

ادامه از صفحه اول

باطل السحر ۹۶

امسا مهم‌تر از همه، این بود که افکار عمومی سمت‌وسویی صلح‌طلبانه داشت؛ مردم بر این باور بودند که کشور در خطر جدی جنگ است و به کسی نیاز دارد تا با درایت و تدبیر، سیاست خارجی را هدایت کند و سایه شوم جنگ را از سرشان بر دارد. بگذریم از این مسئله که وقوع جنگ تا چه حد واقعیت داشته و محتمل بوده است. مسئله مهم این است که افکار عمومی به این باور رسیده با رسانده شده بود که فرصتی برای اشتباه ندارد و از این‌رو مردم روحانی را برگزیدند. اما آیا شرایط همانند سال ۹۲ است؟ قطعاً این‌گونه نیست. مذاکرات هسته‌ای به پایان رسیده و کارکردهای تبلیغاتی خود را از دست داده است. اینک باور آنان، این است که هر خلف وعده‌ای از سوی آمریکا به ضرر روحانی تمام می‌شود و به جناح مخالف این امکان را می‌دهد تا برای رسیدن به هدف خود افکار عمومی را به سمت‌وسوی دلخواهش سوق دهد و آن را رمزگشایی، کدگذاری مجدد و حتی دست‌کاری کند. بی‌تردید این کار برای جناح‌هایی که در دولتِ مستقر نقشی ندارند و منتقد شرایط عمومی را به سمت هراس از جنگ پیش برد، چرا اینک نتوان آن را به سمت مدیری تکنوکرات و نظامی‌سوق داد که در صورت شکست مذاکرات هسته‌ای، اتوریته نظامی‌اش را به‌کار گیرد. آن‌هم در وضعیتی که با درهم‌تنیدگی و وفاق نهاده‌های مقابل مواجهیم. شوق‌زدگی جناح‌های مخالف دولت از روی‌کارآمدن ترامپ از همین جا نشأت می‌گیرد. اینک مخالفان دولت روحانی بهتر از هرکس می‌دانند جنگ ادامه سیاست نیست، اما شبی‌ای از جنگ شاید باز به‌کار آید. اگر رسانه‌های مخالف دولت، برجام را شکست‌خورده می‌خوانند و بر بدهعهدی آمریکا تأکید دارند، گذشته از واقعیت‌های موجود، هدفی سیاسی را دنبال می‌کنند. مخالفان دولت، افکار عمومی را نشانه رفته‌اند تا با بسترسازی و دست‌کاری آن نامزد موردتأییدشان را بر کرسی ریاست جمهوری بنشانند.

به‌ترین زمان برای «تومان»

همچنین به‌طور غیرمستقیم با کاهش ضریب خلق پول، آثاری از جنس سیاست پولی انقباضی دارد. شاید علتنی که برخی از اقتصاددانان، عملیات حذف صفر از پول ملی را صرفاً یک عملیات حسابداری می‌دانند، ناشی از ثابت‌ماندن حجم پول در نتیجه این سیاست است؛ اما حجم و عرضه پول تنها بخشی از کنترل و مدیریت پول است و با تغییر در عوامل تقاضای پول، عملاً وضعیت تعادلی پول در کشور تغییر می‌کند. موضوعی که بیشتر به آن پرداخته نمی‌شود، دغدغه‌های مردم درباره اعمال این تغییر در پول ملی است. توهم پولی یکی از مسائل مهم در اعمال سیاست‌هاست که از مبانی نظری اقتصاددانان کینزینی و نوکینزینی است. درباره بحث تغییر پول ملی نیز بیم این نوع توهم می‌رود که توهمی مبنی بر کاهش قدرت خرید و کاهش دریافت نقدی خانوارها و بنگاه‌های اقتصادی است؛ به‌این‌ترتیب رفتار بخش تقاضا به‌دلیل توهم کاهش قدرت خرید با کاهش تقاضای کل در اقتصاد در الگوی کلان اقتصادی منجر به کاهش تورم می‌شود. پول هم مانند دیگر دارایی‌ها در اقتصاد، دارای بازار منحصر به خود است که در نتیجه اعمال سیاست‌ها، عرضه یا تقاضای آن به وسیله دولت و مردم تغییر می‌کند که با تغییر در نرخ بهره پول که قیمت پول در بازار پولی است، منجر به تحولاتی در اقتصاد می‌شود. در دهه‌های اخیر به دلیل تورم ساختاری بیش از ۱۵ درصد، رساله‌ا از قدرت خرید پول ملی کاسته می‌شود؛ بنابراین هزینه نگهداری سکه و اسکناس دست مردم به دلیل کاهش قدرت خرید، افزایش می‌یافت. به بیان دیگر، یکی از دلایل کاهش حجم سکه و اسکناس در دست مردم که موجب شده است تا حجم پول کاهش یافته و شبهه‌پول افزایش یابد، هزینه بالای نگهداری حجم پول به خاطر تورم ساختاری در چند ده گذشته و کاهش قدرت خرید پول ملی بود. از دیدراز اصلاح و تقویت پول ملی بی‌تأثیر آن از ریال به تومان آثار مثبت بالایی بر اقتصاد خواهد گذاشت و با توجه به رویکرد قوی دولت در مهار تورم و ساختار شکنی در پدیده تورم مزمن، این زمان بهترین شرایط برای اجرای تبدیل پول ملی از ریال به تومان است. این موضوع در کنار آثار داخلی، آثار خارجی بسیار بالایی برای اقتصاد کشور داشته و می‌تواند منجر به افزایش جذب سرمایه‌گذاری خارجی و کاهش واردات شده و به تراز تجاری کشور کمک کند از طرف دیگر، تغییر در ترکیب اجزای نقدینگی موجود، باعث بهبود ساختار نقدینگی در کشور می‌شود. مدت‌ها بود که این ترکیب به‌شدت به نفع شبهه‌پول تغییر کرده و بار افزایش نقدینگی به میزان عمده برعهده شبهه‌پول بود که موارد پیش‌گفته، از جمله افزایش انکیزه نگهداری پول نقد، موجب این ترکیب بهینه می‌شود.

اقتصاد

مشاور مدیرعامل کشتی‌رانی ایران از پشت صحنه سنگ اندازی سر راه قرار دادهای خارجی خبر می‌دهد

مین‌های دریایی دلالان

نخستین قرارداد ساخت کشتی از سوی کشتی‌رانی ایران با هیوندای کره امضا شد



عین‌الله

محمود

علی‌اکبر

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

محمد

دیگر به درد امروز صنعت حمل‌ونقل ایران نمی‌خورد؛ بنابراین تصمیم گرفتیم در شرایطی که کشتی‌رانی ایران از بازار بین‌المللی عقب مانده، با این کشور وارد گفت‌ومان شویم. در نتیجه به این سور فتریم که در تعامل با کره، پولی که در این کشور بلوکه شده بود را زنده کنیم و در کنار آن، دیگر پولی به این کشور پرداخت نکنیم. به همین دلیل ساخت چهار کشتی کانتنرین بزرگ و شش تانکر را به این کشور سفارش دادیم. غنچی در تشریح جزئیات این قرارداد می‌گوید: از ۲۲۷ میلیون دلاری که در این کشور فریز شده بود، بخشی در اختیار شرکت STP قرار گرفته بود و حدود ۱۵۴ میلیون دلار هم در اختیار شرکت HHI بود که درحال حاضر رقم ۱۵۴میلیون دلار به‌عنوان رقم اولیه ساخت کشتی در اختیار شرکت HHI قرار گرفته و سایر پول‌ها هم قرار است از سوی فاینانسورهای بین‌المللی که اگزیم‌بانک کره و یک کنسرسیوم دیگر است، پرداخت شود. از طرفی بانک ملت هم به عنوان ناظر حضور دارد که اگر ضمانت‌نامه خاصی نیاز است، بتوانیم ضمانت‌نامه بانک ایرانی هم قبول کنیم. مشاور مدیرعامل کشتی‌رانی ایران تأکید می‌کند: در‌حال حاضر هیچ پولی برای ساخت این کشتی‌ها در اختیار این کشتی‌ساز قرار نگرفته است. پول سوخته زنده شده و علاوه‌برآن، کرای‌ها از شکایت خود علیه ایران به خاطر خسارت ناشی از توقف این پروژه که به‌عزم آنها ناشی از فضای سیاسی ایران بوده، گذشته‌اند.

سازندگان داخلی متعهد نیستند

او در انتقاد به گله‌های سازندگان داخلی کشتی می‌گوید: چرا در این هشت، ۹ سالی که این پول در کره بلوکه بوده، کسی پیگیر ماجرا نبود که چه اتفاقاتی افتاده و چگونه در حال راپزنی هستیم؟ آنچه اکنون در حال رخ‌دادن است، نوعی فرافکتی است. کشتی‌رانی پول بلوکه‌شده را زنده کرده است و اکنون بدون آورد، سفارش ساخت کشتی داده است. آیا شرکت‌های داخلی توان این کار را دارند؟ غنچی تصریح می‌کند: مهم‌ترین مسئله دراین‌بین، تعهد این شرکت‌ها برای تحویل کشتی به ایران است. طبق توافق، قرار بر این است که این کشتی‌ها تا اواخر سال ۲۰۱۷ یعنی کمتر از یک‌سال‌ونیم دیگر به دست ایران برسد، درحالی‌که ما در سال ۸۰، سفارش تعدادی کشتی را به سازندگان داخلی دادیم و بعد از ۱۱ سال آنها را آن هم نصفه‌ونیمه تحویل گرفتیم. هنوز هم موتورآلات نفت‌کش‌هایی که قرار بود ساخته شود، در بندرعباس سردرگم است و تکلیف آن شخص نیست.

تغذایم ناوگان ملی از بین برود
او که از زاویه‌گیری سازندگان داخلی در تأکید بر اقتصاد مقاومتی، کله‌مند است، هیجان‌زده شده و می‌گوید: باید شعور را جایگزین شعار کنیم. آیا باید حمل‌ونقل ایران را از سهم‌گرفتن از فضای جهانی به بهانه اینکه می‌خواهیم در کشور کشتی بسازیم، محروم کنیم؟ وقتی شرکت‌های کشتی‌رانی جهانی برای گران‌شدن هزینه‌ها با یکدیگر جوینت می‌شوند و در ی آن، کشتی‌رانی‌های کوچک را می‌خورند، اگر ناوگان پیر کشتی‌رانی خود را نوسازی نکنیم و ناوگان را افزایش ندهیم، تا دو، سه سال آینده ممکن است دیگر ناوگان ملی نداشته باشیم.

سازندگان کشتی داخلی با پول بازنشتگان بازی کردند

غنچی می‌گوید: چه کسی در مقابل حدود ۳۶ میلیون دلاری که به کارخانه جنوب کشور دادیم تا کشتی را دوساله تحویل دهد و با گذشت ۱۱ سال هنوز این کشتی‌ها به بندرعباس دچار مشکل هستند، پاسخ‌گو است؟ چرا سرمایه‌های بازنشتگان را باید درگیر پروژه‌های طولانی کنیم و بعد از گذشت این همه سال، هیچ سودی عاید بازنشتگان نشود؟ این صندوق‌ها به همین دلایل ورشکسته شده‌اند، زیرا پول بازنشتگان درگیر پروژه‌هایی شده که بازنگشته است.مدیرعامل کشتی‌رانی دریای خزر ادامه می‌دهد: باید دید آیا شرکت‌های سازنده کشتی داخلی می‌توانند تعصبات را قوی‌تر کنند و موتورهای نسل نو کم‌مصرف را در داخل بسازند یا فقط به دنبال مونتاژ بدنه کشتی و خرید ماشین‌آلات از واسطه‌ها و دالال‌ها هستند؟او با بیان اینکه هشت تا نه سال این دلالان از فضای تحریم استفاده کرده‌اند و اکنون به دنبال آن هستند کارهای خود را به این فضا شیفت دهند، می‌گوید: به ضرر قاطع می‌گویم دلالان خرید لازم و ماشین‌آلات این فضا را به وجود آورده‌اند. وقتی می‌توانیم به طور مستقیم ماشین‌آلات را خریداری کنیم چه نیازی به واسطه وجود دارد؟ بی‌شک دلالان، پشت این قضیه هستند.

بسته پیشنهادی خود را ارائه دهید

غنچی از سازندگان داخلی خواست بسته پیشنهادی خود را برای ساخت کشتی ۱۴هزارو ۵۰۰ TEUدر فضای عمومی ارائه دهند، وی افزود: ما آنها به دنبال آن هستند که قرارداد را در پشت صحنه و نه در حضور افکار عمومی منعقد کنند. بارها پول در اختیار شرکت‌های سازنده قرار داده‌ایم اما نتیجه‌ای برای کشور به دنبال نداشته است.

درگیر دعوی حیدری نعمتی نشویم

او با بیان اینکه ادامه این دعواها، کشور را دچار

خسaran می‌کند، می‌گوید: اگر تغییری در فضای بین‌المللی ایجاد شود و ما هم در داخل خود را درگیر جنگ‌های حیدری نعمتی کنیم، نداشتن یک ناوگان قوی در حوزه بین‌الملل و عدم سهم‌بری، خسران بزرگی نیست؟ غنچی با بیان اینکه نیاز داریم که ناوگان قبلی را بازسازی کرده و سپس به سمت تجهیز ناوگان جدید گام برداریم، می‌گوید: ناوگان کشتی‌رانی ایران پیر است و اکنون نگهداری آن از صرفه اقتصادی خارج است؛ متوسط سن ناوگان کشتی‌رانی ایران بیش از ۱۲سال است، درحالی‌که باید سن آنها کمتر از ۱۰ سال باشد. اکنون دیگر ساینز کشتی‌هایی که در کشور داریم برای ناوگان کشتی‌رانی مناسب نیست چون اکنون در جهان از کشتی‌های مکامکس و اولترامکس استقبال می‌شود. مشاور مدیرعامل کشتی‌رانی ایران می‌افزاید: استفاده می‌شود محروم است. حمل‌ونقل اثر مستقیم در قیمت تمام‌شده کالا و مصاد اولیه کارخانه‌ها، صادرات ایران دارد. اینها مسائلی است که باید به آن توجه کرد. نمی‌توانیم کشور را از این امکانات محروم کنیم به بهانه ساخت و تولید داخل. آسیب‌های ناشی از آن برای کشور بسیار بیشتر خواهد بود. این مقام مسئول خطاب به منتقدان سفارش ساخت کشتی، با بیان اینکه بهتر است حب‌وبعض‌ها را کنار بگذاریم، می‌گوید: با حرف نمی‌توان کشتی ساخت. فعالیت هر کشتی می‌تواند صدها نفر را به کار مشغول کند. خرید کشتی ایجاد بی‌کاری نمی‌کند، برعکس تولید اشتغال ماندگار می‌کند؛ بنابراین اجازه دهید ناوگانی که برند ایران در جهان نامدار، زنده بماند. دیروز که گروه صنایع سئکین هیوندای، بزرگ‌ترین گروه کشتی‌سازی جهان، اعلام کرد قرارداد ساخت کشتی‌های کانتنرین ۵مگا‌سایز ۱۴هزارو ۵۰۰ TEU و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محمولات شیمیایی ۴۹هزارتنی را با تأمین مالی بانک‌ها و شرکت‌های کرای‌ها با کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتی‌رانی خاورمیانه در سنوئل منعقد کرده است، هنوز هم فضا درباره این اتفاق در داخل ملتهب است. به گزارش روابطعمومی کشتی‌رانی ایران، براساس این گزارش، به درخواست کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و به منظور توسعه صنایع کشتی‌سازی ایرانی، در کنار این قرارداد، شرکت کشتی‌سازی گروه صنایع سنگین هیوندای (HHI) برنامه تبادل نظر و پیگیری همکاری فنی با یکی از یاردهای کشتی‌سازی داخلی را در دستور کار خود قرار داده است. این گزارش می‌افزاید

کشتی‌های کانتنرین سفارش‌شده، ابعادی برابر با ۳۶۶ متر طول، ۴۸٫۲ متر عرض و ۲۹٫۹ متر ارتفاع داشته و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محموله‌های شیمیایی، ۱۸۳ متر طول، ۳۲٫۲ متر عرض و ۱۹٫۱ متر ارتفاع دارند. کشتی‌های کانتنرین در یاردهای کشتی‌سازی HHI و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محموله‌های شیمیایی در یاردهای HMD در شهر اوسان کره، منطبق با آخرین استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، شامل مقررات محدودکننده انتشار گازهای NOX ساخته می‌شوند.کشتی‌های کانتنریر سفارش شده در نوع خود اولین شناورهای نسل جدید با چنین ابعادی است که در اختیار ناوگان ملی جمهوری اسلامی قرار می‌گیرد. براساس این قرارداد اولین کشتی در نیمه اول سال ۱۳۹۷ تحویل خواهد شد. همچنین تأمین مالی این پروژه، نخستین مدل فاینانس برای شرکت‌های ایرانی در دوران پس‌برجام است.

سینگنال خوبی برای اطمینان از تثبیت این نرخ دارد که این با درنظرگرفتن نفت ۵۵دلاری در بودجه باعث رفع نگرانی از کسری بودجه دولت می‌شود. همگام با رشد ادامه‌دار قیمت‌های جهانی به‌ویژه سنگ‌آهن و مس در داخل نیز شاهد افزایش قیمت شمش در بورس کالا نیز بودیم. از جمله اتفاقات مهم هفته قبل برگزاری مجمع بانک صادرات بود که با اعتراضات شدید و گاهی عجیب سهام‌داران این بانک در مجمع برگزار شد. وضعیت این روزهای بازار بسیار خاص است. ابهامات و ریسک‌های سیستماتیک و غیرسیستماتیک بسیار زیاد شده که این مهم موجب ایجاد نوسانات شدید شده است. در کنار همه ریسک‌های همیشگی بازار، ریسک بسته‌شدن طولانی‌مدت نمادهای نیز به‌شدت سنگینی می‌کند که خود موجب سردرگمی فعالان بازار شده است. امید است با برگزاری مجامع نمادهای اصلی همچون مینا و بانک صادرات و سایر نمادهای بانکی، شاهد بازگشایی هرچه سریع‌تر نمادهای بسته بازار باشیم تا بلکه بازار از این وضعیت سردرگمی خارج شود.

خبر

ادعای رویترز تکذیب شد

هوایمایی آسمان درخواست پرواز به اروپا نداشته‌است

● **ایرنا:** سازمان هوایمایی کشوری اعلام کرد شرکت هوایمایی آسمان تقاضایی مبنی بر صدور مجوز پرواز به اروپا از این سازمان نداشته است. رضا جعفرزاده، مدیر روابط عمومی سازمان هوایمایی کشوری، اظهار کرد: به دنبال انتشار خبری از سوی یک خبرگزاری خارجی مبنی بر ممنوعیت پرواز هوایمایی آسمان به اروپا تأکید می‌شود این شرکت درحال‌حاضر نه پروازی در آن مسیر دارد و نه تقاضایی از سازمان هوایمایی کشوری داشته است. وی با بیان اینکه چنانچه شرکت هوایمایی آسمان درخواستی مبنی بر برقراری پرواز به فضای اتحادیه اروپا داشته باشد، به‌طور یقین الزام‌های آن را رعایت خواهد کرد. گفت: این موضوع آن‌طورکه رسانه مذکور نقل کرده است، ارتباطی با مباحث خرید هوایما ندارد و به نوعی پرداختن به حاشیه‌هاست. خبرگزاری رویترز در روزهای اخیر اعلام کرد: اتحادیه اروپا با صدور اطلاعیه‌ای گفته است شرکت ایرانی «هوایمایی آسمان» را به فهرست آن دسته از شرکت‌های هوایمایی افزوده است که شرایط آنها از نظر ایمنی پرواز با ضوابط بین‌المللی موردنظر این اتحادیه منطبق نیست و در نتیجه، اجازه پرواز به کشورهای عضو اتحادیه را ندارند.

اعتراض کارگران به ابطال ۲ مصوبه تساوی دستمزدی

● **مهردادیان** عدالت اداری به ابطال دو دستورالعمل وزارت کار درباره «الزام یبمانکاران به رعایت تساوی دستمزدی بین کارگران با شرط کار مشابه» رای داده؛ موضوعی که با اعتراض وزارت کار و کارگران همراه شد. دو دستورالعمل و بخشنامه برای الزام یبمانکاران به رعایت تساوی دستمزد بین کارگران با شرایط مشابه، ۱۸ آبان‌ماه سال جاری با شکایت شرکت مخابرات استان‌های اصفهان و کرمان از سوی دیوان عدالت اداری ابطال شد. طبق ادعای شاکیان این پرونده، «دستورالعمل‌های مذکور باعث ورود خسارت جبران‌ناپذیر به شرکت مخابرات شده و در صورت متوقف‌نشدن اجرای آنها، مبالغ هنگفتی از حساب شرکت مخابرات استان در وجه کارگران مشمول دستورالعمل‌ها پرداخت خواهد شد».

خاک هم قاچاق می‌شود

● **تسنیم:** قائم‌مقام سازمان جنگل‌ها همدار داد: بهر‌میدراری و استفاده از خاک و قاچاق آن ممنوع است. ناصر مقدسی با ابراز تعجب از قاچاق خاک گفت: اینکه برخی برای منافع رودکنر شخصی می‌پذیرند به کشور لطمه بزنند، ناسف‌بار است. مقدسی گفت: مسئله خاک و دیگر منابع طبیعی، مقررات و ضوابط خاصی دارد. وی افزود: به موجب مقررات درباره منابع طبیعی و باغی و زراعی منج مطلق داریم تا برداشت یا صادرات خاک صورت نگیرد، چون خاک یک عنصر حیاتی برای همه ملت‌ها و حیات بشر محسوب می‌شود که به عنوان یکی از عناصر چهارگانه مطرح بوده است. قائم‌مقام سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور اعلام کرد: در بخش منابع طبیعی حدود ۱۳۰ میلیون هکتار از عرصه‌های بیابان‌ها، مراتع و جنگل‌ها، اراضی منابع ملی است و به موجب قوانین حفاظت و بهره‌برداری از جنگل‌ها و سایر قوانین، بهره‌برداری و استفاده از خاک ممنوع است. وی به حوزه معادن نیز ورود کرد و گفت: اساسا قاچاق خاک از این بخش ناشی می‌شود زیرا دسته‌ای از خاک‌ها به عنوان خاک‌های صنعتی تعریف می‌شود که عمدتا مشا رسی دارند و بخش زیادی از آنها برای صنایع مختلف فراوری می‌شود. مقدسی تصریح کرد: محدوده منابع طبیعی، مشخص و معین است که اگر نظارت نشود، شاهد قاچاق منابع طبیعی هستیم. وی هشدار داد: با تمام قوا با این موضوع برخورد می‌کنیم و در زمان حرم و در همان محل برای تشکیل پرونده قضائی متخلفان اقدام می‌شود.

حمایت حجتی از طرح آبیاری ۴۶هزارهکتاری در سیستان

● **ایرنا:** وزیر جهاد کشاورزی گفت: پشتیبانی و تولید مصالحی که برای طرح آبیاری ۴۶هزار هکتاری در منطقه سیستان نیازمند است مانند راه‌اندازی کارخانه تولید لوله GRP و نیز حمایت از این طرح از اولویت‌های این وزارتخانه است. محمود حجتی گفت: ایجاد خط دوم این کارخانه با تولید لوله‌هایی با قطر هزارو ۶۰۰ میلی‌متر، نشان‌دهنده تلاش برای فراهم‌کردن م‌سواد مورد نیاز در طرح آب‌رسانی ۴ هزار هکتار از زمین‌های کشاورزی منطقه سیستان به وسیله لوله است. وی افزود: اعتبار درنظرگرفته‌شده برای این طرح، ۵۰۰ میلیارد دلار، معادل حدود هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان، پیش‌بینی شده است که با توجه به افزایش هزینه‌ها، ممکن است با مقداری کسری مواجه شود؛ اما مسئولان استانی، نمایندگان و مسئولان کشوری، در حال پیگیری برای جبران این کسری هستند. وزیر جهاد کشاورزی تصریح کرد: پیش‌بینی می‌شود بخش عمده این طرح تا پایان سال ۹۶ به بهره‌برداری برسد و احتمال موکول‌شدن بخشی از آن به سال ۹۷ نیز وجود دارد.