

### درس امارات برای کرستی‌ها

هفته گذشته بود که چهار کشور عربی با ایجاد محدودیت در روابط سیاسی خود با قطر، جنجال بسیاری به پا کردند. عربستان، امارات، مصر و بحرین چهار کشوری بودند که هر یک بنا بر دیدگاه‌های خود تصمیم گرفتند قطر را منزوی کنند. مهم‌ترین دلیل این چهار کشور برای قطع ارتباط سیاسی با قطر و حملات پر شمار به دوحه، ریشه در معادلات و تحولات منطقه‌ای دارد و در همین راستا تصمیم مشترکی را اخذ کردند که قطر و سایر کشورهای منطقه و جهان را شگفت زده کرد.

این تصمیم اما برای کارشناسان اقتصاد سیاسی و اقتصاد انرژی حاوی یک نکته مهم بود؛ نکته‌های که طی چند روز اخیر مورد بی توجهی قرار گرفته‌است و نشان داد آنچه بر سیاست‌های منطقه‌ای کشورها تأثیر گذار است قدرت سیاسی است و نه قدرت اقتصادی و انرژی.

برخی کارشناسان بر این باورند با استفاده از ابزار انرژی می‌توان روی معادلات منطقه‌ای تأثیر گذار بود به‌طوری‌که با وابسته کردن کشورهای همسایه به گاز ایران، تصمیمات منطقه‌ای آنان را به چالش کشید و این وابستگی در نهایت منجر به حضور این کشورها در بازی سیاسی و منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران شود. کارشناسانی که به مسائل ژئوپلیتیک اشراف بیشتری دارند با رد این استدال، معتقدند اتسفر سیاست‌های کشورهای همسایه متأثر از قدرت سیاسی است تا قدرت انرژی و وابستگی به نفت و گاز کشورهای دیگر.

در ایران اما وزارت نفت با استدلال گروه اول موافق است با وجود آنکه پاسخ روشنی به توضیحات و پرسش‌های گروه دوم ندارد. اقدام مصر و امارات در این باره یکبار دیگر ثابت کرد که حداقل در خاورمیانه، این قدرت سیاسی است که همه چیز را محصور خود می‌کند و نشانی از سیاست‌های انرژی در سیاست‌های کلان‌تر نیست.

در ابتدا به امارات اشاره خواهیم کرد، آتش این کشور در قبال قطر بسیار تندتر از عربستان بود و با حرارتی تیز تر، قطر را به حمایت از تروریسم متهم کرد و حتی بنادر خود را به روی کشتی‌های قطر بست که عمدتاً برای سوخت‌گیری به سواحل این کشور مراجعه می‌کردند. امارات به شکل خاصی به گاز قطر وابسته‌است، بنا بر اطلاعات موجود این شیخ‌نشین روزانه یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون فوت مکعب گاز قطر را از طریق خط لوله دلفین از دوحه در یافت می‌کند و قرار دادهایی هم برای خرید آل‌ان‌جی از این کشور در دست اجرا دارد. وابستگی امارات به گاز قطر شاید در نگاه کارشناسان ایرانی که معتقدند اقتصاد بر سیاست ارجحیت دارد عاملی بود برای همراهی امارات با سیاست‌های قطر اما همانطور که اشاره شد، امارات بدون توجه به این مهم، سیاستی را در پیش گرفت که جای تأمل فراوان و بازنگری در کنگه دیدگاه وزارت نفت دارد، این در شرایطی است که ابوظبی درصدد توسعه خط لوله دلفین بوده تا ظرفیت واردات گاز از قطر را ۳۰ درصد افزایش دهد.

در واقع اگر می‌توان با وابسته کردن کشورهای منطقه به گاز یک کشور، چرا قطر موفق به انجام این مهم نشد و امارات تصمیم به قطع روابط دیپلماتیک خود با قطر گرفت، در حالی که در نگاه نخست، چنین اقدامی بر خلاف مصالح امارات متحده عربی است و جایگزین دیگری برای گاز قطر برای امارات وجود ندارد. جالب است که هر دو طرف در خصوص ادامه روند تجارت گاز گفته‌اند که این اقدام امارات تأثیری بر این روند نخواهد گذاشت و دوحه مانند گذشته به صادرات گاز مشغول خواهد بود. وزیر امور خارجه امارات هفته پیش رسماً اعلام کرد نباید این دو مقوله را به هم تباط داد.

این بدان معنی است که در خاورمیانه، نگاه به سیاست و انرژی کاملاً از یکدیگر جداست کما اینکه با وجود صادرات رایگان بخشی از نفت عربستان به مصر و کمک‌های بلاعوض ریاض به قاهره، مصر راه خود را در منطقه در پیش گرفت به‌طوری‌که با قطع کمک‌های عربستان مواجه شد.

مصر در سال ۲۰۱۶ بیش از ۶۰ درصد از آل‌ان‌جی مورد نیاز خود را از قطر دریافت کرده‌ولی در تنش اخیر، همراه عربستان شده و انرژی را از سیاست‌های خود تقریق کرده است. اینکه دو کشور بزرگ عربی با وجود وابستگی به گاز قطر تصمیم به قطع روابط خود با این کشور می‌گیرند نشان‌دهنده خام‌بودن استدلال گروهی است که سیاست را دنباله رف اقتصاد و انرژی می‌دانند.

این نکته از آن جهت قابل اهمیت است که وزیر نفت جمهوری اسلامی ایران معتقد بوده‌است که در صورت فروش گاز به کرستت و صادرات گاز به شارجه از طریق کرستت، می‌توان از ابزار گاز برای همراهی امیرنشین شارجه با سیاست‌های جمهوری اسلامی ایران بهره برد!

بدون تردید اختلاف قطر با کشورهای عربی بسیار کمتر از تنش‌های ایران با این کشورهاست ولی شاهد آنیم که مصر و امارات با وجود وابستگی به گاز قطر، دوحه را طرد کردند و حتی شایعات مربوط به امکان قطع گاز از سوی قطر هم نتوانسته‌است آنها را به بازنگری در موضع خود رهنمون کند آن هم با گازی که ادعا می‌شود ارزان است. همانطور که بیشتر ادعای مدافعان IPC درباره نقش این قراردادها در خریدن حمایت سیاسی کشورهای قدرتمند باطل شد و ماجرای روسیه نشان داد که این نوع تفکر خام‌اندیشی است، مورد اخیر روی داده در خاورمیانه، درستی این تئوری را تقویت کرد که وقتی بحث قدرت‌ها در منطقه در میان باشد، انرژی به کنای می‌رود و لو آنکه برای اجرای قراردادی به نام کرستت، چنین توجهاتی تراشیده شود.

در پایان البته باید تأکید داشت که برقراری روابط اقتصادی نقش مهمی در تحکیم روابط سیاسی دارد اما آنکه نوع روابط سیاسی میان دو کشور چگونه باشد از اهمیت بیشتری برخوردار است. به عنوان نمونه صادرات گاز ایران به عراق با صادرات گاز به امارات دارای تفاوت‌های بنیادینی است کهه در یک مورد می‌تواند به تسووندت شدن رابطه سیاسی بینجامد و در موردی دیگر، موجب احیای روابط سیاسی شود.

از سوی دیگر در یک قرارداد، همه چیز اقتصادی است و در صورت پایبند نبودن کشورها به مفاد قرارداد، مباحث حقوقی تعیین‌کننده است ولی در خصوص امتیازات سیاسی، هیچ‌گونه مفادی ولو سطحی در قرارداد وجود ندارد، لذا نمی‌توان با اتکا به یک قرارداد اقتصادی، امتیاز سیاسی دریافت کرد، همانطور که هم قطر و هم امارات روی این موضوع اتفاق نظر دارند.

## گزارش ویژه «جوان» از بازار آشفته واردات خودروهای خارجی

# وزارت خودروهای خارجه!

**بازار خودروهای وارداتی با سود ۷درصدی واردکنندگان و آمدهای بالای ۱۰۰درصدی دستگاه‌های دولتی، شبکه شبه بانکی و خودروسازهای داخلی را آلوده کرده و به قاچاق دامن زده است و حالا وزارت خارجه با خرید پورشه‌های قاچاق به روح اقتصاد مقاومتی نمک پاشید!**



**بازار واردات خودروهای خارجی آفت‌دبر برای واردکنندگان و دستگاه‌های دولتی صرفه دارد که حتی وزارت امور خارجه را در قفسیه پر حاشیه واردات خودروهای**

**لوکس و لاکچری بر خلاف اقتصاد مقاومتی**

وارد کنند و در این ایام که دولت به دنبال تغییر نام و تفکیک وزارتخانه‌هاست شام «وزارت خودروهای خارجه» هم مطرح شود! طبق گفته سخنگوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، خودروهای لوکس قاچاق که قرار بود، امحا یا به جهت صادرات فروخته شود، به دلیل سودهای سرشاری که دولت از واردات خودرو می‌برد و برای اینکه چرخه در آمدهای نامناسب موجود منقطع نشود، از سوی وزارت امور خارجه خریداری شد و البته این اقدام نوعی نمک‌پاشی

### بانک

## ۱۸۸ هزار میلیارد ریال تسهیلات پرداخت کرد



**مدیر عامل بانک مهر اقتصاد گفت: این بانک در سال گذشته ۱۸۸هزار میلیارد ریال تسهیلات به اقشار مختلف کشور پرداخت کرده است.**

به گزارش روابط عمومی بانک مهر اقتصاد، سیدضیاء ایمانی مدیر عامل بانک با بیان مطلب فوق اظهار داشت: ارزش افزونی روز افزون برای سازمان از طریق افزایش سودآوری در کنار ایفای مسئولیت‌های اجتماعی‌سکی از اصلی‌ترین اهداف بنگاه‌های اقتصادی چون بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری است.

ایمانی خاطر نشان کرد: در نظر گرفتن تمامی عوامل محیطی و در راستای تحقق هر چه بهتر مأموریت اصلی بانک و حفظ منابع و منافع سپرده‌گذاران، این بانک تمام تلاش کرده تا سود پیش‌بینی شده را با رعایت موازین شرع مقدس و در چارچوب ضوابط و بخشنامه‌های بانک مرکزی، محقق کند تا برای سهامداران، سپرده‌گذاران و سایر ذینفعان ارزش افزوده بیشتری حاصل شود.

مدیر عامل بانک، تصریح کرد: بانک مهر اقتصاد در سال گذشته و در راستای فرمایشات مقام معظم رهبری در خصوص اقتصاد مقاومتی، با

**سودهای غیر متعارف در واردات خودرو**

اما متأسفانه این نتمام ماجرای بازار آشفته خودروهای خارجی نیست زیرا توسعه واردات خودروهای خارجی باعث شده نسا نوعی بازار پولی موازی برای حسس منابع نیز در جوار واردات خودرو ایجاد شود، به نحوی که برخی خودروسازان تا ۲۷ درصد سود مشارکت نیز به خریدارانی که پیش‌خرید کرده‌اند، می‌پردازند. گمان می‌رود گرفتاری اکنون مؤسسات مالی در قالب سیستمی شبه‌بانکی سوار بر خودروهای وارداتی شکل بگیرد که تنها حاصل بی‌توجهی دولت به این بازار است. دولت اکنون به دلیل اخذ مالیات‌هاو عوارض‌های گوناگون و به اسم حمایت از تولیدات داخلی خودرویی خیال این بازار شده است در حالی که نگاهی به آمار تجارت کشور در شش ماهه اول سال گذشته نشان می‌دهد واردات خودرو بیشترین سهم واردات را به خود اختصاص داده است و درطول سال گذشته بیش از ۶۲هزار خودروی سواری وارد کشور شده است. رقم ۱/۵ میلیارد دلاری خودروهای

خارجی نیز از جنبه‌ای دیگر حائز اهمیت است، وقتی که کل واردات سال ۹۵، رقمی بالغ بر ۴۳میلیارد دلار بوده، واردات خودرو و قطعات قسمت مهمی از آن را تشکیل داده است. از این رو خودروسازان داخلی نیز وارد رقابت در این بازار شده‌اند. طبق آمار اعلامی گمرک در سال ۹۵ حدود ۱/۵ میلیارد دلار خودرو به ارزش حدود ۶۰۰۰ هزارمیلیارد تومان (با قیمت هر دلار ۲ هزار و ۷۳۰ تومان ) وارد شد که بیش از این مقدار سود و درآمد برای دولت و دستگاه‌های دولتی و واردکنندگان به ارمغان داشته است.

به عبارت دیگر معادل تمام قیمت تمام‌شده و سود خودروسازان خارجی، در کشور ایران سود برداشته می‌شود و مصرف‌کننده ایرانی به دلایل مختلف و به بهانه‌های عجیب و غریب قیمت خودرویی که استفاده می‌کند بیش از ۱۲۰ درصد و در برخی موارد تا ۱۵۰ درصد بیشتر از ساکنان کشورهای حاشیه خلیج فارس است.

**توسعه قاچاق با خودروهای گران** علاوه بر خطر واردات خودرو بسا عوارض بالای ۱۱۰ درصد برای بازار پولی که منجر به انحراف منابع بانکی شده است اکنون سودهای بالا در این تجارت باعث شده تا به نوعی تأمین قطعات این خودروها برای قاچاقچیان از جذابیت جدیدی برخوردار شود. وقتی تعرفه‌های بالا برای واردات خودرو منجر به گرانی خودرو می‌شود به تبع قطعات خودروهای وارداتی که مانند خودروهای وارداتی نیاز به شناسنامه و ثبت رسمی ندارند برای واردکنندگان غیررسمی جذاب می‌شود، به نحوی که بررسی جزئیات هزینه‌های مربوط به سسه کالای وارداتی نشان می‌دهد، به ازای هر یک دلار واردات غیررسمی سود سرشاری نصیب قاچاقچیان می‌شود، به عنوان مثال

کل هزینه‌های واردات یک دلار لاستیک به صورت رسمی اعم از هزینه‌های مربوط به کرایه حمل، بیمه، ثبت سفارش، حقوق گمرکی، سود بازرگانی، مالیات بر ارزش افزوده، استاندارد، تخلیه و بارگیری، گشایش اعتبار و خواب سرسرمایه رقمی حدود ۸ هزار تومان خواهد بود. این درحالی است که قاچاقچیان با عدم پرداخت این هزینه‌ها به میزان ۷ هزار و ۶۰۰ تومان با پرداخت کمتری مواجه خواهند بود. به این ترتیب نسبت مابه‌التفاوت سود واردات به قاچاق به واردات رسمی ۹۵درصد خواهد بود.

اواخر سال گذشته فرمانده انتظامی هرمزگان از کشف ۶۷ کانتینر لاستیک قاچاق خبر داده بود. در این محموله کانوچو با مآخذ ۵درصد به جای انواع لاستیک به مآخذ ۲۰ تا ۳۰درصد اظهار شده بود. هر چند تنها ۲۶ کانتینر از محموله ۶۷ کانتینری مذکور کشف و ضبط شده بود، ارزش کل محموله ۱۰ میلیارد تومان ذکر شد.اگر قرار بود کالای مذکور به صورت رسمی وارد شود، هزینه کل محموله رقمی در حدود ۲۵۰میلیارد تومان می‌شد. همین اختلاف بسیار زیاد هزینه‌ها از رقم ۱۳ میلیارد دلاری قاچاق در کشور رمز گشایی می‌کند.

**رود خودروسازان به واردات خودرو!**

این سودهای سرشار که ظاهر همه از آن راضی هستند باعث شده تا خودروسازان داخلی به جای تولید به واردات خودروهای خارجی نیز عنایت ویژه‌ای پیدا کنند. چنانکه قراردادهای جدید مانند پژو ۲۰۰۸ یا کرمان خودرو که اخیراً خودروهای هیوندایی را وارد می‌کنند یا خودروهای چینی که توسط شرک‌های خودروساز وارد و عرضه می‌شوند یا در نمونه اخیر که ظاهر اقرار است پورشه نیز توسط یک شرکت مدعی تولید وارد شود، همگی نشان از ناسامانی در صنعت خودرو و گرایش روزافزون به ورود به این بازار آشفته دارد.

ناید از یاد برد که حق ایرانی‌ها استفاده از خودروهای ایمن‌تر و با تکنولوژی بالاتر و مصرف سوخت پایین‌تر است و واردات خودروهای خارجی تا کنون توانسته است لاقبل خودروسازان داخلی را به رقابت در واردات و تنوع‌سازی محصولات وادار کند اما ورود و رقابت به بازار با سودهای بالای ۱۲۰ درصد، نمی‌تواند چشم‌انداز مثبتی برای توسعه صنعت خودرو باشد و دیر یا زود مردم با مراجعه به سایت‌های فروش خارجی خودروهایی که خریداری می‌کنند متوجه گرانی و حتی کمبود امکاناتی خواهند شد که عرضه‌کنندگان خودروهای خارجی برای سود بیشتر از ارائه آنها به مردم خودداری کرده‌اند!

البته آنها ادعا دارند سود ۷درصدی می‌گیرند، اما نگاهی به قیمت‌های خودروها در بازار عمان و دوبی نشان می‌دهد اختلاف قیمت خودروهای وارداتی حداقل ۱۰۰درصد است که در برخی نمونه‌ها تا ۱۵۰درصد نیز می‌رسد، به خصوص که امکانات و امتیازهای مختلف نیز از آنها کسر می‌شود یا در قالب خدمات فروشی به خریداران به طور جداگانه عرضه می‌شود، به عنوان نمونه خودروی جک‌اس ۵ در حالی با دو برابر قیمت آنچه در دوبی عرضه می‌شود که سینی زیر موتور و کروژ کنترل خود را به عنوان آپشن و جداگانه و با قیمت اضافی عرضه می‌کند!

**کلاهبرداری که خود را نماینده رسمی اعلام می‌کنند**

به موارد اشاره شده باید به نمایندگان رسمی امحایلی نیز اشاره کرد که هیچ رد و اثری در سایت‌های رسمی خودروهای خارجی از آنان وجود ندارد. برخی شرکت‌های فروش قسطی مانند «ر-خ» که حتی به شکل زنجیره‌ای نیز نمایندگی زده‌اند مدعی نمایندگی فروش خودروهای خارجی هستند، در حالی که این ادعا از اساس کذب بوده و این شرکت‌ها محلی برای اخذ سسر مایه‌های چند صد میلیونی مردم شده است که معمولاً با تأخیرهای فراوان خودروهای خارجی را بدون تأییدیه‌های شرکت تولیدکننده به مردم ارائه می‌دهند. در این میان آنچه نادیده گرفته می‌شودبی توجهی به حقوق مردم و خریداران است که ظاهر آدستگاه‌های نظارتی اعم از سازمان بازرسی و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در این باره نیز ترجیح به سکوت دارند.

**به وقت آشنایی**

**۸۴ سال**

**با شما مییم**

۲۱ خرداد

سالروز تأسیس بانک کشاورزی

بانک بر مردم ایران

www.bki.ir

مرکز ارتباط سبز: ۰۲۱-۸۱۳۰۱

اداره کل روابط عمومی و همکاری های بین الملل

شناسه چاپ: ۵۸۸۵۰

شناسه آگهی: ۴۹۴۰۸

**آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله‌ای**

وزارت راه و شهرسازی  
سازمان بنادر و دریانوردی  
اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر

اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر در نظر دارد پروژه راهبری، تعمیر، سرویس و نگهداری تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی و توسعه شبکه کابلی بندر شهید باهنر و بنادر تابعه (شهید حقانی، هرمز، تیاب، سیریک و جاسک) را با برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای، به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. **۱. موضوع مناقصه:** پروژه راهبری، تعمیر، سرویس و نگهداری تجهیزات های مخابراتی و الکترونیکی و توسعه شبکه کابلی بندر شهید باهنر و بنادر تابعه (شهید حقانی، هرمز، تیاب، سیریک و جاسک) **۲. مدت اجرای کار:** ۲۴ ماه شمسی **۳. محل، مهلت و نحوه دریافت اسناد:** از تاریخ درج آخرین نوبت آگهی تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۹۶/۲/۲۱ با مراجعه به آدرس ذیل و ارائه معرفی نامه و اصل فیش واریز وجه به مبلغ ۰۰۰/۰۰۰/۱۰۰۰ ریال به حساب شماره ۲۱۹۶۴۵۵۴۳۰۰۰۴ نزد بانک صادرات ایران در یافت اسناد و پاکات (الف و ب)، امکان پذیر است. وجه مذکور به هیچ وجه قابل استرداد نخواهد بود. ضمناً در یافت اسناد الزاماً به صورت حضوری و در قرارداد ایران در یافت اسناد و پاکات (الف و ب)، امکان پذیر است. **۴. مهلت تسلیم و زمان بازگشایی پاکات مناقصه:** مناقصه‌گران باید پاکات خود را تا پایان وقت اداری روز پنج‌شنبه مورخ ۹۶/۴/۱۵ در دبیرخانه واحد فنی و مهندسی دستگاه مناقصه‌گزار به آدرس ذیل تسلیم و رسید در یافت نمایند و زمان بازگشایی پاکات روز شنبه مورخ ۹۶/۴/۱۷ می‌باشد. **۵. آدرس دستگاه مناقصه‌گزار:** بندرعباس، بلوار پاسداران، جنب میدان قائم، اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر، واحد فنی و مهندسی، آدرس سایت پروژه: **http://bahonarport.pmo.ir** **تلفن:** ۲۳۲۹-۰۷۶ **۶. میزان سپرده شرکت در مناقصه:** مبلغ ۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به صورت ضمانتنامه بانکی معتبر و یا واریز وجه مذکور به حساب سپرده بندر تحت شماره ۲۱۹۶۴۵۵۴۳۰۰۰۴ نزد بانک صادرات شعبه ۱۰۳ بندرعباس **۷. شرایط اختصاصی:** ۱-۷. دارا بودن رتبه پنج ارتباطات از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ۲-۷. ارائه گواهی صلاحیت از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی \* **توضیحات:** الف: هزینه درج آگهی فراخوان برعهده برنده مناقصه خواهد بود. ب: سایر شرایط بر اساس معیارهای مندرج در اسناد مناقصه خواهد بود.

**اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر**