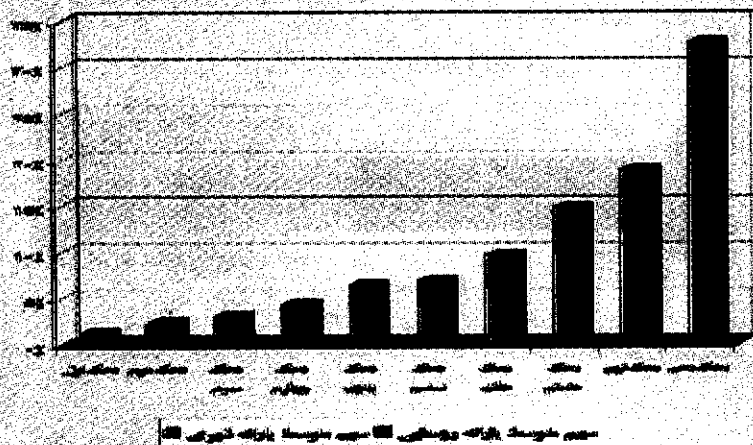
تبعات منفی افزایش قیمت بنزین به دو بخش مستقیم و غیر مستقیم قابل تقسیم است. تبعات مستقیم آن، افزایش هزینه‌های حمل و نقل داخل شهری و بین شهری است. مهمترین تأثیر غیر مستقیم افزایش قیمت بنزین، افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و هزینه‌های تولید است.

پس از سال‌ها انتظار، دولت سرانجام با تصمیم خود، گامی در جهت واقعی کردن قیمت بنزین با اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین برداشت. این تصمیم، بسیار دیر هنگام، ناگزیر و از روی اجبار بود. شاید این تصمیم - البته نه اجرای طرح سهمیه‌بندی، بلکه گام برداشتن در جهت اصلاح قیمت‌های سوخت - می‌بایست سال‌ها قبل برداشته می‌شد، لیکن درآمد کلان نفت در سال‌های اخیر موجب به تأخیر افتادن این تصمیم شد و توانست در این سال‌ها نارسایی‌های قوانین، ضعف مدیریت و تصمیمات نادرست اقتصادی را پوشاند. به بیان دیگر، درآمد نفت، که باید صرف کارهای اساسی زیربنایی کشور می‌شد، صرف توجیه روش‌ها و تصمیمات نادرست اقتصادی گردید.

شاید هیچ کشوری مانند ایران، چنین یارانه کلانی برای سوخت مصرفی نمی‌پردازد و مردم را به دلیل قیمت پایین سوخت به مصرف بیشتر تشویق نمی‌کند.

سهمیه‌بندی بنزین در تیرماه امسال یکی از

سهم دهک‌های هزینه‌های خانوار شهری و روستایی از کل یارانه بنزین در سال ۱۳۸۲



بودن آن، نسبت به حامل‌های دیگر، کمتر است و شرایط خاصی در کشور دارد، بنزین است. به‌ویژه آنکه دولت، سالانه هزاران میلیارد ریال صرف یارانه این فرآورده می‌کند.

نمودار بالا به خوبی نشان می‌دهد که سهم متوسط دهک‌های بالای درآمدی (شهری و روستایی) از کل یارانه‌های بنزین بسیار بیشتر از دهک‌های پایین درآمدی است؛ به‌طوریکه ۲۰ درصد مرفه‌ترین افراد جامعه، مصرف‌کننده بیش از ۸۰ درصد بنزین یارانه‌ای هستند و مصرف آنها ۴۵ برابر پایین‌ترین دهک درآمدی و ۵ برابر مصرف طبقات متوسط است. این امر نشان‌دهنده آن است که پرداخت یارانه‌ها در این بخش برخلاف عدالت اجتماعی است و پرداخت مبالغ معتدله آن نتوانسته است در جهت عدالت اجتماعی در کشور باشد. در واقع بیشترین منفعت را طبقات بالای درآمدی از

بنابراین می‌توان گفت که دلایل مخالفان افزایش قیمت بنزین، تقریباً موجه است و نمی‌توان این موضوع را نادیده گرفت. در عین حال باید اذعان کرد که موافقان افزایش قیمت بنزین از اثرات آن آگاهند و تأکید آن‌ها بر افزایش قیمت بنزین، دلیلی بر بی‌توجهی آن‌ها نسبت به موضوع نیست، بلکه معتقدند سیاست‌های مکمل، در کنار این سیاست کمی، باید اجرا شوند، ورنه در فقدان چنین سیاست‌هایی اقتصاد کشور با مشکل مواجه خواهد شد.

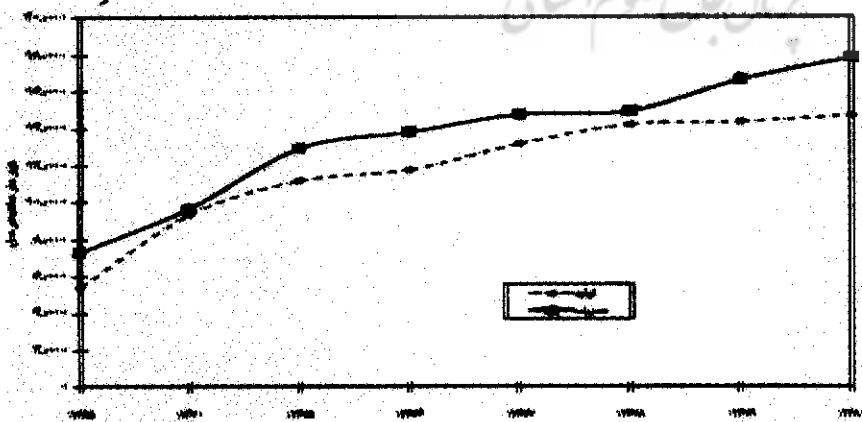
با توجه به وفور ذخایر نفتی در ایران و سیاست استفاده از منابع نفتی ارزان، دولت سالانه میلیارد‌ها ریال یارانه به انواع حامل‌های انرژی اختصاص می‌دهد. این امر، سبب غیر واقعی بودن قیمت انرژی در کشور شده و مصرف بی‌رویه را به دنبال داشته است. از جمله حامل‌های انرژی که جنبه تولیدی

اما در مقابل این تبعات، مخالفان این طرح اعتقاد دارند که این امر با وجود تبعات مثبتی که دارد، دارای یکسری پیامدهای منفی نیز هست و در نهایت این تبعات منفی بر نتایج مثبت طرح غلبه خواهند کرد. به باور ایشان تبعات منفی کار عبارتند از:

- تأثیرات مستقیم ناشی از افزایش قیمت بنزین که همان افزایش هزینه‌های مصرفی و افزایش هزینه حمل و نقل به ویژه برای طبقات پایین است؛
- تأثیرات غیر مستقیم ناشی از افزایش قیمت بنزین که افزایش هزینه تولید و در نهایت تورم در کل اقتصاد است.

استدلال مخالفان این است که افزایش قیمت حامل‌های انرژی تورم را افزایش خواهد داد. بر اساس مطالعات انجام شده افزایش صد درصدی قیمت بنزین، تورمی در حدود ۱۶ درصد را بر اقتصاد کشور تحمیل می‌کند. بر اساس مطالعات دیگر، افزایش تورم در بخش حمل و نقل از این مقدار نیز بیشتر است. این بدین معنی است که میزان افزایش قیمت‌ها در بخش حمل و نقل، به‌ویژه حمل و نقل جاده‌ای، از متوسط کل اقتصاد بیشتر است. بنابراین، استدلال آن‌ها این است که دهک‌های بالای درآمدی نه تنها از تورمی زیان نخواهند دید (به لحاظ بهره‌مندی بیشتر از کالاهای بادوام و سرمایه‌ای)، بلکه از اثرات تورم بهره‌مند نیز می‌گردند، در مقابل افراد دهک‌های پایین‌تر (قشر متوسط و کم درآمد)، که اغلب حقوق بگیران و کشاورزان هستند، با افزایش تورم، مخارج‌شان افزایش می‌یابد. حاصل نهایی این دو روند نیز افزایش شکاف طبقاتی در کشور است.

به بیان دیگر گرچه افراد ثروتمندتر به علت استفاده بیشتر از بنزین، بر اثر افزایش قیمت آن، به ظاهر رفاه بیشتری از دست می‌دهند، ولی پیامدهای غیر مستقیم این امر، رفاه خانوارهای کم درآمد را کاهش خواهد داد. دست است که بر اساس مطالعات انجام شده از لحاظ عددی مطلق، رفاه خانوارهای دهک بالا بیشتر کاهش می‌یابد، ولی باید توجه داشت که یک واحد کاهش درآمد یا یک واحد افزایش در مخارج دهک‌های مختلف با یکدیگر تفاوت دارد. برای مثال اگر افزایش قیمت بنزین موجب شود که یک واحد هزینه‌های دهک دهم و ۰.۷ واحد هزینه‌های دهک اول افزایش یابد این امر بیانگر این نیست که رفاه دهک دهم بیشتر از رفاه دهک اول کاهش یافته است زیرا ارزش یک واحد کاهش درآمد در دهک اول بسیار بیشتر از یک واحد درآمد یا هزینه در دهک دهم است.



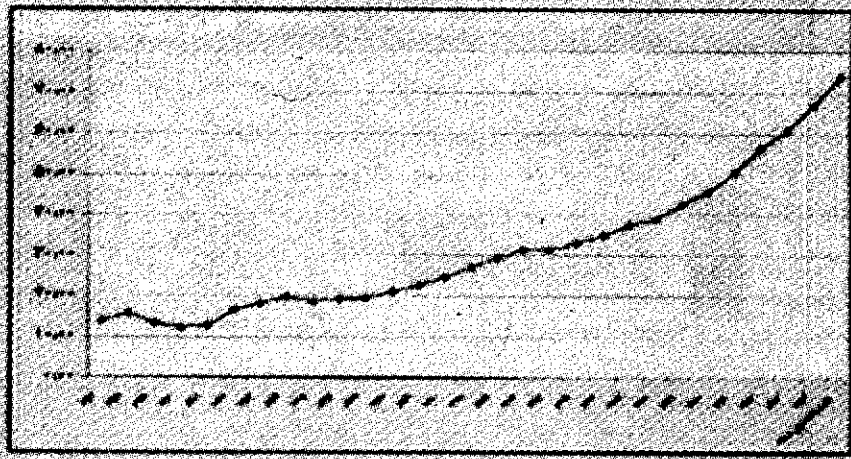
مأخذ: وزارت نیرو، ترازنامه انرژی

سوخت خودروها نداشته باشد. (البته به این امر باید انحصاری بودن صنعت خودروسازی در کشور را افزود) بنابراین همان‌طور که از نمودارهای بالا مشخص است، مصرف این فرآورده طی سه دهه اخیر به شدت افزایش یافته و توانسته است فاصله خود را با میزان تولید در داخل کشور روز به روز بیشتر کند.

کارایی انرژی مصرفی در کشور در سطح مطلوب قرار ندارد. یعنی با توجه به سطح تولید ناخالص داخلی، مصرف انرژی بسیار بالاست. به عبارت دیگر، شدت انرژی مصرفی، یعنی مقدار انرژی مصرفی به ازای یک واحد تولید ناخالص داخلی، در سطح بالایی قرار دارد. روند شدت انرژی طی سال‌های گذشته، حکایت از آن دارد که بهره‌وری انرژی کاهش یافته است. بالا بودن عرضه انرژی در کشور، بیانگر عدم استفاده بهینه از انرژی است. این امر عمدتاً ناشی از وفور نسبی انرژی و عرضه آن با قیمت پایین در کشور است. این موضوع، موجب کاهش ضریب اهمیت نسبی انرژی در مقایسه با قیمت دیگر عوامل تولید، نظیر کار و سرمایه، می‌شود. پایین بودن قیمت انرژی در کشور، باعث افزایش مصرف حامل‌های انرژی شده و در نتیجه نیازمند عرضه بیشتر انرژی است. این امر، به دلیل سرمایه‌بری زیاد، مستلزم صرف امکانات مالی فراوان است، اما با توجه به امکانات مالی کشور موجب بروز مشکلاتی خواهد شد. این نکات، ضرورت کاربرد منطقی انرژی و صرفه‌جویی در مصرف انرژی را روشن می‌کند. یک ابزار برای منطقی کردن مصرف، تعدیل قیمت‌های انرژی و شفاف‌سازی هزینه‌های نهایی عرضه انرژی به مصرف‌کنندگان است تا شرایط لازم برای صرفه‌جویی در مصرف انرژی منطبق با امکانات و منابع اقتصادی کشور فراهم شود.

افزایش بهای حامل‌های انرژی موجب می‌شود که مصرف‌کنندگان به اهمیت اقتصادی انرژی بیشتر آگاه شوند و با افزایش سهم انرژی در هزینه خانوار بر استفاده منطقی انرژی تأکید بیشتری داشته باشند. افزایش قیمت انرژی از این دیدگاه که موجب افزایش شاخص قیمت کالاها و خدمات مصرفی در کشور می‌شود، موجب نگرانی است. همین نگرانی مبنای استدلال مخالفان افزایش بهای انرژی است. پذیرش این مطلب به این دلیل که افزایش قیمت بنزین موجبات افزایش تورم در کشور را فراهم می‌آورد و به این جهت نباید قیمت سوخت به قیمت واقعی خود نزدیک شود، نمی‌تواند دلیل

روند میزان مصرف بنزین موتور از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۵



تولید ناخالص داخلی افزایش یافته است. به عبارت دیگر برای تولید یک میلیون ریال بین ۱۱/۹ تا ۱۴ بشکه نفت خام در هر سال مصرف شده و این روند در حال افزایش است.

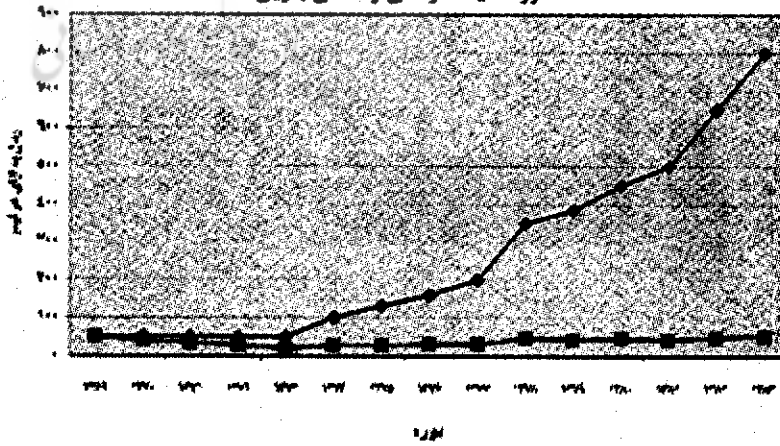
یکی از دلایل اصلی بالا بودن شدت انرژی در بخش حمل و نقل نسبت به سایر بخش‌ها، فرسودگی ناوگان حمل و نقل و خودروها و عدم رعایت استانداردهای بین‌المللی در زمینه ساخت خودرو در کشور و همچنین جاده‌سازی در کشور است. البته باید توجه داشت که دلیل اصلی عدم رعایت استانداردهای بین‌المللی از طرف خودروسازها در داخل کشور، پایین بودن قیمت سوخت است که این امر موجب شده مصرف‌کننده و متقاضی خودرو در داخل کشور چندان توجهی به میزان مصرف

این یارانه‌ها برده‌اند.

در ایران، تولید بنزین طی سال‌های ۱۳۸۵ - ۱۳۶۵، نزدیک به سه برابر شده است و در همین دوره، مصرف بنزین روندی افزایشی داشته و بیش از تولید بوده است. نمودارهای زیر، به روشنی مویذ این مسئله است و شکاف بین تولید و مصرف را بازگو می‌کند.

شدت انرژی از جمله شاخص‌های بسیار مهم برای ارزیابی مصرف بهینه و اقتصادی انرژی است. این شاخص بیان می‌کند که اقتصاد کشور برای تولید مقدار خاصی از کالا و خدمات چه میزان انرژی را به مصرف رسانده است. در ایران، شدت انرژی کل کشور طی دهه ۷۰ از ۱۱/۹ به حدود ۱۴ بشکه معادل نفت خام به ازای یک میلیون ریال

روند قیمت واقعی و اسمی بنزین



جدول (۱) نوع وسایل مورد استفاده طبقات مختلف در حمل و نقل بین شهری

ردیف	نوع وسیله حمل و نقل	بالا			متوسط			پایین		
		بالا	متوسط	پایین	بالا	متوسط	پایین	بالا	متوسط	پایین
۱	موتوبوس	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۲	خودرو شخصی	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۳	خودرو کرایه	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۴	قطار	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۵	اتوبوس شهری	*	*	*	*	*	*	*	*	*

قاطعی برای عدم تعدیل قیمت بنزین باشد. بر اساس اطلاعات موجود، قیمت اسمی بنزین طی دوره ۱۳۷۹ - ۱۳۴۷ از ۶ ریال به ۴۵۰ ریال افزایش یافته و بنابراین در ۳۲ سال، ۷۵ برابر شده است. در این مدت قیمت واقعی بنزین از ۱۱۴ ریال به ۴۷ ریال کاهش یافته است و این به دلیل تورم عمدتاً دو رقمی طی سال‌های گذشته است.

آمارها حاکی از این هستند که طی سال‌های متمادی رشد قیمت واقعی بنزین در کشور ما منفی و رشد‌های مثبت نیز در اغلب مواقع ناچیز بوده است. شکل بالا به خوبی روند قیمت‌های اسمی و واقعی بنزین را طی دو دهه اخیر نشان می‌دهد و گویای آن است که قیمت واقعی بنزین طی این دو دهه ثابت باقی مانده و در برهه‌هایی از زمان با کاهش نیز روبه‌رو بوده است. بنابراین، قیمت بنزین طی این سال‌ها کاهش یافته و با در بهترین حالت ثابت باقی مانده است. این امر می‌تواند استدلال افرادی را که معتقدند افزایش قیمت بنزین تأثیر محسوسی بر مصرف آن ندارد دچار خدشه کند. سؤالی که در این ارتباط به ذهن خطور می‌کند این است که آیا

افزایش قیمت واقعی بنزین نیز بر مصرف آن تأثیر نخواهد داشت و آیا در همه سطوح قیمتی، همچنان بنزین کالای بی‌کشتی خواهد بود. جالب‌تر از همه اینکه برخی مخالفان طرح افزایش قیمت حامل‌های انرژی معتقدند که در قیمت‌های ۵۰۰ تومان به بالا بنزین کشتش‌پذیر خواهد بود. این در حالی است که به نظر می‌رسد مطالعه و تحقیق خاصی در این رابطه در کشور انجام نشده است.

آنچه می‌توان به طور قطع به آن اشاره کرد این است که اولین قدم در راستای واقعی کردن قیمت بنزین با اجرای طرح سهمیه‌بندی برداشته شد و اکنون دولت باید قدم‌های بعدی را بردارد. برداشتن این گام‌ها (آزاد کردن قیمت بنزین و قیمت آزاد بنزین) بسیار دشوارند و اجرای آن‌ها باید با دقت هر چه بیشتر صورت گیرد، زیرا در صورت عدم اجرای برخی سیاست‌ها این تحول می‌تواند بحران‌های اقتصادی و اجتماعی در پی داشته باشد. بنابراین در ادامه می‌کوشیم تا راه‌های کاهش تأثیرات منفی مستقیم و غیر مستقیم این تصمیم را بررسی کنیم بدین امید که بتوان از فشار وارده بر قشرهای

متوسط و ضعیف جامعه کاست.

همانطور که اشاره شد، تأثیرات مستقیم افزایش قیمت بنزین، افزایش هزینه حمل و نقل و به تبع آن افزایش مخارج هزینه‌ای حمل و نقل طبقات مختلف درآمدی است. بهترین روش برای کاهش اثرات منفی این افزایش قیمت بر قشرهای ضعیف جامعه، تلاش در جهت کاهش تأثیر هزینه افزایش بنزین بر حمل و نقل عمومی و انتقال این افزایش بر قشرهای پردرآمد جامعه است. به همین دلیل لازم است بررسی شود که طبقات مختلف جامعه و قشرهای مربوط، برای حمل و نقل بین شهری و درون شهری، بیشتر از چه وسایلی استفاده می‌کنند. نحوه استفاده طبقات مختلف جامعه از وسایل مختلف برای رفت و آمدهای بین شهری و درون شهری در جدول‌های ۱ و ۲ ارائه شده است.

با توجه به جداول ۱ و ۲، مشخص است که سیاست افزایش قیمت بنزین بر روی دهک‌های مختلف درآمدی اثرات متفاوتی دارد.

افزایش قیمت بنزین و افزایش قیمت حمل و نقل در طبقات بالای درآمدی چندان تأثیری ندارد.

جدول (۲) نوع وسایل مورد استفاده طبقات مختلف درآمدی در حمل و نقل داخل شهری

ردیف	نوع وسیله نقلیه	طبقات بالا			طبقات متوسط			طبقات پایین		
		بالا	متوسط	پایین	بالا	متوسط	پایین	بالا	متوسط	پایین
۱	دو خودرو بیشتر	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۲	یک خودرو	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۳	تاکسی سرویس	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۴	تاکسی شهری	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۵	اتوبوس	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۶	موتورسیکلت	*	*	*	*	*	*	*	*	*
۷	دوچرخه	*	*	*	*	*	*	*	*	*

بنابراین به هنگام بحث درباره نحوه جبران افزایش هزینه بنزین، طبقات بالا را نباید در نظر گرفت. اصولاً با توجه قدرت مالی و توانایی پرداخت طبقات بالا، این افزایش با وجود مصرف بالای بنزین توسط آنان به دلیل استفاده از چندین خودرو شخصی، درصد جزئی از مخارج زندگی آنان را تشکیل می‌دهد.

بسیار توجه به این واقعیت که ۲۰ درصد مرفه‌ترین افراد جامعه، مصرف‌کننده بیش از ۸۰ درصد بنزین یارانه‌ای هستند و مصرف آنها بیش از ۴۵ برابر پایین‌ترین دهک درآمدی و بیش از ۵ برابر طبقات متوسط است، افزایش قیمت بنزین فقط بخشی از خدمات ارایه شده به این طبقه را جبران می‌کند. از نظر رعایت عدالت نیز با توجه به اصول مالیاتی و اصل قدرت پرداخت، بهتر است که طبقات بالا از هیچ‌گونه یارانه‌ای برای افزایش قیمت بنزین برخوردار نباشند و قیمت واقعی را برای بنزین بپردازند. بنابراین می‌توان در ادامه طرح سهمیه‌بندی، با توجه به مشخص بودن نوع خودروها، سهمیه بنزین یارانه‌ای را برای این خودروها قطع کرد.

افزایش قیمت بنزین و افزایش هزینه حمل و نقل در طبقات متوسط جامعه، به دلیل برخورداری از خودرو شخصی و تاکسی‌های داخلی شهری و خودروهای بین شهری، بسیار تأثیر گذار است. البته این خانوارها قادر به پرداخت هزینه اضافی ناشی از افزایش قیمت بنزین خواهند بود، ولی این افزایش به صورت مستقیم بیشتر منافع این طبقه را درگیر خواهد کرد.

در سید هزینه طبقات پایین، هزینه حمل و نقل، حجم بیشتری در مقایسه با دیگر گروه‌های درآمدی دارد، ولی باید توجه داشت که این گروه درآمدی برای سفرهای بین شهری از اتوبوس و برای سفرهای داخل شهری نیز بیشتر از اتوبوس و کمتر از تاکسی‌ها و مسافر برهای شخصی استفاده می‌کنند. بنابراین می‌توان گفت که تأثیر مستقیم افزایش قیمت بنزین بیشتر متوجه اقشار متوسط جامعه است و از این جهت نباید چندان نگران بود.

بر این اساس برای کاهش فشار بر طبقات کم درآمد، دولت باید، حمل و نقل عمومی را توسعه بخشد. برای کاهش بار مالی ناشی از افزایش قیمت بنزین نیز دولت می‌تواند با وام‌هایی که به دارندگان خودروهایی از قبیل تاکسی می‌پردازد آن‌ها را به گاز سوز کردن خودروهاشان ترغیب کند.

اما مهمترین دلیل مخالفت با افزایش قیمت بنزین، تأثیرات غیر مستقیم ناشی از اتخاذ این سیاست

جامعه تحمیل می‌شود و تحلیل هزینه - فایده این سیاست در بلند مدت در مقایسه با تحلیل هزینه - فایده آزاد سازی تدریجی قیمت بنزین، در راستای منافع ملی است یا نه؟ پاسخ به این سؤال مجال دیگری را می‌طلبد.

در انتهای بحث لازم می‌دانم که به چند نکته نیز اشاره‌ای کنم:

نخست اینکه هنوز هم با گذشته سالیان سال از پرداخت یارانه سوخت در کشور و زیاده‌روی در مصرف آن، بسیاری از مردم تصور می‌کنند که دولت نباید قیمت سوخت را افزایش دهد، بلکه باید سوخت را حتی قیمتی پایین‌تر از سطح فعلی عرضه کند. در میان صاحبان این طرز تلقی می‌توان افراد تحصیل‌کرده را نیز سراغ گرفت. این امر حاکی از آن است که اطلاع‌رسانی دولت در این زمینه بسیار ضعیف بوده است. در واقع دولت به این نتیجه نرسیده است که برای بهبود و بهتر شدن عملکرد یک سیاست نخست باید به اطلاع‌رسانی و توجیه مردم بپردازد. بنظر می‌رسد جامعه ایرانی به تصور برخورداری منابع نفتی سرشار معتقد است، باید سوخت نیز به قیمت‌های بسیار پایینی عرضه شود. غافل از اینکه این منابع جزء ثروت‌های ملی است و تنها متعلق به این نسل نیست و نسل‌های بعدی نیز در آن سهیم هستند. در ضمن کالایی مثل بنزین جزء کالاهای به اصطلاح قابل تجارت است و ما می‌توانیم آن را صادر کنیم و از رهگذر آن منابع ارزی کلانی از این منبع به‌دست آوریم. باید توجه داشت که هر تحولی هزینه‌ای دارد و هزینه سیاست آزاد سازی قیمت بنزین نیز باید در کوتاه مدت پرداخته شود تا در بلند مدت از مواهب آن برخوردار شد.

نکته دوم اینکه، به نظر می‌رسد تأثیرات غیر مستقیم این سیاست، یعنی همانا افزایش هزینه‌های تولید و افزایش قیمت کالاهای مختلف، در اقتصاد کشور ایجاد شده است. این واقعیت، تنها دلیل موجه‌تر مخالفان آزاد سازی قیمت سوخت و اجرای سیاست سهمیه‌بندی سوخت را در پرده‌ای از شک و تردید فرو می‌برد. به بیان دیگر نمی‌توان مدعی شد که سیاست سهمیه‌بندی موجب هیچ‌گونه افزایش قیمت در کشور نشده و نمی‌شود.

در مجموع می‌توان گفت که افزایش تدریجی قیمت بنزین نتایج بهتری در پی دارد که متأسفانه به دلایل پیش گفته نسبت به آن تردید وجود دارد؛ تردیدی که حاصلش از دست رفتن یک فرصت‌هاست. ●

این افزایش با وجود مصرف بالای بنزین توسط ثروتمندان به دلیل استفاده از چندین خودرو شخصی، درصد جزئی از مخارج زندگی آنان را تشکیل می‌دهد

است. مهمترین تأثیر غیر مستقیم افزایش قیمت بنزین، همان‌طور که گفتیم، نقش آن در افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و افزایش هزینه‌های تولید است. این افزایش نیز عمدتاً بر قدرت خرید طبقات پایین و متوسط فشار زیادی وارد می‌سازد که نگران کننده است.

اما باید دید که آیا سیاست سهمیه‌بندی بنزین و تداوم آن در بلند مدت می‌تواند خواسته‌های مخالفان افزایش قیمت بنزین را برآورده کند یا نه؟ آیا هزینه‌هایی که از قبال اجرای این سیاست بر

اولین قدم در راستای واقعی کردن قیمت بنزین با اجرای طرح سهمیه‌بندی برداشته شد و اکنون دولت باید قدم‌های بعدی را بردارد