



ارتقاء شفافیت با تقویت عرضه محصولات

وی به نقش بالای بورس کالا در ایجاد ثبات اقتصادی اشاره کرد و افزود: انجام معاملات محصولات در تالار شیشه‌ای و شفاف بورس کالا باعث شده تا همه از روند دادوستد کالاها مطلع باشند و اگر خللی در روند عرضه و تقاضای محصولات استراتژیک در حال رخ دادن باشد، سریع نمایان شود.

از این رو اگر معاملات در بازار خارج از بورس انجام می‌شود، با

عباس آرگون، عضو کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق بازرگانی تهران با اشاره به لزوم ارتقاء درجه شفافیت در اقتصاد کشور گفت: از ابزارهای اصلی رسیدن به شفافیت اقتصادی، بازار سرمایه است به طوری که در حال حاضر شرکت‌هایی که سهام آنها در بورس و فرابورس و کالاهای آن‌ها در بورس کالا و انرژی عرضه می‌شود به مراتب دارای شفافیت بیشتر نسبت به شرکت‌هایی که در خارج از بورس فعالیت دارند، هستند.

مدیرعامل شرکت کارگزاری بانک توسعه صادرات تشریح کرد:

مشوق‌های صادراتی عامل رشد سود حاشیه در بازار سرمایه

گزینه ارزش جایگزینی برای شرکت‌های بازار سرمایه مهم شود.

مشوق‌های صادراتی عامل رشد سود حاشیه

علوی با تاکید بر اینکه سهام شرکت‌های بازار سرمایه در حال حرکت به سمت واقعی شدن قیمت‌ها هستند، گفت: دولت باید از صادرکنندگان حمایت بیشتری کند چرا که مشوق‌های صادراتی می‌تواند باعث رشد حاشیه سود این شرکت‌ها در بازار سرمایه شود. وی با اشاره به افزایش نرخ تورم گفت: صنایع بازار سرمایه در حال تطبیق هزینه‌ها و قیمت‌های فروش با شرایط جدید هستند. مدیرعامل شرکت کارگزاری بانک توسعه صادرات ادامه داد: شرکت‌هایی که با افزایش صادراتی می‌توانند گزینه‌های خوبی برای خرید سهام و سرمایه‌گذاری باشند، علوی به فصل مجامع اشاره کرد و افزود: با توجه به برگزاری مجامع، شرکت‌هایی که DPS‌های مناسبی دارند، گزینه‌های خوبی برای سرمایه‌گذاری هستند که باعث می‌شود سرمایه‌گذاران با رضایت از مجامع خارج شوند. این شرکت‌ها با توجه به شرایط صعودی بازار، پس از برگزاری مجمع و بازگشایی نماد با کاهش قیمت سهام نیز مواجه نخواهند شد.



این تصمیم‌سازان بورس بسیار مثبت است اما کاهش تبعات اجرای آن نیازمند زمان بیشتری است تا در حوزه مشاوره‌های سرمایه‌گذاری، بازار سرمایه توسعه بیشتری پیدا کند. شرکت‌های مشاوره سرمایه‌گذاری بازار سرمایه ماه‌نوز نوپا هستند و تعداد آنها نیز اندک است. این کارشناسان بازار سرمایه همچنین تاکید کرد: کنترل مدیریت ریسک در بازار سرمایه اقدام مثبتی است که باعث کاهش شایعات و دستکاری بازار سرمایه

رسانی و استاندارسازی قوانین بر مبنای بازارهای جهانی است، گفت: ورود از این دوران مستلزم توسعه ابزارهای مالی و سیستم‌های جدید است. همچنین مدیریت ریسک از دیگر موارد مورد توجه است که سازمان بورس در سال‌های اخیر به آن توجه ویژه‌ای داشته است. مدیرعامل شرکت کارگزاری بانک توسعه صادرات با تاکید بر اینکه توسعه ابزارهای مالی جدید در بازار سرمایه بسیار مهم است، گفت: باید زیرساخت‌های لازم برای توسعه بازارهایی مانند بازار اوراق تבעی و مشتقه ایجاد شود تا این بازارها رونق بیشتری بگیرند. علوی به تجدید نظر قوانین در حوزه کاهش ریسک‌های اعتباری اشاره کرد و گفت: با توجه به برنامه ریزی‌های سازمان بورس، امید است مشکلات و محدودیت‌های ریشه‌ای برطرف شود تا به بازارهای جهانی نزدیکتر شویم.

اهمیت به روز رسانی سیستم‌های

وی موضوع به روز رسانی سیستم‌های معاملاتی را مورد توجه قرار داد و گفت: سال گذشته سازمان بورس قانون جدیدی درباره حذف پیش بینی سود از صورت‌های مالی شرکت‌ها و انتشار گزارش‌های مدیریتی و تفسیری تصویب کرد که اقدام خوبی برای استاندارسازی قوانین و نزدیک شدن به بازارهای جهانی بود. به گفته علوی، هر چند

مدیرعامل شرکت کارگزاری بانک توسعه صادرات، اصلاحات سال گذشته سازمان بورس را برای توسعه بازار سرمایه مثبت ارزیابی کرد. سیدرضا علوی در گفت و گو با پایگاه خبری بازار سرمایه (سنا)، در خصوص اصلاحات و اقداماتی که سال گذشته سازمان بورس برای افزایش عمق بازار و کاهش محدودیت‌ها اجرا کرد، گفت: بازبینی دستورالعمل کوتاه شدن توقف نمادها از دستورالعمل بسیار خوب و مثال زدنی در دوره مدیریت جدید است که کمک زیادی به بازار می‌کند و ریسک نقدشوندگی در بازار سرمایه را کاهش می‌دهد. وی با تاکید بر اینکه نقدشوندگی مهم‌ترین ریسک بازار سرمایه بود، اظهار داشت: یکی از ریسک‌های بزرگ و مهم بازار سرمایه موضوع نقدشوندگی بود که این دستورالعمل بزرگترین کمک را در این حوزه به بازار داشته و قابل تقدیر است. علوی در ادامه، توسعه ابزارهای مالی در بازار سرمایه را مورد توجه قرار داد و گفت: ابزارهای ارتباطی به توسعه بازار سرمایه و افزایش عمق بازار کمک می‌کند.

لزوم توسعه ابزارها

وی با اشاره به اینکه بازار سرمایه ما در دوران گذار از شرایط سنتی به شرایط جدید، هر چند

خودرو سازان امیدوار به حمایت مسولان

و هزینه‌های سربار بین ۲۰ تا ۴۰ درصد متغیر است. به گفته رزم خواه: افزایش قیمت مواد اولیه تولید داخلی مورد نیاز صنعت قطعه سازی مانند مواد پتروشیمی، فولاد، مس و آلومینیوم در حال حاضر حتی نسبت به درصد جهانی و رشد ارز برای تولیدکنندگان گران‌تر تمام می‌شود.

مشاور انجمن قطعه سازان همچنین در ادامه خاطر نشان کرد: ظلمی که امروز در حق صنعت خودروی داخلی می‌شود درست در جهت خواسته ششمین است. آمریکا صنعت خودروی کشور را مورد هدف قرار داده تا نابود کند که متأسفانه در این میان عوامل داخلی نیز به‌انحاء مختلف به این قضیه دامن می‌زنند. رزم خواه در ادامه صحت‌های خودش خاطر نشان کرد: جدای از همه اتفاقاتی که بدون برجام در خودرو سازی ایران رخ خواهد داد، معتقد این صنعت بهتر و قوی‌تر از دوران قبلی تحریم، خود را حفظ خواهد کرد؛ در واقع راهکارهایی برای سربار ماندن خودرو سازی کشور و از بین نرفتن کامل آن، پیدا خواهد شد و این صنعت البته بدون رشد و توسعه فنی و کیفی، به حیات خود ادامه می‌دهد. در نهایت اینکه به نظر می‌رسد هر دو طرف ایران و اروپا طی هفته‌های گذشته به دنبال یافتن راهکارهایی برای به حداقل رساندن اثرات خروج آمریکا از برجام هستند و این موضوع می‌تواند به نفع خودرو سازی کشور تمام شده و همکاری با برندهای خارجی را ادامه دار کند.

اگر شرکتی هم تمایل به ماندن داشته باشد اما به دلیل تحریم شدید نظام بانکی عملاً امکان تبادل مالی با ایران را نخواهد داشت که این نکته شاید بسیاری از شرکت‌ها را به نماندن در شرکت با ایران ترغیب کند.

اهمیت حمایت از قطعه سازان در دوران تحریم‌ها

در همین حال محسن رزم خواه، مشاور انجمن صنایع همگن قطعه سازان نیز گفتگو با خبرنگار روزنامه «تجارت» درباره اهمیت حمایت از فعالان حوزه قطعه سازی در کشور با شروع تحریم‌های جدید گفت: آمریکا صنعت خودروی کشور را مورد هدف قرار داده تا نابود کند که متأسفانه عوامل داخلی هم به‌انحاء مختلف به این قضیه دامن می‌زنند. حقیقت این است که شرایط در صنعت قطعه سازی امروز به نحوی است که صنعتگران دیگر توان تولید ندارند و متأسفانه تولید در صنعت قطعه سازی با افزایش قیمت مواد اولیه، نرخ ارز، دستمزد و هزینه‌های سربار به حالت توقف درآمده است. این فعال حوزه قطعه سازی کشور اظهار داشت: قطعات خودرو از دو سال پیش تا کنون افزایش قیمتی نداشته‌اند اگر هم داشته خیلی جزئی بوده است. از ابتدای سال ۱۳۹۵ تا اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۷ مواد اولیه و نرخ ارز ۷۲ درصد، دستمزد ۵۶ درصد و هزینه سربار ۲۱ درصد رشد داشته است. نقش مواد اولیه در تولید قطعات خودرو ۴۰ درصد، دستمزد ۲۰ تا ۴۰ درصد

بازارهای پایدار در تجارت خودرو با ترکیبی از مهم‌ترین تولیدکنندگان و مونتاژکنندگان زیر پرچم یک برند قابل اعتماد نظم پیدا می‌کنند. با این نگاه تحریم، یکی از عوامل اصلی برهم زنده چنین نظامی است و خودرو سازی ایران را از زنجیره ارزش جهانی خودرو دور می‌کند. در چنین شرایطی باید تا آنجا که ممکن است به زیرساخت‌های داخلی از یک سو و هرم بازار داخلی از سوی دیگر توجه کنیم تا بتوانیم در یک فضای ایزوله به خودروسازان بودنمان در شرایط فعلی ادامه دهیم.

البته بسیاری از اوقات سطح دانش فنی در شرایط محدودیت نظیر تحریم رشد پیدا می‌کند اما نیاز ثانویه رشد یعنی دستیابی به یک بازار رقابتی پایدار این صنعت را با مشکلاتی مواجه می‌کند. در مجموع به نظر می‌رسد شرایط در تحریم‌های فعلی دشوارتر از گذشته است و با وجود اینکه خودروسازی ایران تجربه قابل توجهی از تحریم گذشته کسب کرده اما از آنجایی که همین تجربه در بستن منافذ و دور زدن تحریم‌ها در طرف مقابل نیز ایجاد شده، بنابراین شرایط پیچیده‌تر از گذشته است. آمریکایی‌ها سخت گیری‌های فراوانی را برای کشورهای و شرکت‌هایی که خواهان ادامه تجارت با ایران هستند، در نظر گرفته‌اند. با این حال به نظر می‌رسد که باید منتظر ماند تا نتیجه رایزنی اروپایی‌ها با آمریکایی‌ها طی روزهای آینده بیشتر مشخص شود. نکته مهم اینجاست حتی

درباره اجرایی شدن قوانینی مانند قانون تشدید در اتحادیه اروپا مطرح است. کارشناس معتقدند که خودروسازی ایران در شرایطی است که بیش از هر عامل دیگری برای توسعه، نیاز به مشارکت شرکت‌های صاحب برند و صاحب بازار دنیا دارد. ضمن آنکه این صنعت اصولاً از زیر است، یعنی اینکه تولید خودرو در ایران بیش از آنکه صادرات داشته باشد، نیازمند واردات است. به همین دلیل تحریم و نوسان نرخ ارز دو عامل کند کننده جریان توسعه خودروسازی ایران خواهند بود. بنابراین شرایط فعلی نمی‌تواند برای این صنعت شرایط خوشایندی باشد. امروزه پیشرفت در صنعت خودرو بیش از آنکه در رشد ارقام تولید و فروش جستجو شود، در مفاهیم توسعه و پایدار بودن در نرخ رقابت پذیری خود را نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، اینکه خودروسازی ایران بتواند اعداد رشد خود را چه در ابعاد کمی و چه در ابعاد کیفی همچنان پایدار حفظ کند و سهم بازار خود را افزایش دهد، می‌توان امیدوار بود مسیر توسعه را یافته است. در این شرایط توسعه از کسب دانش فنی و وجود نقدینگی لازم شروع و نهایتاً با دستیابی به بازارهای پایدار به ویژه بازارهای صادراتی به مرحله تکامل می‌رسد. با این حال تحریم، ورود دانش فنی و دستیابی به بازارهای پایدار صادراتی را کند کرده یا از میان می‌برد و باعث می‌شود چرخه کامل خودروساز بودن در کشور ایجاد نشود. بررسی‌ها نشان می‌دهد که امروزه در دنیا

کشور بار دیگر به جاده مخصوص برگشتند تا با طرف‌های ایرانی در ارتباط با شرایط جدید همکاری پای میز مذاکره بنشینند. حاصل این رفت و آمدها چند قرارداد و توافق نامه بود. حال در شرایطی که خطوط تولید خودرو سازان به مرور محصولات پسابرجامی را روانه جاده‌های کشور می‌کنند، با خروج آمریکا از برجام و هشدار به شرکت‌های خارجی طرف قرارداد با ایران در ارتباط با بازگشت تحریم‌ها، شرایط تازه‌ای پیش روی خودروسازی کشور قرار گرفته است. بعد از این اتفاق نحوه ادامه کار طرف‌های خارجی حاضر در این قراردادها، تبدیل به دغدغه اول خودروسازان شده است. هر چند با گذشت حدود دو ماه از خروج آمریکا از برجام و اظهار نظر اروپایی‌ها مبنی بر حمایت از برجام، امیدواری‌هایی به حضور شرکت‌های خارجی وجود دارد، اما نباید فراموش کرد که این امکان وجود دارد تا با آغاز تحریم‌ها، شرکت‌های خودروساز بازار ایران را بار دیگر ترک کنند.

با توجه به اینکه صنعت خودرو پیش از این یک بار طعم تحریم را چشیده و از این رهگذر ضربه سختی خورده است. برخی کارشناسان معتقدند سیاست‌گذاران این صنعت باید در فرصت باقی مانده، تا جایی که امکان دارد قطعات مورد نیاز این صنعت را تأمین کنند. اقدام دیگری که باید در این بازه کوتاه زمانی مورد توجه تصمیم گیرندگان کشور قرار بگیرد، تسهیل روند نقل و انتقال پول و همچنین رایزنی

خودروسازان و قطعه سازان کشور به دلیل تشدید تحریم‌ها، امکان تأمین مستقیم قطعات و مواد اولیه مورد نیاز خود را از بازارهای جهانی از دست دادند و این موضوع به مانهی بزرگ بر سر راه تولید خودروهای داخلی تبدیل شد. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان با توجه به ضربه‌ای که خودروسازی کشور از ناحیه تحریم‌ها در سال ۹۲ دید، در حال حاضر این صنعت در اولویت اعمال تحریم‌ها قرار گرفته است. این کارشناسان معتقدند که تحریم‌ها نشان داد صنعت خودرو کشور مان بیش از همیشه به قطعات خارجی وابسته است و این صنعت مونتاژ کار قادر به تحمل هیچ ضربه‌ای که داخلی و چه خارجی نیست. با این نگاه دولت آمریکا با اولویت قرار دادن صنعت خودرو در قدم اول سرمایه‌گذاران حاضر در این صنعت را نشان رفته و در گام بعدی خواهان خنثی سازی تأثیر خودروسازی در رشد اقتصادی کشور است. حال سوآلی که مطرح می‌شود این است که آیا صنعت خودرو کشور با گذر از فضای پسابرجام آمادگی اعمال تحریم‌های دوباره را دارد؟ و اینکه در نهایت اینکه ظرف هفته‌های آینده که آغاز تحریم‌های این صنعت خواهد بود چه تمهیداتی برای روبه‌رویی با آن باید انجام داد؟

آنچه مشخص است صنعت خودروی کشور اولین صنعتی است که بیشترین بهره‌ر از برجام برده بود. بعد از توافق نامه هسته‌ای، شرکای سنتی صنعت خودروی

تقریباً دو ماه از فرمان ترامپ، رئیس جمهور آمریکا برای خروج یک جانبه این کشور از توافق هسته‌ای برجام می‌گذرد. در این مدت کشورهای اروپایی بارها تاکید کرده‌اند که می‌خواهند در همان چارچوب توافق هسته‌ای باقی بمانند. در این شرایط کارشناسان معتقدند که اگر اتحادیه اروپا نتواند از شرکت‌های اروپایی در برابر تحریم‌های آمریکا محافظت کند یا اینکه شرکت‌های غربی خود تمایل به حضور در ایران نداشته باشند، آن زمان است که باید بازگشت تحریم‌ها را جدی گرفت. تحریم‌هایی که طعم تلخ آن سال ۹۲، یک بار چشیده شده با این تفاوت که این بار به نظر می‌رسد دست کم در حوزه خودرو، فعالان این صنعت آمادگی بیشتری برای مواجهه با آن دارند. کمتر کسی فراموش خواهد کرد که با توجه به تشدید تحریم‌های بین المللی در سال‌های ۹۱ و ۹۲، چه بر سر تولید و قیمت و البته کیفیت خودروهای داخلی آمد و مشتریان و خودروسازان داخلی چه سختی‌هایی را در آن روزها به چشم دیدند. در آن سال‌ها با توجه به قهر خودروسازان خارجی، تولید خودرو در کشور به شدت افت کرد. شرایط به صورتی بود که در سال ۹۱ تیراژ خودرو به نصف سال ۹۰ و در سال ۹۲ نیز به یک سوم کاهش یافت. این افت شدید خود را بر قیمت نیز گذاشت و خودروهای داخلی بیش از دو برابر افزایش قیمت را تجربه کردند و در نتیجه این اتفاقات دست بسیاری از مشتریان از بازار خودرو کوتاه شد. نکته دیگر اینجاست که