

مدیریت درآمدهای نفت را یاد نگرفته‌ایم

رکود، بیکاری بالا و حجم نقدینگی زیاد از چالش‌های مهم امروز اقتصاد ایران است و دولت با توجه به سقوط قیمت نفت در چند سال اخیر در بازارهای جهانی و پیش‌آمدن تحریم‌های نفتی توسط دولت ترامپ، معضلات را نمی‌تواند فقط با تکیه بر درآمدهای نفتی حل کند. از این رو دولتمردان باید با گام‌های محکم‌تری به سمت اقتصاد غیرنفتی و تولیدی قدم بردارند و درآمدهای حاصله از نفت را به طور صحیح در جای درست خود مصرف کنند که باعث رشد و صنعتی شدن کشور شود. با توجه به نفتی‌بودن بودجه و نگاه به درآمد دولت به این نکته می‌رسیم که بیشترین در آمد دولت از بخش نفت و معدن، اکثراً به صورت خام‌فروشی بوده است.

درآمدهای خدادادی و طبیعی که باید موتور محرک پیشرفت اقتصادی باشد تا بتواند تولید و صنایع پایین‌دستی را متحول کند، به صورت خام از کشور خارج می‌شود و به جای آنکه با این منبع انرژی، ایران جزو کشورهای صنعتی و پیشرو باشد، آنقدر از لحاظ اقتصادی دچار مشکل است که با کوچک‌ترین مشکل بخشی از اقتصاد آن دچار بحران می‌شود. اگر چه از روی بسیاری از دولتمردان انقطاع درآمدها از بخش نفت است، اما از آنجایی که نتوانسته‌اند مدل اقتصاد صحیح و قابل اجرای بدون نفت را طراحی کنند، هر روز بیش از پیش کشور وابسته به درآمدهای نفتی شده است.

وابستگی به اقتصاد نفتی باعث شده است، دستگاه‌ها و سازمان‌ها که غالباً دولتی یا شبه‌دولتی هستند بدون آنکه به عواقب آن اندیشیده شود، هزینه را صرف استخدام نیرو و توسعه استخراج منابع کنند. دولت به نوعی با استخدام بدون برنامه، آمار اشتغالزایی خود را طی این سال‌ها بالا برده است. این در حالی است که این نوع عملکرد در بازه زمانی خاصی جواب می‌دهد و دراز مدت مسلماً به بن‌بست خواهد خورد. از آنجایی که اقتصاد کشور متکی به نفت بوده، هر روز بر حجم اقتصاد دولتی افزوده و بدون برنامه، دولتی بزرگ ساخته شده است. در حالی که شعار انتخاباتی تمامی دولتمردان خصوصاً دولت یازدهم و دوازدهم کوچک‌سازی دولت بوده ولی در عمل اتفاق دیگری رخ داده است.

نگاهی به ریزنی‌های دستگاه‌ها و بنگاه‌های دولتی نشان می‌دهد که هر بخش بدون اینکه ارائه گزارش مبتنی از به‌رووری سال گذشته خود را ارائه کند، در سال جدید طلب مبلغ بالاتری از منابع بودجه می‌کند و با چانه‌زنی و ریزنی درصدد کسب آن مبلغ است. بنگاه‌هایی که بودجه‌های خود را از دولت دریافت می‌کنند به نوعی هنر هزینه‌کرد منابع دارند، بدون اینکه عایدی مناسب نصیب مردم کنند. دولت نیز از آنجا که به منابع نفتی دسترسی دارد، بدون در نظر گرفتن بازدهی شرکت‌های دولتی در درازمدت منابع مورد در خواست را در حد توان پرداخت می‌کند. این در حالی است که شرکت‌های دولتی باید نسبت به مبالغ دریافتی پاسخگو باشند و به نوعی گزارش‌های عملیاتی خود را ارائه کنند و اگر بازدهی مناسبی نداشته باشند، در بودجه پرداختی آنها تغییر ایجاد می‌شود.

ضروری است که مدیران دولتی در حد مناسب و در راستای انجام

وظایف خود اختیارات لازم‌ه را برای تصمیم‌گیری داشته باشند. در این صورت مدیران دولتی که نتوانسته‌اند بازدهی متناسب‌تری را

کسب کنند با طرح‌های تشویقی مورد حمایت قرار گیرند تا دیگر مدیران دولتی نیز ترغیب شوند. فراهم‌آوری شرایط رقابت‌پذیری برای بنگاه‌های موجود اعم از دولتی و غیردولتی از نکات بسیار مهم دیگری است که باید در دستور کار دولت قرار گیرد.

دولتمردان باید نگرش اقتصادی خود را به طور واقعی از اقتصاد نفتی به اقتصاد تولیدی تغییر دهند و دست از بریز و پیاش‌های بدون برنامه بردارند. عده‌ای بر این باورند که علت اصلی اقتصاد ایران درآمدهای نفتی است، بسیاری از این افراد با مثال‌هایی از کشورهای مثل کره‌جنوبی، ژاپن و ترکیه علت عقب‌افتادگی اقتصاد ایران را پول به اصطلاح مفت نفت می‌دانند. از سوی دیگر برخورداری ایران از منابع عظیم انرژی باعث شده است که دیگر کشورها در راستای منافع خودشان دخالت‌ها و کارشکنی‌های سیاسی انجام دهند و باعث شکست سیاست‌های صحیح اقتصادی شوند.

حال اگر ریزضیه را به طور کامل کنیم، باید تمامی کشورهای که دارای درآمد نفتی هستند همچون کشور ما درگیر اقتصاد نابایدار باشند. در حالی که در حقیقت چنین نیست و کشورهای مثل آمریکا، کانادا و نروژ با بر خوراری از منافع نفتی نیزی کشورهای توسعه یافته هستند. در حال حاضر کشور نروژ با برخورداری از صندوق توسعه‌ای ارزش بیش از یک تریلیون دلار بیشروترین کشور نفتی است، پس وجود درآمد نفتی دلیل مناسبی بر فریبگی و عقب‌ماندگی اقتصاد نمی‌باشد و باید باوجود مسئله را در مدیریت منابع صحیح کشور جیست‌تور کرد. درآمد نفتی به نفعانی معطل نیست، بلکه مدیریت ناصحیح استفاده درآمدهای نفتی در ساخت زیرساخت‌ها و خرج پول‌های نفتی در هزینه‌های جاری دولت‌ها مشکل اصلی اقتصاد است. در حال حاضر درآمد سه‌دلالت حاصل از فروش نفت برای کشور تقریباً ۳۶ میلیارد دلار است که دولته با مدیریت صحیح و صرف این بودجه خدادادی در بخش‌های صنعت، گردشگری، کشاورزی، خدمات و بهینه‌سازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطات و نه مصرف‌کردن در هزینه‌های جاری و ریخت‌وپاش‌های بیهوده اداره‌جات می‌تواند بخش قابل توجهی از مشکلات اقتصادی کشور را کاهش دهد.

سود سهام

آغاز توزیع سود سهام عدالت متأخران

مشاور سازمان خصوصی‌سازی از توزیع سود سهام عدالت افرادی که یا تأخیر شماره شناسی خود را به سامانه اعلام کرده‌اند در آینده نزدیک خبر داد و گفت، واریز سود کارمندان به عنوان آخرین گروه پایان یافت. به گزارش «مهر»، جعفر سبحانی از پایان توزیع سود سهام عدالت کارمندان دولت به عنوان آخرین گروه از مشمولان سود سهام خبر داد و گفت: سود سهام عدالت با کارمندان دولت تسویه شده و از اول تا پانزدهم اردیبهشت‌ماه تمام مبالغ به حساب آنها واریز شده است. البته ممکن است برخی بانک‌ها با چند روز تأخیر این سود را به حساب مشتریان واریز کرده باشند، اما کار واریز سود این گروه هم به پایان رسیده است.

مشاور سازمان خصوصی‌سازی تأکید کرد: به طور قطع و یقین، سود سهام عدالت آن دسته از افرادی که تا قبل از بهمن سال ۹۶ شماره شناسی خود را در سامانه سهام عدالت به ثبت رسانده‌اند، واریز شده است و همه افراد می‌توانند برینت حساب خود را چک کنند و اگر مشکلی در این زمینه دارند با سازمان خصوصی‌سازی در میان بگذارند تا برپونده آنها بررسی شود. وی تصریح کرد: سامانه سهام عدالت برای نشان دادن سودهای واریز هنوز به طور کامل به روزرسانی نشده، بنابراین ممکن است در سامانه برخی از افراد، سود مرحله اول فقط به ثبت رسیده باشد، اما کل سود به حساب آنها واریز شده است، پس ملاک سامانه سهام عدالت نبوده و باید برینت حساب خود را چک کنند.

به گفته سبحانی، براساس بررسی‌های سازمان خصوصی‌سازی هیچ موردی از ۴۰ میلیون نفر مشمول دریافت سود سهام عدالت که سود خود را دریافت نکرده باشد، وجود ندارد. بنابراین اگر با دریافت برینت حساب، باز هم سود به صورت کامل بری فردی واریز نشده است، می‌تواند با تماس با سامانه سهام عدالت موضوع خود را پیگیری کند.

وی اظهار داشت، واریز سود سهام عدالت برای آن دسته از مشمولانی که با تأخیر شماره شناسی خود را به سامانه سهام عدالت اعلام کرده‌اند، به زودی آغاز می‌شود. البته این پرداختی‌ها به مرور انجام خواهد شد.

چون جوان

گزارش یک

مهران ابراهیمیان

اقتصاد

سرویس اقتصادی۸۸۹۹۸۴۳۳

از پول، پول درآوردن در بازار دلالی خودرو تا کی ادامه خواهد یافت؟

ردپای بسازو بفروش‌ها در بازار خودرو



جوان

بازار خودروهای داخلی به‌رغم کسادی

شدید در بازار خودروهای خارجی همچنان سامان ندارد و با پدیده‌هایی چون احضار

مدیران به مجلس، احتکار ۹۰هزار خودرو

برای گرانسی و تک‌ذیب همچنان یکی از

بی‌صاحب‌ترین بازارهایی است که در

این چند ماه بساز و بفروش‌ها و دلالان

خودروهای خارجی را به سمت خود کشیده

است. بازاری که با استفاده از خودروها

در آن دلالان از پول، پول در می‌آورند و

قیمت تمام‌شده را پس‌رای مصرف‌کنندگان

بالا می‌برند و ظاهراً خودروسازان داخلی

از این اقدام هم چندان ناراضی نیستند!

بسیاری از بازارها با رمز‌های گرانی همچنان در

حال رکود کامل یا نیمه‌رکود است، اما در همین

وضعیت رکود قیمت‌ها هم روز به بالا در حرکت

هستند. معنا و مفهوم این موضوع حرکت در

مسیر رکود تومی است که بدترین حالت متصور

برای اقتصاد است.

با این حال بازار احضاری خودرو همچنان جذاب

برای سرسرمایه‌گذاری است. آنچنان که حتی

بساز و بفروش‌ها با سرسرمایه خود به پیش‌خرید

خودروهای خودروسازان داخلی روی آورده‌اند.

همین دو روز پیش بود که در کسربینه یکی از

روستاهای خراسان رضوی در گفت‌وگو با یک

از بساز و بفروش‌های مشهد متوجه پدیده‌ای

جالب شدم.

فعالان بساز و بفروش از سودهای مسکن دل

کنده‌اند و به ثبت‌نام ۱۰ تایی و بیشتر خودروهای

داخلی روی آورده‌اند.

خواب سرسرمایه در این بازار با تدبیر عجیب

خودروسازان که اتفاقاً بانک مرکزی هیچ

حساسیتی نسبت به آن ندارد بدل به پایگاه

جدیدیدی برای سرمایه‌گذاری شده است.

سرمایه‌گذار ی‌ای که بی‌شک نتیجه‌ی تدبیری

در بازار سرمایه و پول کشور است و نتایج آن نیز

جز با افزایش قیمت تمام‌شده و تحمیل آن بر

مردم و مصرف‌کنندگان میسر نمی‌شود.

این بساز و بفروش گفت: ماه‌هاست که پول خود

را در بازار پیش‌فروش وارد کرده و با احتساب

گرانی‌هایی که خودروسازان اعمال می‌کنند و

سود مشارکت در برخی از خودروها تا ۳۶درصد

سالانه هم سود محتمل است.

■ **دلالان مسکن و خودروهای خارجی در بازار خودروهای داخلی**

چندی پیش به دنبال افزایش قیمت برخی محصولات ایران خودرو و سایپا مدیران این دو شرکت به همراه وزیر صنعت به کمیسیون صنعت مجلس احضار شدند. با این حال علاوه بر افزایش قیمت کارخانه تعدادی از محصولات ایران خودرو و سایپا بازار نیز شاهد افزایش قیمت این محصولات است به نحوی که حاشیه‌قیمت برخی از خودروها از کارخانه تا بازار از مرز ۹میلیون نیز گذشته است.

همین امر عاملی شده تا بازار دلالی در این خودروها رونق پیدا کرده و هر کس درصدد سود بیشتر در معاملات این خودروها باشد.

یک فعال حوزه بازار خودرو در این باره می‌گوید:

در بازار خودرو و پیش‌خرید خودروهای داخلی اکنون باز یگران جدیدی ورود پیدا کرده‌اند که در گذشته رسته شغلی دیگری داشته‌اند.

وی ادامه داد: فعالان در حوزه زمین و مسکن و دلالان خودروهای خارجی از جمله این افراد هستند که از کسادی این بازارها به سمت خودروهای داخلی کوچ کرده‌اند و حداقل انتظارات را با فروش کار تکسی یا اقساط با بهره بالاتر دنبال می‌کنند.

وی ادامه می‌دهد: نگاهی به سایت‌های فروش خودرو نشان می‌دهد که از ابتدای امسال تاکنون عرضه‌های منطقی

برای خودروهای بر طرف‌فدار و در کلاس‌های متوسط ندارند.

فروش ایران خودرو، تنها خودرویی که عرضه می‌کند یک نوع خاصی از وانت است. این در حالی است که بسیاری از دلالان دهها خودرو ثبت‌نام کرده‌اند و از آنجایی که

می‌دانند خودروسازان داخلی هم از این موضوع استقبال می‌کنند.

■ **احضار، احتکار، تک‌ذیب و گرانی!** افزایش قیمت خودرو آن هم بدون ضابطه و

براساس سلیقه خودروساز باعث شده تا

بازار آرام گیرد، زیرا یک نماینده مجلس از احتکار بیش از ۹۰هزار خودرو خبر داده بود.

به این ترتیب می‌توان حدس زد که خودروسازان و دلالانی که این روزها در این بازار می‌ولند، چگونه منافع‌شان به هم گره خورده و به دنبال گرانی بی‌ضابطه هستند.

هر چند که خودروسازان می‌گویند، ما هیچ خودرویی احتکار نکرده‌ایم و روند فروش نسبت به گذشته هیچ فرقی نکرده است و حتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش تولید هم داشته‌ایم.

اما اگر این خبر افزایش تولید و فروش را در کنار ورود دلالان جدید به بازار خودرو بررسی کنیم، متوجه تزیق قطره چکانی خودرو به برسی داخلی می‌شویم که اختلاف قیمت بازار و ثبت‌نامی خودروسازان خود حتماً عاملی برای چانه‌زنی بنگاه‌های شبه احضاری داخلی برای

گران کردن خودروها به شمار می‌رود.

به تازگی یکی از نمایندگان مجلس این نقد را بر خودروسازان وارد دانسته و گفته بود، طبق منابع موثقی که دارد بیش از ۹۰ هزار خودرو در پارکینگ خودروسازان در حال خاک خوردن است و آنها برای آنکه به سود بیشتری برسند، سراغ احتکار رفته‌اند.

یکی از معاونان وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: خودروهایی که برخی‌ها با عنوان احتکار از آن صحبت می‌کنند، تنها نقص قطعه دارند. این نقص هم به دو دلیل ایجاد شده است؛ اول، اینکه تولید پیش از پیش‌بینی قطعه‌سازان بوده و دوم اینکه افزایش قیمت ارز و توقف واردات باعث شده تا برخی از خودروها در مرحله فروش نهایی قرار نگیرند.

خودروسازان داخلی این گفته‌ها را قبول ندارند و معتقدند تولید مانند گذشته روال طبیعی و منطقی دارد. آنها فضای ایجاد شده و شایعات را متأثر از افرادی می‌دانند که می‌خواهند به صنعت یک خودرو مورد ارزیابی قرار گیرد.

برخی از نمایندگان معتقدند در مقطعی شرکت‌های خودروساز از توانمندی داخلی و استفاده از قطعات‌ساخت‌داخل صحبت می‌کنند، اما وقتی ارز گران می‌شود قطعات وارداتی را بهانه

کرده و اقدام به افزایش قیمت‌ها می‌کنند که این موضوع برای اعلامت سؤال دارد. باید ارزبری خودروها نیز در این جلسه مورد بررسی قرار گیرد

تا تکلیف مردم مشخص شود.

اما بازار خودرو پیچیده‌تر از آن است که تنها به خودروسازان قدهد گرانی را دارند، هیچ عجله‌ای برای دریافت خودروها ندارند.

مسئول اینجاست که بازار خودرو با احتکار، گرانی و احضار مسئولانش به مجلس چه سرزشتی خواهد داشت و بالاخره چه خواهد شد؟ شاید نگاهی به تجربه بازار مسکن و گرانی‌های تا ۴۰ درصدی تجربه شده الگوی خوبی برای این دست از دلالان بازار خودرو و خودروسازان باشد. خودروسازانی که بی‌شباهت به بانک‌هایی که در بازار مسکن پول خود را بند کرده‌اند، نیست!

آنها باید بدانند که از پول، پول درآوردن و از تورم‌سازی و تورمزایی تا بد نمی‌تواند، سود جست‌وجو کرد. آنچنان که هم‌اکنون بسیاری از املاک موجود در تهران بدون مشتری‌هایی که قدرت خرید دارند، گرانی را تجربه می‌کنند و این قدرتی ورود به دوران رکودی طولانی و ایجاد دو نرخی که یکی قیمت اسمی است و دیگری قیمت واقعی و قابل معامله!

فروش ایران خودرو، تنها خودرویی که عرضه می‌کند یک نوع خاصی از وانت است. این در حالی است که بسیاری از دلالان دهها خودرو ثبت‌نام کرده‌اند و از آنجایی که می‌دانند خودروسازان قدهد گرانی را دارند، هیچ عجله‌ای برای دریافت خودروها ندارند.

مسئول اینجاست که بازار خودرو با احتکار، گرانی و احضار مسئولانش به مجلس چه سرزشتی خواهد داشت و بالاخره چه خواهد شد؟ شاید نگاهی به تجربه بازار مسکن و گرانی‌های تا ۴۰ درصدی تجربه شده الگوی خوبی برای این دست از دلالان بازار خودرو و خودروسازان باشد. خودروسازانی که بی‌شباهت به بانک‌هایی که در بازار مسکن پول خود را بند کرده‌اند، نیست!

آنها باید بدانند که از پول، پول درآوردن و از تورم‌سازی و تورمزایی تا بد نمی‌تواند، سود جست‌وجو کرد. آنچنان که هم‌اکنون بسیاری از املاک موجود در تهران بدون مشتری‌هایی که قدرت خرید دارند، گرانی را تجربه می‌کنند و این قدرتی ورود به دوران رکودی طولانی و ایجاد دو نرخی که یکی قیمت اسمی است و دیگری قیمت واقعی و قابل معامله!

فروش ایران خودرو، تنها خودرویی که عرضه می‌کند یک نوع خاصی از وانت است. این در حالی است که بسیاری از دلالان دهها خودرو ثبت‌نام کرده‌اند و از آنجایی که می‌دانند خودروسازان قدهد گرانی را دارند، هیچ عجله‌ای برای دریافت خودروها ندارند.

مسئول اینجاست که بازار خودرو با احتکار، گرانی و احضار مسئولانش به مجلس چه سرزشتی خواهد داشت و بالاخره چه خواهد شد؟ شاید نگاهی به تجربه بازار مسکن و گرانی‌های تا ۴۰ درصدی تجربه شده الگوی خوبی برای این دست از دلالان بازار خودرو و خودروسازان باشد. خودروسازانی که بی‌شباهت به بانک‌هایی که در بازار مسکن پول خود را بند کرده‌اند، نیست!

آنها باید بدانند که از پول، پول درآوردن و از تورم‌سازی و تورمزایی تا بد نمی‌تواند، سود جست‌وجو کرد. آنچنان که هم‌اکنون بسیاری از املاک موجود در تهران بدون مشتری‌هایی که قدرت خرید دارند، گرانی را تجربه می‌کنند و این قدرتی ورود به دوران رکودی طولانی و ایجاد دو نرخی که یکی قیمت اسمی است و دیگری قیمت واقعی و قابل معامله!

حجیر

خادمی: با لجاجت اطلاعات را در اختیار توتال می‌گذاشتند

ضرر ۲۵میلیارد دلاری از یک تصمیم وزارت نفت

هدایت‌الله خادمی در واکنش به بیانیه توتال گفت: واگذاری مرزی ترین فاز پارس جنوبی به شریک کشور قطر در این میدان مشترک، یک خطای استراتژیک بود و وزارت نفت برای پنج سال مطلقه که از خود به یادگار گذاشته است، باید پاسخگو باشد.

به گزارش «فارس»، هدایت‌الله خادمی نایب رئیس کمیسیون انرژی در واکنش به بیانیه توتال مبنی بر خروج احتمالی این شرکت از قرارداد توسعه فاز ۱۱ پارس جنوبی اظهار داشت: واگذاری مرزی ترین فاز پارس جنوبی به شریک کشور قطر در این میدان مشترک، یک خطای استراتژیک بود و وزارت نفت برای پنج سال مطلقه که از خود به یادگار گذاشته است، باید پاسخگو باشد. وی با اشاره به اینکه قرار بود شرکت‌های ایرانی توسعه این فاز را انجام دهند، گفت: به محض روی کار آمدن دولت یازدهم یکی از جکت‌های ۲۰۰ میلیون دلاری ساخته‌شده در ایران آماده نصب بود، ولی وزیر نفت دستور داد این جکت اوراق شود و هیچ کاری صورت نگیرد تا توتال توسعه این فاز را بر عهده بگیرد.

خادمی با بیان اینکه اگر وزارت نفت از همان ابتدا اجازه می‌داد، کار توسعه این فاز انجام می‌شد تا به امروز بخش مهمی از پروژه انجام شده بود. نمی‌دانیم چرا وزیر نفت چنین تصمیمی گرفت، اما نکته تأسف‌برانگیز اینجاست این فاز به شرکتی واگذار شد که شریک راهبردی قطر در این میدان مشترک است و پنج سال فرصت‌سوزی و بلاکلیف مانند فاز ۱۱ تنها به سود قطر تمام شد. نایب رئیس کمیسیون انرژی همچنین تصریح کرد: توتال فرانسه همه اطلاعات پارس جنوبی را به طور کامل از ایران دریافت کرده است، این اطلاعات در شرایطی بسیار حیاتی است که بدانیم اطلاعات رقبا از یکدیگر در یک میدان مشترک، بهترین هدیه‌ای است که می‌توان به رقیب داد و وزارت نفت به راحتی آن را به توتال داد تا این شرکت با خروج از ایران، همه این اطلاعات را در قطر به کار بگیرد و با توجه به فشار جاه‌های گازی ایران، بهترین مدل برداشت از پارس جنوبی را در قطر طراحی کند.

خادمی عنوان کرد: وزارت نفت می‌گوید، در صورت اثبات چنین موضوعی از توتال شکایت می‌کنیم که البته فقط یک ویت‌ن این است. زیرا در صورت استفاده توتال از این اطلاعات، هیچ‌کس جز توتال و قطر از این موضوع سود نمی‌برد. سابقه توتال و همچنین ذی‌نفع‌بودن این شرکت در طرف قطری، روشن‌ترین موضوعی بود که دلسوزان به وزارت نفت تأکید می‌کردند، اما این وزیر با لجبایت خاصی اصرار فراوانی برای ارائه اطلاعات پارس جنوبی به توتال داشت.

نماینده مردم ایذه و باغملک در بخش دیگری از اظهارات خود گفت: وزیر نفت بارها گفته است، هر سال تأخیر در بهره‌برداری از یک طرح پارس جنوبی ۵میلیارد دلار ضرر به کشور می‌زند که با این اوصاف، در همین دوره پنج ساله، آقای زنگنه ۲۵میلیارد دلار از ثروت کشور از بین رفته است. با توجه به اینکه این پروژه اگر به توسعه برود چهار سال دیگر کم کار دارد و ۲۰میلیارد دلار دیگر کم از کف می‌رود، وزارت نفت باید به این موضوع توجه کند. همچنین با اشاره به اینکه وزیر نفت گفته بود، توتال تعهد داده از تحریم‌های آمریکا پیروی نکند، گفت: امروز توتال خود، آمقید به قوانین تحریمی آمریکا می‌داند، از ایشان باید سؤال کرد که مگر طبق گفته ایشان، قوانین اتحادیه اروپا مبنای این قرارداد نبوده است؟ هیچ‌طور توتال خود را عقب کشیده و می‌گوید از ایران خواهد رفت؟ وی ادامه داد: مشخص نیست، چرا وزارت نفت اصرار داشت توتال توسعه این فاز را بر عهده بگیرد و توتال هم خود را به این عداقت‌مقدم نشان می‌داد. نتیجه این تصمیم و اصرارها هر چه که بود به سود قطر و دشمنان ایران تمام شد، چیزی که منتقدان مدام خطر آن را گوشزد می‌کردند.

میزان تأمین ارز رانندگان بین‌المللی ابلاغ شد

بانک مرکزی و گمرک در اطلاعیه‌های جداگانه‌ای میزان و شرایط ارز تخصیصی به رانندگان بین‌المللی را ابلاغ و اعلام کردند: بیشترین میزان ارز تخصیصی در این بخش ۴ هزار و ۵۰۰ یورو به مقصد انگلیس خواهد بود.

براساس بخشنامه بانک مرکزی که به تأمین، انتقال یا پرداخت ارز بابت رانندگان کامیون‌های ایرانی به منظور خروج از کشور اختصاص دارد، رانندگان باید هنگام ارائه درخواست خرید ارز گذرنامه، دفترچه خروج راننده، کارت ملی، کد رهگیری راهنامه برخط (CMR) صادره از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، کارت هوشمند راننده را به بانک ارائه کنند. این محدودترین ارز توسط رانندگان یادشده قبل از انجام سفر، تأمین‌وانتقال یا پرداخت ارز با دریافت مدارک مربوطه و مشروط به انجام سفر مربوطه و در مقابل ارائه صفحه مهرورده به مهر خروج و ورود از کشور مندرج در گذرنامه یا دفترچه خروج راننده، مانعی ندارد. همچنین چنانچه متقاضی برای سفر قبلی ارز دریافت کرده باشد، تأمین و انتقال یا پرداخت ارز بابت سفر جدید، منوط به حصول اطمینان از مسافرت راننده به خارج از کشور بابت ارز دریافتی، مهرورشدن صفحه مربوطه گذرنامه به مهر خروج یا ورود به کشور یا دفترچه خروج راننده خواهد بود.

در صورت امکان استفاده از سایر ابزارهای پرداخت وجه (کارت و حواله) انجام این امر مجاز و مورد تأکید بانک مرکزی است.

بر این اساس درخصوص تأمین اسکناس مربوطه با اداره عملیات ارزی بانک مرکزی انجام شده است و تمام شعب و واحدهای ارزی ذی‌ربط، ملزم به نظارت و حسن اجرای این بخشنامه هستند.

■ **مقصد رانندگان، مبنای تخصیص ارز**

براساس اعلام گمرک، میزان ارز تخصیصی بر مبنای مقصد رانندگان است. مثلاً از به رانندگان به مقصد افغانستان به عراق به مبلغ ۳۵۰ یورو و بیشترین ارز به رانندگانی با مقصد انگلستان به مبلغ ۴هزار و ۵۰۰ یورو اختصاص یافته است.

همچنین رانندگانی که عازم ارمنستان و ترکمنستان هستند ۶۰۰ یورو، جمهوری آذربایجان و ترکیه و پاکستان هر کدام ۸۰۰ یورو و رانندگان گرجستان یک‌هزار یورو ارز دریافت می‌کنند.

براساس این گزارش، رانندگانی که در خطوط ترانزیتی بلغارستان، لبنان و سوریه فعالیت می‌کنند یک‌هزار و ۲۰۰ یورو، ازبکستان و تاجیکستان یک‌هزار و ۴۰۰ یورو و رانندگان فعال در حوزه غربی رومانی، یونان و کرواسی نیز یک‌هزار و ۵۰۰ یورو ارز دریافت می‌کنند.

براساس گزارش گمرک، ارز اختصاصی به رانندگان فعال در خطوط کشورهای آسیای مرکزی قرقیزستان، قزاقستان و مجارستان یک‌هزار و ۸۰۰ یورو است و رانندگان کشور اتریش نیز ۲هزار و ۲۰۰ یورو دریافت می‌کنند. رانندگان خطوط بین‌المللی روسیه، چک و اسلواکی نیز هر کدام ۲ هزار و ۵۰۰ و خطوط ترانزیتی اوکراین نیز ۲هزار و ۸۰۰ یورو ارز می‌گیرند. رانندگان فعال در خطوط ایتالیا، آلمان، لهستان، اسلونی، بلاروس، لتونی، استونی و لیتوانی ۳هزار و ۲۰۰ یورو و رانندگان بلژیک، هلند، لوکزامبورگ، سوئیس و فرانسه نیز ۲هزار و ۳۰۰ یورو ارز دریافت خواهند کرد. بیشترین ارز اختصاصی به رانندگان فعال در خطوط انگلیس یا ۴ هزار و ۵۰۰ یورو است و برای مقصد کشورهای اسپانیا، برغال، فرانسه، سوئد، نروژ و دانمارک است نیز ۴هزار یورو پرداخت می‌شود. این یاد شده به نرخ روز اعلامی از سوی بانک مرکزی تنها از طریق سیستم بانکی پرداخت می‌شود و در صورت نبود امکان انجام حواله ارزی از طریق بانک، با استفاده از خدمات صرافی‌های مجاز و به عاملیت بانک امکان‌پذیر خواهد بود.