نگاه

صادرات و فقر اطلاعات اقتصادی

مهدی کریمی تفرشی

کشور ما به لحاظ جغرافیایی، ترانزیتی و موقعیت استراتژیک منطقه‌ای شرایط فوق‌العاده‌ای دارد که می‌تواند از مزیت‌های مهم ما در تجارت خارجی باشد که باید از این موقعیت بی‌نظیر بهره برد. تصاحب سهم کشورهایی که جایگاه پایداری در بازار دارند، دشوار است اما فعالان اقتصادی باید فرصت‌های خوب موجود در بازارهای جهانی را بشناسند و از آن حد کثر بهره را ببرند. متاسفانه رقابت‌های منفی، عدم آموزش و نگاه سنتی همواره از عواملی بوده که در حرکت موفق این بخش در تجارت بین‌المللی آثار مخرب داشته است. باید از پتانسیل‌ها و مزیت‌هایی که کشور در صنایع تبدیلی و محصولات استراتژیک غیر نفتی دارد به نحو مثبتی بهره‌گیری کرد و فرصت‌های ایجاد شده در بازارهای صادراتی به خوبی شناخته و بهره‌برداری شود. یکی از مهم‌ترین مشکلات صادرکنندگان ورود به بازارهای هدف بدون بررسی ابعاد و شرایط رقابت در این بازارهاست. شناخت بازار، نیازسنجی مصرف‌کننده در بازارهای هدف و درک درست از ذائقه و تقاضای مصرف‌کنندگان در این بازارها از ملزومات اساسی ورود به بازارهای صادراتی است. بنابراین یکی از عمده مشکلاتی که در ایران وجود دارد، این است که بدون شناخت کافی وارد بازارها می‌شویم و همین امر سبب می‌شود که واحدهای تولیدی و صنعتی آسیب دیده و در رقابت با سایر رقبا با شکست روبه‌رو شوند. برای ورود به بازارهای هدف باید زمان‌بندی منطقی و شناخت کافی وجود داشته باشد.

به علاوه شناخت و مطالعه درست از توانمندی‌های صنعتی و تجاری کشورهای مختلف در امر صادرات نکته بسیار مهمی است که فعالان اقتصادی نباید از آن غافل شوند، چرا که ممکن است کشور هدف صادرات خود پتانسیل کافی در تولید محصول صادراتی ما را داشته باشد یا بازار از آن محصول اشباع باشد. بنابراین باید بازار هدف، کشور مقصد و محصول صادراتی به‌طور استراتژیک و کارشناسی شده انتخاب شوند.

خوشبختانه بسیاری از شرکت‌ها و واحدهای تولیدی در ایران این قابلیت را دارند که پاسخگوی نیازهای منطقه باشند، بنابراین اگر از این فرصت با شناخت کافی از بازارهای هدف استفاده کنیم، می‌توانیم علاوه بر افزایش میزان صادرات شاهد ماندگاری در بازارهای هدف هم باشیم.

تغییر دیدگاه‌های سنتی و حرکت به سمت بازارهای مدرن و آموزش و بهره‌گیری از شیوه‌های نوین بازاریابی و روابط بین‌الملل، تجارت آموزش محور و شناخت درست حقوق بین‌الملل، آشنایی و پیاده‌سازی دقیق استانداردهای بین‌المللی، تحول نوآورانه در شیوه‌های بسته‌بندی و طراحی محصولات، شناخت صحیح ذائقه و خواست و نیاز بازارهای کشورهای مقصد، تلاش همه‌جانبه، علمی و مطالعات عمیق در جهت بهبود و ارتقای کیفیت محصولات، ایجاد شبکه توزیع مدرن، تقویت شرکتهای رقابت‌پذیر و کمک به گسترش رقابت مثبت و سازنده از راهکارهای مهم و موثر جهت حضور موفق در تجارت خارجی و کمک به رشد اقتصاد بین‌المللی است.

مشوق‌های صادراتی و ارایه تسهیلات مناسب، کم‌بهره و بلندمدت، کاهش تعرفه‌های گمرکی، تسهیل الزامات فنی و تکنولوژیکی و قوانین دست و پاگیر و موانع موجود بر سر راه صادرکنندگان، توجه به مزیت‌های بالقوه و بالفعل در صادرات کشور، فراهم کردن بسترهای مناسب برای تجارت بیشتر واحدها با خارج از کشور، ایجاد واحدهای بازاریابی در بخش‌های دولتی و سفارتخانه‌ها و واگذاری اعتبارات ارزی نیز می‌تواند به توسعه صادرات در این بخش و خروج از رکود کمک شایان توجهی کند.

همچنین برای تسخیر بازارهای منطقه‌ای و جهانی وجود مراکز بازاریابی و فروش، نقش اساسی دارند. با وجود تمام چالش‌ها و مشکلات موجود افق روشنی پیش روی صادرات و حضور موفق کشورمان در بازارهای جهانی قرار دارد و تحقق هدف مهم توسعه پایدار صادرات نیازمند یک عزم ملی و مدیریت درست و کارشناسانه در تمامی عرصه‌هاست.

مشاور کمیسیون اقتصادی مجلس

خبر آخر

پناهی جایگزین عراقچی شد

عبدالناصر همتی رییس کل بانک مرکزی در حکمی غلامرضا پناهی را به سرپرستی معاونت ارزی بانک مرکزی منصوب کرد. پناهی دارای کارشناسی ارشد مدیریت امور بانکی است. رییس اداره کل خارجه، مدیر امور بین الملل، معاون مدیرعامل بانک ملی در امور ارزی و بین الملل، معاونت اداره امور شعب شرق تهران بانک‌ملی و سرپرست اداره امور شعب مناطق آزاد این بانک از جمله سوابق کاری پناهی به شمار می‌رود. پیش از این، احمد عراقچی از مردادماه پارسال مسوولیت معاونت ارزی بانک مرکزی را عهده‌دار بود. چهاردهم مردادماه امسال بود که سخنگوی قوه قضاییه اعلام کرد: «معاون ارزی بانک مرکزی که ظاهرا برکنار نیز شده بود در راستای مبارزه با مفاسد اقتصادی امروز بازداشت و به زندان منتقل شده است.» غلامحسین محسنی اژه‌ای در گفت‌وگویی تلویزیونی اعلام کرد: همچنین کارمند یکی از معاونت‌های رییس جمهوری به همراه چهار دلال و یک صراف غیرمجاز نیز احضار و پس از تحقیقات و تفهیم اتهام، با قرار بازداشت موقت، روانه زندان شدند. **ایرنا**

سیاستگذاری

امیر جدیدی/اعتماد

«اعتماد» از طرح چندباره خصوصی‌سازی خودروسازان گزارش می‌دهد

شطرنج خصوصی‌سازی

کیش و مات خصوصی‌سازی خودرویی‌ها

نرگس رسولی

تابستان ۹۲ و در روزهای برگزاری اجلاس ۲۰۱۴ داووس بود که برای نخستین‌بار امکان خصوصی‌سازی در صنعت خودروی ایران حتی تا ۱۰۰ درصدی توسط حسن روحانی رییس جمهور مطرح شد. خصوصی‌سازی‌ای که می‌توانست با حضور برندهای معتبر خارجی در ایران حال صنعت خودروی ایران را خوب کند و گام‌های جدیدی برای خودروساز شدن ایران بردارد. هر چند که بعد از آن سخنرانی و اظهارات رییس جمهور، سیر حضور برندهای اروپایی و آسیایی در ایران منجر به خرید سهام خودروسازان داخلی نشد اما همچنان پیشنهاد خصوص‌سازی خودروسازان دولتی مفتوح ماند. البته اگرچه سهم دولت از سهام خودروسازان داخلی محدود است و طبق اعلامی که بارها از سوی روسای سازمان گسترش ونوسازی صنایع ایران و معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام شده این سهم به کمتر از ۲۰ درصد می‌رسد اما به دلیل اینکه همچنان دولت از طریق شورای رقابت در تعیین قیمت دستوری قیمت خودروها سهم دارد موجب شده تا خودروسازان، دولتی خوانده شوند.

در ۶ سال گذشته از عمر دولت تدبیر و امید بارها موضوع خصوصی‌سازی خودروسازان در دستور کار وزارت صنعت، معدن وتجارت قرار گرفت اما آنچه پیگیری شد چیزی نبود که گامی به سمت خصوصی‌سازی پیش برود و در نهایت جاده مخصوصی‌ها همچنان دولتی باقی ماندند. البته در مقطعی مجددا برخی مدافعان خصوصی‌سازی خودروسازان با ایده ادغام به سراغ پرونده قدیمی رفتند که اگر خودروسازان با یکدیگر ادغام شوند می‌توانند از قدرت عمل بیشتری در تولید و رقابت برخوردار باشند و آرزوی خودروساز شدن ایران را عملی‌تر کنند. پرونده‌ای که همچنان نیمه باز ماند تا شاید روزی که تکلیف خصوصی‌سازی خودروسازان مشخص شد این پرونده هم یا بسته شود یا به سمت خودروسازان کوچک سوق داده شود. پرونده خصوصی‌سازی خودروسازان داخلی فراز و فرود خاصی داشته است و هر بار به طریقی این موضوع مطرح و مسکوت شده است و جالب است با همه مخالفت‌ها و موافقت‌هایی که تاکنون از سوی مسوولان دولتی شده است اما این پرونده هنوز نه کامل بسته شده و نه اجرایی‌تر شده است، روالی که به نظر می‌رسد گره‌های خصوصی‌سازی خودروسازان در جای دیگری غیر از وزارت صنعت یا جاده مخصوص باز می‌شود.

البته منصور معظمی رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و معاون وزیر صنعت روز گذشته در گفت‌وگو با اقتصاد خودرو مجددا بحث خصوصی‌سازی خودروسازان را به عنوان برنامه‌ای در دستور کار وزارتخانه خوانده و عنوان کرده است که «این برنامه مشکلات و موانعی دارد که بخشی از آن به چالش بین قطعه‌سازان و خودروسازان، و تعیین دستوری قیمت‌ها بازمی‌گردد.»

او حتی خواهان واگذاری قیمت‌گذاری به بازار شده و با طرفداری از این ایده قدیمی گفته است: «قیمت باید در بازار تعیین شود، راه‌حل اصلی منطقی کردن قیمت است. در چنین شرایط فعالیت خودروسازان و قطعه‌سازان رقابتی و اقتصادی خواهد شد. خصوصی‌سازی واقعی در صنعت خودروسازی یکی از اصلی‌ترین ضروریات است که باید هرچه سریع‌تر خصوصی‌سازی واقعی در دستور کار قرار گیرد. آنچه در حال حاضر شاهد آن هستیم خصوصی‌سازی نیست و باید تصمیم جدی در این زمینه گرفته شود. البته شرایط آن هم باید فراهم شود. خصوصی‌سازی واقعی جزء برنامه‌های اصلی وزارت صنعت است و ما هم منتظر اجرای آن هستیم.»

این معاون وزیر اگر چه سعی کرده است تا موانع و مشکلات فراروی خصوصی‌سازی خودروسازان را عنوان نکند اما شنیده‌ها از حال هوای دو خودروساز جاده مخصوص و قطعه‌سازان نشان از تلاش برخی قطعه‌سازان نامدار برای خرید خودروسازی‌های دولتی را دارند تا بتوانند از حق رای بالاتری دراین شرکت‌ها برخوردار بوده و انحصار جدیدی را برای خود ایجاد کنند.

کنکاش‌ها در خصوصی‌سازی جاده مخصوصی‌ها نشان می‌دهد در حالی که تصمیم دولت برای واگذاری خودروسازان، واگذاری صددرصدی به بخش خصوصی واقعی است اما برخی رتبه‌داران قطعه‌ساز که در حال حاضر نیز سهم خوبی در این صنعت دارند در تلاش هستند با لابی‌گری‌های خاص خود اجازه ورود رقیب به میدان خرید سهام خودروسازان را ندهند و با در اختیارگیری سهام جاده مخصوصی‌ها با یک تیر به دو نشان بزنند. و از این پس هم تامین‌کننده انحصاری قطعه برای این خودروسازی باشند و در عین حال بتوانند با بازار انحصاری‌شان در کنار جذب سود بیشتر خود بازی‌دهنده بازار باشند. بازی‌ای که سیطره سلطه قطعه‌سازان را تکمیل می‌کند.

حتی برخی سکوت معاون وزیر صنعت در مورد چالش‌های موجود در این خصوصی‌سازی را بی‌ارتباط با این موضوع نمی‌دانند و برخی فعالان بازار در عین حال که سعی می‌کنند خود را از اظهارنظر در این مورد دور نگه دارند اما خصوصی‌سازی خودروسازان را به شطرنجی تشبیه می‌کنند. این گروه معتقدند که بازی قطعه‌سازان در طی سال‌های گذشته موجب شده تا خصوصی‌سازی واقعی در این‌باره شکل نگیرد و دولت مقاومت بیشتری برای واگذاری سهم اندک خود داشته باشد.

شاید علم به همین رفتار و تصمیم‌گیری‌ها هم بود که موجب شد بعد از ۵ سال همچنان گره کور خصوصی‌سازی خودروسازان اجرایی نشده باشد. روالی که حتی محمد شریعتمداری وزیر صنعت معدن و تجارت را نیز مجاب کرد تا در اردیبهشت‌ماه سال رسما اعلام کند «تا تعداد رقبا در خودروسازی ایران افزایش نیابد، امکان واگذاری سهام خودروسازان داخلی به بخش خصوصی وجود ندارد.»

صحبتی که عدم رضایت وزارت صنعت، معدن و تجارت را به رخ کشاند و نشان داد که وزیر صمت نمی‌خواهد سیطره این وزارتخانه بر خودرو را از بین ببرد و در عین حال قصد ندارد بازیگران صنعت خودرو را انحصاری کند. البته شریعتمداری در لفافه دلیل این مخالفت را، کمبود رقبا در خودروسازی کشور خوانده است جمله‌ای که آب پاکی را روی دست بازیگران صفحه شطرنج خصوصی‌سازی خودروسازان ریخته است.

در واقع وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان متولی اصلی خصوصی‌سازی صنعت خودرو، فعلا موافق واگذاری سهام جاده مخصوصی‌ها به بخش خصوصی (چه داخلی و چه خارجی) نیست که شاید یکی از دلایل آن ماندگاری خودرو در زیر چتر حمایتی دولت است.

در طی سال‌های اخیر خودرو یکی از خاص‌ترین بخش‌های صنعتی کشور بوده که در همه حال در سیبل توجه وزیر صنعت و دولت بوده، از افزایش تعرفه واردات خودرو گرفته تا لغو برخی مصوبات (به نفع خودروسازان)، همه و همه نشان می‌دهند وزارت صنعت، معدن و تجارت کماکان در قامت قیم و حامی خودروسازان ظاهر شده و می‌شود. جدای از این موضوع، حساسیت‌های اجتماعی و حتی سیاسی در کنار گردش مالی بالای خودروسازی، مانع دیگری است برای خروج کامل دولت از این صنعت. در واقع هرچه در دنیا به خودروسازی نگاهی بنگاهی و اقتصادی وجود دارد، در ایران سیاسی و غیراقتصادی به آن نگاه می‌شود و این موضوع خود ریشه در دولتی بودن صنعت خودروی کشور دارد.

در عین حال شاید یکی دیگر از دلایل این نوع نگاه وزارتخانه نبود خریدار اصلح باشد که موجب شد این موضع تاکنون لاینحل باقی بماند و قطعه‌سازان را دست به نقدترین خریداران معرفی کند.

هرچند واگذاری سهام خودروسازان به شرکت‌های خارجی نیز گزینه‌ای جذاب به‌نظر می‌رسد و رییس‌جمهوری هم موافق و مدافع آن است، با این حال با توجه به اتفاقات رخ داده در قرارداد رنو (سنگ‌اندازی خودروسازان داخلی بر سر راه حضور مستقیم این خودروساز فرانسوی)، راهکاری که فعلا باید فراموش کرد.

بنابر اطلاعات درج شده در بورس، در حال حاضر ۱۴ درصد از سهام ایران خودرو در اختیار دولت قرار دارد و سایپا نیز ۱۷.۳ درصد از سهامش فعلا دولتی به حساب می‌آید. این در شرایطی است که بسیاری از کارشناسان معتقدند اگرچه بخش اعظم سهام خودروسازان داخلی در دست دولت نیست، با این حال خصوصی‌سازی واقعی نیز در صنعت خودرو شکل نگرفته و بخش اعظم سهام در اختیار شبه‌دولتی‌ها و حتی زیرمجموعه‌های خودروسازان قرار دارد.

- **حسن روحانی رییس جمهوری در اجلاس ۲۰۱۴ داووس، وعده فروش سهام خودروسازان کشور را حتی در حد ۱۰۰ درصد، به خارجی‌ها داد و اعلام کرد دولت آمادگی لازم را برای این ماجرا دارد.**
- **رییس جمهوری در همایش صنعت خودرو ایران در سال ۹۵: «دولت» بنگاهدار خوبی نیست. خروج دولت از خودروسازی، نه تنها می‌تواند در قالب سهام‌فروشی به داخلی‌ها انجام شود؛ بلکه امکان اجرای آن از ناحیه واگذاری سهام به بخش خصوصی خارجی نیز وجود دارد.**
- **رییس جمهوری حدود ۳ سال پیش در جریان یکی از جلسات هیات دولت، دستور واگذاری باقیمانده سهام دولت در شرکت‌های خودروساز به بخش خصوصی را داده بود.**
- **منصور معظمی رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران: سهام خودروسازان پس از شفاف‌سازی، باید به بخش خصوصی واگذار شود و مهم نیست خریدار، داخلی باشد یا خارجی.**
- **هاشم یکه‌زارع مدیرعامل ایران خودرو نیز در همایش صنعت خودروی ایران سال ۹۶: خصوصی‌سازی صنعت خودرو را نجات خواهد داد.**

ادامه از صفحه اول

شرایط خصوصی‌سازی را نداریم

نمی‌توان باتوجه به تعهدات جدیدی که دولت بر پیکره خودروسازان وارد کرده‌اند قیمت‌گذاری صحیحی را انجام داد.

دولت چندی پیش بود که برای خروج بازار خودرو از رکود به دو خودروساز بزرگ دولتی دستور داد تا با پیش‌فروش سیصد هزار خودروی جدید، بازار را مدیریت کرده و از رکود خارج کنند. فروشی که بدون توجه به افزایش هزینه‌های تمام شده خودروسازان انجام شد و آنها را مکلف کرد تا با همه مشکلات مالی‌شان تا پایان سال آینده تمام این تعهدات را پاسخ دهند.

این امر با درنظر گرفتن افزایش قیمت فولاد و محصولات پتروشیمی خبر از رشد زیان انباشته خودروسازان از محل تعهدات جدید می‌دهد که همین امر هم قیمت‌گذاری را با مشکلات جدیدی مواجه می‌کند.

با این حال شرح این شرایط به معنی رد خصوصی‌سازی نیست که اتفاقا خصوصی‌سازی اصالتا ایده خوبی است اما برای شرکت‌هایی که قرار است وارد فاز خصوص‌سازی شوند روال انجام این اتفاق حائز اهمیت است. در شرایط توفان‌زده فعلی که نمی‌توان پیش‌بینی دقیقی از آینده اقتصاد کشور داشت تکیه بر خصوصی‌سازی تصمیم‌گیری محکوم به شکستی است که بهتر است کمی با تامل بیشتر و در زمان مناسب انجام شود. در حقیقت دولت باید مسوولیت خود را در قالب تعهداتی که به گردن خودروسازان داخلی واگذار کرده است، قبول کند و با پاس‌کاری مشکلات به دامن بخش خصوصی زیان انباشته صنعت خودرو را به گردن دیگری نیندازد.

در همین حال عده‌ای با طرح این سوال که آیا واقعا خصوصی‌سازی تنها راه نجات صنعت خودرو است؟ این‌گونه عنوان می‌کنند که خودروسازی در ایران با خصوصی‌سازی هم پیشرفت نمی‌کند که این درست نیست. در حقیقت خصوصی‌سازی واقعی در شرایط فعلی کشور امکان‌پذیر نیست و شاید شرکت‌های بزرگ در این فرآیند دچار زیان‌های غیرقابل جبرانی شوند بنابراین اگر دولتمردان قصد دارند مجددا پرونده خصوصی‌سازی خودروسازان کشور را باز کنند بهتر است ابتدا با اجرای خصوصی‌سازی شرکت‌های کوچک، توان خود از اجرای خصوصی‌سازی خودروسازان را محک بزنند و بعد سراغ شرکت‌هایی بروند که چند ده هزار نفر کارگر دارند و خصوصی‌سازی می‌تواند آنها را متضرر کند.

زمانی خصوصی‌سازی واقعی انجام می‌شود که دولت‌ها دخالتی در نوع تصمیم‌گیری مدیران شرکت‌های خصوصی‌سازی شده نداشته باشند و اگر قرار باشد با شرط عدم تعدیل نیروها، دخالت در تصمیم‌گیری‌های قیمتی و... دولت همچنان حضور خود را در شرکت‌های خصوصی شده حفظ کند؛ این روال به هیچ‌وجه خصوصی‌سازی نیست. دولت باید قبل از اجرای این روال در صنعت خودرو تصمیم بگیرد که هیچ دخالتی در نحوه مدیریت این شرکت‌ها بعد از خصوصی‌سازی نداشته باشد. یا حداقل برای تمرین عدم دخالت این روال را با شرکت‌های کوچک به پیش ببرد و بعد از آزمون و خطای سطح پایداری خود سراغ شرکت‌های بزرگ و تاثیرگذار برود.

شرکت‌های بزگ همچون ایران‌خودرو و سایپا بیش از هر چیز یک شرکت سیاسی هستند که تاثیر زیادی در اقتصاد دارند و نمی‌توان نسبت به سرنوشت آنها بی‌تفاوت بود. دولت باید در مورد این شرکت‌ها به نحوی عمل کند که تجربه تلخ خصوصی‌سازی هپکو بار دیگر تکرار نشود.

در کشور ما هنوز با مفاهیمی همچون تعدیل نیرو، ورشکستگی و... آشنا نشده‌ایم، خصوصی‌سازی با مجموعه عملکردهایی همراه است که باید دولت از آنها حمایت کند. برای مثال نخستین گام در خصوصی‌سازی مواجه شدن با کلمات خشونت‌آمیزی همچون تعدیل نیرو است و مدیران شرکت‌های خصوصی نیازمند حمایت دولت برای اجرای چنین تصمیمات بزرگی هستند.

متاسفانه تجربه‌های قدیمی نشان داده است که در کشور ما در مقابل خصوصی‌سازی موفق نبوده‌ایم و شرکت‌های بزرگ در این چرخه شکست خورده‌اند و به این جهت باتوجه به شرایط پیش رو حداقل تا چندین ماه آینده تصمیم به خصوصی‌سازی در مجموعه‌های دولتی به نفع کشور و اقتصاد نیست.

شاید بهتر است دولتمردان به‌جای پاس‌کاری مشکلات به دامن بخش خصوصی به فکر تغییر رویکرد مدیریتی خود باشند. برای مثال در بخش خودرویی یکی از اتفاق‌هایی که با خصوصی‌سازی روی می‌دهد واگذاری قیمت‌گذاری در بازار است؛ رویدادی که دولت می‌تواند از هم‌اکنون زمینه پیاده‌سازی آن را انجام داده و با کوتاه کردن دست شورای رقابت با قیمت‌گذاری دستوری برای همیشه خداحافظی کند.

در همین حال همانند تجربه همه کشورها دولت با پیاده‌سازی نظام تامین اجتماعی به شرکت‌ها کمک کند با واژه‌هایی همچون تعدیل نیرو و ورشکستگی روبه‌رو شده و حمایت‌های لازم از سوی دولت انجام گیرد.

خبرخوان

ممنوعیت خرید ۸۴ کالای نفتی

وزیر نفت در ابلاغیه‌ای خرید ۸۴ قلم کالا و تجهیزات خارجی مورد نیاز صنعت نفت را که دارای تولید مشابه داخلی هستند، ممنوع کرد. بیژن زنگنه این دستور را با هدف اجرای منویات رهبر معظم انقلاب اسلامی در حمایت از کالای ایرانی و اجرای قانون «حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تامین نیازهای کشور و تقویت آنها در امر صادرات» صادر کرده است. بر این اساس، علاوه بر اجرای مصوبات هیات وزیران در ممنوعیت خرید کالای خارجی دارای مشابه داخلی، خرید کالاها و تجهیزات خارجی فهرست پیوست این ابلاغیه نیز از سوی شرکت‌های اصلی و تابعه پیمانکاران طرف قرارداد آنها (به صورت مستقیم و غیرمستقیم) ممنوع می‌شود. در این ابلاغیه تاکید شده است که مدیران عامل شرکت‌های اصلی با تعبیه سازوکارهای کنترلی و نظارتی برای حصول اطمینان خرید کالاهای یادشده از سازندگان داخلی بر حسن اجرای آن نظارت داشته باشند. تجهیزات سرچاهی و تاج چاه، پکیج نمک‌زدایی، انواع ضدخوردگی، کاتالیست بازیابی گوگرد و تابلوی کنترل سرچاهی از جمله کالاهایی به شمار می‌روند که واردات آنها ممنوع شده است. **وزارت نفت**

از ادغام بانک‌ها استقبال می‌کنیم

فرشاد حیدری معاون نظارتی بانک مرکزی با تاکید بر اینکه هیچ برنامه‌ای برای افزایش تعداد بانک‌ها نداریم، گفت: بانک مرکزی از ادغام بانک‌ها استقبال می‌کند. وی در خصوص ثبت زیان در صورت‌های مالی تعدادی از بانک‌ها اظهار داشت: زیان‌ها تماما مربوط به یک دوره مالی نیست بلکه بخش عمده‌ای از زیان برخی بانک‌ها مربوط به ذخیره مطالبات مشکوک‌الوصول است که عمدتا مربوط به تسهیلات پرداخت شده در سنوات قبل است که برای آنها ذخیره کافی گرفته نشده است و در این سال‌ها با شفاف‌سازی به عمل آمده به تدریج این اصلاحات در صورت مالی این بانک‌ها منعکس شده است. معاون نظارتی بانک مرکزی با بیان اینکه همه بانک‌های دولتی و خصوصی را در قالب برنامه اصلاح نظام بانکی، اصلاح خواهیم کرد تا بانک‌ها به سمت سلامت و ثبات مالی و سودآوری حرکت کنند، گفت: امیدواریم در یک برنامه ۱۰ ساله عملیات کلیه بانک‌های کشور شفاف‌تر شده و دارای استحکام و ساختار مالی استاندارد شوند.

خریدوفروش ارز با نرخ توافقی آزاد شد

بانک مرکزی با تاکید بر اینکه ارز مورد نیاز برای واردات دارو و کالاهای اساسی با نرخ ۴۲۰۰ تومان تامین می‌شود، از تعریف سازوکاری جدید برای تامین نیاز ارزی مردم با هدف حفظ ارزش دارایی خبر داد. با اجرایی شدن بسته جدید ارزی دولت که در روزهای گذشته توسط رییس کل این بانک اعلام شد، داد و ستد آزادانه ارز توسط واردکنندگان، صادرکنندگان و صرافان با قیمت توافقی در بازار مجاز شده است. بازار ثانویه که بازار عمده‌فروشی ارز و محلی برای تامین ارز کالاهای مورد نیاز کشور غیر از موارد اساسی است با نقش‌آفرینی همه بازیگران شکل یافته و نرخ آن بدون مداخله بانک مرکزی در مکانیسم بازار به دست آمده و به طور طبیعی کشف نرخ در آن ادامه خواهد داشت. همچنین بانک مرکزی بر اساس تکلیف تعیین شده توسط دولت، این اطمینان را به مردم می‌دهد که تمام تقاضاهای کالاهای اساسی و دارو را با نرخ مصوب ۴۲۰۰ تومانی پاسخ دهد و نگرانی از بابت تامین منابع این کالاها وجود نخواهد داشت. همان گونه که در روزهای اخیر بر اساس بسته سیاستی جدید ارزی، عملیات بازار انجام شده است، صرافی‌ها می‌توانند در قالب بخشنامه‌های بانک مرکزی اقدام به خرید و فروش ارز کنند. قیمت ارز به دست آمده از مجموع معاملات صرافی‌ها به صورت برخط در سایت سنا به آدرس https://www.sanarate.ir قابل مشاهده و در دسترس عموم است. از این‌رو نرخ سایت مورد اشاره، قیمت داد و ستد آزادانه ارز توسط بازیگران اصلی بازار ارز است.

از سوی دیگر، بانک مرکزی اذعان می‌کند بخشی از تقاضای ارز مربوط به نیازهای طبیعی مردم برای حفظ ارزش دارایی است که این تقاضا به دلیل کم عمق بودن بازار و معاملات اندک انجام شده در آن موجب نوسان قیمتی در خارج از بازار متشکل ارزی شده است. بانک مرکزی با درک این تقاضا، در حال تعریف ساز و کاری است که بتواند این تقاضاها را با توجه به مقتضیات کنونی و راهکارهای قانونی به کمک شبکه بانکی و صرافی‌ها برآورده کند تا مردم با آرامش و بدون تحمل مخاطرات در معاملات پرخطر، نیازهای خود را برآورده کنند. ذکر این نکته ضروری است که تجربه چند روز گذشته و میزان معاملات انجام شده که توسط بانک مرکزی رصد می‌شود، نشان می‌دهد که تفاوت معناداری بین نرخ ناشی از این تقاضا و نرخ‌های ثبت شده در سامانه سنا وجود ندارد. در عین حال نرخ سنا به دلیل آنکه برآمده از معاملات بسیار بیشتر و با عمق بالا بوده، ثبات قیمتی بیشتری را تجربه کرده است. در پایان خاطرنشان می‌شود، بدون تردید در حال حاضر قیمت در بازار ثانویه به دلیل نظارت بانک مرکزی و ساز و کار قانونی و عدم وجود مخاطرات ناشی از شناسایی مشتری، پولشویی و مانند آن پایین‌تر از قیمتی است که بعضا توسط اشخاص یا درگاه‌ها اعلام می‌شود. همچنین در ادامه سیاست‌های دولت که از سوی وزارتخانه‌ها و نهادهای عمومی در حال انجام است، انتظار می‌رود که بازار ارز به تدریج با عرضه بیشتر روبه‌رو شده و تعمیق پیدا کند. **بانک مرکزی**