

موسسه تحقیقاتی ییزینس مانیتور، با اشاره به اینکه سرمایه‌های بخش خصوصی پس از لغو تحریم‌ها به بخش ساخت‌وساز ایران بازمی‌گردد، پیش‌بینی کرد این بخش در سال آینده رشدی ۳/۲درصدی داشته باشد. براساس این گزارش همه بخش‌های زیرساختی ایران با افزایش سرمایه‌گذاری‌ها مواجه خواهد شد و به‌ویژه پروژه‌های ریلی سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی جذب خواهد کرد. بخش ساخت‌وساز ایران در سال گذشته رشد منفی ۳/۱۶درصدی داشته و انتظار می‌رود در سال جاری به رشد ۱/۴۴درصدی برسد. این موسسه همچنین پیش‌بینی کرده است طی پنج سال آینده بخش ساخت‌وساز ایران به‌طور متوسط رشد سالانه ۵درصدی را تجربه کند.

یکشنبه ● ۲۹ آذر ۱۳۹۴ ● شماره سی و پنج

ا ت ی ۷ ۶ ۵ ۴ ۳ ۲ ۱ ۰

بازاری که ظرفیت‌های زیادی دارد

# چشم‌انداز سرمایه‌گذاری فرودگاهی در ایران



در صورتی که ناوگان هواپیمایی ایران طبق برنامه‌های اعلام‌شده به‌روزرسانی شود و هواپیماهای جدید خریداری شود، نیاز به توسعه فرودگاه‌ها و چندان می‌شود

### ● آزاده افتخاری ●

● مترجم ●

شرکت فرودگاه‌های ایران قصد دارد در ۱۵ سال آینده پروژه‌های متعددی را در زمینه توسعه فرودگاه‌ها به سرانجام برساند. این پروژه‌ها در مشهد، اصفهان، تبریز، شیراز، تهران، اهواز و بوشهر اجرا می‌شوند.

در همین حال خطوط هوایی نیز قصد دارند در ۵سال آینده ۳۰۰ فروند و در ۱۰ سال آینده ۵۰۰ فروند هواپیما خریداری کنند. به این ترتیب تهران می‌تواند به یک قطب جدید ترانزیت هوایی در منطقه خلیج فارس تبدیل شود. با این حال تا رسیدن به این مرحله راه درازی باقی است و ایران باید با کشورهای مانند امارات متحده عربی و قطر که موفقیت زیادی در این زمینه کسب کرده‌اند، رقابت کند. برای مثال خطوط هوایی ایران باید با خطوط هوایی مانند اتحاد رقابت کند که ۱۰ سال هم از عمر آن نمی‌گذرد.

به هر ترتیب فرصت‌هایی در بخش فرودگاهی در انتظار سرمایه‌گذارانی است که به بازار ایران در دوران پساتحریم‌ها می‌اندیشند. کشوری که نزدیک به ۸۰ میلیون نفر جمعیت دارد و در عین حال ذخایر هیدروکربن آن بسیار قابل‌توجه است. برخی تحلیل‌گران بر این باورند که سرمایه‌گذاری در بخش فرودگاهی در ایران در مقایسه با سرمایه‌گذاری در بخش نفت و گاز ریسک کمتری دارد. اما این سرمایه‌گذاران باید برای فعالیتی طولانی در ایران آماده باشند و شتاب‌زده عمل نکنند. ایران در غرب آسیا واقع شده است اما معمولاً در تحلیل‌های آماری بخش فرودگاهی در منطقه خاورمیانه بررسی می‌شود.

گزارش‌ها حاکی از آن است که تا نخستین روز دسامبر سال جاری میلادی، ۷۲ پروژه فرودگاهی در خاورمیانه در حال اجرا بوده است که ارزش آن‌ها به ۱۴۷ میلیارد دلار می‌رسد.

بزرگ‌ترین فرودگاه‌های ایران عبارت‌اند از فرودگاه امام خمینی (ره)، مهرآباد، مشهد، شیراز و تبریز. تمامی این فرودگاه‌ها تحت نظارت سازمان فرودگاهی کشور قرار دارند اما نمی‌توان آن‌ها را با فرودگاه‌های مدرن و پرازدام کشورهای همسایه از جمله ترکیه و امارات مقایسه کرد. فرودگاه‌های دبی، ابوظبی، دوحه و استانبول قطب‌های ترانزیت منطقه به شمار می‌روند.

بنابراین با وجود اینکه ظرفیت تبدیل فرودگاه امام خمینی (ره) به یکی از قطب‌های فرودگاهی در منطقه وجود دارد، زمانی طولانی برای تحقق این هدف مورد نیاز است. از سوی دیگر، در مراحل نخست احتمال مشارکت شرکت‌های بزرگ چندملیتی در طرح توسعه فرودگاه‌های ایران اندک است. ناآشنا بودن ناوگان هوایی ایران در مقایسه با خطوط هوایی نام‌آشنای بین‌المللی نیز انگیزه شرکت‌های بین‌المللی را برای سرمایه‌گذاری در این زمینه کاهش می‌دهد. اگرچه ایران از نظر جغرافیایی در موقعیت خوبی برای ارتباط دادن پروازهای داخلی به پروازهای بین‌المللی واقع شده است، حمل‌ونقل فرودگاهی نیز عاملی مهم به شمار

#### ژانویه دید

یکی از طرح‌ها شامل ساخت ۵فرودگاه جدید و به‌روزرسانی تأسیسات ۲۷فرودگاه دیگر است که دست‌کم به ۸ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد. برخی پیش‌بینی می‌کنند در گام نخست شرکت‌هایی از چین، هند و پس از آن برزیل وارد بخش توسعه فرودگاهی ایران شوند و در صورت موفقیت این شرکت‌ها، دیگر شرکت‌های بزرگ بین‌المللی نیز وارد عمل خواهند شد.



## کتیفو | ۰۵

بیش از دیگران به حضور در این بخش تمایل نشان داده‌اند. توسعه فرودگاه تهران یکی از جذاب‌ترین پروژه‌ها برای فرانسوی‌هاست. شرکت فرودگاه‌های ایران در آگوست ۲۰۱۵از مذاکراتی خبر داد که با طرف فرانسوی در زمینه توسعه فرودگاه بین‌المللی تهران و برخی دیگر از فرودگاه‌ها از جمله فرودگاه اصفهان در جریان است.

شرکت‌های فرانسوی تجربه زیادی در ساخت فرودگاه در کشورهای خاورمیانه و غرب آسیا دارند. یکی از معتبرترین شرکت‌های فرانسوی دست‌کم ۱۵ پروژه فرودگاهی را در خاورمیانه به پایان رسانده که تازه‌ترین آن‌ها پروژه‌های فرودگاهی عمان، قطر و دبی است. برخی تحلیل‌گران بر این باورند که فرانسوی‌ها متخصص مشارکت در ساخت پروژه‌های فرودگاهی در خاورمیانه هستند.

افزون بر این چینی‌ها هم نسبت به حضور در پروژه‌های فرودگاهی ایران ابراز تمایل کرده‌اند و یادداشت تفاهمی نیز برای سرمایه‌گذاری زیرساختی در فرودگاه و پروژه‌های ریلی استان قم به امضا رسیده است. ارزش این سرمایه‌گذاری حدود ۱۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود. شرکت میتسوی ژاپن نیز مذاکراتی در مورد سرمایه‌گذاری در توسعه فرودگاه‌ها، شبکه ریلی و زیرساخت کشتیرانی در ایران انجام داده است.

پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که همچنان فرانسوی‌ها و پس از آن چینی‌ها بیشترین شانس حضور در پروژه‌های فرودگاهی ایران را دارند. یکی از دلایلی که کارشناسان احتمال حضور دیگر شرکت‌ها را کمتر می‌دانند، سرگرم بودن آن‌ها به پروژه‌های دیگر است. به این معنی که در حال حاضر دیگر شرکت‌های متخصص در پروژه‌های فرودگاهی در کشورهای اروپایی یا آسیایی با تمام ظرفیت در حال به سرانجام رساندن پروژه‌های جاری خود هستند. در چنین شرایطی آن‌ها زمان کافی برای برآورد شرایط سرمایه‌گذاری در ایران را ندارند و به نظر نمی‌رسد تامین هزینه‌های مضاعف نیز برای آن‌ها آسان باشد.

باید گفت شرکت‌های خارجی که تجربه سرمایه‌گذاری در بخش فرودگاهی کشورهایمانند هند و روسیه را داشته‌اند، برای ورود به بازار ایران تردیدهایی دارند. حضور گسترده دولت و دستگاه‌های دولتی در برخی بخش‌های اقتصادی ایران از جمله دلایلی است که امکان رقابت شرکت‌های خارجی را کاهش می‌دهد. از سوی دیگر این شرکت‌ها باید شریک داخلی داشته باشند. در حالی که در کشورهای دیگر به‌تنهایی و بدون مشارکت با شرکت‌های داخلی در پروژه‌ها سرمایه‌گذاری و سود خود را برداشت می‌کنند.

#### ■ ظرفیت‌ها غیر قابل انکارند

در حال حاضر ۳۶ خط هوایی داخلی و خارجی در ایران وجود دارند که تعدادی از آن‌ها برای توسعه ناوگان خود اعلام آمادگی کرده‌اند. فای‌دبی اخیراً پروازهایی برای تهران و مشهد راه‌اندازی کرده است. ایر فرانس، هواپیمایی اتریش، یورو وینگر، عمان‌ایر و لوفتان‌از نیز نسبت به از سرگیری پروازها و افزایش تعداد آن‌ها ابراز تمایل کرده‌اند.

کارشناسان اقتصادی می‌گویند هرچند پس از تحریم‌ها ریسک سرمایه‌گذاری در ایران همچنان بالا خواهد بود، نمی‌توان ظرفیت‌های بخش توسعه فرودگاهی ایران را نادیده گرفت. البته شرکت‌هایی که برای سرمایه‌گذاری در این زمینه اقدام می‌کنند باید خود را برای یک بازی طولانی آماده کنند. آن‌ها نباید در کوتاه‌مدت انتظار دستیابی به سود سرشار را داشته باشند که معمولاً از طریق فعالیت در بازارهای نوظهور به دست می‌آید. زیرا شرایط ایران با اغلب اقتصادهای نوظهور متفاوت است. اقتصادی بزرگ که قرار است دهه‌ها تحریم را پشت سر بگذارد و در عین حال بروکراسی‌های ویژه خود را دارد، صبر و جدیت سرمایه‌گذاران خارجی را می‌طلبد.

در صورتی که ناوگان هواپیمایی ایران طبق برنامه‌های اعلام‌شده به‌روزرسانی شود و هواپیماهای جدید خریداری شود، نیاز به توسعه فرودگاه‌ها و چندان می‌شود. در غیاب شرکت‌های داخلی متخصص و باتجربه در این زمینه، شرکت‌های خارجی فرصت خوبی برای مانور خواهند داشت و با پیشرفت پروژه‌ها و سوددهی آن‌ها، سرمایه‌گذاران خارجی نیز منافع زیادی به دست می‌آورند. به همین دلیل است که بسیاری از شرکت‌های خارجی با وجود ریسک‌های سرمایه‌گذاری نمی‌توانند از بازار ایران چشم‌پوشی کنند.

#### ● در پیچه ●

● وال‌استریت ژورنال ●

### اوراق قرضه ارزی کی و چگونه؟

ایران امیدوار است در دوران پساتحریم‌ها میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری خارجی ضروری را برای ترمیم اقتصاد خود جذب کند، اما نخست باید نظر سرمایه‌گذاران خارجی را جلب کند. دولت ایران به‌احتمال زیاد در سال آینده میلادی گزینه اوراق قرضه ارزی را پیش روی سرمایه‌گذاران بین‌المللی می‌گذارد که به گفته معاون وزیر اقتصاد و دارایی دست‌کم ۵۰۰ میلیون دلار ارزش دارد. محمد خزایی در گفت‌وگو با وال‌استریت ژورنال این نکته را خاطر نشان کرد که ارائه این سهام پوته آزمونی برای سنجش علاقه‌مندی سرمایه‌گذاران خارجی به فعالیت در بازار اوراق قرضه ایران است. تحلیل‌گران می‌گویند برای کشوری که در صدد جذب سرمایه‌های خارجی برای احیای زیرساخت‌ها و رونق اقتصادی است، ارائه اوراق قرضه ارزی گامی ضروری به‌شمار می‌رود. خزایی می‌افزاید: «در سال آینده میلادی گام نخست را برمی‌داریم». این در حالی است که مقامات ایران به دنبال برنامه‌ریزی برای ابزارهایی هستند که از سرمایه‌گذاران خارجی در مقابل کاهش ارزش سرمایه‌گذاری‌هایشان به دلیل نوسان‌های ارزش ریال محافظت می‌کند. کارشناسان می‌گویند طرح چنین دیدگاه‌هایی ناشی از عمق تغییراتی است که از زمان دستیابی به توافق هسته‌ای در ایران پدید آمده است. البته این تلاش‌ها با چالش‌های متعددی مواجه است که فراتر از بحث‌های سیاسی است. چالش‌هایی نظیر باقی ماندن تحریم‌های غیرهسته‌ای که آمریکا آن‌ها را علیه ایران وضع کرده است. کاهش بهای نفت در سال جاری علاوه‌بر پیامدهایی که برای اقتصاد ایران به همراه داشته، قدرت مالی سرمایه‌گذاران خارجی در منطقه خاورمیانه را-که بیشترین احتمال ورود به بازار ایران را داشتند- نیز کاهش داده است. این روند حتی بر بازارهای سهام و اوراق قرضه ارزی قطر و عربستان سعودی، که سابقه‌ای طولانی در این بازار دارند، تاثیر گذاشته است. یک تحلیل‌گر اقتصادی در دبی می‌گوید: «سرمایه‌گذاران خارجی به بازار ایران تمایل نشان می‌دهند اما لازمه جذب آن‌ها کاهش ریسک‌ها و تسهیل شرایط سرمایه‌گذاری است. به‌بیان دیگر آن‌ها باید برای سرمایه‌گذاری در بازاری که ریسک بالاتری نسبت به بازارهای مشابه دارد، امتیازهای بهتری دریافت کنند». این روزنامه آمریکایی در ادامه می‌نویسد: «دولت حسن روحانی در کاهش نرخ تورم و ایجاد ثبات در ارزش ریال تا حدودی موفق بوده است. در مقابل مدیران مالی و کارشناسان اقتصادی نیز بر این باورند که ایران از ظرفیت‌های اقتصادی خوبی برخوردار است.

کشوری ۸۰ میلیونی با تولید ناخالص داخلی ۴۰۰ میلیارد دلاری فرصت مطلوبی برای سرمایه‌گذاری به‌شمار می‌رود. آن‌هم در شرایطی که این ظرفیت طی دهه‌ها دست‌نخورده باقی مانده است». چارلز رابرتسون، اقتصاددان موسسه رونسانس، در لندن می‌گوید: «بدهی خارجی یک در صد تولید ناخالص داخلی ایران را شامل می‌شود و به همین دلیل ایران از ظرفیت زیادی برای قرض گرفتن برخوردار است». ریچارد هوس، تحلیل‌گر اقتصادی موسسه سرمایه‌گذاری استاندارد لایف، می‌گوید: «بازار اوراق قرضه ایران بسیار جذاب است، البته به نظر من اکنون زمان مناسبی برای انتشار این اوراق نیست. کشورهای آفریقایی که نخستین‌بار در سال ۲۰۱۵ این اوراق را منتشر کردند، در دستیابی به اهداف خود موفق نبودند زیرا بهای نفت به‌شدت کاهش یافته است.» گفتنی است ایران در سال ۲۰۰۲، یک میلیارد یورو اوراق قرضه بر مبنای یورو فروخته بود که اولین و آخرین اوراق قرضه ارزی بود که ایران پس از انقلاب اسلامی در معرض فروش گذاشت. البته ایران توانست در بازه زمانی ۵ساله و به‌موقع بدهی خود را به‌طور کامل پرداخت کند. همچنین سرمایه‌گذاران خاورمیانه‌ای دوسوم این اوراق قرضه را خریداری کردند و بقیه نیز به مشتریان اروپایی فروخته شد. بازدهی این اوراق قرضه احتمالاً حدود ۸در صد خواهد بود. گفتنی است ایران در گذشته نرخ بهره ۷/۷ را برای این اوراق قرضه در نظر گرفته بود.

● مطالب انتخاب‌شده از منابع خارجی، الزام‌بیان‌کننده دیدگاه‌های «آتی‌نو» نیست

## سررسید، تخصص ماست

طراح و تولید کننده انواع سررسیدهای اختصاصی،

تقویم دیواری، تقویم رومیزی، دفتر تلفن اختصاصی

موسسه فرهنگی هنری آهنگ آتیه    تلفن: ۸۸۵۱۷۰۹۱

