

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش

در گفت‌وگو با «ایران» خبر داد

۵ اقدام دولت همزمان با اصلاح نرخ سوم بنزین



محمدصادق غظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در گفت و گو با «ایران» از آمادگی کامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی از روز شنبه همزمان با اجرای مصوبه اخیردولت برای اصلاح نرخ سوم بنزین خبر داد و به مجموعه اقداماتی پرداخت که این شرکت در حوزه‌های زیرساختی، سامانه‌ای، تنوع بخشی به سبد سوخت، افزایش تولید و مدیریت مصرف در دستور کار قرار داده است.

ایجاد سامانه‌ای برای شناسایی خودروهای مشمول دریافت سهمیه بنزین

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، با اشاره به تکالیف محول شده به شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران گفت: «برای اجرای این مصوبه، چند وظیفه مشخص بر عهده شرکت قرار گرفت. یکی از مهم‌ترین این تکالیف، ایجاد سامانه‌ای برای شناسایی خودروهایی بود که مشمول دریافت سهمیه می شوند. این سامانه طراحی و آماده‌سازی شده و متقاضیان از فردا می‌توانند با مراجعه به سایت (FCS.NIOPDC.IR)، خودروی خود را انتخاب کنند. خودرویی که سهمیه دریافت می‌کند، در حوزه اعمال نرخ سوم قرار می‌گیرد و زیرساخت‌های فنی لازم برای اجرای این بخش نیز به طور کامل فراهم شده است.

اعطای سهمیه اعتباری به سکوهای اینترنتی حمل‌ونقل مسافر

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران در ادامه با اشاره به اعطای سهمیه اعتباری به سکوهای اینترنتی حمل‌ونقل مسافر اظهار کرد: در این حوزه نیز سامانه و شیوه‌نامه‌ای با همکاری وزارت کشور، سازمان برنامه‌بودجه و خود پلتفرم‌ها از جمله اسنپ و تپسی تدوین و نهایی شده است. بر اساس این سازوکار، سهمیه اعتباری ریالی به خودروهای فعال این پلتفرم‌ها بر مبنای پیمایش ماهانه تخصیص می‌یابد تا از افزایش نرخ کرایه‌ها به اثر اعمال نرخ سوم سوخت یا افزایش قیمت کارت اضطراری جایگاه‌ها جلوگیری شود.»

متنوع‌سازی سبد سوخت

همچنین وی با اشاره به تکلیف دیگر این شرکت در زمینه دوگانه‌سوز کردن ناوگان حمل‌ونقل گفت: «توسعه ناوگان دوگانه‌سوز، بویژه در بخش حمل‌ونقل عمومی و ناوگان‌هایی که مصرف سوخت بالاتری دارند، از جمله مأموریت‌های ماست. در همین راستا، زیرساخت تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به CNG فعال شده و مالکان می‌توانند از طریق سامانه مربوطه، خودروهای خود را به‌صورت رایگان دوگانه‌سوز کنند. با این اقدام، امکان استفاده از سوخت ارزان‌تر و پاک‌تر CNG فراهم می‌شود و این خودروها در عمل تحت تأثیر افزایش قیمت بنزین قرار نخواهند گرفت.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران افزود: «در حوزه متنوع‌سازی سبد سوخت، علاوه بر CNG، بر اساس تکلیف مندرج در قانون بودجه، موضوع افزودن LPG به سبد سوخت نیز در دستور کار قرار دارد. براین اساس، متقاضیان می‌توانند در شعاع ۱۰۰ کیلومتری پالایشگاه‌های موجود، نسبت به احداث جایگاه‌های LPG اقدام کنند تا خودروهایی که تمایل به استفاده از این سوخت دارند، در بخش حمل‌ونقل به آن دسترسی پیدا کنند.»

دو پالایشگاه جدید حدود ۹ ماه آینده به مدار تولید اضافه خواهند شد

غظیمی‌فر با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه افزایش تولید و مدیریت مصرف گفت: «علاوه بر موارد یادشده، مجموعه‌ای از اقدامات در زمینه افزایش تولید و بهینه‌سازی مصرف از قبل در دستور کار ما بوده است. در بخش تولید، از طریق بهینه‌سازی پالایشگاه‌ها توانسته‌ام تولید بنزین را افزایش دهیم. همچنین دو پالایشگاه جدید طی بازه‌ای حدود ۹ ماه آینده به مدار تولید اضافه خواهند شد. این اقدامات به‌صورت موازی دنبال می‌شود تا هم تولید افزایش یابد و هم نیاز کشور به واردات بنزین کاهش پیدا کند.»

او در ادامه به عوامل مؤثر بر مصرف بنزین اشاره کرد و گفت: «مصرف بنزین تابع عوامل متعددی است؛ از جمله کیفیت خودروها، میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی و استفاده از سوخت‌های جایگزین مانند CNG متقلل شود که CNG تمامی این مؤلفه‌ها بر میزان مصرف اثرگذار هستند.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران تصریح کرد: «اگرچه این طرح به‌خودی‌خود گامی کوچک در مسیر مدیریت مصرف به شمار می‌رود، اما برآورد ما این است که در صورت اجرای صحیح مدیریت مصرف، بخشی از مصارف از بنزین به بخش CNG منتقل می‌شود. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که روزانه بین یک تا دو میلیون لیتر از مصرف بنزین به سمت مصرف CNG منتقل شود که این موضوع می‌تواند بخشی از فشار موجود بر تأمین بنزین کشور را کاهش دهد.»



با گذشت ۶ سال از آخرین اصلاح قیمتی در حوزه بنزین، سخنگوی دولت از اجرای طرح «نرخ سوم بنزین» از شنبه آینده خبر داده است. این طرح که بر اساس مصوبه هیأت دولت اجرا می‌شود، ترکیبی از مکانیسم قیمتی و تنظیم سهمیه‌ها را شامل می‌شود. در هفته‌های گذشته، انتشار این مصوبه با واکنش‌های کارشناسی همراه بوده است. در این گزارش، جزئیات این تغییر و پیامدهای آن پس از ۶ سال بررسی می‌شود.

چه چیزی تغییر می‌کند؟

سؤال اول این است که آیا تغییری در سهمیه‌های کنونی بنزین رخ می‌دهد؟ پاسخ به این سؤال منفی است. سهمیه‌های ۶۰ لیتر با قیمت ۱۵۰۰ تومان و ۱۰۰ لیتر با نرخ ۳۰۰۰ هزار تومان به قوت خود باقی است؛ تنها کسانی که مصرفی بالاتر از این میزان در ماه دارند باید از کارت سوخت جایگاه‌ها استفاده کنند که نرخ آن ۲ هزار تومان از نرخ بنزین آزاد بالاتر است. به عبارتی، یک مالک خودرو که تاکنون برای یک باک ۳۰ لیتری با نرخ آزاد ۹۰ هزار تومان پرداخت می‌کرد؛ حالا باید کمی مبلغ بیشتر پرداخت کند. در طرح جدید البته تا سقف ۳۶۰ لیتر در هر کارت، سهمیه بنزین قابل ذخیره شدن



چهارمین کف‌رانس و نمایشگاه بین‌المللی بهینه‌سازی مصرف و بهره‌وری انرژی، روز گذشته در سالن همایش‌های برج میلاد تهران برگزار شد. در این نشست تخصصی ارشد بخش انرژی، اسماعیل سقاب اصفهانی رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، با بیان اینکه «ناترازی انرژی مادر همه ناترازی‌های کشور است»، سیاست‌های چند دهه گذشته را عامل اصلی ایجاد یک «چرخه شوم» شامل تورم، کاهش درآمد سرانه و افزایش نرخ ارز عنوان کرد. وی افزود: «ناترازی انرژی امروز تنها به قطعی‌ها و محدودیت‌های وزارت نیرو و نفت محدود نمی‌شود بلکه ابعاد وسیع‌تری دارد که کشور را در چرخه‌ای شوم و معیوب گرفتار کرده است. در این چرخه یک سوی آن پایین بودن درآمد سرانه و سمت دیگر تورم بالا و بخش سوم آن افزایش نرخ ارز است. وی با تشریح ابعاد گسترده ناترازی انرژی، افزود: «سیاست‌های گذشته، بازی در زمین معلول بوده



مصوبه بنزینی دولت چیست؟ چرا اجرای آن اهمیت دارد؟

گام اول در کاهش فشار به منابع

است. وزارت نفت معتقد است که استفاده از نرخ اول کارت‌های شخصی تقریباً ۸۰ درصد است و از نرخ دوم هم کمتر استفاده می‌شود، به طوری که استفاده از کارت آزاد جایگاه‌ها بیشتر از استفاده از نرخ دوم کارت شخصی سوخت است. سخنگوی دولت نیز عنوان کرده، ۸۰ درصد از مردم با همان ۱۶۰ لیتر، یعنی ۶۰ لیتر-۱۵۰۰ تومان ۱۰۰ لیتر-۳۰۰۰ تومان، نیازشان کاملاً برآورده می‌شود. افرادی که می‌خواهند از کارت جایگاه استفاده کنند بدهی‌ی است باید رقم ۵۰۰۰ تومان را پرداخت کنند.»

تغییر دوم مربوط به تعدیل سهمیه‌های ویژه است. در حال حاضر تعداد کارت سوخت تاکسی‌ها ۳۲۳ هزار، خودروهای دولتی ۱۸۰ هزار، وانت ۲ میلیون و ۶۴۳ هزار، خودروهای خارجی یک میلیون و خودروهای مناطق آزاد ۱۰۰ هزار عدد است.

به مصوبه جدید دولت، سهمیه تاکسی‌ها از ۳۰۰ به ۱۵۰ لیتر کاهش می‌یابد، سهمیه سوخت خودروهای خارجی و وارداتی به طور کامل قطع می‌شود و سهمیه‌های خارجی یک دولتی و خودروهای مناطق آزاد نیز حذف می‌شود.

چه کسانی تحت تأثیر قرار می‌گیرند؟

به نظر می‌رسد با مصوبه جدید، بخش بزرگی از مالکان خودرو بتوانند با سهمیه کنونی ۱۶۰ لیتری که به صورت پاره‌ای می‌شود؛

رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی می‌گوید سیاست‌های گذشته، بازی در زمین معلول بوده است

چرخه شوم سیاست‌گذاری انرژی

است. ارزپاشی، کنترل دسترسی قیمت‌ها و اجبار صنعت به تولید انرژی (بدون تخصص لازم) از جمله این تصمیمات اشتباه بود. تا زمانی که این چرخه شوم پابرجاست، هر کس بر مسند قدرت بنشیند، ناگزیر همان راه نادرست را تکرار خواهد کرد.»

تسهیلات ارزان جایگزین رشد اقتصادی شد

سقاب اصفهانی با اشاره به سیاست حمایت ناکارآمد «تسهیلات ارزان» به جای رشد واقعی اقتصادی، گفت: «این رویه، نظام بانکی را دچار مشکل کرده و به تورم دامن زده است. گزارش‌های عملکرد دولت‌ها نشان می‌دهد با وجود تلاش‌های زیاد، وضعیت جامعه رو به وخامت رفته؛ چرا که به جای حل علل ریشه‌ای، به معلول‌ها پرداخته شده است.»

سقاب اصفهانی عنوان کرد: «کار دولت توسعه نیروگاه یا خرید کامیون و واگن نیست؛ دولت سیاست‌گذار است. اگر از فردا برخی از مسئولیت‌ها به بخش خصوصی واگذار شود، ظرف یک سال آن بخش‌ها توسعه پیدا خواهد کرد. تجربه نشان داده است که تنها با تغییر سیاست‌ها و فاصله گرفتن

تمام شرکت‌های تاکسی اینترنتی مبلغ را دریافت کرده و سپس به حساب رانندگان واریز می‌کنند.

کارشناسان چه می‌گویند؟

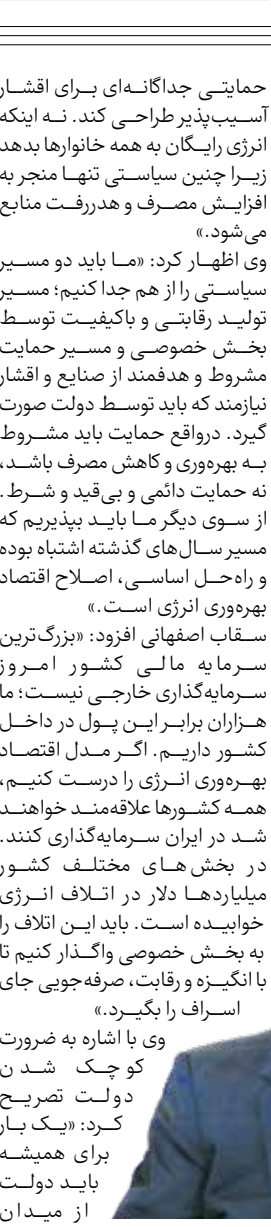
کامبیز لعل، کارشناس حوزه انرژی درباره اجرای مصوبه جدید بنزینی به «ایران» می‌گوید: «به نظر می‌رسد دولت تلاش کرده شکاف میان قیمت جاری و قیمت واقعی را تا حدی پوشش دهد؛ ملاحظات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی هم در این تصمیم دخیل بوده است. در نهایت به عددی رسیده‌اند که نه بسیار دور از واقعیت باشد و نه واکنش‌های خارج از چارچوب ایجاد کند.»

اگر مصرف بنزین در ایران بالاست، دلیل دارد؛ و عمده این دلایل به سیاست گذاری‌های سال‌های گذشته برمی‌گردد. مصرف بنزین را برای وسایل حمل‌ونقلی مصرف می‌کنند که به لحاظ مصرف سوخت، با استانداردهای جهانی همخوانی ندارد. آنها این خودروها را خریده‌اند؛ چون امکان خرید گزینه‌های بهتر وجود نداشته و واردات آزاد نبوده است. همان سیستمی که قیمت گذاری دستوری دارد، تولید دستوری هم دارد؛ و خودروهایی تولید می‌کند که مصرفشان سه تا چهار برابر استاندارد جهانی است. بخشی از مصرف بالای مردم ناشی از همین مسأله است.

به گفته وی، «بخش دیگر مصرف بالا نیز به نبود حمل‌ونقل عمومی کافی می‌شود؛ نیازشان برطرف شود و در صورت نیاز بیشتر نیز، نرخ سوم با شیب ملایمی برای این دسته از افراد تعیین شده است. ضمن اینکه باید توجه داشت، «طبق قانون بودجه امسال، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی مکلف است اقداماتی صورت دهد که ۹۵ درصد سوختگیری‌ها با کارت شخصی صورت گیرد و فقط ۵ درصد با کارت جایگاه انجام شود.»

شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در پاسخ به انتقادها از کمبود کارت سوخت جایگاه‌ها می‌گوید، «اگر بخواهیم نرخ سوم را بیشتر از این‌ها سازز کنیم، بعضی از این کارت‌ها ممکن است در دسترس قاچاقچیان قرار گیرد.» اما به گفته عباس باصفا، مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، «هر کارت اضطراری جایگاه روزانه ۲۵۵ تراکنش می‌تواند انجام دهد و کمبودی در زمینه کارت سوخت جایگاه نداریم.»

دسته دوم از رانندگان که ممکن است تحت تأثیر این مصوبه باشند، فعالان حوزه تاکسی‌های اینترنتی هستند که وزارت نفت در این باره اطلاعیه‌ای هم داشته است. اما به طور کلی تاکسی‌های اینترنتی در صورتی که مابه‌التفاوت نرخ دوم و سوم یعنی ۳ هزار تومانی و ۵ هزار تومانی را طبق عملکرد دولتی، پیمایش تاکسی‌های اینترنتی می‌توانند انجام دهند، وزارت کشور ارسال کنند، نرخ آن به حساب رانندگان واریز می‌شود؛



و باکیفیت مربوط می‌شود. وقتی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی متنوع و یکپارچه وجود ندارد، استفاده کنند تا مطمئن باشند به مقصد می‌رسند. اگر مورد‌های مختلف حمل‌ونقل عمومی ما با هم هم‌افزایی داشتند و به راحتی قابل استفاده بودند، بعید است هیچ عقل سلیمی بخواهد در ترافیک تهران پشت فرمان بنشیند؛ بنابراین مصرف بالای سوخت در کشور هم ناشی از کیفیت پایین خودروهای تولیدی است.

امیر میثم نیک‌فر، کارشناس انرژی نیز با اشاره به اجرای نرخ سوم بنزین از روز شنبه آینده می‌گوید: «پیشنهاد بهترین بود که قیمت کارت جایگاه‌دار به حداقل ۵۰ درصد قیمت جهانی برسد و مردم ملزم به استفاده از کارت سوخت شخصی شوند تا هم مصرف شفاف شود و هم هر فرد به اندازه نیاز واقعی خود بنزین بزند.» او می‌افزاید: «راه درست این است که یک سال مصرف بنزین را کامل شفاف‌سازی کنیم. پس از آن باید سراغ حل مشکلات اصلی مانند قاچاق سوخت برویم که ۳۰ تا ۳۵ درصد مصرف بنزین آن، مصرف ۳۵ درصد و با حذف آن، مصرف ۳۵ درصد کاهش می‌یابد. در نهایت باید توجه داشت که متوسط مصرف بنزین خودروهای داخلی بسیار بالاست، درحالی که خودروهای هیبریدی ۳ تا ۴ لیتر مصرف دارند. بخش زیادی از مصرف بالای کشور ناشی



با هدف حمایت از فعالیت رانندگان تاکسی‌های اینترنتی که پیمایش روزانه بالایی دارند، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، سازمان‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، سازمان برنامه و بودجه و اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی، به همراه پلتفرم‌های «اسنپ» و «تپسی»، اطلاعیه‌ای مشترک صادر کردند. در این اطلاعیه بر «عدم افزایش قیمت خدمات» توسط سکوهای اینترنتی تأکید شده است.

این توافق مشترک تلاشی است برای ایجاد توازن بین سیاست‌های کلی سهمیه‌بندی سوخت و حفظ ثبات در خدمات حمل‌ونقل آنلاین که به بخش مهمی از جابه‌جایی شهری تبدیل شده‌اند. تأکید بر عدم افزایش قیمت، در کنار اختصاص سهمیه اضافه می‌تواند هم‌نگرانی رانندگان از تردد زیاد را کاهش دهد و هم دغدغه مسافران از افزایش هزینه‌ها را برطرف کند. موفقیت این طرح در گرو اجرای شفاف و به‌موقع واریز یارانه به حساب رانندگان است.

جزئیات سهمیه‌ها

بر اساس این اطلاعیه که در راستای اجرای مصوبه هیأت وزیران صادر شده، سقف سهمیه ماهانه سوخت برای ناوگان فعال به شرح زیر تعیین شده است:

- خودروهای بنزینی:** ۲۰۰ لیتر در ماه (مازاد بر سهمیه معمول ۶۰ لیتری رخ اول و ۱۰۰ لیتری نرخ دوم)
- خودروهای دوگانه‌سوز:** ۹۵ لیتر در ماه (مازاد بر سهمیه معمول ۳۰ و ۱۰۰ لیتری)

اجرا کنار برود. ائتلاف انرژی را به بخش خصوصی واگذار کنیم، نه اینکه دوباره به وزارتخانه‌ها و شرکت‌های دولتی بسپاریم. تغییر نظام انگیزشی در خانوار، صنعت و کشاورزی باعث می‌شود صرفه‌جویی به مسایقه و درآمد تبدیل شود. اگر ۸۰ درصد منافع برای پنج یا ۱۰ سال به بخش خصوصی داده شود، اقتصاد بهره‌وری انرژی اصلاح خواهد شد و همه ذی‌نفعان وارد بازی خواهند شد.»

فراخوان برای اجماع ملی

در پایان، سقاب اصفهانی با درخواست از مجلس و دولت برای کنار کشیدن از میدان اجرا و قیمت‌گذاری دستوری، تأکید کرد: «برای اولین بار، اصلاح صرفه‌جویی باید با همکاری همه جریان‌های سیاسی و دوری از بازی‌های انتزاعاتی انجام شود. موفقیت تنها با به‌کارگیری ظرفیت مردم و بخش خصوصی ممکن است.»

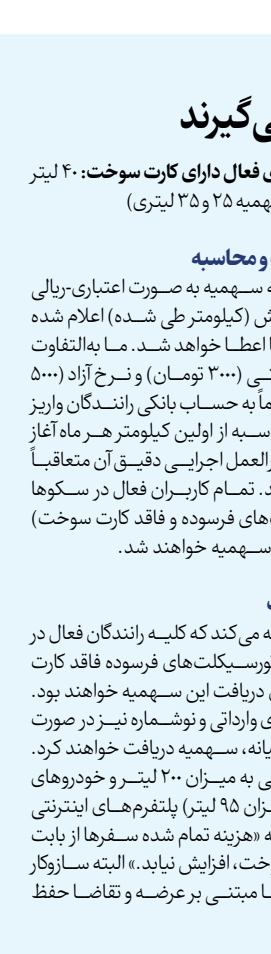
بازار آزاد

از قیمت پایین سوخت نیست؛ بلکه به دلیل نبود شفافیت است.»

هدف چه بود؟

هدف دولت از اجرای این طرح، مدیریت مصرف سوخت و هدمقندسازی پاره‌های کلانی است که پیش از این در چرخه معیوب تولید، مصرف و قاچاق هدر می‌رفت. این تغییر، گامی در جهت کاهش فشار مالی بر بودجه و ایجاد تعادل در بازار سوخت محسوب می‌شود.

اجرای طرح نرخ سوم بنزین پس از ۶ سال، نشان‌دهنده عزم دولت برای اصلاح نظام پاره‌ای و مدیریت مصرف سوخت است. این طرح با حفظ سهمیه‌های پایه برای اکثر مردم، تلاش می‌کند تا تیار مالی یارانه را کاهش دهد و مصرف سوخت را به سمت شفافیت و کارایی بیشتر سوق دهد. با این حال، چالش‌های ساختاری مانند مصرف سوخت بالا در خودروهای داخلی، نبود حمل‌ونقل عمومی کارآمد و پدیده قاچاق سوخت، همچنان به قوت خود باقی است. موفقیت این طرح در گرو همراهی با اصلاحات در بخش‌های خودرو و حمل‌ونقل عمومی، و همچنین نظارت دقیق بر اجرا و جلوگیری از آثار تومی آن خواهد بود. در نهایت، این تغییر می‌تواند نقطه آغازی برای حرکت به سمت الگوی مصرف متوازن‌تر و مدیریت بهینه منابع انرژی کشور باشد.



تکلیف سهمیه بنزین تاکسی‌های اینترنتی روشن شد

خودروهای نوشماره و وارداتی هم سهمیه می‌گیرند

● **موتورسیکلت‌های فعال دارای کارت سوخت:** ۴۰ لیتر در ماه (مازاد بر سهمیه ۲۵ و ۳۵ لیتری)

سازوکار پرداخت و محاسبه

بر اساس اطلاعیه سهمیه به صورت اعتباری ریالی و بر اساس پیمایش (کیلومتر طی شده) اعلام شده توسط پلتفرم‌ها اعطا خواهد شد. ما به‌التفاوت نرخ سوخت دولتی (۳۰۰۰ تومان) و نرخ آزاد (۵۰۰۰ تومان)، مستقیماً به حساب بانکی رانندگان واریز می‌شود. این محاسبه از اولین کیلومتر هر ماه آغاز می‌شود و دستورالعمل اجرایی دقیق آن متعاقباً ابلاغ خواهد شد. تمام کاربران فعال در سکو‌ها (بجز موتورسیکلت‌های فرسوده و فاقد کارت سوخت) مشمول دریافت سهمیه خواهند شد.

شمول و تعهدات

این اطلاعیه اضافه می‌کند که کلیه رانندگان فعال در پلتفرم‌ها (بجز موتورسیکلت‌های فرسوده فاقد کارت سوخت) مشمول دریافت این سهمیه خواهند بود. با اینکه خودروهای وارداتی و نوشماره نیز در صورت تأیید پیمایش ماهانه، سهمیه دریافت خواهند کرد. (خودروهای بنزینی به میزان ۲۰۰ لیتر و خودروهای دوگانه‌سوز به میزان ۹۵ لیتر) پلتفرم‌های اینترنتی متعهد شده‌اند که «هزینه تمام شده سفرها را بابت افزایش نرخ سوخت، افزایش نیابد.» البته سازوکار قیمت‌گذاری پویا مبتنی بر عرضه و تقاضا حفظ خواهد شد.

به تصویب رسید. پیش‌بینی می‌کنم این هفته یا اوایل هفته آینده آسانسازی در هیأت وزیران تصویب شود و پس از تأیید شورای نگهبان و هیأت تطبیق مصوبات دولت با قوانین در مجلس شورای اسلامی بدون چالش جدی اجرایی خواهد شد.»

وی افزود: «سیاست‌های قیمتی و ی‌رقیبتی باید در ترکیب درست و پیش‌برده شوند به طوری که اجرای سیاست‌های قیمتی بدون در نظر گرفتن سیاست‌های غیر قیمتی قطعاً ناکارآمد خواهد بود. نمونه آن شرایط سال‌های گذشته و همین مصوبه اخیر دولت دربار بنزین است. این نرخ سوم بنزین که تعیین شده، با توجه به فاصله قیمتی با کشورهای منطقه، نه می‌تواند جلوی قاچاق را بگیرد و نه مصرف را کنترل کند. تنها یک بودجه مختصر در اختیار سازمان برنامه و بودجه قرار می‌دهد تا با آن یارانه‌ها را تقویت کند.»

وی افزود: «اگر قیمت بنزین پالایشگاه ۵۰ هزار تومان است، باید با همان نرخ واقعی تحویل داده شود و سپس یارانه در مرحله فروش به مصرف‌کننده اعمال شود. در این صورت امکان انحراف و قاچاق از بین می‌رود.»

شیرعتی نایسر تصریح کرد: «مطه‌کاران و فعالان مرکز پژوهش‌های مجلس و حتی برخی از کارشناسانی که قائل به دیدگاه انفال هستند، محاسبه کرده‌اند و تأیید می‌کنند که قیمت تمام شده داخلی هر لیتر بنزین حدود ۱۰ هزار تومان است.»