پیشکسوت بازار سرمایه:

بازار سرمایه در ماه‌های اخیر از فضای سیاسی تبعیت کرده است

سرویس اقتصادی –یک پیشکسوت بازار سرمایه با بیان اینکه عوامل اثرگذار بر بورس عمدتاً سیاسی و روانی است، نه صرفاً عملکرد بنگاه‌ها، گفت: بدون حل مسئله سیاسی، کم تر می توان بازار را به حرکت درآورد.

حسین عبده تبریزی، پیشکسوت بازار سرمایه در گفت‌وگو با سازمان بورس و اوراق بهادار، وضعیت بازار سرمایه در دوران پس از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه را تشریح کرد:

به‌عنوان سوال نخست، شما در مقاله‌ای از وضعیت «تعلیق» در اقتصاد ایران پس از جنگ دوازده روزه صحبت کرده‌اید. یعنی چه؟

من در مقاله، کلمه «تعلیق» یا «suspension» را برای توصیف وضعیت اقتصاد امروز و از رشته‌ی مالی به عاریت گرفتم. این اصطلاح بیشتر در ادبیات مالی برای توقف معاملات یا موقتاً متوقف‌شدن یک روند (مثلاً تعلیق نماد) به کار می‌رود. اگرچه از نظر معنایی استفاده‌ی استعاری قابل‌فهم است، اما در ادبیات رسمی اقتصاد کلان، واژه‌ی «تعلیق» برای توصیف شرایط کل اقتصاد به‌کار نمی‌رود؛ بلکه از عباراتی مانند «وضعیت انتظار»، «بی‌تصمیمی گسترده»، یا «سرمایه‌گریزی همراه با انفعال» استفاده می‌شود. در مقاله بنده نیز گفته شده که ما در شرایط «تعلیق» یا «ساسپنشِن» به سر می‌بریم. مردم هنوز در فضای روانی جنگ هستند.

اگرچه شلیک‌ها متوقف شده، اما احساس خطر و بی‌ثباتی از بین نرفته است. جامعه در حالت تدافعی قرار دارد: دارایی مصرفی بلندمدت نمی‌خرند، سرمایه‌گذاری نمی‌کنند، و اقتصاد به سمت انقباض حرکت می‌کند.

نشانه‌هایی چون رکود در فروش کالاهای بادوام، کاهش سرمایه‌گذاری جدید، و افزایش بیکاری همه گواه این حالت تعلیق‌اند.

وضعیت بازار سرمایه در این شرایط چگونه است؟

بازار سرمایه بازتاب همین تعلیق است. انتظار بی تصمیمی حاکم است. مردم و فعالان اقتصادی نمی‌دانند چه تصمیمی بگیرند. تصمیم‌گیری عقلانی در حالت تعلیق متوقف می‌شود. این شرایط روانی باعث می‌شود که خرید و فروش جدی شکل نگیرد، پول به بازار نیاید، و نقدشوندگی کاهش یابد.

یعنی بازار سرمایه سقوط کرده چون بنیادی شرکت‌ها مشکل دارد؟

نه الزاماً. اتفاقاً بسیاری از کارخانه‌ها و بنگاه‌های تولیدی، از جنگ مستقیم آسیب ندیده‌اند. تولید ادامه دارد. اما آنچه باعث افت شاخص شده، کاهش اعتماد عمومی، ضعف انتظارات، و فضای سیاسی مبهم است. قیمت سهم‌ها در بازار، بازتاب وضعیت روانی جامعه است، نه صرفاً عملکرد شرکت‌ها.

این ترس و بی‌اعتمادی از کجا آمده؟

مردم به نهادهای اقتصادی و سیاسی بی‌اعتماد شده‌اند. تجربه‌های اخیر مانند نوسانات نرخ ارز، بی‌ثباتی مقررات، تصمیم‌های ناگهانی، و فضای غیرشفاف باعث شده فعال اقتصادی نخواهد ریسک کند. به‌ویژه بعد از جنگ و با احتمال تشدید تحریم‌ها، فعال اقتصادی عقب‌نشینی می‌کند و تصمیم را به آینده موکول می‌کند.

پس آیا می‌توان گفت مشکل بازار سرمایه، فقط اقتصادی نیست؟

دقیقاً. اتفاقاً بازار سرمایه در ایران در ماه‌های اخیر بیش از آن‌که از اقتصاد تبعیت کند، از سیاست تبعیت کرده و در ماه‌های پیش رو هم چنین خواهد بود. اگر وضعیت سیاسی پرابهام باشد، انتظارات منفی شکل می‌گیرد و بازار قفل می‌شود. بدون حل مسئله سیاسی، کمتر سیاست اقتصادی بتواند بازار را به حرکت درآورد.

آیا دولت می‌تواند با تزریق منابع یا حمایت از بازار سرمایه، وضعیت را بهبود دهد؟

سیاست‌های تثبیتی، مانند خرید سهام توسط صندوق تثبیت یا حمایت، چند روز ممکن است نوسانات را کم کند، اما مشکل اساسی را حل نمی‌کند. برخی گزارش‌ها نشان داده‌اند که در گذشته، تمرکز حمایتی بر برخی نمادهای خاص بوده است؛ اگر این روند ادامه یابد، ممکن است احساس تبعیض در میان سرمایه‌گذاران خرد ایجاد شود. صندوق‌های حمایتی باید از سهامداران خرد حمایت کنند تا به اعتماد عمومی کمک شود.

اگر صندوق تثبیت بازار از سهامداران حقیقی بزرگ حمایت کرده باشد، چه اشکالی دارد؟

هدف صندوق تثبیت، حمایت از کلیت بازار است، نه از چند نماد خاص. اگر منابع به سمت سهام‌هایی برود که رانت‌محور هستند یا ارتباطات خاص دارند، سرمایه‌گذاران خرد احساس تبعیض می‌کنند. این کار به جای کاهش اضطراب، باعث افزایش نارضایتی می‌شود.

آیا این وضع ربطی به آسیب‌های زیرساختی مثل برق یا گاز هم دارد؟

بله، البته. اگرچه جنگ آسیبی مستقیم به زیرساخت‌ها وارد نکرد، اما مسائلی مانند کمبود برق و گاز، و مشکل آب در برخی مناطق، تولید را پرهزینه‌تر کرده است. بنگاه‌ها با افزایش هزینه‌های انرژی و مواد اولیه مواجه شده‌اند. اما با این حال، آنچه شاخص بورس را زمین‌گیر کرده، عمدتاً سیاسی و روانی است، نه صرفاً عملکرد بنگاه‌ها.

چه باید کرد؟ راه‌کار چیست؟

تا زمانی که وضعیت سیاسی شفاف نشود، اعتماد بازنگردد، و افق روشنی از آینده به جامعه ارائه نشود، بازار سرمایه بهبود جدی نمی‌یابد. راه‌کار، در وهله‌ی اول، سیاسی است. باید انتظارات اصلاح شود، و این بدون اصلاح در سیاست خارجی و فضای عمومی ممکن نیست.

در این وضعیت، چه نقشی برای سیاست‌گذار مالی وجود دارد؟

سیاست‌گذار مالی باید محتاطانه رفتار کند. بودجه دولت باید انقباضی و ضدتورمی باشد، نه گسترش‌دهنده بی‌پشتوانه هزینه‌ها.

تأمین مالی دولت از طریق بازار بدهی نباید بازار سرمایه را بیشتر تضعیف کند. هم‌چنین، باید مراقب بود که حمایت‌های پراکنده و تبلیغاتی جایگزین اصلاحات ساختاری نشود.

سرمایه‌گذاران چه کنند؟ بمانند یا خارج شوند؟

اگر بتوانند منتظر بمانند، بهتر است. خروج از بازار با زیان سنگین در چنین شرایطی به صلاح نیست.

ورود جدید نیازمند تحلیل دقیق‌تر است. اگر افق روشنی از ثبات سیاسی مشاهده نمی‌شود، باید با احتیاط و صرفاً روی نمادهای بنیادین و ارزان با دید بلندمدت سرمایه‌گذاری کرد. عقلانیت حکم می‌کند که در زمان تعلیق، عجله نکنیم.

آیا می‌توان از این بحران فرصتی ساخت؟

اگر تصمیم‌سازان درک کنند که بدون ثبات سیاسی، هیچ‌یک از بازارها رونق نمی‌گیرد، شاید این بحران آغازی بر اصلاح باشد.

بازار سرمایه، چون آینه‌ای شفاف است، همه چیز را زودتر از بقیه‌ی بخش‌های اقتصاد نشان می‌دهد. اگر این هشدار را جدی بگیریم، می‌توان از فروپاشی بزرگ‌تر جلوگیری کرد.

نظام مهندسی، گزینه‌های فنی و مسائل سیاسی؛

نتیجه انتخابات بزرگ‌ترین نهاد غیردولتی در کشور چه می‌شود؟

■ امسال با پایان روند برگزاری دهمین دوره انتخابات شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور، برای نخستین‌بار شاهد معرفی سریع و بدون تأخیر اعضای اصلی شورای مرکزی از سوی وزیر راه و شهرسازی بودیم‌اقدامی که از منظر کارشناسان، گامی مهم در راستای شفاف‌سازی، رعایت عدالت انتخاباتی بوده است.

سرویس اقتصادی –این روزها بحث نظام مهندسی و انتخابات آن در محافل خبری و مهندسی کشور پیچیده. بر خلاف سال‌های گذشته امسال با پایان روند برگزاری دهمین دوره انتخابات شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور، برای نخستین‌بار شاهد معرفی سریع و بدون تأخیر اعضای اصلی شورای مرکزی از سوی وزیر راه و شهرسازی بودیم؛ اقدامی که از منظر کارشناسان، گامی مهم در راستای شفاف‌سازی، رعایت عدالت انتخاباتی بوده است.

سازمان نظام‌مهندسی ساختمان یک سازمان غیردولتی است که هدف از تأسیس آن به‌طور کلی اجرای قانون نظام‌مهندسی و کنترل ساختمان مصوب سال ۱۳۷۴ است. شاید سازمان نظام‌مهندسی را بتوان بزرگ‌ترین نهاد غیردولتی در کشور دانست.

تقریبی، سازمان نظام‌مهندسی ساختمان به تنهایی چیزی حدود ۱۰۰ هزار عضو در سراسر کشور دارد؛ به‌گونه‌ای که چندین سازمان نظام‌مهندسی متناسب با رشته‌های مختلف در کشور فعالیت می‌کند.

وظایف و مسئولیت‌های سازمان نظام‌مهندسی عبارت است از استفاده از هویت اسلامی در معماری و شهرسازی، پیشرفت و بالا بردن سطح کیفیت و دانش فنی در تمامی بخش‌های مربوط به ساختمان و شهرسازی، همکاری و هماهنگی با سازمان‌ها و مراجع مرتبط جهت کنترل و اجرای درست و دقیق ساختمان بر اساس ضوابط مباحث مقررات ملی ساختمان، کنترل، نظارت، شناسایی متخلفان و ارجاع به مراجع قانونی ذی صلاح در حین انجام خدمات مهندسی، ارزشیابی، تعیین صلاحیت و صدور پروانه اشتغال به کار مهندسان، دفاع از حقوق اجتماعی و حیثیت حرفه‌ای اعضا و تشویق و حمایت از فعالیت‌های باارزش، همکاری و هماهنگی با شهرداری‌ها و همچنین وزارت مسکن و شهرسازی، ترویج اصول صحیح مهندسی از طریق مباحث مقررات ملی ساختمان، ارائه گزارشات مرتبط با ساخت‌وساز و همچنین نظارت به اجرای صحیح و اصولی طرح‌های ساختمانی، عمرانی و شهرسازی از جمله وظایف و مسئولیت‌های سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور است.

شکیل ساختار ساختمان‌سازی هم در ایران بدین صورت است که مهندس فنی و متخصص ساختمان در رأس هرم سازندگی قرار می‌گیرند و بعد از آن صاحبان مهارت‌های فنی در سطوح میانی، کارگران فنی، بدنه هرم فنی ساخت‌وساز است. انتخابات هیئت مدیره سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان هر سه سال یک بار برگزار می‌شود. این انتخابات برای انتخاب اعضای هیئت مدیره سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان استان‌ها برگزار می‌شود.

> **فرزانه صادق همچنین گفته است: «سازمان نظام مهندسی مستقل است و وزارت راه هیچ دخالتی نخواهد داشت، من به رای شما نهایت احترام گذاشتم، کسب رضایت ۱۰۰ درصدی همه امکان‌پذیر نبود. چون مهم بود اولاً به رای‌ها احترام بگذاریم، دوماً عدالت منطقه‌ای در کل کشور وجود داشته باشد و استان‌ها نماینده اصلی یا علی‌البدل داشته باشند.**

با توجه به آنکه امسال دهمین دوره از انتخابات شورای مرکزی نظام مهندسی طبق اعلام فرزانه صادق وزیر راه وشهرسازی مشارکت ۹۸ درصدی داشته. عدد و رقمی معنادار برای حفظ کیان این سازمان غیردولتی با اهداف فنی و صنفی.

فرزانه صادق همچنین گفته است: «سازمان نظام مهندسی مستقل است و وزارت راه هیچ دخالتی نخواهد داشت، من به رای شما نهایت احترام گذاشتم، کسب رضایت ۱۰۰ درصدی همه امکان‌پذیر نبود. چون مهم بود اولاً به رای‌ها احترام بگذاریم، دوماً عدالت منطقه‌ای در کل کشور وجود داشته باشد و استان‌ها نماینده اصلی یا علی‌البدل داشته باشند. در کوتاه‌ترین زمان به دلیل شفافیت شاخصه‌ها، کار انجام شد؛ اما من و وزارت راه مطالبه‌گری زیادی خواهیم داشت».

از نظر وزیر راه و شهرسازی، «رانت زمین و سوداگری در حوزه زمین از مهم‌ترین موضوعات است، سازمان نظام مهندسی نماینده مهندسانی است که آمده‌اند تا کیفیت محیط زیست بهتری برای مردم رقم بزنند. اما در این مدت مسئولیتم در موضوع کمیسیون ماده ۵ ندیدم نظام مهندسی ورود کند. باید پذیریم از زمانی که مقررات ملی ساختمان رخ داده، تخریب‌ها در زلزله‌ها به شکل چشمگیری تفاوت داشت و این هنر نظام مهندسی است. رونق ساخت و ساز باید بازنگری اساسی شود، نوع خدمات مهندسی در نظام مهندسی باید بازنگری شود، وزارت راه هم در این حوزه وظیفه دارد، چون اعتلای کیفیت ساخت و ساز از وظایف وزارت راه است».

در دوره‌های گذشته فاصله میان زمان برگزاری انتخابات و اعلام ترکیب نهایی شورا، بعضاً تا پنج ماه به طول انجامیده و زمینه‌ساز بروز فشارهای بیرونی و جابه‌جایی‌های غیرکارشناسی شده است؛ اما در دوره دهم، این فرآیند در کمترین زمان ممکن و به شکل کم‌سابقه‌ای انجام شد. به طوری که دوره دهم، بلافاصله پس از پایان انتخابات، وزیر راه و شهرسازی اقدام به معرفی ترکیب نهایی شورای مرکزی کرد؛ تصمیمی که بسیاری آن را نشانه‌ای از اراده جدی برای مقابله با لابی‌گری‌ها و فشارهای سیاسی و غیرسیاسی در فرآیند انتخاب می‌دانند. یکی از شاخصه‌های متمایز انتخاب این دوره، حضور تمامی نفرات اول در هفت رشته تخصصی است. در دوره‌های گذشته، برخی استان‌ها حتی یک نماینده هم نداشتند، در حالی که بعضی دیگر تا چهار نماینده در شورا داشتند.

براساس ماده ۱۱۵ آیین‌نامه اجرایی قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، شورای مرکزی در نخستین جلسه خود که به دعوت وزیر راه و شهرسازی و به ریاست وی تشکیل می‌شود، موظف است سه نفر را از میان اعضای خود به‌منظور تعیین رییس شورای مرکزی به وزیر راه و شهرسازی پیشنهاد کند. وزیر نیز یکی از این سه نفر را جهت صدور حکم ریاست سازمان، به رییس‌جمهور معرفی خواهد کرد.

در جلسه رسمی شورای مرکزی دوره دهم سازمان نظام مهندسی ساختمان که دوشنبه ششم مرداد ۱۴۰۴ برگزار شد، اعضای شورا با رأی‌گیری مخفی، سه نامزد را برای معرفی به وزیر راه و شهرسازی برگزیدند.

اسامی و آرای این نامزدها عبارت است از امین مقومی با ۱۸ رأی، پیروز حناچی با ۱۷ رأی و ابراهیم کریمی با ۸ رأی. امین مقومی به مدت ۱۳ سال رییس سازمان نظام مهندسی ساختمان استان قم بوده و از ۲۶ آبان ماه سال گذشته با دستور وزیر راه وشهرسازی به عنوان رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور فعالیت می‌کند.

ابراهیم کریمی هم به عنوان رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان گلستان چندین سال فعالیت کرده. پیروز حناچی هم همان شهردار سابق تهران است که در دوره مسئولیت خود با اعضای شورای شهر اختلافات عدیده‌ای داشته و با اختلاف تنها یک رأی از هفتم آذر ۱۳۹۷ تا ۱۷ مرداد ۱۴۰۰ به عنوان چهل و ششمین شهردار تهران فعالیت کرد.

پشت پرده شرکت های واردکننده بنزین سوپر؛

سناریو دولت برای دور زدن تحریم ها چیست؟

سرویس اقتصادی –در تصمیمی بحث‌برانگیز، وزارت نفت واردات بنزین سوپر را به پنج شرکت خصوصی واگذار کرده است؛ اقدامی که در ظاهر به‌نام رقابت و کاهش بار مالی دولت انجام می‌شود، اما در نبود شفافیت، نظارت دقیق و برنامه‌ریزی بلندمدت، می‌تواند به بستری برای انحصار، فساد، آسیب به تولید داخلی و وابستگی بیشتر کشور به منابع خارجی بدل شود.

در پی افزایش تقاضای داخلی برای بنزین سوپر (تولید و واردات خودروهایی که نیاز به سوخت با مولفه‌های بنزین سوپر دارند) و محدودیت تولید آن در پالایشگاه‌های داخلی (چراکه اولویت تامین بنزین یورو ٤ با کیفیت برای عموم و اکثریت خودروها است)، وزارت نفت در مرداد ۱۴۰۴ تصمیم گرفت مجوز واردات این نوع سوخت را به پنج شرکت خصوصی واگذار کند. این تصمیم در بستر شرایط خاص اقتصادی و فنی کشور گرفته شده و می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای بر بازار انرژی، سیاست‌های ارزی، تولید داخلی و محیط زیست داشته باشد. ورود بخش خصوصی به عرصه واردات بنزین سوپر از یک سو می‌تواند مزایای قابل توجهی در پی داشته باشد و از سوی دیگر، چالش‌ها و ریسک‌هایی نیز برای کشور ایجاد کند. علی حسینی، کارشناس انرژی درباره واردات بنزین سوپر توسط بخش خصوصی با بیان اینکه یکی از اصلی‌ترین مزایای این تصمیم، بهبود سطح رقابت و کیفیت در بازار سوخت کشور است، گفت: شرکت‌های خصوصی با هدف سودآوری و بقا در بازار، معمولاً انگیزه بیشتری برای تأمین سوخت با کیفیت و استانداردهای بالا دارند و این موضوع می‌تواند به ارتقای رضایت مصرف‌کنندگان، به‌ویژه دارندگان خودروهای مدرن و با تکنولوژی بالا منجر شود. وی ادامه داد: با واگذاری فرآیند تأمین و واردات به بخش خصوصی، بار مالی دولت کاهش یافته و منابع آن می‌تواند صرف امور راهبردی‌تری نظیر توسعه زیرساخت‌های پالایشی و ارتقای فناوری شود. این واگذاری همچنین می‌تواند به ایجاد اشتغال، افزایش ظرفیت لجستیکی، و ارتقای توان تخصصی شرکت‌های داخلی در حوزه انرژی منجر شود. البته تاکنون توضیح شفاف و دقیقی درباره شیوه و نرخ ارزی که برای واردکنندگان در نظر گرفته اند، مشخص نیست.

احتمال تبانی در واردات را چه کسی ضمانت می کند؟

حسینی با تاکید بر اینکه چنین اقدامی بدون ملاحظات دقیق ممکن است تبعات منفی قابل توجهی به همراه داشته باشد، تصریح کرد: یکی از نگرانی‌های اصلی، ضعف احتمالی در نظارت دقیق بر کیفیت بنزین سوپر وارداتی است. در صورت ورود سوخت‌های آلوده یا غیر استاندارد، نه تنها سلامت خودروها به خطر می‌افتد، بلکه آسیب‌های زیست‌محیطی و بهداشتی نیز برای جامعه در پی دارد. به گفته این کارشناس حوزه انرژی، اعطای مجوز تنها به پنج شرکت خاص، در صورت نبود شفافیت در فرآیند انتخاب و نظارت، ممکن است به شکل‌گیری انحصار، تبانی و فساد منجر شود و رقابت واقعی را از بین ببرد. خصوصا اینکه به دلیل شرایط کشور و بیم از تحریم‌های اقتصادی، بهانه موجهی برای اعلام نکردن اسامی، سبقه و توانمندی شرکت‌های واردکننده وجود دارد. وی با اشاره به اینکه افزایش واردات سوخت می‌تواند به‌تدریج وابستگی کشور به منابع خارجی را بیشتر کند، اظهار داشت: به‌ویژه در شرایط ناپایدار اقتصادی و تحریم‌های بین‌المللی که ممکن است مسیر تأمین را مختل کنند.

توسعه ظرفیت پالایشی به حاشیه می رود!

حسینی افزود: در کنار این موارد، استمرار واردات بنزین سوپر ممکن است انگیزه و ضرورت سرمایه‌گذاری در ارتقای پالایشگاه‌های داخلی را تضعیف کرده و در بلندمدت مسیر خودکفایی در تأمین سوخت با کیفیت را مسدود کند. در حالی‌که کشور برای کاهش وابستگی و افزایش تاب‌آوری اقتصادی، نیازمند تقویت توان تولید داخلی است، تأکید بیش از حد بر واردات می‌تواند یک رویکرد کوتاه‌مدت و ناپایدار تلقی شود. علاوه بر آن، در صورتی که سازوکار توزیع و ذخیره‌سازی سوخت وارداتی به درستی طراحی نشده باشد، احتمال بروز مخاطرات زیست‌محیطی نیز افزایش می‌یابد.

می‌توان گفت که سیاست واگذاری واردات بنزین سوپر به بخش خصوصی، در صورتی که با شفافیت کامل، چارچوب نظارتی قوی، رقابت واقعی و برنامه‌ریزی بلندمدت همراه باشد، می‌تواند منجر به ارتقای کیفیت خدمات سوخت‌رسانی، کاهش هزینه‌های دولت و مشارکت فعال‌تر بخش خصوصی در اقتصاد انرژی کشور شود، اما در نبود این پیش‌نیازها، چنین اقدامی ممکن است به افزایش فساد، تضعیف تولید داخلی، آسیب‌های زیست‌محیطی و نارضایتی عمومی منجر شود.

به این ترتیب لازم است همزمان با اجرای این سیاست، برنامه‌ای جامع برای ارتقای ظرفیت تولید داخلی، تدوین استانداردهای سخت‌گیرانه واردات، و ایجاد سامانه‌های نظارتی دقیق و شفاف نیز اجرا شود تا اهداف ملی در حوزه انرژی با پایداری و کارایی بیشتری دنبال شود.

دستور بانک مرکزی به بانک‌ها برای اصلاح سود تسهیلات

سرویس اقتصادی –بانک مرکزی با ابلاغ بخشنامه‌ای به شبکه بانکی، دریافت سود اضافه در تسهیلات تک‌قسطی را ممنوع کرد.

بانک مرکزی طی بخشنامه‌ای خطاب به مدیران عامل بانک‌های دولتی، غیردولتی، پست‌بانک، مؤسسات اعتباری غیربانکی و بانک مشترک ایران–ونزوئلا، بر لزوم اصلاح رویه محاسبه سود تسهیلات تک‌قسطی کوتاه‌مدت تأکید کرد. بر اساس این ابلاغیه که در پی بررسی‌های نظارتی بانک مرکزی صادر شده، مشخص شده است که برخی بانک‌ها در محاسبه سود تسهیلات تک‌قسطی، هم روز پرداخت و هم روز سررسید را لحاظ می‌کنند؛ امری که به گفته بانک مرکزی منجر به دریافت یک روز سود اضافه از مشتری می‌شود.

تصمیم کمیسیون مقررات و نظارت بانک مرکزی

در پی طرح این موضوع در نهمین جلسه کمیسیون مقررات و نظارت مؤسسات اعتباری مورخ ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۴، موارد زیر به تصویب رسیده است:

در محاسبه سود تسهیلات تک‌قسطی، فقط روز پرداخت (روز واریز به حساب مشتری) لحاظ گردد. روز سررسید تسهیلات، در صورتی که مشتری در همان روز بازپرداخت نماید، نباید در محاسبه سود منظور شود. در صورت عدم پرداخت در سررسید، تنها روز سررسید در محاسبه وجه التزام تأخیر تأدیه دین لحاظ می‌شود؛ اما روز وصول مبلغ (پس از سررسید) نباید به‌عنوان مبنای محاسبه وجه التزام در نظر گرفته شود. به گزارش تسنیم، تسهیلات تک‌قسطی (یا وام‌های با بازپرداخت در یک مرحله) نوعی از تسهیلات بانکی هستند که مشتری در ابتدای قرارداد مبلغ کامل وام را دریافت کرده و در سررسید مشخص‌شده، کل مبلغ وام به‌همراه سود آن را به‌صورت یک‌جا به بانک بازمی‌گرداند. در این نوع وام‌ها، بانک سود را به‌صورت روزشمار بر اساس مدت زمان بین تاریخ پرداخت و تاریخ بازپرداخت محاسبه می‌کند.

تأکید بر شفافیت و وحدت رویه در نظام بانکی

بانک مرکزی این اقدام را در راستای شفاف‌سازی نحوه محاسبه سود تسهیلات و جلوگیری از تضییع حقوق مشتریان بانکی اعلام کرده است. در همین راستا، از تمامی بانک‌ها و مؤسسات اعتباری خواسته شده ضمن ابلاغ سریع مفاد بخشنامه به واحدهای زیرمجموعه، بر حسن اجرای دقیق آن نیز نظارت مؤثر و مستمر داشته باشند.

همچنین تأکید شده که اجرای این بخشنامه باید با لحاظ مفاد بخشنامه شماره ۱۴۹۱۵۳/۹۶ مورخ ۱۶ مرداد ۱۳۹۶ صورت پذیرد.

رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران:

طرح کارگزار_کولبری زمینه‌ساز شفافیت و پاسخگویی در تجارت مرزی را بیشتر کرد

سرویس اقتصادی –رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران ضمن ترسیم سازوکار سنتی کولبری، طرح کارگزار–کولبری را زمینه‌ساز افزایش شفافیت، پاسخگویی و حافظ کرامت و شانیت مرزنشینان دانست. محمدعلی دهقان دهنوی با بیان اینکه در چند دهه اخیر، در قالب قوانین و مقررات تلاش‌هایی به منظور توسعه تجارت خرد و یا خرده‌فروشی صورت گرفته است، گفت: به نظر می‌رسد نتوانستیم در توسعه تجارت خرد به نتایج مورد نظر برسیم و از اهداف ترسیم شده فاصله گرفتیم؛ فقدان دانش تجارت خارجی، کمبود سرمایه و صرفه اندک ناشی از تجارت خرد، مهم‌ترین دلایل عدم توسعه تجارت انفرادی محسوب می‌شوند.

معاون وزیر صمت اضافه کرد: با پیچیده شدن فرآیندها و ضوابط تجارت رسمی، برخی از واردکنندگان با سوءاستفاده از امتیازات و معافیت‌های تجاری مرزنشینان، اقدام به واردات کالا می‌کردند که در این سازوکار، نه تنها ضوابط و درآمدهای عمومی به واسطه عدم شفافیت تضییع می‌شد، بلکه منفعت قابل توجهی نصیب مشمولان اصلی یعنی مرزنشینان نمی‌شد. وی با تاکید بر تدوین سازوکاری به‌منظور ایجاد شفافیت و پاسخگویی در این فرایند و افزایش منفعت مرزنشینان، اضافه کرد: بر این اساس در آیین‌نامه اجرایی قانون ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی، ابتکار کارگزار– کولبری تعریف شد؛ کارگزار کولبر که توسط استانداری‌های مربوطه از میان افراد دارای صلاحیت نظیر تجارت تعاونی‌های مرزنشین، پیله‌وران، افراد و شرکت‌های دارای کارت بازرگانی از استان مربوطه تعیین می‌شوند، شخصیتی هستند که نسبت به تجمیع امتیاز و سهمیه کولبران اقدام می‌کنند؛ در این سازوکار، کولبران مشمول مخیر هستند همچنان به صورت خرد فعالیت می‌کنند و یا امتیاز خود را به یکی از کارگزاران معتبر، توکیل می‌کنند و کارگزار– کولبر با تجمیع سهمیه‌ها، نسبت به واردات کالا اقدام خواهند کرد. بنا به اظهارات دهقان‌دهنوی؛ توکیل یا واگذاری سهمیه، پس از پرداخت حق توکیل به حساب کولبر خواهد بود که در سال اول اجرای قانون مذکور، نرخ توکیل سهمیه به میزان حداقل ٦ درصد سهمیه (معادل ۲,۵ میلیون تومان در ماه) تعیین شده است؛ با توجه به تعداد بالای کارگزاران کولبری و رقابتی که میان آن‌ها وجود دارد، امکان افزایش نرخ توکیل جهت جذب کولبران بیشتر، وجود دارد.

رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران با بیان اینکه در این سازوکار چالش‌های ناظر به فقدان سرمایه، دانش تجاری، صرفه اقتصادی و همچنین منفعت مرزنشینان، تا حد قابل توجهی مرتفع می‌شود، تصریح کرد: در گام بعدی می‌توان از ظرفیت بخش خصوصی یعنی کارگزار– کولبر جهت انجام مسئولیت‌های اجتماعی و تکمیل زیرساخت‌های مناطق مرزی استفاده کرد. برنامه‌ریزی اقتصادی و تجاری به‌منظور واردات شفاف، تامین تقاضای بازار و کاهش سهم اقلام یادشده از سبد قاچاق، یکی دیگر از اهداف اصلی این طرح است که انتظار می‌رود در سال‌های بعدی اجرای قانون آثار آن در کشور مشاهد شود.

وی با اشاره به حمل کالای دیگران در سازوکارهای سنتی کولبری، گفت: کولبر در سازوکار سنتی صاحب کالا نبود و منفعت عاید صاحب کالا و دیگرانی که غیر شفاف بودند و مسئولیتی در قبال کولبر نداشتند می‌شد؛ با ایجاد شفافیت و رسمیت بخشیدن به تجارت مرزی، دیگر نیازی به حمل بار بر دوش مرزنشینان زحمتکش و طی مسیرهای طولانی، وجود ندارد. کالا به صورت تجاری وارد می‌شود و سهم مرزنشینان در قالب حق توکیل، پرداخت می‌شود.

دهقان دهنوی در پایان بیان کرد: به منظور اشتغال مرزنشینان، نخست، در دستورالعمل‌های اجرایی تاکید شده است که در بازارچه‌های مشمول از ظرفیت کولبران سابق جهت اشتغال و ارائه خدمات استفاده شود؛ سپس در قانون یادشده منابعی برای ایجاد اشتغال پایدار با استفاده از ظرفیت دولت و دیگر نهادها در نظر گرفته شده است از این‌رو حفظ کرامت و شانیت مرزنشینان، یکی دیگر از اهداف اصلی این قانون است که با اجرای سازوکار کارگزار کولبر، می‌توان به تحقق آن کمک کرد.

جایزه بزرگ!!!
هانی تحریر
شعبه۱: نوبنیاد۳، مرکز خرید آرین، طبقه اول
شعبه۲: صدف، مرکز خرید بساک، طبقه همکف
۰۹۰۲۲۹۹۲۰۹۹
۰۷۶ ۴۴۴۵۴۹۶۳
Hany_tahrir
هانی تحریر