

توسعه روابط اقتصادی با همسایگان در برنامه راهبردی دولت سیزدهم قرار دارد

نقشه راه تجارت ۳۰ میلیارد دلاری ایران و ترکیه

تأکید می‌کنم، زیرا ما از مزیت رقابتی در این زمینه نسبت به ترکیه برخورداریم و اگر بتوانیم محصولات پتروشیمی خود را با نرخ رقابتی تر به ترکیه صادر کنیم، بدون شک می‌توانیم سهم بیشتری از بازار این کشور را به دست بیاوریم.»

این فعال اقتصادی با بیان اینکه در بحث ترانزیت نیز ترکیه می‌تواند دروازه صادرات کالاهای ایرانی به اروپا باشد، ادامه داد: «عبور کامیون و ترانزیت‌های ایرانی برای سالیان متمادی از ترکیه جریان داشته، اما نکته مهم این است که با توجه به اقدامات ترکیه در گذشته، عبور و مرور کامیون‌ها از مرز ترکیه با کندی انجام می‌گرفت و این مسئله برای ما خسارت‌بار بود. در شرایطی که روابط سیاسی دو کشور در بالاترین حد خود قرار دارد، باید راه‌یابی‌های اقتصادی در سطح بالا انجام شود. بخصوص وزارت راه و شهرسازی می‌تواند در زمینه ترانزیت با طرف ترک گفت‌وگوهای روبه‌جلویی انجام دهد تا عبور و مرور کامیون‌های ایرانی از ترکیه تسهیل شده و مشکلاتی که تاکنون وجود داشته مرتفع شود.»

لزوم امضای قرارداد تجارت آزاد

مهرداد سعادت، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکیه در مورد وضعیت تجارت بین دو کشور می‌گوید: «پیشنهاداتی در سفر اخیر رئیس‌جمهوری کشورمان به ترکیه، برای ارتقای حجم تجارت و افزایش سطح روابط با این کشور ارائه شد. مهم‌ترین بخش پیشنهادهای ما پیگیری توافق تجارت آزاد است. زیرا با رشد فناوری و روش‌های جدید تجارت در جهان، تجارت ترجیحی برای ایران تسهیلاتی ندارد، اما تجارت آزاد می‌تواند مبادلات دو کشور را ارتقا دهد. تجارت آزاد برای بخش خصوصی اولویت دارد. از سویی ظرفیت بسیاری جهت توسعه مبادلات با تجارت آزاد برای دو کشور وجود دارد که می‌توان آن را فعال کرد و مورد استفاده قرار داد.» سعادت اضافه کرد: «در زمینه سیاسی مانعی وجود ندارد. ظرفیت ترانزیت ترکیه برای دسترسی به بازار اروپا و آفریقا فرصتی است تا از مزیت کریدور شرق به غرب بهره‌مند شویم. با توجه به امکانات وسیع لجستیکی ترکیه ایران باید از این فرصت با فراهم کردن زیرساخت در گمرکات و جاده‌ها برای ترانزیت بیشتر بهره‌برد. بنابراین با حمایت‌های انجام شده از سوی اتاق بازرگانی و همراهی دولت، امیدواریم از توسعه روابط تجاری با ترکیه استقبال بیشتری شود و فعالیت‌های اقتصادی گسترش یابد.»



تجارت برای‌شان به ارمغان آورده، در جهت خنثی‌سازی تحریم‌ها بهره بگیرند. تقویت اتاق‌های مشترک بازرگانی بین دو کشور، ایجاد بازارچه‌های مرزی، استفاده از ارزهای ملی برای مبادلات تجاری، بهره‌گیری از ظرفیت تجارت ترجیحی و... از مهم‌ترین اقدامات در راستای خنثی‌سازی تحریم‌ها محسوب می‌شود.

مهم‌ترین بخش گفت‌وگوها

مسعود دانشمند، دبیر کل اسبق خانه اقتصادی ایران در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با اشاره به اینکه بحث انرژی مهم‌ترین مقوله‌ای است که می‌تواند میزان صادرات ایران به ترکیه را افزایش دهد، گفت: «صادرات محصولات پتروشیمی با توجه به نیاز ترکیه، می‌تواند ارزش آوری مناسبی برای کشورمان به‌همراه داشته باشد. بنابراین برای تحقق و حرکت در جهت هدف گذاری ۳۰ میلیارد دلاری بحث انرژی باید بسیار مورد توجه قرار بگیرد.»

این عضو اتاق بازرگانی ایران افزود: «با توجه به اینکه دو کشور در بازار عراق به‌نوعی رقیب هستند، کالاهای مشابهی که تولید و صادر می‌کنند، بخصوص در اقلام خوراکی و مصرف مشابهِت‌های زیادی دارد. بنابراین، انتخاب کالاهایی که برای صادرات به ترکیه در نظر گرفته می‌شود، از اهمیت بسزایی برخوردار است. به همین دلیل است که من روی موضوع انرژی

وضعیت تجارت بین دو کشور

بر اساس آمار رسمی گمرک، در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱ صادرات ایران به ترکیه از نظر ارزش روند صعودی داشته و از ۲۴ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۷ به ۷۶ میلیارد دلار در پایان سال ۱۴۰۱ رسیده است. هم‌زمان با افزایش ارزش صادرات ایران به ترکیه، سهم این کشور از صادرات کالای ایرانی در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱ روندی صعودی را نشان می‌دهد. این در حالی است که واردات ایران از ترکیه نیز از نظر ارزش روند مثبتی داشته، به‌گونه‌ای که از ۲۶ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۷ به ۶۱ میلیارد دلار در پایان سال ۱۴۰۱ رسیده است. همچنین در ۱۰ ماهه نخست امسال ۶ میلیون و ۷۵۱ هزار تن کالا به ارزش ۳ میلیارد و ۴۹۸ میلیون دلار به ترکیه صادر شده است. این میزان کالاهای صادراتی به لحاظ وزنی و ارزشی به ترتیب ۴۷٫۵۱ درصد و ۴۷٫۱۱ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش دارد. از سویی در این مدت ۳ میلیون و ۵۴۶ هزار تن کالا به ارزش ۶ میلیارد و ۴۴ میلیون دلار از ترکیه وارد کشور شده که به لحاظ وزن ۱۶٫۹۳ درصد و از حیث ارزش ۱۸٫۷۴ درصد افزایش داشته است. با توجه به این آمار و ارقام، روابط ایران با ترکیه همواره بر اساس حسن‌همجواری و در جهت تأمین منافع ملی و منطقه‌ای بوده است. دو کشور می‌توانند از فرصتی که افزایش حجم

سفر اخیر سید ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهوری کشورمان به ترکیه، فتح باب جدیدی برای گسترش مناسبات اقتصادی بین دو کشور است. اتفاقی که به گفته رئیسی دولت سیزدهم می‌تواند تبادلات تجاری دو کشور را به سقف ۳۰ میلیارد دلار برساند.

«نسبت به مسائل اقتصادی و تجاری به‌دنبال برداشتن گام‌هایی جدید و رساندن سطح روابط تجاری و اقتصادی به ۳۰ میلیارد دلار هستیم.» این‌ها سخنان سید ابراهیم رئیسی در دیدار با همتای خود در ترکیه است. هدف گذاری ارتقای سطح روابط تجاری و اقتصادی با ترکیه به میزان ۳۰ میلیارد دلار، بیش از ۵۵٫۵ برابر رقم فعلی است. با توجه به ظرفیت‌ها و مزیت‌های تجاری و اقتصادی دو کشور، می‌توان با یک برنامه‌ریزی مدون و اصولی به هدف تجارت ۳۰ میلیارد دلاری بین دو کشور دست یافت.

رئیس‌جمهوری در مورد عزم دو کشور برای توسعه روابط اقتصادی گفته است: «معتقدیم دو کشور ایران و ترکیه با برخورداری از ظرفیت‌های بالا می‌توانند در مسیر توسعه و جهش در روابط گام‌های مهمی بردارند. به همین منظور در مرحله اول برای افزایش همکاری‌های تجاری و اقتصادی به میزان ۳۰ میلیارد دلار هدف گذاری شده که با تلاش مسئولان و فعالان اقتصادی دو کشور کاملاً امکان تحقق آن وجود دارد.» انرژی، حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی حوزه‌هایی هستند که ایران قصد دارد از طریق آن‌ها این رقم هدف گذاری شده را ممکن کند. رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه نیز در این زمینه گفت: «گفت‌وگوهای مفصلی برای توسعه تبادلات تجاری داشتیم و توافق کردیم که همه تلاش خود را برای رساندن حجم مبادلات به عدد ۳۰ میلیارد دلار به کار بگیریم.» اردوغان به توافق برای رونق بخشی تجارت در مناطق مرزی دو کشور اشاره کرد و افزود: «دو کشور همچنین گفت‌وگوهای خوبی در زمینه تقویت همکاری در زمینه کریدورها و مسیرهای ریلی و جاده‌ای و تبادل باثبات انرژی به‌ویژه گاز داشتند.»

گزارش

برای افزایش قیمت خودرو دلایل زیادی می‌توان برشمرد. در همین زمینه سعید مدنی، مدیر عامل اسبق شرکت سایپا در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با اشاره به اینکه امروز خودرو به‌عنوان یک سرمایه نزد مردم شناخته می‌شود، گفت: «تازمانی که چنین تفکری وجود دارد، طبیعتاً تقاضا زیاد خواهد بود. بنابراین باید عرضه نیز به میزان تقاضا باشد تا قیمت‌ها بالا نرود. به دلایل گوناگون همیشه عرضه کمتر و نتیجه آن نیز افزایش قیمت‌ها بوده است.»

او با تأکید بر اینکه ظرفیت تولید سالانه ۱٫۸ تا ۲ میلیون دستگاه خودرو در کشور وجود دارد، افزود: «همواره این ظرفیت کامل نمی‌شود و پیش‌بینی می‌شود، سال جاری در خوش‌بینانه‌ترین حالت ۱٫۲ میلیون دستگاه تولید شود. خودروسازان به دلیل زیان انباشته‌ای که دارند، با تولید بیشتر، زیان بیشتری می‌بینند.»

خودروسازان زیان‌ده

این مدیر اسبق خودروساز در مورد دلایل زیان‌دهی ایران خودرو و سایپا می‌گوید: «دلیل عمده و اصلی این زیان، قیمت گذاری دستوری است. بنابراین، ابتدا باید مسئله قیمت به‌طور ریشه‌ای حل شود. به‌نظر بهترین راه حل رفتن قیمت خودرو به حاشیه بازار است. اگر این کار صورت پذیرد خودبه‌خود قیمت خودرو به تعادل می‌رسد.»

او در مورد مکانیسم تعیین قیمت خودرو در حاشیه بازار توضیح داد: «قیمت در این شیوه براساس منطق بازار تعیین می‌شود و خودروساز ملزم است به هر میزان تقاضا پاسخ دهد. بعد از مدتی با اجرای این روش قیمت‌ها متعادل می‌شود و تقاضای سرمایه‌ای و سفته‌بازانه از این بازار خارج می‌شود. قیمت در حاشیه بازار بر اساس عرضه و تقاضا تعیین خواهد شد و دیگر با این آشفته بازار روبه‌رو

راهکار سروسامان دادن به آشفته بازار چهارچرخ‌ها چیست؟

وضعیت نامشخص بازار خودرو

آزاد، قیمت خودرو با رشد قابل توجهی روبه‌رو شد. از سویی دیگر با توجه به اینکه به شب عید نزدیک می‌شویم، به‌صورت سنتی در این ایام تقاضا برای خودرو افزایش پیدا می‌کند و همین موضوع بر افزایش قیمت‌ها تأثیر بسزایی می‌گذارد.

با قیمت گذاری دستوری مردم خودرو را به قیمت کارخانه دریافت نمی‌کنند، بلکه باید در بازار آزاد به قیمت بالاتری خودرو بخرند. این مابه‌التفاوت قیمت کارخانه تا بازار آزاد به جیب دلالتان می‌رود. اما اگر قیمت خودرو در حاشیه بازار تعیین شود، دیگر این بساط دلالی برچیده می‌شود و خودروساز مستقیم این مبالغ را دریافت می‌کند و می‌تواند به‌صورت واقعی خود را زور شکستگی نجات دهد.»

تأثیر واردات بر بازار

مدیر عامل اسبق شرکت سایپا در ارتباط با واردات خودروهای کار کرده گفت: «چندوقتی می‌شود که مدام مسئولان وزارت صمت و همچنین نمایندگان مجلس وعده واردات خودروهای کار کرده را می‌دهند، اما تاکنون این وعده‌ها عملی نشده است. ضوابط ورود خودروهای کار کرده اهمیت بسزایی دارد. به دلیل اینکه واردات خودروهای کار کرده ارزان‌تر از خودروهای نو تمام می‌شود. مدام این پیشنهاد مطرح می‌شود، اما باید توجه داشت که در وهله اول لازم است عمر این خودروها زیر پنج سال باشد تا از کیفیت مناسبی برخوردار باشند. در وهله دوم نیز باید حداقل صد هزار دستگاه وارد شود تا روی بازار تأثیر بگذارد. من متقدم با شرایط موجود، حداقل در کوتاه‌مدت شرایط واردات مهیانیست و تمامی این مباحث تنها در حد حرف باقی می‌ماند.»

این کارشناس صنعت خودرو و اضافه کرد: «تازمانی که در اقتصاد کشور تورم افسارگسیخته داریم، نمی‌توان انتظار داشت قیمت خودرو منطقی باشد. خودرو مانند سایر کالاهای بازار، هر زمان که تورم افزایش یابد، با رشد نرخ روبه‌رو می‌شود. البته این صنعت با مشکلات بسیار ساختاری مواجه است و تا زمانی که معضلات حل نشوند، نمی‌توانیم انتظار بهبود در صنعت خودرو داشته باشیم.»

توسعه ابزارهای سرمایه گذاری غیر مستقیم گامی مهم در بازار سرمایه طی سال‌های اخیر بوده است. صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی از جمله همین ابزارها محسوب می‌شوند. دو سال گذشته در بازار سرمایه و حوزه زیرساخت‌های سرمایه گذاری غیرمستقیم، تعمیق خوبی صورت گرفته است.

هرچه سبد محصولات و ابزارهای بازار سرمایه گسترده‌تر باشد، پتانسیل سرمایه‌گذاری افزایش خواهد یافت. همان‌طور که بیمه‌های عمر با استفاده از حق بیمه‌های پرداختی بیمه‌گذاران در طول سال، پرتفوی تشکیل می‌دهند و بر سهام‌های (DPS) محور و رشدی سرمایه‌گذاری می‌کنند، این صندوق‌ها نیز با مبالغ خردی که سرمایه‌گذاران هر ماه به صندوق تزریق می‌کنند اقدام به تشکیل سبد سرمایه‌گذاری خواهند کرد که بازدهی آن در سال‌های بعد نصب سرمایه‌گذاران خواهد شد. سرمایه‌گذاری در صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی در سایر کشورها هم رواج دارد و تخصیص بخشی از درآمدهای ماهانه به سرمایه‌گذاری در صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی به‌منظور برخورداری از منافع آن در دوران بازتنشستگي، اقدام مثبتی است. در صندوق‌های بازتنشستگي عمومی و خصوصی فعلی، مدیریت جریان نقد و پرداخت حقوق و عیدی بازتنشستگان، برای مدیران صندوق اولویت دارد. ضمن اینکه شاید بخشی از شرکت‌هایی که در پرتفوی صندوق‌های بازتنشستگي قرار دارند در ازای مطالبات‌شان به آن‌ها واگذار شده باشد. صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی امکان تشکیل سبد سهام و سایر دارایی‌های مالی را با ویژگی چابک‌تر و چالاک‌تر از صندوق‌های عمومی دارند و بازدهی بهتری برای سرمایه‌گذاران محقق می‌کنند. کما اینکه در دنیا نیز صندوق‌های بازتنشستگي با تشکیل پرتفوی منفعل عملکرد بهتری در بلندمدت ثبت کرده‌اند. درخصوص سایر مزایای توسعه این صندوق‌ها می‌توان گفت تشکیل صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی می‌تواند یک سپر تورمی باشد و منابع نقدی سرمایه‌گذاران را به سمت این صندوق‌ها هدایت کند. در نهایت

این منابع از طریق همین صندوق‌ها صرف افزایش سرمایه شرکت‌ها و اجرای طرح‌های توسعه و افزایش ظرفیت تولید آن‌ها و خرید اوراق بدهی و کمک به تأمین مالی بخش مولد اقتصادی و... می‌شود. صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی، علاوه بر اینکه ابزار جدیدی برای بازار سرمایه محسوب می‌شود و می‌تواند پاسخگوی نیاز بخشی از سرمایه‌گذاران باشد، می‌تواند در جذب نقدینگی جدید و هدایت این منابع به سمت بنگاه‌های اقتصادی هم مؤثر باشد. عملکرد این صندوق‌ها مهم‌ترین عامل در افزایش جذابیت صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی است و اگر آن‌ها بازدهی مناسبی محقق کنند، سرمایه‌گذاران بیشتری را جذب می‌کنند. صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی در شرایط فعلی بازار سرمایه و در نقطه مناسبی برای راه‌اندازی و توسعه هستند. همچنین به نظر می‌رسد با توسعه این صندوق‌ها، شاهد افزایش جذابیت سایر ابزارهای بازار سرمایه، رشد تولید شرکت‌ها و افزایش رضایتمندی بازتنشستگان در سال‌های آینده باشیم. صندوق‌های بازتنشستگي تکمیلی بالاترین حاشیه سود را داشته و سرمایه‌گذاری در آن‌ها هوشمندانه و با تشکیل پرتفوی صورت می‌گیرد. بنابراین این نوع صندوق‌های کارآمد برای افزایش توان مالی شاغلان در دوران بازتنشستگي است و در دنیا طرفداران زیادی دارد؛ چرا که کارکردهای این صندوق‌ها به‌نفع شاغلان و شرکت‌ها خواهد بود. با توجه به ظرفیت ابزارهای مالی نوین، می‌توان در جهت رونق بخشی به بازار سرمایه نیز حرکت کرد. بورس به دلیل وضعیت کنونی، نیاز به نقدینگی دارد، زیرا از ابتدای سال تا به امروز بازدهی بازار سهام نسبت به تورم کمتر بوده است. در این زمینه دلایل بی‌شماری وجود دارد، اما در کوتاه‌مدت این موضوع به مسائل مختلفی از جمله ابهام در بودجه بازمی‌گردد. بر این اساس بازدهی شاخص کل از ابتدای سال حدود ۱۱ درصد بوده، اما شاخص هم وزن حدود ۳۰ درصد رشد داشته است. هرچه جلوتر برویم فضای بازار سرمایه بهتر خواهد شد. اگر گمانه‌زنی‌های تجدید ارزیابی اجرائی شود، بازدهی بازار به تورم نزدیک می‌شود. حال باید دید بورس چه مسیری را طی خواهد کرد.