خودرو

اسقاطی‌ها در خیابان


مهر

حالت تهوع گرفتم، دود کل ماشینو گرفته، انگار اگزوز تو اتاقه، اصلاً این ماشین راه نمیره، چه اشتباهی کردم سوار شدم.

وقتی پیاده شدم، لباسم بوی دود گرفته بود. به خودم می‌گم، آلودگی هوا کم بود، دود این ماشین هم اضافه شد. فکر کنم این ماشین حداقل ۲۰ سال از من بزرگتره. خوشبینانه پیکان سفیدی که تا چند دقیقه پیش سوارش بودم، ۵۰ سالش بود.

اونطور که از کارشناسان شنیدم، عمر مفید خودروی ایرانی حداکثر ۲۰ سال است و بعد از آن این خودرو یک متحرک دودزا است. مدت‌ها بود این مدل خودروها را توی شهر مخصوصاً تهران ندیده بودم، اما چند وقتیه که تردد‌شون زیاد شده. خیلی از سواری‌های شخصی فرسوده مشغول جابه‌جا کردن مسافران هستند. از این خودروها که عمر مفیدشون گذشته که تعدادشان زیاد است.

داشتم به این فکر می‌کردم که چطوری بوی لباسم رو از بین ببرم که خودروی دیگه‌ای رو دیدم که اون قطعاً ۶۰ سالش بود. به راننده گفتم چرا این خودرو رو نمی‌فروشی، جاش یه خودروی نو بخری که خودت هم راحت باشی؟ این خودرو خیلی فرسوده است حتی بدنه‌اش زنگ زده.

تو چند جمله کوتاه جوابمو این‌طوری داد که «قرار بود این خودرو رو اسقاط کنم، اما کلی صبر کردم، آخرش هم مرکز اسقاط گفت پول برای خرید نداریم. قرار بود پیکان من رو ۲.۵ میلیون تومان بخرند، اما الان تو بازار ۵ میلیون تومان هم مشتری داره. از وقتی قیمت خودرو بالا رفت بازار خودروهای اسقاطی هم داغ شد. کمتر کسی رو می‌بینید که دارنده خودروی فرسوده باشه و صبر کنه تا مرکز اسقاط پول بده، چون ماها می‌تونیم خودروهای از رده خارج شده خودمون رو گرون‌تر بفروشیم. حالا من با این خودرو مسافرکشی می‌کنم.»

به راننده گفتم اگه معاینه فنی نداشته باشید روزی ۵۰ هزار تومان جریمه می‌شید، پاسخ داد: «گرفتن معاینه فنی کاری نداره، فقط باید ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار تومان شیرینی بدی.» بعد از این گفت‌وگوها سراغ انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو رفتم. سؤال اصلی این بود که چه اتفاقی افتاده خودروهای اسقاطی به خیابان‌ها برگشتند، آن هم با این حجم از آلودگی هوا؟

داوود کریمی، عضو هیأت مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو گفت: از ابتدای طرح اسقاط خودرو یعنی از سال ۸۴ تا ۹۵، حدود ۲ میلیون خودرو اسقاط شده است، این در حالی است که در کشور بیش از ۳ میلیون خودروی فرسوده وجود دارد. اگر بخواهیم بر اساس گواهی اسقاط به این موضوع نگاه کنیم ۷ میلیون و ۳۰۰ هزار خودرو وجود دارد. (توضیح: به ازای یک سواری، یک گواهی و به ازای وانت ۲ گواهی، مینی بوس ۵ گواهی، اتوبوس ۱۴ گواهی، کامیون کشنده ۱۶ گواهی، موتورسیکلت یک‌چهارم گواهی و نیسان ۳ گواهی برای اسقاط داده می‌شود.)

وی ادامه داد: پیش‌بینی می‌کنیم تا سال ۱۴۰۴ بیش از ۸ میلیون خودروی فرسوده داشته باشیم و این بدون در نظر گرفتن گواهی اسقاط است.

عضو هیأت مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو با بیان اینکه مراکز اسقاط هیچ کاری نمی‌کنند چرا که پولی وجود ندارد، توضیح داد: خودروی فرسوده پیکان در مراکز اسقاط ۲.۵ تا ۳ میلیون خریداری می‌شود، این قیمت برای پژوها هم بین ۴ تا ۵ میلیون تومان است. حالا قیمت همین خودروها در بازار ۶ تا ۷ میلیون تومان است، از این رو حتی اگر پول هم بود، دارنده خودرو با چه انگیزه مالی خودروی خود را می‌فروشد؟

وی درباره اینکه میزان آلایندگی خودروها چقدر است، گفت: میزان آلایندگی یک موتورسیکلت کاربراتوری ۱۵ گرم بر کیلومتر است این در حالی است که یک خودروی یورو ۲ تا ۲.۷ گرم بر کیلومتر آلایندگی دارد. حالا ببینید موتوری که ۹۰ کیلو هم نیست چقدر آلایندگی دارد. موتورهای کاربراتوری آلایندگی بالایی دارند، در سطح کشور ۸ میلیون موتور وجود دارد که ۹۰ درصد آن کاربراتوری است.

در شرایطی که در کشور بیش از ۲۴۰ مرکز اسقاط وجود دارد چرا ۱۵۱ هزار نفر در این مجموعه‌ها بیکار شدند، ۴ هزار میلیارد تومان سرمایه هدر رفت و خودرویی از رده خارج نمی‌شود؟

یدالله مرتضوی، عضو هیأت مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو سؤال ما را این‌گونه پاسخ داد که «باید بیش از ۳۰۰ هزار خودرو در سال از رده خارج می‌شد، اما نشد. علت این هم امضای یکی از وزرا بود. وزیر وقت صمت، به‌صورت یکطرفه خودروسازان را معاف از اسقاط خودرو کرد.»

طبق اطلاعاتی که ما به دست آوریم در آن زمان حدود دو سال پیش به‌خاطر اینکه هزینه تولید خودرو افزایش پیدا می‌کرد طرح اسقاط توسط خودروسازان ملغی شد. خودروسازان اعتقاد داشتند که اگر به ازای ۱۰ خودروی تولیدی یک خودرو اسقاط کنند، ۲۵ درصد به هزینه‌هایشان اضافه می‌شود. اما اخیراً در مجلس طرح ساماندهی بازار خودرو تصویب و برای اجرا ابلاغ شده که خودروسازان را مکلف می‌کند به ازای هر ۴ خودرویی که تولید می‌کنند، یک خودرو اسقاط شود.

عضو هیأت مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو عنوان کرد: «اگر این قانون اجرایی شود، تا حد زیادی آلودگی هوا کنترل می‌شود و خودروسازان متعهد به اسقاط خودرو می‌شوند. آن‌طور که ما ارزیابی کردیم ۵۲ درصد آلایندگی کشور مربوط به خودروها است، سهم خودروهای سنگین ۲۰ درصد و سواری و موتورسیکلت ۳۲ درصد است.خودروهای فرسوده ۵.۷ میلیارد دلار به کل کشور آسیب زده است.»

بازار نفت

ورود نفتی به منطقه بی‌طرف

در آخرین روزهای سال ۲۰۱۹ میلادی کویت و عربستان دست به توافقی زده‌اند که بعد از ۵ سال نفت منطقه بیطرف بین دو کشور را وارد بازار نفت می‌کند. انتظار می‌رود تولید نفت از این منطقه در ۱۲ ماه به ظرفیت کامل خود یعنی ۵۰۰ هزار بشکه برسد و ۰.۵ درصد به تولید نفت خام جهان بیفزاید. اتفاقی که ساختارهای بازار نفت یعنی عرضه و تقاضا را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

■ توافقی مؤثر در نیمه دوم ۲۰۲۰

سال ۱۹۲۲ عربستان سعودی و کویت برای فیصله دادن به اختلاف ارضی میان دو کشور منطقه میان خود در نظر گرفتند که نامش را «منطقه بی‌طرف» گذاشتند. دهه ۱۹۵۰ در این اراضی و در وفرا نفت کشف شد و دو کشور مالک مشترک منابع نفت و گاز این منطقه شدند. با این توافق شرکت امریکایی شورون اداره میدان را به عهده گرفت و تولید نفت آغاز شد. اما سعودی‌ها با یک تصمیم یکجانبه شرایط را تغییر دادند و کویت را خشمگین کردند. آنها امتیاز ۶۰ ساله این میدان را به شرکت شورون واگذار و قراردادشان را تا ۲۰۳۹ تمدید کردند و منافع میان دو همسایه تسهیم شد. به‌طوری که تولید نفت میادین خفیج و وفرا را که مجموعاً ۵۰۰ هزار بشکه در روز نفت عرضه می‌کردند، به ترتیب در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ از سبد عرضه نفت جهان حذف شد. اکنون دو کشور دوباره توافق کرده‌اند که این تولید انجام شود. به این معنی که ظرفیت تولید عربستان و کویت بیشتر شد. تولید نفت در منطقه بی‌طرف به‌طور مساوی بین عربستان سعودی و کویت تقسیم می‌شود. البته عبدالعزیز بن سلمان وزیر انرژی عربستان، در ماه دسامبر گفته بود که آغاز مجدد تولید از این حوزه نفتی بر تعهد دولت‌های عضو اوپک مبنی بر کاهش تولید نهایی شان تأثیری نخواهد گذاشت.

خالد الفاضل، وزیر نفت کویت در مراسمی در وفرا اظهارات مشابهی داشت و گفت: ازسرگیری تولید در میادین نفتی خفیج و وفرا با تعهدات بین‌المللی عربستان سعودی و کویت مرتبط نیست.

منظور توافق کاهش تولید اوپک و اوپک پلاس است که به منظور حذف حدود ۲.۱ میلیون بشکه از عرضه روزانه نفت خام طی سه ماه ابتدایی ۲۰۲۰ گرفته شد. اما در خوشبینانه‌ترین حالت هم نمی‌تواند این افزایش ۵۰۰ هزار بشکه‌ای تولید به ۳ ماه نخست ۲۰۲۰ برسد. مسأله اینجاست که وجود این ظرفیت تولید نفت به معنی افزایش امکان عرضه نفت خام به بازار است. این اتفاق نه تنها وزن عربستان و کویت را در بازار نفت تقویت خواهد کرد بلکه بازگشت نفت کشورهایی نظیر ایران و ونزوئلا را به بازار سخت‌تر می‌کند. بویژه در شرایطی که بازار با مازاد عرضه مواجه است و افزایش تولید نفت غیرمتعارف (شیل اویل) امریکا نیز یک تهدید برای کشش بازار و قیمت نفت در سال‌های آتی است.

به گزارش رویترز، در رابطه با تأثیر این نفت بر روند بازار، کامل الهرمی، تحلیلگر بازار نفت کویت نیز اظهار کرده است: «دو کشور به دلیل توافق کاهش تولید اوپک پلاس، عجله‌ای برای ازسرگیری تولید میادین نفتی منطقه بی‌طرف ندارند و بنابراین ازسرگیری تولید ممکن است حداکثر شش ماه به طول بینجامد.»

■ بازگشت شورون

شرکت نفتی امریکایی شورون به عنوان ذی‌نفع، خبر توافق دو کشور را اعلام کرد و در بیانیه‌ای نوشت که «ما از امضای یادداشت تفاهم میان دولت عربستان و کویت که منجر به احیای تولید نفت و عملیاتی شدن حوزه وفرا می‌شود، استقبال می‌کنیم.» این شرکت می‌گوید که روز سه‌شنبه با امضای قراردادی این توافق حاصل شده است و آنها هم موضوع از سرگیری تولید را در دستور کار قرار داده‌اند. شورون به نمایندگی از سوی عربستان سعودی به همراه شرکت نفت کویت (KGOC) میدان وفرا را اداره می‌کند.

۱۰ نما از بازار نفت ۲۰۲۰

دیوید بلکمون، تحلیلگر انرژی مستقل در گزارشی برای فوربس به بررسی برخی از این پیش‌بینی‌ها برای بازار انرژی در ۲۰۲۰ پرداخته است که ۱۰ نما در صدر قرار دارد:

۱ تولید نفت شیل امریکا افزایش خواهد یافت

۲ شمار دکل‌های حفاری نفت ثابت می‌ماند

۳ روند رشد صادرات نفت و LNG امریکا ادامه دارد

۴ قیمت‌های نفت و گاز سال آینده در محدوده ثابتی خواهد بود

۵ اختلالات عرضه غیرمنتظره تأثیر محدودی روی قیمت نفت دارد

۶ ورشکستگی در صنعت شیل امریکا افزایش پیدا می‌کند

۷ احتمال رشد ادغام و خرید در نفت و گاز امریکا در نتیجه مشکلات مالی

۸ افزایش تقاضا برای نفت پس از کاهش مناقشات تجاری امریکا و چین

۹ همکاری اوپک پلاس پس از مارس ۲۰۲۰ وابسته به رشد تقاضا برای نفت

۱۰ امکان افزایش اختلالات عرضه ناگهانی در مناطق ناآرام وجود دارد

توئیتر

بودجه سال آینده همچنان مورد توجه کاربران توئیتر قرار دارد. کاربران روز گذشته به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در مورد بودجه ۹۹ واکنش نشان دادند. از نظر کاربران این بخش از گزارش مرکز پژوهش‌ها جالب است که گفته شده «هر ایرانی امروز یک میلیون تومان بدهی بودجه‌ای داره! سال ۹۹ هر نوزاد ایرانی در زمان تولدش ۸ میلیون تومن بدهی عمومی انباشته دارد.»

سخنان رئیس کل بانک مرکزی در خصوص واریز پول سرمربی استقلال نیز توسط کاربران در توئیتر بازنشر شده است. کاربری به نقل از عبدالناصر همتی نوشت: واریز پول استراماچونی دور زدن تحریم‌ها نبود. ما راهش را بلد بودیم، مشکل این است که دوستان نمی‌دانستند راهش چگونه است و از اول راه را اشتباه رفتند. کاربران نوشتند: همتی از مدیران باشگاه‌ها خواست که اگر مشکل واریز دارند پیش او ببرند.

مشکل بازگرداندن ارز حاصل از صادرات توسط کاربران توئیتر، مشکلی بزرگ بر سر راه فعالان اقتصادی عنوان شده است. یکی از کاربران به گلایه‌های یکی از اعضای اتاق بازرگانی تهران اشاره کرده که می‌گوید: به‌دلیل تحریم‌های بانکی، به بسیاری از کشورها کالا صادر کردیم اما نمی‌توانیم پول را بازگردانیم. ما حتی به سوریه دارو فروختیم اما سوریه اعلام می‌کند که نمی‌تواند ارز را به حساب یک بانک تحریمی واریز کند. این مشکل در مورد عراق هم وجود دارد.

مشکلات بازار خودرو با اظهارات یکی از نمایندگان مجلس، دوباره در توئیتر مطرح شده است. کاربران از یکی از نمایندگان مجلس نقل کرده‌اند که «اخیراً مشاهده شده در زمان ثبت‌نام پیش‌فروش یا فروش فوری خودرو امکان ثبت‌نام برای شهروندان عادی وجود ندارد اما عده‌ای در بازار با اخذ ۵ میلیون تومان می‌توانند ثبت‌نام انجام دهند. بالغ بر ۶۰۰ هزار تعهد هم همچنان معوق است.»

کتابخوانی

دست‌های آلوده؛ شرحی بر روش‌های جدید فساد و مبارزه با آن



این کتاب همان‌طور که از اسم آن نیز مشخص است به موضوع مهم چگونگی رخداد فساد و مبارزه با فساد می‌پردازد. زمانی فساد بیشتر در حیطه تخصص وکلا و متخصصان جرم شناسی بود، اما امروزه در رأس برنامه اقتصاددانان نیز قرار گرفته است. اقتصاددانان، هزینه‌های فساد و تأثیر آن را بر توسعه اقتصادی بررسی می‌کنند. همچنین در خصوص معضل فساد، از روش‌های تحلیل اقتصادی استفاده می‌کنند و فرضشان این است که افراد، منطقی و حسابگر هستند و به انگیزه‌ها و عوامل بازدارنده واکنش نشان می‌دهند. نتیجه چنین فرضی این است که هر جا قدرت لگام گسیخته‌ای باشد و چنین قدرتی انحصاری و غیرپاسخگو هم باشد، نتیجه قهری آن فساد است. بحث دیگری که درباره فساد مطرح است، این است که گاهی با توجیهات فرهنگی، به رشوه رخت هدیه می‌پوشانند، حال آنکه اولاً ارزش معنوی هدیه غالباً از ارزش مادی آن بیشتر است و ثانیاً هدیه را پنهانی نمی‌دهند. پیتر لارمور و نیک ولانین نویسندگان کتاب هستند که سمیرا صادق ابدلی آن را ترجمه کرده است. این کتاب را انتشارات دنیای اقتصاد منتشر کرده است.

بانک

وام اوراق مسکن ۲۴۰ میلیون تومانی شد

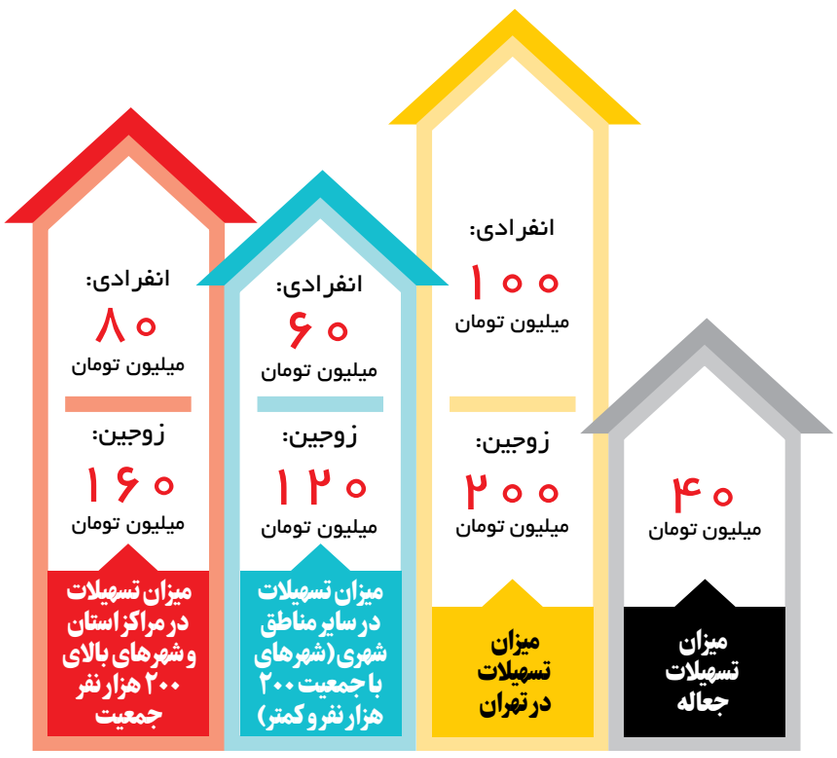
با توجه به رشد قیمت مسکن در تهران و سایر مناطق شهری کشور، شورای پول و اعتبار در نشست اخیر خود با افزایش وام خرید و ساخت مسکن موافقت کرده است.

وام خرید مسکن برای زوج‌های تهرانی به ۲۰۰ میلیون تومان افزایش یافته است، همچنین علاوه بر این وام، امکان دریافت ۴۰ میلیون تومان وام جعاله نیز وجود دارد. سود وام خرید مسکن، ۱۷.۵ درصد با بازپرداخت حداکثر ۱۲ ساله و وام جعاله نیز با سود ۱۸ درصد و بازپرداخت حداکثر ۵ ساله به متقاضیان ارائه می‌شود.

بر این اساس، سقف تسهیلات مسکن از محل اوراق گواهی حق تقدم در تهران که تاکنون ۸۰ میلیون تومان بوده، به ۱۰۰ میلیون تومان افزایش می‌یابد، بنابراین زوجین می‌توانند ۲۰۰ میلیون تومان وام دریافت کنند.

در مراکز استان‌ها و شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت، سقف وام برای هر نفر ۸۰ میلیون تومان و برای زوجین ۱۶۰ میلیون تومان می‌شود.

در شهرهای با جمعیت ۲۰۰ هزار نفر و کمتر نیز سقف وام مسکن برای هر نفر ۶۰ میلیون تومان و برای زوجین ۱۲۰ میلیون تومان تعیین شده است.



افزایش سقف تسهیلات ساخت و خرید مسکن از محل اوراق گواهی حق تقدم و تسهیلات جعاله

■ افزایش جعاله تا ۴۰ میلیون تومان

علاوه بر این، سقف تسهیلات جعاله از محل منابع داخلی بانک‌ها توسط بانک مسکن و بانک‌های تجاری (شامل تسهیلات از محل اوراق گواهی حق تقدم و بدون سپرده) تا مبلغ ۴۰ میلیون تومان افزایش یافت.

همچنین شورای پول و اعتبار با امکان تلفیق حساب صندوق پس‌انداز مسکن جوانان با اوراق گواهی حق‌تقدم استفاده از تسهیلات مسکن (تا سقف اوراق مزبور) موافقت کرده است.

■ اقساط وام

با توجه به اینکه در تهران سقف تسهیلات مسکن زوجین شامل وام خرید به همراه وام جعاله به ۲۴۰ میلیون تومان رسیده است، رقم اقساط آن مجموعاً ۴ میلیون و ۳۴۶ هزار تومان برآورد می شود. بنابراین متقاضیان فردی که این وام را در تهران دریافت می‌کنند، باید ماهیانه یک میلیون و ۱۵ هزار و ۷۳۷ تومان بابت وام جعاله مسکن و یک میلیون و ۶۶۵ هزار و ۳۸۷ تومان بابت تسهیلات خرید بپردازند که مجموعاً ۲ میلیون و ۶۸۱ هزار و ۱۲۴ تومان باید بازپرداخت کنند.

■ مراکز استان‌ها

متقاضیان فردی دریافت وام مسکن در مراکز استان‌ها و شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر ۸۰ میلیون تومان تسهیلات خرید مسکن به همراه ۴۰ میلیون تومان وام جعاله و مجموعاً ۱۲۰ میلیون تومان دریافت می‌کنند که اقساط وام خرید، یک میلیون و ۳۳۲ هزار و ۳۰۹ تومان به همراه اقساط یک میلیون و ۱۵ هزار و ۷۳۷ تومانی وام جعاله، در مجموع می‌بایست ۲ میلیون و ۳۴۸ هزار و ۴۶ تومان بازپرداخت شود. متقاضیان زوجین دریافت تسهیلات جدید مسکن در مراکز استان‌ها و شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر، وام ۱۶۰ میلیون تومانی خرید به همراه ۴۰ میلیون تومانی جعاله و مجموعاً ۲۰۰ میلیون تومان دریافت خواهند کرد که اقساط وام جعاله، یک میلیون و ۱۵ هزار و ۷۳۷ تومان و وام خرید نیز ۲ میلیون و ۶۶۴ هزار و ۶۱۹ تومان در هر ماه به بانک عامل بازپرداخت خواهند کرد که مجموع اقساط دریافت کنندگان این وام، ماهانه ۳ میلیون و ۶۸۰ هزار و ۳۵۶ تومان خواهد بود.

■ شهرهای کوچک

متقاضیان فردی دریافت تسهیلات مسکن در شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر، ۶۰ میلیون تومان وام خرید و ۴۰ میلیون تومان وام جعاله و مجموعاً ۱۰۰ میلیون تومان وام مسکن دریافت می‌کنند که اقساط وام ۶۰ میلیونی، ماهانه ۹۹۹ هزار و ۲۳۲ تومان و مجموع اقساط بازپرداختی، ۲ میلیون و ۱۴ هزار و ۹۶۹ تومان برآورد خواهد شد.

متقاضیان زوجین دریافت تسهیلات در شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر ۱۲۰ میلیون تومان وام خرید و ۴۰ میلیون تومان وام جعاله و مجموعاً ۱۶۰ میلیون تومان تسهیلات خرید مسکن دریافت می‌کنند که اقساط وام ۱۲۰ میلیون تومانی، یک میلیون و ۹۹۸ هزار و ۴۶۴ تومان و مجموع اقساطی که دارنده این تسهیلات به بانک بازپرداخت خواهد کرد، ۳ میلیون و ۱۴ هزار و ۲۰۱ تومان در هر ماه خواهد بود.

بنگاه

آغاز به کار ستاد هماهنگی قطارهای نوروزی

به‌منظور برنامه‌ریزی و آماده‌سازی قطارها برای خدمات‌دهی مطلوب به مردم در سفرهای نوروزی، ستاد هماهنگی قطارهای نوروزی شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا آغاز به‌کار کرد.

محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا گفت: استفاده از تجارب گذشته برای بهبود و ارتقای سطح خدمات دهی یکی از مهم‌ترین نکاتی است که باید مورد توجه باشد.

وی با اشاره به‌ظرفیت‌های بخش سخت افزاری وحوزه‌های تعمیراتی شرکت رجا افزود: با توجه به قراردادهای منعقد شده برای ساخت و بازسازی ناوگان از جمله در شرکت واگن پارس و ظرفیت‌های شرکت نوین صنعت رجا، باید ناوگان شرکت رجا برای جابه‌جایی‌ها در سفرهای نوروزی در آمادگی کامل باشد.

مدیرعامل رجا، بحث تأمین قطعات مورد نیاز برای بازسازی‌ها و تعمیرات را مهم ارزیابی کرد و افزود: تمامی تدابیر لازم برای پر بودن انبارهای شرکت در این خصوص باید اندیشیده شود.

وی به زیباسازی نمای بیرونی و درونی قطارها اشاره و تأکید کرد: تمهیدات لازم برای برطرف شدن مشکلات مربوط به سیستم‌های صوتی و تصویری قطارها جهت کارکرد مطلوب در نظر گرفته و به شکل ویژه پیگیری شود. / روابط عمومی شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا

مدیرعامل ایرانول پس از ۶ سال خداحافظی کرد

مدیرعامل ایرانول پس از ۶ سال خداحافظی کرد و مجید محسنی مجد جایگزین او شد.

عیسی اسحاقی، مدیرعامل شرکت نفت ایرانول که از سال ۹۲ تاکنون عضو هیأت مدیره و مدیر عامل ایرانول بود بنا به اذعان مدیران این شرکت با شکستن رکوردهای تولید، فروش، صادرات، صادرات روغن موتور، کاهش خام فروشی، سهم بازار و سود و توجه به رفاه و معیشت کارگران پس از شش سال از ایرانول خداحافظی کرد.

اسحاقی در گفت‌وگویی ضمن تأیید خبر تغییر خود و انتصاب آقای مجید محسنی مجد، گفت: آقای محسنی مجد از مدیران با تجربه، با انگیزه و دارای ارتباطات قوی و از دوستان خوبم هستند و مطمئناً قوی‌تر از من عمل خواهند کرد و برای ایشان آرزوی موفقیت دارم و آرزو می‌کنم ایرانول به جایگاهی برسد که با افتخار بگویم شش سال خدمتگزاری کارکنان ایرانول را کرده‌ام.