

«فرهیختگان» از وضعیت کفایت سرمایه ۲۷ بانک کشور گزارش می‌دهد

# ۱۷ بانک در وضعیت قرمز

**ادامه از صفحه ۱**

### ■ دماسنج سلامت بانک‌ها

کفایت سرمایه به‌عنوان شاخص ضروری برای ایفای تعهدها و سودآوری بانک‌ها، از جمله شاخص‌های مهم و اساسی در نهاد‌های مالی محسوب می‌شود. از سویی، کارایی اقتصادی زمانی حاصل می‌شود که بانک‌ها از بهترین ترکیب نهاده‌های ورودی استفاده کنند و با کاهش هزینه‌های عملیاتی، به سطح مطلوبی از ستانده و ارائه خدمات برسند. قانون‌گذار برای ارتقای سیستم مالی سالم، از بانک‌ها می‌خواهد که برای مقابله با زیان و محدودکردن ریسک‌های اعتباری، سرمایه کافی در اختیار داشته باشند (سمانه خاکسارآستانه و مهدی گوهررستمی، مقاله بررسی تأثیر کفایت سرمایه بر شاخص کارایی اقتصادی بانک‌های دولتی در ایران). براساس تعاریف آیین‌نامه کفایت سرمایه بانک مرکزی، نسبت کفایت سرمایه، حاصل تقسیم سرمایه پایه به مجموع دارایی‌های موزون‌شده به ضرایب ریسک برحسب درصد است.

کمیته بال این نسبت را نخستین بار در سال ۱۹۸۸ به بانک‌های دنیا معرفی کرد. کمیته بال در آن سال مجموعه‌ای از شرط‌های حداقل سرمایه را به بانک‌ها پیشنهاد کرد که بعد‌ها به پیمان «بال» معروف شد. نسبت کفایت سرمایه یکی از نسبت‌های سنجش سلامت عملکرد و ثبات مالی مؤسسه‌های مالی و بانک‌ها است. بانک‌ها برای پوشش ریسک ناشی از فعالیت‌های خود باید سرمایه کافی داشته باشند و مراقب باشند که آسیب‌های وارد‌شده به سپرده‌گذاران منتقل نشود. بدین لحاظ باید از حداقل میزان سرمایه مطلوب برای پوشش ریسک‌های عملیاتی خود برخوردار باشند.

در ایران، بانک مرکزی ح.ا.ا آیین‌نامه کفایت سرمایه را ابلاغ کرده است. این آیین‌نامه، مصوب ۱۳۸۲ شورای پول و اعتبار بوده که برای اجرا به کلیه بانک‌های دولتی ابلاغ شده است. در این آیین‌نامه عنوان شده که سرمایه مناسب و کافی یکی از شرایط لازم برای حفظ سلامت نظام بانکی است و هریک از بانک‌ها و مؤسسه‌های اعتباری برای تضمین ثبات و پایداری فعالیت‌های خود باید همواره میان سرمایه و ریسک موجود در دارایی‌های خود نسبت مناسبی برقرار کنند. کارکرد اصلی این نسبت حمایت از بانک در برابر زیان‌های غیرمنتظره و نیز حمایت از سپرده‌گذاران و اعتباردهندگان است؛ به این دلیل حفاظتی که این نسبت در برابر زیان‌های وارد‌شده ایجاد می‌کند و نگهداری سرمایه کافی و متناسب با مخاطرات موجود منبع اصلی اعتماد عمومی به هر بانک به طور خاص و سیستم بانکی به طور عام است. طبق این آیین‌نامه از بانک‌ها خواسته شده تا سطح مشخصی از سرمایه را به‌عنوان بافر نگه‌دارند تا بخشی از ریسکی را که متحمل می‌شوند، کاهش دهند. همچنین توصیه شده است که حداقل سطوح سرمایه نظارتی را حفظ کنند تا از احتمال خطر جلوگیری شود. در این آیین‌نامه حداقل نسبت کفایت سرمایه برای کلیه بانک‌ها و مؤسسه‌های اعتباری اعم از دولتی و غیردولتی مثبت ۸ درصد تعیین شده است. همچنین به بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران این اختیار داده شده که می‌توانند در مواردی که استانداردهای بین‌المللی یا ضرورت حفظ سلامت بانک‌ها و مؤسسه‌های اعتباری اقتضا کند، برای تمام یا برخی از بانک‌ها و مؤسسه‌های اعتباری حدود بالاتری را تعیین کنند.

### ■ جاماندگی بانک‌های ایران از استانداردهای بین‌المللی

مقررات و استانداردهای بین‌المللی در زمینه کفایت سرمایه پیشرفت‌های قابل توجهی داشته ولی بانک مرکزی ایران کماکان براساس استاندارد کمیته بال ۱ عمل می‌کند. بانک مرکزی آیین‌نامه کفایت سرمایه بانک‌ها و مؤسسات اعتباری را در بهمن ماه سال ۱۳۸۲ تصویب کرده و حداقل نسبت کفایت سرمایه ۸ درصد را برای این نهاد‌ها الزامی کرده است. بازارهای مالی و اعتباری کشور به سرعت درحال استفاده از نوآوری‌های جدید هستند، اما تاکنون تهیه و ابلاغ استانداردهای کفایت سرمایه متناسب با سرعت تغییرات نظام بانکی کشور از سوی مقام ناظر دنبال نشده است. عدم همراهی بانک مرکزی به‌عنوان نهاد متولی سیاست‌گذاری و مقررات‌گذاری شبکه بانکی با اقتضانات جدید و یافته‌های روز باعث خواهد شد اشکالات مدل‌های قدیمی مدیریت ریسک و استانداردهای کفایت سرمایه بال یک در شبکه بانکی باقی مانده و به تکرار بحران‌های بانکی و اعتباری تجربه‌شده دنیا در داخل کشور منجر شود.

در حالی که بانک‌های دنیا براساس استاندارد بازل سه، از سال ۲۰۱۸

ملزم به رعایت کفایت سرمایه ۱۲درصدی شدند، اما تا پایان سال ۱۴۰۲ نسبت کفایت سرمایه در ۱۰ بانک ایران بالای ۸ درصد، در ۸ بانک بین یک تا ۷ درصد و در ۹ بانک دیگر نیز این مقدار بین منفی یک تا منفی ۳۶۰ درصد بوده است.

بر این اساس اگر زمانی بین بانک‌های ایران و بانک‌های بین‌المللی ارتباطاتی برقرار شود، نمی‌توان انتظار داشت بانکی که استانداردهای بین‌المللی را رعایت نمی‌کند از جانب بانک‌های خارجی مورد پذیرش قرار گیرد. مرکز پژوهش‌های مجلس در سال‌های گذشته در گزارشی با عنوان «موانع غیرتحریمی توسعه روابط بانکی ایران با سایر کشورها» دلایل اصلی وضعیت نامناسب کفایت سرمایه در بانک‌های ایران را به این‌گونه می‌شمرد: مواردی همچون پایین بودن سرمایه پایه بانک‌ها و فقدان انگیزه در صاحبان سهام برای افزایش سرمایه، عدم بازبینی مقررات کفایت سرمایه همگام با تحولات جهانی، ضعف در افشا و تفاوت‌های زیاد در ارائه اطلاعات مربوط به کفایت سرمایه در صورت‌های مالی بانک‌ها، مشکلات عدیده در کفایت سرمایه بانک‌های دولتی ناشی از عوامل بیرونی و درونی، کاهش سودآوری و افزایش زیان‌های انباشته، عدم اثربخشی اقدامات اصلاحی و نظارتی لازم در خصوص بانک‌های باکفایت سرمایه پایین‌تر از حد استاندارد، کیفیت پایین و غیر کارای کانال‌های افزایش سرمایه بانک‌ها همچون تجدید ارزیابی دارایی‌ها و غیره.

کاهش سودآوری بانک‌ها و افزایش زیان‌های انباشته و تداوم آن در سال‌های اخیر مانع از افزایش سرمایه بانک‌ها و افزایش سرمایه پایه آنها شده است. بررسی صورت‌های سود و زیان بانک‌های کشور نشان می‌دهد که روند کاهش سوددهی آنها در حال تبدیل شدن به روند زیاندهی و افزایش نامتعارف زیان است. بسیاری از بانک‌های بزرگ کشور در سال‌های اخیر زیان‌های بالایی ثبت کرده‌اند. نکته قابل توجه آن است که از سال ۱۳۹۴ شاهد ایجاد زیان انباشته پایان دوره و انتقال آن به سال‌های بعد هستیم به طوری که این مسئله سبب از بین رفتن اندوخته قانونی برخی بانک‌ها و حتی منفی شدن نسبت کفایت سرمایه در برخی بانک‌های بزرگ شده است.

دلیل دیگر کفایت سرمایه پایین در بانک‌های ایران حجم بالای دارایی‌های با ضریب ریسک بالااست که سبب افزایش مخرج کسر در شاخص نسبت کفایت سرمایه شده است. در استاندارد بال ۲ و ۳ برای مطالبات غیرجاری وزن ریسکی ۱۵۰ درصد وقتی ذخیره خاص وام اعطایی کمتر از ۲۰ درصد مانده وام است و ۱۰۰ درصد وقتی ذخیره خاص بیشتر از ۲۰ درصد مبلغ مانده وام است تعیین شده.

مرکز پژوهش‌ها در گزارش خود اشاره می‌کند هرچند ارقام رسمی نسبت مطالبات غیرجاری در سال‌های اخیر رو به کاهش اعلام شده، اما واقعیت آن است که بسیاری از بانک‌ها برای گزارش کمتر حجم

مطالبات غیرجاری خود، اقدام به امهال مطالبات در قالب تسهیلات جدید می‌کنند و به نوعی مطالبات خود را از فرد به تسهیلات مجدد بدل می‌سازند. نکته قابل توجه آن است که از میان سه نوع مطالبات غیرجاری، بیش از ۶۰ درصد مطالبات غیرجاری بانک‌های ایران از نوع مطالبات مشکوک‌الوصول بوده که بدترین نوع مطالبات غیرجاری است.

### ■ کفایت سرمایه ۱۷ بانک زیر استاندارد

طبق ماده (۶) دستورالعمل محاسبه سرمایه نظارتی و کفایت سرمایه مؤسسات اعتباری که توسط بانک مرکزی در تاریخ ۱۷ اسفندماه ۱۳۹۸ به شبکه بانکی ابلاغ شده و مطابق اصلاحیه سال ۱۴۰۲ آن، نسبت کفایت سرمایه بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی باید حداقل معادل ۸ درصد باشد. با وجود این، طبق اطلاعات صورت مالی سال ۱۴۰۲ بانک‌های کشور، میانگین این شاخص برای ۲۴ بانک و بدون درنظر گرفتن بانک‌های سپه، آینده و سرمایه، حدود مثبت یک درصد و با در نظر گرفتن دو بانک آینده و سرمایه به منفی ۲۴ درصد می‌رسد. براساس این داده‌ها، در سال ۱۴۰۲ از ۲۷ بانک، رقم کفایت سرمایه برای ۱۰ بانک بالای ۸ درصد، ۸ بانک بین ۷ تا ۷ درصد و برای ۹ بانک بین منفی یک تا منفی ۳۶۰ درصد بوده است.

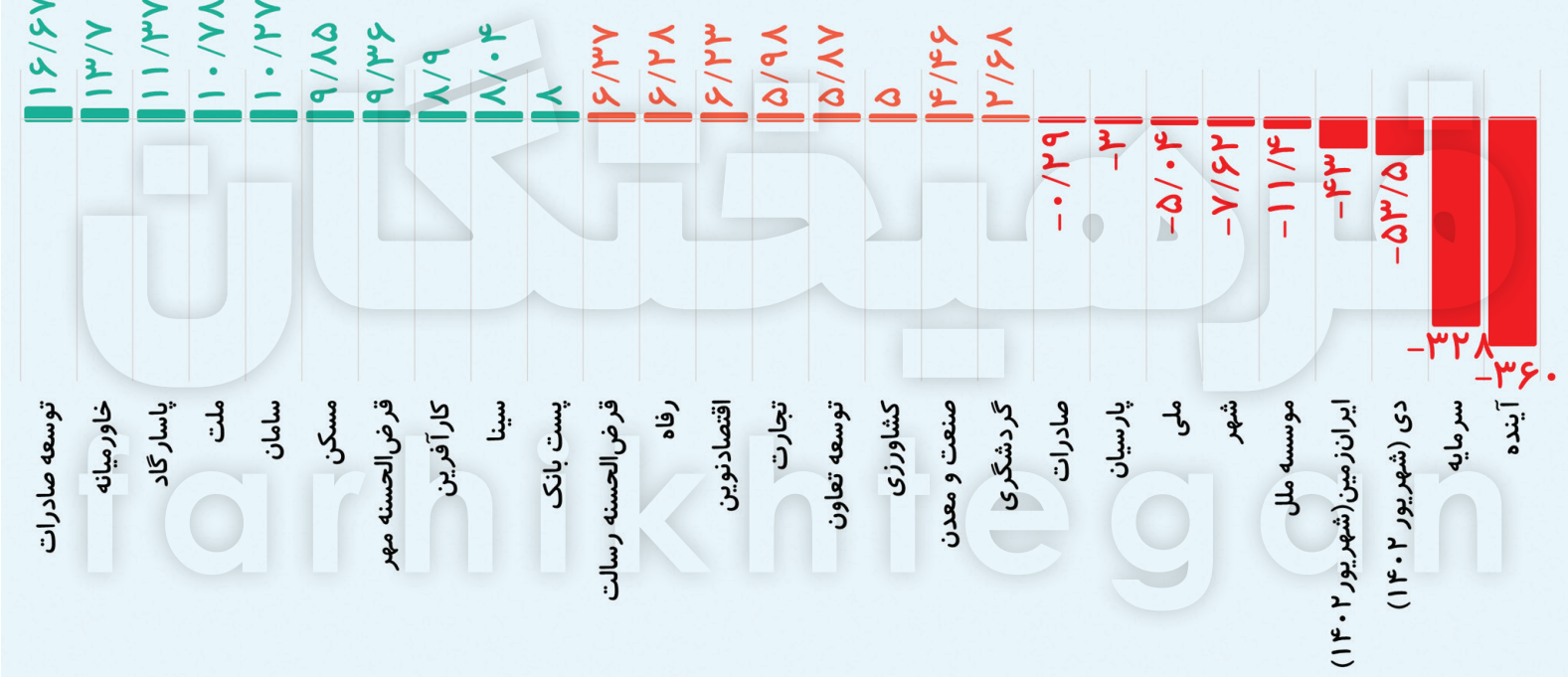
در بین بانک‌های کشور، بهترین عملکرد در شاخص کفایت سرمایه مربوط به بانک‌های توسعه صادرات با ۱۶٫۷ درصد، خاورمیانه با ۱۳٫۷ درصد، پاسارگاد با حدود ۱۱٫۴ درصد، ملت ۱۰٫۸ درصد، سامان ۱۰٫۳ درصد و مسکن با ۹٫۸ درصد بوده است.

بدترین عملکرد نیز مربوط به بانک‌های آینده با کفایت سرمایه منفی ۳۶۰ درصدی، سرمایه با منفی ۳۲۸ درصدی، دی با منفی ۵۳ درصد، ایران زمین (تا انتهای شهریور ۱۴۰۲) با منفی ۴۳ درصد، مؤسسه ملل با منفی ۱۱٫۴درصد و شهر با منفی ۷٫۶ درصد بوده است.

این داده‌ها حکایت از آن دارد، ۷ بانک دولتی (بدون بانک سپه که اطلاعات صورت مالی را منتشر نکرده)، میانگین کفایت سرمایه‌شان برابر با ۶٫۴ درصد است. طبق این داده‌ها، بانک دولتی توسعه صادرات با کفایت سرمایه ۱۶٫۷ درصد، بهترین وضعیت را در این شاخص دارد. مسکن با ۹٫۸ درصد در بین بانک‌های دولتی دوم بوده، پست بانک با ۸ درصد سوم، توسعه تعاون با ۵٫۸ درصد چهارم، کشاورزی با ۵ درصد پنجم، صنعت و معدن با ۴٫۵ درصد ششم و ملی با منفی ۵ درصد هفتم است. به عبارتی، سه بانک دولتی توسعه صادرات، مسکن و پست بانک توانسته‌اند طبق دستورالعمل بانک مرکزی مقداری بیش از ۸ درصد را برای این شاخص در عملکرد خود داشته باشند و باقی بانک‌های دولتی که بانک سپه نیز قطعاً جزء آنهاست در این شاخص توانسته‌اند استانداردهای حداقلی بانک مرکزی را به دست بیاورند.

## نسبت کفایت سرمایه بانک‌های کشور در انتهای سال ۱۴۰۲ (درصد)

(حداقل نسبت استاندارد بانک مرکزی ایران برای کفایت سرمایه بانک‌ها مثبت ۸ درصد است)



## وزارت حمل‌ونقل

سیدپه حسین مدنی

رئیس اندیشه‌گهرماتی هوشمند

طی سال‌های اخیر که موضوع کوچک‌سازی دولت برای چابک‌سازی امور مطرح و اجرا شده است، برخی نهاد‌ها با هم ادغام شده و در قالب یک ساختار به اداره امور مورد نظر خود پرداخته‌اند. یکی از این موارد، ادغام دو حوزه مهم حمل‌ونقل و مسکن در وزارت راه و شهرسازی بود. این اقدام نه تنها به بهبود اداره امور این دو بخش کمکي نکرد بلکه باعث پیش رفتن امور در هر دو حوزه شد. تاسیس وزارت راه و شهرسازی و سپردن مسکن و حمل‌ونقل به یک ساختار، اقدامی کاملاً ناکارآمد بوده است. مسکن یک موضوع فراگیر است و هیچ فردی در کشور نیست که به نوعی با آن درگیر نباشد. حمل‌ونقل هم شرط اساسی تداوم حیات اقتصادی کشور است. این دو حوزه در مجموع حدود ۸۰ درصد گردش مالی را به طور مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر قرار می‌دهند.

این وزارتخانه از ۶ شرکت و سازمان در بخش مسکن و ۹ شرکت در بخش حمل‌ونقل تشکیل شده است. این سازوکارها از هوشناسی، ریل، فرودگاه، جاده و بندر گرفته تا زمین، مسکن، خاک و نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده را در حیطه کاری خود دارند و همه آنها باید توسط یک وزیر مدیریت شوند. بنابراین با توجه به جایگاه اقتصادی و اجتماعی و تنوع عملکردی این وزارتخانه، تجمیع آن در یک وزارتخانه جداگانه منطقی به نظر نمی‌رسید. ادغامی غیرمنطقی

که امروز آثار آن را می‌توان در کسری شدید مسکن و شرایط غم‌انگیز مستأجران و وضعیت اسفناک صنعت هوایی، حمل‌ونقل ریلی و شرایط جاده‌های کشور دید.

نکته مهم دیگر درباره ادغام وزارتخانه‌های «راه و ترابری» با «مسکن و شهرسازی» و تاسیس وزارتخانه «راه و شهرسازی» این است که به دلیل اهمیت بیشتر مسکن برای دولت‌ها، در این ۱۳ سال کفه ترازوی انتخاب وزرا بیشتر به سمت بخش مسکن این وزارتخانه چریده و چهره‌هایی با تخصص مسکن مسئولیت این نهاد را بر عهده گرفته‌اند. به بیان دیگر چون دولت‌ها مسکن را ورتیرین عملکرد خود می‌دانند، با توجه به محدودیت‌های جدی در تأمین منابع مالی در این مدت ترجیح داده‌اند در وزارت راه و شهرسازی حمل‌ونقل را فدای مسکن کنند. ترجیحی که هم اوضاع مسکن را بهبود نداده و هم حمل‌ونقل را قربانی کرده است.

مجموع این شرایط باعث شده امروز بسیاری از کارشناسان این حوزه از ایده تفکیک وزارت راه و شهرسازی دفاع کنند چون همان‌طور که در گذشته چهره‌ای متخصص در هر دو حوزه در رأس این وزارتخانه قرار نگرفته است؛ در آینده هم چنین شخصیتی یافت نخواهد شد و ادامه این وضعیت چیزی جز اصرار بر تداوم خسارت به کشور نیست.

اگر بخواهیم جزئی‌تر به مشکلات دو حوزه مسکن و حمل‌ونقل و اهمیت تفکیک وزارت راه و شهرسازی بپردازیم باید به وضعیت

فعلی اقتصاد مسکن کشور و چشم‌انداز چندساله آن نگاه کنیم. اکنون در کشور با یک کسری ۵ میلیون واحدی در بخش مسکن مواجهیم. این کسری در صورت ادامه وضع موجود تا سال ۱۴۱۰ به حدود ۱۲ میلیون واحد خواهد رسید. این مسئله خود به تنهایی یک ایرچالش است. حال به این مشکل بزرگ، چالش‌های حوزه حمل‌ونقل اعم از وجود صدها پروژه ناتمام، فرسودگی شدید ناوگان هوایی، تخریب مداوم جاده‌های کشور، حکمرانی شدیداً ضعیف راه‌آهن، دور خوردن ایران در کریدورهای بین‌المللی و… را هم اضافه کنید. یک وزیر چطور می‌تواند همزمان به همه این چالش‌ها فکر و برای حل آنها چاره‌اندیشی کند؟ آیا این موارد و مسائل، دلیل قانع‌کننده‌ای برای تفکیک وزارت راه و شهرسازی نیست؟

جداً از بخش مسکن که تدابیر خاص خود را می‌طلبد، مدیریت حمل‌ونقل کشور ذیل یک معاونت وزارتخانه راه و شهرسازی تجربه تلخ و گرانی برای کشور رقم زده است. ناسامانی در مدیریت راه‌آهن و حذف ناگوار ایران از کریدورهای بین‌المللی و عدم تحقق اهداف در حمل‌ونقل ریلی، تکیه بیش از حد به جاده‌های کشور و تخریب مداوم این زیرساخت‌های گران‌قیمت، فرسودگی زیرساخت‌های بندری و با قلع نشدن ظرفیت‌های این بخش، وخیم شدن مشکلات صنعت پرچالش هواپیمایی و از دسترس خارج شدن خدمات این صنعت برای ۶۶ درصد مردم کشور ازجمله تجربه‌های تلخ این ساختار معیوب است. امروز باید از این تجربیات

درس گرفت و مدیریت حمل‌ونقل کشور را جدا از بخش مسکن، مجدداً در قالب یک وزارتخانه مجزا از سر گرفت.

مسئله اساسی اینجاست که تصمیم‌گیران و مجریان کشور پذیرند بخش حمل‌ونقل به بازنگری اساسی نیاز دارد. نوسازی یا بهره‌ور کردن برخی زیرساخت‌های سخت و نرم حمل‌ونقلی مثل ماهواره و رادارهای کنترل ترافیک هوایی، طرح سهپتن (سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای) و بسیاری از ابزارهای مدیریتی و نظارتی برای تحقق حکمرانی دیجیتال و هوشمند ازجمله این نیازهای اساسی است. این موارد جز با تفکیک وزارت راه و شهرسازی محقق نخواهد شد چون حمل‌ونقل قطعاً فرسنگ‌ها با موضوعاتی از جنس مسکن و شهرسازی فاصله دارد و می‌طلبد در جای خود یعنی در وزارتخانه‌ای تخصصی برای مدیریت امور مربوط به آن پرداخته شود.

در این شرایط، انتخاب فرانزه صادق مالواجرد به عنوان وزیر راه و شهرسازی یکی از نکات امیدبخش برای تفکیک این وزارتخانه است. حمایت صادق مالواجرد در کنار مواقت کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، امید‌ها را برای تفکیک بیشتر کرده است. در پایان امیدواریم با تفکیک این وزارتخانه در دولت چهاردهم، به دو موضوع مهم مسکن و حمل‌ونقل به صورت تخصصی پرداخته و با برنامه‌ریزی درست و دقیق، چالش‌ها و مشکلات این حوزه‌ها رفع شود.