

اقتصاد ایران آسیبی از قطع رابطه عربستان ندید

المانی‌تور با اشاره به سفر رئیس‌جمهور چین به ایران، اندکی پس از تشدید تنش‌ها بین ایران و عربستان و امضای قراردادهای میلیاردی ایران با اروپا می‌نویسد: «اقتصاد ایران هیچ آسیبی از قطع رابطه عربستان و متحدانش ندیده و نمی‌بیند.» المانی‌تور می‌نویسد: «عربستان در سال ۲۰۱۵، با کسری بودجه ۹۸ میلیارد دلاری مواجه بود و در مسیر کسری بودجه ۸۰ میلیارد دلاری در سال جاری قرار دارد.» تمام ناظران معتقدند ارزش مبادلات تجاری دو کشور آنقدر ناچیز است که نمی‌تواند به اقتصاد ایران آسیب بزند. ارزش مبادلات تجاری دو کشور در ۹ ماهه منتهی به ۲۱ دسامبر، تنها ۱/۲۱۵ میلیون دلار بوده است. ارزش مبادلات تجاری ایران با دیگر کشورهای عربی که به تبعیت از عربستان، روابط خود با ایران را قطع کرده‌اند، نیز چندان قابل توجه نیست.

یکشنبه ● ۲۵ بهمن ۱۳۹۴ ● شماره چهل و سه

۰ ۱ ۲ ۳ ۴ ۵ ۶ ۷ ۸ ۹



جهان از دریچه اقتصاد



کتی‌نو | ۰۵

ظرفیت‌های ایران برای صنعت خودرو

اجرای توافق هسته‌ای آثار مستقیم و غیرمستقیمی بر احیای صنایع در ایران دارد. یکی از این صنایع که در آستانه رشدی دوباره قرار دارد، صنعت خودروسازی است. ایران یکی از معدود بازارهای جهانی به شمار می‌رود که از ظرفیت فروش ۱/۵ میلیون خودرو در سال برخوردار است. این بازار عظیم فرصت‌های زیادی برای خودروسازان خارجی و سرمایه‌گذاران بین‌المللی ایجاد می‌کند. در حال حاضر مذاکرات فشرده‌ای بین مقامات ایران و مقامات شرکت‌های مطرح خودروسازی دنیا در جریان است که هدف آن‌ها توسعه صنعت خودروسازی ایران و افزایش تولید است. ایران به لحاظ جغرافیایی در منطقه‌ای واقع شده که در صورت سرمایه‌گذاری‌های مناسب و استفاده از تکنولوژی روز می‌تواند دوباره به قطب صادرات خودرو در منطقه تبدیل شود. از سوی دیگر بخش عمده‌ای از جمعیت ایران را جوانان تحصیل کرده و قشر متوسط تشکیل می‌دهند که به دنبال خرید خودروهای با کیفیت و به‌روز هستند.

ایران سال‌ها صنعت خودروسازی بزرگی داشت اما تحریم‌ها این بازار را نیز مانند دیگر بازارهای ایران تحت تأثیر پیامدهای منفی خود قرار داد. نرخ بالای ارز و ممنوعیت دادوستدهای مالی و ورود آزادانه پول نقد به صنعت خودروسازی ایران از جمله مواردی است که راه پیشرفت این صنعت را دشوار کرد. در چنین شرایطی بود که نقش بازیگران خارجی از جمله شرکت‌های خودروسازی چینی در بازار ایران پررنگ‌تر شد. اکنون با اجرای توافق هسته‌ای و از میان برداشتن تحریم‌ها، شرکت‌های داخلی که به کمبود سرمایه دچارند می‌توانند با شرکت‌های خارجی همکاری کنند. از سوی دیگر با لغو تحریم‌ها، گزینه‌های ایران از میان خودروسازان جهانی فراتر از شرکت‌های چینی می‌رود.

البته از آنجایی که متوسط قیمت خودروها در ایران حدود ۱۶ هزار دلار یا ۵۰ میلیون تومان است، باید اقداماتی در جهت ایجاد فضای رقابتی در بازار خودروی ایران انجام شود. برای مثال خودروهای جدیدی که با هدف جلب توجه جوانان و قشر متوسط شهری وارد ایران می‌شوند، زیر ۲۵ هزار دلار قیمت خواهند داشت.

از سوی دیگر بازار خودروهای SUV و کراس‌اورها نیز در ایران تقویت شده است. این خودروها هم‌اکنون یک درصد کل تعداد خودروهای فروخته‌شده را تشکیل می‌دهند اما در مجموع ۱۰ درصد کل ارزش بازار خودروسازی را در اختیار دارند. شرکت‌های آمریکایی و اروپایی تخصص ویژه‌ای در ساخت این‌گونه خودروها دارند و علاقه‌مندی مردم ایران به خرید خودروهای شاسی‌بلند می‌تواند فرصت‌های زیادی برای شرکت‌های خارجی پدید آورد. از سوی دیگر با توجه به کاهش ارزش ریال و نیاز شرکت‌های خودروسازی داخلی ایران به سرمایه، ورود به این بازار برای شرکت‌های خارجی جذاب خواهد بود. هر چند همچنان برخی قوانین و سازوکارهای دست‌وپاگیر اداری به بازبینی نیاز دارند و درجه ریسک سرمایه‌گذاری در ایران هنوز به وضعیت آرام دوران قبل از اعمال تحریم‌ها بازنگشته است. تا حدودی جبران کنند.

«مطالب انتخاب شده از منابع خارجی، الزاماً بیان‌کننده دیدگاه‌های «آپه‌نو» نیست



خبرنگار خبرگزاری شینهوا، که به‌تازگی از شرکت‌های خودروسازی ایران دیدار کرده، می‌گوید: «خودروسازی به عنوان بااستعدادترین بخش اقتصادی ایران با ارزش حدود ۱۰ درصد تولید ناخالص ملی، بزرگ‌ترین بخش صنعت ایران است.» به گفته او سایا دومین خودروساز بزرگ ایران است که به همراه ایران خودرو ۹۰ درصد از بازار ایران را در اختیار دارند. این شرکت بزرگ شریک داخلی گروه برلیانس است و احتمال می‌رود خط تولید این خودرو تا ماه می سال جاری میلادی راه‌اندازی شود. کی یومین، رئیس هلدینگ خودرویی برلیانس چین، می‌گوید: «ایران مهم‌ترین شریک گروه برلیانس در خاورمیانه است و سیاست ما برای شرکای خارجی «ابتدا تجارت، بعد سرمایه‌گذاری» است. ما تجارت با سایپا را در سال‌های گذشته توسعه داده‌ایم و مراحل اولیه این رابطه انجام شده است. مرحله گذار از تجارت به سرمایه‌گذاری در سال ۲۰۱۲ انجام شده و مراحل ساخت خطوط تولید دو سال به طول انجامید.» به این ترتیب به نظر نمی‌رسد چین که در سال‌های اخیر جای پای خود را در بازار خودروی ایران محکم کرده است به آسانی این منبع درآمد و سود سرشار را به رقبای اروپایی خود واگذار کند. البته برخی تحلیلگران بر این باورند که از آنجایی که مردم ایران به کیفیت علاقه‌مندند، خودروهای اروپایی را ترجیح می‌دهند و احتمالاً اروپاییان برای رقابت با خودروهای ارزان چینی مدل‌های ارزان‌قیمت‌تری را وارد بازار ایران خواهند کرد. گروهی دیگر از کارشناسان نیز می‌گویند: «شرکت‌های اروپایی و رقبای آسیای شرقی به دلیل رعایت تحریم‌ها تاکنون هیچ سرمایه‌گذاری در ایران انجام نداده‌اند و به همین دلیل برای استفاده از بازار ایران در ابتدای راه هستند، در حالی که شرکت‌های چینی سال‌هاست در این کشور حضور دارند.» رویترز در ادامه می‌نویسد: «تقاضای بالقوه و بالفعل در بازار خودروی ایران در سطح بالایی قرار دارد و ایران می‌تواند به هاب آینده منطقه تبدیل شود. از سوی دیگر با برداشتن شدن تحریم‌ها درهای بازار ایران به روی شرکت‌های خارجی باز می‌شود و با توجه به تعرفه بالای خودرو در ایران، برد با شرکت‌هایی است که در این کشور خط تولید داشته باشند.»

منابع: رویترز، شینهوا، المانی‌تور

ایران بدون ریسک نخواهد بود اما این خودروساز آلمانی پس از برداشتن تحریم‌ها، بازار خودروهای لوکس در ایران را همراه با ظرفیتی در حال رشد می‌بیند. وزیر صنعت و تجارت آلمان می‌گوید: «به دنبال تحریم چندساله ایران، اکنون که این تحریم‌ها لغو شده بازار ایران عطش بالایی دارد تا سال‌های گذشته را جبران کند. به همین دلیل شرکت‌های آلمانی قادر خواهند بود تا حدود ۱۰ میلیارد یورو صادرات به ایران داشته باشند.» سخنگوی این شرکت به رویترز گفت: «نمایندگان این برند در حال مذاکره با مقامات تهران و امکان‌سنجی حضور در این بازار مملو از ظرفیت و فرصت‌ها هستند.» او ادامه داد: «تا پیش از این هرگز با ایران رابطه تجاری نداشته‌ایم، ولی اکنون شرایط اقتصادی، سیاسی و بازار خودروی ایران جذابیت‌های زیادی دارد.» در ادامه این خبر به دایملر، رقیب تازه‌وارد آئودی، اشاره شده که اخیراً همکاری خود را با ایران خودرو دیزل آغاز کرده است. همچنین سخنگوی برند بامو نیز با اشاره به ظرفیت فوق‌العاده این بازار برای خودروهای لوکس گفت: «هرگونه ورود به بازار ایران در آینده، مشروط به تصمیمات سیاسی و پیشرفت‌های اقتصادی خواهد بود.» او ادامه داد: «بخش خودرو در ایران ظرفیت‌های بسیار زیادی دارد که نمی‌توان آن‌ها را نادیده گرفت.»

■ آیا چین از سهم خود دست می‌کشد

در حالی که بحث ورود شرکت‌های اروپایی و خودروهای باکیفیت آن‌ها به بازار ایران مطرح است، برخی تحلیلگران این پرسش را مطرح می‌کنند که آیا خودروسازان چینی به آسانی از منافع سرشاری که در جریان تحریم‌ها و یک‌تازی در بازار ایران به دست آوردند، چشم‌پوشی می‌کنند.

یک تیر چند نشان بزند. در ادامه گزارش المانی‌تور آمده است: «اگر این فناوری نو به دست بیاید، می‌تواند در خودروهای جدید استفاده شود و به ایران در حل معضل آلودگی هوا و ایجاد هزاران شغل کمک کند. دولت ایران در مذاکره با شرکت‌های پژو سیتروئن و رنو اعلام کرد اگر خودروسازان فرانسوی می‌خواهند وارد بازار ایران شوند، باید فناوری خود را در اختیار شرکای ایرانی نیز قرار دهند. این در حالی است که برخی مردم ایران به قابل اعتماد بودن این شرکت‌های فرانسوی مشکوک هستند. حتی برخی این دو خودروساز فرانسوی را خائنانی می‌دانند که در دوران تحریم به ایران پشت کردند. اشاره این افراد به خروج پژو از ایران در زمانی است که محدودیت‌های مالی آمریکا و اتحادیه اروپا علیه ایران به اوج خود رسید. البته مقامات این شرکت‌های خودروسازی نیز می‌گویند دلیل خروج آن‌ها از ایران احتمال مواجهه با جریمه‌های سنگین بوده است.»

به هر ترتیب هم‌اکنون شرکت پژو سیتروئن فرانسه موافقت کرده به منظور بهبود تجهیزات کارخانه ایران خودرو، طی ۵ سال مبلغ ۴۳۹ میلیون دلار در این کارخانه سرمایه‌گذاری کند. به دنبال آن، تا اواخر سال آینده میلادی ایران خودرو قادر خواهد بود سالانه ۱۰۰ هزار خودرو پژو ۲۰۸، ۲۰۱ و ۲۰۰۸ تولید کند.

■ بنز، بامو و آئودی در راه ایران

دیگر خودروسازان اروپایی نیز نمی‌خواهند از حضور در بازار ایران عقب بمانند و به آسانی گوی سبقت را در دست فرانسوی‌ها قرار دهند. خبرگزاری رویترز چندی پیش از تمایل ورود آئودی به ایران خبر داد که البته هیچ‌گاه تجربه حضور در ایران را نداشته است. در خبر رویترز آمده است اولین ورود آئودی به بازار

ژاویه دید

برخی تحلیلگران بر این باورند که از آنجایی که مردم ایران به کیفیت علاقه‌مندند، خودروهای اروپایی را ترجیح می‌دهند و احتمالاً اروپاییان برای رقابت با خودروهای ارزان چینی مدل‌های ارزان‌قیمت‌تری را وارد بازار ایران خواهند کرد. خودروسازی به عنوان بااستعدادترین بخش اقتصادی ایران با ارزش حدود ۱۰ درصد تولید ناخالص ملی، بزرگ‌ترین بخش صنعت ایران است.

● آزاده افتخاری ●

● خبرنگار بین‌الملل ●

صنعت خودروسازی در ایران پس از نفت و گاز، بزرگ‌ترین بخش اقتصادی ایران است و ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد. در سال‌های اخیر، تحریم‌های اقتصادی و کاهش ارزش ریال، قیمت قطعات وارداتی خودروها را افزایش داد و در نتیجه صنعت خودروسازی را با مشکلاتی روبرو کرد. گزارش سال ۲۰۱۵ بانک جهانی نشان می‌دهد تولید سالانه خودرو در ایران از ۱/۶ میلیون دستگاه پیش از تشدید تحریم‌ها به ۷۰۰ هزار خودرو در سال ۲۰۱۲ کاهش یافت. به دنبال کاهش تولید خودرو در ایران، مشاغل زیادی در بخش خودروسازی از دست رفت و حدود ۴ درصد از نیروی کار این حوزه بیکار شدند. بانک جهانی همچنین پیش‌بینی کرده است تولید خودرو در ایران در دو سال آینده به سطح پیش از تحریم‌ها بازگردد. پایگاه اینترنتی المانی‌تور در گزارشی در این زمینه نوشت: «حسن روحانی، رئیس‌جمهور ایران، پس از اجرای توافق هسته‌ای، نخستین سفر خود را به ایتالیا و فرانسه انجام داد تا بتواند معاملات عمده‌ای با شرکت‌های ایرباس، پژو سیتروئن و رنو امضا کند. توافق با شرکت‌های خودروسازی فرانسه یک پیشرفت بزرگ برای تولیدکنندگان خودرو در ایران خواهد بود. در نتیجه از سرگیری همکاری ایران و خودروسازان فرانسوی، گامی به سوی افزایش تقاضای داخلی و بهبود بازار اشتغال است.» به نوشته این وب‌سایت، بهبود بخش خودروسازی در ایران می‌تواند هم‌زمان از برخی مشکلات بکاهد. مسعود نیلی، مشاور رئیس‌جمهور در امور اقتصادی، معتقد است: «تقاضای پایدار پیش‌نیاز رشد پایدار است. بنابراین تشویق مقامات برای احیای صنعت خودروسازی می‌تواند راهکار سریعی در حل مشکلات اقتصادی ایران باشد.» نیلی همچنین سال گذشته میلادی از دولت خواست در نوعی فناوری که به مصرف‌زیاد انرژی مرتبط است، سرمایه‌گذاری کند. این فناوری می‌تواند به کاهش آلودگی هوا کمک کند، زیرا ۸۰ درصد از آلودگی تهران و دیگر کلان‌شهرها را خودروها ایجاد می‌کنند. درواقع ایده‌های وی به ایران کمک خواهد کرد در دوران پساتحریم با

سررسید، تخصص ما است

طراح و تولید کننده انواع سررسیدهای اختصاصی،

تقویم دیواری، تقویم رومیزی، دفتر تلفن اختصاصی

موسسه فرهنگی هنری آهنگ آتیه تلفن: ۸۸۵۱۷۰۹۱

