

در حالیکه نرخ ارز طی روزهای اخیر درواکنش به اخبار دور چهارم مذاکرات غیرمستقیم ایران و آمریکا نوسان کاهشی اندکی را تجربه کرده، بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی با واکنش‌هایی متفاوت مواجه شده است؛ رکود در فروش وارداتی‌ها به دلیل انتظار برای تثبیت شرایط و افزایش هزینه تولید مونتاژی‌ها به واسطه رشد نرخ ارز نیمایی، از مهم‌ترین اثرات این نوسانات بوده است. به گزارش ایسنا، یکشنبه ۲۱ اردیبهشت‌ماه، دور چهارم گفت‌وگوهای غیرمستقیم ایران و آمریکا در مسقط (همانند گذشته با میانجیگری عمان) برگزار شد. از ابتدای هفته، با مشخص شدن زمان دقیق انجام مذاکرات دور چهارم، بازار ارز با نوسانات هر چند حداقلی همراه بود و روز گذشته نیز این نوسان سمت‌وسویی اندک کاهشی داشت. طی هفته‌های اخیر و از زمان آغاز ارتباطات و گفت‌وگوهای میان دو کشور و صحبت بر سر توافق میان ایران و آمریکا رفع تحریم‌ها، ارزش پول ملی را با افزایش روبرو و منجر به کاهش نرخ ارز در بازار شد؛ در حالیکه در هفته گذشته و پس از به تعویق افتادن روز دور چهارم گفت‌وگوها، بازار ارز مجدداً نوسان افزایشی را تجربه کرد، امروز شنبه و به‌ویژه یکشنبه این هفته، با اطلاع‌رسانی در خصوص روز برگزاری دور چهار مذاکرات، نوسان به چند کاهشی اتفاق افتاد.

به صورت کلی اما در بررسی تأثیر کاهش نرخ ارز بر بازار خودروهای مونتاژی و وارداتی، باید گفت که با وجود کاهش نرخ ارز، قیمت خودروهای وارداتی در بازار تغییر قابل‌توجهی نداشته است. سعید موتمنی – رئیس پیشین اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران – اخیراً در این رابطه اعلام کرده بود که تنوع و افزایش عرضه خودروهای وارداتی، موجب تعدیل در عرضه و تقاضا شده و این امر سبب شده که حتی در زمان سیر صعودی و افزایش مداوم نرخ ارز، قیمت خودروهای خارجی دچار جهش نشود؛ بیشتر این خودروها از مدل‌های ۲۰۲۳ – هستند و تأثیر زیادی بر کاهش تقاضا برای خودروهای مونتاژی نداشته‌اند. از سوی دیگر اما افزایش نرخ ارز دولتی از ۴۲ هزار تومان به ۷۰ هزار تومان از آبان‌ماه سال گذشته تاکنون، فشار مضاعفی را بر هزینه‌های تولید خودرو در کشور وارد کرده است. این افزایش نرخ ارز به‌ویژه در بخش واردات قطعات و مواد اولیه صنعت خودرو تأثیرات قابل‌توجهی داشته است. افزایش نرخ ارز نیمایی (توافقی)، مستقیماً قیمت تمام‌شده خودروهای مونتاژی را تحت‌تأثیر قرار داد؛ چراکه این خودروسازها برای تأمین بخش عمده‌ای از قطعات خود با هزینه قطعات حساس و های‌تک نظیر گیربکس، ECU، ایربگ و سیستم تعلیق) کاملاً وابسته به واردات هستند. در این شرایط، هر افزایش در نرخ ارز رسمی، براساس برآوردهزینه نهایی تولید یک خودرو مونتاژی را بین سه تا ۱۰ میلیون تومان بسته به نوع و سطح داخلی‌سازی محصول، بالا می‌برد. این موضوع، خودروسازان مونتاژی را در شرایط دشواری قرار داد؛ از یک سو، قیمت قطعات و هزینه تولید افزایش یافت و از سوی دیگر، بازار کنش افزایش بیشتر قیمت فروش را نداشت. با وجود نبود تقاضا و کاهش در نرخ ارز، فشار بازار خودرو بیش از هر چیز تحت تأثیر اخبار مذاکرات و انتظارات شکل گرفته پیرامون آن است؛ در حقیقت خریداران و فروشندگان هر دو تمایلی به تصمیم‌گیری عجولانه ندارند و بازار خودرو در یک وضعیت نیمه‌متجمد و رکود به سر می‌برد

و تغییر محسوسی در قیمت نیست. در مجموع، کاهش نرخ ارز در بازه زمانی ایام گفت‌وگوها، تأثیرات متفاوتی بر بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی داشته است. در حالی که قیمت خودروهای وارداتی به دلیل افزایش عرضه و تنوع مدل‌ها ثبات نسبی داشته، هزینه‌های تولید خودروهای مونتاژی به دلیل افزایش نرخ ارز دولتی افزایش یافته است. همچنین، نوسانات نرخ ارز و عدم امکان گشایش اعتبار اسنادی به درهم از طریق امارات، بازار خودروهای وارداتی را با رکود و کاهش فروش مواجه کرده است. از سوی دیگر، کاهش نرخ ارز تأثیر روانی مثبتی بر بازار خودرو داشته و موجب کاهش حباب قیمتی در بازار شده است. با توجه به ادامه مذاکرات ونوسانات نرخ ارز، پیش‌بینی می‌شود که بازار خودرو در هفته‌های آتی نیز تحت تأثیر این عوامل باقی بماند. ضمن اینکه بدیهی است ثبات نرخ ارز و سیاست‌های حمایتی می‌تواند به کاهش قیمت‌ها و خروج بازار از رکود کمک کند.

«آرمان ملی» تأثیر مذاکرات بر بازار خودرو را بررسی می‌کند

بازار خودرو در انتظار نتایج مذاکرات



آرمان ملی – صدیقه یهزادپور: بازارها به‌ویژه، خودرو نیز مانند سایر بازارهای اقتصادی، تحت تأثیر فضای مذاکراتی قرار دارد و از آنجایی که شرایطی که خبرهای ضدونقیض از روند مذاکرات به گوش می‌رسد، این بلا تکلیفی به فضای بازار خودرو نیز سرایت کرده و تصمیم‌گیری در آن را برای فعالان و دولت دشوار کرده است. به گفته کارشناسان این بازار در حال رکود به سر می‌برد و در سناریوهای مختلف موفقیت یا شکست مذاکرات، و همچنین دنبال تصمیم‌گیری‌های دولت در خصوص واردات خودرو، پیش‌بینی می‌شود که این بازار به دلایل مختلف از جمله، آماده نبودن زیرساخت‌ها، مدیریت رانته و... همچنان تا پایان سال جاری

❖ **واردات خودرو یکی از گزینه‌هایی به شمار می‌آید که به زعم کارشناسان می‌تواند موجب رقابت و افزایش کیفیت خودروهای داخلی و تأثیرگذاری در بخش قیمت خودروهای داخلی و خارجی را به همراه داشته باشد. ارزیابی شما همزمان با انجام مذاکرات از بازار خودرو چیست؟**

در حال حاضر، دولت در حوزه واردات خودرو رویکردی محتاطانه اتخاذ کرده و همچنان بر حفظ تعادل ارزی و حمایت از تولید داخلی تأکید دارد، با این وجود، در صورت شکل‌گیری یک روند مثبت در مذاکرات، منابع ارزی کشور افزایش خواهد یافت و این موضوع می‌تواند دست دولت را برای بازنگری در سیاست‌های وارداتی بازتر کند. این امر به‌ویژه در حوزه خودرو، که یکی از حساس‌ترین و پرجالش‌ترین بازارها در سال‌های اخیر بوده، می‌تواند تغییراتی معنادار به دنبال داشته باشد. از طرفی، رفتار انتظاری بازار نیز تشدید شده است، یعنی خریداران و فروشندگان خودرو ترجیح می‌دهند فعلاً منتظر بمانند و ببینند مذاکرات در چه مسیری پیش می‌رود، همین مسئله موجب کاهش نسبی در معاملات و رکود در برخی بخش‌های بازار شده است. به این ترتیب، روند بازار خودرو در کوتاه‌مدت بیش از آن‌که تابع متغیرهای داخلی باشد، تحت تأثیر سیگنال‌هایی است که از فضای سیاسی و به‌ویژه مذاکرات بین‌المللی متغیره می‌شود. از این رو، می‌توان گفت که جهت‌گیری این بازار، تا حد زیادی به نتیجه مذاکرات گره خورده است؛ همان‌طور که در سایر بازارهای اقتصادی نیز شاهد این تأثیرگذاری هستیم. در هر صورت، حتی اگر مذاکرات ادامه پیدا کند و به نتایج مثبتی نیز ختم شود، نباید انتظار داشت که تأثیرات آن به‌صورت فوری و محسوس در بازار خودرو دیده شود. به نظر می‌رسد نمود عینی دستاوردهای مذاکراتی، بیشتر در سال آینده قابل مشاهده باشد و در کوتاه‌مدت بازار خودرو همچنان در وضعیت کنونی خود باقی بماند. در حوزه واردات نیز دولت همچنان با رویکردی محتاطانه عمل می‌کند و تصمیم‌گیری‌های آن بیشتر تابع متغیرهای ارزی و شرایط کلان اقتصادی است تا صرفاً نتایج مذاکرات. بنابراین، هرگونه پیش‌بینی قطعی در این زمینه دشوار است و باید بیش از هر چیز منتظر نشانه‌های رفتاری و روانی از سوی بازار ماند. این مسئله با توجه به اینکه در حال حاضر روند ثبت سفارش‌ها در حوزه خودرو به‌طور قابل‌توجهی کاهش یافته و واردات رسمی در این حوزه تقریباً در رکود قرار دارد، تغییر محسوسی در این زمینه شاهد نباشیم، این در حالی است که انتظار می‌رفت پس از گشایش‌های اولیه، جریان واردات به تدریج افزایش یابد، اما هنوز این اتفاق نیفتاده و بازار در نوعی از بلا تکلیفی بسر می‌برد.

❖ **پیش‌بینی شما از تغییر سیاست‌های واردات خودرو و تغییر شرایط در این بازار، در صورت موفقیت آمیز بودن مذاکرات چیست؟**

در رابطه با روند واردات خودرو، آنچه بیش از همه تعیین‌کننده است، وضعیت تأمین ارز دولتی برای واردکنندگان است، دولت در حال حاضر با توجه به محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و دشواری‌های تأمین منابع ارزی، با اولویت‌بندی شدیدتری در تخصیص ارز مواجه است، به همین دلیل، نمی‌توان در شرایط فعلی انتظار داشت که تغییر محسوسی در سیاست‌های وارداتی به‌ویژه در حوزه خودرو رخ دهد. با این وجود، اگر مذاکرات به نتیجه مطلوبی برسد و گشایش‌های اقتصادی شکل بگیرد، نخستین واکنش مثبت احتمالاً از سمت بازار چین خواهد بود، چرا که تجربه سال‌های اخیر نشان داده که خودروسازان چینی آمادگی بالایی برای حضور سریع و گسترده در بازار ایران دارند و با توجه به انعطاف‌پذیری تجاری‌شان، می‌توانند اولین موج تغییرات در بازار وارداتی خودرو را رقم بزنند. در صورت بهبود شرایط، ممکن است بازار

روند بازار خودرو در کوتاه‌مدت بیش از آن‌که تابع متغیرهای داخلی باشد، تحت تأثیر سیگنال‌هایی است که از فضای سیاسی و به‌ویژه مذاکرات بین‌المللی متغیره می‌شود

بازار خودرو در حال حاضر در وضعیت رکود قرار دارد و به دلیل این محدودیت‌های اقتصادی، احتمال افزایش بیشتر قیمت‌ها کم است

خودروهای اروپایی و حتی آمریکایی نیز کم‌کم به روی ایران باز شود، البته تحقق چنین سناریویی، نیازمند رفع یا کاهش محدودیت‌های ساختاری و اعتمادسازی در سطح بین‌المللی خواهد بود. از طرفی، اگر مذاکرات در مسیر پیش رو به نتیجه مطلوبی نرسد و فضای سیاسی همچنان در حالت بی‌ثبات باقی بماند، نمی‌توان انتظار افزایش ورود خودروهای خارجی حتی چینی‌ها را داشت، چرا که، اگر هم وارداتی صورت بگیرد، به صورت محدود و در قالب طرح‌های خاص یا مناطق آزاد خواهد بود؛ موضوعی که تأثیر معناداری بر بازار کلان خودرو نخواهد داشت. قطعاً ورود برنده‌های جدید به بازار نیز در این سناریو احتمالاً با چالش‌های اجرایی، محدودیت‌های حقوقی و مشکلات ارزی همراه خواهد بود و عمل‌آنی‌توان آن را به عنوان اهرمی برای تغییر ساختار بازار تلقی کرد. در نتیجه، هم تولید داخلی و هم قیمت‌ها بیشتر تحت تأثیر سیاست‌های تبیینی دولت و فضای روانی جامعه و نه تحولات واقعی در عرضه و تقاضا باقی خواهند ماند. بازار خودرو نیز مانند بسیاری از بازارهای دیگر، در حال حاضر در نوعی وضعیت قفل شدگی و رکود بسر می‌برد، به این ترتیب، حتی در صورتی که نتایج نهایی مذاکرات به صورت رسمی اعلام شود، در مرحله اول، بازار صرفاً درگیر هیجانات مقطعی خواهد شد و در این فضا نمی‌توان بر مبنای احساسات زودگذر، تصمیم‌گیری دقیق و منطقی داشت. اما آنچه اهمیت دارد، رفتار بازار پس از فروکش کردن موج اولیه هیجانات است؛ زمانی که باید دید واکنش بازیگران اصلی بازار خودرو، به‌ویژه واردکنندگان، به تحولات پیش‌رو چگونه خواهد بود و برنده‌های خارجی چه تصمیمی برای ورود مجدد به بازار ایران خواهند گرفت. این موضوع می‌تواند بر چشم‌انداز صنعت خودروی کشور تأثیر بگذارد و حتی جهت‌گیری تولیدات داخلی را نیز تحت تأثیر قرار دهد. باید منتظر ماند و دید که نتایج مذاکرات به چه سمت‌وسویی می‌رود و متناسب با آن، تصمیمات بعدی در حوزه خودرو اتخاذ خواهد شد.

❖ **در مجموع به نظر شما، روند مذاکرات به چه سمتی خواهد رفت و با توجه به شرایط کنونی، چه پیش‌بینی واقعی بینانه‌ای می‌توان در این زمینه ارائه داد؟**

هرچند هنوز قطعیتی در مورد نتایج مذاکرات وجود ندارد، اما آنچه مشخص است این‌که بازار خودرو، چه در بخش واردات و چه در تولید داخلی، برای خروج از رکود، مسیر آسانی در پیش ندارد. چرا که صنعت خودرو ایران در سال‌های گذشته با مشکلات مزمنی روبرو بوده؛ از ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های ارزی گریزی نداشته و تا فرایند در ضعیف در زیرساخت‌های رقابتی، حتی در بهترین حالت و با گشایش‌های احتمالی، بازگشت شرکت‌های خارجی به ایران به زمان و مقدماتی نیاز دارد؛ که می‌توان به؛ اعتمادسازی، زیرساخت‌های خدمات پس از فروش و ایجاد ثبات در سیاست‌های ارزی و تجاری و... اشاره کرد. از طرفی، اگر ورود برنده‌های خارجی آغاز شود، این پرسش مطرح است که آیا خودروسازان داخلی آمادگی رقابت واقعی را دارند یا خیر؟ و آیا این رقابت می‌تواند به بهبود کیفیت محصولات داخلی منجر شود، یا صرفاً در سطح تبلیغات وعده‌هایی خواهد ماند؟

❖ **سناریو بعدی برای بازار خودرو، در راستای انجام مذاکرات، موفقیت آمیز نبودن آن است، پیش‌بینی و تحلیل شما از این امر چیست؟**

بله یکی از سناریوهای محتمل این است که مذاکرات به نتیجه نرسد و در نهایت، دستاورد مطلوبی نیز به دنبال نداشته باشد، در چنین شرایطی، با توجه به رکودی که در طول دوران مذاکرات بر بازار خودرو حاکم بوده و همچنین انباشت تقاضایی که در این مدت به وجود آمده، احتمال دارد فشار تقاضا ناگهان به بازار وارد شود، ولی مسئله اینجاست که با توجه به افزایش قیمت ارز، تداوم مشکلات ارزی دولت و محدودیت در تخصیص منابع ارزی، این تقاضاها عملاً بی پاسخ می‌مانند. در نتیجه،

نه تنها بازار داخلی توان پاسخگویی ندارد، بلکه خودروسازان نیز در تأمین نیازهای موجود دچار افت عملکرد خواهند شد. همچنین در چنین فضایی شاهد افزایش نوسان در قیمت‌ها خواهیم بود و به احتمال زیاد بازار خودرو با شوک‌های قیمتی جدیدی مواجه می‌شود، از این رو، نرسیدن مذاکرات به نتیجه مطلوب، ممکن است به تشدید تنش‌های ایجاد نمی‌کند، بلکه رکود را عمیق‌تر و نوسانات بازار را شدیدتر خواهد کرد. واردات خودرو و حضور برنده‌های خارجی در حال حاضر از کانال‌های بسیار محدود انجام می‌شود. این واردات بیشتر به صورت محدود و از طریق سفارشات خاص برنده‌ها صورت می‌گیرد و احتمالاً تنها در برخی مدل‌های خاص خواهد بود، به این ترتیب، تعداد واردات به حدی نیست که بتواند تأثیر عمده‌ای بر بازار خودرو داشته باشد. این روند باید در آینده رصد شود تا ببینیم آیا این الگوی واردات ادامه دار خواهد بود یا خیر و آیا در آینده‌ای نزدیک، این واردات افزایش خواهد یافت یا خیر. در صورتی که این روند ادامه یابد و واردات به‌صورت مستمر و به‌طور گسترده‌تری انجام شود، می‌توانیم به تحلیل‌های دقیق‌تری در این زمینه دست یابیم. در حال حاضر، با توجه به محدودیت‌ها و قیمت‌های بالای خودروهای وارداتی، تأثیر آن بر بازار خودروهای داخلی کم است. به‌ویژه در مراحل اولیه واردات خودروهای خارجی، شاهد افزایش قابل توجهی در قیمت‌ها خواهیم بود. اما در بلندمدت، این تغییرات می‌تواند به‌طور معناداری بر قیمت‌ها و تقاضای بازار تأثیر بگذارد. مهم‌ترین عامل در این رابطه، نوع برنده‌های وارداتی است که می‌توانند وارد بازار شوند. برنده‌هایی که وارد می‌شوند، نه تنها تأثیر زیادی بر قیمت خودروها خواهند گذاشت، بلکه میزان تقاضای بازار را نیز تحت تأثیر قرار خواهند داد. این موضوع می‌تواند روندهای آتی بازار خودرو را شکل دهد و بر قیمت‌ها، رقابت و کیفیت محصولات داخلی تأثیر بگذارد.

❖ **واردات خودرو در سال‌های اخیر بیشتر در قالب طرح‌هایی چون: واردات خودروهای جانبازان و... صورت گرفته است. از نظر شما این میزان واردات چقدر در بازار کیفی و کمی و متعادل ساختن قیمت این بازار تأثیر داشته است؟**

واردات خودروهای جانبازان در بازار خودرو، تأثیر چندانی بر بازار گسترده‌تر نخواهد داشت. این واردات عمدتاً به‌طور محدود برای افرادی است که خود دارای شرایط خاص هستند و تمایل دارند خودروهایی از برنده‌های خارجی یا خاص را خریداری کنند. بنابراین، این خودروها بیشتر برای مصرف‌کنندگان خاص و خانواده‌های آنها خواهند بود و نمی‌توانند به‌طور قابل توجهی وارد بازار عمومی شوند. به علاوه، با توجه به قیمت‌های بالای خودروهای وارداتی نسبت به خودروهای داخلی، مانند برنده‌هایی چون بی‌ام، لکسوس یا هوندا، نمی‌توان انتظار داشت که این خودروها تأثیر زیادی بر قیمت خودروهای داخلی، مثل پراید، پژو یا دیگر مدل‌های داخلی، بگذارند. واردات محدود این خودروها عملاً تأثیر چندانی بر بازار خودروهای داخلی نخواهد داشت و اثر آن در بهبود یا تغییر قیمت‌ها و تقاضا در بازار به شدت ناچیز خواهد بود. بازار خودرو در حال حاضر به دلیل افزایش قیمت‌ها و محدودیت‌هایی که در قدرت خرید مردم وجود دارد، کنش لازم برای ادامه رشد را ندارد. خودروهای داخلی اکنون به قیمت‌هایی نزدیک به یک میلیارد و بیشتر رسیده‌اند، در حالی که سال گذشته، با افزایش قابل توجه قیمت دلار مواجه بودیم، ولی برخلاف این افزایش قیمت، بازار خودرو شاهد رشد زیادی نبوده است که دلیل اصلی این مسئله آن بود که ظرفیت تقاضای بازار به شدت محدود شده و توان خرید مردم دیگر اجازه نمی‌دهد که بیش از این وارد بازار شوند از این رو، بازار خودرو در حال حاضر در وضعیت رکود قرار دارد و به دلیل این محدودیت‌های اقتصادی، احتمال افزایش بیشتر قیمت‌ها کم است.

اگر مذاکرات در مسیر پیش رو به نتیجه مطلوبی نرسد و فضای سیاسی همچنان در حالت بی‌ثبات باقی بماند، نمی‌توان انتظار افزایش ورود خودروهای خارجی حتی چینی‌ها را داشت

دلایل بی‌ثباتی‌های مکرر در اقتصاد کشور

سرپرست وزارت امور اقتصادی و دارایی گفت: استقلال ناکافی بانک مرکزی، ضعف در چارچوب هدف‌گذاری‌های ترمیمی و نبود شفافیت و پاسخگویی در نظام بانکی از جمله عواملی است که زمینه‌ساز بی‌ثباتی‌های مکرر در اقتصاد کشور شده است. از سوی دیگر عملکرد سیاست‌های پولی در این سال‌ها نشان داده که در غیاب ساختارهای نهادی قوی، ابزارهای سیاست‌گذاری نمی‌تواند به تنهایی تضمین‌کننده ثبات اقتصادی، کنترل تورم و پایداری باشد. سیدرحمت‌الله اکرمی در سی و دومین همایش سیاست‌های پولی و بانکی که با محوریت اعتلای حکمرانی پولی و بانکی در حال برگزاری است، اظهار کرد: این همایش از آن جهت حائز اهمیت ویژه است که ناظر بر بازتعریف جایگاه پولی و بانکی در ساختار کلان حکمرانی اقتصادی کشور است که بر لزوم انطباق سیاست‌گذاری‌های پولی و بانکی با اسناد بالادستی مانند سیاست‌های کلی نظام قانون برنامه و سایر برنامه‌های کلان تأکید دارد. وی اظهار کرد: در ادبیات نوین حکمرانی، حکمرانی پولی و بانکی تنها به معنای تنظیم‌گری و نظارت بر بازارهای پولی و بانکی نیست؛ بلکه مفهومی چند وجهی و در هم تنیده با ابعاد نهادین، فناورانه و رفتاری و حقوقی است که هدف آن ارتقای کارایی تخصیص منابع، حفظ ثبات مالی و افزایش تاب‌آوری نظام اقتصادی در برابر شوک‌های داخلی و خارجی است؛ بنابراین در این چارچوب نقش بانک مرکزی به عنوان نهاد سیاست‌گذار پولی و ناظر بر بازار پول و همچنین نقش شبکه بانکی در تأمین مالی پایدار بیش از پیش نیازمند بازتعریف و بازاری نهادی در جهت شفافیت پاسخگویی و استقلال عملکردی است. سرپرست وزارت امور اقتصادی و دارایی ادامه داد: تحقیقات نشان می‌دهد ماهیت حکمرانی پولی و بانکی به‌ویژه در اقتصاد‌های در حال گذار اثر مستقیمی بر سیاست‌های اقتصادی، کنترل تورم، جذب سرمایه‌گذاری و اعتماد عمومی به نهادهای مالی دارد؛ بنابراین پرداختن به این موضوع نه تنها ضرورتی علمی بلکه مسئولیتی مهم برای سیاست‌گذاران این حوزه به‌ویژه سیاست‌گذار پولی در کشور است. اکرمی تصریح کرد: با عنایت به موضوع اعتلای حکمرانی در سیاست‌گذاری از هر زمان دیگری به یک مساله بنیادین تبدیل شده است. هفتم توسعه در بهبود سیاست‌گذاری پولی ارزی و اعتباری، توجه به الزامات تدوین سیاست‌های پولی و ارزی متناسب با اهداف برنامه هفتم و در نهایت بررسی راهکارهای ارتقای هماهنگی سیاست‌های پولی مالی و تجاری، اعتلای حکمرانی در سیاست‌های تأمین مالی و اعتباری، کارکرد و تأثیر فناوری‌های نوین مالی در حکمرانی پولی ارزی و بانکی، راهکارهای کاهش عدم تعادل‌ها و تقویت نظام بانکی، راهبردها و رویکردهای تنظیم‌گری مبتنی بر ریسک و نظارت موثر، راهبردها و برنامه‌های اصلاح و بازسازی نظام بانکی در نهایت پوشش‌دهنده‌ی تنظیم‌گری و نظارت بر عملکرد اشخاص تحت نظارت بانک مرکزی، اولویت و اصل بنیادین است. وی افزود: اقتصاد ایران در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی از جمله ناپایداری متغیرهای کلان، تورم مزمن، تحریم‌های مالی و وابستگی بالای بودجه به منابع نفتی روبرو بوده و ساحت حکمرانی پولی و بانکی بیش از هر زمان دیگری به یک مساله بنیادین تبدیل شده است. عملکرد سیاست‌های پولی در این سال‌ها نشان داده که در غیاب ساختارهای نهادی قوی، ابزارهای سیاست‌گذاری نمی‌تواند به تنهایی تضمین‌کننده ثبات اقتصادی، کنترل تورم و پایداری باشد. سرپرست وزارت امور اقتصادی و دارایی و سرپرست صنعت تضمین سرع تسهیل دسترسی به نگاه‌های کوچک و متوسط به منابع مالی اشاره کرد. با این حال، یکی از چالش‌های تسهیلات گیرندگان همواره عدم وجود وثایق کافی و ارائه تضامین بوده و هست که هزینه و زمان بالای توثیق دارایی‌ها و عدم تجمیع دارایی‌های خرد مردم برای وثیقه‌گذاری از سوی بانک‌ها و همچنین عدم امکان آزادسازی وسایق به تدریج در طول بازپرداخت تسهیلات سبب شده است تا افراد در ارائه وسایل کافی جهت دریافت تسهیلات با مشکلات متعددی مواجه شوند یکی از برنامه‌های عملی در رفع این چالش تسهیل موارد گفته شده با ایجاد سامانه جامع سابق است. وی گفت: علاوه بر این در زمینه اجرای قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها، دامنه‌های توثیق افزایش پیدا کرده است؛ به‌طوری‌که حتی زمین‌های کشاورزی و روستایی، اوراق بهادار، سپرده‌ها و سهام، مانند پاداش پایان خدمت و ذخیره مطالبات کارکنان، برند و نشان تجاری و دیگر موارد به دامنه‌های توثیق افزوده شده است که همگی قابلیت استفاده شدن به نظر می‌رسد که بخش قابل توجهی از مشکلات مربوط به وثیقه‌گذاری تسهیلات گیرندگان برطرف خواهد شد و بر این اساس سامانه جامع توثیق در حال راه‌اندازی است و به‌گونه‌ای طراحی شده که امکان استفاده از وثیقه‌گذاری دارایی در موارد متعدد و فراتر از تسهیلات بانکی را فراهم کند. سرپرست وزارت امور اقتصادی و دارایی در پایان اظهار کرد: از جمله دیگر مقررات مندرج در قانون، مقررات ناظر بر تأسیس صندوق‌های ناظر بر تأمین غیر دولتی و راه‌اندازی سامانه یکپارچه صدور ضمانت‌نامه است.