چگونه بازیگری ایران در ترانزیت منطقه تداوم می‌یابد؟

مهدی عبدالملکی، عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی می‌گوید: بهترین روش برای تکمیل این کریدور و سایر خطوط ریلی ترانزیتی کشور، این است که کشور ایران به همراه کشورهای طرف قرارداد و بهره‌مند از مسیر، در سرمایه‌گذاری پروژه به صورت بی.اُ.تی (ساخت، بهره برداری و انتقال) مشارکت داشته باشند تا عبور بار کافی از طرف شرکا در دوران بهره‌برداری به نحو حداکثری تضمین شود. قاعدتاً با سرمایه‌گذاری کشور یا کشورهای طرف قرارداد، آن‌ها پس از اتمام پروژه از این کریدور بهره‌برداری می‌کنند. وی افزود: برای توسعه شبکه ریلی و به‌ویژه رفع نواقص کریدورهای ریلی بین‌المللی باید به دنبال جذب سرمایه خارجی بود. وی معتقد است برای خط آهن رشت آستارا بهتر است زمینه سرمایه‌گذاری روس‌ها در این مسیر فراهم شود، چراکه مشارکت در ساخت این خط آهن موجب می‌شود روس‌ها نیز به استفاده از این کریدور مقید باشند و این مسیر را به دیگر کریدورهای موازی ترجیح دهند. عبدالملکی با اشاره به اینکه با ریلی شدن فاصله بندرعباس تا آستارا، هزینه‌های ترانزیت کاهش یافته و این می‌تواند به جذب بار بیشتر کمک کند، می‌گوید: زمانی کریدورهای داخل کشور ما نسبت به کریدورهای رقیب مطلوبیت پیدا می‌کنند که بازرگانان بتوانند کالاهایشان را با زمان و قیمت کمتری از کریدورهای بین‌المللی ایران عبور دهند و البته این به شرطی است که مسائل سیاسی فی‌مابین پیشتر حل‌وفصل شده باشد.

برش

فاینانس
سواد اقتصادی

قراردادی که به موجب آن، تأمین مالی برای اجرای طرح‌های تولیدی، سرمایه‌ای، خدمات فنی و ... با بهره‌گیری از تسهیلات اعتباری خارجی صورت می‌گیرد، فاینانس گفته می‌شود. واژه فاینانس در لغت به معنی تأمین مالی بوده و به همراه پروژه‌های بزرگ مطرح و معمولاً یکی از اصلی‌ترین تسهیلات برای اجرای طرح‌های کلان محسوب می‌شود. به طور کلی، منظور از فاینانس، تأمین مالی پروژه‌های بزرگ که بیشتر تولیدی بوده و توسط مؤسسات مالی و در قالب اعتبارات بلندمدت و کوتاه‌مدت به افراد متقاضی پرداخت می‌شود. البته در کشور ما این تأمین مالی در جهت خرید تجهیزات طرح‌های تولیدی و خدماتی نیز صورت می‌گیرد. این تأمین مالی با بهره‌گیری از منابع داخلی یا استفاده از وام ارزی صورت خواهد گرفت. در فاینانس به دلیل اینکه خریدار تجهیزات قادر به پرداخت نقدی نبوده و در عین حال فروشنده حاضر به قبول اسناد مدت‌دار نیست، مؤسسه مالی وجه نقد را در صورت وجود خط اعتباری بین بانک‌های کشور و بانک‌های خارجی پرداخت می‌کند.

چشم‌انداز ترانزیت ۳۰ میلیون تن بار با تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا

پیچ آخر کریدور ترانزیتی شمال - جنوب



زهرا طوسی | چراغ سبز مذاکرات برای ساخت قطعه ناتمام راه‌آهن رشت-آستارا از طریق «فاینانس خارجی» روشن شده و در صورت توافق نهایی برای ساخت، تا سه سال آینده به کوتاه‌ترین مسیر ریلی ارتباط‌دهنده اروپا-آسیا بدل خواهد شد. پیش از شروع جنگ اوکراین سالانه بیش از ۴۰ میلیون تن کالا میان کشورهای شمال ایران و حوزه جنوبی کشور شامل جنوب آسیا و خلیج فارس جابه‌جا می‌شد که عمده آن از مسیر دریا بود. در طول یک‌سال گذشته و با تغییر الگوی تجاری روسیه از غرب به آسیا، جابه‌جایی کالاهای قابل گذر از کریدور شمال-جنوب روندی افزایشی به خود گرفته و در آینده حجم بالاتری برای آن پیش‌بینی می‌شود.

■ **هدف‌گذاری ۳۰ میلیونی برای کریدور نیمه‌تمام**

بر اساس مذاکرات میان کشورمان و روسیه، این کشور ترانزیت سالانه ۱۰ میلیون تن کالا از این کریدور را برنامه‌ریزی کرده است. مقام‌های روس همچنین هدف‌گذاری‌های ۳۰ میلیون تنی و حتی بالاتر را از کریدور شمال-جنوب دارند. به تقاضای روسیه باید بازار صادراتی بالفعل و بالقوه کشورهای آسیای میانه را نیز اضافه کرد که تاکنون به دلیل نداشتن مسیر لجستیکی مناسب، سرکوب شده باقی مانده است. در حال حاضر ظرفیت ترانزیتی کریدور ریلی شمال- جنوب حدود ۵ میلیون تن در سال و میزان عملیاتی آن حدود ۲ میلیون تن در سال است. این میزان حداقلی بهره‌برداری، ناشی از ضعف زیرساختی در این حوزه است.

در حال حاضر بیش از ۱۴ هزار کیلومتر راه‌آهن در کشور وجود دارد، اما بسیاری از کریدورهای اصلی که اهمیت بالایی در جذب درآمد دارند تکمیل نشدند که مهم‌ترین آن کریدور جنوب به شمال است که ۲۱ سال از زمان آغاز ساخت آن می‌گذرد، ولی هنوز خطوط آن، مرزهای مقصد را لمس نکرده‌اند. در این مجال به بررسی موانع تکمیل این قطعه از کریدور شمال-جنوب، زیرساخت‌های لازم برای ایجاد قطعه رشت-آستارا و منابع تأمین مالی آن پرداخته‌ایم. همچنین از کارشناسان درباره مزایای اقتصادی این کریدور برای کشور پرسیدیم.

■ **کاهش ۳۰ درصدی حجم کالاهای ترانزیتی**

به گفته دکتر پویا مهرابی، رئیس کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی انجمن حمل-ونقل ریلی کشور، این شاهراه که روسیه و کشورهای سی‌آی‌اس را به حاشیه خلیج‌فارس و جنوب آسیا متصل می‌کند از آغاز جنگ اوکراین دارای اهمیتی بیشتری از گذشته شده، چراکه تحریم‌ها علیه روسیه بسیاری از مسیرهای تجاری این کشور را مسدود یا از مزیت خارج کرده است.

آن طور که مهرابی در گفت‌وگو با خبرنگار قدس می‌گوید: همزمان با تمایل روسیه برای استفاده از این شاهراه، تمایل ایران برای گسترش عملیاتی این کریدور نیز موجب شده تا بستر مذاکرات ترانزیتی میان دو کشور فراهم شود. وی با اشاره به اعلام آمادگی روسیه برای گذر ۱۰ میلیون تن کالا از کریدور شمال- جنوب می‌گوید: متأسفانه با تعلل در ساخت این کریدور به خاطر تحریم‌های خارجی، مشکلات در مبادلات مالی، عدم سرمایه‌گذاری خارجی و خودتحریمی داخلی، نه تنها از درآمدهای توسعه این کریدور محروم شده‌ایم که حجم کالاهای ترانزیتی ریلی نزدیک به ۳۰ درصد نسبت به سال گذشته کمتر شده است.

■ **چشم‌انداز درآمد سه برابری از ترانزیت**

رئیس کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی انجمن حمل‌ونقل ریلی کشور تأکید می‌کند: در سال ۱۴۰۰ نزدیک به ۱/۸ میلیون تن بار ترانزیتی ریلی از کشور عبور دادیم که اکنون ۳۰ درصد کاهش یافته است. اگر بر پایه چشم‌اندازها حتی نیمی از ۱۰ میلیون تن بار هم ریلی باشد یعنی ۵ میلیون تن می‌تواند سه برابر ترانزیت کشور را بهبود بخشد، مسلماً درآمد ۱۴۰۰ ضرب در سه می‌شود.

■ **چابهار و بندرعباس در قامت بندر ریلی**

مهرابی می‌گوید: کریدور شمال-جنوب از از بمبئی شروع و در بندرعباس با یک‌سری بحث‌های زیرساختی مواجه می‌شود. در دنیا ما بنادر ریل‌پایه را می‌بینیم، ولی بندرعباس ریل بسیار ضعیفی دارد. حتی اگر بخواهیم از چابهار صحبت کنیم متأسفانه هنوز اتصال ریلی چابهار به زاهدان وصل نشده و خود بندر چابهار هم باوجود اینکه یک بندر جدید است، هنوز زیرساخت‌های بندر ریلی را ندارد. از آنجا به سمت شمال که حرکت می‌کنیم قطعه رشت-آستارا را می‌بینیم که دولت‌های مختلف به وعده‌هایشان درباره آن عمل نکردند و موجب شده تا به‌دلایل مختلف از معارضات انسانی و طبیعی گرفته تا مسائل مالی، این قطعه به یکی از پروژه‌های خیلی سنگین کشور تبدیل شود.

■ **موانع داخلی و خارجی برای ترانزیت بار**

رئیس کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی انجمن حمل‌ونقل ریلی کشور با اشاره به اینکه راه‌آهن کشور با کمبود لوکوموتیو و نیروی کشش برای ترانزیت بار روبه‌رو است و بالا بودن تعرفه‌ها و زمان سیر قطارها نیز بر دامنه مشکلات در این حوزه افزوده، می‌گوید: زمان ترانزیت در کشور بالاست و به دلیل استقبال نکردن از سرمایه‌گذار داخلی در راه‌آهن، بخش خصوصی هم مجال ورود به این عرصه‌ها را ندارد.

وی با بیان اینکه، در حال حاضر تعرفه حمل بار از بندرعباس به سمت سرخس یا آستارا نزدیک به ۵۸ دلار است، از بالا بودن تعرفه‌ها در کشور انتقاد کرده و می‌گوید: باید برای ترغیب تجار به ترانزیت کالاهایشان حتماً هزینه‌های آن‌ها را کم کنیم تا صاحب کالا حتی در صورت ریسک‌های احتمالی نیز مسیر ترانزیت کالایش را از کشورمان به کریدورهای موازی تغییر ندهد.

■ **قرارداد مناسب برای تکمیل کریدور**

مهرابی با اشاره به نامناسب بودن قرارداد با طرف آذربایجانی که کمتر از ۴۰ درصد به وعده‌های خود جامه عمل پوشانده، معتقد است: اگر دولت قرارداد مناسبی با روس‌ها داشته باشد مثلاً قرارداد بی.اُ.تی، این سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری با توجه به بازگشت سرمایه، هم برای بازرگانان ایرانی و هم برای بازرگانان حوزه سی‌آی‌اس و روسیه سودآور خواهد بود و حجم مبادلات تجاری ما را خیلی بالا خواهد برد.



مالیات بر عایدی سرمایه در ۱۸۷ کشور برای مقابله با سفته‌بازی اجرا می‌شود

دکتر مهدی موحدی یک نظر، رئیس مرکز آموزش، پژوهش و برنامه‌ریزی مالیاتی سازمان امور مالیاتی کشور با بیان اینکه جذابیت بازار سفته‌بازی منجر به فعالیت‌های غیرمولد شده است گفت: ۱۸۷ کشور دنیا، طرح مالیات بر عایدی سرمایه را در راستای مقابله با تقاضاهای سفته‌بازانه اجرا می‌کنند.

اقتصاد ۳

قدس

ریپرتاژ آگهی ۴۰۱۱۵۲۲۹

۵۵۱روستای استان خراسان رضوی باجه پست بانک دارد

پست بانک ایران
مدیریت شعب استان خراسان رضوی

سرپرست شعب پست بانک خراسان رضوی گفت: پست بانک در ۵۵۱روستای استان خراسان رضوی باجه‌ی بانکی دارد.

مهرداد کندری در گفتگو با قدس خراسان عنوان کرد: اگر شاخص های توسعه اقتصادی در روستاها را مرور کنیم علاوه بر تامین آب، برق، گاز و شبکه مناسب ارتباطی، حضور بانک با پشتوانه ی دولتی یکی از این شاخص ها است و پست بانک ایران با حضور در مناطق کم برخودار و روستایی با ارائه خدمات بانکی توانسته است در توسعه ی پایدار و رشد اقتصادی روستاها تاثیر گذار باشد.

وی افزود: در حال حاضر از ۵۵۱باجه در روستاهای استان خراسان رضوی تعداد ۲۵۳باجه دارای دستگاه خودپرداز بوده و روستاییان می توانند به راحتی خدمات بانکی شبکه شتاب را دریافت کنند.

کندری یاد آور شد: پست بانک ایران در روستاها در حوزه پرداخت تسهیلات به روستائیان با قبول ضامنین کشاورز و دامدار و مشتریان ساکن روستا مشکل بزرگ روستاییان را به حداقل رسانده است .

سرپرست شعب پست بانک خراسان رضوی گفت: در انتخاب مسئولین باجه های بانکی تلاش کرده ایم تا از جوانان تحصیلکرده روستا استفاده کنیم و با توجه به شناختی که افراد روستا از یکدیگر دارند این انتخاب باعث شده است هم در جذب منابع و هم در بخش اعطای تسهیلات و هم در وصول مطالبات موفق تر باشیم.

وی افزود: اکثریت مشتریان پست بانک ایران، روستاییان هستند و پست بانک این تعهد را دارد که منابع جذب شده در هر روستا را، در همان روستا در قالب تسهیلات بانکی ارائه دهد و از مصرف این منابع در سایر مناطق و علی الخصوص مناطق شهری خودداری کند.

مهرداد کندری گفت: در کنار باجه های بانکی روستایی ،۱۹شعبه در سطح استان فعال می‌باشد و در این بین شعب مرکزی مشهد و نیشابور، شعبه ریالی و ارزی است.

سرپرست مدیریت شعب پست بانک خراسان رضوی تصریح کرد: پست بانک به عنوان یک بانک تخصصی در حوزه فن آوری اطلاعات در راستای تحقق منویات مقام معظم رهبری ، در سال تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرین تلاش کرده تا به عنوان یک نهاد مالی در کنار شرکت های دانش بنیان حضور داشته باشد که از جمله آن می توان حمایت مالی نمایشگاه نوآوری و فناوری (اینوتکس) اشاره نمود.

وی افزود: در رویداد اینو تکس که یک رویداد نوآورانه میباشد در مورخ ۲۰ بهمن ماه در کارخانه نوآوری مشهد مقدس برگزار گردید و پست بانک به عنوان حامی مالی در این رویداد شرکت کرد.

در این رویداد اینو تکس ۱۱تیم در حضور داوران نسبت به ارائه ایده نوآورانه خود اقدام و در نهایت با انتخاب تیم داوری، دو تیم به عنوان برنده به مرحله فینال که اردیبهشت ماه ۱۴۰۲در تهران برگزار خواهد شد راه یافتند ،لازم به ذکر می باشد که پست بانک از تیم های برنده با اهداء جایزه نقدی و پرداخت تسهیلات حمایت کرد.

کندری در پایان گفت: این رویداد طی سال های قبل در کشور برگزار شده است و امسال نیز در استان های خراسان رضوی، اصفهان، هرمزگان، اردبیل و تهران، برگزار خواهد شد.

