

یادداشت

چرخش استراتژیک در نظام مالی

توزیع سوخت

محمد ابراهیمی
کارشناس منابع پایین‌دستی نفت

● توزیع سوخت مایع در کشور با توجه به وسعت جغرافیایی و پراکندگی نقاط عرضه، از مهم‌ترین و حساس‌ترین وظایفی است که از سوی دولت راهبری و نظارت می‌شود. این عملیات گسترده عمدتا از سوی سه‌هزارو ۶۰۰ جایگاه عرضه بنزین و گازوئیل و هزاران فروشندگی نفت سفید و سایر مواد اجرا می‌شود. به‌تازگی به‌رماعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی از اجزای طرحی خبر داد که بر اساس آن، قرار است از این پس کارمزد جایگاه‌داران به صورت حق‌العمل محاسبه شده و جایگاه‌داران بتوانند حق‌العمل خود را مستقیم از مصرف‌کنندگان دریافت کنند.

اطهارات این مقام مسئول، اجرای مجوزی را به ذهن متبادر می‌کند که در قالب ماده (۱۹) تبصره (۳) قانون بودجه سال ۱۳۹۲ به دولت اجازه داده بود نرخ خدمات توزیع فراورده‌های نفتی و گاز طبیعی فشرده در معادل قسمتی از ارزش فراورده‌های قابل عرضه با تصویب شورای اقتصاد تعیین و اعمال کند؛ قانونی که به دلیل پاره‌ای اتهامات موجود، اساسا در سال مدنظر قانون‌گذار قابلیت اجرا پیدا نکرد، اما برای تبیین طرح جدید وزارت نفت درباره تعاملات مالی با توزیع‌کنندگان سوخت مایع در کشور، لازم است به مرادوات امروز رجوع شود. جایی که مجاری عرضه سوخت متناسب با حجم فروش، امتیاز و درجه جایگاه و سایر مؤلفه‌های مؤثر، کارمزد خود را از محل بودجه‌های جاری شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی دریافت می‌کنند. کارمزدی که با سازوکاری پیچیده و پس از واریز وجوه درآمدی حاصل از فروش فراورده‌های نفتی به خزانه‌داری کل کشور، به آن شرکت تخصیص یافته و با گذراندن فرایندی طولانی، در قالب وجه نقد به جایگاه‌داران پرداخت می‌شود.

طرح موضوع اخذ حق‌العمل از مصرف‌کنندگان در نظام جدید مدنظر وزارت نفت، در نگاه اول این شائبه را ایجاد می‌کند که در ظاهر قرار است بار مالی اضافی را به مصرف‌کنندگان سوخت تحمیل شده؛ درحالی‌که طرح موصوف نه‌تنها هزینه بیشتری به مردم تحمیل نمی‌کند، بلکه گردش مالی میان دولت و صاحبان مجاری عرضه را نیز تسهیل خواهد کرد.

در این نظام جدید پرداخت حق‌الزحمه، صاحبان جایگاه‌ها و مجاری عرضه سوخت فراورده‌های نفتی را به قیمتی کمتر از نرخ‌های مصوب از دولت خریداری کرده و با نرخ مصوب به مصرف‌کنندگان نهایی می‌فروشند و مابه‌التفاوت مبلغ خرید با فروش را به‌عنوان کارمزد یا حق‌الزحمه خود محاسبه می‌کنند. چنان‌که شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی نیز اعلام کرده است، در شیوه جدید به‌عنوان مثال بنزین معمولی به قیمت ۹۶۰ تومان به جایگاه‌دار فروخته شده و جایگاه‌دار آن را با همان نرخ تکلیفی هزار تومان به مصرف‌کنندگان عرضه می‌کند و به‌این‌ترتیب تفاوت ۴۰ریالی بین خرید و فروش را به‌عنوان کارمزد هنگام عرضه فراورده به مردم فوراً به صورت نقد دریافت می‌کند.

اگرچه در سال‌های اخیر تشکل‌های مختلف فعال در حوزه توزیع فراورده‌های نفتی همواره بر اجرای نظامی به‌عنوان نظام حق‌العمل‌کاری با تعیین «درصدی از قیمت فروش» به‌عنوان «حق‌العمل» خود تأکید داشتند، اما این درخواست با توجه به شرایط اقتصادی و فروش فراورده‌های نفتی به نرخ‌های تکلیفی امکان اجرا نداشت؛ بنابراین پیش‌بینی راه‌حل مرضی‌الطرفین (که در آن منافع دولت مخدوش نشود و تأمین کارمزد مجاری عرضه سوخت از فرایند بعضاً طولانی خارج شود) را می‌توان از چرخش‌های مهم استراتژیک در نظام مالی حاکم بر مرادوات بین دولت و عرضه‌کنندگان سوخت دانست و «نقدشوندگی» بالای بخش مهمی از حق‌الزحمه جایگاه‌داران را از دستاوردهای مهم آن تلقی کرد.

به‌هرحال، رویکرد جدید وزارت نفت که نشان از حاکم‌شدن نگاه تسهیلگری بر مرادوات مالی بین دولت و ذی‌نفعان حوزه توزیع سوخت مایع است، آن‌طور که در اظهارات مسئولان نیز اشاره شده، بدون همکاری و هماهنگی سازمان برنامه‌بودجه کشور (که این روزها نقش مهمی در مدیریت و تخصیص منابع حاصل از فروش فراورده‌های نفتی و به‌ویژه در حوزه‌های مربوط به تأمین سهم هدمفندسازی یارانه‌ها دارد)، امکان‌پذیر نیست.

از این رو، لازم است این همکاری و هماهنگی به دلیل تاثیرات احتمالی اجرای طرح در منابع وزارت امور اقتصادی و دارایی، به آن حوزه نیز تعمیم یابد. از سوی دیگر، نگاه مثبت و همدلانه بخش تقنینی و قانون‌گذاری نیز از دیگر مؤلفه‌های اجرای دقیق و مؤثر این تصمیم مدیریتی است.

لیلا مرگن:صنعت برق از کمبود منابع برای سرمایه‌گذاری رنج می‌برد. نبود منابع مالی باعث عقب‌ماندگی این صنعت از برنامه‌هایش شده است.از سال ۸۷ که قیمت نفت در بالاترین میزان خود بود، پول کافی در کشور وجود داشت تا با اصلاح زیرساخت‌های صنعت برق عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم؛ اما سوءمدیریت به همراه تثبیت قیمت برق سبب شد که وزارت نیرو با بدهی‌های انباشت‌شده مواجه شود. به دلیل همین بدهی‌ها به گفته پیام باقری، نایب‌رئیس هیئت‌مدیره سندیکای صنعت برق، «در سال ۹۵ وزارت نیرو از پرداخت پول برای تأمین منابع بارانه نقدی معاف شد؛ اما سازمان برنامه و بودجه اواخر سال ۹۶ و اوایل امسال حدود ۱۶۰ تا ۱۷۰ میلیارد تومان اعتبار از محل فروش برق و پولی که باید صرف سرمایه‌گذاری در صنعت برق می‌شد، برداشت کرد». قطعاً چنین اقدامی عقب‌ماندگی صنعت برق از برنامه‌ها را تشدید می‌کند.

تابستان امسال را با خاموشی‌های برنامه‌ریزی‌شده و گاهی بدون برنامه پشت سر می‌گذاریم. تابستانی گرم که در برخی نقاط کشور که رکورد دمای بالای هوا شکسته شده است، مردم برای باقی‌ماندن در محیط، قطعاً نیاز به سیستم خنک‌کننده دارند؛ اما قطع برق، خاموشی‌ها نیست. همه چیز درست به دست هم داده تا شرایط امروز رقم بخورد. کم‌کاری‌های دیروز با بی‌پولی و گرمای امروز، صنعت برق ایران را به دهه ۶۰ و ۷۰ بازگردانده که خاموشی‌های برنامه‌ریزی‌شده داشتیم. آن روزها دغدغه مردم گرمای هوا نبود و این مسئله اعصاب مصرف‌کننده را به هم نمی‌ریخت و شاید اگر قطعی برق در زمان پخش سریال مورد علاقه مردم رخ می‌داد، مصرف‌کنندگان کمی ناراحت می‌شدند؛ اما شرایط امروز کاملاً متفاوت است. برخی افراد قطعی‌های برق را به پیوستن ایران به معاهده پاریس پیوند می‌زنند. معاهده‌ای که در آن دولت ایران برای حفظ محیط زیست، خود را مکلف به کاهش انتشار دی‌اکسیدکربن می‌داند؛ اما نه‌تنها تعهدات ایران هنوز آغاز نشده است، بلکه صنعت برق به دلیل مسائل مالی گسترده به قبری سرمایه‌گریز شده است که هیچ سرمایه‌گذاری مایل به حضور در این صنعت نیست. درباره خاموشی‌های اخیر دلایل مختلفی ذکر می‌شود؛ اما پیام باقری، نایب‌رئیس هیئت‌مدیره سندیکای صنعت برق، در گفت‌وگو با «شرق» به نکته تامل‌برانگیزی اشاره می‌کند. به گفته او صنعت برق از کمبود منابع مالی رنج می‌برد؛ به‌همین‌دلیل از سال

۹۵، از پرداخت پول برای تأمین نیازهای مالی طرح هدمفندی یارانه‌ها معاف شده است تا درآمد‌های حاصل از فروش برق صرف سرمایه‌گذاری در این صنعت شود؛ اما سازمان برنامه و بودجه در اواخر سال ۹۶ برداشت‌هایی از پول برق داشته است. اوایل امسال هم حدود ۱۶۰ تا ۱۷۰ میلیارد تومان از پول فروش برق برداشته شده است. به‌این‌ترتیب نفتی که قرار بود در قالب یارانه‌ها سر سرفه‌های مردم آورده شود، بود را از شبکه خانه‌ها ربوده است. باقری می‌گوید: برداشت از منابع مالی وزارت نیرو سبب شده است که نیروگاه‌های بخش دولتی نتوانند خود را بازسازی کنند. بخش خصوصی هم که مطالبات عیدیه‌ای که از دولت دارند، در دوران کاهش مصرف نتوانستند تعمیر و نگهداری انجام دهند، در نتیجه شاهد خاموشی‌های اخیر هستیم.

نایب‌رئیس هیئت‌مدیره سندیکای صنعت برق عنوان می‌کند: سرانه مصرف خانوار در ایران، سالانه ۹۰۰ کیلووات ساعت است. استاندارد مصرف در دنیا ۲۹۰ کیلووات ساعت است. ما باید این میزان تقاضا را پوشش دهیم؛ یعنی باید در حقیقت سالانه نیروگاه جدید وارد مدار کنیم که حجم بالایی از سرمایه‌گذاری را می‌طلبد. **نیاز به بیش از ۴ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری جدید** به گفته باقری برای رفع نیازهای مصرف برق، به طور متوسط باید سالانه چهار تا پنج میلیارد یورو سرمایه‌گذاری جدید در صنعت برق انجام دهیم. به سرمایه‌گذاری در سال‌های گذشته به دلیل شرایطی که

اقتصاد

قطع برق سراسری، ناشی از عقب ماندن از برنامه‌هاست

خاموشی با یارانه آمد

عکس، چهره‌ایان، تصویر

ماتثر از اقتصاد برق است، محقق نشده است. او اضافه می‌کند: باید سالانه حدود پنج هزار مگاوات نیروگاه جدید وارد مدار کنیم؛ اما به دلیل کمبود منابع مالی دو هزار تا دوهزارو ۵۰۰ مگاوات سرمایه‌گذاری جدید در بخش نیروگاهی داشته‌ایم. باقری بر این باور است که اگر سال‌های گذشته با خاموشی مواجه نشده‌ایم، دلایلش این است که تا حدودی از طریق پیک‌سایي و مدیریت مصرف در ساعات پیک نتوانستیم از این مرحله عبور کنیم؛ اما به نقطه‌ای رسیدیم‌که دیگر با این اقدامات نمی‌توان ایام پیک را پوشش داد. او اشاره‌ای هم به سرمایه‌گریزی صنعت برق داشته و می‌گوید: سال‌هاست که بخش خصوصی به دلیل شرایط اقتصاد برق، وارد حوزه سرمایه‌گذاری برای ساخت نیروگاه نشده است، زیرا باید در حوزه‌ای سرمایه‌گذاری و کالا تولید کند که قادر نیست آن را به قیمت تمام‌شده بفروشد، چه برسد به آنکه بخواهد سود هم ببرد.

سوءمدیریت احمدی‌نژادعامل خاموشی‌های امروز عدم سرمایه‌گذاری جدید در صنعت برق برای ساخت نیروگاه تنها دلیل خاموشی‌های اخیر نیست. کاهش بارش و خروج نیروگاه‌های برقایی از مدار تولید یکی از دلایلی است که وزارت نیرو برای شرایط پیش‌آمده، در سال جاری روی آن تکیه دارد. علیرضا کلاهی، نایب‌رئیس کمیسیون تسهیل تجارت اتاق تهران، به «شرق» می‌گوید: خشک‌سالی‌ها در وضعیت پیش‌آمده بی‌تأثیر نبوده است. ضمن آنکه دمای بیش از حد هوا

هم مصرف را افزایش می‌دهد. همچنین با افزایش دما، کارایی نیروگاه‌ها و سیستم‌های انتقال و توزیع پایین می‌آید. او ادامه می‌دهد: این مسائل چندوجهی است و واقعیت این است که ما از اواسط دولت احمدی‌نژاد؛ یعنی سال ۸۷ به‌بعد، از برنامه‌ها به صورت جدی عقب ماندیم. سوءمدیریت‌های آن دوران شرایط امروز را رقم زد. در آن سال‌ها منابع مالی کافی بود و می‌توانستیم زیرساخت‌های اصلی انتقال و فوق‌توزیع را در برخی مناطق، از جمله تهران اصلاح کنیم.

کلاهی بیان می‌کند: دوران وزارت مجید نامجو کاملاً با بی‌برنامگی گذشت و در نهایت وزارت نیرو با ۱۵ هزار میلیارد تومان کسری سرمایه‌گذاری به دولت روحانی منتقل شد. از زمان دولت روحانی هم به‌طورکلی دولت، خصوصاً وزارت نیرو بیش از بقیه بخش‌های دولت مشکل منابع مالی داشته است.

به گفته او، سوءمدیریت دوران احمدی‌نژاد صرفاً عامل بروز مشکلات امروز نبود و سیاست غلط تثبیت قیمت‌ها، اقتصاد صنعت برق را از تعادل خارج و ضمناً بدمصرفی را تشویق کرد. به‌خاطر ارزان بودن صنعت برق، نه صنایع و نه مصرف‌کننده عادی انگیزه‌ای برای صرفه‌جویی ندارد؛ یعنی ما می‌بینیم که کولرهای گازی که وارد کشور می‌شود و مصرف‌کننده‌ها هم می‌خرند، گاهی از بدترین نوع ممکن با بیشترین میزان مصرف هستند. این کولرها علاوه‌بر عوارض زیست‌محیطی بر زیرساخت‌های کشور فشار وارد می‌کنند.

خشک‌سالی و کمبود منابع مالی عامل قطع برق محمودرضا حقی‌قام، سخنگوی صنعت برق، هم درباره خاموشی‌های اخیر به «شرق» می‌گوید: خاموشی‌های اخیر به‌خطر عقب‌ماندن صنعت برق از برنامه‌هاست و بخشی هم به‌خاطر خشک‌سالی است. او ادامه می‌دهد: بحث اصلی به‌خاطر اقتصاد برق است. وقتی تأمین هزینه‌های لازم نمی‌شود، طبیعی است که این می‌تواند باعث ایجاد یک تأخیر در سرمایه‌گذاری شود. امسال ما با بحث گرمسیری هم روبه‌رو شدیم و این دو عامل اثر منفیدگر را تشدید کردند. افزایش دما باعث شده است که مصرف ما بیشتر شود. پیک بار و نیاز مصرف کشور تاکنون به ۵۸ هزار مگاوات رسیده است و سال قبل، در ایام پیک ۵۵ هزار و ۴۰۰ مگاوات برق مصرف کردیم. به گفته سخنگوی صنعت برق، وقتی خاموشی داشته باشیم و نیاز مصرف زیاد شود، از سوی دیگر سرمایه‌گذاری در درازمدت در حد کلیات انجام نشود و مشکل کم‌آبی هم باید داشته باشیم، تعادل بین تولید و مصرف به‌هم می‌خورد.

فعالان صنعت با تأکید بر فراهم نبودن شرایط تولید در صنعت قطعه اعلام کردند:

تولید خودروهای ناقص، قیمت‌گذاری دستوری، بختکی بر سر صنعت خودروی کشور

محیطی توان تولید را از آنها گرفته است. دیگر عضو انجمن صنایع همکن نیرومحرکه و قطعه‌سازان معتقد است که شرایط فعلی مانند بستن دست‌وپای کسی و انداختن او در دریاست. زنجیره تأمین در تأمین نیاز خودروسازان به قطعات است که لازم است این چرخه معیوب

مهدی مطلب‌زاده افزود: هم‌زمان با بلوک‌شدن سرمایه‌برگردش قطعه‌ساز، او قادر به پرداخت مطالبات پیمانکار، حقوق پرسنل، هزینه خرید مواد اولیه و همچنین گشایش اعتبار نخواهد بود؛ این شرایط در حالی است که مراحل دشوار دریافت تسهیلات نیز راهی برای تأمین سرمایه در گردش باقی نمی‌گذارد و طبیعی است در چنین شرایطی با وجود توان تولید از سوی خودروساز، قطعه‌ساز قادر به تأمین قطعات مورد نیاز نباشد. بر این اساس ناتوانی قطعه‌ساز مطرح نیست اما شرایط برای ادامه فعالیت او سخت شده و توان کار از او گرفته است.

این فعال صنعت قطعه قیمت‌گذاری دستوری از سوی شورای رقابت را عاملی برای ناتوانی قطعه‌سازان در شرایط فعلی اعلام و تصریح کرد: در حالی شورای رقابت اقدام به صدور مجوز افزایش هفت‌درصدی قیمت محصول نهایی می‌کند که مواد اولیه این صنعت که از اختیار دولت است با افزایش بیش از ۵۰درصدی مواجه بوده است، در چنین فضایی قطعه‌ساز در حاشیه زیان قرار می‌گیرد؛ روندی که درحال‌حاضر اتفاق افتاده و صنعت قطعه را به‌طورکلی زیان‌ده کرده است. مطلب‌زاده ادامه داد: نمی‌توان نسبت به تعیین قیمت اقدام کرد اما عوامل تعیین قیمت را در نظر نگرفت. اینکه تأکید شود حقوق کارگر سالانه افزایش یابد اما قیمت خروجی محصول عدد مشخصی بدون درنظرگرفتن هزینه‌ها باشد، روند کار را با اختلال مواجه می‌کند و منجر به شرایط فعلی می‌شود که با وجود توان تولید خودروسازان، قطعه‌ساز و زنجیره تأمین قادر به تولید قطعات مورد نیاز نیست.

تأثیر کاهش تولید قطعه‌سازان

حسن کریمی‌سنجری، کارشناس صنعت خودرو نیز با اشاره به افت تولید قطعه‌سازان در ماه‌های گذشته به دلایلی همچون فراهم‌نبودن شرایط برای ساخت و واردات مواد اولیه اظهار کرد: این روند باعث شده تا خودروهایی که میزان داخلی‌سازی بالایی دارند، با افت تولید مواجه شوند و هرچند بخشی از قطعات خودروها از طریق واردات تأمین می‌شود اما بررسی روند تولید در چند ماه گذشته نشان می‌دهد که بیشترین

خبر

به‌زودی جزئیات کشف فساد در واردات خودرو را به مردم می‌گوییم

● وزیر صنعت، معدن و تجارت به‌زودی از جزئیات کشف فساد در واردات خودرو با مردم سخن می‌گوید. به گزارش فارس، محمد شریعتمداری وزیر صنعت، معدن و تجارت در صفحه شخصی خود در فضای مجازی نوشت: گزارش جامع و شفاف وزارت صمت درباره فساد زنجیره‌ای از سوی دکتر روحانی موردتوجه واقع شد، از رئیس‌جمهور سیاست‌گزار که شجاعانه گزارش را پذیرفتند و دستور راهگشا برای خارج‌کردن غده فساد با شروع از بدنه دولت دادند، به‌زودی با مردم از جزئیات آن سخن خواهم گف‌. محمد شریعتمداری همچنین در نامه‌ای به حسن روحانی رئیس‌جمهور کشورمان نوشت: احتراماً، تدبیر و قاطعیت حضرت‌عالی در برخورد با پرونده تخلف در واردات خودروهای خارجی و دستور آغاز مبارزه با فساد از دولت، قوت‌قلبی بود برای همه کسانی که فعالیت سالم اقتصادی در کشور دارند. از توجه ویژه و سریع آن جناب به گزارش ۲۰صفحه‌ای این‌جانب در شفاف‌سازی این تخلف که در نیمه اول سال ۱۳۹۶ قبل از آغاز دولت دوازدهم آغاز شده و در این دولت با گزارش مردمی و رسیدگی دقیق حراست وزارت صمت و بررسی‌های دقیق سایبری کشف و به نهادهای قضایی و اطلاعاتی منعکس شد، سپاسگزارم.

جلسه فوری کرباسیان با مدیران گمرکی

● وزیر اقتصاد در جلسه‌ای با مسئولان گمرک و سازمان مالیاتی، با تأکید بر برخورد جدی با تخلفات کم‌اطهار مالیاتی و کم‌اطهار مالیاتی، با ابلاغ بخش‌نامه‌ای دو نهاد را موظف به همکاری با بخش خصوصی برای مبارزه با فساد کرد. به گزارش مهر به نقل از وزارت اقتصاد، مسعود کرباسیان درخصوص جلسه مهم و فوری خود با مسئولان گمرک جمهوری اسلامی ایران و سازمان امور مالیاتی کشور که صبح دیروز برگزار شد، در یادداشتی در صفحه اینستاگرام خود نوشت: امروز برای بررسی روند اجرای دستورات اخیر، جلسه‌ای فوری با تمام مدیران گمرک برگزار شد. براساس اعلام وزیر اقتصاد، در این جلسه، با تأکید بر عزم جدی دولت برای مبارزه خدشه‌ناپذیر با فساد و با توجه به تأکيدات صورت‌گرفته درمورد شفاف‌سازی و نظارت دقیق بر انواع فرایندهای تجاری کشور، عنوان کرد که گمرک جمهوری اسلامی هم باید تمام ابزارها و امکانات خود برای مبارزه با فساد را به کار گیرد. وی افزود: از تمام مدیران گمرک جمهوری اسلامی خواسته‌ام که در این مسیر، با نهایت توان و قدرت، ایستادگی کنند و کوتاه نیایند. وزیر اقتصاد در ادامه یادداشت خود عنوان کرده است: در این جلسه، همچنین به‌صورت فوری درمورد شیوه برخورد و مقابله با انواع بیش‌اظهاری که نمونه‌هایی از آن را پس از بحران ارزی کشور مشاهده کردیم، تصمیم‌های لازم اتخاذ شد که از همین امروز نیز در گمرکات سراسر کشور اجرایی می‌شوند. براساس اعلام کرباسیان، براساس اصلاحات سیستمی به‌عمل‌آمده در گمرک، ورود کالا به کشور، با هر شکل و رویه، از مبدا ورود تا انتقال به انبار و رسیدن به مقصد رصد و بررسی می‌شود و وزارت اقتصاد به کمک سامانه جامع هوشمند گمرکی می‌داند چه کالایی دقیقاً توسط چه کسانی وارد شده و اکنون کجاست.

کاهش واردات نفت کره‌جنوبی از ایران

● واردات نفت خام کره‌جنوبی از ایران در ژوئن نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۴۰٫۳ درصد کاهش یافت و به پایین‌ترین میزان از ژانویه سال ۲۰۱۵ تاکنون رسید. به گزارش ایسنا به نقل از روتنیرز، آمار گمرکی نشان داد کره‌جنوبی که یکی از مشتریان آسیایی بزرگ نفت ایران است، ۶۸۶ هزارو ۸۴۹ تن با معادل ۱۶۷هزارو ۸۲۰ بشکه درروز نفت ایران را در ژوئن وارد کرد که در مقایسه با ۱،۱۵ میلیون تن در ژوئن سال ۲۰۱۵، به میزان ۴۰٫۳ درصد کاهش داشت. همچنین در مقایسه با میزان واردات در ماه می ۹،۵ درصد کاهش نشان داد. در سه‌ماهه نخست سال میلادی جاری، خرید نفت کره‌جنوبی از ایران ۳۳،۹ درصد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته کاهش یافت و به ۶،۱۳ میلیون تن با معادل ۲۲۸هزارو ۳۴۷ بشکه در روز رسید. این کاهش در آستانه بازگشت تحریم‌های آمریکا علیه ایران روی داده است. بااین‌حال سنول سرگرم مذاکره با واشنگتن برای دریافت معافیت از تحریم‌ها و ادامه واردات نفت از ایران است. منابع آگاه اظهار کرده‌اند که در ماه اگوست واردات نفت کره‌جنوبی از ایران ممکن است برای نخستین‌بار در شش سال گذشته به صفر برسد. کره‌جنوبی عمدتاً نفت فوق‌سبک معروف به مبعانات از ایران خریداری کرده و آمار وارداتش را به‌صورت کلی منتشر می‌کند. کره جنوبی در سال ۲۰۱۲ موفق شد از دولت اوپاما برای ادامه خرید نفت ایران معافیت بگیرد. این تحریم‌ها در سال ۲۰۱۶ ملحق شدند. واردات نفت کره‌جنوبی در ژوئن مجموعاً به ۱۳،۱۴ میلیون تن با معادل ۳،۲۱ میلیون بشکه در روز رسید که در مقایسه با ۱۱،۶۱ میلیون تن در مدت مشابه سال گذشته، ۱۳،۲ درصد افزایش داشت. واردات نفت کره‌جنوبی از عربستان سعودی در ژوئن ۲۶،۱ درصد نسبت به ژوئن سال گذشته افزایش یافت و به ۴،۳۸ میلیون تن با ۱،۰۷ میلیون بشکه در روز رسید.