

بیست و ششمین جلسه شورای ملی تأمین مالی
برگزار شد:

موافقت شورا با تشکیل صندوق املاک و مستغلات دولت و امکان توثیق دارایی های دیجیتالی



بیست و ششمین جلسه شورای ملی تأمین مالی با موضوع اوراق بهادار سازی اموال و دارایی های دولت و تسری دامنه و ثایق به دارایی های رقومی و دیجیتالی به ریاست وزیر امور اقتصادی و دارایی برگزار شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، بیست و ششمین جلسه شورای ملی تأمین مالی، به ریاست سید علی مدنی زاده وزیر امور اقتصادی و دارایی و با حضور دستگاه ها و نهادهای مختلف برگزار شد. در این جلسه، شورای ملی تأمین مالی در راستای مولدسازی اموال و دارایی های دولت و نیز تأمین مالی پروژه های عمرانی و تملک دارایی سرمایه ای اقدام به بررسی شیوه نامه پیشنهادی وزارت امور اقتصادی و دارایی با عنوان تشکیل و اداره صندوق سرمایه گذاری املاک و مستغلات اموال دستگاه های اجرایی نمود که با اعمال نقطه نظرات اعضا و حاضرین در جلسه به تصویب رسید.

این شیوه نامه به عنوان یکی از روش های اوراق بهادار سازی اموال دولت در راستای مواد ۱۰ و ۱۴ آیین نامه اجرایی ماده ۳۹ قانون تأمین مالی تولید و زیر ساخت ها در دستور کار شورا قرار گرفت. این روش، برای اولین بار امکان مولدسازی و تأمین مالی پروژه های عمرانی کشور را از بستر بازار سرمایه و از طریق واگذاری واحدهای سرمایه گذاری صندوق املاک و مستغلات اموال دولت با امکان مشارکت و سرمایه گذاری احاد مردم و فعالین بازار سرمایه فراهم خواهد کرد.

در ادامه پیشنهاد افزودن «برخی اقلام و دارایی های رقومی» جهت درج در آیین نامه ماده ۷ قانون تأمین مالی تولید و زیر ساخت ها در خصوص پذیرش دارایی های رقومی به عنوان دارایی های قابل توثیق در راستای بند چ ماده ۶۶ قانون برنامه پنجساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران، مطرح و بررسی شد که شورا با تسری قابلیت توثیق به این دارایی ها جهت پیشنهاد به هیات وزیران موافقت نمود. با اضافه شدن این دارایی ها به آیین نامه ماده ۷ قانون تأمین مالی تولید و زیر ساخت ها،

برای اولین بار امکان توثیق برخی اقلام و دارایی های معنوی و دیجیتالی نظیر نام های تجاری دیجیتالی، حق نشر دیجیتالی، دامنه های اینترنتی، نشان های تجاری، برندهای پلتفرمی فراهم می شود که گام مهمی در راستای تسهیل تأمین مالی کسب و کار ها و اقتصاد دیجیتالی در کشور به شمار خواهد رفت. در انتهای جلسه نیز گزارشی از وضعیت اکوسیستم اعتبار سنجی کشور توسط مرکز ملی تأمین مالی وزارت امور اقتصادی و دارایی و شرکت اعتبار سنجی ایران به شورا ارائه شد.

بر اساس گزارش ارائه شده، از ابتدا تا کنون ۳۴۲ میلیون گزارش اعتبار سنجی تولید شده و اکنون به صورت متوسط، یک میلیون گزارش اعتبار سنجی در روز تولید می شود که ۲۸ بانک و ۱۰۵ سازمان دیگر مجموعاً گزارشات تولید شده استفاده می کنند.



گفت و گو با رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل

بین المللی ایران:

ضرورت تقویت توان رقابتی کامیون های ایرانی در بازارهای بین المللی

آیا فرایند اسقاط کامیون های فرسوده اصلاح می شود؟

سفرش را پیگیری کند. ملک زاده ادامه داد: این الزام موجب شده است خرید کامیون های دست دوم و فرسوده به بخشی از فرایند نوسازی تبدیل شود و در نتیجه، بازار خرید و فروش این خودروها شکل بگیرد؛ در حالی که می توان با اصلاح ساز و کار اجرایی، مسیر نوسازی ناوگان را تسهیل کرد.

وی با تشریح پیشنهاد انجمن در این زمینه گفت: پیشنهاد ما این بود که مطابق نص صحیح قانون، امکان پرداخت ۵ درصد ارزش گمرکی یا دست کم دریافت گواهی مربوط به این مبلغ فراهم شود تا متقاضی بتواند در فرصت مناسب، کامیون مورد نیاز برای اسقاط را پیدا کند و پس از آن، مراحل قانونی نوسازی را انجام دهد.

در شرایط موجود، متقاضی برای انجام ثبت سفارش باید ابتدا یک دستگاه کامیون قدیمی خریداری کند، آن را برای اسقاط ارائه دهد و پس از دریافت گواهی اسقاط، مراحل ثبت سفارش را پیگیری کند؛ این الزام موجب شده است خرید کامیون های دست دوم و فرسوده به بخشی از فرایند نوسازی تبدیل شود و در نتیجه، بازار خرید و فروش این خودروها شکل بگیرد.

برای ثبت سفارش، نوسازی را دشوار کرده، پیشنهاد ما پرداخت ۵ درصد ارزش گمرکی و ممنوعیت فروش کامیون وارداتی به مدت ۱۰ سال است. ملک زاده با تشریح پیشنهاد های این انجمن برای تسهیل نوسازی ناوگان بین المللی اظهار کرد: انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران اخیراً طی مکاتبه ای با سازمان توسعه تجارت، پیشنهاد های خود را برای تسهیل فرایند نوسازی ناوگان ارائه کرده است.

وی افزود: بخشی از این پیشنهادها در آیین نامه مشوق های بند «پ» نیز مطرح شده، اما مسئله اصلی همچنان به ساز و کار اسقاط کامیون های فرسوده و نحوه دریافت گواهی مربوط به آن بازمی گردد.

الزام خرید کامیون فرسوده؛ مانعی در مسیر نوسازی ناوگان

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران با اشاره به فرایند فعلی نوسازی ناوگان تصریح کرد: در شرایط موجود، متقاضی برای انجام ثبت سفارش باید ابتدا یک دستگاه کامیون قدیمی خریداری کند، آن را برای اسقاط ارائه دهد و پس از دریافت گواهی اسقاط، مراحل ثبت

پیشنهاد ممنوعیت فروش کامیون های وارداتی به مدت ۱۰ سال

ملک زاده با اشاره به یکی دیگر از ملاحظات مطرح شده درباره نوسازی ناوگان، گفت: یکی از نگرانی های سازمان توسعه تجارت این است که کامیون های وارداتی در نهایت خرید و فروش شوند و الزاماً در راستای افزایش بهره وری حمل و نقل بین المللی مورد استفاده قرار نگیرند.

وی یادآور شد: برای رفع این نگرانی، پیشنهاد داده ایم فروش کامیون های وارداتی به مدت ۱۰ سال ممنوع شود تا زمینه استفاده از این خودروها در مسیر نوسازی ناوگان فراهم شود.

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران با تأکید بر ضرورت تسریع در اجرای برنامه های نوسازی اظهار کرد: حتی اگر خرید و فروش کامیون در داخل کشور انجام شود، در نهایت نوسازی ناوگان اتفاق می افتد و نمی توان از ظرفیت موجود برای جایگزینی خودروهای فرسوده چشم پوشی کرد.

وی با اشاره به تعداد کامیون های موجود در کشور بیان کرد: در حال حاضر حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار دستگاه کامیون در کشور وجود دارد. اگر فرض کنیم ۱۰ تا حداکثر ۲۰ درصد این ناوگان نوسازی شده باشد، با توجه به اینکه این میزان نیز هنوز محقق نشده است، همچنان فرصت قابل توجهی برای نوسازی باقی مانده است.

ضرورت تقویت توان رقابتی کامیون های ایرانی در بازارهای بین المللی

ملک زاده با تأکید بر اینکه نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای یک ضرورت است، گفت: باید شرایطی فراهم شود تا کامیون های ایرانی بتوانند با قدرت بیشتری در خارج از مرزهای کشور فعالیت کنند و امکان حضور مؤثر تر در حمل و نقل بین المللی برای ناوگان کشور فراهم شود.

وی در پاسخ به پرسشی درباره تأثیر فرسودگی کامیون ها بر امکان تردد آنها در کشورهای دیگر اظهار کرد: قطعاً فرسودگی ناوگان می تواند بر تردد بین المللی کامیون ها تأثیر بگذارد؛ چرا که کشورهای مختلف برای تردد و وسایل نقلیه تجاری، استانداردهای مشخصی دارند که رعایت آنها ضروری است.

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران با اشاره به الزامات کشورهای اروپایی در این زمینه افزود: کشورهای اروپایی استانداردهای خاصی برای تردد کامیون ها در نظر گرفته اند و وسایل نقلیه تجاری برای فعالیت در این کشورها باید شرایط تعیین شده را داشته باشند.

وی در پایان خاطر نشان کرد: معمولاً کامیون هایی که در مسیرهای بین المللی فعالیت می کنند، استانداردهای لازم را دارند، اما با توجه به تفاوت الزامات میان کشورها، در صورت رعایت نشدن استانداردهای مورد نظر، احتمال اعمال محدودیت برای تردد این کامیون ها وجود دارد.