



افزایش ۱۴ هزار واحدی شاخص بورس تهران

شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران در پایان معاملات دیروز با افزایش ۱۴۱۴۳ واحدی همراه شد. بورس اوراق بهادار تهران دیروز هم مانند روز پیش از آن روند رو به رشد به خود گرفت؛ به گونه‌ای که شاخص کل ۰٫۷ درصد نسبت به روز قبل افزایش یافت و با رشد ۱۴۱۴۳ واحدی به ۲ میلیون و ۳۰ هزار و ۸۷۸ واحد رسید.

وزارت راه و شهرسازی: ۷۰ درصد مسائل فنی راه‌آهن رشت – آستارا از سوی روسیه نهایی شد

۹۰ روز تا آغاز عملیات



با تکمیل خط‌آهن رشت – آستارا و در ادامه اتصال به خط ریلی در کشور آذربایجان، حلقه مفقوده ریلی در کریدور ترانزیتی – ترکیبی شمال – جنوب با همکاری ایران و روسیه تکمیل خواهد شد و با تکمیل این کریدور ریلی، ایران هاب ترانزیت منطقه خواهد شد.
حالا اخبار خوبی از همکاری طرف روس جهت تکمیل این خط آهن منتشر شده است.

■ **۷۰ درصد مسائل فنی راه‌آهن رشت – آستارا از سوی روسیه نهایی شده است**

معاون وزیر راه و شهرسازی در این باره گفت: ۷۰ درصد مسائل فنی راه‌آهن رشت – آستارا از جمله تعداد پل‌ها در طول مسیر، مسائل مربوط به بارگذاری میان ایران و روسیه نهایی شده و برای ۲۰ درصد باقی مانده نیز برنامه زمان‌بندی از سوی این کشور ارائه شده است.
خیرالله خادمی درباره روند پیشرفت مراحل مربوط به طراحی و ساخت راه‌آهن رشت– آستارا افزود: توافقنامه‌ای با روسیه امضا شده تا این کشور برای احداث و تکمیل راه‌آهن رشت – آستارا وام دولتی در اختیار ما قرار دهد. وی خاطرنشان کرد: این توافقنامه شامل شرایط عمومی و خصوصی موافقتنامه، الزامات کارفرما و ساختار همکاری در حوزه هزینه‌ها و برنامه زمان‌بندی اجراست. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشوری همچنین از امضای نقشه‌های اجرایی راه‌آهن رشت – آستارا خبر داد و گفت: پس از نشست‌های فنی و تخصصی فراوان توسط کارشناسان دو کشور، نقشه راه به همراه اصلاحات ویژه برای افزایش سرعت و ظرفیت مسیر تهیه شد و توافقات انجام‌شده به امضای طرفین رسید. وی تأکید کرد: برنامه‌هایی پیش‌بینی شده که در صورت تأخیر روس‌ها، هزینه‌های این خط ریلی از طریق منابع داخلی تأمین شود

و تکمیل آن وابسته به مشارکت روس‌ها نباشد.
خادمی بیان داشت: دولت روسیه یک شرکت برای اجرای پروژه معرفی کرده و روسیه تکمیل خواهد شد و با توافق رسیدن ۲ کشور درباره آنها، ۶ ماه به روسیه فرصت داده است. وی یادآور شد: از این فرصت ۶ ماهه، ۲٫۵ ماه باقی مانده و در این مدت مطالعات منطقه‌ای و بازدیدهای محلی برای ارائه طرح نهایی و قیمت نیز انجام می‌شود تا در صورت تأیید ایران، عملیات اجرایی آغاز شود.
معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: همچنین نقشه راه به همراه اصلاحات ویژه برای افزایش سرعت و ظرفیت مسیر تهیه و توافقات انجام‌شده به امضای طرفین رسیده است. وی ادامه داد: تاکنون ۲ کشور درباره مسائلی مثل نقاط اجباری، تعداد پل‌های مسیر ریلی، شرایط و طول ایستگاه و محوطه آنها، همچنین شرایط بارگذاری به نتیجه رسیده‌اند و ۷۰ درصد مسائل فنی این پروژه حل شده است.
خادمی اظهار داشت: در جلسه اخیر برنامه زمان‌بندی برای ۳۰ درصد باقی مانده و کارهای اولیه و امور فنی از سوی روسیه تهیه و تحویل شده تا در مدت ۶ ماه تعیین‌شده تعهدات خود را اجرا کنند. وی تأکید کرد: به منظور بررسی زوایای مختلف این همکاری در حوزه هزینه‌های اجرایی در محل اجرای این پروژه، می‌توان از تخصص و توان شرکت‌های ایرانی برای اتمام هرچه سریع‌تر این بخش نیز استفاده کرد.
ابرپروژه ریلی رشت – آستارا که قرار است در مدت ۳ سال ساخته شود، در سال نخست بهره‌برداری یک میلیون مسافر و حدود ۱۰ میلیون تن بار را جابه‌جا خواهد کرد و بر این اساس می‌تواند سالانه تا ۲۰ میلیارد دلار برای ایران درآمدزایی داشته باشد.
قرار است راه‌آهن رشت – آستارا

در سال نخست ساخت، پیشرفت ۲۵ درصدی داشته باشد که این رقم در سال دوم به ۵۰ درصد می‌رسد و سال سوم و پایانی ۲۵ درصد نهایی کار پیش خواهد رفت.

■ **کریدور شمال – جنوب چیست؟**

دالان شمال – جنوب، یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است که مسافت ۱۶ هزار کیلومتری حمل بار از طریق کانال سوئز را با یک مسیر ۷ هزار کیلومتری جایگزین کرده و در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است.
در این کریدور، اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این راهگذر در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد.
این کریدور تحت یک پروژه ترانزیتی چندوجهی عمل می‌کند و ۲ حمل دریایی، یکی حمل دریای خزر و دیگری حمل جنوب را شامل می‌شود و توسط یک برنامه سراسری از طریق ترکیب خشکی و دریا انجام می‌شود و کشتی به مقصد می‌رسد.

این کریدور از ۳ محور تشکیل شده است؛ محور میانی از طریق دریای خزر است که مسیر زمینی از سن‌پترزبورگ در شمال غرب روسیه به منطقه آستاراخان در دریای خزر و آغاز و سپس از طریق دریا توسط کشتی‌ها به بندر انزلی ایران منتقل می‌شود. در نهایت با حمل‌ونقل زمینی به بندر چابهار و سپس به بمبئی هند وصل می‌شود.
محور شرقی، مسیری زمینی است که از روسیه به ایران شروع می‌شود و از قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان می‌گذرد. مسیر غربی از روسیه به ایران و از طریق آذربایجان بوده

مداخله آمریکا در جنگ غزه عدم اطمینان اقتصادی در کشورهای عربی را تشدید کرد

تداوم سرخ‌پوشی بورس‌های عربی



بویژه اگر درگیری نظامی برای مدت طولانی ادامه یابد.
داده‌های منتشر شده توسط وزارت دارایی عربستان در چهارشنبه گذشته نشان داد این کشور کسری بودجه‌ای بالغ بر ۳۵٫۸ میلیارد ریال (۹٫۵۴ میلیارد دلار) را در ۳ ماه سوم سال ثبت کرده است.

این وزارتخانه در به‌روزرسانی بودجه عربستان گفت در ۹ ماهه امسال کسری بودجه ۴۴ میلیارد ریال اعلام می‌شود.

در همین زمینه، سلیمان العساف، اقتصاددان سعودی با اشاره به اینکه جنگ غزه وضعیت بلاتکلیفی منطقه را تشدید کرده است، تأکید کرد این وضعیت شدت بر سطح امنیت اقتصادی منطقه تأثیر می‌گذارد که به وضوح در بازار مشهود است.

در پایان اکتبر گذشته (مهرماه)، شاخص تاسی (TASI) اصلی‌ترین شاخص بازار سهام این کشور با کاهش ۳٫۳۱ درصدی نسبت به ماه قبل بسته شد. العساف تأکید کرد: اوراق بهادار به طور کلی نسبت به هر رویداد سیاسی بسیار حساس هستند و از این رو

و مستلزم تکمیل ساخت خط ریلی رشت – آستارا در داخل ایران است.

■ **چرا راه‌آهن رشت – آستارا مهم است؟**

خط‌آهن رشت – آستارا در شمال ایران حلقه مفقوده این کریدور است و در صورت احداث این قطعه ریلی، می‌توان گفت بندر بمبئی در هند تا هلسنینگی فنلاند به طول ۱۳ هزار کیلومتر، با اتصال مستقیم ریلی و با عبور از خاک ایران به یکدیگر متصل خواهند شد.
مسیر ریلی رشت – آستارا حتی به راهگذر «شرق – غرب» نیز معنا می‌بخشد و قطار کانتنبری شانگهای – تهران را می‌توان از مسیر رشت – آستارا – تغلیس، راهی اروپا کرد.
اگر این بخش از کریدور ریلی تکمیل شود، کشورهای مثل آذربایجان و روسیه می‌توانند از کوتاه‌ترین مسیر به خلیج‌فارس و آب‌های آزاد متصل شوند و در هزینه‌های خود نیز صرفه‌جویی کنند.
هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از این مسیر، ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای منطقه ارزان‌تر است و زمان حمل‌ونقل کالاهای هندی به روسیه هم از طریق کانال سوئز به نصف کاهش می‌یابد.

برای ایران این کریدور دسترسی به ۱۰ شهر روسیه با یک میلیون مصرف‌کننده یا بیشتر در امتداد رودخانه ولگا را باز می‌کند اما به عنوان یک مسیر اتصال به آسیای مرکزی و منطقه دریای سیاه گسترده‌تر است.
کالاهای ایرانی را می‌توان از طریق آذربایجان به سمت شرق به بندر آکتائو قزاقستان فرستاد.
با این حال یک احتمال دیگر، نگاه به سمت غرب به سمت بنادر دریای سیاه گرجستان و بازار اروپاست. این احتمال با لغو تحریم‌های آمریکا واقعی‌تر خواهد بود.



سه‌شنبه ۱۶ آبان ۱۴۰۲

وطن‌امروز | شماره ۲۸۹۷

اقتصادی

اخبار

۲ قطار سریع‌السیر ایران

با سرمایه‌گذاری چین ساخته می‌شود

معاون وزیر راه و شهرسازی از ساخت ۲ قطار سریع‌السیر ایران با سرمایه‌گذاری چینی‌ها خبر داد و گفت: پیشنهاد توسعه و تجهیز بندر ایران توسط سرمایه‌گذاران چینی را مطرح کردیم.

شهریار افندی‌زاده با یادآوری ساخت شبکه ریلی بین ازبکستان و قرقیزستان و تأثیر آن بر ترانزیت کالا میان ایران و چین گفت: یکی از مسیرهای اتصال کشورهای آسیای مرکزی به کشورهای حاشیه خلیج‌فارس خط‌آهن سرخس – چابهار است.

معاون وزیر راه شهرسازی ادامه داد: به همین دلیل اگر سرمایه‌گذاری‌های مناسبی در این مسیر ریلی و توسعه بندر چابهار شود می‌توانیم سهم قابل قبولی در ترانزیت از چین به اروپا و کشورهای حوزه خلیج‌فارس و دریای عمان به دست آوریم.

وی با یادآوری اینکه در جریان امضای تفاهمنامه سال ۱۴۰۱ وزیر راه و شهرسازی و رئیس کمیسیون توسعه و اصلاحات چین مسیرهای ریلی از سمت ایران پیش‌بینی شده است، افزود: یکی از پروژه‌های مهم ریلی قطار سریع‌السیر تهران –مشهد است که تفاهم اولیه آن با شرکت‌های چینی انجام‌شده،ضمن اینکه قطار سریع‌السیر تهران –قم- اصفهان هم با سرمایه‌گذاری چینی‌ها ساخته می‌شود.
در زمینه مشارکت و سرمایه‌گذاری می‌توانیم تفاهم‌های خوبی با چینی‌ها داشته باشیم.
از سوی دیگر توسعه و تجهیز بندر ایران هم می‌تواند با سرمایه‌گذاری چینی‌ها باشد که این موضوع را در جلسات گذشته با چینی‌ها مطرح کرده‌ایم.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه مساله دیگر مسیرهای ترانزیتی جنوب ایران است، در پایان بیان کرد: آنچه مهم است امضای تفاهمنامه چندجانبه میان چین با کشورهای منطقه از طریق ایران است که این موضوع، علاوه بر کریدور شمال – جنوب برای اتصال روسیه به هند است.

■ ■ ■

«کمر بند – جاده» منجر به رشد

اقتصادی ایران و چین می‌شود

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت طرح کمر بند – جاده چین فرصت‌های متعددی برای توسعه زیرساخت‌های ایران مانند بندار و راه‌آهن ارائه می‌دهد که می‌تواند توسعه و رشد اقتصادی ۲ کشور را تسهیل کند.
عباس علی‌آبادی در همایش تجاری ایران و چین گفت: تفاهمنامه بین ایران و چین که در بالاترین سطح طرح و تصویب شد، زمینه را برای رشد سریع تعاملات فراهم کرده است. وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اینکه باید در جهت توسعه تجارت ایران – چین گام‌های اساسی برداشته شود، گفت: سال ۲۰۲۲ واردات غیرنفتی چین از ایران ۶٫۳۵ میلیارد دلار بوده که عمده آن فرآورده‌های پتروشیمی، معدنی و فلزات، دارو، کشاورزی و سیلات بوده است. وی ادامه داد: صادرات چین به ایران ۹٫۴۴ میلیارد دلار بوده که عمده آن تجهیزات ماشین‌آلات الکترونیکی، برقی و نیروگاهی، حمل‌ونقل، انواع کالا و تجهیزات صنعتی و فلزی، محصولات شیمیایی، کالا و محصولات پلاستیکی و محصولات بوده است.
علی‌آبادی عنوان کرد: دو زمینه محصولات پتروشیمی و پالایشگاهی و برخی محصولات دانش‌بنیان تجربیات و دستاوردهای قابل توجهی دارد که می‌تواند برای بازرگانان چینی جذاب باشد.

■ ■ ■

خاک ایران از کریدورهای منطقه

حذف‌شدنی نیست



مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی گفت: خاک جمهوری اسلامی ایران از کریدورهای منطقه حذف‌شدنی نیست، چونکه نقشه می‌کشند در اطراف ما، شرق و غرب ما حذف خاک ایران می‌کنند اما خاک ایران از این منطقه به لحاظ کریدوری قابل حذف نیست.
حجت‌الله عبدالملکی ادامه داد: سرزمین ما سرزمین ارزان‌قیمتی برای طرح‌های ترانزیتی است. کشورهای منطقه که به دنبال تقویت ترانزیت منطقه هستند، خود را درگیر موضوع حذف جمهوری اسلامی و خاک ایران از کریدورها نکنند. این موضوع برای آنها به صرفه نیست.وی به خبرگزاری دانشجو گفت: البته این موضوع نباید به این منجر شود که ما در توسعه کریدورها قصور کنیم که مناسفانه این اتفاق در حال رخ دادن است. باید خیلی سریع شرایط جبران شود.
این گونه نباشد که صرفاً منافع کشورهای منطقه را تأمین کنیم، بلکه این کریدورهای ترانزیتی می‌تواند منفعت فوق‌العاده‌ای برای خودمان داشته باشد.
برای توسعه کریدورها، هم منابع داخلی خوبی داریم و هم از منابع بین‌المللی و خارجی می‌توانیم استفاده کنیم.
وی افزود: چهار به دلیل قرار گرفتن در حاشیه اقیانوس هند یکی از مناطق آزاد بسیار راهبردی ما است؛ منطقه‌ای که از لحاظ کریدوری حوزه شمال به جنوب، جنوب به شمال شرق و جنوب به شمال غرب را نیز دارد.
عبدالملکی درباره قرارداد ایران با هند عنوان کرد: سازمان بندار و دریانوردی که متولی این موضوع در حوزه قراردادی بود، آن را پیگیری کرد. مشکلاتی وجود داشت که بخشی از آن حل شده و مابقی در حال حل شدن است.
هندی‌ها بخشی از تجهیزات خود را آوردند و ما را معطل نکردند. چند مورد سوءتفاهم قراردادی وجود داشت که بخشی از آن از طرف ما بود و در حال حل شدن است.
مشاور رئیس‌جمهور اضافه کرد: در حال حاضر حجم زیادی ترانزیت و بار از بندر چابهار عبور می‌کند. خط دریانوردی ما نیز با چین و هند فعال شده است.