

قرض الحسنه

پشتوانه اشتغال در روزهای جنگ

جنگ فقط آن چیزی نیست که در میدان نبرد دیده می‌شود، بخشی از خسارت جنگ، بی‌سروصدا وارد زندگی روزمره مردم می‌شود؛ درآمد یک خانواده کاهش پیدا می‌کند، سفارش‌های یک کار گاه کم می‌شود، فروش یک مغازه پایین می‌آید و هزینه‌هایی از راه می‌رسند که کسی برایشان آماده بزرگی داشته باشد. گاهی چند ماه کمبود نقدینگی کافیسیت تا کار گاهی تعطیل شود، چند نفر شغل خود را از دست بدهند یا خانواده‌ای برای تأمین هزینه‌های ضروری، زیر بار بدهی سسنگین برود. درست در همین نقطه است که قرض الحسنه می‌تواند از یک ابزار مالی معمول فراتر برود و به پشتوانه‌ای برای عبور از بحران تبدیل شود. برای یک کسبو کار کوچک، دریافت منابع مالی کم‌هزینه‌شاید به معنای خرید دوباره مواد اولیه، پرداخت دستمزد کارکنان یا روشن ماندن چراغ کار گاه باشد. برای یک خانواده نیز ممکن است فرصتی باشد تا بدون گرفتار شدن در اقساط سنگین، از یک هزینه ناگهانی عبور کند. مبلغ این تسهیلات شاید در مقیاس اقتصاد کلان چندان بزرگ نباشد، اما برای کسی که در استانه تعطیلی یا بدهکار شدن قرار گرفته‌می‌تواند سرنوشتم‌ساز باشد. واقعیت این است که اقتصاد کشور فقط در کار خانه‌های بزرگ و شرکت‌های شناخته‌شده جریان ندارد، بخش مهمی از زندگی اقتصادی در هزاران کار گاه نقره، فروشگاه محلی، کسبو کار خانگی و واحد خدماتی شکل گرفته‌است. هر کدام از آنها شاید به تنهایی عدد بزرگی در آمارهای اقتصادی نباشند، اما در کنار یکدیگر شبکه وسیعی از اشتغال و درآمد را می‌سازند، شبکه‌ای که زندگی میلیون‌ها نفر به ادامه فعالیت آن وابسته است. در روزهای جنگ، آسیب‌پذین همزمان این کسبو کارها می‌تواند اثر زنجیره‌ای ایجاد کند. تعطیلی یک کار گاه فقط به معنای بسته‌شدن یک واحد اقتصادی نیست؛ درآمد چند خانواده قطع می‌شود، تولید یا خدمتی متوقف می‌ماند و تعداد بیشتری از مردم به و به‌موقع کافی است تا این زنجیره از جایی پاره نشود. قرض الحسنه یک ویژگی مهم دیگر هم دارد؛ پول در آن متوقف نمی‌ماند. منابعی که امروز به یک تولیدکننده یا صاحب کسبو کار می‌رسد، با بازگشت اقساط دوباره به چرخه‌بازی می‌گردد و گره‌ی دیگر را باز می‌کند. یک منبع محدود می‌تواند طی چند سال چند بار به کار گرفته شود؛ امروز برای حفظ یک شغل و فردا برای ایجاد شغلی دیگر. همین گردش مداوم، قرض الحسنه را از یک کمک کوتاه‌مدت به ابزاری برای پشتیبانی مستمر تبدیل می‌کند. البته صرف پرداخت وام کافی نیست. اگر منابع دید به دست متقاضی برسند، در مسیرهای غیرمولد مصرف شوند یا بدون شناخت درست از نیازها توزیع شوند، بخشی از این ظرفیت هدر خواهد رفت. هنر یک نظام قرض الحسنه کارآمد آن است که منابع را سریع، شفاف و دقیقاً به نقطه‌ای برساند که یک حمایت محدود بتواند تغییری واقعی ایجاد کند. اولویت نیاز باید با فعالیت‌هایی باشد که پیش از بحران امکان ادامه‌داند داشته‌ند و اکنون برای عبور از یک وقفه موقت به کمک نیاز دارند. به همین دلیل، قرض الحسنه در دوران جنگ را نباید فقط یک اقدام خیرخواهانه دانست. این ابزار می‌تواند بخشی از سازو کار دفاع اقتصادی کشور باشد؛ دفاع از مشاغلی که نباید از میان بروند، خانواده‌هایی که نباید به ورطه بدهی بیفتند و کسبو کارهایی که ادامه فعالیتشان به معنای ادامه جریان عادی زندگی است. همه پشتیبانی‌ها در خط مقدم اتفاق نمی‌افتد، گاهی روشن نگه‌داشتن چراغ یک کار گاه، حفظ حقوق چند کارگر یا کمک به خانواده‌ای برای عبور از یک ماه دشوار، خود بخشی از مقاومت جامعه است. قرض الحسنه می‌تواند سرمایه‌های پراکنده مردم و نهاده‌ا را به چنین پشتوانه‌ای تبدیل کند؛ پشتوانه‌ای برای اینکه زندگی، حتی در روزهای جنگ از حرکت نایستد.

۴ گزارش یک بیناژ قاسمی

تراستی‌ها نه خودرو وسازند و نه واردکننده، اما ردپای آنها می‌تواند تا بازار خودرو و جیب خریدار ایرانی برسد. نمی‌توان ادعا کرد همه خودروسازها و مونتاژکاران، واردکننده یا مستقیماً با تراستی‌ها همکاری کرده‌اند، اما می‌توان گفت تراستی‌ها وارد حوزه بی‌صاحب خودرو هم شده‌اند و اینکه صنعت خودرو به یکی از مصرف کنندگان یا بین‌دستی کی نظام ارزی پیچیده و کم‌شفافیت تبدیل شده که می‌تواند از فروش نفت آغاز شود، از حساب‌ها و مسیرهای واسطه عبور کند و اثر خود را در قیمت قطعه، تیراژ تولید، واردات خودروهای لوکس، تنوع بازار و در نهایت جیب خریدار خودرو نشان دهد. تراستی شاید هیچ‌وقت یک خودرو نفروشد، اما اگر مسیر پول نفت، مسیر تجارت خودرو را تعیین کند، ردپای آن را می‌توان از نفتکش تا خط مونتاژ و در نهایت روی برچسب قیمت خودرویی که مردم می‌خرند دنبال کرد.

■ ■ ■

در شرایط تحریم، بخشی از درآمد نفتی ایران به جای بازگشت مستقیم از مسیر بانکی، در حساب‌ها یا کشورهای واسط باقی می‌ماند و برای تسویه واردات مورد استفاده قرار می‌گیرد. وقتی مقصد پول نفت، مسیر خرید قطعه و خودرو را هم تعیین کند، اثر این شبکه دیگر فقط در صنعت نفت دیده نمی‌شود، بلکه می‌تواند خود را در تولید، قطعه‌سازی، مونتاژ، واردات، قیمت خودرو و حتی حق انتخاب مشتری نشان دهد. شنیده‌ها حاکی از آن است که سازمان برنامه و بودجه به درخواست بانک مرکزی، طرح جدیدی را برای افزایش حقوق ورودی خودروهای وارداتی دنبال می‌کند که براساس آن حداقل حقوق ورودی خودرو به ۱۰۰ درصد و حداقل حقوق ورودی واردات خودرو به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ۶۰ درصد تعیین خواهد شد. نکته قابل توجه این است که در متن مورد بررسی، بخشی از درآمد حاصل از این افزایش تعرفه تا سقف ۱۵۰ هزار میلیارد تومان برای افزایش مبلغ کالابرگ در نظر گرفته شده‌است. البته قرار است که در جلسات سمران قوا تصمیم‌گیری و تصویب شود تا قابلیت اجرای بالاتری داشته باشد. سال گذشته به دلیل اختلافی که دستگاه‌ها از میزان تعرفه

واردات در قانون بودجه داشتند، اخذ ۱۰۰ درصدی تعرفه عملیاتی نشد، اما در نیمه امسال دولت تصمیم به درخواست بانک مرکزی، طرح جدیدی را برای افزایش حقوق ورودی خودروهای وارداتی دنبال می‌کند که براساس آن حداقل حقوق ورودی خودرو به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ۶۰ درصد تعیین خواهد شد.

■ **چه کسانی با اخذ تعرفه ۱۰۰درصدی مخالفند؟**
در سال‌های گذشته، مجلس با تصویب قانون تسهیل واردات خودروی نو و دست‌دوم به دنبال واردات خودروهای اقتصادی برای طبقه متوسط جامعه بود تا فشار تقاضا از خودروسازان داخلی برداشته شود و قیمت و کیفیت متعادل شود، متأسفانه در سایه همکاری واردکنندگان با تراستی‌ها و دارندگان ارز حاصل از صادرات، تعداد معدودی خودروی اقتصادی وارد شد و ارز کشور صرف خودروهای لوکس و گران قیمت طبقه مرفه شد. حاصل آن قوانینی که ده‌ها

ساعت مجلسی‌ها برای تصویب آن وقت گذاشتند، خودروهای لند کروز، لکسوس، بی‌ام‌و و بنز است که در خیابان‌های کشور با پول فروش نفت یا کالاهایی که با انرژی ارزان تولید و صادر شده‌اند، جولان می‌دهند.

اکنون که موضوع اخذ تعرفه ۱۰۰درصدی از خودروهای وارداتی به مرحله عملیاتی رسیده، وزارت صمت و انجمن و واردکنندگان خودرو از مخالفان این طرح هستند و نسبت به افزایش قیمت خودروهای داخلی هشدار می‌دهند؛ بیش از دو سال است که ارز حاصل از فروش نفت یا صادرات کالا صرف واردات خودروها شده، نه تنها قیمت خودروی داخلی تغییری نکرده، بلکه گران‌تر هم شده‌است. شنیده‌ها حاکی از آن است که با افزایش تعرفه واردات خودرو، مسیر ارزان واردات به دست‌انداز می‌افتد و



زدبندی که میان واردکنندگان و تراستی‌ها به راه افتاده به باد فنا می‌رود. گفته می‌شود با اجرای این طرح، احتمالاً قیمت‌های چند هزار خودروی لاکچری که قرار است از یکی از تراستی‌های خیانتکار به جای ارز تحویل گرفته شود، دچار افت شدید خواهد شد و منافع دلالتل به خطر می‌افتد.

تحلیلگران معتقدند حال که سود واردات خودرو به جای طبقه متوسط جامعه، به جیب مرفهین می‌رود و زمزمه سودجویی تراستی‌ها از محل واردات خودروهای لوکس بر سر زبان‌ها افتاده، بانک مرکزی تصمیم گرفته راه ازانی واردات را ببندد تا درآمد حاصل از واردات خودروهای لاکچری نصیب مردم شود.

■ **تراستی‌ها؛ شروع از نفت، ختم به خودرو**
محدودیت دسترسی ایران به شبکه بانکی بین‌المللی

تخته‌گاز خودروها در مسیر بنزین خواری

رشد مصرف و کاهش ظرفیت، ذخیره‌سازی شبکه سوخت‌رسانی را به حمل مستقیم نفتکش‌ها وابسته‌تر کرده است



۲۷ میلیون لیتر در روز رسیده‌است و این افزایش فقط بار شد طبیعی سفرها توضیح داده نمی‌شود و گزارش، شایعات مربوط به کمبود سوخت را چنین شبکه‌ای فقط محل نگهداری بنزین نیست، بلکه نقش ضربه‌گیر را نیز ایفا می‌کند تا ورود و خروج محموله‌ها با ریت‌م مصرف جایگاه‌ها هماهنگ شود.

کاهش این ضربه‌گیر، مسیر توزیع را به سمت ارسال مستقیم بسوق داده‌است و در این مدل، نفتکش‌ها پس از بارگیری از پالایشگاه تهران، پالایشگاه امام خمینی (ره) شازند یا انبارهای همجوار، محموله را مستقیماً به جایگاه می‌رسانند و این روش در صورت تولید پایدار، امکان تداوم عرضه را حفظ می‌کند، اما وابستگی شبکه به زمان‌بندی دقیق بارگیری، حرکت نفتکش، تخلیه در جایگاه و بازگشت ناوگان را افزایش می‌دهد و طبعاً تأخیر در هر مرحله، در صورت نبود ذخیره میانی کافی، فرصت کمتری برای جبران خواهد داشت.

به باور کارشناسان، این تغییر آرایش هزینه حمل و مدیریت عملیات را نیز بالا می‌برد و در شبکه متعارف، انبارهای میانی بخشی از مسیر را پوشش می‌دهند و امکان تجمع محموله‌ها، تنظیم زمان ارسال و پاسخ به افزایش ناگهانی تقاضا را فراهم می‌شود ظرفیتی از این ظرفیت، تعداد سفرها و حساسیت برنامه‌ریزی ناوگان را بیشتر می‌کند و وقتی مصرف تهران به ۲۶ تا ۲۷ میلیون لیتر در روز می‌رسد، اختلال در چرخه بارگیری و توزیع اثر برتری‌گر می‌شود و موجودی جایگاه‌ها خواهد گذاشت.

■ **مصرف هیجانی به فشار واقعی تبدیل می‌شود**

بخش دیگری از ماجرا به رفتار مصرف‌کننده مربوط است و طبق گزارش منتشر شده، مصرف بنزین در تهران طی روزهای اخیر نزدیک به ۳۰ درصد رشد کرده و به محدوده ۲۶

حداقل به «تورم انتظاری» دامن نزنید!

باید همزمان درباره اندازه کسری، شیوه تأمین مالی، منابع جبرانی و برنامه کنترل آن هم توضیح دهد و اگر درباره کاهش درآمدهای ارزی هشدار داده می‌شود، لازم‌است میزان درآمد تحقق‌یافته، تعهدات ارزی، ذخایر و ابزارهای جبرانی نیز برای بازار روشن شود.

از طرف دیگر، کاهش اعتماد به سیاست‌گذار فقط به بازار ارز محدود نمی‌شود و تولیدکننده‌ای که انتظار افزایش هزینه مواد اولیه را دارد، قیمت محصول را زودتر بالا می‌برد و صاحب ملک اجارهبها را با تصور تورم آینده تعدیل می‌کند یا فروشنده‌ای که احتمال افزایش هزینه جایگزینی کالا را می‌دهد، از فروش با قیمت فعلی خودداری می‌کند. وای بسا کارگری که اقت قدرت خرید را محتمل می‌داند، مطالبه دستمزد بالاتری خواهد داشت و طبعاً مجموعه این رفتارها می‌تواند تورم انتظاری را به تورم بالفعل تبدیل کند.

این همان حلقه‌ای است که سیاست‌گذار باید پیش از شکل‌گیری آن را بشکند و اگر مردم انتظار تورم ۴۰ درصدی داشته باشند، اما سیاست پولی، مالی و ارزی به گونه‌ای اجرا شود که تورم واقعی به شکل محسوسی پایین‌تر بماند، انتظارات نیز به تدریج تعدیل خواهد شد و در مقابل، اگر دولت وعده کنترل تورم را بدهد، اما کسری بودجه از مسیر پولی تأمین شود، یا بانک مرکزی همزمان با اعلام سیاست انقباضی یا فشارهای مالی برای تأمین منابع مواجه باشد، اعتبار سیاست‌گذار کاهش پیدا می‌کند. در اقتصاد، اعتبار یک دارایی نامرئی، اما بسیار از حسدناست و از دست رفتن آن هزینه سیاست‌گذار را بالا می‌برد.

راه مدیریت انتظارات نیز از یک جلسه امیدوارکننده یا چند مصاحبه تلویزیونی عبور نمی‌کند و بازار به عدد ورقام واکنش نشان می‌دهد و بانک مرکزی باید درباره روند رشد نقدینگی، پایه پولی، ذخایر ارزی، سیاست مداخله در بازار ارز، برنامه مدیریت نوسانات، ارتباط متظلم و قابل سنجشی با بازار داشته باشد و دولت نیز باید درباره کسری بودجه، میزان استقراض، نحوه تأمین مالی و آثار آن بر پول و تورم شفاف باشد و هر چه فاصله میان وعده سیاست‌گذار و عملکرد واقعی کمتر شود، اعتبار سیاست‌ها بیشتر خواهد شد.

مدیریت انتظارات همچنین به معنای مثبت‌گویی دائمی نیست و بازار اگر احساس کند دولت اخیر رفتنی را پنهان می‌کند، اعتماد خود را از دست خواهد داد و اطلاع‌رسانی مؤثر باید هم ریسک را بپذیرد و هم ابزار مقابله با آن را توضیح دهد. اعلام یک خبر منفی برای ارائه راهکار، انتظارات تورمی را بالا می‌برد، اما اعلام همان خبر همراه با عدد، زمان‌بندی و سیاست مشخص، الزاماً چنین اثری ندارد.

دولت و بانک مرکزی در نهایت باید یک اصل ساده را جدی بگیرند، یعنی هر سخن اقتصادی مقام رسمی، در بازاری که اعتماد شکننده و تورم مزمن است، بخشی از سیاست اقتصادی محسوب می‌شود. بنابراین پالس منفی بی‌پشتوانه ندهد که می‌تواند تقاضای احتیاطی برای ارز را تحریک کند، قیمت‌گذاری بنگاه‌ها را تغییر دهد و فشار تورمی را افزایش دهد و در مقابل، ارتباط شفاف، ارائه داده‌های دقیق و مهم‌تر از همه اجرای انضباط سیاست پولی و مالی، انتظارات را از مسیر هیجانی به سمت متغیرهای واقعی اقتصاد بازمی‌گرداند.

اگر قرار است بازار ارز آرام شود، باید ریشه‌ای‌تر از خود بازار ارز به مسئله نگاه کرد و ثبات مالی دولت، کنترل رشد پول، تقویت درآمدزایی ارزی، کاهش نااطمینانی سیاسی و ایجاد اعتبار برای سیاست‌گذار پولی اجزای همین مسیر هستند و مدیریت انتظارات در این چارچوب یک عملیات رسانه‌ای نیست، بلکه بخشی از سیاست پولی و اقتصادی است. بازار در نهایت به آنچه سیاست‌گذار انجام می‌دهد بیشتر از آنچه می‌گوید اعتماد خواهد کرد و دولت اگر انتظار دارد مردم به پول ملی اعتماد کنند ابتدا باید هزینه‌بی‌ثباتی پولی را برای خود افزایش و نشان دهد که کسری بودجه، رشد نقدینگی و سیاست ارزی تابع یک برنامه منسجم هستند.

نگاه هادی اسماعیلی

جهش نرخ ارز همیشه از کمبود اسکناس در بازار یا افزایش تقاضای واقعی واردکنندگان آغاز نمی‌شود و گاهی آنچه قیمت دلار را با سرعت بالا می‌برد، تغییری است که ابتدا در ذهن فعالان اقتصادی رخ داده و سپس به رفتار خرید، قیمت‌گذاری و حفظ دارایی منتقل می‌شود، مسئله‌ای که در اقتصاد کشورمان با تورم مزمن و بی‌ثباتی ارزی، نقش پررنگ‌تری پیدا کرده است.

از آنجایی که اقتصاد ما از بیماری تورم رنج می‌برد، همین عارضه عفونی، انتظارات مردم و بنگاه‌ها را به یکی از متغیرهای مهم در تصمیم‌گیری اقتصادی تبدیل کرده‌است، یعنی اگر فعال اقتصادی فکر کند قیمت کالا، ارز یا مواد اولیه در ماه‌های آینده افزایش خواهد یافت، خرید امروز برای او منطقی‌تر از خرید فرداست و واردکننده ممکن است برای تأمین نیاز آینده زودتر ارز تهیه کند؛ تولیدکننده قیمت فروش را بر مبنای هزینه جایگزینی آینده تعیین کند و خوارن نیز بخشی از نقدینگی خود را به دارایی‌هایی منتقل کند که در نگاه او در برابر کاهش ارزش پول ملی مقاومت تر هستند، حاصل این رفتارها افزایش تقاضا برای دارایی‌هایی مانند ارز، طلا و مسکن و کاهش تمایل به ارز نفع‌های پول ملی خواهد شد.

این فرایند یک ویژگی مهم دارد و آن اینکه انتظارات تورمی می‌تواند قبل از آنکه عامل بنیادی جدیدی در اقتصاد ایجاد شود، رفتار اقتصادی را تغییر دهد و به همین دلیل است که بازار ارز نسبت به اخبار سیاسی، اظهارات مقامات، مردم و بنگاه‌ها، حتی شایعات مربوط به ورطه واط نشدن و واکنش نشان می‌دهد و بازار در بسیاری از مواقع به آنچه قرار است اتفاق بیفتد قیمت می‌دهد، نه فقط آنچه همین امروز اتفاق افتاده است. البته این به معنای آن نیست که افزایش نرخ ارز را باید صرفاً به «جو روانی» نسبت داد و چنین تحلیلی اگر بدون توجه به متغیرهای پولی و مالی مطرح شود، ناقص خواهد بود و رشد نقدینگی، کسری بودجه، نحوه تأمین مالی دولت، وضعیت درآمدهای ارزی، تحریم‌ها، نرخ رشد اقتصادی و شکاف میان نرخ‌های رسمی و غیررسمی همگی در شکل‌گیری روند بلندمدت تورم ارز نقش دارند.

پس مسئله اصلی برای سیاست‌گذار تفکیک «انتظار» از «واقعیت» نیست، بلکه باید رابطه میان این دو را مدیریت کند و انتظار تورمی اگر پشتوانه‌ای در متغیرهای بنیادی نداشته باشد، ممکن است در کوتاه‌مدت قیمت‌ها را جابه‌جا کند، اما اگر مردم و بنگاه‌ها بارها ببینند که این انتظارات در نهایت با افزایش نقدینگی، کسری بودجه، کاهش ارزش پول ملی یا شوک ارزی تأیید می‌شود، انتظار به یک باور پایدار تبدیل خواهد شد. در آن نقطه هم‌طور تورم بسیار دشوار تر می‌شود.

دقیقاً به همین دلیل، سیاست انتباطی دولت و بانک مرکزی بخشی از سیاست اقتصادی است و نباید به یک موضوع فرعی تقلیل پیدا کند و وقتی مقام اقتصادی درباره کسری بودجه، چاپ پول، کاهش درآمدهای نفتی یا دشواری تأمین ارز صحبت می‌کند، بازار فقط محتوای فنی جمله را دریافت نمی‌کند و جابه‌جا از واکنش متغیرهای تأثیرش می‌دهد و قیمت‌های آن را برای آینده قیمت‌ها، نرخ ارز و قدرت خرید پول ارزیابی کند و اگر یک مقام رسمی بدون ارائه عدد، برنامه و ابزار سیاستی از یک بحران احتمالی صحبت کند، ممکن است هزینه اقتصادی آن جمله بسیار بیشتر از ارزش اطلاع‌رسانی آن باشد. این مسئله درباره واکنش اخبار منفی به معنای پنهان کردن واقعیت نیست و سیاست‌گذار نباید برای کنترل بازار، آمار واقعی را کتمان یا مشکلات اقتصادی را انکار کند، اما باید موضوع را بطوری مدیریت و مطرح کند که حداقل به ضرر خودش به عنوان مسئول تمام نشود، یعنی وقتی بی‌ملاحظه حرف می‌زند بازار واکنش متغیر نشان می‌دهد و قیمت‌های می‌کند و خود همان مسئول در مقابل مردم سرزنش می‌شود که توان اداره امور را ندارد. بنابراین تفاوت میان اطلاع‌رسانی مسئولانه و ایجاد هراس در بازار، در ارائه وضیعت کامل از مسئله است و اگر دولت از کسری بودجه سخن می‌گوید،

بازار خودرو تحت تأثیر مسیرهای پیچیده ارزی و شبکه‌های واسطه، خریداران را رنج می‌دهد

ویراژ تراستی‌ها با خودروهای لوکس

بانک مرکزی و سازمان برنامه به‌دنبال افزایش تعرفه واردات خودرو برای مدیریت منابع و افزایش درآمد دولت هستند، اما وزارت صمت و واردکنندگان مخالفند

و نسبت به گرانی خودرو و کاهش قدرت خرید مردم هشدار می‌دهند

۴

در شرایطی که محدودیت‌های ارزی، مسیر بازگشت درآمد نفتی و تأمین ارز واردات را پیچیده کرده‌است، ورود خودروهای گران‌قیمت به جای خودروهای اقتصادی، شائبه بهره‌برداری برخی واسطه‌ها از ارزش‌های صادراتی و منابع نفتی را پررنگ کرده‌است؛ حالا افزایش تعرفه می‌تواند این معادله را تغییر داده و حاشیه سود واردات لوکس را تحت تأثیر قرار دهد

باعث شده است بازگشت درآمد حاصل از فروش نفت به کشور با پیچیدگی‌های زیادی همراه باشد. در چنین شرایطی، شبکه‌ای از شرکت‌ها، حساب‌ها، صرافی‌ها و واسطه‌ها برای دریافت، نگهداری یا انتقال منابع شکل گرفته‌است. این سازوکار اگرچه امکان ادامه تجارت خارجی را فراهم می‌کند، اما شفافیت مسیر پول را کاهش می‌دهد. بخشی از منابع نفتی ممکن است در کشور خردبار باقی بماند و به جای انتقال مستقیم، برای خرید کالا مورد استفاده قرار گیرد.

اینجاست که صنعت خودرو وارد این زنجیره می‌شود. خودروسازان برای تأمین بخشی از قطعات، مواد اولیه، مجموعه‌های CKD، تجهیزات واردکنندگان خودروهای کامل به ارز خارجی نیاز دارند. بنابراین اگر منابع نفتی ایران در کشوری مانند چین باقی‌مانده باشد، خرید از همان کشور می‌تواند از نظر تسویه و انتقال پول ساده‌تر از خرید از تأمین‌کننده‌ای در اروپا، ژاپن یا کره جنوبی باشد. به این ترتیب دلالتل فروش نفت (تراستی‌ها) نه تنها پول فروش نفت را به خزانه کشور واریز نمی‌کند، بلکه با همان پول خودروهای لوکس از کشور مقصد خریداری و با تعرفه پایین وارد کشور می‌کند و چندین میلیارد تومان از این محل سود می‌برد.