

خودرو در دست‌انداز بلاتکلیفی



وحیدعظیمیایا دبیر گروه اقتصادی

تعرفةای که از ۲۰ درصد شروع شده و تا ۱۰۰ درصد متغیر است. این تفاوت بنیادین بین قانون مجلس و مصوبه دولت، باعث شده است بازار واردات خودرو در بلاتکلیفی و سردرگمی قرار بگیرد و فعالان اقتصادی به شدت نگران تبعات حقوقی و اقتصادی این وضعیت باشند.

با تصویب قانون بودجه، انتظار می‌رفت حقوق ورودی خودروهای وارداتی مطابق بند (ر) تبصره (۱) این قانون، یعنی ۱۰۰ درصداعمال شود، اما اجرای مصوبه پلکانی دولت این موضوع را تحت‌الشعاع قرار داد و باعث شد بازار دچار سردرگمی شود چرا که معلوم نبود تعرفه واردات خودرو در نهایت چه میزان خواهد بود و همین موضوع برنامه‌ریزی‌ها با مشکل مواجه شد. سردرگمی فعالان بازار در کنار افزایش نااطمینانی‌ها، به طور طبیعی روند واردات را کند کرد و ریسک این فعالیت اقتصادی را بالا برد.

واکنش‌ها به این وضعیت چندان طول نکشید و شکایت‌هایی از سوی واردکنندگان و کارشناسان اقتصادی به دیوان عدالت اداری ارائه شد. این دیوان با صدور دستور موقت، اجرای مصوبه دولت را متوقف کرد و به این ترتیب، ضمن تأکید بر رعایت قانون بودجه، به دولت اعلام کرد تا زمانی که پرونده به طور نهایی بررسی نشده است، نمی‌تواند مصوبه پلکانی خود را اجرا کند. در مقابل، دولت در تلاشی برای حفظ سازوکار قبلی، اقدام به تصویب مصوبه‌ای جدید در مردادماه کرد که ظاهراً میانگین ۱۰۰ درصد تعرفه را در بر می‌گرفت، اما سازوکار پلکانی را عملاً حفظ می‌کرد و فقط ظاهر آن را با قانون هماهنگ نشان می‌داد. بسیاری از کارشناسان این اقدام را تنها یک اصلاح ظاهری خواندند و معتقد بودند ماهیت تضاد با قانون باقی است.

اخیراً هیئت تطبیق مقررات مجلس اعلام کرده است مصوبه دولت در باره تعرفه پلکانی واردات خودرو مغایر با قانون بودجه است و دولت نمی‌تواند بدون تصویب مجلس، نحوه تعیین تعرفه‌ها را تغییر دهد. قانون بودجه که محصول تصمیم‌گیری نمایندگان مردم است، باید به طور دقیق و بدون تغییر از سوی دولت اجرا شود و هیچ دستگاه اجرایی حق ندارد خارج از چارچوب‌های تعیین‌شده‌از سوی مجلس، سیاست‌های مالی و اقتصادی را به صورت خودسرانه تغییر دهد.

این یافشاری مجلس بر اجرای دقیق قانون، از یک سو باعث اطمینان می‌شود و از سوی دیگر، نشان‌دهنده عزمی جدی برای رعایت اصل حاکمیت قانون است. این امر در این حال و احوال این است که مجلس باید همواره شرایط اقتصادی و اجتماعی کشور را به خوبی درک و تصمیمات خود را بر اساس مصالح عمومی و وضعیت واقعی بازار اتخاذ کند. بازار خودرو با ساختار انحصاری که دارد، از مشکلات متعددی رنج می‌برد. در این بازار، چند تولیدکننده محدود، بخش اعظم نیاز بازار را تأمین می‌کنند و به دلیل فقدان رقابت کافی، قیمت‌ها غالب تحت کنترل آنها قرار دارد و مصرف‌کنندگان نهایی با هزینه‌های بالاتر مواجه می‌شوند. در چنین وضعیتی، محدود کردن واردات خودرو و افزایش تعرفه‌های می‌تواند به تقویت انحصار داخلی منجر شود و فشار اقتصادی را بر مصرف‌کننده تشدید کند، از این‌رو انتظار می‌رود مجلس در کنار تأکید بر اجرای قانون، به دنبال راهکارهایی باشد که ضمن رعایت قانون، امکان رقابت سالم و کاهش انحصار در بازار خودرو فراهم شود. به عبارت دیگر، سیاست‌گذاری اقتصادی باید به گونه‌ای باشد که از حقوق دولت و قانونگذار دفاع کند و منافع واقعی مردم و مصرف‌کنندگان را نیز به عنوان اولویت اصلی در نظر بگیرد، زیرا در نهایت، هر سیاستی که به نفع تولیدکنندگان داخلی باشد ولی به قیمت افزایش قیمت و کاهش دسترسی مردم به کالاهای با کیفیت تمام شود، نمی‌تواند موفق به پایدار باشد.

از سوی دیگر، نکته مهم این است که این کشمکش‌ها و ناهماهنگی‌ها میان قوای مختلف کشور نباید باعث شود سیاست‌گذاری کلان اقتصادی به بن‌بست برسد یا بازار دچار بی‌ثباتی و آشفتگی بیشتری شود، بلکه باید این اختلاف نظرها به عنوان فرصتی برای گفت‌وگو، تعامل و یافتن راه‌حل‌های مشترک و عملی دیده شود. هماهنگی و همکاری مؤثر میان مجلس و دولت کلید حل بسیاری از مشکلات پیچیده اقتصادی است که کشور با آن روبه‌رو است. هنگامی که همه نهادهای تصمیم‌گیر باهم هماهنگ باشند، می‌توانند سیاست‌هایی تدوین و اجرا کنند که هم قانون را رعایت کند و هم شرایط بازار و اقتصاد را بهبود بخشد.

آنچه از این پرونده می‌آموزیم این است که رعایت قانون بدون اغماض، به معنای احترام به حقوق عمومی و تضمین عدالت اقتصادی است، اما باید با درک واقعیت‌های بازار و توجه به منافع مصرف‌کنندگان همراه باشد. این توازن ظریف می‌تواند مسیر توسعه پایدار را هموار و از سوءاستفاده‌های احتمالی در بازار جلوگیری کند.

امیدواریم مجلس در پیگیری اجرای قوانین اقتصادی، این رویکرد دقیق و محکم را در تمام حوزه‌ها ادامه دهد و با اتخاذ تصمیمات هوشمندانه و متوازن، هم حمایت از قانون و نظارت قوی را تضمین و هم از منافع مردم و مصرف‌کنندگان در برابر نوسانات بازار و انحصار محافظت کند. در غیر این صورت، فقدان ثبات و پیش‌بینی‌پذیری در سیاست‌ها می‌تواند به زیان همه ذی‌نفعان بازار، به ویژه مردم و فعالان اقتصادی باشد که نهایتاً بهیای این ناهماهنگی‌ها را می‌پردازند، بنابراین کشمکش بر سر تعرفه واردات خودرو، بیش از آنکه صرفاً یک دعوی حقوقی یا سیاسی باشد، نمادی از ضرورت تعادل میان قانون و واقعیت‌های اقتصادی است. نمایندگان مجلس با ایستادگی خود بر اجرای قانون بودجه، نشان داده‌اند می‌خواهند نظم و ثبات را در سیاست‌گذاری‌ها برقرار کنند، اما این مسیر باید با انعطاف و درک شرایط همدلی باشد تا بتواند به بهبود واقعی شرایط بازار و زندگی مردم منجر شود.

صنعت خودروسازی با وجود سال‌ها حمایت دولتی و انحصار بازار، همچنان در پرآوردہ کردن انتظارات مردم ناکام مانده است. کیفیت پایین خودروها، قیمت‌های غیرمنطقی و خدمات پس از فروش ضعیف، نارضایتی گسترده‌ای را رقم زده است. مردم که مشتری اصلی این صنعت هستند، با خودروهایی مواجهند که نه ایمنی کافی دارند و نه ارزش اقتصادی. انحصار بازار، رقابت را خفه کرده و خودروسازان را به جای نوآوری و بهبود کیفیت، به سمت سودجویی سوق داده است. تأخیرهای طولانی در تحویل خودرو، افزایش مداوم قیمت‌ها و عدم پاسخگویی، تنها بخشی از مشکلات است. مدیریت واردات خودرو، نظارت دقیق بر قیمت‌گذاری و حمایت از حقوق مصرف‌کننده می‌تواند این صنعت را به ریل خدمت به مردم بازگرداند. دولت و مجلس به جای حمایت بی‌چون‌وچرا از صنعتی که آورده‌ای برای مردم نداشته است، باید صدای نارضایتی آنها را بشنوند و منافع عمومی را در اولویت قرار دهند.

کارزارش یک پهناز قاسمی

فعالان این صنعت مدعی بودند اگر این صنعت خصوصی و قیمت‌ها آزاد شود، تمام مشکلات حل می‌شود، اما نه تنها مشکل حل نشد بلکه دچار اغما شد. از یک سو اختلاف‌های جدید خودرو و از سوی تعزیرات بر سر قیمت‌های جدید خودرو و از سوی دیگر اختلاف دولت و مجلس بر سر تعرفه واردات خودروهای خارجی باعث شده است بازار خودروی کشور دچار آشفتگی شود. تحلیلگران هشدار می‌دهند اگر روند فعلی و توقف فروش ادامه یابد، عرضه خودرو محدود می‌شود و شکاف قیمتی دوباره افزایش خواهد یافت. این موضوع می‌تواند به نفع دلالتان و به ضرر مصرف‌کنندگان باشد. همزمان با خودروهای داخلی، دیوی خودروهای وارداتی در گمرکات نیز بازار را با کمبود مواجه کرده، از این رو ضروری است مجلس و نهادهای نظارتی پیش از اینکه دیر شود، بازار خودروهای وارداتی و داخلی را ساماندهی کنند.

■ ■ ■

فعالان بازار، دهه ۷۰ را دوران طلایی صنعت خودرو می‌دانند. در آن ایام تفاوت قیمت خودرو در کارخانه و کف بازار اندک بود و مردم به راحتی، بدون قرعه کشی و ثبت‌نام می‌توانستند خودرو خریداری کنند. اکنون بعد از گذشت سه دهه و رشد تکنولوژی، این صنعت به جای رشد و توسعه، پسروی کرده است. متقاضیان خودرو چند سال در انتظار خودروی پیش خریدشان می‌مانند و وضعیت عرضه از سوی خودروسازان سال به سال کمتر و کمتر می‌شود.

دولت‌ها نتایج‌های متفاوتی برای ساماندهی این صنعت پیچیدند، اما خودروسازان روبه‌روز فریه‌تر و ناکارآمدتر شدند. تحلیلگران قیمت‌گذاری دستوری دولتی بودن دو خودروساز سایپا و ایران خودرو و دلیل این آشفتگی‌ها وابستگسایپا به عنوان می‌کردند و از جناح‌های مختلف فشار بسیاری برای خصوصی‌سازی و آزادسازی قیمت‌ها بر دولت وارد می‌شد. همزمان مجلس نیز قانون آزادسازی واردات خودروهای نو و دست دوم را تصویب و ابلاغ کرد، اما به دلایل مختلف واردات هم دچار دست‌انداز شد. دولت چهاردهم با واگذاری ایران خودرو به کروز و آزادسازی قیمت‌ها تلاش کرد این صنعت را ساماندهی کند، اما موفق نشد. سال گذشته با چراغ سبز رئیس‌جمهور، ایران خودرو به کروز واگذار و اوایل تابستان اسمال نیز با رأی شورای رقابت قیمت‌گذاری خودرو لغو شد، اما این تصمیمات هم راهگشا نبود. متأسفانه این روزها خبرهای خوبی از واردات خودرو و تولید و عرضه خودروهای داخلی به گوش نمی‌رسد و صنعت خودرو دچار نابسانمی شدیدی شده که نیازمند ورود قوه قضائیه و مجلس برای ساماندهی این صنعت است.

■ **بلاتکلیفی**

در خصوصی‌سازی ایران خودرو
خصوصی‌سازی و اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی در این سال‌ها همواره با حاشیه‌های فراوانی همراه بوده است. برخی شرکت‌ها مانند

کارزارش ۲ زینب زرین

اقتصاد کشورمان در سال جاری تحت فشار کسری بودجه و افزایش تقاضای پول قرار گرفته است. اظهارات محمد رضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی در سسی و پنجمین ماهیش بانکداری اسلامی که روز سه‌شنبه بر گزار شد، نمای روشن از وضعیت اقتصادی ترسیم می‌کند. سررمایه بانک‌ها از ۹۰۰هزار میلیارد تومان به هزار و ۳۵۰هزار میلیارد تومان تا پایان سال می‌رسد؛ جهشی که می‌تواند توان تأمین مالی اقتصاد را تقویت کند. نقدینگی به دلیل شرایط خاص و کسری بودجه به ۳۰ درصد رسیده است و بانک مرکزی با ابزارهایی مثل اوراق گام و کارت‌های متصل به آن، تلاش دارد گره تأمین مالی بنگاه‌ها و خانوارها را باز کند. تمرکز ۶۰ درصدی تسهیلات و ۵۸ درصدی سپرده‌ها در تهران، زنگ خطری برای توزیع ناعادلانه منابع مالی است. بانک مرکزی با افزایش اختیارات شعب استانی و اصلاح ساختار مالکیت بانک‌ها، در پی کم کردن این شکاف و تقویت پایداری نظام بانکی است. ■ ■ ■

اقتصاد کشورمان مثل مسافری است که در مسیری پرپیچ‌وخم قدم برمی‌دارد. گاهی نسیم رشد اقتصادی او را به جلو می‌راند و گاهی صخره‌های بحران، کسری بودجه و مشکلات زیرساختی، راهش را سد می‌کنند.

سال ۱۴۰۴ برای اقتصاد سالی پرچالش بوده است؛ از افزایش تقاضای پول گرفته تا تمرکز عجیب منابع بانکی در پایتخت، همه نشان‌دهنده شرایط پیچیده‌ای است که کشور با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند، اما در این میان، بانک مرکزی با برنامه‌هایی هدفمند، تلاش می‌کند کشتی اقتصاد را از این توفان به سلامت عبور دهد.

■ **رشد اقتصادی در تنگنای رکود**

سال گذشته، اقتصاد رشد ۳/۲ درصدی را تجربه کرد. این عدد شاید در نگاه اول معمولی به نظر برسد، اما وقتی به کاهش درآمدهای نفتی و فشارهای خارجی نگاه کنیم، حفظ این رشد خودش دستاوردی بزرگ است.

از سال ۱۳۹۹ تا همین چند ماه پیش، اقتصاد گاهی رشد‌های بالایی ۵۰ درصد را هم به خودش دیده؛ رشدی که در منطقه غرب آسیا، جایگاه خوبی برای رقم زده، اما این مسیر همیشه صاف و هموار نبوده است.

کشت و صنعت مغان که به ثمن بختس واگذار شده بود، بعد از دو سال دوباره بازپس گرفته شد و به دولت بازگشت. ماجرای واگذاری دو غول که بعد از واگذاری ایران خودرو به کروز در پاییز سال گذشته، پس از فراز و نشیب فراوان، بهمن ماه سال گذشته شورای رقابت این واگذاری را ابطال و اهلیت کروزر را رد کرد. این اتفاقات باعث شد

از آن زمان تاکنون نه تنها ایران خودرو از کروز پس گرفته نشده، بلکه سر قیمت‌گذاری خودرو نیز اختلافاتش با قوه قضائیه بالا گرفته. اواخر خردادماه سال جاری، افزایش قیمت خودرو بار دیگر بازار داخلی را تحت تأثیر قرار داد. ایران خودرو نخستین خودروسازی بود که قیمت محصولانش را افزایش داد و پس از آن سایپا و پارس خودرو نیز نرخ‌های جدید خود را اعلام کردند.

افزایش‌های قیمت در برخی خودروها تا ۲۵ درصد نیز رسید. این اقدام با واکنش شورای رقابت و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مواجه شد.

بررسی‌ها نشان داد فرایند قانونی قیمت‌گذاری به‌طور کامل رعایت نشده‌است. در نهایت پرونده ایران خودرو در شعبه دوم تعزیرات حکومتی تهران مطرح شد و

این نهاد حکم توقف فروش با نرخ‌های جدید و اعمال جریمه‌های مالی و مدیریتی را صادر کرد. ایران خودرو این حکم را بدوی و ناقض حقوق قانونی خود دانست و اعلام کرد افزایش قیمت‌ها براساس قوانین و رأی دیوان عدالت اداری انجام شده‌است. این

سرویس اقتصادی۲۰۶۰۸۸۵۲۳

خودرو در اغما

مجلس و دولت برای ساماندهی بازار خودرو «گاز» بدهند

عنوان قابل پذیرش نیست. این سامانه باید حداقلتر تا ۱۸ابان ماه سال جاری در حوزه واردات به‌صورت آزمایشی در گمرک غرب تهران اجرا و سپس در سراسر کشور عملیاتی و راناندازی شود.»

وی می‌افزاید: مدیران دستگاه‌های اجرایی مربوط باید برای راناندازی سامانه جامع تجارت نیرو و تجهیزات لازم را تأمین کنند. دادستانی هم به عنوان وظیفه ذاتی خود بر این روند نظارت دارد و ضمن هماهنگی بین دستگاه‌ها بر روند راناندازی این سامانه نظارت می‌کند. وی با هشدار نسبت به اهمال دستگاه‌های اجرایی، تصریح کرد که ۳۷ نهاد دارای تکلیف قانونی در این زمینه هستند و در صورت ادامه کم‌کاری، برای مدیران مربوط پرونده قضایی تشکیل خواهد شد. وی دستور تشکیل کارگروه ویژه در دادستانی تهران برای رسیدگی فوری به این موضوع را صادر کرد و خواستار بررسی تعهدات ارزی شرکت‌ها و رفع موانع ترخیص شد.

■ **خودروهای وارداتی در گمرک**

این روزها بسیاری از شرکت‌های واردکننده خودرو در ایران با مشکل جدی دست‌وپنجه نرم می‌کنند؛ تأخیر در تحویل محصولات به مشتریان، علت اصلی این معضل. طبق اظهارات فعالان بازار، به موضوع تخصیص ارز برای واردات خودرو بازمی‌گردد؛ مسئله‌ای که نه تنها شرکت‌ها را در مسیر فعالیت دچار بحران کرده، بلکه باعث نارضایتی جدی مردم نیز شده‌است.

به گزارش پارسینه، روند تخصیص ارز برای واردات خودرو به‌طور کامل وابسته به سیاست‌های بانک مرکزی و سامانه‌های ارزی است. شرکت‌های واردکننده باید ابتدا ثبت سفارش خود را در سامانه جامع تجارت تکمیل کنند، سپس در انتظار تأمین ارز از طریق بانک مرکزی بمانند. این فرایند اغلب طولانی، مبهم و همراه با عدم قطعیت است.

در مواردی حتی پس از تأیید اولیسه، تخصیص ارز با تأخیر چندماهه انجام می‌شود و همین عامل به طور مستقیم زمان تحویل خودرو به مشتری را عقب می‌اندازد. در حال حاضر نه تنها شرکت‌های واردکننده با مشکلات مالی و عملیاتی ناشی از بلوکه‌شدن سرمایه‌های‌شان روبه‌رو هستند، بلکه مردم نیز از اینکه خودروهای ثبت‌نامی‌شان با تأخیرهای چندماهه به دست‌شان می‌رسد، به شدت شاکی هستند.

این شرایط باعث شده است پرسش‌های مهمی مطرح شود: علت واقعی تأخیر در تخصیص ارز چیست؟ آیا محدودیت منابع ارزی عامل اصلی است یا بوروکراسی پیچیده داخلی؟ و مهم‌تر اینکه چه برآمده‌های این بحران خسارت‌های وارده شده به مردم و شرکت‌ها وجود دارد؟

تأکید کارشناسان بر این است که مردم و شرکت‌ها نباید قربانی تصمیمات غیر شفاف و کندی روند‌های اداری شوند. شفافیت در سیاست‌های ارزی، ارائه جدول زمانبندی مشخص برای تخصیص ارز و مسئولیت‌پذیری نهادهای مرتبط، می‌تواند بخشی از اعتماد از دست‌رفته میان مردم، واردکنندگان و دولت را بازگرداند.



■ **بلاتکلیفی ۲هزار و ۸۰۰ دستگاه خودروی وارداتی**

آشفتگی بازار خودروهای داخلی به وارداتی‌ها هم سرایت کرده؛ زیرا در ۱/۵ سال اخیر واردات به شدت قطره چکانی شده، هم‌زمان اختلاف میان دولت و مجلس بر سر نحوه تعیین حقوق ورودی خودروهای وارداتی وارد مر حله تازه‌ای شده‌است. در حالی که دولت از خردادماه حقوق ورودی را به شکل پلکانی اعمال کرده بود، هیئت تطبیق مقررات مجلس در نظریه اخیر خود این مصوبه را مغایر قانون بودجه ۱۴۰۴ دانست، همچنین دادستان تهران از وجود ۲هزار و ۸۰۰ دستگاه خودروی وارداتی خبر داد که به دلیل عدم‌ارزش‌گذاری و مشکلات ارزی شرکت‌های واردکننده، بلاتکلیف مانده‌اند.

وی دستور تشکیل کارگروه ویژه در دادستانی تهران برای رسیدگی فوری به این موضوع را صادر کرد و خواستار بررسی تعهدات ارزی شرکت‌ها و رفع موانع ترخیص شد.

به گزارش ایسنا، علی صالحی، دادستان عمومی و انقلاب تهران به همراهه فرود عسگری، رئیس کل گمرک ایران در بازدید میدانی از بخش‌های مختلف این مجموعه، بر ضرورت تسریع در اتصال سامانه‌های سازمان‌های همجوار به سامانه جامع تجارت و تکمیل یکپارچه‌سازی سامانه‌ها و رفع مشکلات گزارش شده و تعیین تکلیف خودروهای وارداتی تأکید کرد.

دادستان تهران با اشاره به تعلق ۹ساله در راناندازی سامانه جامع تجارت می‌گوید: «تأخیر در تکمیل و رفع مشکلات گزارش شده از این سامانه به هیچ

می‌دهد و هم کاستی‌های را.

یکی از بزرگ‌ترین مشکلات این نظام، تمرکز بیش‌ازحد منابع در تهران است. ۶۰ درصد تسهیلات بانکی و ۵۸ درصد سپرده‌ها در پایتخت تمرکز شده‌اند. بعد از تهران، اصفهان با ۲/۶ درصد در رتبه دوم قرار دارد.

این شکاف عمیق، مثل زنگ خطری است که نشان می‌دهد منابع مالی به شکل عادلانه‌ای در کشور توزیع نمی‌شود، حتی اگر اثر شرکت‌های بزرگ مستقر در تهران یا پروژه‌های ملی را کنار بگذاریم، باز هم سهم تهران در منابع بانکی بالاست. برای حل این مشکل، بانک مرکزی تصمیم گرفته است اختیارات شعب استانی را افزایش دهد. بانک ملی پیش‌قدم شده و اختیارات شعب استانی‌اش را بین ۷ تا ۲۷ درصد بالا برده است. هدف این است که استان‌ها هم بتوانند شهرستان‌ها را تقویت کنند و منابع مالی به مناطق محروم‌تر برسد. این حرکت می‌تواند اولین قدم برای کم کردن فاصله بین مرکز و سایر نقاط کشور باشد، اما هنوز راه درازی در پیش است.

■ **گامی به سوی پایداری**

یکی دیگر از چالش‌های نظام بانکی، وضعیت شکستنده برخی بانک‌ها بود. در سال‌های گذشته، کفایت سرمایه بعضی بانک‌ها به منطقه منفی رسیده بود که توان تأمین مالی‌شان را به شدت کاهش داده بود. بانک مرکزی از سه سال پیش، دو هدف بزرگ را دنبال کرد؛ افزایش پایداری بانک‌ها در برابر تکانه‌های اقتصادی و بالا بردن کفایت سرمایه.

حالا سرمایه کل بانک‌ها به ۹۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده و قرار است تا پایان سال به هزار و ۳۵۰ هزار میلیارد تومان برسد. این جهش، مثل خونی تازه در رگ‌های نظام بانکی است. در حال حاضر، ۱۴۰ بانک کفایت سرمایه بالایی ۸۰ درصد دارند که استاندارد خوبی در سطح جهانی است، اما هنوز شش بانک در منطقه منفی هستند و برای‌شان برنامه‌های خاصی طراحی شده است. این اقدامات نشان می‌دهد بانک مرکزی نمی‌خواهد همه بانک‌ها را

با یک چوب براند. برخی بانک‌ها آنقدر قوی شده‌اند که اگر شرایط بین‌المللی فراهم شود، می‌توانند با بانک‌های خارجی رقابت کنند. این آمیوداری وجود دارد که با ادامه اصلاحات، نظام بانکی بتواند سستون