مونتاژکاران خصوصی در حال خریدن خودروسازان داخلی هستند

فروش تدریجی سایپا و ایران خودرو

فاطمه سادات مرتضوی
خبرنگار گروه اقتصاد

اخیرا ابراهیم بازیان، رئیس سازمان خصوصی‌سازی در اظهارنظر عجیبی مدعی شد ایران‌خودرو و سایپا در فهرست قطعی واگذاری هستند و اگر دولت جدید همکاری کند یک هفته‌ای سهام دولتی این دو خودروساز را عرضه می‌کنیم. اما آیا این موضوع شدنی است؟ برای اینکه به این سوال پاسخ دهیم که آیا این واگذاری آن هم در یک هفته شدنی است یا خیر، باید برگردیم به ۱۵ اسفندماه ۱۴۰۰. زمانی که شهید رئیسی رئیس‌جمهور سابق کشور در بازدید سرزده از شرکت خودروسازی ایران‌خودرو در دستور هشت‌ماده‌ای که برای «بهبود وضعیت صنعت خودروسازی کشور» به‌طور رسمی ابلاغ کرد یکی از بندهای آن واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی ایران‌خودرو و سایپا حداکثر ظرف شش ماه پس از ابلاغ دستور هشت‌ماده‌ای به بخش غیردولتی بود. در شهریور سال ۱۴۰۱ نه‌تنها مدیریت ایران‌خودرو و سایپا واگذار نشد، بلکه با گذشت دو سال از آن تاریخ درحال حاضر کلاف مالیکت خودروسازان دولتی پیچیده‌تر نیز شده و مدعیان جدیدی از سوی دولت، نهادهای شبه‌دولتی و اخیرا خودروسازان مونتاژکار وارد سهامداری خودروسازان دولتی شده‌اند. در جدیدترین اتفاق خودروسازان مونتاژکار سهامدار گروه سایپا شده‌اند. «فرهیختگان» در گفت‌وگو با کارشناسان ابعاد مختلف این موضوع را بررسی کرده و از کارشناسان درخصوص اولویت اول خودروسازی سوال کرده است.

ورود خودروسازان کرمانی به جمع سهامداران سایپا

از اواخر دهه ۸۰ قطعه‌سازان و در رأس آنها گروه کروز اقدام به خرید بخشی از سهام ایران‌خودرو کردند، در کنار گروه کروز، گروه رایزکو و گروه بهمن نیز از دیگر خریداران بخش خصوصی سهام ایران‌خودرو بودند؛ اما جدیدترین اتفاق مربوط به ورود مونتاژکاران به لیست سهامداران غول‌های خودروساز دولتی است. بررسی وضعیت سهامداران دو غول خودروسازی دولتی نشان می‌دهد، در گروه ایران‌خودرو شرکت کروز به تنهایی مالک ۱۵ درصد از سهم این گروه است. همچنین ایران‌خودرو و شرکت کروز ۱۰٫۲۶ درصد از سهام را به‌صورت مشترک دارا هستند. سهام چرخه‌ای در گروه ایران‌خودرو به تنهایی ۱۰٫۸۷ درصد و با احتساب شرکت کروز نیز رقم بسیار بالاتری خواهد بود. در این گروه سهم مستقیم دولت فقط ۵٫۷۱ درصد است. سهم گروه بهمن ۳٫۶۵ درصد، نزدیک به ۲۰ درصد در اختیار نهادهای شبه‌دولتی و بانک‌ها و مابقی مربوط به سهامداران خرد است. در گروه سایپا نیز دولت به‌طور مستقیم نزدیک به ۱۷ درصد از سهام این گروه را در اختیار دارد، در این گروه نزدیک به ۴۰ درصد از سهام مربوط به سهام چرخه‌ای زیرمجموعه‌های گروه سایپاست. نزدیک به ۱۶ درصد مربوط به سهامداری شبه‌دولتی‌ها و نهادهای عمومی، نزدیک به ۶٫۲ مربوط به شرکت کرمان موتور و کمتر از ۲ درصد نیز مربوط به شرکت خدمات و تجارت بم خودرو (شرکت خدمات پس از فروش مونتاژکاران کرمانی) است. مابقی سهام نیز مربوط به سهامداران خرد است.

سهم دولت ۱۷ درصد یا ۷۲ درصد؟

در ایران پس از تصویب قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در سال ۱۳۸۷ فرآیند واگذاری شرکت‌های دولتی ازجمله ایران‌خودرو و سایپا آغاز شد. به‌رغم آنکه در این قانون تلاش شده بود که تصدیگری دولت کاهش پیدا کند و با واگذاری شرکت به بخش خصوصی، بهره‌وری آن افزایش یابد اگرچه در ظاهر، دولت سهام خود در شرکت ایران‌خودرو و سایپا را به ترتیب به حدود ۵ و ۱۷ درصد کاهش داده، اما همچنان با داشتن بیش از ۵۰ درصد از سهام شرکت ایران‌خودرو و بیش از ۷۲ درصد از سهام شرکت سایپا از طریق شرکت‌های عمومی وابسته به دولت و شرکت‌های زیرمجموعه شرکت اصلی و تعیین حداقل سه عضو هیات‌مدیره امکان مدیریت و سیاستگذاری حداکثری در این دو شرکت را دارد. مطابق آخرین گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، تقریبا بیش از ۵۰ درصد (۵۹٫۲ درصد) از سهام شرکت ایران‌خودرو در اختیار دولت، شرکت‌های عمومی غیردولتی، شرکت‌های زیرمجموعه ایران‌خودرو و بانک‌هاست و عملا کنترل تمامی این سهام در دست دولت است؛ از این رو با وجود واگذاری سهام دولت، درصد خیلی کمی از اختیارات در دست قطعه‌سازان است. به‌طور مشابه نیز تقریبا بیش از نیمی (۷۲٫۸۴ درصد) از سهام شرکت سایپا در اختیار دولت، شرکت‌های عمومی غیردولتی و شرکت‌های زیرمجموعه سایپاست و در اینجا نیز نظام کنترل‌گر دولت است.

معضل سهامداری چرخه‌ای در ایران‌خودرو و سایپا

یکی از معضلات خصوصی‌سازی دو خودروساز دولتی، مساله سهامداری چرخه‌ای است. به‌طور کلی می‌توان گفت در اثر خرید سهام شرکت مادر توسط شرکت‌های زیرمجموعه و ایجاد سهامداری چرخه‌ای عملا مدیریت شبه‌دولتی در شرکت‌های خودروسازی مستقر شده است. ازجمله مهم‌ترین آسیب‌های سهامداری چرخه‌ای (خرید سهام شرکت مادر توسط شرکت‌های زیر مجموع) بلوکه شدن بخش بزرگی از سرمایه شرکت به‌صورت سهام و ایجاد یک حلقه بسته مدیریتی در شرکت است. در سال ۹۸ وزیر صمت وقت هدف از واگذاری سهام را پس از فروش اموال مازاد خودروسازان، تامین نقدینگی و سبک‌سازی اولیه ایران‌خودرو و سایپا ذکر کرد. همچنین در بحث تامین مالی نیز این دو خودروساز ملزم شده‌اند از محل فروش اموال مازاد خود، ۲ هزار میلیارد تومان نقدینگی به دست آورند. به‌طور کلی ابزارهای گسترده‌ای جهت کنترل فعالیت‌های بنگاه‌ها و جهت‌دهی به آنها برای دستیابی به اهداف دولت وجود دارد. سه ابزار اصلی تنظیم‌گری قیمت، مقدار و تعداد بنگاه‌هاست. اعمال محدودیت بر کیفیت محصول، تبلیغات و سرمایه‌گذاری از دیگر ابزارهای کنترل‌گر نهادهای تنظیم‌گر است. به استناد بررسی‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، به دلیل آنکه بیش از ۲۰ نهاد حاکمیتی در سیاستگذاری صنعت خودروسازی نقش دارند، امکان راهبری واحد برای این صنعت سلب شده و هماهنگی و انسجامی در تصمیم‌گیری و سیاستگذاری‌ها وجود نخواهد شد که موجبات وقایع نامطلوبی درمورد قیمت‌گذاری خودرو، تعیین دستورالعمل قیمت‌گذاری، تایید صورت‌های مالی و... شده است.

فعالیت ۲۷ خودروساز در ایران!

یکی از ابزارهای مورد استفاده در صنعت خودروی ایران، برقراری انحصار در صنعت خودرو در راستای توسعه آن بوده است و در مقابل از مهم‌ترین عواملی که شرکت‌های خودروسازی را به سمت ارتقای سطح کیفیت تولیدات، کاهش قیمت و توسعه محصول وادار می‌کند، فشار رقابت در بازار هدف است. درواقع خودروسازان برای بقا در بازار خودرو مجبور خواهند بود سطح رقابت‌پذیری تولیدات خود را در سطح قابل قبولی حفظ کنند. در جهان امروز بازار خودروی چین یکی از رقابتی‌ترین بازارهاست. درحال حاضر سالیانه حدود ۳۰ میلیون دستگاه خودرو در چین تولید و سالیانه تقریبا همین تعداد به فروش می‌رسد. بیشتر خودروسازان جهانی به‌صورت شرکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک با شرکت‌های چینی در چین خودرو تولید می‌کنند. لازم به ذکر است در این کشور بیش از ۲۰ تولیدکننده اصلی حضور دارند و فشار رقابت در این کشور به حدی بالاست که خودروسازان معروفی نظیر فورد، کیا، نیسان، بی‌ام‌و، مزدا و هوندا نتوانسته‌اند سهمی بیش از ۵ درصد را برای خود کسب کنند. اما ماجرای بازار خودروی ایران گویا طور دیگری است؛ در بازار خودروی ایران تنها دو خودروساز که به‌صورت سنتی بیش از ۵۰ سال در ساختار صنعت خودروی ایران فعالیت می‌کنند، درمجموع حدود ۹۰ درصد از سهم بازار را در دهه‌های گذشته در اختیار داشته‌اند (اگرچه در دو سال اخیر سهم خودروسازان خصوصی از بازار افزایش چشمگیری داشته است)، سایر بازار میان خودروسازان بسیار کوچک داخلی و خودروهای وارداتی تقسیم شده است. از طرف دیگر برخی معتقدند با توجه به تعرفه بالای واردات خودرو به کشور، خودروهای وارداتی عملا رقابتی را ایجاد نمی‌کنند. مطابق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، در سال ۹۶ ساختار بازار خودروی ایران به این صورت بود که حدود ۴۷ درصد از این بازار در دست ایران‌خودرو، ۴۰ درصد در دست سایپا، ۵ درصد از آن سایر خودروسازان داخل بود و تنها ۸ درصد نیز سهم واردات خودرو بود.

نکته جالب توجه درمورد بازار خودروی ایران این است که ۲۷ شرکت خودروسازی در ایران فعالند اما در عمل فقط با دو غول دولتی این بازار آشنا هستیم. البته که همین دو خودروساز داخلی نیز در عمل با یکدیگر رقابت نمی‌کنند. زیرا با بررسی قیمت محصولات گروه صنعتی ایران‌خودرو و گروه سایپا مشخص می‌شود این دو خودروساز در بازه‌های قیمتی یکدیگر ورود ندارند و هرکدام در بازه‌های قیمتی جداگانه به عرضه خودرو می‌پردازند. همچنین باید این نکته را یادآور شد که در سال‌های اخیر نیز به‌واسطه کمبود منابع ارزی و ممنوعیت واردات خودرو، وضعیت انحصار در بازار خودرو تشدید شده است. با این انحصار بالای بازار خودرو در ایران نیز به نظر می‌رسد سیاست‌های دولت باید به نحوی اتخاذ شود که اگر امکان وجود رقابت در بازار خودرو به دلایل گوناگون وجود ندارد، بتوان با سیاست‌های تشویقی و تنبیهی انگیزه اقتصادی خودروسازان را به سمت توسعه این صنعت متمایل ساخت.

انحصار بد، انحصار خوب!

امیرحسین کاکایی، کارشناس خودرو درگفت‌وگو با «فرهیختگان» با اشاره مسیر زیگزاگی خصوصی‌سازی خودروسازی در ایران اظهار داشت: «باید در ابتدا بدانیم اصلا انحصار چیست؟ انحصار به خودی خود بد نیست. کره جنوبی نیز تنها یک خودروساز دارد که صادرکننده به سراسر دنیاست. بله این بازار انحصاری است اما در مقابل در ایران ۲۷ خودروساز داریم، با این وجود مردم اصلا احساس رقابت نمی‌کنند. این به این معناست کشور ما نهایتا ظرفیت بیشتر از دو خودروساز را ندارد که توانایی رقابت‌پذیری داشته باشند که ۸۰ درصد بازار را در دست می‌گیرند. اینکه یک شرکت از انحصار خود سوءاستفاده کند بد است ولی انحصار به خودی خود بد نیست.» کاکایی در ادامه با تاکید بر اینکه در این سال‌ها دولت بازار را در دست گرفته، گفت: «دولت نیز در این سال‌ها به تنهایی تعیین‌کننده شیوه کاری ایران‌خودرو و سایپا بوده است و با قیمت‌گذاری دستوری دولت، این شرکت‌ها به توزیع‌کننده رانت تبدیل شده و حتی ۲۰۰ هزار میلیارد نیز دچار ضرر شده‌اند.»

شرایط عجیب‌وغریب

کاکایی ادامه داد: «ورود کرمان‌خودرو به جمع سهامداران گروه سایپا تماما بستگی به رفتار دولت دارد. دولت خطاهای بزرگی دارد که گردن نمی‌گیرد. مشکل کنونی عدم انجام واردات نیز اصلا به خودروساز مربوط نیست و تنها بانک مرکزی جلوی آن را گرفته است. در اصل خودروساز خود باید وارد کند. نتیجه این کار این است که تنها ۱۰ سواری‌ساز بنام داریم. خودروساز بازیچه دست دولت شده به نحوی که حتی تیراژ آن دستوری است. مشکل اساسی این صنعت تنها سیاستگذاری غلط از جانب دولت است.» وی در ادامه اظهار داشت: «مشکل بعدی این است که قانون حمایت از تولیدات داخل دارای تناقضاتی است که شرایط کنونی را ایجاد کرد. واردات قطعات از بیرون کشور هم قیمت کمتری تحمیل می‌کند و کیفیت بالاتری دارد. البته این هم مجاز نیست. اینجاست که به تناقضات این قانون برمی‌خوریم. حل این پاردوکس‌ها تنها با همکاری دولت و مجلس در فرآیند قانون‌گذاری و سیاستگذاری امکان‌پذیر است.» کاکایی با بیان اینکه وضعیت فعلی خودروسازی خیلی عجیب‌وغریب است می‌گوید ما باید تکلیف خود را مشخص کنیم. بالاخره یا خودروسازی دولتی باشد یا کاملا خصوصی. در شرایط فعلی که سهامدار خودروسازان دولت، شبه‌دولتی و بخش خصوصی است، مسئولان خودروسازی به کسی پاسخگو نیستند. دولت هم مسئولیت ضرر و زیان را به گردن نمی‌گیرد.

پیشنهادی برای تعیین تکلیف خودروسازان دولتی

کاکایی اظهار داشت: «بنا بر اصل ۴۴، وقتی بنگاهی به بخش خصوصی واگذار می‌شود وظیفه دولت حکمرانی همزمان با خصوصی‌سازی است. به عبارتی، دولت باید نظام تنظیم‌گری خود را اصلاح سازد. اگر رفتار دولت تصحیح نشود رسما نابودی حاصل می‌شود.» این کارشناس خودرو درخصوص تعیین‌تکلیف سهامداری و مالکیت خودروسازان می‌گوید: «خصوصی‌سازی یکی از راه‌حل‌هاست. بهترین راه‌حل این است که دولت با بخش خصوصی یک قرارداد اجاره به شرط تملیک به مدت ۵ سال با رعایت قوانین جدید تنظیم کند. شرکت‌ها در بخش خصوصی و دولت همگام و همزمان باید شرایط خاص و مقررات داشته باشند و هردو باید برنامه مدون و قابل اجرا ارائه دهند. این راه‌حل شامل یک پکیج جامع است. راه‌حل خصوصی‌سازی به تنهایی پاسخگوی شرایط فعلی نیست. البته که نهادی مانند دیوان عالی قوه قضائیه باید به‌عنوان نهاد ناظر باشد. دولت، مجلس و بخش خصوصی باید هر یک تعهدات خود را ارائه دهند و ارزیابی آن توسط نهادی به جز مجلس باشد، نهادی که به مباحث قضایی و اقتصادی مسلط باشد. شورای رقابت نیز نهاد مناسبی برای قضاوت این داستان است. همچنین این نهاد باید بسیار تخصصی باشد. اکنون که دولت همه‌کاره است، بازهم تعارض منافع ایجاد می‌شود. راه‌حل مشکلات صرفا با ریل‌گذاری صحیح، سیاستگذاری و قانون‌گذاری مطلوب و متقن همراه با شفافیت ایجاد می‌شود.»

خصوصی‌سازی بی‌هدف اقدامی کورکورانه است

میلاد بیگی، کارشناس حوزه خودروی مرکز پژوهش‌های مجلس در گفت‌وگو با «فرهیختگان» و درخصوص خرید سهام خودروسازان دولتی از سوی مونتاژکاران اظهار داشت: «مساله واگذاری در این نقطه ممکن نیست. به نظر می‌رسد شرکت کرمان‌موتور علاقه دارد سهام عمده‌تری را از سایپا خریداری کند. پیش از اینکه دولت هدف خود از واگذاری را مشخص نکرده باشد، این واگذاری حتما یک اقدام کورکورانه خواهد بود. نکته دوم این است که شرکت کرمان‌موتور، شرکت قطعه‌ساز نیست؛ درنتیجه مسائلی که در حوزه انحصار در زنجیره تامین درباره سایر شرکت‌های قطعه‌ساز که شرکت‌های خودروسازی را خریداری کردند، وجود دارد درباره این شرکت وجود ندارد. اساسا مساله اینجاست که وزارت صمت و دولت می‌خواهد با آینده این شرکت‌ها چه کند؟ سوال مهم‌تر این است که این واگذاری قرار است چه هدفی را دنبال کند؟»

تفاوت خرید سهام مونتاژکاران با قطعه‌سازان

وی افزود: «طرفین باید بدانند با چه وضعیتی مواجه هستند و قرار است چه چیزی از آنها مطالبه شود. منظور از مطالبه به معنای دستور نیست؛ بلکه فضایی که از طریق آیین‌نامه‌ها ساخته می‌شود و سیاست‌هایی که از سمت دولت پیگیری خواهد شد و عملا انگیزه‌های اقتصادی بنگاه را شکل خواهد داد. درنتیجه تا زمانی که هدف دولت مشخص نباشد ورود به این حوزه کورکورانه خواهد بود. به نظر می‌رسد دولت برنامه جدی‌ای برای این موضوع ندارد. با توجه به اینکه شرکت کرمان‌موتور در جایگاه تولید خودرو قرار دارد مباحثی که تا پیش از این در حوزه انحصار در زنجیره تامین وجود داشت، درباره این خودروساز کمرنگ‌تر است. با توجه به اینکه همین الان هم عمده بازار در دست شرکت سایپاست و شرکت کرمان‌موتور در مقایسه با سایپا شرکت کوچکی محسوب می‌شود مباحث حوزه انحصار را نمی‌توان خیلی جدی گرفت.»

واگذاری اولویت صنعت خودرو نیست

این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر مسائل جدی‌تر صنعت خودرو تکمیل کرد: «مهم‌ترین مساله درباره واگذاری این است که اولا به این باور برسیم که اولویت کنونی ما واگذاری نیست. ما اکنون با شرایط واگذاری در دو بنگاه هم فاصله معنادار داریم. دولت لازم دارد اکنون درباره مسائلی مثل آینده صنعت خودرو، سیاستگذاری کلان چهار سال آینده و... تعیین‌تکلیف کند. بعد از همه این مسائل و ایجاد زیرساخت‌ها به موضوع واگذاری می‌رسیم. در حال حاضر خصوصی‌سازی باید از دستورکار دولت به‌عنوان مهم‌ترین موضوع صنعت خودرو خارج شود.» بیگی در پایان یادآور شد: «در این شرایط افرادی روی کار خواهند آمد که نه ناشی از تولید، بلکه ناشی از رانت‌های موجود در زنجیره تامین و مواردی ازاین‌دست، به سمت تولید سود حرکت خواهند کرد. اگر قرار است یک پلتفرم جدید ایجاد و تولید شود دولت می‌تواند یک شرکت ذیل شرکت ایران‌خودرو تاسیس کند، سهام قابل‌توجه آن را به شرکت‌های خصوصی واگذار کند و بخش خصوصی را در تولید یک مدل در یک بخش درگیر کند. در این صورت کم‌کم فرآیند تعامل با بخش خصوصی انجام می‌شود و در ادامه دولت می‌تواند به‌مرور به سمت واگذاری ایران‌خودرو به بخش خصوصی گام بردارد.»

وضعیت سهامداری گروه ایران‌خودرو تا هفته آخر شهریور ۱۴۰۳

سهامداران ایران‌خودرو	درصد سهم	نوع مالکیت
شرکت تدبیر سرمایه آراد	۱۵	شرکت کروز- قطعه‌ساز
شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو	۱۰٫۸۷	سهام چرخه‌ای
شرکت سپهر کیش ایرانیان	۱۰٫۲۶	مشترک بین ایران‌خودرو و شرکت کروز
سازمان گسترش و نوسازی ایران	۵٫۷۱	دولت
شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران- سهامی عام	۵٫۰۱	بانک دولتی
شرکت سرمایه‌گذاری آتیه صبا	۴٫۹۸	شبه‌دولتی
شرکت ورودی بهمن	۳٫۶۵	گروه بهمن
شرکت سرمایه‌گذاری سهند	۳٫۰۸	-
شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان	۳٫۰۵	بانک تجارت
شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری	۳٫۰۳	شبه‌دولتی
شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه راهبردی راز	۲٫۲۸	هلدینگ رایزکو- قطعه‌ساز
شرکت گروه مالی ملت	۱٫۶۸	بانک شبه‌دولتی
شرکت سرمایه‌گذاری ماناوین	۱٫۴۳	-
شرکت گروه مالی پارسیان	۱٫۲۱	بانک خصوصی
شخصی- حقیقی	۱٫۱۱	-
شرکت سرمایه‌گذاری بهمن	۱٫۰۳	گروه بهمن
سایر سهامداران	۲۶٫۶۲	سهامدار خرد

منبع: وبسایت سازمان بورس

وضعیت سهامداری گروه سایپا تا هفته آخر شهریور ۱۴۰۳

سهامداران	درصد	نوع مالکیت
سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران	۱۶٫۸۱	دولت
شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا	۱۶٫۷۳	سهام چرخه‌ای
موسسه صندوق بازنشستگی کارکنان فولاد	۱۴٫۵۳	شبه‌دولتی‌ها
شرکت پیشگامان بازرگانی ستاره تابان	۹٫۷۳	سهام چرخه‌ای
شرکت سرمایه‌گذاری سایپا	۸٫۶	سهام چرخه‌ای
شرکت کرمان‌موتور	۶٫۲	خودروساز مونتاژکار
شرکت تجارت‌الکترونیک خودرو تابان	۲٫۹۸	سهام چرخه‌ای
شرکت خدمات و تجارت بم‌خودرو	۱٫۹۲	خدمات پس از فروش مونتاژکاران
شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی نیوان ابتکارس.ع	۱٫۲۸	سهام چرخه‌ای
شرکت بیمه کوثر	۱٫۱	نهادهای عمومی
سایر سهامداران	۱۹٫۷۵	سهامدار خرد

منبع: وبسایت سازمان بورس

دوشنبه ۲۶ شهریور ۱۴۰۳
شماره ۴۲۲۹
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مجری انحصاری تبلیغات دانشگاه آزاد اسلامی
کانون تبلیغاتی سپهر جوان
۰۹۳۹۸۸۸۸۶۹۹

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

عضو هیات مدیره بانک سپه در همایش بانکداری اسلامی مطرح کرد

ایده جدید وام قرض‌الحسنه اموال (منقول و غیرمنقول) برای جهش تولید

دکتر پرتوافکنان عضو هیات مدیره بانک سپه در سی‌وچهارمین همایش بانکداری اسلامی با ارائه مقاله‌ای، ایده جدیدی برای ارائه وام قرض‌الحسنه اموال (منقول و غیرمنقول) در راستای جهش تولید ارائه کرد.
به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی بانک سپه، در سی‌وچهارمین همایش بانکداری اسلامی که با حضور مدیران و کارشناسان نظام بانکی و جمعی از اساتید، دانشجویان و پژوهشگران این حوزه برگزار شد، دکتر مصطفی پرتوافکنان عضو هیات مدیره بانک سپه ضمن ارائه مقاله‌ای با عنوان «آسیب‌شناسی و بالفعل سازی ظرفیت‌های قرض‌الحسنه» ایده جدیدی برای ارائه وام قرض‌الحسنه اموال (منقول و غیرمنقول) برای جهش تولید با مطالعه موردی در بانک سپه ارائه کرد.
دکتر پرتوافکنان در این همایش اظهار داشت: «با توجه به بند ۲ اصل ۴۳ قانون اساسی مبنی‌بر تامین امکانات و شرایط لازم برای کسانی که قادر به کار هستند ولی وسایل و امکاناتش را در اختیار ندارند، با لحاظ افزایش قیمت امکانات و تجهیزات برای شروع به کار و عدم پوشش سقف لازم قرض‌الحسنه از طریق وام بدون بهره، می‌توان برای این دسته از افراد با توجه به ظرفیت وسیع عقد قرض و اجازه قرض مال و تعریف مال که صرفا وجه نقد نمی‌باشد؛ زمینه ایجاد اشتغال و جهش تولید را فراهم کرد.
عضو هیات مدیره بانک سپه افزود: «در این طرح مردم، سازمان‌ها، دولت و بانک‌ها می‌توانند اموال و دارایی‌های خود از قبیل زمین، مسکن، ماشین‌آلات، تجهیزات و غیره که راکد بوده و موردنیاز کارآفرینان که توان انجام کار دارند را در قالب عقدقرض تهیه و از طریق بانک‌ها و یا ایجاد سازمان و نهاد مدیریت قرض‌الحسنه اموال، در اختیار آنان قرار دهند.
دکتر پرتوافکنان خاطرنشان کرد: «مطالعه پژوهش موردنظر از طریق مدل داده بنیاد با بررسی پیشینه نظری داخلی، خارجی و خبرگان بانکی، ۱۳۵ مفهوم را استخراج و با تحلیل داده‌ها، مدل اجرایی موضوع را طراحی نموده است.»
مقاله موردنظر از طریق موسسه عالی آموزش بانکداری به‌زودی به همراه سایر مقالات در اختیار علاقه‌مندان قرار می‌گیرد.