

## اقتصاد

## نبض اقتصاد



رئیس اتاق مشترک ایران و عراق با بیان این که سفرای ایرانی باید عاملان دیپلماسی اقتصادی باشند گفت؛ ما اروپا را دیگر آلمان و فرانسه و انگلیس نمی‌دانیم و با همه کشورهای اروپایی رابطه برقرار خواهیم کرد. یحیی آل‌اسحاق با اشاره به سخنان وزیر خارجه کشورمان در سفر به عراق گفت: اولویت ماکشورهای همسایه وپیگیری قرارداد ۲۵ساله با چین و نیز توسعه همکاری با هند و روسیه‌است.

آل‌اسحاق‌با بیان این‌که‌به‌گفته‌امیرعبدللهپایان وزیر خارجه، همه سفارتخانه‌های ایران در اختیار بخش اقتصادی و فرهنگ خواهند بود، ادامه داد: سفرای ما باید عاملان توسعه روابط عملیاتی باشند.

دیپلماسی در جهت توسعه اقتصادی هدایت خواهند شد و با شکل‌گیری چنین روندی یکی از محورهای اقتصاد کلان کشور سرویس‌مان خواهدگرفت. ۱۵ کشور همسایه ایران در سال ۲۰۰میلیارد دلار صادرات و واردات دارند ما می‌توانیم بین ۲۰۰ تا ۳۰۰میلیارد دلار با این کشورها وارد تعامل شویم.

وزیر پیشین بازرگانی همین آمار را موجب رفع بخش اعظم مشکلات اقتصادی کشورمان دانست و تصریح کرد؛ با ترکیه تا حد ۳۰میلیارد دلار صادرات انرژی خواهیم داشت و این رقم با کشور افغانستان در حد چند میلیارد دلار بسته شده‌است.

اگر مشکلات روابط تجاری را بر طرف کنیم، بخش اعظم این روند به دیپلماسی اقتصادی

ما و جایگاه وزارت خارجه بازمی‌گردد. وی همچنین اهمیت‌دادن به مقوله تجارت و سفرا

و سازمان‌ها را تا امروز در سطح منفی توصیف کرد و یادآور شد؛ ما در سطح دنیا رایزن‌های

بازرگانی داریم که شمار آنها از هفت رایزن

فرونی نمی‌گیرد. آل اسحاق با اعلام این‌که با رویکرد قبلی نمی‌توان به ۲۰۰میلیارد دلار تجارت

جهانی دست یافت، افزود؛ اگر رویکرد جدید در راستای قرارداد با چین و روسیه و هند

.... مدیریت شود، بدین معناست که باید روابط تجاری و اقتصادی با دنیا را جزئی از محورهای

اولیه تصمیم‌گیری‌ها در نظر بگیریم. رئیس اتاق

مشترک ایران و عراق تأکید کرد سفرای ایرانی باید در راستای روابط اقتصادی و افزایش این

حجم مورد بازخواست قرار گیرند.



داده شده بود که با اطلاعیه سازمان برنامه و بودجه تکذیب شد. میرکاظمی که وعده ترمیم وضعیت بودجه در سال‌های بعد را داده اعلام کرده‌است که در چندماه باقیمانده سال جاری با توجه به وضعیت موجود بودجه را به صورت انقباضی و با کنترل هزینه‌ها پیش خواهدبرد و احتمالا اصلاحیه یا متمم ارائه نمی‌شود مگر در صورت ضرورت.

از این کشور خارج شده‌اند یا به‌صورت موقت فعلا فعالیت تجاری انجام نمی‌دهند، لذا ادامه برقراری روابط تجاری ایران و افغانستان به بازگشت سرمایه‌ها و برقراری دوباره روابط تجاری توسط بخش خصوصی بستگی دارد. احمدرضا فرشچیان، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران درباره اتفاقات اخیر در افغانستان و تأثیر آن بر چشم‌انداز تجارت خارجی ایران و افغانستان گفت در بررسی نوع صادرات به افغانستان باید این مساله را موردتوجه قرار داد که این کشور معمولا کالاهایی با کیفیت پایین را هم می‌پذیرد و نکته دیگر آن‌که، به دلیل تحریم‌ها و سایر موانع موجود، افغانستان به محلی برای ترانزیت کالاهای ایرانی تبدیل شده‌بود و کالاهای ایرانی از این کشور به مقاصد دیگر ارسال می‌شد. شاید مسائل پیش آمده در مرزهای افغانستان سبب شود صادرکنندگان تلاش مضاعفی را برای صادرات مستقیم محصولات خود به مقاصد اصلی به‌کار ببندند. واقعیت این است که تجار ایرانی از این که کالاهایشان ترانزیت می‌شد، رضایت چندانی نداشتند. البته صادرکنندگان به افغانستان، ایرانی نیستند بلکه معمولا این تاجران افغانستانی بودند که کالای مورد نیاز خود را از ایران خریداری می‌کردند که بخشی از آن به مصارف داخلی این کشور رسیده و بخشی هم به آسیای جنوب‌شرقی و حتی اروپا صادر می‌شد.

محمد لاهوتی، رئیس کنفدراسیون صادرات ایران نیز در مورد بازار افغانستان معتقد است: نامنی موجب فرار سرمایه می‌شود. شرایط افغانستان حمل‌ونقل کالا را ریسک بالا مواجه کرده‌است و عملا موجب کاهش یا توقف صادرات خواهند‌شد اما برای پیش‌بینی آینده‌رود است. به هر صورت در شرایطی که ایران تحریم است و صادرات به‌عنوان یکی از محل‌های تأمین ارز محسوب می‌شود، حالا یکی از پنج شریک اصلی تجاری ایران در ۲۰سال گذشته با جنگ داخلی مواجه شده‌است و این برای بازرگانان و اقتصاد ایران اصلا خوب نیست. ‏

نیروهای توانمند کشور از جمله کارکنان خدوم دولت از برنامه‌هایی است که این سازمان در قالب برنامه و بودجه سال آینده با جدیت آن را دنبال می‌کند. در برخی شبکه‌های اجتماعی موضوعی منتشر شده‌بود مبنی بر این‌که حقوق کارمندان دولت کاهش می‌یابد و این اظهارنظر به مسعود میرکاظمی، رئیس سازمان برنامه و بودجه نسبت



## گزارشی از وضعیت تجارت ایران با افغانستان در نیمه دوم سال ۱۴۰۰

# صادرات در شیب نزولی

افغانستان پس از تصرف طالبان رویه خود را در بخش‌های مختلف خصوصا تجارت تغییر داد. حتی سه مرز زمینی ایران و افغانستان برای مدتی بسته بود و دوباره بازگشایی شد. ایران یکی از صادرکننده‌های اصلی کالا به افغانستان است و آمارهای تجارت خارجی ایران نشان می‌دهد از ۳۴ میلیارد دلار صادرات غیرنفتی ایران به دیگر کشورها در سال گذشته بیش از ۳/۲ میلیارد دلار آن به افغانستان بوده است.

نکته نگران‌کننده ما جزا آنجاست که طبق آمار در سال ۲۰۱۹ ایران سهم ۱۸ درصدی را در بازار افغانستان به خود اختصاص داده بود و مهم‌ترین کشور تأمین‌کننده کالای افغانستان بود اما در سال ۲۰۲۰ حجم تجارت ایران به افغانستان ۱۷ درصد کاهش داشته است. این در حالی است که کشورهای چین، ترکیه، پاکستان، روسیه، هند و امارات متحده عربی به دنبال افزایش سهم تجاری خود در افغانستان هستند. اخیرا نیز اخباری منتشر شده که صادرات فولاد ایران به عراق متوقف شده و مشخص نیست چه زمانی باز می‌شود.

همچنین با افغانستان قرارداد فروش ریل آهن نیز دارد. ترکیه، پاکستان و چین ازجمله دیگر تأمین‌کنندگان فولاد افغانستان هستند. خبرگزاری فارس در گزارشی اعلام کرده صادرات

بیان بهتر، ایران ۲۵ درصد کل نیاز افغانستان به فولاد را تأمین می‌کند. بخش قابل توجهی از فولاد صادراتی به افغانستان توسط شرکت فولاد اصفهان و خراسان تولید می‌شود. ایران

صنعت موتورسیکلت در گرداب قوانین متناقض گرفتار است

# عبور سخت از گردنه مونتاژ

هر چند مردم ما دل خوشی از موتورسیکلت ندارند اما این وسیله حمل‌ونقل مشکل‌گشا و کم‌هزینه همیشه

طرفداران خود را داشته‌است. با بازگشت تحریم‌ها در حدود چهار سال قبل و نوسانات شدید ارزی پس از آن قیمت موتورسیکلت هم‌بسان بسیاری دیگر از کالاها روندی افزایشی در پیش گرفت. با این حال جهش قیمتی خودرو موجب شد چهارچرخ‌ها به میوه درخت ممنوعه‌ای تبدیل شوند که دست بسیاری از مردم به‌خصوص دهک‌های پایین دیگری آن نمی‌رسد و این فرصتی برای رشد بازار موتورسیکلت در کشور بود که البته به دلیل با افترن قیمت موتورسیکلت تب آن خیلی بالا نگرفت. گرچه با اصلاح نگاه منفی جامعه به موتورسیکلت در کنار سایر برنامه‌های مکمل ازجمله استفاده بیشتر از موتورسیکلت‌های برقی و فرهنگ‌سازی برای استفاده صحیح از این وسیله شاید بتوان با استفاده فراگیرتر از موتورسیکلت تا حدودی از مشکل آلودگی هوا و ترافیک شدید کلانشهرها کاست لیکن صنعت موتورسیکلت به دردهایی مبتلاست که گویی درمان سهل و سریعی ندارد. بهمین ضیاءمقدم، دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت معتقد است شرایط کنونی صنعت به دلایل مختلف به ضرر تولیدکنندگان موتورسیکلت تمام‌شده و زمینه‌ساز کاهش تولید بوده‌است.

### کاهش تولید موتورسیکلت

در حالی که میانگین تولید سالانه انواع موتورسیکلت تا قبل از سال ۱۳۹۵ بین ۴۰ تا ۵۰ هزار دستگاه در سال بود به علت مشکلات اقتصادی ناشی از تحریم‌ها و سایر موارد که در این گزارش ذکر می‌شود میانگین تولید سالانه به زیر ۱۵۰ هزار دستگاه سقوط کرده‌است. با افزایش نرخ ارز قدرت خرید مردم کاهش و قیمت موتورسیکلت افزایش داشته که تلفیق این دو موجب‌شده بخشی از مشتریان با القوه به سوی بازار موتورسیکلت دست‌دوم متمایل شوند. کاهش خرید تنها یکی از مشکلات عدیده این صنعت است که روند بومی‌سازی را هم تحت الشعاع قرار داده و مانعی در برابر حرکت فعالان این بخش به سمت تولید اقلامی است که در حال حاضر از تولیدکنندگان

گروه اقتصاد



تحریم‌ها سعی شده به تولیدکنندگان کمک شود اما فقدان برنامه مدون درازمدت و پایبند نبودن بانک مرکزی به بخشنامه‌های خود و تغییر مستمر آنها باعث شده تولیدکنندگان دچار چالش‌های بزرگ شوند. فقدان ثبات قوانین همچنان سرمایه‌گذاران در بخش تولید را نگران می‌کند و مشکلات در زمینه تولیدصنعتی به قوت خود باقی است.

### جای خالی مبنای علمی و کارشناسی

ضیاءمقدم با اشاره به قوانینی که طی پنج سال گذشته با اسم صیانت از محیط زیست گرفته‌شده از برخورد‌های سلیقه‌ای و گاه نمایشی در این بخش ابراز تاسف می‌کند. او با اشاره به این که صنعت موتورسیکلت طی سال‌های اخیر اولین قربانی اقدامات به اصطلاح محیط‌زیستی بوده، از فقدان مبنای علمی و کارشناسی شده این اقدامات می‌گوید. دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت قانون هوای پاک و اجرای استاندارد زیست‌محیطی یورو ۵ را از موانع بزرگ تولید می‌داند. براساس اظهارات وی در حالی که در کشورهای اروپایی فاصله زمانی بین اجرای قوانینی که ارتقای فنی منجر به کاهش آلایندگی را دنبال می‌کند چهار سال در نظر گرفته می‌شود تا تولیدکننده فرصت لازم برای ارتقای محصولات به استاندارد جدید را داشته‌باشد ولی این پهنره تنفس در ایران رعایت نمی‌شود تا آنجا که حتی قانون هوای پاک (اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده) یک روز بعد از تصویب برای اجرا ابلاغ شد. این به معنای آن است که صادرکننده بخشنامه نه الزامات و محدودیت‌های صنعتی را می‌شناسد و نه درک درستی از فرآیندهای قانونی دارد و چنین اقداماتی نمایشی بودن کارکردها را کارنامه‌ای کردن نمرات عملکرد را در ذهن تداعی می‌کند. ضیاءمقدم همچنین به ابطال ماده ۸ آیین نامه فنی قانون هوای پاک (سن فرسودگی و اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده در برابر تولید) اشاره می‌کند.

### فقدان برنامه جامع صنعت

### موتورسیکلت

بسیاری از کارشناسان صنعتی بر این باورند تنها راه موفقیت در صنایع نیرومحركه از جمله موتورسیکلت شکل‌گیری قطعه‌سازان بزرگ با توان ورود به زنجیره جهانی تأمین قطعه است.

در غیاب این رویکرد، ایران لاقفل در صنعت

موتورسیکلت هرگز به تولیدکننده واقعی تبدیل

نخواهدشد چرا که تولید در تیراژ پایین مقرون

به صرفه نیست و توجه اقتصادی ندارد. رحیم

خودرگه در ایران بومی‌سازی شده از قطعه‌سازها

مدیرعامل شرکت کویرموتور با اشاره به این که

نبود نگاه جامع صنعتی یکی از دلایل درجا زدن

صنعت موتورسیکلت است. یادآوری می‌کند

در حال حاضر مجوز واحدهای تولیدی، مونتاژ

انواع محصولات موتورسیکلت است. در این

چارچوب واحدها، قطعات موردنیاز خط تولید

کشور ایجادنشده از وجود قابلیت صاحب‌نام این

این بخش می‌گوید. به گفته عرب با وجود دهه‌ها

فعالیت صنعتی در زمینه تولید موتورسیکلت مراکز

دانشگاهی هنوز دوره‌های فنی مرتبط با این صنعت

ندارند و حتی یک دانش‌آموخته مکانیک گرایش

موتورسیکلت در کشور نداریم در حالی که حتی

برای ماکارونی دوره‌های تخصصی برگزار می‌شود.

در حالی که تولید در دنیای امروز به معنای طراحی

و ایجاد پلنفرم است ضعف مهندسی در این بخش

امکان طراحی به معنای عام را به شرکت‌های ایرانی

نمی‌دهد. تا آنجا که به تولید اجزا و مجموعه‌های

پیچیده موتورسیکلت مربوط می‌شود و مادامی

که تولید به حجمی مناسب نرسد ورود به این

بخش صرفه اقتصادی ندارد و هر تلاشی در

این زمینه محکوم به شکست است. اگر چین

و هند توانسته‌اند به بزرگ‌ترین تولیدکنندگان

موتورسیکلت در جهان تبدیل شوند دلپیش

مود تقاضای حداقل ۲۰میلیونی در داخل و ایجاد

بستر برای صادرات قابل توجه موتورسیکلت کامل

یا اجزا و قطعات به سایر بازارهاست.

### صنعتی نیازمند توسعه

گرچه شاید این جمله به مذاق خیلی‌ها خوش

نیاید اما چیزی به نام صنعت موتورسیکلت در

ایران وجود ندارد و آنچه هست مونتاژکاری است.

با گذشت دهه‌ها از پا گرفتن کارخانجات

موتورسیکلت‌سازی در کشور همچنان اجزای

اصلی و حیاتی برندهای وطنی از خارج تأمین

می‌شود و سایر اجزا و قطعات در داخل تولید

می‌گردد. مهندس علی عرب، کارشناس صنعت

موتورسیکلت و مدیرعامل شرکت توسن محركه

شرق با تأکید بر این که اصولا بستر مناسب

شکل‌گیری صنعت موتورسیکلت‌سازی بومی در

کشور ایجادنشده از وجود قابلیت بالقوه بالا در

این بخش می‌گوید. به گفته عرب با وجود دهه‌ها

فعالیت صنعتی در زمینه تولید موتورسیکلت مراکز

دانشگاهی هنوز دوره‌های فنی مرتبط با این صنعت

ندارند و حتی یک دانش‌آموخته مکانیک گرایش

موتورسیکلت در کشور نداریم در حالی که حتی

برای ماکارونی دوره‌های تخصصی برگزار می‌شود.

در حالی که تولید در دنیای امروز به معنای طراحی

و ایجاد پلنفرم است ضعف مهندسی در این بخش

امکان طراحی به معنای عام را به شرکت‌های ایرانی

نمی‌دهد. تا آنجا که به تولید اجزا و مجموعه‌های

پیچیده موتورسیکلت مربوط می‌شود و مادامی

که تولید به حجمی مناسب نرسد ورود به این

بخش صرفه اقتصادی ندارد و هر تلاشی در

این زمینه محکوم به شکست است. اگر چین

و هند توانسته‌اند به بزرگ‌ترین تولیدکنندگان

موتورسیکلت در جهان تبدیل شوند دلپیش

مود تقاضای حداقل ۲۰میلیونی در داخل و ایجاد

بستر برای صادرات قابل توجه موتورسیکلت کامل

یا اجزا و قطعات به سایر بازارهاست.

گروه اقتصاد