دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در پاسخ به اظهارات وزیر صمت:

هیچ شرکتی واجد شرایط واردات خودرو نیست!

■ دبیر انجمن واردکنندگان خودرو خاطر نشان کرد: باتوجه به دستورالعمل تنظیم شده هیچ شرکتی واجد شرایط واردات نیست؛ به عبارت دیگر این دستورالعمل، امکان واردات را سلب کرده است و من اطمینان دارم که در نهایت موفق نخواهد شد.

گروه اقتصادی – مهدی دادفر در پاسخ به این پرسش که وزیر صمت اعلام کرد که لیست شرکت‌های واجد شرایط واردات خودرو تا چند هفته آینده اعلام خواهد شد آیا جزئیاتی در زمینه لیست شرکت‌های واردکننده دارید؟ گفت: وزارت صمت ۱۷ مهر جلسه‌ای با حضور شرکت‌های که در گذشته نمایندگی واردات را برعهده داشتند برگزار کرد.

وی دستورالعمل واردات خودرو را غیر منطقی و غیرواردراتی عنوان کرد و افزود: باتوجه به دستورالعمل تنظیم شده هیچ شرکتی واجد شرایط واردات نیست؛ به عبارت دیگر این دستورالعمل، امکان واردات را سلب کرده است و من اطمینان دارم که در نهایت موفق نخواهد شد.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو اضافه کرد: در دستورالعمل آمده است که وزارت صمت اختیاری در زمینه تخصیص ارز ندارد و در این زمینه بانک مرکزی باید ورود کند؛ اینجا این پرسش مطرح است که اگر وزارت صمت نمی‌خواهد ارز برای واردات تخصیص بدهد پس با چه منطقی اقدام به تدوین دستورالعمل کرده است؟

دادفر با بیان اینکه باید نرخ عوارض گمرکی، تعرفه گمرکی و تعداد اسقاط خودرو در دستورالعمل مشخص شود، اذعان کرد: وزارت صمت به شرکت‌های واردکننده اعلام کرده که خودروها بعد از واردات باید در بورس عرضه شوند و بعد از فروش یک سود عادلانه به واردکننده داده می‌شود. اینجا این پرسش مطرح است که چه نوع کالایی با این روند وارد و بفروش رسید؟

وی ادامه داد: ماده ۴ حمایت از مصرف‌کننده در این واردات برقرار است یا خیر؟ آیا الزم به وجود آمدن شرکت نمایندگی و خدمات پس از فروش وجود دارد؟ آیا وزارت صمت به دنبال واردات خودروهایی مانند پروتون، سوبارو، ولوو و هوندا است که یک قطعه آن در بازار پیدا نمی‌شود؟ آیا سازمان ملی استاندارد به هر شرکتی گواهی انطباق استاندارد را می‌دهد؟ آیا با ۱۰ هزار یورو می‌توان خودرو وارد کرد؟ به نظر می‌رسد این دوستان اهل واردات خودرو نیستند و با قواعد واردات آن آشنایی ندارند و نمی‌تواند اقدام به واردات کنند.

این کارشناس حوزه واردات با اشاره به لزوم مشخص شدن تکلیف ماده ۲ آیین‌نامه واردات خودرو، افزود: اگر میزان سود برای واردکننده خودرو مشخص نباشد واردکننده نتواند خود خودرو را بفروش برساند بدون تردید رغبتی برای ورود به این بازار ندارد. واردکنندگان شبکه نمایندگان، خدمات پس از فروش و هزینه تبلیغات دارد و باید این هزینه‌ها را جبران کنند من نمی‌دانم با چه منطقی از کار اشتباه و نامفهوم دفاع می‌کنیم.

دادفر با بیان اینکه خودرویی زیر قیمت خودرو داخلی وارد و فروخته نخواهد شد، افزود: ایران ۴۰ سال است که صنعت خودروسازی دارد و دولت مالک این صنعت است و دولت بازار را به‌گونه‌ای تنظیم می‌کند که به نفع این خودروساز تبدیل شود و نمی‌تواند کاری انجام دهد که به ضرر آنها تمام شود. ارزان‌ترین خودرو داخلی حدود ۲۰۰ میلیون تومان است آیا وزارت صمت می‌تواند مجوز واردات خودرو ۱۵۰ میلیونی را بدهد؟ بدون تردید پاسخ منفی است و دولت در راستای حمایت از تولید داخلی نمی‌تواند خودرو زیر قیمت تولید داخلی وارد کند.

وی تاکید کرد: اگر واردات پورشه و خودروهای هیبریدی ممنوع است برای همه باید ممنوع باشد چرا فروش این خودرو برای اموال تملیکی ممنوع نیست؟ مردم چون این پرسش‌ها را دارند و جوابی برای آنها پیدا نمی‌کنند ناراحت می‌شوند، ثبت سفارش در دولت قبلی بسته شد و خودروها ماند اما امروز دولت می‌تواند آنها را بفروشد و سود آن عاید خودش کند.

ایرادات قانونی رئیس مجلس به مصوبه دولت درباره واردت خودرو

رییس مجلس شورای اسلامی در نامه ای به رییس جمهوری، مصوبه دولت درباره «تعیین ساز و کار واردات خودرو» را مغایر قانون بیان کرد.

متن نامه محمدباقر قالیباف رییس مجلس به ابراهیم رییسی به شرح زیر است:

بازگشت به رونوشت تصویب‌نامه هیات محترم وزیران به شماره ۹۵۲۴۰/ت ۵۹۸۶۰ ه مورخ ۰۳/۰۶/۱۴۰۱ موضوع «تعیین ساز و کار واردات خودرو»، متعاقب بررسی‌ها و اعلام نظر مقدماتی «هیات بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین» و مستندا به صدر ماده واحده و تبصره (۴) الحاقی به «قانون نحوه اجراء اصول هشتاد و پنجم (۸۵) و یکصد و سی و هشتم (۱۳۸) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و اصلاحات بعدی» و ماده (۱۰) آئین نامه اجرایی آن، مراتب متضمن اعلام نظر قطعی جهت اقدام لازم در مهلت مقرر قانونی و اعلام نتیجه به این جانب ابلاغ می‌گردد. بدیهی است پس از انقضای یک هفته مهلت مقرر در قانون، آن بخش از مصوبه که مورد ایراد قرار گرفته است، ملغی الاثر خواهد بود.

«۱- براساس ماده (۱۴) قانون امور گمرکی - مصوب ۱۳۹۰- که مقرر می‌دارد: «ارزش گمرکی کالای ورودی در همه موارد عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدا به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل (سیف) به اضافه سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد.» بنابراین، تبصره ۲ بند (۱) مصوبه از این حیث که ارزش گمرکی خودرو را منحصر به هزینه‌های حمل و نقل (سیف) دانسته، مغایر قانون است.

۲- مطابق بند «د» ماده (۱) قانون امور گمرکی - مصوب ۱۳۹۰ - سود بازرگانی واردات کالاها بایستی توسط هیات وزیران تعیین شود، لذا بند (۲) مصوبه، چون اختیار تعیین سود بازرگانی را به کارگروه موضوع همین بند واگذار کرده است، از حیث تغییر مرجع تعیین، مغایر قانون است.

۳-الف- ماده (۴) قانون ساماندهی صنعت خودرو- مصوب ۱۴۰۱- اشعار می‌دارد «واردات خودرو برابر آئین نامه‌ای که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با رعایت شرایط ... پیشنهاد می‌شود و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد، مجاز است...»، بنابر این، بند (۸) مصوبه که تدوین و ابلاغ دستورالعمل اجرایی این تصویب‌نامه را به جای کمیسیون‌های متشکل از چند وزیر، صرفا به وزارت صنعت، معدن و تجارت محول نموده، از حیث تغییر مرجع تعیین، مغایر قانون است. ب- نظر به تبصره ۲ ماده (۷) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۹۲ - که مقرر می‌دارد: «دولت حدود و مقررات استفاده از ارز را تعیین می‌کند»، بنابراین، بند (۸) مصوبه ناظر به تفویض این امر به وزارت صنعت، معدن و تجارت از حیث تغییر مرجع تعیین، مغایر قانون است.»

در دستورالعمل آمده است که وزارت صمت اختیاری در زمینه تخصیص ارز ندارد و در این زمینه بانک مرکزی باید ورود کند؛ اینجا این پرسش مطرح است که اگر وزارت صمت نمی‌خواهد ارز برای واردات تخصیص بدهد پس با چه منطقی اقدام به تدوین دستورالعمل کرده است؟

بازار بی رمق مسکن دوباره جان می گیرد؟

گروه اقتصادی – برخلاف سال های گذشته که فرا رسیدن پاییز شرایط بهتری را برای سازندگان و خریداران مسکن ایجاد می‌کرد، امسال شاهد رکود تورمی در بازار هستیم.

نیمه دوم سال از راه رسیده و در حالی که طبق روال سال‌های گذشته به طور معمول نرخ‌های اجاره و بازار خرید و فروش مسکن در این ایام کمی رنگ آرامش و رونق به خود می‌گرفت، اما طبق آمارهای ارائه‌شده، بازار مسکن وارد دوران رکود تورمی شده که می‌تواند یک زنگ خطری برای این بازار باشد.

طبق اعلام مرکز آمار، در شهریور ماه امسال شاخص قیمت آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران به عدد ۱۵۹.۷ رسیده است که نسبت به ماه قبل (۱۵۴.۷) معادل ۳.۳ درصد افزایش داشته است.

در شهریور ماه ۱۴۰۱ تورم ماهانه قیمت آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران ۳.۳ درصد بوده است. تورم ماهانه شهریور ماه در مقایسه با همین اطلاع در ماه قبل (۱.۸ درصد)، ۱.۵ واحد درصد افزایش داشته است.

همچنین تورم نقطه به نقطه قیمت آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران نیز به عدد ۴۵.۷ درصد رسیده است. تورم نقطه به نقطه این ماه در مقایسه با ماه قبل (۴۴ درصد) معادل ۱.۷ واحد درصد افزایش داشته است.

از سوی دیگر نرخ تورم سالانه آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران در ششمین ماه امسال نیز به عدد ۳۰.۳ درصد رسیده است که نسبت به همین اطلاع در ماه قبل (۲۸.۴ درصد) معادل ۱.۹ واحد درصد افزایش داشته است.

افزایش ۳۶.۳ درصدی قیمت مسکن در تهران

براساس این گزارش چندی پیش هم در جدیدترین آمارهای اعلامی بانک مرکزی آمده بود، قیمت مسکن در تهران در شهریور ۱۴۰۱ نسبت به ماه مشابه سال گذشته ۳۶.۳ درصد افزایش یافته است.

میانگین قیمت مسکن شهر تهران در شهریور ۱۴۰۱ به ۴۳ میلیون و ۲۱۶ هزار تومان به ازای هر مترمربع رسیده است که نسبت به ماه گذشته افزایش ۱.۱ درصدی و نسبت به ماه مشابه سال ۱۴۰۰ افزایش ۳۶.۳ درصدی را نشان می‌دهد.

در شهریور ماه ۶ هزار و ۳۳ واحد مسکونی در پایتخت معامله شده که نسبت به مرداد کاهش ۲۲.۹ درصدی و نسبت به ماه مشابه سال گذشته کاهش ۲۲.۵ درصدی را ثبت کرده است. منطقه یک با میانگین قیمت ۸۷ میلیون و ۱۳۰ هزار تومان گران‌ترین و منطقه ۱۹ با میانگین قیمت ۲۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، ارزان‌ترین منطقه تهران به شمار می‌روند.

بررسی شاخص کرایه مسکن اجاری در شهر تهران در شهریور ماه ۱۴۰۱ نیز نشان دهنده رشد حدود ۴۱ درصدی نسبت به ماه مشابه سال گذشته است.

بازار مسکن رونقی برای ساخت وساز ندارد

بسیاری از کارشناسان و انبوه سازان مسکن هم در این زمینه معتقد هستند که بازار مسکن در نیمه دوم امسال به سمت افزایش قیمت و رکود تورمی حرکت می‌کند که همین امر خود زمینه ساز نا امیدی برای خریداران مسکن و همچنین سازندگان مسکن شده است.

مولایی یکی از سازندگان مسکن گفت: بازار ساخت وساز بسیار کم رونق شده است و ساخت مسکن دیگر صرفه‌ای برای سازندگان ندارد چرا که با افزایش قیمت تمام شده ساخت ناشی از رشد قیمت مصالح ساختمانی، فولاد و سیمان، ساخت مسکن کم صرفه شده است. او گفت: بازار ساخت وساز کم رونق شده و دیگر کم‌تر سازنده‌ای به این بازار سوق پیدا می‌کند.

نظارتی بر روند تولید مسکن نیست

فرشید پور حاجت دبیر انجمن انبوه سازان مسکن در این خصوص می گوید: آنچه در بازار مسکن شاهد هستیم برخلاف صحبت‌های انجام‌شده از سوی دولت است و شرایط تولید مسکن در کشور بسیار پرمخاطره، پر ریسک و سخت است. متاسفانه هیچ نظارت و کنترلی نیز از سوی دستگاه‌های نظارتی انجام نمی‌شود همچنین دستگاه‌های متولی نیز به مشکلات دامن می‌زنند.

دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان کشور با اشاره به پیش‌بینی‌ها برای وضعیت بازار مسکن در ۶ ماهه دوم سال گفت: تورم و افزایش قیمت در بازار مسکن برای نیمه دوم سال همچنان تداوم خواهد داشت. باید پذیرفت که بازار مسکن بخشی از اقتصاد است و تا زمانی که اقتصاد کشور در تلاطم باشد، نباید انتظار داشت که بازار مسکن وضعیت مناسبی داشته باشد.

بازار مسکن وارد دوران رکود تورمی می شود

مرتضوی رئیس کانون سراسری انبوه سازان اعلام کرده است: رشد قیمت مسکن در نیمه دوم سال متناسب با رشد نرخ تورم خواهد بود و بازار مسکن به سمت رکود تورمی حرکت می‌کند که همین امر خود باعث می‌شود که بازار دیگر رونقی نداشته باشد.

او گفت: در صورت کاهش آثار تورم و تحریم‌ها این بازار به سمت تغییر خواهد کرد. براساس این گزارش با توجه به اینکه برخی از متقاضیان به طور معمول در نیمه دوم سال در این بازار برای خرید مسکن اقدام می‌کنند بنابراین باید دولت با ساخت و تحویل واحدهای مسکن مهر و همچنین تسریع در روند واحدهای نهضت ملی مسکن، بازار را به سمت آرامش و رونق هدایت کنند.

پورابراهیمی مطرح کرد:

تصویب کلیات لایحه معافیت واردات مواد اولیه دارویی، شیر خشک و تجهیزات پزشکی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده

گروه اقتصادی – رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس از تصویب کلیات لایحه معافیت واردات مواد اولیه دارویی، شیرخشک و تجهیزات پزشکی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده در کمیسیون متبوع خود خبر داد. محمرضا پورابراهیمی در تشریح نشست کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: اخیرا لایحه‌ای در ارتباط با معافیت مالیات بر ارزش افزوده از مواد اولیه دارو، شیر خشک و تجهیزات پزشکی به مجلس ارائه شد و با حضور رئیس سازمان امور مالیاتی و دستگاه اجرایی مربوطه در کمیسیون اقتصادی مجلس مورد بحث و بررسی قرار گرفت. وی ادامه داد: در همین راستا در این جلسه کلیات این لایحه به تصویب رسیده و تا پایان هفته نیز جزئیات آن را هم مورد بررسی قرار خواهد گرفت تا گزارش آن در صورت نهایی شدن هفته آینده به صحن علنی ارسال و پس از تصویب در صحن و تایید شورای نگهبان برسد تا در ماه‌های آینده شاهد کاهش قیمت آنها برای مصرف‌کنندگان باشیم. به گفته رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس، بررسی لایحه پروتکل اصلاحی موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری عراق به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و تبادل اطلاعات در مورد مالیات‌های بر درآمد و سرمایه نیز موضوع دیگری بود که در کمیسیون اقتصادی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

نهایتا کلیات آن به تصویب رسید. اگر نکته خاصی در جزئیات آن وجود نداشته باشد، گزارش کمیسیون به صحن ارسال شده تا به جمع‌بندی نهایی برسد. پورابراهیمی با بیان اینکه گزارش کمیته تخصصی اصلاح قانون نظام جامع حسابداری و حسابرسی دستورکار دیگر کمیسیون اقتصادی بود که پس از چندین ماه کار بی‌وقفه به اتمام رسیده و امروز گزارش آن ارائه و دستگاه‌های مختلف نیز نظرات خودشان را بیان کردند، اظهار داشت: امیدواریم بتوانیم تا چند هفته آینده جزئیات را نیز دستورکار قرار دهیم. گفتنی است اعضای کمیسیون ۱۰ روز فرصت دارند پیشنهادات خودشان را در خصوص متن کمیته اعلام کنند تا پس از آن جزئیات مورد بررسی قرار بگیرد.

عضو اتاق بازرگانی ایران:

اخذ سلیقه ای حق بیمه؛ فشار مالیاتی به بخش سوداگری منتقل نشده است

گروه اقتصادی – عضو اتاق بازرگانی ایران گفت: علت اینکه دولت‌ها فشار مالیاتی را از این بخش برنمی دارند و آن را به بخش‌های دیگر بالاخص بخش سوداگری منتقل نمی‌کنند، مشخص نیست.

ایجاد بستر مناسب برای فعالیت تولیدکنندگان در هر کشوری از جمله وظایف اولیه دولت‌ها در عرصه اقتصادی محسوب می‌شود. این امر در شرایط تحریم و تورم بیش از پیش اهمیت می‌یابد. در حال حاضر، ضرورت تسهیل فضای کسب و کار در کشور بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. با این حال، شرکت‌ها و تولیدکنندگان با مشکلات عدیده ای در زمینه مالیات و بیمه دست و پنجه نرم می‌کنند. به نظر می‌رسد، تولیدکنندگان به این دلیل که در دسترس هستند و فعالیتشان شفاف است، به هدف اول دولت برای مالیات گیری تبدیل شده اند. همچنین شواهد نشان می‌دهد که تولیدکنندگان نسبت به سهمی که در تولید ناخالص داخلی کشور دارند در مقایسه با مشاغل و اصناف مالیات بیشتری می‌پردازند. از سوی دیگر، شرکت‌ها و تولیدکنندگان داخلی با معضلی به نام سازمان تأمین اجتماعی مواجه هستند که طی یک ارتباط یک طرفه و تحکم آمیز به دریافت مبالغ بالا از شرکت‌ها در قالب حق بیمه کارگران و حق بیمه قرارداد مبادرت می‌کند.

دریافت این مبالغ مازاد به صورت سلیقه‌ای در نهایت ممکن است به افزایش اقتصاد زیرزمینی و غیرشفاف شدن فضای اقتصادی کشور منجر شود. نظرات جمال رازقی، عضو اتاق بازرگانی را در این خصوص در ادامه می‌خوانید.

علت عدم انتقال فشار مالیاتی به بخش سوداگری مشخص نیست

جمال رازقی عضو اتاق بازرگانی ایران در خصوص مشکلات شرکت‌ها در زمینه بیمه و مالیات گفت: طبق آماری که من دارم، تا سال گذشته بیش از ۶۰ درصد از مالیاتی که دولت وصول می‌کرد از بخش تولید و به ویژه صنایع کوچک و متوسط کشور بود. این فشار سنگینی است که بر تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی وارد می‌شود. اتفاقاً سیاست‌های کلان کشور نیز اصرار بر رشد این بخش از اقتصاد دارند. وی افزود: علت اینکه دولت‌ها فشار مالیاتی را از این بخش برنمی دارند و آن را به بخش‌های دیگر بالاخص بخش سوداگری منتقل نمی‌کنند، مشخص نیست.

عدم همخوانی حق بیمه و خدمات ارائه شده

رازقی ادامه داد: در مورد بیمه هم باید بگوییم که کارگران ۷ درصد و کارفرمایان ۲۳ درصد از حق بیمه کارکنان را پرداخت می‌کنند. اما خدماتی که تأمین اجتماعی ارائه می‌دهد، کافی و مناسب نیست. اغلب کارفرمایان که در مقابل کارکنانشان احساس مسئولیت می‌کنند، به بیمه‌های تکمیلی علاوه بر بیمه تأمین اجتماعی روی آورده اند. این موضوع بر قیمت تمام شده کالاها اضافه می‌کند. وی گفت: باید در نظر داشته باشیم، حق بیمه‌ای که سازمان تأمین اجتماعی در ایران دریافت می‌کند، یکی از بالاترین درصدها در کل دنیاست. ۳۰ درصد از حقوق کارکنان رقم بسیار بالایی است و ما جزو کشورهای انگشت شماری در دنیا هستیم که این درصد بسیار زیاد را از کارفرمایان و کارگران وصول می‌کنیم و در مقابلش خدمات اندکی را به آنها ارائه می‌دهیم. رئیس اتاق بازرگانی فارس تاکید کرد: انحصار و سوءمدیریت باعث شده است که مبالغ هنگفتی بابت حق بیمه توسط تأمین اجتماعی دریافت شود اما خدماتی ارائه نشود. وی تصریح کرد: در مقابل حق بیمه کارکنان خدماتی به صورت ناقص ارائه می‌شود، اما سازمان تأمین اجتماعی اقدام به اخذ بیمه قرارداد از شرکت‌ها به ویژه شرکت‌های پیمانکاری می‌کند و مشخص نیست که اساساً این مبلغ را چرا دریافت می‌کند. رازقی اضافه کرد: سوال این است که این مبلغ در مقابل ارائه چه خدمتی از شرکت‌ها گرفته می‌شود. مهم‌ترین موضوع در بخش تولید، قیمت تمام شده است. دریافت این مبالغ هنگفت و مازاد از تولیدکنندگان در قالب حق بیمه قرارداد یا حق بیمه کارکنان به افزایش هزینه تمام شده و در نهایت گران شدن تولیدات منجر می‌شود. یکی از شاخص‌های بحران قیمت تمام‌شده در کشور، همین موضوع تأمین اجتماعی است.

اخذ سلیقه‌ای حق بیمه، اقتصاد را پیش بینی ناپذیر کرده است

عضو اتاق بازرگانی ایران گفت: اینکه سازمان تأمین اجتماعی بدون هیچ مبنای منطقی اقدام به اخذ مبالغ مازاد از شرکت‌ها می‌کند، در نهایت به ضرر اقتصاد کشور است، زیرا فعالان اقتصادی را به این سمت سوق می‌دهد که به جای فعالیت قانونی و شفاف به سمت اقدامات زیرزمینی و فعالیت در خفا حرکت کنند.

وی ادامه داد: الان درصد قابل توجهی از کارفرمایان از بیمه کردن کارکنانشان طفره می‌روند. برخی شرکت‌ها به استفاده از کارگران غیرایرانی و مهاجر روی آورده اند؛ به طور مثال، کارفرماها تمایل دارند از کارگران مهاجر افغانستانی استفاده کنند، زیرا گفته می‌شود که راندمان کار بالایی دارند و هزینه کمتری را برای کارفرمایان ایجاد می‌کند.

رازقی گفت: تمام این مشکلات باعث می‌شود که مشکلات فقر، اشتغال و معیشت همچنان ادامه یابد و تشدید شود. اینکه کارشناسان سازمان تأمین اجتماعی به صورت سلیقه‌ای اقدام به اعمال ضریب حق بیمه قراردادها می‌کنند به پیش بینی ناپذیری اقتصاد منجر می‌شود و مشکلاتی را برای پیمانکاران و شرکت‌ها به وجود می‌آورد.

بانک مرکزی اعلام کرد:

بلوکه کردن بخشی از وام به عنوان وثیقه ممنوع است

گروه اقتصادی – طبق اعلام بانک مرکزی، اخذ هرگونه سپرده به عنوان وثیقه نقدی به هر عنوان، قبل یا بعد از اعطای تسهیلات توسط بانک ها و موسسات اعتباری غیربانکی ممنوع است. در بخشنامه بانک مرکزی آمده است: بر اساس مفاد بخشنامه ۲۳ اسفند ۱۴۰۰، اخذ هرگونه سپرده به عنوان وثیقه نقدی به هر عنوان، قبل یا بعد از اعطای تسهیلات توسط بانک ها و موسسات اعتباری غیربانکی ممنوع است. همچنین، چنانچه بانک ها و موسسات اعتباری غیربانکی در راستای بخشنامه نهم تیر ۱۳۹۹، قبل از اعطای تسهیلات و منوط به توافق قبلی، اقدام به اخذ وثیقه نقدی در قالب سپرده سرمایه‌گذاری مدت‌دار از تسهیلات گیرنده کنند، پرداخت سود علی‌الحساب به سپرده مذکور معادل نرخ سود متناظر با دوره زمانی آن سپرده مشابه سپرده‌هایی که وثیقه تسهیلات نیستند، الزامی است. گفتنی است؛ طبق گزارشات دریافتی، بررسی‌های به عمل آمده و شکایات ثبت شده در بانک مرکزی، حاکی از عدم رعایت بخشنامه‌های یادشده و تخلف از سوی برخی از بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی است که درصورت تداوم تخلف مذکور، موضوع مشمول اقدامات نظارتی و طرح در هیئت انتظامی بانک‌ها خواهد شد؛ از این‌رو مقتضی است به قید تسریع اقدامات لازم به منظور رعایت کامل ضوابط یادشده اتخاذ شود و بر حسن اجرای آن نظارت دقیق صورت گیرد.

مدیر کل دفتر تجاری‌سازی وزارت راه و شهرسازی خبر داد:

توافق نهایی با روسیه در تامین اعتبار ۸۰۰ میلیون یورویی برای راه‌آهن رشت-آستارا

گروه اقتصادی – مدیرکل دفتر تجاری‌سازی وزارت راه و شهرسازی اظهار داشت: در جلسه نوامبر با روسی‌ها بر روی نحوه همکاری‌ها برای ساخت راه‌آهن رشت-آستارا به توافق نهایی و جمع‌بندی می‌رسیم. امین ترفع درباره جزییات توافقات جلسه سه جانبه ایران، روسیه و آذربایجان که با میزبانی وزارت راه و شهرسازی برگزار شد، اظهار داشت: این جلسه با حضور مقامات وزارت راه و شهرسازی، وزیر توسعه اقتصادی و معاون وزیر حمل و نقل روسیه و معاون وزیر حمل و نقل آذربایجان برگزار شد و یکی از اهداف برگزاری این جلسه بررسی راهکارها برای تحقق ترانزیت ۱۵ میلیون تن بین سه کشور بوده‌است. وی با بیان اینکه یکی از مهمترین موضوع این جلسه، توافق با روسیه برای تامین منابع مالی ساخت راه‌آهن رشت-آستارا بود، ادامه داد: در این جلسه روسیه مفهومی برای مکانیزه سرمایه‌گذاری-ساخت-بهره‌برداری پیشنهاد داد که به بررسی اصول این پیشنهاد پرداختیم و در مجموع روس‌ها به سرمایه گذاری و تامین اعتبارات برای ساخت راه‌آهن رشت-آستارا تمایل دارند. مدیرکل دفتر تجاری‌سازی وزارت راه و شهرسازی تاکید کرد: یک ماه دیگر جلسه سه جانبه مجددا برگزار می‌شود و در جلسه نوامبر با روسی‌ها بر روی نحوه همکاری‌ها برای ساخت راه‌آهن رشت-آستارا به توافق نهایی و جمع‌بندی‌ها می‌رسیم. ترفع درباره میزان اعتبارات مورد نیاز و درخواست شده از روسیه برای ساخت این مسیر ریلی، گفت: آنچه که بر روی کاغذ وجود دارد مبلغی حدود ۸۰۰ میلیون یورو است که البته بخش تملک زمین در مسیر را ایران انجام می‌دهد. دبیر کارگروه روانسازی و توسعه ترانزیت با اشاره به توافقات انجام شده با آذربایجان گفت: درباره موضوعاتی ساخت پل اغبند، آستاراچای و جزییات پروژه‌های کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب مذاکراتی انجام شد و موضوع مهم این است که ایران پایانه مرزی جدید آستارا را در کمتر یک سال به احداث می‌رساند که با احداث این پایانه جدید مرزی و پل آستاراچای ظرفیت تردد کامیون افزایش پیدا می‌کند و به تردد روزانه ۵۰۰ کامیون می‌رسد.