

یادداشت

سبد قیمتی به جای افزایش قیمت بنزین

شاهین زیدآباد . کارشناس انرژی

● روزانه حجمی از بنزین مورد نیاز کشور از محل واردات تامین شده و به قیمت یارانه‌ای به فروش می‌رسد. فاصله قیمتی بین بنزین در ایران و کشورهای منطقه همواره عامل وجود صرفه اقتصادی در قاچاق این حامل انرژی بوده است و علاوه بر اتلاف منابع ملی هزینه گزافی بر کشور تحمیل می‌کند. این در حالی است در گذشته و به دنبال کاهش بهای نفت خام در بازارهای جهانی و نزدیکی قیمت بنزین در داخل و خارج، فرصت مناسبی برای اصلاح این چرخه معیوب به وجود آمد اما دولت‌مردان به دلیل خوف از عواقب کار از آزادسازی قیمت سوخت خودداری کردند.

اکنون که دولت در تنگنای مالی قرار گرفته است، یکی از منابع درآمدی قابل اتسکا افزایش قیمت حامل‌های انرژی است. با وجود این می‌توان راهکاری اندیشید که این افزایش قیمت فشار کمتری بر اقشار پایین جامعه وارد کند. ابتدایی‌ترین نگاه این است که مصرف فزاینده حامل‌های سوختی به‌ویژه بنزین و گازوئیل در عالم واقع از عوامل مختلفی نظیر کیفیت پایین و تکنولوژی قدیمی خودروهای داخلی، تعرفه‌های بالای واردات خودرو، عمر بالای ناوگان حمل‌ونقل، ضعف و کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و عواملی از این دست ناشی می‌شود.

اما در عمل متهم اصلی «قیمت‌های یارانه‌ای» تشخیص داده می‌شود و راهکار پیشنهادی افزایش قیمت سوخت تا رسیدن به تناسب معقول با قیمت‌های منطقه‌ای و جهانی ارائه می‌شود. ولی کدام بخش از اقتصاد ایران را می‌توان با معیارها و روندهای جهانی قیاس کرد که قیمت سوخت از این قافله عقب مانده باشد. علاوه‌براین سابقه افزایش قیمت بنزین و گازوئیل نشان داده است که این سیاست‌ها اثرات کوتاه‌مدت بر مصرف دارد و در عمل بخشی از مصرف به دلیل بهره‌وری پایین خودروه‌ا انتخاب‌ناپذیر است. با وجود این در سویی دیگر ماجرا و در اقتصادی که تورم جزء جدایی‌ناپذیر آن شده است، ثبات چندساله قیمت‌های سوخت حمل‌ونقل منطقی به نظر نمی‌رسد. در این شرایط اتخاذ تصمیمات کارشناسی و بهینه کمک شایانی به تعدیل چالش‌های پیش‌آمده خواهد کرد.

افزایش قیمت بنزین ناراضیانی عمومی را در پی دارد. این امر مختص ایران نیست و در سایر کشورها نیز عکس‌العمل مشابهی از سوی مصرف‌کنندگان دارد. واقعیت آن است که سیستم نادرست قیمت‌گذاری در هر بخشی از اقتصاد عامل گمراهی است و در اولویت سیاست‌های اصلاحات اقتصادی قرار دارد اما هنر کار در ارائه راهکار بهینه در کاهش تبعات آن بر گروه‌ها و اقشار آسیب‌پذیر است.

درباره موضوع افزایش قیمت بنزین و گازوئیل چاره کار در تفکیک میزان اثرگذاری افزایش قیمت بر گروه‌های تقاضا با تشکیل «سبد سوخت برحسب قیمت و کیفیت متنوع» است؛ به‌گونه‌ای که متوسط قیمت سبد سوخت رشد معقولی داشته باشد.

امروزه در اکثر کشورهای جهان بنزین براساس کیفیت به قیمت‌های مختلف در جایگاه‌ها عرضه می‌شود و مشتریان با توجه به نوع خودرو و البته سطح درآمده خود کیفیت مورد نظر را تقاضا می‌کنند. در ایران تجربه بنزین دو نرخی وجود دارد؛ بنابراین به‌کارگیری و توسعه این سامانه را می‌توان ذیل امکان تامین سوخت باکیفیت با قیمت‌های متنوع برای مشتریان فراهم کرد.

در این سیاست (یعنی قیمت‌گذاری سوخت بر حسب کیفیت) دولت می‌تواند از یک سو با تعیین قیمت‌های بالاتر برای فراورده‌های با کیفیت بالا موجب افزایش سطح کیفی فراورده‌های تولیدکنندگان داخلی شود.

درحال حاضر سیاست اصلاح و بهینه‌سازی تولید فراورده‌های نفتی که از سوی دولت دنبال می‌شود، به دلیل تمایل‌نداشتن پالایشگاه‌های داخلی خصوصی‌شده سال‌های سال به طول انجامیده است و نتایج مطلوب را به‌دنبال نداشته که در صورت پیشبرد این راهکار می‌توان این پالایشگاه‌ها را نیز در این مسیر به خدمت گرفت و انگیزه‌های لازم را برای آنها ایجاد کرد.

از سویی دیگر، دولت با تعیین کف قیمت برای حداقل استاندارد مورد نیاز سوخت، ضمن بهره‌گیری از توان و قابلیت‌های بخش خصوصی در واردات و توزیع سوخت، با عرضه فراورده‌های نفتی با سطوح کیفی و قیمتی متنوع، در عمل جامعه مصرف بر حسب نوع تقاضای مصرفی گروه‌بندی‌شده و اثرات افزایش قیمت بر اقشار آسیب‌پذیر تعدیل می‌شود که به عدالت نیز نزدیک‌تر است. وزارت نفت سیاست ایجاد برندهای معتبر در توزیع و فروش فراورده‌های نفتی را دنبال می‌کند و از این حیث بر لزوم تقویت بخش خصوصی و کاهش تصدی‌گری شرکت‌های دولتی تاکید دارد. این در حالی است که می‌توان حیطه فعالیت شرکت‌های فعال در حوزه برندینگ را به واردات فراورده و توزیع آن در قیمت‌های مختلف و بر حسب کیفیت‌های متنوع در جایگاه‌های تحت نظر آنها گسترش داد.

چنانکه ملا حظه می‌شود این راهبرد کاملا در مسیر منویات و سیاست‌های وزارت نفت و دولت قرار دارد.

شکوفه حبیب‌زاده: در سکوت ماجرای خرید هواپما به کشور، خبرهایی می‌رسد که چندان خوشایند نیست. این‌گونه که به نظر می‌رسد، محرمانگی قرارداده‌ا کار دست ایران داده و موضوع پیمان «کیپ‌تاون»، حالا پس از توافقات و امضای قرارداد برای خرید ۲۰۰ هواپما از ایرباس و بوئینگ و پس از چنگ‌و دندان نشان‌دادن برای تحریم‌ها، چاشنی مذاکرات شده است. هرچند بر اساس کنوانسیون «کیپ‌تاون»، تضمین فروش هواپما برای فروشنده با فاینانسور در نظر گرفته می‌شود و بیش از ۷۰ کشور جهان آن را پذیرفته‌اند و برای خرید هواپما به صورت اقساطی، از دید کارشناس پیوستن به آن ضروری است، اما به سبب مغایرت‌های قانونی بندهای آن با قوانین موجود در کشور، به نظر موضوعی چالش‌برانگیز برای تیم ایرانی شده است. آن‌گونه که از شواهد پیداست، این موضوعی مغفول‌مانده در روند مذاکرات خرید هواپما بوده و حالا مذاکره‌کنندگان که سخن از محرمانگی قراردادها به میان می‌آورند و نظرات کارشناسان متخصص را چندان مورد توجه قرار نمی‌دادند، خود در اجرای آنها مانده‌اند.

پیمان کیپ‌تاون چیست؟

کنوانسیون کیپ‌تاون از سال ۲۰۰۱ به شکل رسمی مطرح و پس از چند سال مذاکره میان طرف‌های مختلف فعال در این صنعت به شکلی نهایی اجرائی شد. این کنوانسیون که درحال‌حاضر با احتساب کشورهای حاضر در اتحادیه اروپا نزدیک به ۸۰ عضو دارد، در سال‌های گذشته برای بسیاری از تعهدها بر صنعت هوانوردی مطرح بوده و حتی دامنه اختیاراتش به دیگر حوزه‌ها مانند عرصه ریلی نیز کشیده شده است. کنوانسیون کیپ‌تاون، معاهد‌های برای مدیریت و شفاف‌شدن هرچه بیشتر قراردادهای اجاره یا خرید لیزینگی هواپیماست. اصلی‌ترین شاخصه در کنوانسیون کیپ‌تاون، طراحی و مطرح‌کردن یک مرجع رسمی حل اختلافات مشترک میان طرف‌های مختلف قرارداد است که البته با توجه به آنکه دولت‌ها آن را امضا می‌کنند، سطح تعاملات و حل اختلافات را به دولت‌ها می‌رساند.

بررسی کنوانسیون در ۳ نهاد رسمی کشور

آن‌گونه که مشاور وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «شرق» مطرح می‌کند، این کنوانسیون در نهاد ریاست‌جمهوری، وزارت امور خارجه و وزارت راه در دست بررسی است و مذاکره‌کنندگان طرف مقابل برای آن به تیم ایرانی فشار می‌آورند. بااین‌حال، به گفته او، ایران راهکاری را برای این موضوع مدنظر قرار داده و احتمالا مشکلی برای خرید هواپما تا سال ۲۰۲۰ وجود نداشته باشد، اما حتی با پذیرش این موضوع، سؤال اینجاست که وعده خرید باقی هواپیماها سر از کجا درمی‌آورد؟ غلامرضا سلامی، مشاور وزیر راه و شهرسازی در امور حسابداری، حسابرسی و حاکمیت شرکتی، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: مذاکره‌کنندگان طرف مقابل تاکید دارند ایران عضو پیمان کیپ‌تاون (آفریقای جنوبی) شود. این پیمان به نحوه به‌وثیقه‌گذاری هواپما می‌پردازد و ما هنوز عضو این پیمان نیستیم و پیوستن به آن نیز زمان‌بر است. سلامی در این گفت‌وگو می‌افزاید: فعلا موضوع پیوستن ایران به این کنوانسیون، تصمیمی است که در سطح بالا باید گرفته شود و هنوز تصمیمی در این زمینه اتخاذ نشده است. مشاور وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه پیوستن به پیمان‌های بین‌المللی تعهدات و مزایایی را در کنار هم دارد، می‌گوید: اکنون زمانی است که دیپلماسی کشور باید بسنجد که این مزایا و

دیروز دوفوریت طرح انتقال آب و سدسازی از سوی نمایندگان ملت رد شد

مخالفت با اعمال طرح تنفس برای آب‌رپروژه‌های آبی

شرق: برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی با توجه به تبعات گسترده سدسازی و اجرای شتاب‌زده پروژه‌های انتقال آب بر زندگی مردم، طرحی دوفوریتی به مجلس ارائه کردند که در آن دولت موظف می‌شد به مدت پنج سال، مطالعه، اجرا و توسعه طرح‌های انتقال آب و سدسازی را در حوضه‌های مختلف آبریز کشور متوقف کند. اما دوفوریت این طرح با رأی حاضران در صحن علنی دیروز مجلس رد شد. رضا مکنون عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر معتقد است: بهتر است در اجرای بخشی از پروژه‌های مناقشه‌برانگیز در بخش آب، کمتر عجله کنیم و وزارت نیرو با دقت به این طرح‌ها توجه کند.

نمایندگان مردم در خانه ملت با دوفوریت طرح الزام دولت به توقف مطالعه، اجرا و توسعه طرح‌های انتقال آب و سدسازی در حوضه‌های آبریز رودخانه‌ها، تالاب‌ها و دریاچه‌های محلی به مدت پنج سال مخالفت کردند. پیشنهاددهندگان این طرح دوفوریتی معتقد هستند که در ۱۳ سال اخیر، به دلیل اجرا و عملیاتی‌شدن شش طرح بزرگ انتقال آب و سدسازی‌های غیرکارشناسانه در حوضه آبریز رودخانه‌ها و تالاب‌ها در دریاچه‌های داخلی مانند دریاچه ارومیه، کارون و کرخه، ضمن کاهش شدید آورد رودخانه‌ها زمینه نابودی هزاران هکتار باغ و کاهش تولید محصولات استراتژیکی نظیر گندم فراهم شده است. آنها با اشاره به تبعات ناشی از سدسازی‌ها شامل حذف حقایع زمین‌های زراعی و تالاب‌ها، وقوع زلزله‌ها و مسائلی از این دست، خواستار توقف کوتاه‌مدت اجرای پروژه‌های انتقال آب و سدسازی در حوضه‌های آبریز کشور شدند.

به گزارش خانه ملت، در ماده‌واحد این طرح آمده است: به استناد بندهای (۱)، (۵)، (۶) و (۹) سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه حفاظت از محیط زیست و مدیریت منابع آبی و همچنین بند (۲۰) سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران ابلاغی مورخ ۱۳۹۴/۴/۹ از سوی مقام معظم رهبری، با توجه به کاهش منابع آبی موردنیاز تامین حقایع احیای محیط زیست استان‌های کشور، آب شرب سالم موردنیاز شهرهای ذی‌نفع در استان‌های خوزستان و مازندران و در راستای جلوگیری از گسترش کانون‌های داخلی تولید زلزله‌رها در ۲۳ استان که فقط در شرق و غرب اهواز به مساحت ۵۱۳ هزار هکتار است، پیشگیری از افزایش مرگ‌ومیر شهروندان به دلیل

اقتصاد

مشاور وزیر راه و شهرسازی از بررسی پیوستن ایران به کنوانسیون کیپ‌تاون در ۳ نهاد رسمی خبر داد

پیمانی که قفل پای مذاکرات شد



تعهدات، مجموعاً به نفع کشور است یا خیر. به همین دلیل باید مطالعاتی در این زمینه صورت بگیرد. او توضیحاتی را در مورد روابط حقوقی دو طرف در این پیمان مطرح می‌کند. به گفته او، این پیمان به موضوع تضمین برای فروشنندگان و فاینانسورها می‌پردازد و طرح می‌کند که بهترین تضمین، خود هواپیماست. فروشنندگان و فاینانسورها در قالب این پیمان می‌توانند اگر کشوری پولش را پرداخت نکرد، هواپمای مورد اشاره را در هر نقطه‌ای از جهان است توقیف کنند.

در حال حل مشکل هستیم

او با بیان اینکه اغلب کشورهای مطرح در جهان عضو این قرارداد هستند، می‌گوید: این موضوع در نهاد ریاست‌جمهوری، وزارت خارجه و وزارت راه و شهرسازی در دست بررسی است و ممکن است به خرید هواپیماهایی که در بازه دوساله تا ۲۰۲۰ بناست خریداری کنیم نرسد. البته او تاکید می‌کند چندان هم ضرورتی برای پیوستن به این پیمان نداریم. به گفته او، مبلغ خرید این هواپیماها در این بازه کوتاه زمانی دوساله، آن‌قدر زیاد نیست که مانع کار شود و حتی بوئینگ و ایرباس هم حاضر به فاینانس هستند. درحال، سعی داریم در مذاکرات مشکل را حل کنیم. علیرضا منطری، کارشناس صنعت هوایی و معاون اسبق سازمان هواپیمایی کشوری، نیز در گفت‌وگو با «شرق» به جزئیات این کنوانسیون می‌پردازد و می‌گوید: در گذشته خریدوفروش هواپما در سطح بین‌المللی انجام می‌شد. در این بین چند بازگير وجود داشتند. کشورهای سازنده، خریدار و کشورهایی که چند سال پس از خرید هواپما قصد داشتند آن را بفروشند که قوانین آنها بر روابط تجاری خریدوفروش هواپما حاکم بود و این مسئله ایمنی خریدوفروش را برای شرکت‌ها، به‌ویژه فروشنندگان به خطر می‌انداخت، زیرا احتمال داشت این هواپما در زمان خریدوفروش، در رهن بانکی می‌بود و اگر فروشنده این مسئله را بیان می‌کرد، طبیعتاً خریدار پس از مدتی متوجه می‌شد با اینکه پول را پرداخته، اما مالک هواپما نیست یا فرضا اگر در حین خریدوفروش بین فروشنده و خریدار، مشکلات مالی رخ می‌داد و خریدار توان اینکه پول اقساط را بدهد، نداشته باشد، شرکت فروشنده اگر می‌خواست تضمین آن شرکت را به اجرا بگذارد، به دادگاه‌های آن کشوری که برای این موضوع معین شده بود مراجعه می‌کرد و بسیار سخت می‌توانست برای بازگرداندن هواپما یا وصول‌کردن اقساط اقدام کند. مسائلی از این دست کم نبود و به همین دلیل

به این نتیجه رسیدند که راه‌حلی منطقی در این‌باره بیابند. همین امر سبب شد به فکر کنوانسیونی بین‌المللی باشد تا مقرراتی را در سطح بین‌الملل برای حل این اختلافات مشخص کند که همه کشورها بر مبنای آن مقررات، خرید و فروش را انجام دهند. منطری با بیان اینکه همه این نواقص در این کنوانسیون رفع شده است، می‌افزاید: در این کنوانسیون، تضمین برای فروشنده هواپما به سطح بالایی قرار گرفته و وقتی فروشنده هواپما را می‌فروشد و خریدار نمی‌تواند اقساط خود را بپردازد، وضعیت شرکت فروشنده هواپما در اولویت قرار می‌گیرد؛ به نحوی که فروشننده می‌تواند هواپمای خود را پس بگیرد. معاون اسبق سازمان هواپیمایی کشوری تصریح می‌کند: کنوانسیون‌های بین‌المللی اجبار نمی‌کنند همه در آنها عضو شوند، اما به صورت غیرمستقیم این الزام ایجاد می‌شود؛ به این نحو که وقتی کشوری از کشور سازنده یا فروشنده هواپما قصد دارد هواپما خریداری کند، کشور سازنده یا فروشنده اعلام می‌کند تا زمانی که خریدار عضو کنوانسیون نشود، هواپما را به آنها نمی‌فروشد. بنابراین اگر ایران بخواهد هواپمای نو بخرد یا از فاینانس برای هواپما استفاده کند، از لحاظ مالی اجبار دارد که عضو این کنوانسیون شود. از او درباره این موضوع می‌پرسم که آیا تیم ایرانی از ابتدا به این موضوع واقف بوده یا خیر و پاسخ می‌شوم: از جزئیات بی‌اطلام، اما طبیعی بوده که تیم ایرانی باید در ابتدای زمانی که قصد داشتند این قراردادها را امضا کنند، در زمینه قرارداد کیپ‌تاون کار کارشناسی می‌کردند. لازمه این قرارداد، بررسی کارشناسی به‌ویژه در زمینه کنوانسیون کیپ‌تاون بود تا اکنون با این مشکل روبه‌رو نشوند. به بیانی دیگر، اگر می‌خواهیم در بخش حمل‌ونقل هوایی از این فرصت و از منابع خارجی استفاده و هواپما را به صورت اقساطی خریداری کنیم، این ضرورت وجود دارد که عضو این پیمان شویم.

پیوستن به کیپ‌تاون حیاتی است

آرمان بیات، کارشناس صنعت هوانوردی، پیش‌تر در گفت‌وگو با ایسنا گفته بود: آنچه واقعیت دارد، آن است که ما از وضعیت اقتصادی خود مطمئن نیستیم. وقتی بنا باشد ۲۰۰ فروند هواپمای مسافرتی جدید وارد شوند و در قالب ساختار سنتی سال‌های گذشته از آنها بهره‌برداری شود، این ابهام به وجود می‌آید که آیا ما توان استفاده از این ظرفیت را داریم، یا در این بین برای ما مشکلاتی به وجود خواهد آمد. به گفته بیات، اگر ایران نتواند نظام بهره‌برداری مطلوب از ساختار جدید صنعت هوانوردی جهان را برای خود تعریف کند، حتی فروشنندگان هواپما نیز از معامله با ایران احساس خطر خواهند کرد و ازاین‌رو نیاز به ضمانتی وجود دارد که بازگشت سرمایه‌های آنها را تضمین کند. بنابراین از کنوانسیون کیپ‌تاون می‌توان به‌عنوان راهکاری برای این ضمانت یاد کرد. این کارشناس صنعت هوانوردی با بیان اینکه عضویت ایران در این کنوانسیون بین‌المللی امری مثبت و حیاتی تلقی می‌شود، اظهار کرد: شاید در کوتاه‌مدت و با توجه به ساختار تحت فشار ناوگان و صنعت هوانوردی ایران، ورود به این کنوانسیون و نیاز به اجرای دقیق تمام مفاد آن سخت و مشکل‌ساز باشد، اما با توجه به اینکه ورود به این عرصه، ایران را مجبور خواهد کرد که به اصلاح ساختار صنعت هوانوردی خود تن دهد و اوضاع را به استانداردهای جهانی نزدیک کند، به‌طور قطع در بلندمدت این موضوع به نفع ما خواهد بود و ازاین‌رو باید تلاش‌ها برای ورود به این عرصه، با جدیت بیشتری پیگیری شود.

خبر

اشتیاق اروپا برای همکاری اقتصادی و بانکی با ایران

● مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات از تمایل و تلاش اروپایی‌ها برای برقراری همکاری‌های اقتصادی و بانکی با ایران خبر داد. به گزارش روابطعمومی پژوهشکده پولی و بانکی، سیدکمال سیدعلی با اشاره به روابط بانکی و تجاری ایران و اروپا در دوسالگی اجرائی‌شدن توافق برجام، گفت: اروپایی‌ها به دلیل شرایطی که اجرای توافق در دوران پس‌اپرجام طی کرد، احتیاط را در دستور کار دارند. مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات اظهار کرد: اروپایی‌ها فکر می‌کنند تا نتیجه رفتار آمریکا با برجام مشخص نشود، رفتار خود را تغییر نخواهند داد و این نگاه برای بانک‌های بزرگ اروپایی جدی‌تر است. سیدعلی با اشاره به امضای قراردادهای فاینانس در دوران پس‌اپرجام با کشورهای مانند چین و روسیه، افزود: با این کشورها ما توانستیم قراردادهای فاینانس را امضا و عملیاتی کنیم. به نظر می‌رسد ایران می‌تواند در این مقطع با استفاده از شعب بانک‌های داخلی در برخی زمینه‌ها اقداماتی را انجام دهد و اقدام به افتتاح حساب کند. مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات ایران اظهار کرد: دولت‌ها و بانک‌های اروپایی تمایل بسیار زیادی به ایجاد روابط اقتصادی با ایران دارند و قبلاً بیش از ۲۰ نامبندگی کشورهای اروپایی در ایران فعالیت داشتند.

ایران هاب منطقه

در جذب سرمایه اروپایی‌ها

● رئیس مرکز سرمایه‌گذاری خارجی اتاق تهران گفت: با توجه به ظرفیت بالای کشور به ویژه منابع انسانی تحصیل‌کرده، دسترسی ارزان به منابع طبیعی و آب‌های آزاد، ایران می‌تواند هاب سرمایه‌گذاری خارجی اروپا باشد. به گزارش روابطعمومی پژوهشکده پولی و بانکی، فریال مستوفی با بیان این مطلب افزود: با وجودی که در ایران منابع انسانی تحصیل‌کرده و همچنین منابع طبیعی ارزان‌قیمت وجود دارد، بنا بر دلایل مختلف در سال‌های گذشته نتوانسته‌ایم در جذب سرمایه‌گذاری خارجی موفق باشیم. وی درباره این دلایل توضیح داد: در سال‌های بعد از انقلاب، شاهد هشت سال جنگ بودیم و بعد از آن نیز تحریم‌های اقتصادی علیه ایران اعمال می‌شد؛ در دو سال اخیر و بعد از برجام نیز شاهد پدیده‌ای به نام دونالد ترامپ به عنوان رئیس‌جمهوری در آمریکا هستیم.

ششمین همایش تجاری و بانکی ایران – اروپا

۹ و ۱۰ اردیبهشت ۱۳۹۷ – تهران، هتل اسپیناس پالاس

محورهای همایش:

- روابط تجاری و بانکی ایران دو سال پس از اجرائی شدن برجام
- چشم‌انداز همکاری‌های تجاری و بانکی ایران و اتحادیه اروپا
- مدیریت تطبیق مدرن
- اجزای چارچوب جامع مدیریت ریسک
- مطالعات معوق بانکی (NPL) و استانداردهای حسابرسی (IFRS)
- منابع تجدیدپذیر انرژی
- فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ایران

اطلاعات تماس با دبیرخانه

نشانی: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای آفریقا، پلاک ۸۰، پژوهشکده پولی و بانکی

تلفن: ۹۷ و ۸۸۶۵۷۳۹۵ (۰۲۱)

دورنگار: ۸۸۶۵۷۴۳۰ (۰۲۱)

پست الکترونیک: ac@mbri.ac.ir

وب‌سایت: conf.mbri.ac.ir/bfie

پژوهشکده پولی و بانکی

بنگاه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

WALCERI CORPORATE GROUP

حامیان