

یادداشت

توپ اصلاح نظام بانکی در زمین همتی



محمد رضا گلر موغرد  
خبرنگار اقتصاد

بانک‌ها یکی از ارکان اصلی نظام اقتصادی کشور هستند که به‌عنوان منبع تأمین نیازهای پولی برای واحدهای تولیدی و بازرگانی در اقتصاد شناخته می‌شوند. اساساً وظیفه بانک‌ها در هر کشوری حمایت و کمک به بالندگی اقتصادی است. بانک‌ها باید بتوانند از یک طرف سرمایه‌های خرد را جذب کرده، سپس در قالب تسهیلات به واحدهای تولیدی و صنعتی خدمات دهند و ضمن تقویت آنها باعث شوند واحدهای تولیدی بتوانند نقش خود را در اقتصاد ملی به‌درستی ایفا کنند. بر این اساس نحوه مدیریت منابع پولی، تأمین و تجهیز منابع مالی، چگونگی مصرف منابع جذب‌شده و نحوه بازگشت مجدد آنها از اهمیت ویژه‌ای در نظام بانکی برخوردار است و هرگونه خلل در هریک از این بخش‌ها، فرآیند عملکرد سیستم اقتصادی کشور را مختل خواهد کرد. در همین زمینه کارشناسان اقتصادی معتقدند بانک‌ها نه تنها نتوانسته‌اند نقش خود را در پیشرفت اقتصادی به‌خوبی ایفا کنند بلکه با خلق نقدینگی، دلالی در بازارهای غیرمولد و رانت در تسهیلات، ضربات مهلکی را به اقتصاد کشور وارد کنند.

در زمینه تسهیلات بانکی و در شرایطی که بنگاه‌های تولیدی از نبود نقدینگی رنج می‌برند و توانایی گرفتن وام‌هایی با بهره‌های ۱۸ تا ۲۰ درصدی را ندارند، اخبار پرداخت وام‌های چندین میلیاردی با بهره‌های بسیار پایین به شرکت‌های زیرمجموعه خود بانک‌های وام‌دهنده نشان داد بانک مرکزی نتوانسته در نقش نظارتی خود به‌خوبی عمل کند. برای نمونه ۸۰ درصد تسهیلات پرداختی بانک پاسارگاد به هشت هلدینگ زیرمجموعه خود همین بانک بوده است.

از دیگر انتقادهای مطرح‌شده به بانک‌ها حضور در بازارهای غیرمولد و حاشیه‌ای است. بررسی عملکرد شرکت‌های زیرمجموعه برخی بانک‌ها نشان می‌دهد بانک‌ها یکی از بازیگران اصلی در بازار سوداگری مسکن، ارز و طلا هستند. بانک‌ها که قرار بود با تجمع نقدینگی در کشور منبع تأمین نیازهای مالی برای واحدهای تولیدی و بازرگانی باشند اما اقسامین سرکنگین صفرافرو و خودتبدیل به بزرگ‌ترین منبع برای رشد بازارهای غیرمولد و حاشیه‌ای شدند. بنگاهداری نیز یکی دیگر از بیماری‌های نظام بانکی کشور است. اینکه بنگاهداری بانک‌ها چه پیامدهایی برای اقتصاد ایران دارد، موضوعی است که باید مورد واکاوی قرار گیرد. رقابت ناعادانه با بنگاه‌های بخش خصوصی، ایجاد انحصار و آشفتگی در رقابت‌پذیری بخش‌های تولیدی، سوق دادن اقتصاد به بازارهای کاذب، ریسکی و سفته‌بازانه، کاهش حجم اعتبارات شبکه بانکی برای تزریق به بخش‌های مولد اقتصاد، ایجاد تلاطم در بازارهای پولی و مالی، افزایش بدهی‌ها و مطالبات معوق بانکی و ده‌ها مورد دیگر پیامدهایی است که با ورود بانک‌ها به بنگاهداری اتفاق افتاده است. در این زمینه بررسی‌های آماري «فرهنگیستان» نشان می‌دهد هشت بانک دولتی سال ۹۷ در حالی ۶۵ هزار میلیارد تومان اموال مازاد و سهام غیربانکی در تملک خود داشتند که بودجه سال جاری آنها حدود ۱۰۵ هزار میلیارد تومان بوده است. همچنین هشت بانک دولتی در مجموع سهامدار ۱۶۱ شرکت در بخش‌های مختلف اقتصاد هستند که در این میان سهم بخش خدمات بیش از سایر بخش‌هاست، همان بخشی که نقش بانک‌ها را از حامی بخش‌های مولد به سمت بخش‌های سوداگر اقتصاد می‌کشاند. این در حالی است که براساس مواد ۱۶ و ۱۷ «قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» مصوب سال ۹۴، تمامی بانک‌ها و موسسات اعتباری موظفند سالانه حداقل ۳۳ درصد اموال خود اعم از منقول، غیرمنقول و سرقفلی را که به تملک آنها و شرکت‌های تابعه آنها درآمده و به تشخیص بانک مرکزی مازاد هستند، واگذار کنند. همچنین طبق بند «ب» همین ماده قانونی، بانک‌ها از سال ۹۴ موظف شدند «سهام تحت تملک خود و شرکت‌های تابعه خود را در بنگاه‌هایی که فعالیت‌های غیربانکی انجام می‌دهند، به‌استثنا از طرح‌های نیمه‌تمام شرکت‌های تابعه و واگذار کنند.» «پدای بسیاری از بیماری‌های اقتصاد ایران مانند تورم ناشی از خلق سرسام‌آور نقدینگی، دلالی و سفته‌بازی، نبود نقدینگی در تولید، رانت، ایجاد انحصار و آشفتگی در رقابت‌پذیری بخش‌های تولیدی را جملگی می‌توان در نظام بانکی کشور مشاهده کرد و این امر نشان می‌دهد اگر نظام بانکی در کشور اصلاح شود بسیاری از بیماری‌های اقتصاد ایران درمان خواهد شد. اما در چند سال اخیر نگاه سیاست‌گذاران به اصلاح نظام بانکی تغییر زیادی پیدا کرده است؛ به‌طوری‌که سران سه قوه در قالب شورای عالی هماهنگی اقتصادی به‌صورت مشترک درباره آن تصمیم‌گیری کرده‌اند. در همین راستا در مهرماه سال ۹۷ رئیس کل بانک مرکزی با ارائه برنامه‌های خود برای اصلاح نظام بانکی اختیارات ویژه‌ای از سران سه قوه دریافت کرد. اگرچه پس از گذشت یک‌سال از این خبر، همگان منتظرند رئیس کل بانک مرکزی گزارشی از اقدامات یک‌سال اخیر خود پیرامون اصلاح نظام بانکی ارائه کند، اما با این حال هیچ گزارش مکتوبی از عملکرد یک‌ساله منتشر نشده است و آخرین اظهارات عبدالناصر همتی در این زمینه مربوط به سه‌شنبه، پنجشنبه شهریورماه می‌شود که در دیدار با مدیران حوزه معاونت نظارت بانک با تأکید بر لزوم افزایش حساسیت و دقت در بررسی صلاحیت حرفه‌ای مدیران بانک‌ها گفت نظارت و پیگیری فروش اموال مازاد و شرکت‌های غیربانکی بانک‌ها از اولویت‌های کاری معاونت نظارت است و درخواست کرد در این زمینه از تمامی ابزارهای نظارتی و ضمانت‌اجراهای مقرر در چارچوب قانون استفاده شود. همچنین همتی در این دیدار بر لزوم اتخاذ تدابیر لازم برای کنترل تسهیلات‌دهی بانک‌هایی که از کفایت سرمایه لازم برخوردار نیستند یا دارای اضافه‌پرداخت از منابع بانک مرکزی هستند یا مطالبات غیرجاری بیش از حدود متعارف دارند، تأکید کرده است. بحث نظارت بر سقف سهامداری بانک‌ها، کنترل هزینه‌های تبلیغاتی بانک‌ها، استخراج شاخص‌های رتبه‌بندی بانک‌ها و همچنین ضرورت بهره‌مندی معاونت نظارت از داده‌ها و اطلاعات بانک‌ها به‌صورت سیستمی از دیگر مواردی است که رئیس کل بانک مرکزی در این دیدار بر اجرای آنها تأکید داشته است. باید منتظر ماند و دید که آیا در دوره ریاست عبدالناصر همتی بر بانک مرکزی وقادر است مشکلاتی را که سال‌هاست در نظام بانکی کشور وجود دارد و نتایج آن بر اقتصاد کشور سایه انداخته است، مرتفع کند یا خیر.

اقتصاد

یک‌ماه پس از تغییرات در شرکت کشتیرانی ایران، ابهامات مالی زیادی درباره این شرکت مهم بی‌پاسخ مانده است

در شرکت کشتیرانی چه خبر بود؟



**فرهنگیستان** طبق گزارش آنگتاد (UNCTAD) از حمل و نقل دریایی، در سال ۲۰۱۷ بیش از ۸۰ درصد حجم تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی حمل و جابه‌جا شده است. همچنین طبق آمارهای شرکت بنادر و دریانوردی ایران، ۹۰ درصد کل صادرات و واردات کشور از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود. یکی از موارد حائز اهمیت که در گزارش آنگتاد نیز به آن اشاره شده، موضوع سوخت‌رسانی دریایی یا همان «بانکرینگ» است که نقش مهمی در توسعه صنعت حمل و نقل دریایی دارد؛ چنان که طبق اظهارات مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۴۲ درصد هزینه کشتیرانی را سوخت تشکیل می‌دهد.

در این زمینه بررسی‌ها نشان می‌دهد ایران با برخورداری از موقعیت جغرافیایی مناسب، دارای مزیت ترانزیتی فوق‌العاده‌ای همچون همسایگی و همجواری آبی و خاکی با ۱۵ کشور منطقه، قرار گرفتن در یکی از عظیم‌ترین مناطق نفتی و گازی جهان و قرار گرفتن در یک موقعیت چهارراهی بین شرق و غرب با خط ساحلی ۵۸۰۰ کیلومتری در حاشیه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، ظرفیت بالایی برای سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ) دارد، با این حال شاید قابل‌باور نباشد اما ایران علاوه‌بر اینکه نقشی در تأمین سوخت‌رسانی حمل و نقل دریایی بین‌المللی ندارد، حتی بخش قابل‌توجهی از سوخت مورد نیاز خود را از بندر فجیره امارات تأمین می‌کند. در همین زمینه از اواخر دولت دهم تلاش‌هایی برای احداث یک پروژه راهبردی سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ) در جزیره قشم کلید خورد که هفتم بهمن سال ۹۵ این پروژه به حضور علی‌ربیع‌ی وزیر وقت وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی افتتاح شد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد به‌لحاظ تعارض منافعی که در خرید سوخت از امارات و راه‌اندازی تولید ملی برای مدیران کشتیرانی (یعنی مالک اصلی پروژه سلخ جزیره قشم) وجود داشته، تکمیل این پروژه عظیم سال‌ها منتظر فقط چند میلیارد تومان هزینه است. اینکه چرا پروژه افتتاح‌شده در سال ۹۵ هنوز به بهره‌برداری نرسیده است، دلایل متعددی دارد اما مهم‌ترین دلیل این امر، مدیریت رفاقتی است که سال‌ها بر درباری‌های مادی و معنوی مردم در زیرمجموعه‌های شرکت تأمین اجتماعی حاکمیت می‌کند. در این گزارش نقش محوری با فردی است که سال‌ها مامور مذاکرات هسته‌ای بوده و بدون سابقه مدیریتی در حوزه‌های اقتصادی در سال ۹۴ به مدیرعاملی هلدینگ بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۲۲ شرکت گماشته می‌شود و حالا با تحمیل هزاران میلیارد تومان ضرر به این مجموعه و کشور، در یک فرار رو به جلو استفا داده است.

نیز از بندر فجیره امارات تأمین می‌کند. همچنین نکته قابل‌تأمل اینکه بندر فجیره امارات که با تأمین سالانه حدود ۱۵ میلیون تن از سوخت مورد نیاز شناورهای منطقه به‌عنوان هاب اصلی سوخت‌رسانی خلیج فارس شناخته می‌شود، ۹۰ درصد سوخت مورد نیاز خود را از ایران خریداری و سپس بانکرینگ می‌کند.

**۵۷۰ میلیون دلار تقدیمی کشتیرانی به امارات!**  
طبق آنچه گفته شد، نیاز سالانه کشتیرانی ایران به سوخت حدود ۷۰۰ هزار تن و نیاز شرکت ملی نفتکش ایران نیز ۶۰۰ هزار تن است که بخش عمده آن از بندر فجیره امارات تأمین می‌شود. در همین راستا از دوره دولت دهم بود که شرایط اولیه برای احداث پروژه‌های سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ) کشور در جزیره قشم کلید خورد تا اینکه هفتم بهمن سال ۹۵ علی‌ربیع‌ی وزیر وقت وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی به‌طور رسمی بزرگ‌ترین پروژه راهبردی سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ) کشور را در منطقه سلخ جزیره قشم افتتاح کرد. سرمایه‌گذار و بهره‌بردار این پروژه، شرکت خدمات کشتیرانی ستاره قشم از زیرمجموعه‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود که خود شرکت کشتیرانی نیز از هلدینگ‌های اجتماعی (شرکت‌های وابسته به شرکت تأمین اجتماعی) است. طبق اطلاعات اولیه، این پروژه در فاز نخست دارای ۱۰ مخزن هریک با ظرفیت ذخیره‌سازی پنج‌هزار و ۲۶۰ تن سوخت مازوت است و ظرفیت ارائه سالانه یک‌میلیون بشکه سوخت را دارد. افتتاح این پروژه از این منظر دارای اهمیت بود که خود شرکت کشتیرانی که سرمایه‌گذار پروژه بندر سلخ قشم است؛ با در اختیار داشتن حدود ۱۵۱ فروند شناور، سالانه به ۷۵ هزار تن مازوت و سه‌هزار تن گازوئیل نیاز داشت که با احتساب قیمت سوخت کم‌سولفور هر تن مازوت ۶۰۰ دلار و هر تن گازوئیل ۷۵۰ دلار، هزینه سوخت سالانه سوخت مصرفی ۱۵۱ فروند شناور شرکت به ۵۷۰ میلیون دلار می‌رسد. همچنین طبق مطالعاتی که انجام‌شده، با افتتاح این پروژه سوخت‌رسانی دریایی در کنار ایجاد تعداد قابل‌توجهی اشتغال مستقیم و غیرمستقیم، شناورهای ایرانی دیگر مجبور نبودند مسیر ۱۹۲ کیلومتری قشم به بندر فجیره امارات را طی کنند، لذا با احداث این پروژه، سوخال جنوبی جمهوری اسلامی ایران به هاب سوخت‌رسانی یک کشتی‌های ایرانی و خارجی در منطقه خلیج فارس تبدیل می‌شد. علاوه‌بر این، نکته مهم‌تر اینکه به‌زعم بسیاری از کارشناسان امر، سوخت ایران دارای کیفیتی بالاتر از سوخت مشابه اماراتی بوده و از لحاظ هزینه نیز ۷ تا ۱۰ درصد ارزان‌تر از مشابه اماراتی است. بر این اساس و با در نظر گرفتن قیمت هر تن مازوت معمولی براساس فوب فجیره بین ۳۷۰ تا ۴۰۰ دلار و موازیت کم‌سولفور حدود ۵۴۰ دلار، قرار بود درآمد چشمگیری با افتتاح پروژه سلخ عاید ایران شود. با این حال بررسی‌ها نشان می‌دهد افتتاح پروژه راهبردی سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ) کشور در منطقه سلخ جزیره قشم در بهمن ۹۵ نمایشی بوده؛ چراکه براساس اطلاعات منتشرشده از سوی شرکت کشتیرانی، هنوز هم حتی فاز یک این پروژه نمایشی نیز به‌طور کامل به بهره‌برداری و درآمدزایی نرسیده و شرکت کشتیرانی هنوز هم به فجیره امارات وابسته است.

**۷۰ درصد زیر قیمت بخرد!**  
**دوم** در نامه مذکور مدیر کشتیرانی نکته جالب‌توجهی وجود دارد؛ وی در این نامه با ذکر این مطلب که در پروژه سلخ تاکنون (تا دی‌ماه ۹۷) مبلغی بالغ بر ۱۲۰ میلیارد تومان با احتساب نرخ متوسط دلار ۳۰۰۰ تومانی هزینه‌شده، می‌گوید: «رقم ۱۱۴ میلیارد تومان ارزشیابی اخیر در واقع یک‌سوم ارزش واقعی مجموعه است.» این مدیر سپس پیشنهاد می‌دهد: «این وضعیت فرصت بسیار مناسبی برای کشتیرانی در خرید بخشی از سهام هریک از شرکایی که قصد واگذاری سهام خود را دارند فراهم می‌کند؛ تا اینکه این فرصت طلایی به دیگران و ورود شرکای جدید داده شود.»

**۷۰ میلیون دلار دپوی سوخت!**  
**سوم:** اما تخلفات مدیران کشتیرانی فقط به موارد بالا ختم نمی‌شود، چراکه براساس تصمیم مدیران کشتیرانی در تاریخ ۲۲ خرداد سال ۱۳۹۸، مقرر شده ۵۰ هزار تن سوخت سنگین کم‌سولفور (۱/۵ درصد) از بندر فجیره خریداری می‌شود که در حال حاضر مراحل اداری و اجرایی خرید ۷۰ میلیون دلار سوخت از بندر فجیره امارات برای ذخیره‌سازی نهایی شده و قرار است این مقدار سوخت خریداری و در بندرعباس دپو شود.

**مامور مذاکرات هسته‌ای در شرکت کشتیرانی چه می‌کرد؟**  
**چهارم:** تا اینجا مشخص شد پروژه راهبردی سوخت‌رسانی سلخ جزیره قشم با وجود افتتاح نمایشی برای بهره‌برداری نهایی، سه‌سال معطل چند میلیارد تومان است. همچنین مشخص شد مدیران کشتیرانی به‌جای راه‌اندازی کامل این پروژه، مقادیر قابل‌توجهی

**راه‌اندازی پروژه فقط به چند میلیارد تومان نیاز دارد**  
همان‌طور که در موارد پیشین گفته شد، پروژه‌های

سوخت از امارات خریداری کرده و دپو می‌کنند که نمونه اخیر آن اختصاص ۷۰ میلیون دلار ارز برای خرید سوخت سنگین کم‌سولفور (۱/۵ درصد) از بندر فجیره است.

اینکه چرا در روز روشن این‌گونه به منابع مادی و معنوی کشور در پروژه مذکور چوب حراج زده شده، باید به چهار سال قبل برگردیم، دقیقاً زمانی که محمد سعیدی در شهریور ۹۴ با حکمی از سوی وزیر صنعت، معدن و تجارت وقت، به‌عنوان مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران منصوب شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد با انتصاب وی به‌عنوان مدیرعامل شرکت کشتیرانی عملاً فعالیت‌های این هلدینگ عظیم حمل و نقل دریایی کشور (که خود ۲۲ شرکت بورسی و غیربورسی دارد) به بیراهه رفت و سوددهی شرکت به‌طور قابل‌توجهی تنزل یافت. بدهی ۱۰۰۰ میلیارد تومانی شرکت کشتیرانی به شرکت امور مالیاتی، بدهی ۶۸ میلیون دلاری شرکت‌های سوخت‌رسان این هلدینگ به شرکت ملی نفت و بدهی نزدیک به ۱۰۰۰ میلیارد تومانی به دو بانک دولتی و خصوصی، تنها بخشی از فاجعه مدیریتی است که سعیدی در دوره مدیریت خود بر شرکت سودده کشتیرانی به یادگار گذاشته است. اما محمد سعیدی کیست؟ بررسی پیشینه فعالیت‌های محمد سعیدی نشان می‌دهد وی از اوایل دهه ۸۰ در دولت اصلاحات و سپس در دولت احمدی‌نژاد از سال ۸۴ تا مهر ۸۶ به‌عنوان عضو ثابت تیم مذاکره‌کننده هسته‌ای ایران فعالیت می‌کرده و زمانی که به‌عنوان مدیرعامل کشتیرانی منصوب شد، هیچ سابقه مدیریتی در حوزه‌های اقتصادی نداشته است.

طبق آخرین خبرها، محمد سعیدی ۶ مرداد سال جاری از سمت خود در شرکت کشتیرانی استفا داده است. اینکه دلیل استغای سعیدی چه بوده، در این زمینه یکی از خبرگزاری‌ها طی گزارش



محمد سعیدی از اوایل دهه ۸۰ در دولت اصلاحات و

سپس در دولت احمدی‌نژاد از سال ۸۴ تا مهر ۸۶ به‌عنوان عضو ثابت تیم مذاکره‌کننده هسته‌ای ایران فعالیت می‌کرده و زمانی که به‌عنوان مدیرعامل کشتیرانی منصوب شد، هیچ سابقه مدیریتی در حوزه‌های اقتصادی نداشته است

مفصلی نوشته است: «برخی گمانه‌زنی‌ها نشان می‌دهد رویدادهای منجر به توقیف نفتکش ایرانی در جبل‌الطارق توسط نیروی دریایی انگلستان و همچنین در توقیف نگه‌داشتن نفتکش ایرانی در جده عربستان از دلایل فشار بر سعیدی برای استغای وی بوده است. انتصابات فامیلی، احتمال تخلفات ساخت‌وساز در مجموعه شیان، بدهی کلان به بانک‌ها و شرکت مالیاتی، عدم سوخت‌رسانی به کشتی‌های ایرانی و غرق شدن دو کشتی ایرانی در دریای خزر از دیگر مواردی است که به‌عنوان دلیل استغای سعیدی ذکر شده است.»

**افتتاح پروژه راهبردی سوخت‌رسانی دریایی (بانکرینگ) کشور در منطقه سلخ جزیره قشم در بهمن ۹۵ نمایشی بوده؛ چراکه براساس اطلاعات منتشر شده از سوی شرکت کشتیرانی، هنوز هم حتی فاز یک این پروژه نمایشی نیز به‌طور کامل به بهره‌برداری و درآمدزایی نرسیده و شرکت کشتی‌رانی هنوز هم به فجیره امارات وابسته است**

همچنین پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد میزان سوخت تأمین‌شده از منطقه خلیج فارس از ۲۵ میلیون تن فعلی تا سال ۲۰۲۰ به ۴۰ تا ۴۵ میلیون تن خواهد رسید. در کنار این موضوع، بررسی‌ها نشان می‌دهد نیاز سالانه کشتیرانی ایران به سوخت، حدود ۷۰۰ هزار تن و نیاز شرکت ملی نفتکش ایران نیز ۶۰۰ هزار تن است. با این حال به‌رغم وجود ظرفیت بالا برای درآمدزایی از حوزه سوخت‌رسانی دریایی یا همان «بانکرینگ»، ایران با وجود مزه‌های آبی گسترده و بنادر متعدد، علاوه‌بر اینکه نقشی در تأمین سوخت‌رسانی دریایی ندارد، حتی بخش عمده سوخت مورد نیاز شناورهای خود را