

پیرو انتشار مطلبی با عنوان « بازگشت خاموشی هادر بهار» در مورخ ۲۰ فروردین ۱۴۰۴ آن روزنامه، پاسخ شرکت توانیر به شرح ذیل ارسال می گردد. خواهشمند است دستور فرمایید حسب ماده ۲۳ فصل ششم قانون مطبوعات و به منظور آگاهی خوانندگان و تنویر افکار عمومی پاسخ رسانی در همان بخش باینتر ذیل انتشار یابد.

بر اساس تازه ترین داده های منتشر شده در پایگاه Enerdata (اداره اطلاعات انرژی آمریکا) شدت مصرف انرژی در ایران طی دوره ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۳ بارشد ۷۵ درصدی مواجهه شده، در حالیکه در بازه زمانی مشابه، شدت مصرف انرژی در سطح جهانی با کاهش ۲۵ درصدی همراه بوده است.

شاخص شدت انرژی، نسبت انرژی استفاده شده را به ازای هر واحد از تولید ناخالص داخلی (GDP) نشان می دهد. هر چه این شاخص کوچک تر باشد؛ یعنی سیستم بهره وتر و اقتصادی تر است. این رشد ۷۵ درصدی شدت انرژی در ایران در سه دهه اخیر حکایت از آن دارد که بهره وری صنایع در ایران بسیار ناچیز و به عبارت دیگر صنایع در ایران، انرژی بسیاری را هدر می دهند این درحالی است که مطابق با مواد ۱۱ و ۲۴ قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی، صنایع مکلف به افزایش بهره وری و مدیریت الگوی مصرف مطابق استانداردهای پذیرفته شده هستند.

گزارش بازرسان سازمان استاندارد نیز موید این مطلب است که مصرف برق صنایع بسیار نجومی تر از حد متعارف است؛ بر اساس گزارش سازمان استاندارد متوسط درصد مصرف مازاد برق ۷۷ واحد صنعتی شامل « آهن و فولاد»، «تایر و تیوب»، «سرب و روی»، «روغن نباتی» و «آلومینیوم» به ترتیب ۲۲ درصد، ۱۹ درصد، ۶۶ درصد، ۲۷ درصد و ۱۱ درصد است. با این وجود، وزارت نیرو با هدف حمایت از صنایع تولیدی، در فرودین مصرف بیش از قدرت قراردادی را بدون اعمال بهای تجاوز در صورت نداشتن بدهی تا اسفند ۱۴۰۳ و با رعایت قیود فنی شبکه صادر کرد. با این وجود برخی از مشترکان سیمانی و فولادی نه تنها میلی به استفاده درست از فرصت تعطیلات نوروز نداشته اند بلکه خواستار دریافت برق کمتری نسبت به مدت مشابه پارسل بوده اند.

بر اساس آمار در این بازه ۱۵ روزه بدون محدودیت برخی مشترکان سیمانی همچون استپهان – خاکستری، اردبیل، آذربایگان خوی، دشتستان، دیلیجان، شرق، شمال، فراز فیروزکوه، بوکان، ممتازان، نابین و نیزار قم به ترتیب ۲۱ درصد، ۴ درصد، ۳۸ درصد، ۶۶ درصد، ۷ درصد، ۶ درصد، ۲۱ درصد، ۲۶ درصد، ۱۹ درصد، ۹ درصد، ۱۸ درصد و ۴ درصد کاهش به بازه زمانی مشابه سال گذشته خواستار دریافت برق کمتری بوده اند. همچنین برخی مشترکان فولادی همچون مجتمع فولاد مبارکه، فولاد کاوه جنوب کیش، معدنی و صنعتی چادرملو، شرکت معدنی و صنعتی گلگهر و شرکت فولاد سیرجان ایرانیان به ترتیب ۷ درصد، ۱۰ درصد، ۸ درصد، ۱۴ درصد و ۲ درصد انرژی کمتری نسبت به مدت مشابه سال گذشته تحویل گرفته اند. افزون بر این در گزارش ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۳ خبرگزاری فارس آمده بود که مرور گزارش تولید صنایع در فروردین ۱۴۰۳ نشان می دهد که ۷ کارخانه از ۱۰ صنعت برتر

بورسی ایران نسبت به فروردین ۱۴۰۲ کاهش تولید را تجربه کرده اند؛ و آنچه را منجر به کاهش تولید صنایع می شود باید در جایی به غیر از کمبود برق جستجو کرد. به نظر می رسد صنایع مشکلات خود را نظیر نوسانات انرژی، کمبود نقدینگی و رکود بازار را پشت مسئله برق پنهان کرده اند.

از سوی دیگر، براساس ماده ۴ قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق، صنایع انرژی بر با هماهنگی وزارت صعت، معدن و تجارت و وزارت نیرو مکلفند تا پایان امسال (۱۴۰۴)، حداقل ۱۰۰۰ مگاوات نیروگاه حرارتی با بازدهی حداقل ۵۵ درصد و ۱۰۰۰ مگاوات نیروگاه تجدید پذیر و پاک از محل منابع داخلی خود احداث کنند که در صورت عدم تحقق این امر، تأمین برق این صنایع در شرایط کمبود برق، در اولویت طرح های مدیریت مصرف برق وزارت نیرو قرار می گیرد. این در حالی است که صنایع انرژی بر تاکنون فقط حدود ۲ هزار مگاوات نیروگاه به مدار آورده اند و با توجه به آنکه فقط حدود ۱۰ ماه تا به صد آمدن رنگ پایان فرصت صنایع انرژی بر برای عمل به این تکلیف قانونی باقی مانده و باید طی این مدت ۸ هزار مگاوات نیروگاه به مدار آورند. صنایع بزرگ همزمان که سودهای کلانی از محل صادرات محصولات خود کسب کرده و در داخل نیز تولیدات خود را به قیمت صادراتی عرضه می کنند، کماکان می خواهند از برق بارانه ای برخوردار شوند این در حالی است که بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان به صنعت برق بدهکارند و سال هاست به علت همین قیمت یارانه ای و بسیار ارزان انرژی دریافتی، به فکر افزایش بهره وری و بهره گیری از تجهیزات باراندمان بالا و مصرف پایین انرژی نبوده اند و بار این موضوع را صعت برق به تنهایی به دوش کشیده است.

«آرمان ملی» در گفت وگو با برزوق شناس تاثیرگذاری حذف ۴ صفر از پول ملی را بررسی می کند

آرایش اقتصاد به جای اصلاح



عیارسنجی حذف ۴ صفر از پول ملی

جراحی صوری بر پیکر بیمار اقتصاد

چرخش ارقام در غیاب اصلاحات ساختاری



آرمان ملی – صدیقۀ یهزادپور: مدت های مدیدی است که اقتصاد ایران درگیر نوسانات مزمن، تورم های ساختاری، جهش های ارزی و کاهش ارزش پول ملی است. در این میان، سیاست گذاران هر از گاهی برای مدیریت این بحران ها، به اقداماتی دست می زنند که بیشتر از آن که ریشه ای و ساختاری باشد، جنبه نمایشی یا حسابداری دارد. یکی از این اقدامات، که در دوره های مختلف بارها درباره آن صحبت شده، حذف صفر از پول ملی است؛ اقدامی که در روزهای اخیر با عنوان «حذف چهار صفر» و اجرای پروژه «ریال جدید» مطرح شده است. هر چند در ظاهر، حذف صفرهایی می تواند نشانه ای از حرکت به سمت اصلاح نظام پولی کشور باشد. کاهش تعداد صفرها در اسکناس ها و اسناد مالی، ساده سازی حسابداری، تسهیل مبادلات، و حتی افزایش اعتماد روانی جامعه نسبت به پول ملی از جمله دلایلی هستند که برای توجیه این سیاست مطرح می شوند. با این حال، تجربه کشورهای مختلف نشان می دهد که چنین اقداماتی اگر بدون همراهی اصلاحات بنیادین اقتصادی صورت بگیرد، نه تنها کمکی به ثبات اقتصادی نمی کند، بلکه می تواند به

حذف چهار صفر از پول ملی، طرحی است که هراز چندگاهی از سوی مسئولان مطرح می شود، اما به دلایل مختلف عملیاتی نمی شود. نظر شما درباره مزایا و معایب احتمالی این طرح و فرصت های اجرایی شدن آن در شرایط فعلی چیست؟

موضوع حذف ۴ صفر، برخلاف آن چه در نگاه اول ممکن است به عنوان یک «برنامه اقتصادی» جا بیفتد، در بطن خود بیشتر به یک فرایند پیچیده حسابداری شباهت دارد تا یک راهبرد محرک رشد یا اصلاح ساختار اقتصاد. این یعنی حذف، پیش از آنکه بخواهد در میدان اثرگذاری بر متغیرهای کلان اقتصادی حاضر شود، باید در لایه های زیرین حسابرسی و انباشت داده های مالی تثبیت شده باشد. در حقیقت باید کاملاً نسبت به این قضیه اشراق داشت که اگر حذف ۴ صفر از پول ملی، قرار است منجر به نتیجه ای شود که از آن انتظار می رود، حتماً باید پیش نیازهایی را جدی بگیرد که فعلاً یا جای خالی شان احساس می شود یا به شکل صوری در ساختارها نهخته اند. پیش نیازهایی از جنس حتمی نظام اطلاعات مالی منسجم، گزارشگری مالی به روز، یا حتی تربیت نیروی انسانی که بداند با چه زبان و ابزاری باید داده ها را بخواند و بنویسد. به عبارتی این طرح بیشتر به یک پروژه مهندسی مالی و اداری می ماند تا یک سیاست عمومی که مردم قرار است اثرش را در سفره یا کسب و کارشان حس کنند. حتی می توان گفت اگر این پیش نیازها تأمین نشود، کل پروژه ممکن است به یک صورت سازی رسمی بدل شود که نه تنها کمکی به سیاست گذاری اقتصادی نمی کند، بلکه با انبوهی از عدد و جدول بدون قابلیت ردیابی، فقط صورت مسئله را شلوغ تر می کند.

پیش نیازهایی که به نظر شما لازم است که این طرح را به صورت موفق عملیاتی کند تا نتیجه مطلوب پیش بینی شده از آن حاصل شود چیست؟

درواقع، مسأله فقط «حذف» نیست؛ مسأله این است که آیا چیزی جایگزین می شود؟ داده ای دقیق تر؟ تصویری شفاف تر؟ یا اینکه فقط یک طبقه بندی عوض می شود بدون اینکه اتفاقی واقعی در باطن رخ دهد. نکته اصلی که باید به آن توجه شود اینکه؛ حذف ۴ صفر نه می تواند یکباره اجرا شود و نه بدون پی ریزی دقیق، قابل دفاع است، چرا که اجرا بدون مقدمه، این پروژه را به تجربه ای نامادین بدل خواهد کرد؛ تجربه ای که صرفاً برای ارائه به عنوان «گزارش عملکرد» و نه برای اثرگذاری در عمل کاربرد دارد. از جمله پیش نیازهای مهم این طرح؛ شفافیت، تنظیم دخل و خرج دولت، کنترل تورم و... است که باید علاوه بر نظام خزانه داری یکپارچه، یا استاندارد های حسابداری و... در حوزه های... مانند بودجه ریزی و سیاست مالی، اصلاح زیرساخت ها... مورد بررسی دقیق قرار داد. در نتیجه اینکه؛ این فرایند بدون داشتن زیرساخت های لازم، نمی تواند اثر واقعی یا قابل دفاعی داشته باشد و بیشتر شبیه یک صورت سازی عددی باقی می ماند. اینکه صرفاً ارقام تغییر کنند یا دست بندی بودجه ریزی جابه جا شود، به خودی خود معنایی ندارد مگر آن که پشت آن یک سیستم واقعی از داده های به روز، حسابرسی دقیق و انضباط مالی وجود داشته باشد. اگر این پایه ها فراهم نشده باشند، حذف فقط اسمش می ماند؛ نه تغییری در سیاست گذاری ایجاد می کند و نه به تصمیم گیری کمک می کند. ثبات و رفع مشکلات اقتصادی اینگونه نیست که صرفاً با «اعمال یک مدل جدید» نتیجه به دست بیاید. حذف ۴ صفر باید در یک بستر شکل بگیرد که قبلاً برای آن آماده شده باشد و اگر این آمادگی وجود نداشته باشد، نتیجه اش فقط جابه جایی عده، نه تغییری در واقعیت خواهد بود.

در یک تحلیل کلی با احتساب اینکه چنانچه پیش شرط ها اجرایی شود، آیا حذف ۴ صفر می تواند طرح یا اقدامی مناسب به منظور اصلاح تلقی شود.

اگر مجموعه عوامل اثرگذار اصلاح نشود، حتی در صورت موفقیت نسبی مذاکرات و بهبود درآمد های نفتی یا ارزی، اجرای حذف ۴ صفر نهایتاً چیزی بیش از یک عملیات حسابداری نخواهد بود

ترکیه با روند فراینده تورم مشاهده می کنیم که ترکیه در اولین باری که اقدام به اجرای این طرح کرد، بدون توجه به اصلاح زیرساخت ها و بهبود وضعیت تورم با شکستی سنگین و بی حاصل از اجرای حذف صفر از پول ملی خود مواجه شد، اما در دومین بار با اجرای پیش شرط ها به ویژه بهبود وضعیت تورم و شاخص های اصلاح شده اقتصادی توانست از اثرات تورم و ابزاری اقتصادی آن بهره مند شود و نتایج مطلوب آن را در بخش های دیگری شاهد باشد.

در حالی که مذاکراتی در سطح منطقه ای و بین المللی در جریان است، این سوال مطرح می شود که آیا چنین روندهایی می توانند در موفقیت اجرای حذف ۴ صفر مؤثر باشند؟ چرا که با توجه به توضیحات شما، این گمان ایجاد می شود که می توان با تغییراتی که از توافقات احتمالی حاصل میشود، بتوان امید بیشتری به اجرای موفق حذف ۴ صفر از پول ملی به دست آورد.

پاسخ صریح به این پرسش، خیر است، چرا که مذاکرات به تنهایی نمی توانند تأثیر معناداری بر کارآمدی این اقدام داشته باشند. چون مشکل اصلی، زیرساخت های اقتصادی ناترازی است که طی سال ها شکل گرفته اند و حالا ریشه ی اصلی بسیاری از ناکارآمدی ها هستند. صرف نظر از نتیجه مذاکرات، چه کوتاه مدت و چه بلندمدت، اگر این ساختارها اصلاح نشوند و تصمیم گیری های کلان همچنان در همین مسیر پرابراد ادامه پیدا کند، امیدی به اثرگذاری مثبت آن نخواهد بود. البته، در صورت به نتیجه رسیدن مذاکرات، ممکن است در حوزه هایی مثل افزایش درآمد های نفتی یا بهبود ذخایر ارزی، تأثیرات مثبتی به وجود بیاید. اما این ها نمی توانند به تنهایی جلوی تورم فراینده را بگیرند یا ناترازی بودجه را اصلاح کنند. مشکل فعلی، ساختاری و مزمن است و با پول بیشتر یا ارز بیشتر درمان نمی شود. آن چه حیاتی است کنترل کسری بودجه، کاهش خلق نقدینگی و اصلاح سیاست های مالی است. اگر چنین پایه هایی به درستی تنظیم شوند، حذف ۴ صفر می تواند به عنوان یک ابزار کمک کننده در نظم بخشی مالی نقش آفرین باشد، در غیر این صورت، تجربه ناموفق کشورهای مثل ترکیه، ممکن است در ایران هم تکرار شود. در نهایت، اگر بخواهیم از اجرای حذف ۴ صفر نتیجه ای ملموس و مطلوب بگیریم، باید بپذیریم که تجربه های مشابه در همین دولت و دولت های پیشین بارها تکرار شده اما بی نتیجه مانده اند. این به آن معناست که مشکل در خود ابزار نیست، بلکه در بستری ست که این ابزار قرار است در آن به کار گرفته شود. با نگاهی به نمونه های خارجی، مشخص است که دستیابی به موفقیت در چنین اقداماتی، بسیار دشوار است و نیاز به مدبریتی منسجم، تصمیم گیری های واقع بینانه در سطح کلان و درک عمیق از رابطه بین تورم و سیاست های مالی دارد.

چه مدت زمان برای آنچه که شما از آن به عنوان اصلاحات یاد کردید نیاز داریم تا بتوانیم در یک مجموعه منسجم به نتایج از پیش تعریف شده برای موفقیت حذف ۴ صفر برسیم؟

در حال حاضر مشکلات بسیاری در این خصوص وجود دارد، هر چند یکی از پیامدهای حذف ۴ صفر اثرات روانی آن است که در نظام اقتصادی هر کشوری مشاهده می شود که می تواند تأثیرگذار باشد و این امر با توجه به اینکه نظام اقتصادی ما بیش از مسائل روانی و نه اقتصادی تأثیر می گیرد می تواند مشرتمر باشد اما، ما با یک دولت بسیار بزرگ، ناترازی شدید میان درآمد و هزینه، تورم فراینده و نبود اعتماد عمومی نسبت به تصمیم های اقتصادی مواجهیم. اگر مجموعه عوامل اثرگذار اصلاح نشود، حتی در صورت موفقیت نسبی مذاکرات و بهبود درآمد های نفتی یا ارزی، اجرای حذف ۴ صفر نهایتاً چیزی بیش از یک عملیات حسابداری نخواهد بود؛ بدون آن که بتواند اثر معناداری بر بهبود واقعی وضعیت معیشتی یا ثبات اقتصادی داشته باشد.

جزئیات افزایش قیمت گازوئیل

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی گفت: سامانه خدمات اینترنتی کارت هوشمند سوخت برای خودروهای المثنی و نو شماره فعال شده است و از این طریق زمان تحویل کارت سوخت به یک هفته کاهش یافته است. کرامت ویس کرمی امروز در نشست با بیان اینکه با اقدام صورت گرفته دیگر نیاز نیست که متقاضیان به پلیس ۱۰۰ مراجعه کنند و صرفاً از طریق درگاه اینترنتی می توانند تقاضای خود را ثبت کنند. وی افزود: ظرف ۴۸ ساعت کارت را تولید می کنیم پنج روز نیز زمان می برد که کارت باکت گذاری شود و نهایتاً ظرف مدت یک هفته تحویل متقاضی می شود. به گفته وی رمز کارت سوخت هوشمند به صورت پویا پیامک خواهد شد. وی با بیان اینکه به منظور افزایش سرعت و سهولت دریافت کارت هوشمند سوخت، امکان درخواست کارت المثنی و صدور کارت نوشماره از طریق سامانه خدمات اینترنتی فراهم شده است، اظهار کرد: این اقدام که در چارچوب قانون بودجه سال ۱۴۰۳ به اجرا درآمده، سبب کاهش زمان انتظار متقاضیان از حدود یک ماه به تنها یک هفته می شود. وی با بیان اینکه پیش از این، دریافت کارت سوخت المثنی مستلزم مراجعه حضوری به دفاتر پلیس ۱۰۰ و طی کردن فرایندهای متعدد اداری بود، اظهار کرد: با ایجاد این سامانه اینترنتی، متقاضیان می توانند بدون نیاز به مراجعه حضوری، اطلاعات خود را ثبت و کارت هوشمند سوخت را در مدت کوتاه تری دریافت کنند. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با بیان اینکه از مرداد پارسال، خودروهای پلاک صفر و نوشماره امکان ثبت درخواست اینترنتی کارت هوشمند سوخت را داشتند، گفت: اکنون این سامانه توسعه یافته و امکان دریافت کارت المثنی نیز برای خودروهای کارکرده فراهم شده است. مطابق قانون بودجه، پلیس فراجا اطلاعات مربوط به مالکان خودروها را به شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران ارائه می کند تا صدور و تحویل کارت در سریع ترین زمان ممکن و طی تنها یک هفته انجام شود. ویس کرمی با بیان اینکه تمامی مالکان می توانند از طریق سامانه اینترنتی fcs.niopc.ir بدون مراجعه به دفاتر پلیس ثبت نام خود را انجام داده و ظرف یک هفته کارت سوخت خود را دریافت کنند، گفت: همچنین هموطنانی که کارت سوخت خود را در جایگاه ها فراموش کرده اند، می توانند با مراجعه به این سامانه نسبت به ردیابی کارت سوخت خود اقدام کنند. وی با بیان اینکه این اقدام گامی مؤثر همسو با ارتقای خدمات الکترونیکی، کاهش مراجعات حضوری و تسهیل امور مرتبط با سوخت رسانی به هموطنان خواهد بود و روزانه ۱۲ هزار درخواست دریافت کارت سوخت از طریق پلیس ۱۰۰ ثبت می شود، اظهار کرد: از زمان راه اندازی این سامانه تاکنون روزانه ۱۵۰۰ درخواست در این سامانه ثبت شده است. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی همچنین درخصوص تغییر تعرفه گازوئیل گفت: یک میلیون خودروی دیزلی فعال در ناوگان باری و مسافری وجود دارد و سهمیه این خودروها براساس عملکرد ارائه شده از سوی این دستگاه ها اختصاص می یابد، همچنان این روند ادامه دارد و هیچ گونه تغییری در قیمت ناوگانی که عملکرد مشخص دارند، نخواهیم داشت. ویس کرمی با بیان اینکه شرایطی به وجود آمده بود که برخی از ناوگان کارکرد واقعی نداشتند و بارنامه های صوری صادر می شد، از طرفی سامانه های سپهتن و سپیدان نیز برای تشخیص عملکرد واقعی به طور کامل اجرایی نشدند، اظهار کرد: طرح تخصیص سوخت در مسیر برپمنای حرکت ناوگان در مسیر را طراحی کردیم تا بتوانیم عملکرد واقعی ناوگان را تشخیص دهیم. وی افزود: از ابتدای تیرماه سهمیه ناوگان برپمنای عملکرد و تخصیص سوخت برپمنای بارنامه و در مسیر اختصاص می یابد و تنها ناوگانی که فعالیت ندارند و یا باربر غیرواقعی دارند، شامل افزایش قیمت خواهند شد. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با بیان اینکه همسو با اجرای قانون برنامه پنج ساله هفتم توسعه، وزارت نفت با همکاری وزارتخانه های راه و شهرسازی و کشور، اقدام به تدوین آیین نامه ای کرده که فرایند تخصیص سهمیه سوخت بر اساس عملکرد واقعی ناوگان حمل و نقل دیزلی را اصلاح کند، گفت: بر اساس این مصوبه، قیمت نفت گاز سهمیه ای برای ناوگان فعال حمل و نقل دیزلی تغییری نمی کند و همچنان با نرخ ۳۰۰ تومان عرضه می شود. وی با بیان اینکه ناوگان دیزلی شامل حدود یک میلیون دستگاه کامیون، اتوبوس و مینی بوس است که عملکرد آنها از طریق وزارت راه و شهرسازی و وزارت کشور ثبت و به شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی اعلام می شود، اظهار کرد: این ثبت اطلاعات هر ۱۵ روز انجام می شود و سهمیه سوخت بر اساس مقدار کارکرد واقعی اختصاص می یابد. ویس کرمی با اعلام اینکه یکی از چالش های گذشته، صدور بارنامه های صوری و ثبت اطلاعات نادرست از عملکرد ناوگان بوده است، اظهار کرد: برای رفع این مشکل، از سال ۱۳۹۳ مصوبه ای برای استفاده از سامانه GPS برای پایش ناوگان تصویب شد، اما اجرایی شدن آن به تأخیر افتاد، راه ادامه شورای اقتصاد در سال ۱۳۹۸ مصوب کرد که ناوگان برون شهری به سامانه سپهتن مجهز شود. وی با تأکید بر عدم تغییر نرخ سوخت سهمیه ای برای ناوگان فعال حمل و نقل دیزلی، تأکید کرد: اطلاعات راننده، مسیر و اسناد حمل الکترونیکی به صورت برخط به شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ارسال شد و کنترل می شود تا سهمیه صرفاً به ناوگان فعال اختصاص یابد. همچنین، کارت اضطراری تأمین سوخت در جایگاه های منتخب برای موارد ضروری در نظر گرفته شده است. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با بیان اینکه این اقدام افزون بر مدیریت مصرف سوخت، سبب کاهش قاچاق سوخت و بهینه سازی بارانه های انرژی می شود، گفت: انتظار می رود با اجرای کامل این طرح و ارتباط برخط سامانه های مربوطه، سهمیه بندی سوخت به شکل دقیق تر و سامانه تری انجام شود. ویس کرمی درباره مصوبه هیئت دولت برای سه نرخ می شدن نفت گاز با اعلام اینکه نرخ پلکانی نفت گاز از ابتدای تیر اجرایی می شود، اظهار کرد: نرخ نفت گاز برای ناوگان فعال با اعلام بارنامه همچنان ۳۰۰ تومان خواهد بود و تنها ناوگانی که فعالیت ندارند و یا بارنامه غیرواقعی دارند شامل افزایش قیمت می شوند، نرخ جدید هم هفته پایانی خرداد از سوی وزارت نفت اعلام می شود. وی با اشاره به اینکه وزارت نفت با همکاری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و سازمان شهرداری ها، طرحی را برای تخصیص سوخت به ناوگان حمل و نقل دیزلی بر اساس حرکت در مسیر کارکرده است، اظهار کرد: این طرح افزون بر افزایش شفافیت، از سوء استفاده های احتمالی و صدور بارنامه های صوری جلوگیری می کند.