



رئیس کنفدراسیون صادرات، در نامه‌ای به بانک مرکزی ضمن انتقاد از شرایط جدی ثبت سفارش، دو پیشنهاد جهت رفع تعهد ارزی ارائه کرده است. به گزارش اقتصاد سرآمد، محمد لاهوتی رئیس کنفدراسیون صادرات در نامه‌ای به معاون ارزی بانک مرکزی با اشاره به «اعمال محدودیت‌های جدید و غیرقابل اجرا در ثبت سفارش واردات از یک سو و صدور اطلاعاتیه سازمان توسعه تجارت ایران مبنی بر تعیین ضرب‌الاجل رفع تعهد ارزی سال ۱۴۰۲ تا پایان تیر ماه جاری از سوی دیگر» گفته که وضع اینگونه سیاست‌های دو گانه از سوی دستگاه‌های دولتی، عملاً فرصت رفع تعهد ارزی را از صادرکنندگان سلب کرده و منجر به بروز مشکلات و چالش‌هایی در حوزه ایفای تعهدات ارزی صادراتی و به تبع آن، تعلیق کارت‌های بازرگانی و توقف صادرات خواهد شد.

وی همچنین پیشنهاد کرده که حداقل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در هماهنگی با وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت رفع تعهد ارزی، امکان استفاده از روش «واردات در مقابل صادرات خود» و همچنین «رفع تعهد ارزی با واردات طلا» را مجدد فعال کرده و اجازه ایفای تعهدات ارزی از این روش را به صادرکنندگان اعطا کند.

به گفته رئیس کنفدراسیون صادرات، عدم هماهنگی بین دستورالعمل‌ها و فراهم نبودن امکان اجرای آنها، منجر به توقف ایفای تعهدات ارزی صادرکنندگان به خصوص از سوی واحدهای کوچک و متوسط که بیشترین سطح اشتغال در کشور را به خود اختصاص داده‌اند، خواهد شد و در نهایت توقف تولید، آن هم در سال جهش تولید با مشارکت مردمی را در پی خواهد داشت.

گفتنی است اخیراً سامانه جامع تجارت در اطلاعاتیه‌ای اعلام کرده بود که بر اساس مصوبات جدید وزارت صنعت، معدن و تجارت امکان اخذ ثبت سفارش جدید صرفاً برای واحدهای تولیدی وزارت صنعت، معدن و تجارت که بر نامه تولید سال ۱۴۰۳ خود را در بخش تجارت داخلی ثبت کرده باشند و این برنامه به تأیید سازمان صنعت، معدن و تجارت استان و دفتر تخصصی مربوطه رسیده باشند، امکان پذیر خواهد بود.

بر این اساس امکان اخذ ثبت سفارش جدید برای واحدهای بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت همچون گذشته برقرار است، اما اولویت اول با ۷۵۰ تعرفه‌ای است که در تأمین کالا‌های مورد نیاز کشور از اهمیت بیشتری برخوردار هستند. در اصل به نظر می‌رسد مسئولان متولی این حوزه بر این عقیده هستند که ثبت سفارش‌ها برای مدیریت منابع و مصارف ارزی باید کنترل شود تا به این وسیله از افزایش قیمت ارز جلوگیری شود؛ اما این تصمیم انتقاداتی به دنبال داشت.

#### اعلام فهرست کالا‌های مشمول عرضه ارز صادراتی در نیما

فهرست کالا‌های صادراتی مشمول عرضه ارز حاصل از صادرات، در سامانه نیما اعلام شد.

فهرست کد تعرفه‌های مشمول بند (۱) ماده (۸) آیین‌نامه اجرایی تبصره (۶) بند (ح) ماده (۲) مکرر قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز که مشمول عرضه و فروش ۱۰۰ درصد ارز حاصل از صادرات ظرف مدت ۸۰ روز صرفاً در سامانه نیما است.



#### گروه ترانزیت – سیدطه حسین مدنی

– ترانزیت یکی از مهمترین موتورهای محرک و اثرگذار اقتصادی است و هر کشوری تلاش می‌کند با توجه به پتانسیل‌های ترانزیتی خود و تعریف کردیورهای عبوری، اقتصاد خود را به دیگر کشورها گره بزند.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسرآمد، سیدطه حسین مدنی، رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند در یادداشتی درباره وضعیت کردیورهای ترانزیتی را که در دولت سیزدهم مورد توجه قرار گرفته بود مورد بررسی و ارزیابی قرار داده است به مهر نوشت: در اقتصاد کشورها، بخش‌های مهمی وجود دارد که نقش مولد داشته و با کارکرد صحیح آن، سایر بخش‌ها هم رونق می‌گیرد. مسکن و حمل و نقل از نمونه‌هایی هستند که می‌توانند چرخ‌های سایر بخش‌های اقتصاد را به حرکت در آورند.

برآوردها نشان می‌دهد حدود ۸۰ درصد گردش مالی کشورها، به صورت مستقیم و غیرمستیم تحت تأثیر دو بخش مسکن و حمل و نقل است. در این میان اگرچه تأثیر مسکن به اندازه کافی شناخته شده اما به موضوع حمل و نقل و اهمیت آن کمتر پرداخته شده است.

حمل و نقل برای اقتصاد کشورهای پهناوری چون ایران مانند رگ‌های حیات‌بخشی است که بدون وجود آنها یا ضعف در عملکرد آن، کل بخش‌های آن کشور با مشکل اساسی مواجه می‌شود. البته در موضوع حمل و نقل باید به ارجحیت حمل و نقل ریلی به خصوص برای حمل بار نسبت به حمل و نقل جاده‌ای هم توجه کرد چون به طور کلی وقتی مسیرهای بالای ۶۰۰ کیلومتر در کشوری وجود داشته باشد نقش حمل و نقل ریلی کلیدی و مهمتر خواهد بود و برای چنین مسیرهایی حمل ریلی صرفه اقتصادی بیشتر و هزینه کمتری خواهد داشت که کشور ایران از چنین ویژگی برخوردار است.

یکی از مهمترین موضوعاتی که کشورها در بخش حمل و نقل دنبال کرده و دائماً به دنبال توسعه آن هستند؛ موضوع کردیورهای بین‌المللی است. کردیورها می‌توانند با افزایش مرادات اقتصادی و سیاسی با کشورهای همسایه و جهان برای ایران اثرات ضد تحریمی به دنبال داشته باشند. ایران می‌تواند با در اختیار داشتن شاهراه‌های بین‌المللی حمل کالا و بار، قدرت اثرگذاری و چانه‌زنی خود را در فضای بین‌الملل بهبود ببخشد. عبور مسیرهای بین‌المللی از خاک کشور ما خود به خود به توسعه بیشتر مناطق ترانزیتی منجر خواهد شد و در نهایت کردیورهای بین‌المللی به یک منبع مهم درآمد ارزی برای کشور تبدیل خواهد شد.

#### آمریکا ۸۰ درصد راه‌آهن خود را به حمل بار اختصاص داده است

با همین نگاه و اهمیت حمل بار نسبت به حمل مسافر، بسیاری از کشورهای جهان به سمت توسعه خطوط ریلی و اتصال خطوط باری خود به خطوط همسایه رفته‌اند. آمریکا با ۲۵۰ هزار کیلومتر راه‌آهن، به عنوان دارنده طولانی‌ترین خطوط ریلی جهان، ۸۰ درصد این مسیر را به جابجایی بار اختصاص داده است. چین نیز ۱۰۰ هزار کیلومتر راه‌آهن دارد که به وسیله آن سالانه بیش از سه میلیارد تن بار و دو میلیارد مسافر جابجا می‌کند. کشور روسیه سومین دارنده خطوط ریلی جهان است. این کشور ۸۵ هزار کیلومتر راه‌آهن خود را به کشورهای فنلاند، فرانسه، آلمان، لهستان، چین، مغولستان و کره شمالی متصل کرده است تا در حمل و نقل بین‌المللی نقش ویژه‌ای به خود اختصاص دهد. هند، کانادا، آلمان، آرژانتین، فرانسه و برزیل دیگر کشورهایی هستند که دارای بیشترین خطوط ریلی در جهان هستند و نقش مهمی در جابجایی بار ایفا می‌کنند. مثلاً کشور فرانسه راه‌آهن خود را به کشورهای ایتالیا، بلژیک و بریتانیا متصل کرده است. اتصالات ریلی، کشورهای عبوری را به مناطق اثرگذار در عرصه سیاست و اقتصاد بین‌الملل تبدیل می‌کند.

#### درک سید ابراهیم رئیسی از توسعه کردیورها و شهادت در این راه

دولت سیزدهم با عنایت به اهمیت کردیورها به خصوص مسیرهای ریلی و نقش آن در تثبیت جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی ایران، توجه ویژه خود را به چنین پروژه‌هایی معطوف کرد. مسیر تهران – باکو تحت عنوان کردیور ارس یکی از این پروژه‌ها بود که با توجه به اهمیت آن، سید ابراهیم رئیسی به همراه وزیر امور خارجه در راه بازگشت از همین

بررسی ظرفیت‌ها، چالش‌ها و وضعیت کنونی

کردیور شمال – جنوب در ایران

# ظرفیت درآمد ۲۰ میلیارد دلاری کردیور شمال – جنوب برای ایران

## مروری بر اتصال کردیورهای ایرانی در دولت سیزدهم

مسیر جلفا – بندرعباس هم که تا پیش از جنگ آذربایجان و ارمنستان به روسیه متصل و سالانه سه میلیون تن بار در آن جابجا می‌شد؛ در خلال جنگ ۳۵ کیلومتر از مسیر در کشور ارمنستان تخریب و به دلیل نبود پیگیری مؤثر برای هماهنگی کشورهای مسیر هند و کشورهای حاشیه خلیج فارس با اروپا محسوب و مقصد جهت اعضای تفاهم نامه با مشکل مواجه شده است.

مسیر دیگری که در این کردیور وجود دارد؛ رازی – بندرعباس است که می‌تواند سالانه چهار میلیون تن بارگیری داشته باشد و مسیر مناسبی برای ارتباط میان هند و کشورهای حاشیه خلیج فارس با اروپا محسوب می‌شود؛ اما به دلیل عدم کشش در گلوگاه‌هایی چون زنجان – قزوین و قم – تهران و تخریب بخشی از زیرساخت‌های ریلی ترکیه بر اثر زلزله، در حال حاضر فقط با ۲۵ درصد ظرفیت فعال است. برای

بهربرداری کامل از این مسیر، ایران باید علاوه بر توسعه زیرساخت‌ها در گلوگاه‌های مذکور، با کشور ترکیه به عنوان قسمتی از این مسیر رایزنی داشته و با کشورهای مبدأ و مقصد نیز مذاکره و برای آنها فرصت‌های تجاری را آماده و عرضه نماید.

مسیر سرخس – بندرعباس محور دیگری از کردیور شمال – جنوب است که ۸۰ درصد ترانزیت ریلی ایران را به خود اختصاص داده است اما همچنان سه میلیون تن ظرفیت استفاده نشده دارد. این مسیر نزدیک‌ترین نقطه به معادن شرق و جنوب روسیه و منابع گوگرد ترکمنستان است اما به دلیل مازاد تقاضای حمل بار در مسیر طبرس – خندق، یک گلوگاه ظرفیتی در آن ایجاد شده که به دو خطه شدن این قسمت نیاز دارد.

محور اینچه‌برون – بندرعباس هم بخش دیگری از کردیور شمال – جنوب است که با وجود چهار میلیون تن ظرفیت در سال کمتر از هشت درصد بهره‌برداری می‌شود. این مسیر موقعیت بسیار مناسبی به خصوص نسبت به معادن زغال سنگ روسیه و گوگرد ترکمنستان دارد اما گلوگاه ظرفیتی قم – تهران و عدم توسعه آن باعث ایجاد محدودیت در این مسیر شده است. البته این مسیر به دلیل صعب‌العبور بودن نیاز به کشنده‌های قدرتمند دارد که ایران این نوع کشنده‌ها را در اختیار ندارد.

خط ریلی اینچه‌برون – شاهرود – طبرس هم در این کردیور نیاز به توسعه بیشتر دارد.

محور بندر امیرآباد – بندرعباس هم در کردیور شمال – جنوب می‌تواند ایران را بدون واسطه به روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان متصل کند. ظرفیت این مسیر ۵۰۷ میلیون تن است اما به دلیل نیاز به کشنده قدرتمند و گلوگاه قم – تهران، عملکرد آن از ۳۰ درصد فراتر نرفته است.

#### چابهار باید جایگزین بندرعباس شود

علاوه بر مشکلاتی که در بالا گفته شد؛ یکی از مشکلات اساسی، منتهی شدن همه این مسیرها به بندرعباس است که با محدودیت‌های شدیدی مواجه است. بنابراین برای حل این چالش به بندر جایگزینی چون چابهار نیاز داریم. چابهار به عنوان یک بندر اقیانوسی در فاصله کوتاه‌تری با هند به عنوان یکی از اصلی‌ترین مبادی ترانزیتی قرار دارد و در آن امکان پهلوگیری کشتی‌های ۷۰ هزار تنی اقیانوس پیما هم وجود دارد اما به دلیل عدم تکمیل خط ریلی ۶۰۰ کیلومتری چابهار – زاهدان امکان استفاده حداکثری از آن فراهم نشده است.

در پایان با توجه به اینکه شهید سید ابراهیم رئیسی با درک از اهمیت کردیورها و مزایای آن، پیگیری‌های ویژه‌ای در این خصوص داشت؛ امیدواریم با تشکیل دولت جدید، مسئولان همچون رئیس‌جمهور شهید، به کردیورهای کشور نگاهی ویژه داشته و با دیپلماسی قوی، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و تقویت گمرکات کشور، پیگیر به ثمر نشستن تلاش‌های آیت‌الله رئیسی باشند.



### اهمیت بازدید شهید رئیسی و شهید امیر عبداللهیان از کردیور ارس

با توجه به تحولات منطقه و نگاه عمیق‌تر به موضوع کردیور، می‌توان دریافت که همواره در فضای بین‌الملل با رقابت و حتی جنگ بر سر کردیورها مواجه هستیم. جنگی که کشورها در آن تلاش می‌کنند با تعریف کردیورهای مختلف نقش خود را در ترانزیت بین‌المللی تثبیت و روز به روز بیشتر کنند. حال با این زمینه بیشتر به اهمیت بازدید رئیس‌جمهور از کردیور ارس و همراهی امیر عبداللهیان که در نهایت منجر به شهادت آنان شد پی می‌بریم. موضوعی که درک بالایی شهید سید ابراهیم رئیسی و تیم سیاست خارجه را از اهمیت کردیورهای کشور نشان می‌دهد.

### کردیور شمال – جنوب می‌تواند سالی ۲۰ میلیارد دلار درآمد برای ایران داشته باشد

کردیور جنوب – شمال مسیر مهم دیگری است که ایران در آن نقش کلیدی دارد و در طول این سال‌ها کشورهای رقیب و دشمن در چهار چوب جنگ کردیورها که به آن اشاره شد؛ سعی در تضعیف جایگاه ایران داشته‌اند.

کردیور شمال – جنوب به دنبال برقراری اتصال ترانزیتی میان هند – ایران – روسیه است. این مسیر که

توافقنامه آن در سال ۱۳۷۹ به امضای این سه کشور رسید؛ نقش ایران را در ترانزیت بین‌المللی ارتقا،

دسترسی روسیه به آب‌های آزاد را تسهیل و تجارت



هند با اروپا را به جای مسیر ۱۶ هزار کیلومتری کانال سوئز، از طریق ایران و روسیه به هفت هزار کیلومتر و زمان را ۴۰ درصد و هزینه را ۳۰ درصد کاهش می‌دهد. ترانزیت در این مسیر برای ایران

می‌تواند به ازای هر ۱۰۰ تن بار ۱۰ شغل مستقیم و ۵۰ شغل غیرمستقیم ایجاد کند و با رسیدن به ظرفیت ۳۰ میلیون تنی، سالانه ۲۰ میلیارد دلار درآمد ارزی نصیب ایران کند. اما به دلیل وجود حلقه‌های مقفوده‌ای چون خط آهن رشت – آستارا و مشکلات اساسی در راه‌آهن سراسری ایران این اهداف آن طور که باید محقق نشد.

نگاه جزئی‌تر به وضعیت مسیرهای تشکیل دهنده کردیورهای شمال – جنوب حاکی از عملکرد بسیار پایین‌تر از ظرفیت واقعی این مسیرها به دلیل مشکلات اساسی در راه آهن است. مثلاً در محور آستارا – بندرعباس ظرفیت تخلیه و بارگیری می‌تواند تا دو میلیون تن در سال برسد اما به دلیل عدم توسعه خط ریلی رشت – آستارا، عملکرد واقعی آن کمتر از ۳۵ درصد است.

می‌دهد. این مسیر تحت عنوان کردیور IMEC کلیدی‌ترین کردیوری که رژیم صهیونیستی در آن به عنوان جزئی از مسیر و بندر مطرح است و قرار است هند را به اروپا وصل کند.

این کردیور از بنادر هند آغاز و با طی مسیر دریایی به امارات و با مسیر ریلی و جاده از عربستان سعودی، اردن، سرزمین‌های اشغالی گذشته و از طریق بندر عسقلان (به عبری اشکلون) مجدداً به دریا و سپس با رسیدن به یونان به اروپا متصل می‌شود. جالب است بدانید در بنیان‌گذاران این مسیر نام کشورهای چین ایالات متحده آمریکا، فرانسه، آلمان و ایتالیا به چشم می‌خورد که به ظاهر برخی در مسیر نبوده و برخی دیگر صرفاً مصرف‌کننده کالا یا انرژی حمل و جابجا شده در این مسیر هستند. وجود کشورهای مثل آمریکا در میان بنیان‌گذاران این کردیور به عمق استراتژیک حمل و نقل اشاره دارد و مخالفت‌های چین، روسیه، ایران، ترکیه و سوریه با احداث این کردیور، خود نشانهی بیشتر بر اهمیت سیاسی و اقتصادی این دالان‌های اقتصادی است.