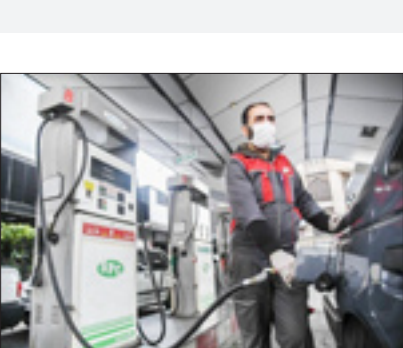


وحیدعظیم‌نیا

دبیر گروه اقتصاد

پارانه‌های هدفمند انرژی که در آن هر فرد بر اساس نیازهای مصرفی خود پارانه دریافت می‌کند، توزیع عادلانه منابع را تضمین می‌کند و شیوه‌های مصرف کارآمد را تشویق می‌کند. علاوه بر این، در نظر گرفتن صنعت حمل و نقل و اجرای نظارت بر داده‌ها برای بهینه‌سازی مصرف می‌تواند اثربخشی سیستم اصلاح شده پارانه‌ها را افزایش دهد. به طور کلی، اصلاح سیستم پارانه انرژی در تحقق بهینه‌سازی مصرف در بخش خانگی بسیار مهم است. در صفحه پیش‌رو به بررسی اهمیت اجرای نظام جدید پارانه‌های انرژی بنزین به صورت سرانه در جهت ایجاد نظام انگیزشی برای بهینه‌سازی و صرفه‌جویی در مصرف و به دست آوردن منفعت اقتصادی پرداخته‌ایم.



ضرورت اصلاح شیوه تخصیص پارانه‌های بنزین

پارانه‌ها اغلب بدون در نظر گرفتن نیازهای واقعی انرژی و الگوهای مصرف افراد ارائه می‌شود و این رویکرد غلط در شیوه فعلی اعطای پارانه بنزین به خودرو نیز وجود دارد که منجر به تخصیص نادرست منابع می‌شود، زیرا برخی از خانوارها پارانه‌هایی را دریافت می‌کنند که به آنها نیاز ندارند، در حالی که برخی دیگر از حمایت کافی برخوردار نیستند. با اعطای پارانه انرژی به هر فردی می‌توان از تخصیص مناسب پارانه‌ها و براساس نیاز مصرف اطمینان حاصل کرد.

■ ■ ■

با روند فعلی، ایران در ۱۰ سال آینده نیاز به واردات روزانه ۱۱۰ میلیون لیتر بنزین خواهد داشت. یعنی درآمد صادرات روزانه یک میلیون بشکه نفت ایران با قیمت ۷۰ دلار باید صرف واردات بنزین شود که فاجعه آفرین خواهد بود. طبق آمار وزارت نفت، میانگین مصرف بنزین از ابتدای سال تا اواخر شهریور معادل ۱۶ میلیون لیتر در روز بوده است. این رقم در مقایسه با میانگین مصرف مدت مشابه در سال گذشته ۱۳/۵ میلیون لیتر در روز افزایش یافته است.

شرایطی که در بالا شرح داده شد، باعث شده است که ما از بزرگ‌ترین تولیدکننده بنزین در منطقه به یکی از واردکنندگان این نوع سوخت تبدیل شویم. به‌عزم کارشناسان، اگر مجلس شیرویه معادل ۱۶ میلیون لیتر در روز بوده است. این رقم در صحیح نداشته باشند، در آینده نزدیک با مشکلات جدی در حوزه بنزین مواجه می‌شویم.

اختصاص سهمیه بنزین به کدملی را راهکار مناسبی برای حل و فصل مشکل و کمک به بهینه‌سازی مصرف در کشور می‌دانند و این رویکرد جدید عواید حاصل از کاهش مصرف بنزین به طور کامل به مردم منتقل خواهد شد و دیگر از افزایش قیمت بنزین، دولت نفع نخواهد برد و در این سازو کار علاوه بر بازتوزیع مناسب پارانه‌های انرژی در بخش بنزین، اصلاح مصرف بنزین را نیز به همراه خواهد داشت.

در طرح بازتوزیع پارانه انرژی قرار نیست بنزین جدیدی وارد سیستم شود بلکه همین بنزین موجود به جای اینکه به خودرو اختصاص یابد به همه افراد دارای کدملی اختصاص پیدا می‌کند. افراد می‌توانند سهمیه بنزین خود را در بازار بفروشند یا اینکه دولت آن را بخرداری می‌کند. نظام توزیع پارانه‌ها به این ترتیب عادلانه‌تر می‌شود و همه افراد کشور از سهمیه بنزین به صورت یکسان بهره‌مند می‌شوند.

سیستم فعلی پارانه انرژی فاقد مزایای مربوط به صرفه‌جویی در مصرف در طول زنجیره تولید و توزیع انرژی است. با اصلاح نظام پارانه انرژی می‌توان این سازوکارها را معرفی کرد و تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان انرژی را به مصرف بهینه ترغیب کرد. علاوه بر این، سیستم فعلی پارانه انرژی در بخش بنزین با اعطای سهمیه به خودرو کاملاً ناقص است زیرا به درستی به مقاصد مربوط به بهینه‌سازی مصرف انرژی هدفگذاری نشده است. پارانه‌ها اغلب بدون در نظر گرفتن نیازهای واقعی انرژی و الگوهای مصرف افراد ارائه می‌شود و این رویکرد غلط در شیوه فعلی اعطای پارانه بنزین به خودرو نیز وجود دارد که منجر به تخصیص نادرست منابع می‌شود، زیرا برخی از خانوارها پارانه‌هایی را دریافت می‌کنند که به آنها نیاز ندارند، در حالی که برخی دیگر از حمایت کافی برخوردار نیستند. با اعطای پارانه انرژی به هر فردی می‌توان از تخصیص مناسب پارانه‌ها و براساس نیاز مصرف اطمینان حاصل کرد. همچنین با اعطای پارانه بنزین به نفر به جای خودرو، علاوه بر حل این مشکل، برای افرادی که خودرو ندارند، می‌توان با توجیه پارانه انرژی که به آنها اختصاص داده می‌شود، سهمیه بنزین در نظر گرفت. این امر منجر به توزیع عادلانه پارانه‌ها و تشویق شیوه‌های مصرف کارآمد خواهد شد. یکی دیگر از جنبه‌های مهم اصلاح نظام پارانه انرژی، توجه به صنعت حمل و نقل است. قیمت سوخت این صنعت نباید تغییر کند، اما می‌توان براساس سیاست‌های اعطای پارانه به خودروهای فعال، پایش داده‌ها را برای بهینه‌سازی مصرف اعمال کرد. این را می‌توان از طریق سیستم‌های حمل و نقل مبتنی بر ناوبری در آن پارانه به وسایل نقلیه‌ای که به شیوه‌های مصرف کارآمد پایبند هستند، ارائه می‌شود. با اجرای چنین سیاست‌هایی، می‌توانیم بهینه‌سازی انرژی را در بخش حمل‌ونقل ارتقا دهیم و بیشتر به بهینه‌سازی مصرف کلی در بخش خانگی کمک کنیم.

شواهد حاکی از بروز ناترازی بنزین در کشورمان است. طبق آمار وزارت نفت، میانگین مصرف بنزین از ابتدای سال تا اواخر شهریور معادل ۱۱۶ میلیون لیتر در روز بوده که این رقم در مقایسه با میانگین مصرف در مدت مشابه سال گذشته ۱۲/۵ میلیون لیتر در روز افزایش یافته است. اگر شرایط فعلی ادامه یابد و برنامه جامعی برای رفع ناترازی بنزین در کشور نداشته باشیم، پیش‌بینی می‌شود کشور در سال ۱۴۱۲ روزانه حدود ۱۱۰ میلیون لیتر بنزین وارد کند که از بری ۲۴ میلیارد دلاری برآیمان خواهد داشت. این رقم یا در آمد حاصل از صادرات یک میلیون بشکه نفت کشورمان برای ری می‌کند. برای مقابله با این وضعیت و پیگیری بهینه‌سازی مصرف، باید روی اصلاح نظام پارانه‌ها تمرکز کنیم. ■ ■ ■

اصلاح سیستم پارانه انرژی در بهینه‌سازی مصرف در بخش خانگی بسیار مهم است. در حال حاضر موضوع قیمت‌گذاری دستوری و اعطای پارانه انرژی در مراحل مختلف زنجیره انرژی منجر به انحراف چشمگیر در الگوی مصرف در خانوارها شده است. برای رفع این مشکل، اصلاح جامع نظام پارانه انرژی مورد نیاز است. یکی از زمینه‌های اصلی که در آن بهینه‌سازی مصرف وجود ندارد، مصرف انرژی در بخش خانگی غیر صنعتی است. اگر سیگنال قیمت انرژی وجود داشت، خانوارها را تشویق می‌کرد تا به این تلفات انرژی رسیدگی کنند و کارایی انرژی را بهبود بخشند. با برجسته کردن هزینه‌های مرتبط با هدررفت انرژی، خانوارها انگیزه خواهند داشت تا در زمینه مصرف انرژی صرفه‌جویی داشته باشیم علاوه بر این، فقدان انگیزه برای بهینه‌سازی مصرف در سراسر زنجیره تولید و توزیع انرژی یک مانع بزرگ است. برای اصلاح این موضوع، سیستم پارانه انرژی باید دوباره فرموله شود تا مشوق‌ها و پاداش‌هایی برای اقدامات صرفه‌جویی در انرژی ارائه شود. با معرفی گواهی‌های صرفه‌جویی در مصرف انرژی یا مکانیسم‌های مشابه، مصرف‌کنندگان تولیدکنندگان تشویق می‌شوند تا شیوه‌های کارآمد انرژی را اتخاذ کنند که منجر به الگوی مصرف بهینه‌تر و پایدارتر می‌شود.

یکی از راه‌حل‌های بالقوه برای این موضوع، اجرای پارانه‌های انرژی فردی است که در برنامه هفتم توسعه ذکر شده است. براساس این سیستم، مصرف‌کنندگان انرژی، مانند مصرف‌کنندگان برق، گاز و بنزین، به صرفه‌دسترسی دارند و در عین حال آنها را تشویق می‌کند تا از انرژی به طور کارآمد استفاده کنند. به عنوان مثال، خانوارهایی که از برق کم استفاده می‌کنند می‌توانند انرژی تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری می‌کنند، یا پارانه‌های را برای مصرف انرژی دریافت می‌کنند که آنها را تشویق می‌کند تا مصرف کلی انرژی خود را کاهش دهند و شیوه‌های پایدار را اتخاذ کنند. براساس مدل جدید اعطای پارانه انرژی در بخش بنزین، حتی افرادی که خودرو ندارند نیز براساس این سیستم سهمیه بنزین دریافت می‌کنند. در حالی که ممکن است ارائه پارانه بنزین به مالکان غیرخودرو غیر منطقی به نظر برسد، هدف این رویکرد توجیه پارانه انرژی برداختی به افراد با در نظر گرفتن نیازهای مصرف کلی آنهاست. با انجام این کار، تضمین می‌کند که همه از رفتار عادلانه برخوردار شوند و از سیستم پارانه انرژی بهره‌مند شوند.

توجه به این نکته مهم است که اصلاحات پیشنهادی نباید بر صنایع وابسته به انرژی، به ویژه صنعت حمل و نقل تأثیر منفی بگذارد. برای رفع این نگرانی، می‌توان از پایش و تحلیل داده‌ها برای بهینه‌سازی مصرف براساس سیاست‌های اعطای پارانه به خودروهای فعال استفاده کرد. با اجرای سیاست‌های حمل‌ونقل مبتنی بر ناوبری، می‌توان پارانه‌ها را برای ارتقای مصرف سوخت کارآمد در بخش حمل‌ونقل تنظیم کرد و در عین حال اطمینان حاصل کرد که صنایع تحت تأثیر تغییرات ناگهانی قیمت قرار نمی‌گیرند.

در رابطه با مزایای اصلاح نظام پارانه‌های انرژی در بخش خانگی و غیرصنعتی به نفر و اعطای سهمیه‌های

اقتصادسنجی

سرویس اقتصادی ۰۶۰۸۵۲۳۰

«جوان» ابعاد نظام جدید پارانه‌های انرژی بنزین را بررسی می‌کند

مصرف بنزین ترمز بریده است

فقدان گواهی‌های صرفه‌جویی در مصرف انرژی و انگیزه‌های اقتصادی برای مصرف کارآمد این موضوع را تشدید می‌کند



با عدالت بیشتری پارانه‌ها بین مردم تقسیم شود، به «جوان» می‌گوید: «عدالت در تقسیم پارانه‌ها بسیار مهم است. از همین منظر می‌توان گفت که اعطای پارانه بنزین به نفر به جای خودرو نیز از اهمیت بالایی برخوردار است.»

وی می‌افزاید: «واقعیت این است که اجرای طرح اعطای پارانه به نفر به جای خودرو دشواری‌های فراورد دارد و دولت باید با برنامه ریزی‌های دقیقی به سمت اجرای این طرح پیش برود. اما نتایج مثبتش به لحاظ عدالت محوری آن قدر زیاد است که می‌توان مشکلاتش را حل کرد.»

کارشناس انرژی خاطر نشان می‌کند: «نامی توایم پارانه را حذف کنیم، اما باید تلاش حداکثری خود را در زمینه افزایش عدالت در تقسیم پارانه‌ها به کار بگیریم. در قانون هدفمندی پارانه‌ها فقط نفت و فراورده‌های نفتی مدنظر قرار گرفت. حالا که می‌خواهیم سیاستی را در مورد اعطای پارانه بنزین در نظر بگیریم، باید راهکاری داشته باشیم که تمام مردم به یک اندازه از این پارانه بهره‌مند شوند.»

وی ادامه می‌دهد: «در شرایط فعلی، تنها کسانی که صاحب خودرو هستند و عمدتاً وضعیت مالی بهتری نسبت به افراد فاقد خودرو دارند، از پارانه بنزین بهره می‌برند. این شرایط با هدف اصلی اعطای پارانه‌ها که کمک به مردم است، در تضاد قرار دارد. زیرا حدود ۵۰ درصد جمعیت کشور که عمدتاً جزو اقشار ضعیف کشور محسوب می‌شوند، از پارانه بنزین بی‌نصيب می‌مانند.» کارشناس انرژی می‌گوید: «اعطای سهمیه بنزین به نفر به جای خودرو قطعاً پیشنهاد جذاب و درستی است. اما از آنجایی که پیچیدگی‌هایی خواهد داشت، بهتر است ابتدا برای گاز و برق که فضا برایشان مهیاتر است، انجام شود. وقتی تجربه‌ای در این زمینه به دست آوریم، آن را در حوزه بنزین به کار بگیریم. حتی در مورد گازوئیل هم می‌توانیم به اجرای یک سیاست جایگزین فکر کنیم.» وی ادامه می‌دهد: «یکی دیگر از مزیت‌های اعطای سهمیه بنزین به نفر به جای خودرو این است که موضوع بهینه‌سازی مصرف بهتر پیش می‌رود. با اجرای این طرح، استفاده از وسایل پرمصرف برای افراد توجیهی ندارد و مردم به سمت استفاده از وسایل کم‌مصرف‌تر روی می‌آورند. این طرح می‌تواند در کاهش ترافیک شهری و افزایش صادرات سوخت‌های مایع نیز کمک کننده باشد.»

این کارشناس انرژی می‌افزاید: «با توجه به افزایش مصرف بنزین در کشور، ما به واردکننده بنزین تبدیل شده‌ایم. در حالی که جزو بزرگ‌ترین تولیدکنندگان این ماده در منطقه هستیم، می‌توانستیم از این مزیت برای افزایش بازارهای صادراتی‌مان استفاده کنیم، اما این اتفاق نیفتاد و الان واردکننده بنزین هستیم.»

وی می‌افزاید: «با توجه به آنچه توضیح داده شد، لازم است سیاست‌های دقیقی در راستای بهینه‌سازی مصرف بنزین در کشورمان در پیش بگیریم. اعمال سیاست اعطای سهمیه بنزین به نفر به جای خودرو به صورت تدریجی گزینه مناسبی به نظر می‌رسد.»

این کارشناس انرژی می‌افزاید: «موضوع دیگری که اهمیت زیادی دارد، کاهش تراز گازی پارس جنوبی است که بر تولید مواد سوختی در کشور تأثیر می‌گذارد و ما را در آینده نزدیک با مشکل مواجه می‌کند. این موارد لزوم اعمال سیاست‌هایی در راستای بهینه‌سازی مصرف بنزین را در کشورمان تشدید می‌کند.»

وی در پایان تأکید می‌کند: «بهینه‌سازی مصرف در بخش خانگی مستلزم اصلاح نظام پارانه انرژی است.



محمدعلی قدیری

کارشناس حوزه سوخت و پتروپالایشگاه

مهم‌ترین مزیت اختصاص سهمیه بنزین به نفر به جای خودرو و همسان موضوع ایجاد عدالت در توزیع پارانه‌هاست. اگر این طرح اجرا می‌شود، همگان به صورت برابر از پارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند. فردی در تهران که تمکن مالی بالایی دارد و چندین خودرو دارد، با فردی در یک روستای دورافتاده که خودرو ندارد و سفر نمی‌رود، به یک اندازه از پارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند و این به معنای ایجاد عدالت در تخصیص پارانه‌هاست.»

«مهم‌ترین مزیت اختصاص سهمیه بنزین به نفر به جای خودرو و همسان موضوع ایجاد عدالت در توزیع پارانه‌هاست. اگر این طرح اجرا می‌شود، همگان به صورت برابر از پارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند. فردی در تهران که تمکن مالی بالایی دارد و چندین خودرو دارد، با فردی در یک روستای دورافتاده که خودرو ندارد و سفر نمی‌رود، به یک اندازه از پارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند و این به معنای ایجاد عدالت در تخصیص پارانه‌هاست.»

سیستم فعلی مانع کارایی می‌شود و منجر به انحراف در الگوی مصرف می‌شود. با ارائه سیگنال قیمت انرژی و اعطای پارانه برای اقدامات صرفه‌جویی در مصرف انرژی می‌توان به موضوع هدررفت انرژی در خانوارها رسیدگی کرد. علاوه بر این، سیستم پارانه انرژی باید مکانیسم‌هایی مانند گواهی‌های صرفه‌جویی در مصرف انرژی و مشوق‌هایی برای بهینه‌سازی مصرف در سراسر زنجیره تأمین انرژی داشته باشد.»

■ **اعمال عدالت در تخصیص پارانه بنزین در گروهی اجرای طرح اختصاص سهمیه به کدملی است**
محمدعلی قدیری کارشناس حوزه سوخت و پتروپالایشگاه با اشاره به این موضوع که با قیمت و پارانه فعلی حداقل سالانه ۳۰ میلیارد دلار پارانه بنزین می‌دهیم که عدد قابل توجهی است، به «جوان» می‌گوید: «آنچه کاملاً آشکار است و نمی‌توانیم آن را انکار کنیم این است که پارانه بنزین به صورت عادلانه در کشور تقسیم نمی‌شود. در حال حاضر، کسانی که از وضعیت مالی بهتری برخوردارند، خودروی بیشتری دارند و سفر بیشتری می‌روند، بیشتر از پارانه استفاده می‌کنند و کسانی که فاقد خودرو هستند، هیچ پارانه‌ای دریافت نمی‌کنند. این به معنای بی‌عدالتی در تخصیص پارانه است که باید اصلاح شود.»

این کارشناس انرژی می‌افزاید: «قیمت بنزین در کشور ما ثابت نگه داشته شده است و حتی سالانه متناسب با تورم افزایش نمی‌یابد. به همین دلیل، مردم انگیزه‌ای برای استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی ندارند و ترجیح می‌دهند با وسیله شخصی تردد داشته باشند.» وی ادامه می‌دهد: «وضعیتی که در بالا توضیح دادیم، قابل قبول نیست و مشکلات اساسی برآیمان ایجاد کرده است. اصلاح قیمت بنزین باید در دستور کار باشد. یکی از راهکارهای مهم برای سامان دادن به شرایط فعلی و به ویژه عادلانه کردن توزیع پارانه‌ها، اختصاص سهمیه بنزین به کدملی است. متأسفانه این طرح از برنامه هفتم توسعه حذف شد.»

قدیری گوید: «قدم دیگری که می‌توانیم داشته باشیم این است که در مجلس قانونی مصوب کنیم که سالانه قیمت بنزین متناسب با تورم افزایش پیدا کند. اگر این موضوع به صورت قانون پیش برود، مردم آن را می‌پذیرند. زبیرا برای مردم قابل پیش‌بینی است که همه ساله متناسب با تورم مبلغی به قیمت بنزین اضافه می‌شود. همان‌طور که تمامی کالاها در طول زمان افزایش قیمت پیدا می‌کنند.»

این کارشناس انرژی توضیح می‌دهد: «اختلاف قیمت استبدیدی بین بنزین پارانه‌ای و آزاد باعث شده است که بسیاری برای قاچاق به وجود بیاید و روزانه حداقل ۵ میلیون لیتر قاچاق صورت بگیرد. از طرف دیگر، برخی تولیدکنندگان از بنزین به عنوان حلال استفاده می‌کنند. تمامی این مشکلات بر اثر اختلاف قیمت و بنزین سهمیه‌ای نامحدود ۳ هزار تومانی رخ می‌دهد.»

قدیری می‌افزاید: «مهم‌ترین مزیت اختصاص سهمیه بنزین به نفر به جای خودرو همان موضوع ایجاد عدالت در توزیع پارانه‌هاست. اگر این طرح اجرا می‌شود، همگان به صورت برابر از پارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند. فردی در تهران که تمکن مالی بالایی دارد و چندین خودرو دارد، با فردی در یک روستای دورافتاده که خودرو ندارد و سفر نمی‌رود، به یک اندازه از پارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند و این به معنای ایجاد عدالت در تخصیص پارانه‌هاست.»

■ **جمع‌بندی**

بهینه‌سازی مصرف در بخش خانگی مستلزم یک اصلاح جامع در سیستم پارانه انرژی است. اصلاحات پیشنهادی با پرداختن به مسائلی مانند قیمت‌گذاری اجباری، هدررفت انرژی در خانه‌ها و عدم وجود انگیزه برای بهینه‌سازی مصرف می‌تواند منجر به الگوهای کارآمدتر و پایدارتر مصرف انرژی شود. اجرای پارانه‌های انفرادی انرژی همانطور که در برنامه هفتم توسعه نیز به آن اشاره شده است گامی قابل توجه در راستای تحقق این هدف است. با تشویق اقدامات صرفه‌جویی در انرژی و تضمین رفتار عادلانه برای همه اقشار، این اصلاح می‌تواند به الگوی مصرف بهینه‌تر در بخش خانگی منجر شود و به پایداری کلی بخش انرژی کمک کند.

نفر به جای خودرو مجلسن زیادی دارد، تصریح کرد: یکی از راه‌های مرتبط

با بهینه‌سازی مصرف در کنار تخصیص عادلانه پارانه انرژی در بخش بنزین، همین بحث اختصاص و اعطای پارانه و سهمیه مرتبط با بنزین به نفر به جای خودرو است که موجب خواهد شد علاوه بر افزایش صرفه اقتصادی برای کاهش مصرف، عدالت در توزیع پارانه بنزین نیز محقق شود. محمدنژاد با بیان اینکه در نظام فعلی اعطای پارانه بنزین به خودرو، مرفهین جامعه بیشترین پارانه را دریافت می‌کنند و افراد فاقد خودرو هیچ سهمی در پارانه بنزین ندارند؛ گفت: موضوع اصلی در زمینه اصلاح نظام پرداخت پارانه‌های انرژی در بخش بنزین به نفر بر سر این موضوع است که با اجرای این مدل جدید از اعطای پارانه بنزین به نفر، می‌توانیم مصارف غیرعادی و غیربهینه را اصلاح کنیم و جلوی مصرف غیرمعمول و خارج از استاندارد مصرف نیز گرفته شود. متأسفانه در این زمینه مدل اعطای پارانه بنزین به خودرو باعث مصارف غیربهینه و بسیار بالایی در بخش بنزین دارند؛ افراد ثروتمندی هستند که علاوه بر مصرف بالا و پارانه انرژی بیشتر،

قبلی رخ داد، امروز با مصرف فزآینده بنزین و ناترازی بزرگی در زمینه بنزین مواجه هستیم و این رشد ناترازی نیز همچنان ادامه دارد و باید در زمینه بهینه‌سازی مصرف از طرق مختلف اقدام کنیم. امسال متوسط مصرف بنزین کشور به بالای ۱۲۰ میلیون لیتر رسید در حالی که در سال گذشته متوسط مصرف بنزین بسیار کمتر بود و حدود ۹۵ میلیون لیتر بود و این تفاوت ۲۵ میلیون لیتری در طول شش ماه، پیام بزرگی دارد چراکه قطعاً این میزان مصرف، امکانپذیر نیست و این آمار نشان از قاچاق بنزین به کشورهای همجوار دارد.

این نماینده مجلس با اشاره به این موضوع که اختصاص سهمیه بنزین به



پرویز محمدنژاد

عضو کمیسیون انرژی مجلس

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به اهمیت بهینه‌سازی مصرف در مدل جدید اعطای سهمیه بنزین به نفر به جای خودرو و اصلاح مصارف غیرعادی و غیربهینه در حوزه بنزین گفت: موضوع اصلی در زمینه اصلاح نظام پرداخت پارانه‌های انرژی در بخش بنزین به نفر بر سر این موضوع است که با اجرای این مدل جدید از اعطای پارانه بنزین به نفر، می‌توانیم مصارف غیرعادی و غیربهینه را اصلاح کنیم و جلوی مصرف غیرمعمول و خارج از استاندارد مصرف نیز گرفته شود. ■ ■ ■

پرویز محمدنژاد عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «جوان» بیان این نکته که مصرف بنزین به حد بسیار بالایی رسیده است، گفت: یکی از موضوعات بسیار مهم در زمینه انرژی، بحث مصرف بالای بنزین و ناترازی بنزین است که با توجه به اتفاقات رخ داده در زمینه کرونا و همچنین عدم توسعه ظرفیت بالایشی که در دولت