۲ سال از ضرب‌الاجل واگذاری ایران‌خودرو و سایپا گذشت ولی عزمی برای اجرای آن نیست

خودرو در هزار توی خصوصی‌سازی

گروه اقتصادی: نزدیک به ۲ سال از ضرب‌الاجل رئیس‌جمهور برای واگذاری مدیریت دولتی ایران‌خودرو و سایپا به بخش خصوصی می‌گذرد اما هنوز تغییری در مدیریت این ۲ شرکت دیده نشده و وضعیت مالی این ۲ خودروساز هر روز بدتر از دیروز می‌شود. به گزارش «وطن امروز»، ۱۱ اسفند سال ۱۴۰۰ بود که در نخستین ماه‌های آغاز به کار دولت سیزدهم، حجت‌الاسلام والمسلمین سیدابراهیم رئیسی رئیس‌جمهور کشورمان به همراه «رضا فاطمی‌امین» وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت دولت بازدید سرزده‌ای از پارکینگ و کارخانه ایران‌خودرو به عمل آورد.

رئیس‌جمهور پس از این بازدید، دستورالعمل هشتگانه‌ای را برای تحول صنعت خودرو ارائه داد که واگذاری مدیریت دولتی ایران‌خودرو و سایپا به بخش غیردولتی یکی از آنها بود. در طول ۲ سال گذشته بعضی از این فرمان‌ها مانند افزایش تولید خودرو، شفافیت در نحوه عرضه و همچنین واردات خودرو به صورت دست و پا شکسته محقق شد اما از میان آنها واگذاری سهام خودروسازان به بخش خصوصی از جمله مواردی است که هنوز به نتیجه قابل‌قبولی نرسیده است.

در آن فرمان ۸ بندی اینگونه مقرر شده بود که «تعیین تکلیف امور مربوط به واگذاری سهام خودروسازان به بخش خصوصی توسط دستگاه‌های ذی‌ربط با آن تا پایان شهریور ۱۴۰۱ انجام شود». اکنون یک سال و نیم از پایان ضرب‌الاجل رئیس‌جمهور به آن دستگاه‌ها می‌گذرد اما هنوز تغییری در ساختار مدیریت و مالکیت ایران‌خودرو و سایپا دیده نشده است.

■ پاسکاری توپ واگذاری میان صمت و اقتصاد

در طول یک سال و نیم گذشته خبرنگار «وطن امروز» همواره پیگیر آخرین وضعیت واگذاری سهام ایران‌خودرو و سایپا به بخش خصوصی بود اما طی این مدت وزرای اقتصاد و صمت به عنوان متولیان اصلی این موضوع، مسؤولیت واگذاری خودروسازان را دائما به گردن یکدیگر می‌انداختند.

در زمان حضور فاطمی‌امین در وزارت صمت، او مدعی شده بود اقدامات مهمی مانند پیشبرد امور حقوقی مربوط به واگذاری خودروسازان و همچنین ارزیابی ارزش دارایی آنها انجام شده است. وی پیدا شدن خریدار با شرط اهلیت در حوزه خودرو را به عنوان آخرین گام واگذاری خودروسازان اعلام کرده بود و همواره تاکید داشت مابقی امور باید توسط وزارت اقتصاد و سازمان خصوصی‌سازی پیگیری شود.

بعد از گذشت بیش از یک‌سال و نیم از موعد تعیین تکلیف سهام خودروسازان، وزارت صمت و اقتصاد هنوز پیرامون این مساله به توافق نرسیده‌اند و همچنان باید شاهد بر زمین ماندن این موضوع بود

در سوی دیگر احسان خاندوزی، وزیر امور اقتصادی و دارایی هم در پاسخ به اظهارات مسؤولان وزارت صمت مدعی بود سازمان خصوصی‌سازی به عنوان دستگاه دخیل در این موضوع جلساتی را به منظور تعیین تکلیف چگونگی واگذاری سهام ایران‌خودرو و سایپا با مسؤولان وزارت صمت برگزار کرده است.

اوایل اردیبهشت امسال بود که سکاندار وزارت صمت تغییر کرد. فاطمی‌امین استیضاح شد و عباس علی‌آبادی وزیر شد اما به رغم تغییر در مدیریت این وزارتخانه، کشمکش‌ها بر سر واگذاری خودروسازان بین وزرای اقتصاد و صمت همچنان ادامه پیدا کرد.

در طول ۸ ماه گذشته علی‌آبادی برخلاف فاطمی‌امین گام موثری جهت تحقق این مساله برنداشت و تنها پاسخی که او طی این مدت به خبرنگاران داد این بود که وزارت صمت خواهان کاهش یا پایان تصدی‌گری خود در صنعت خودروسازی کشور است.

به نظر می‌رسد با آمدن علی‌آبادی به وزارت صمت، روند واگذاری خودروسازان نه‌تنها پیشرفتی نکرد بلکه در مقطعی از زمان توقف کرد و بعد از آن دنده عقب گرفت، زیرا در آذرماه امسال خاندوزی اعلام کرد وزارت اقتصاد در حال مذاکره و جمع‌بندی با وزارت صمت برای واگذاری خودروسازها به بخش خصوصی است.

با توجه به موارد مذکور اینگونه می‌توان نتیجه‌گیری کرد که بعد از گذشت بیش از یک‌سال و نیم از موعد تعیین‌تکلیف سهام خودروسازان، وزارت صمت و اقتصاد هنوز پیرامون این مساله به توافق نرسیده‌اند و همچنان باید منتظر بر زمین ماندن این موضوع بود.

■ بخش خصوصی، بازیگر جدید واگذاری خودروسازان

در پی قفل شدن روند واگذاری خودروسازان، به نظر می‌رسد دولت قصد دارد بدون آنکه مالکیتی را واگذار کند، ابتدا مدیریت خودروسازان را به بخش خصوصی واگذار کند. اوایل بهمن امسال جمعی از تولیدکنندگان کشور دیداری با مقام معظم رهبری داشتند که طی آن دیدار، رهبر انقلاب به موضوعاتی نظیر ظرفیت‌های بخش خصوصی و همچنین بهره‌برداری از پتانسیل این بخش در حوزه صنعت تاکید ویژه‌ای داشته‌اند.

به نظر می‌رسد دولت قصد دارد گره کور خصوصی‌سازی صنعت خودرو را نه با واگذاری سهام ایران‌خودرو و سایپا بلکه با واگذاری مدیریت آنها باز کند.

اخیراً احسان خاندوزی در گفت‌وگویی با یکی از رسانه‌ها پیرامون واگذاری خودروسازان اعلام کرده است با توجه به نکات مهم رهبر معظم انقلاب درباره ظرفیت‌های بخش خصوصی، دولت قصد دارد ابتدا به مدیریت دولتی خودروسازان پایان داده و سپس آن را به بخش خصوصی واگذار کند؛ ایده‌ای که به نظر می‌رسد چندان نمی‌تواند در فرآیند باز کردن گره کور خصوصی‌سازی صنعت خودرو از کارایی بالایی برخوردار باشد.

■ چرا بعد از ۲ سال هنوز سهام خودروسازان واگذار نشده است؟

حسین رحیمی‌نژاد، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «وطن امروز» پیرامون موانع موجود بر سر واگذاری سهام تودلی خودروسازان اظهار کرد: اکنون نزدیک به ۲ سال از زمان ابلاغ فرمان ۸ ماده‌ای رئیس‌جمهور برای تحول در صنعت خودرو و به طور خاص واگذاری مدیریت دولتی خودروسازان به بخش خصوصی می‌گذرد اما هنوز تغییری در این امر ایجاد نشده است.

تصریح کرد: این مساله معلول ۲ علت مجزا است. دلیل نخست آن به تجربه‌های ناکامی بازمی‌گردد که در طول چند سال گذشته برای برخی واحدهای صنعتی بزرگ به وقوع پیوسته است.

کارشناس صنعت خودرو افزود: طی سال‌های گذشته نحوه خصوصی‌سازی تعدادی از واحدهای صنعتی کشور به گونه‌ای رقم خورده که نتیجه‌ای جز حیف و میل دارایی آنها به همراه نداشته است. در جریان این موضوع بعضا مواردی مشاهده شده که دارایی یک واحد صنعتی با قیمتی پایین‌تر از ارزش واقعی خود به افراد غیرموجه واگذار شده بود.

رحیمی‌نژاد دخالت برخی قطعه‌سازان و مونتاژکاران به موضوع واگذاری سهام خودروسازان را به عنوان دومین عامل موثر بر ایجاد وقفه در روند این مساله دانست و درباره آن توضیح داد: اخیراً مواردی مشاهده شده مبنی بر اینکه صاحبان برخی از این بنگاه‌ها قصد دارند با خرید بخشی از سهام ایران‌خودرو و سایپا، کارتل اقتصادی خود را بزرگ‌تر کرده تا از این طریق بتوانند نقش پررنگ‌تر و در عین حال قوی‌تری را در صنعت خودروی کشور ایفا کنند.

وی در ادامه پیرامون نامه‌نگاری وزیر صمت با دبیر شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا پیرامون کاهش زمان تجدید ارزیابی دارایی خودروسازان از ۵ سال به ۳ سال و تاثیر آن بر واگذاری سهام آنها گفت: اقدام اخیر وزیر صمت به این دلیل رخ داده که او قصد دارد واگذاری سهام خودروسازان به بخش خصوصی با قیمت روز و در عین حال واقعی خود انجام شود.

کارشناس صنعت خودرو تاکید کرد: شرط بهبود عملکرد ایران‌خودرو و سایپا این است که آنها یک سهامدار عمده حقیقی عمده داشته باشند. واگذاری ۳۰ یا ۴۰ درصد از سهام خودروسازان به یک قطعه‌ساز یا مونتاژکار تنها منجر به تشدید تعارض منافع در صنعت خودرو می‌شود.

■ بروز رانت و فساد، دستاورد مدیریت خصوصی یک شرکت دولتی

رحیمی‌نژاد همچنین درباره اظهارنظر اخیر وزیر اقتصاد مبنی بر واگذاری مدیریت خودروسازان به بخش خصوصی قبل از واگذاری مالکیت آنها گفت: انجام این کار از اساس غلط است، زیرا اجرای چنین برنامه‌ای راه را برای بروز رانت، فساد و تعارض منافع در صنعت خودروی کشور هموار می‌کند.

کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: نظر مقام معظم رهبری پیرامون خصوصی کردن صنایع و واگذاری آنها به فعالان اقتصادی یک گزاره کاملا صحیح است اما متاسفانه درباره بیانات رهبر انقلاب سوءبرداشت‌هایی صورت می‌گیرد که واگذاری مدیریت خودروسازان به بخش خصوصی بدون انتقال مالکیت آنها یکی از مصادیق آن است.

وی در پایان تاکید کرد: مدیریت خصوصی یک شرکت دولتی، منجر به اعطای رانت و همچنین بروز تعارض منافع می‌شود. بخش خصوصی زمانی می‌تواند مدیریت خوبی را در یک بنگاه اقتصادی داشته باشد که آن بنگاه در مالکیت کامل بخش خصوصی باشد.

■ خودروسازان غرق در زیان و بدهی

طی چند سال اخیر ایران‌خودرو و سایپا با مشکلات متعددی مواجه بودند که افزایش روزافزون زیان انباشته و همین‌طور بدهی آنها به قطعه‌سازان از جمله موارد مهمی است که می‌توان به آنها اشاره کرد. در حال حاضر اکثر قریب به اتفاق کارشناسان صنعت خودرو بر این باورند که این مدیریت دولتی است که ۲ شرکت مذکور را با چنین مسائلی روبه‌رو کرده است.

آخرین بررسی‌های انجام شده از صورت‌های مالی خودروسازان در سامانه کدال بیانگر آن است که زیان‌دهی خودروسازان همچنان مانند قبل ادامه داشته و حتی رکوردهای جدیدی را هم به ثبت رسانده است. در حال حاضر آخرین برآوردها نشان از آن دارد که مجموع زیان انباشته ۳ شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو تا پایان آذرماه (۹ ماهه امسال) به ۱۷۴ هزار میلیارد تومان رسیده است.

مضاف بر زیان انباشته، بدهی‌های مکرر خودروسازان به قطعه‌سازان از دیگر عواملی است که واگذاری سهام آنها به بخش خصوصی را با چالش جدی مواجه می‌کند. در حال حاضر ایران‌خودرو و سایپا با زیان انباشته و بدهی بسیار زیادی مواجه هستند که خریداران واقعی را از خرید سهام آنها بازمی‌دارد.

مشکل تامین نقدینگی از دیگر مواردی است که از آن می‌توان به عنوان یکی دیگر از مشکلات خودروسازان دولتی کشور نام برد. متاسفانه این مشکل تا حدی عمیق شده که اخیرا وزیر صمت با ارسال نامه‌ای به بانک مرکزی خواهان افزایش سقف اعتباری آنها شده بود؛ درخواستی که در نهایت با موافقت شورای پول و اعتبار همراه شد.

شاید یکی از مهم‌ترین عللی که باعث تاخیر در واگذاری سهام ایران‌خودرو و سایپا شده باشد همین مشکلات مالی است که خریداران را از خرید سهام این شرکت‌ها منصرف می‌کند. به نظر می‌رسد مکاتبه اخیر علی‌آبادی با دبیر شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا برای تجدید ارزیابی زودتر از موعد دارایی خودروسازان هم به این خاطر است که او می‌خواهد زیان و بدهی خودروسازان را از طریق به روزرسانی ارزش دارایی آنها جبران کند.

زیان‌دهی خودروسازان همچنان مانند قبل ادامه دارد و حتی رکوردهای جدیدی را هم به ثبت رسانده است. در حال حاضر آخرین برآوردها نشان از آن دارد که مجموع زیان انباشته ۳ شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو تا پایان آذرماه (۹ ماهه امسال) به ۱۷۴ هزار میلیارد تومان رسیده است

همانگونه که در ابتدا اشاره شد، مدیریت دولتی ایران‌خودرو و سایپا دستاوردی جز افزایش زیان انباشته و بدهی و همچنین کمبود نقدینگی برای آنها به همراه نداشته است. مطمئنا در صورت واگذاری مدیریت به بخش خصوصی هم گره‌ای از کار آنها باز نمی‌شود، زیرا مالکیت دولت بر سهام تودلی خودروسازان مانع از ایجاد هرگونه تحول در این صنعت می‌شود.

دولت سیزدهم به نیمه راه خود رسیده و همراه با آن وضعیت مالی ایران‌خودرو و سایپا هم هر روز وخیم‌تر از روزهای قبل می‌شود، حال باید دید گره کور واگذاری سهام خودروسازان بویژه سهام تودلی آنها تا پایان سال ۱۴۰۳باز خواهد شد یا اینکه مدیریت آنها همچنان بر گردن سایر دولت‌ها باقی خواهد ماند.

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی خبر داد

شروع عرضه ریال دیجیتال از ۱۴۰۳

نظام بانکداری جهان با سرعت بسیار بالا به سمت دیجیتالی‌شدن در حرکت است؛ به همین نسبت زیرساخت‌های مهم نیز باید از سوی سیاست‌گذار پولی کشور یعنی بانک مرکزی تأمین شود.

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی ضمن تشریح مهم‌ترین اقدامات بانک مرکزی در حوزه فناوری‌های نوین در سال ۱۴۰۲ از صدور ۴۵۰ هزار دسته چک الکترونیک در شبکه بانکی خبرداد و گفت: هم‌اکنون زیرساخت‌های لازم برای ارائه خدمات چک الکترونیک در ۳۰ بانک کشور مهیا است و طبق برنامه‌ریزی انجام شده تا ۳ سال آینده تمامی چک‌ها الکترونیکی خواهد شد.

مهران محرمیان با بیان اینکه تاکنون همچنین ۲۲۴ هزار فقره چک دیجیتال صادر شده است که از این تعداد ۱۹۴ هزار برگ آن به صورت غیرحضوری نقد شده است، افزود: در حال حاضر ۱۲ بانک در زمینه ارائه خدمات چک الکترونیک فعال هستند و زیرساخت‌های فنی چک الکترونیک در همه ۳۰ بانک کشور به طور کامل فراهم شده است. به این معنا که همه بانک‌ها، چک الکترونیک سایر بانک‌ها را می‌پذیرند و نقد می‌کنند.

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی با بیان اینکه به تدریج چک دیجیتال جای خود را بین مردم پیدا خواهد کرد، گفت: با حذف فیزیک چک طی ۳ سال آینده همه چک‌ها الکترونیکی خواهند شد. وی افزود: با ایجاد سقف اعتباری برای چک آخرین گام برای اجرای پروژه چک الکترونیک برداشته خواهد شد و در صورت اجرای آن، آمار کلاهبرداری توسط چک، آمار چک برگشتی و زندانیان چک برگشتی بیش از پیش کاهش می‌یابد.

محرمیان با اشاره به اینکه هنوز در استفاده از چک الکترونیک فرهنگ‌سازی به طور کامل انجام نشده است، گفت: در حال حاضر چک‌های الکترونیک هر بانک در ابزارهای الکترونیک همان بانک قابلیت نقد شدن دارند و با توجه به اینکه مزیت اصلی این نوع چک این است که برای نقد شدن آن نیاز به مراجعه به شعبه نیست. زیرساخت‌های فنی نقد شدن چک هر بانک در ابزارهای بانک‌های دیگر از طرف بانک مرکزی فراهم شده و باید بانک‌ها توسعه ابزارهای خود را در دستور کار قرار دهند.

وی با بیان اینکه پروژه پیچک و صیاد پروژه‌هایی بودند که سال ۱۴۰۰ عملیاتی شدند، خاطرنشان کرد: با اجرای این پروژه زمینه برای کاهش شدید آمار چک‌های برگشتی و زندانیان چک برگشتی فراهم شد، به نحوی که سال ۹۶ در هر روز کاری ۱۰ نفر بابت چک برگشتی روانه زندان می‌شدند اما در حال حاضر هر ۳ روز، یک نفر بابت چک برگشتی روانه زندان می‌شود.

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی از ارتقای زیرساخت‌های نظارتی بانک مرکزی در راستای نظارت دقیق بر خلق نقدینگی شبکه بانکی خبر داد و گفت: با هماهنگی وزارت صمت و سازمان امور مالیاتی زمینه برای استفاده از فاکتورهای فروش و صورت حساب‌های الکترونیک در گزینه «بابت» فراهم خواهد شد.

وی گفت: به این ترتیب کسبه و فعالان اقتصادی مجبور به ارائه فاکتورهای خود به‌صورت فیزیکی و دستی به بانک‌ها نخواهند بود و هم اکنون قابلیت استعلام فاکتورهای فروش از داخل شعب بانک‌ها وجود دارد. وی تصریح کرد: بانک مرکزی به منظور شفاف‌سازی تراکنش‌های بانکی و مبارزه با پولشویی، علاوه بر شناسایی و نظارت بر مبدا و مقصد تراکنش‌ها، موضوع تراکنش‌های بانکی و گزینه «بابت» در نقل‌وانتقالات بانکی را مورد توجه قرار داده است. به این ترتیب که استفاده از گزینه «بابت مدیریت نقدینگی» در نقل‌وانتقالات بانکی برای انتقال وجه بین حساب اشخاص محدود شده و استفاده از این گزینه صرفا در نقل‌وانتقالات بانکی مربوط به یک شخص حقیقی یا حقوقی امکان‌پذیر است.

محرمیان نظارت بر مبدا، مقصد و موضوع نقل‌وانتقالات بانکی را از مصادیق حکمرانی ریال دانست و گفت: در همین راستا محدودیت‌هایی برای افرادی که به طرز مشکوکی از گزینه «بابت قرض و تأدیه دیون» در نقل‌وانتقالات بانکی خود استفاده می‌کنند در نظر گرفته شده است و اکنون افراد تا سقف مشخصی امکان استفاده از این گزینه را دارند.

وی با اشاره به مهم‌ترین دستاوردهای بانک مرکزی در حوزه فناوری‌های نوین در سال ۱۴۰۲ خاطرنشان کرد: در سال‌جاری به منظور تحقق شعار سال و مهار تورم علاوه بر اتخاذ سیاست‌های پولی که بر کنترل نقدینگی مؤثر است، بانک مرکزی، ضمن ارتقای زیرساخت‌ها و سامانه‌های نظارتی پیشین خود، به منظور نظارت دقیق‌تر بر خلق نقدینگی شبکه بانکی با طراحی سامانه‌های جدید، نظارت بانکی را تقویت کرد.

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی افزود: بانک مرکزی در سال ۱۴۰۲ برنامه‌های جدیدی را در دستور کار قرار داد و با دریافت اقلام اطلاعاتی جدید از بانک‌ها و تحلیل آن، اقدام به طراحی سامانه‌هایی کرد تا فرآیند خلق نقدینگی توسط بانک‌ها را با دقت بیشتری رصد کند.

■ ارتقای مدل اعتبارسنجی

محرمیان با بیان اینکه مدل فعلی اعتبارسنجی تنها ۳۰ درصد از ایرانیان را پوشش می‌دهد، تاکید کرد: با عملیاتی شدن مدل جدید اعتبارسنجی این نسبت به صددرصد افزایش خواهد یافت، به علاوه با توجه به اینکه شرکت‌های معتبر اعتبارسنجی دنیا دقتی حدود ۹۲ درصد دارند و با مدل جدید اعتبارسنجی دقت اعتبارسنجی از حدود ۶۰ درصد به ۸۷ درصد خواهد رسید، این افزایش دقت در اعتبارسنجی در حد استانداردهای جهانی است.

وی خاطرنشان کرد: در همین راستا امسال تقویت و ارتقای مدل و فرآیند اعتبارسنجی در دستور کار بانک مرکزی قرار گرفت و با هماهنگی‌های انجام شده با سایر سازمان‌ها مقرر شد داده‌هایی در اختیار بانک مرکزی قرار گیرد تا نظام و مدل جدیدی از اعتبارسنجی توسط بانک مرکزی طراحی شود که نواقص مدل فعلی را نداشته باشد.

وی گفت: با همکاری خوب بین دستگاه‌های اجرایی با بانک مرکزی در حال حاضر اطلاعات خوبی از وزارت رفاه، قوه قضائیه، زیرمجموعه‌های وزارت اقتصاد مانند سازمان امور مالیاتی و فراجا در اختیار بانک مرکزی قرار گرفته است که در کنار به کارگیری اطلاعات بیمه، گمرک، قبوض تلفن همراه افراد و... به ارتقای مدل اعتبارسنجی کمک خواهد کرد.

■ پروژه ریال دیجیتال

این مقام مسؤول با اشاره به اینکه بانک مرکزی ایران جزو بانک‌های پیشرو در ایجاد پول دیجیتال است، گفت: فاز پیش‌آزمایش ریال دیجیتال به اتمام رسیده، در سال جاری وارد فاز آزمایشی شده و سال آینده نیز در جزیره کیش و پایلوت‌های دیگر وارد فاز عملیاتی خواهد شد. اجرای این پروژه ظرفیت خیلی خوبی را برای ارتباطات بین‌المللی ایجاد کرد و در موضوع تحریم نیز کمک‌کننده خواهد بود.

وی در همین زمینه تصریح کرد: همزمان با اجرای این پروژه اتصالات بین‌المللی بانک مرکزی تکمیل خواهد شد. زیرساخت‌های پرداخت کارتی ایران به زیرساخت‌های پرداخت کارتی روسیه متصل می‌شود. همچنین شبکه شتاب ایران به شبکه میر روسیه متصل می‌شود. به علاوه ارتباطات سامانه سپام و SPFS، ارتباطات مالی بین بانک‌ها را به اندازه قابل توجهی تقویت خواهد کرد.

وی با اشاره به اینکه ماهیت ریال دیجیتال دقیقا مشابه اسکناس است، گفت: هیچ تفاوتی بین ریال دیجیتال از نظر ماهوی با اسکناس وجود ندارد و هر آنچه از منظر اقتصادی بر اسکناس مترتب است بر ریال دیجیتال هم مترتب است، با این تفاوت که در ریال دیجیتال نیاز به جابه‌جایی فیزیکی پول وجود ندارد.

■ اجرای پروژه اصلاح نظام کارمزد

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی با اشاره به اینکه شبکه پرداخت برای بهره‌برداری، به‌روزرسانی و ایجاد نوآوری نیاز به نقدینگی و اصلاح نظام کارمزد داشت، گفت: اجرای پروژه سنگین اصلاح نظام کارمزد که طرح آن سال ۱۴۰۱ تصویب شده بود، سال ۱۴۰۲ با هماهنگی و رایزنی با سازمان‌های مربوط، همکاری خوب شبکه بانکی در حوزه بانکداری الکترونیک، فرهنگ‌سازی عمومی و همکاری مردم اجرایی شد.

وی با بیان اینکه اجرای این طرح در بلندمدت به حذف اسکناس در حوزه پرداخت منجر می‌شود، گفت: در حال حاضر نسبت اسکناس و مسکوک به کل پول در ایران جزو پایین‌ترین و بهترین نسبت‌ها در دنیاست.

■ بهره‌برداری از سامانه پل پی در سال آینده

محرمیان با اشاره به دیگر دستاوردهای بانک مرکزی در حوزه فناوری در سال ۱۴۰۲ گفت: بانک مرکزی در سال جاری ضمن تقویت سامانه پل همگام با استانداردهای جهانی، «پل پی» را نیز در بستر پل ایجاد کرد که امکان خرید و پرداخت‌های دوره‌ای مانند اقساط، اجاره و قبوض را بدون نیاز به وارد کردن رمز دوم یا cvv2 فراهم می‌کند.

وی افزد: این سامانه علاوه بر تسهیل در پرداخت‌های بانکی، امنیت پرداخت را نیز افزایش داده و پرداخت‌های دوره‌ای آبونمان کسب‌وکارها را نیز تسهیل می‌کند و هم اکنون کارهای فنی پل پی توسط بانک مرکزی به اتمام رسیده است و همه بانک‌ها به این سامانه تجهیز شده و در سال آینده بهره‌برداری آن عملیاتی خواهد شد.

■ نظارت دقیق و منظم بر فعالان حوزه نظام‌های پرداخت و کاهش آمار قمار

محرمیان با اشاره به تمهیدات بانک مرکزی در حوزه مقابله با سایت‌های قمار گفت: در سال ۱۴۰۲ بانک مرکزی نظارت دقیق و منظم بر پی‌اس‌پی‌ها، پرداخت‌یارها و سایر فعالان حوزه نظام‌های پرداخت را بیش از پیش در دستور کار خود قرار داد و در این حوزه نظام خوبی برای نظارت بر تراکنش‌های قمار شکل گرفت. به نحوی که با شفاف‌سازی اموری که فعالان حوزه پرداخت نباید انجام دهند، همکاری بین بانک‌ها، همکاری شبکه پرداخت و پرداخت‌سازها که در نقل‌وانتقالات کارت به کارت دخیل هستند، یک کاهش ۹۵ درصدی در تراکنش‌های قمار به وجود آمد که آمار مورد توجهی است.