



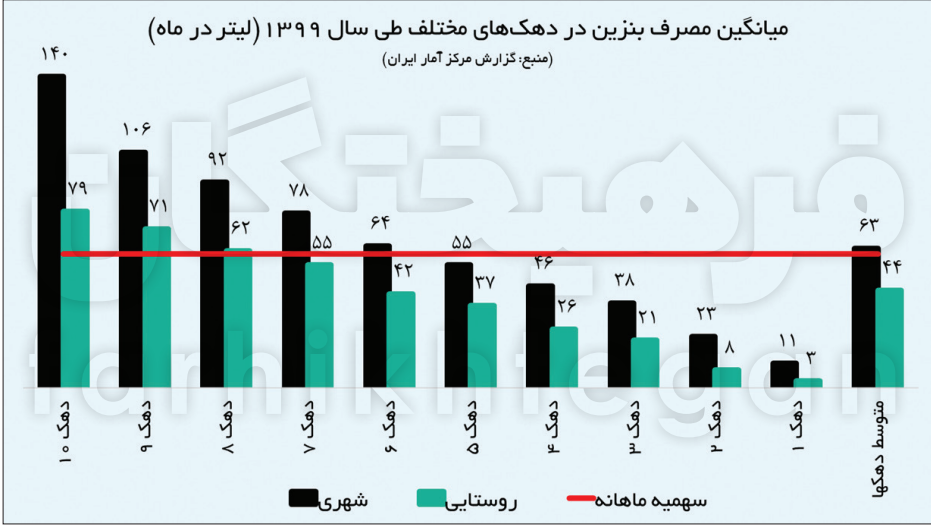
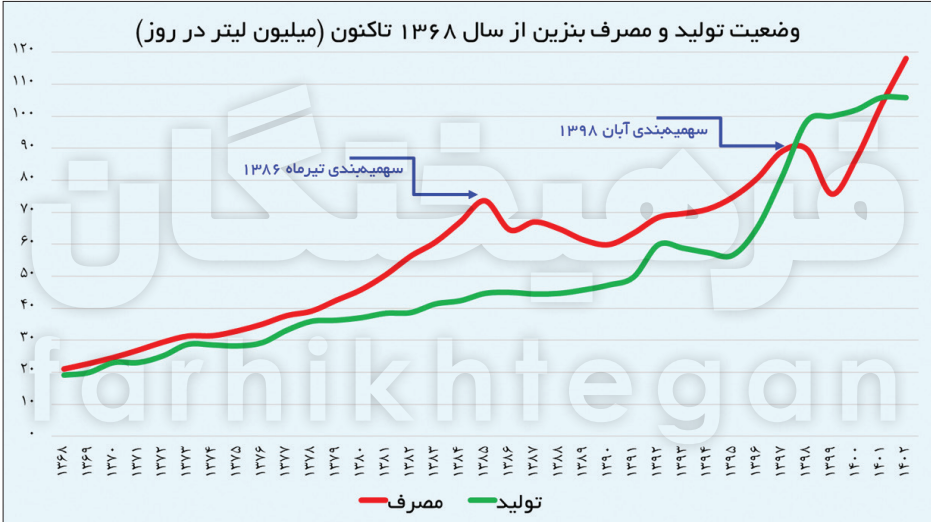
مصرف واقعی بنزین چقدر است؟ سیاست‌های غیرقیمتی کدام است؟ مصرف پلکانی چگونه اجرا شود؟

چند سوال جدی درباره مساله مدیریت بنزین

وضعیت مصرف بنزین در کشور طی سال‌های ۱۳۳۰ تا ۱۴۰۱					
سال	مقدار مصرف روزانه (هزار لیتر)	درصد تغییر مصرف	قیمت بنزین-ریال	تغییر قیمت (درصد)	اتفاقات مهم
۱۴۰۲ برآورد	۱۱۸,۱۰۰	۱۴,۱	۱۵۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۴۰۱	۱۰۳,۵۰۰	۱۴,۹	۱۵۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۴۰۰	۸۷,۰۰۰	۱۶	۱۵۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۳۹۹	۷۵,۷۰۰	-۱۶,۴	۱۵۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۳۹۸	۸۹,۷۰۰	۰,۷	۱۵۰۰۰ سهمیه-آزاد	۲۰۰	اعتراضات مردمی
۱۳۹۷	۸۹,۱۱۵	۱۰,۴	۱۰,۰۰۰	-	
۱۳۹۶	۸۰,۷۱۴	۸	۱۰,۰۰۰	-	
۱۳۹۵	۷۴,۷۴۱	۵,۳	۱۰,۰۰۰	-	
۱۳۹۴	۷۱,۰۰۳	۲	۱۰,۰۰۰	-	
۱۳۹۳	۶۹,۵۹۱	۱,۷	۷۰۰۰ سهمیه-آزاد	۴۳	
۱۳۹۲	۶۸,۴۰۹	۷,۷	۴۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۳۹۱	۶۳,۴۹۳	۶,۱	۴۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۳۹۰	۵۹,۸۵۷	-۲,۳	۴۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۳۸۹	۶۱,۲۶۷	-۵,۳	۴۰۰۰ سهمیه-آزاد	۷۵	
۱۳۸۸	۶۴,۸۰۰	-۳,۲	۱۰۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۳۸۷	۶۶,۹۳۱	۳,۸	۱۰۰۰۰ سهمیه-آزاد	-	
۱۳۸۶	۶۴,۴۵۰	-۱۲,۵	۱۰۰۰۰ سهمیه-آزاد	۳۰۰	اعتراضات مردمی
۱۳۸۵	۶۴,۴۵۰	-۱۲,۵	۱,۰۰۰	۲۵	
۱۳۸۴	۷۳,۶۶۰	۹,۹	۸۰۰	-	
۱۳۸۳	۶۷,۰۰۰	۱۰,۴	۸۰۰	-	
۱۳۸۲	۶۰,۶۷۰	۷,۸	۸۰۰	۲۳	
۱۳۸۱	۵۶,۲۷۲	۱۱,۴	۶۵۰	۳۰	
۱۳۸۰	۵۰,۵۲۳	۱۰,۳	۵۰۰	۱۱	
۱۳۷۹	۴۵,۸۰۶	۷,۷	۴۵۰	۱۷	
۱۳۷۸	۴۲,۵۳۵	۸,۷	۳۸۵	۱۰	
۱۳۷۷	۳۹,۱۴۲	۳,۸	۳۵۰	۷۵	
۱۳۷۶	۳۷,۷۰۱	۷,۸	۲۰۰	۲۵	
۱۳۷۵	۳۴,۹۷۳	۶,۲	۱۶۰	۶۰	
۱۳۷۴	۳۲,۹۴۰	۵	۱۰۰	۱۰۰	
۱۳۷۳	۳۱,۲۷۴	۶,۴	۵۰	-	
۱۳۷۲	۲۹,۳۹۷	۹,۳	۵۰	-	
۱۳۷۱	۲۶,۸۸۵	۹,۴	۵۰	-	
۱۳۷۰	۲۴,۵۶۶	۸,۳	۵۰	-	
۱۳۶۹	۲۳,۶۸۸	۸,۲	۵۰	۶۷	
۱۳۶۸	۲۰,۹۷۸	۷,۸	۳۰	-	
۱۳۶۷	۱۹,۴۶۶	۱,۱	۳۰	-	
۱۳۶۶	۱۹,۲۵۷	۴	۳۰	-	
۱۳۶۵	۱۸,۵۱۸	-۶,۲	۳۰	-	
۱۳۶۴	۱۹,۷۳۷	۹	۳۰	-	
۱۳۶۳	۱۸,۱۱۰	۱۱,۲	۳۰	-	
۱۳۶۲	۱۶,۲۸۴	۳,۱	۳۰	-	
۱۳۶۱	۱۲,۴۳۰	۲,۴	۳۰	-	
۱۳۶۰	۱۲,۱۳۷	-۷,۶	۳۰	-	
۱۳۵۹	۱۳,۱۴۰	-۱۵,۷	۳۰	۲۰۰	
۱۳۵۸	۱۵,۵۸۵	۱۳,۱	۱۰	-	
۱۳۵۷	۱۳,۷۷۵	۸,۸	۱۰	۲۵	
۱۳۵۶	۱۲,۶۵۸	۱۸	۸	۳۳	
۱۳۵۵	۱۰,۲۹۹	۲۵,۸	۶	-	
۱۳۵۴	۸,۵۳۰	۲۵,۹	۶	-	
۱۳۵۳	۶,۷۷۳	۲۴,۱	۶	-	
۱۳۵۲	۴,۴۵۸	۲۴,۷	۶	-	
۱۳۵۱	۵,۳۷۸	۱۴,۶	۶	-	
۱۳۵۰	۳,۸۶۱	۱۴,۸	۶	-	
۱۳۴۹	۳,۳۶۲	۱۴,۹	۶	-	
۱۳۴۸	۲,۹۶۶	۱۳,۲	۶	-	
۱۳۴۷	۲,۵۸۴	۱۰,۸	۶	-	
۱۳۴۶	۲,۳۳۳	۶,۴	۶	-	
۱۳۴۵	۲,۱۹۲	۱۲,۱	۶	-	
۱۳۴۴	۱,۹۵۶	-۳,۵	۶	-	
۱۳۴۳	۲,۰۲۷	۵,۷	۶	-۴۰	کاهش نرخ پس از اعتراضات
۱۳۴۲	۲,۰۲۷	۵,۷	۱۰	۱۰۰	اعتراضات مردمی
۱۳۴۱	۱,۹۱۸	۵,۴	۵	-	
۱۳۴۰	۱,۸۱۹	۳,۱	۵	-	
۱۳۳۹	۱,۷۶۴	۲,۷	۵	-	
۱۳۳۸	۱,۷۱۸	۹,۴	۵	-	
۱۳۳۷	۱,۵۷۱	۹,۴	۵	-	
۱۳۳۶	۱,۴۳۶	۱۳	۵	-	
۱۳۳۵	۱,۲۷۱	۹,۷	۵	-	
۱۳۳۴	۱,۱۵۹	۱۰,۸	۵	-	
۱۳۳۳	۱,۰۴۶	۱۴,۳	۵	-	
۱۳۳۲	۹۱۵	۱۲,۸	۵	-	
۱۳۳۱	۸۱۱	۱۳	۵	-	
۱۳۳۰	۷۱۸	۴,۷	۵	-	
۱۳۲۹	۶۸۶	۱,۸	۵	-	

میانگین هزینه‌های بنزین برای خانوارهای شهری و روستایی در سال ۱۳۹۹ - ارقام به تومان					
خانوار شهری			خانوار روستایی		
شرح کل	کل هزینه‌ها	هزینه بنزین	سهم (درصد)	کل هزینه‌ها	هزینه بنزین
دهک اول	۶۲,۱۳۹,۲۰۰	۱,۱۷۴,۶۶۷	۱,۹	۷۸۷,۱۹۳	۵۵,۰۷۴
دهک دوم	۲۵,۷۹۲,۹۰۰	۴۱۳,۷۵۷	۱,۶	۱۳۳,۱۹۳,۴۰۰	۱۴۴,۶۶۱
دهک سوم	۳۲,۵۲۳,۴۰۰	۶۸۶,۲۸۴	۲,۱	۳۸۵,۱۴۰	۴۷۴,۷۲۴
دهک چهارم	۳۸,۷۵۵,۶۰۰	۸۲۴,۲۱۵	۲,۱	۲۱,۵۷۰,۵۰۰	۶۶۵,۱۴۶
دهک پنجم	۴۵,۵۴۴,۷۰۰	۹۹۰,۸۱۲	۲,۲	۲۵,۷۱۴,۰۰۰	۶۶۵,۱۴۶
دهک ششم	۵۳,۴۷۳,۳۰۰	۱,۱۱۴۶,۶۰۷	۲,۱	۳۰,۲۹۹,۶۰۰	۷۶۰,۹۷۰
دهک هفتم	۶۳,۲۹۵,۸۰۰	۱,۴۰۹,۲۶۴	۲,۲	۳۵,۷۴۰,۱۰۰	۹۹۲,۸۱۱
دهک هشتم	۷۶,۲۴۰,۵۰۰	۱,۶۶۱,۶۹۵	۲,۲	۴۳,۰۵۲,۹۰۰	۱,۱۳۳,۵۷۴
دهک نهم	۹۸,۶۱۰,۷۰۰	۱,۹۰۳,۲۷۸	۱,۹	۵۴,۰۷۷,۹۰۰	۱,۴۹۲,۴۱۵
دهک دهم	۱۷۳,۱۱۸,۶۰۰	۲,۵۱۲,۷۴۰	۱,۵	۹۴,۲۴۴,۹۰۰	۱,۷۶۸,۸۱۹

مرکز آمار ایران



است، پله بعد به نرخ ۳۵۰ تومان، پله بعدتر به نرخ ۴ هزار تومان و مازاد بر آن با نرخ‌های بالاتر به فروش برسد. پرواضح است این نوع قیمت‌گذاری بنزین نمونه‌موردی شاید در جهان نداشته باشد اما باید توجه داشته باشیم نظام مسائل و گرفتاری‌های ایران در موضوع یارانه‌ها با همه دنیا متفاوت بوده و با توجه به اینکه در این شرایط اتخاذ اصلاحات قیمتی عادی برای دولت سخت بوده، شاید بهتر باشد دولت تصمیمات این چنینی بگیرد.

۳. **توسعه حمل و نقل عمومی:** شوربختانه دولت‌ها همواره با عدم اصلاح به موقع قیمت بنزین، نه تنها فرصت یک شوک درمانی در سال‌های بعدی را فراهم کرده‌اند، با سرازیر کردن یارانه‌ها به سمت حامل‌های انرژی، فرصت توسعه حمل و نقل عمومی را از دست داده و به مصارف بی‌رویه خودروها و خودروهای شخصی دامن زده‌اند. این موضوع در تجربه آبان ۱۳۹۸ نیز به خوبی قابل رویت بود. در آن سال هایشترین واکنش‌های خیابانی و اعتراضات در حومه‌های بزرگ و اقمار کلانشهرها رخ داد. پیام این اتفاق روشن است، به دلیل عدم توسعه حمل و نقل عمومی سریع‌السير، هزینه‌رفت و آمده اقمار شهرهای بزرگ بسیار قابل توجه و چشمگیر است. این وضعیت با ترکیب جمعیتی که آن مناطق دارند، می‌تواند زمینه‌ساز بحران امنیتی شود. چرا که اغلب این ساکنان از گروه‌های کم‌درآمد و مشاغل کم‌درآمد هستند. افزایش قیمت بنزین بدون توسعه حمل و نقل عمومی سریع‌السير و ارزان (عمدتاً قطار و مترو) می‌تواند واکنش‌های تندی را از سوی این جمعیت به همراه داشته باشد. اما این موضوع یعنی کم‌توجهی به حمل و نقل عمومی در مسیرهای شهری و بین‌استانی نیز دیده می‌شود. برای مثال کشورهای ترکیه و ایران با جمعیت مشابه و با مقدار طول خطوط ریلی مشابه هستند. در سال‌های اخیر سیستم ریلی ترک‌ها بین ۱۸۰ تا ۱۸۵ میلیون نفر در سال جابه‌جایی مسافر داشته اما این میزان برای سیستم ریلی کشور تنها ۲۸ تا ۲۹ میلیون نفر بوده است. اما مرکز مطالعات زنجیره‌ارزش به عنوان یکی از مراکز مطالعاتی تخصصی نیز به موارد زیر برای مدیریت مصرف در بخش تقاضا اشاره کرده است.

۴. کاهش ترافیک از طریق تمهیدات مختلف همچون شناسایی ساعات کاری

۵. بهینه‌سازی موتورهای احتراقی خودروهای سواری و موتورسیکلت‌های تولیدی جدید و موجود

۶. تلاش برای سرعت‌دهی به جایگزینی خودروهای فرسوده

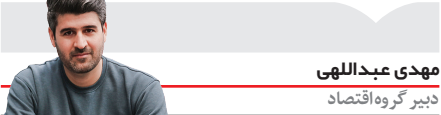
۷. اجرای هر چه سریع‌تر طرح تبدیل خودروها به خودروهای دوگانه‌سوز

همچنین این مرکز مطالعاتی دو محور زیر را به عنوان راهبردهای اصلی جهت توسعه صنعت پالایش نفت پیشنهاد داده است. الف. ارتقای پالایشگاه‌های موجود با هدف کاهش فرآورده‌های سسنگین و کم‌ارزش و تولید محصولات موردنیاز از جمله بنزین و ب. تمرکز بر اجرای‌سازی یک پالایشگاه ۳۰۰ هزار بشکه‌ای نفت خام طی برنامه هفتم توسعه. بررسی‌ها نشان می‌دهد طی سال‌های گذشته با صدور مجوزهای متعدد در حوزه صنعت پالایش نفت و میعانات گازی و بدون توجه به الزامات توسعه این صنعت، عملاً توسعه صنعت پالایش نفت از وضعیت خوبی برخوردار نیست. بر این اساس با ایجاد تمرکز در چند پروژه محدود، روند توسعه این صنعت راهبردی و مهم باید تسهیل و تسريع شود. باید این نکته را نیز متذکر شد که تولید بنزین در پالایشگاه‌ها با رویکرد پتروپالایشی بودن آنها به‌صورت همزمان، نشدنی است؛ چرا که جریان‌های هیدروکربوری که جهت تولید بنزین مورد استفاده قرار می‌گیرد، خوراک واحدهای پتروشیمی هستند و با توجه به رشد تقاضای بالای بنزین در کشور، مطمئناً اولویت اصلی دولت و وزارت نفت باید تأمین این نیاز افسار گسیخته باشد و نه پتروپالایش و تولید محصولات پتروشیمی.

بودن یا نبودن، استفاده یا عدم استفاده از CNG متفاوت خواهد بود. اما به هر حال با توجه به سهم کم خودروهای بنزینی در جابه‌جایی کالاهای بین شهری، و در نظر گرفتن سهم ۲ درصدی بنزین در هزینه‌های خانوار، به نظر می‌رسد به این دلیل که دولت‌ها به موقع و به‌صورت تدریجی اقدام به اصلاح قیمت بنزین نکرده‌اند، اثر روانی ناشی از شوک درمانی موجب حساسیت بیش از حد افراد، کالاهای خدمات و هزینه‌های جانبی به بنزین است. همچنین بخشی از مصارف عمومی بسیار بالاتر از مصارف شخصی است که دولت‌ها همواره سعی کرده‌اند این سهمیه‌ها را بسیار دست بالا در نظر بگیرند تا هزینه حمل و نقل عمومی افزایش شدیدی را تجربه نکنند. سهم دو درصدی هزینه‌های بنزین در هزینه‌های خانوار ممکن است غیرطبیعی به نظر برسد اما طبق محاسبات مرکز آمار ایران، میانگین مصرف کل خانوارهای ایرانی در سال ۱۳۹۹ حدود ۷۵۲ لیتر بوده است. این مقدار فقط ۳۲ لیتر بیشتر از سهمیه ماهانه ۶۰ لیتر (با قیمت ۱۵۰۰ تومان) بوده است. به عبارتی، بنزین ماهانه ۶۰ لیتر برای اغلب خانوارهای ایرانی کفاف کرده و مصرف بنزین ۳ هزار تومان آن‌ها تنها ۲۲ لیتر بوده است. طبق گزارش مرکز آمار ایران، میزان مصرف بنزین دهک یک ۱۳۳ لیتر، دهک دوم ۲۷۶ لیتر، سوم ۴۵۸ لیتر، چهارم ۵۴۹ لیتر، پنجم ۶۶۱ لیتر، ششم ۷۶۴ لیتر، هفتم ۹۴۰ لیتر، هشتم ۱۱۰۸ لیتر و دهم ۱۲۶۹ لیتر و در نهایت مصرف دهک پردرآمد دهک ۱۶۷۵ لیتر بوده است. به عبارتی، فقط دهک‌های هفتم به بالا بیش از سهمیه ۶۰ لیتری مصرف داشته و بنزین آزاد خریده‌اند.

۱. **حذف کارت‌های سوخت جایگاه‌های سوخت:** با توجه به شکاف بالای قیمت بنزین در داخل کشور و کشورهای منطقه، عدم ایجاد محدودیت در مصرف سوخت باعث شده این موضوع زمینه جاقاق بنزین را فراهم کند. حذف آن می‌تواند در کاهش مصارف مرتبط با جاقاق مؤثر باشد.

۲. **کاهش سهمیه آزاد و ایجاد قیمت‌های پلکانی برای آن:** بررسی‌های مرکز آمار ایران نشان می‌دهد در سال‌های گذشته مصرف ماهانه دهک‌های یکم تا ششم معادل بنزین سهمیه‌ای بوده که آنها به قیمت ۱۵۰۰ در ریافت می‌کنند و صرفاً از دهک هفتم تا دهم مجبور شده‌اند مازاد بر بنزین سهمیه‌ای، از بنزین آزاد ۳ هزار تومانی استفاده کنند. از سوی دیگر بنزین سهم ۲,۳ تا ۲ درصدی در هزینه خانوار دارد و تورم آن که تورم فشار هزینه‌ای است، مقطعی بوده و چندان ماندگار نیست. از این رو، دولت می‌تواند در وهله اول با حفظ ۶۰ لیتر سهمیه، پله‌های جدیدی را برای مصارف مازاد بر سهمیه ایجاد کند. این پله‌های جدید می‌تواند قیمتی بین ۳ هزار تومان برای پله اول تا به نرخ تمام‌شده آن در پله‌های بعدی شکل بگیرد. برای مثال اگر پله اول مازاد بر مصرف سهمیه ۳ هزار تومان



در هفته‌های اخیر اخباری مبنی بر واردات بنزین و گازوئیل در رسانه‌ها منتشر شده است. از سویی دیگر مقایسه مصرف و تولید بنزین نیز حکایت از سبقت مصرف از تولید دارد. آمارها نشان می‌دهد با ادامه شرایط فعلی و بدون اصلاحات در بخش تقاضا و عرضه بنزین، کشورمان مجبور به واردات سالانه بیش از ۲٫۵ میلیارد دلار بنزین خواهد شد. پرواضح است بخش قابل توجهی از مشکل مربوط به ثابت نگه‌داشتن قیمت بنزین طی چهار سال اخیر بوده است. اما در این شرایط چه باید کرد. م‌مدستی‌ترین پیشنهاد می‌تواند جبران عقب ماندگی قیمت بنزین و یا همان اصلاح صرفاً قیمتی باشد. آن طور که در جدول آمده، اصلاحات صرفاً قیمتی که عملاً به شوک درمانی (به واسطه تلاش برای جبران عقب‌ماندگی قیمت چندساله) منجر شده و بعضاً تبعات امنیتی به همراه داشته است. اما در سویی دیگر، تجربه کشور در حوزه اصلاح قیمت بنزین نشان می‌دهد در سال‌هایی که قیمت آن به صورت تدریجی اصلاح شده (سال‌های ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۳) این اصلاحات چندان تبعات امنیتی و سیاسی به همراه نداشته و با پذیرش عمومی همراه شده و حتی در آن سال‌ها تورم عمومی کشور نیز از روند بلندمدت کمتر بوده است. آن طور که در ادامه می‌آید، به نظر می‌رسد با توجه به مجموعه شرایط، شاید بهتر باشد دولت مدیریت بنزین را با یک بسته سیاستی به اجرا درآورد. این بسته سیاستی می‌تواند با حفظ آرامش، یک سری اقدامات کوتاه‌مدت و بلندمدت را برای مدیریت بنزین شکل دهد.

سبقت مصرف بنزین از تولید

انطور که آمارها نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۱ مصرف بنزین از تولید آن پیشی گرفته است. طبق محاسبات آماری مرکز مطالعات زنجیره ارزش در سال ۱۴۰۲ مصرف بنزین به روزانه ۱۱۸ میلیون و ۶۰۰ هزار لیتر می‌رسد، این درحالی است که طبق آمارها، تولید روزانه بنزین کشور حدود ۱۰۵ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر برآورد می‌شود. به عبارتی، برآوردها این است که در سال ۱۴۰۲ مصرف روزانه بنزین ۱۲٫۸ میلیون لیتر بیشتر از تولید بنزین کشور باشد. برآوردهای مرکز مطالعات زنجیره ارزش نشان می‌دهد ارزشی این مقدار واردات برای کشور ۲٫۴ میلیارد دلار خواهد بود. کارشناسان معتقدند ثابت ماندن قیمت بنزین از آبان ۱۳۹۸ تاکنون و عدم اصلاح تدریجی قیمت بنزین بیشترین سهم را در سبقت مصرف بنزین از تولید آن دارد. دلیل هم این است که اولاً ثابت ماندن قیمت بنزین باعث شده سهم مصرف بنزین که مرکز آمار ایران آن را برای سال ۱۳۹۹ حدود ۲٫۳ تا ۲ درصد برای خانوارها برآورد کرده بود حالا در سال گذشته و سال جاری به حول و حوش یک درصد درآمد خانوار برسد. این موضوع خود در افزایش تمایل به مصرف در قالب خودروهای تک سرشبین و استفاده کمتر از حمل و نقل عمومی مؤثر بوده است. اما یکی دیگر از بدترین تبعات ثابت ماندن قیمت بنزین، مساله افزایش حجم جاقاق بنزین از مرزهای کشور است.

پرواضح است ثابت ماندن قیمت بنزین و ادامه وضع موجود تبعات جبران‌ناپذیری را به همراه خواهد داشت. این تبعات را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد: ۱- وابستگی کشور به واردات سالانه ۲٫۵ تا ۳ میلیارد دلار بنزین. ۲- عدم تمایل خودروسازان به بهینه‌سازی سوخت و متنوع‌سازی مصرف سوخت (بی توجهی به ساخت خودروهای دوگانه‌سوز)، ۳- از دست رفتن فرصت توسعه پتروپالایشگاه‌ها و تأمین خوراک شرکت‌های پتروشیمی و فرصت توسعه زنجیره ارزش نفت و گاز، ۴- افزایش تردد خودروهای تک سرشبین و افزایش آلودگی و ترافیک و ۵- اجبار دولت به شوک درمانی. به نظر می‌رسد مورد آخر یکی از بدترین اتفاقاتی است که می‌تواند در کشور رخ دهد. موضوع از این قرار است که دولت‌ها از دهه ۱۳۳۰ برای حمایت از خانوارها، برای چندین سال ریسک تعدیل قیمت بنزین با تورم سالانه یا حداقل نصف عدد تورم سالانه را نیز به گردن نمی‌گیرند و زمانی که از سر اجبار تصمیم‌گیرند، مجبورند دست به شوک درمانی بزنند؛ چرا که آنها به جای اینکه به تدریج و آرام آرام اقدام به اصلاح قیمت بنزین کنند، پس از چندین سال مجبور می‌شوند قیمت را واقعی کنند که اغلب این اقدامات ناگهانی، تبعات امنیتی و سیاسی نیز داشته است.

سهم ۲ درصدی بنزین از هزینه‌های خانوار

نقش هزینه‌های بخش انرژی در افزایش هزینه‌های خانوار و در نهایت تورم عمومی (در نوسان‌های کوتاه‌مدت) را نمی‌توان کتمان کرد اما واقعیت این است که در کشورمان به‌رغم تورم سالانه ۲۰ درصدی (میانگین بلندمدت) دولت‌ها سعی کرده‌اند قیمت بنزین را برای چندین سال ثابت نگه‌دارند. این عدم اصلاح تدریجی قیمت بنزین موجب شده دولت‌ها با افزایش شدید شکاف بین قیمت تمام‌شده با قیمت وارداتی بنزین با هزینه‌های فروش و افزایش شدید مصرف، با یک شوک ناگهانی این عقب‌ماندگی قیمت را جبران کنند. این شوک در برخی سال‌ها تبعات امنیتی نیز داشته و منجر به اتفاقات تلخی در کشور شده است. اما نکته قابل تأمل اینکه بررسی آماری مرکز آمار ایران نشان می‌دهد بین سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۹ سهم بنزین در هزینه‌های خانوار از حدود ۱ درصد در مناطق شهری و روستایی به ۲٫۳ تا ۲ درصد در مناطق شهری و روستایی رسیده است.

اما بررسی سهم بنزین در هزینه دهک‌های درآمدی نیز نشان می‌دهد طی سال ۱۳۸۹ سهم بنزین از کل هزینه‌های دهک‌های یک تا دهم شهری و روستایی نیز به‌طور میانگین بین ۳ تا ۳ درصد در نوسان است. البته این ارقام، ارقام میانگین هستند و اعداد مصرف با توجه به نوع شغل و حرفه، دوری و نزدیکی محل کار و اشتغال، ترافیک و ترافیک جمعیت، دسترسی به حمل و نقل عمومی و در استان‌های مختلف و همچنین در وسایل نقلیه مختلف (فرسوده