روزنامه اقتصادی
امروز
سه شنبه ۱۵ آذر ۱۴۰۱ / ۶ دسامبر ۲۰۲۲ /شماره ۱۱۷۹ / ۸ صفحه / سال پنجم/ ۲۰۰۰ تومان
وب گاه امروز: WWW.TODAYONLINE.IR

صفحه ۲

ساخت مسکن با کمتر از ۸ میلیون تومان ممکن نیست!

رضایی کوچی گفت: همه دستگاه ها باید برای جبران کمبود ۵ میلیون مسکن بسیج شوند وگرنه به زودی جوانانی که پس انداز خود را در طرح ملی مسکن آورده اند به زودی مدعی می شوند! محمدرضا رضایی کوچی رئیس کمیسیون عمران مجلس در نشست خبری نخستین رویداد مسئله محور بسیج ایده‌ها و طرح‌ها که به منظور رفع چالش‌ها بـا رویکرد فناورانه و نوآورانه با محورهای شهرک‌سازی با الگوی اسلامی- ایرانی، عمران اجتماعی در حوادث غیرمترقبه و ساخت مسکن سریع، ارزان و کیفی برگزار شد؛ گفت: باید سالی یک میلیون مسکن بسازیم تا تعادلی بین عرضه و تقاضا صورت گیرد و...

صفحه ۲

تورم هرگونه افزایش حقوق را می بلعد

عضو کمیسیون اجتماعی مجلس گفت: اگر جلوگیری از رشد نقدینگی و کاهش تورم در بودجه سـال آینده یک اصل تلقی نشـود، ما هر چقدر هم به سقف پرداختی و امور معیشتی مردم کمک کنیم باز هم تورم آن را بی اثر خواهد کرد. ولی اسـماعیلی با اشاره به ملزومات بودجه سال ۱۴۰۲ و ادامه رویکرد اصلاح سـاختار بودجه بیان کرد: به واقع مقداری از برنامه اصلاح ساختار بودجه، سال گذشته مد نظر مجلس قرار گرفت و مواردی مترقی در این بخش به تصویب مجلس رسید که ضرورت دارد دولت این موارد را اجرایی کندوی تاکید کرد: این اصلاحات در قالب اصلاح جداول، تملک دارایی ها، تعیین بودجه خاص برای...

تهدید عجیب تامین اجتماعی؛

دارایی کسب و کارها ضبط می شود!

صفحه ۲

«امروز» در مورد حلقه ارتباطی کلیدی بین هند و روسیه از طریق ایران گزارش می دهد

جایگزین کانال سوئز

نماینده مجلس نهم؛

بودجه دولت انشا است

سکه بهار آزادی ۱۷ میلیون تومان شد

بازار داغ طلا در روز سرد پائیز

صفحه ۱

اتاق بازرگانی تهران هشدار داد؛ حذف یارانه آرد و نان آخرین تیر ترکش

بحران نان در کمین کشور؟

صفحه ۲

صنعت نساجی در سلطه واردات

صفحه ۲

مدیرعامل آبفای استان تهران:

تفکیک آب شرب و غیرشرب در تهران اقتصادی نیست

صفحه ۴

عضو کمیسیون عمران مجلس

بانک‌ها هیچ همکاری برای ساخت مسکن ندارند

صفحه ۲

وزارت صمت:

مهلت اخذ شناسه لوازم یدکی تا پایان سال تمدید شد

صفحه ۷

سرمقاله امروز

مسیرهای کوتاه شده

ابوالفضل شادمان

در دوره‌ای که همه تمرکزها به ابرپروژه «یک جاده یک کمربند» (BRI) چین که شرق را به غرب وصل میکند، معطوف بود ، به علت کم‌توجهی، همکاری گسترده‌تر با شـرق در این ابتکار نادیده گرفته شد. «کریدور حمل نقل بین المللی شـمال جنوب» (North–South Transport Corridor International) نیز موضوعی بود که چندان اهمیتی درگذشـته به آن داده نشـد و اگر هم تلاشی در مورد آن صورت گرفت با پیگیری مجدانه‌ای همراه نبود.این تعلل موجب شد تا بخش مهمی از ظرفیت‌های جمهوری اسلامی ایران در پروژه بزرگ اقتصادی یک جاده یک کمربند نصیب دیگر کشورها شود.

ادامه در صفحه ۳

یادداشت امروز

بازار مسکن نیاز به آرامش دارد

حسن محتشم

اگر ساخت مسکن ملی به‌نتیجه برسد و کشور موفق شـود، این طرح را عملی کند، می‌تواند تا حد زیادی بر بازار مسکن تاثیر گذاشته و بازار را به‌تعادل برساند، موضوع مهم این اسـت که شـرایط اقتصادی کشور وضعیت متزلزلی دارد که باعث افزایش روزافزون قیمت‌ها شده است.چالش‌های پیش‌روی ساخت یک میلیون واحد در کشور از همان روزهای اولیه طرح این موضوع، روشن و مشخص بود، چرا که منابع محدود در زمینه ساخت‌وساز و بستر اقتصادی نامناسب کشور، تحقق چنین وعده‌هایی را با چالش‌های جدی روبه‌رو می کند. به‌نظر می‌رسد که وزارت راه و شهرسازی با...

ادامه در صفحه ۵

خبر

طرح تشویقی برای دارندگان دستگاه کارتخوان و درگاه پرداخت بانک گردشگری؛

پرداخت تسهیلات ارزان قیمت تا ۱۰ میلیارد ریال به صاحبان واحدهای صنفی

بانک گردشگری با هدف کمک به صاحبان صنوف که نسبت به نصب پایانه‌های فروش (POS) یا درگاه پرداخت متصل به حساب این بانک اقدام کرده‌اند، بسته ویژه‌ای را درنظر گرفته و تا ۱۰ میلیارد ریال تسهیلات ارزان قیمت پرداخت می‌کند.

به گزارش روابط عمومی بانک گردشگری، در این بسته با ارائه خدمات و مشوق‌های تسهیلاتی، تلاش شده علاوه بر تأمین نیازهای صاحبان صنوف، خدماتی متفاوت برای فروشندگان لوازم خانگی و مشتریان معرفی شـده توسط این گروه از کسب و کارها ارائه گردد تـا علاوه بـر حمایت از آنان، خرید محصولات مرتبط بـا این حوزه نیـز تسهیل شود. اجرای ایـن طـرح بـرای همه مشـتریان قدیـم و جدیـدبانـک گردشـگری کـه حائـز شـرایط هستند، از ابتدای اسفند ۱۴۰۰ تا پایان سال ۱۴۰۲ برقرار است.

ایـن طـرح صاحبـان تمـام صنـوف که دسـتگاه کارتخوان(POS) یا درگاه پرداخت بانک گردشگری را دارند و همچنین فروشندگان لوازم خانگی و مشتریان آنها که از دارندگان دستگاه های کارتخوان (POS) یا دارندگان درگاه این بانک خرید کرده اند، را شامل می‌شود.

بر اسـاس این طرح، صاحبان صنوف که دارای دستگاه کارتخوان/درگاه پرداخت هستند، از دریافت تسهیلات ارزان قیمت برمبنای معدل موجودی بهره‌مند خواهند شد. میزان این تسهیلات بر مبنای معـدل موجودی حساب متصل بـه دستگاه کارتخوان/درگاه پرداخت تا ۱۰ میلیارد ریال خواهد بود. نرخ سود این تسهیلات ۱۰ درصد و مدت زمان بازپرداخت آن ۱۲ تا ۲۴ ماه است.

دریافت دسـته چک با شرایط تسهیل شده ارائه خدمات افتتاح حساب جاری و تحویل دسته چک و صدور دسته چک مشروط به رعایت شرایط افتتاح حساب جاری از دیگر مزایای این طرح است.

این گزارش حاکیست: بـه منظـور تسـهیل شـرایط خرید برای مشتریان فروشندگان لوازم خانگی و کمک به کسـب کار این گـروه از مشتریان بانک، بـه افرادی که از سـوی آنان بـه بانک معرفی گردنـد، پس از انجام اعتبارسنجی، کارت خرید مرابحه به مبلغ تا ۲ میلیارد ریال با وثیقه آسان و با مدت زمان بازپرداخت از یک تا سه سال اعطا می‌شود. هر فروشنده مجاز به معرفی حداکثر ۱۰ نفر از مشتریان فروشگاه خود به شعبه ای که در آن حساب دارد، خواهد بود.

متقاضیان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر بـه شعب بانـک گردشـگری و وب سـایت بانک به نشانی Tourismbank.ir مراجعه و یا با شماره تلفن ۲۳۹۵۰ تماس حاصل کنند.

«امروز» در مورد حلقه ارتباطی کلیدی بین هند و روسیه از طریق ایران گزارش می دهد

جایگزین کانال سوئز

امروز - لیلا زمانی

موافقتنامه کریدور حمل ونقل بین‌المللی شمال - جنوب که در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سـن پترزبورگ به امضای وزرای حمل و نقل سـه کشور ایران، هند و روسـیه رسید، یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای مسیر این راه‌گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسـعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند.

از دیگر سـو این کریدور می‌تواند زمینه را برای همگرایی کشورهای اروپایی، آسیای غربی و آسیای میانه فراهم آورده و به عنوان یکی از مهمترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا به شمار آید.

پس از رویداد اوکراین، اراده ایران و روسیه برای راه اندازی سریع کریدور حمل و نقل بین المللی شـمال- جنوب جزم شد و روسیه نیز برای دور زدن تحریم‌ها اعلام آمادگی کرد در حل موانع کریدور شمال-جنوب به ایران کمک کند.

نگاه دولت سیزدهم نیز در سطوح بین‌المللی، توسعه ارتباطات و مناسبات با کشورهای همسایه است و در این راستا فعال کردن راه‌گذرهای بین المللی از جمله کریدور شمال - جنوب در حوزه دریایی و تجاری کشور ارتباط موثری با کشورهای حاشیه خزر و روسیه خواهد داشت.

کریدور شمال-جنوب؛ ایران تسهیلگر تجارت میان هند و روسیه

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) در بحبوحه تحریم‌های غرب علیه مسـکو پس از جنگ اوکراین، حجم بیشـتری از تجارت میان هند و روسیه از طریق ایران را تسهیل کرده‌است.

خطوط کشـتیرانی ایران حدود ۳ هزار تن کالا و ۱۱۴ کانتینر را در امتداد کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، بین ماه می تا جولای (اردیبهشت تا تیر) حمل کرده‌است.

شبکه بزرگراه‌ها، مسیرهای دریایی و ریلی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر زیر نظر کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی بین روسیه و هند را ارائه می کند. به گفته کارشناسان، این امر همچنین هزینه حمل و نقل بین دو کشور را حدود ۳۰ درصد کاهش می دهد. به گفته منابع آگاه، در حال حاضر بیشتر کالاهایی که از طریق ایران در این مسیر حمل می شود، محموله‌های تجاری بین روسیه و هند است.

هند و روسیه برای استفاده بهینه از گریدور برای افزایش تجارت دوجانبه و همچنین تجارت بین هند و اوراسیا پیشنهاد کرده‌اند. دولت هند در واقع تلاش کرده است که کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب را به بندر چابهار که به توسعه آن کمک کرده است، اضافه کند.

جدای از گسترش تجارت، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، به توسعه زیرساخت‌های بیشتر از جمله ایجاد پست‌های بازرسی مرزی جدید، پایانه‌های تجمیع محموله و تعامل نزدیک‌تر بین گمرک و سایر تنظیم‌کننده‌های کشورهای مختلف ذینفع کریدور کمک خواهد کرد.

در ماه ژوئیه (تیـر)، ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسـیه، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب را به عنوان حلقه ارتباطی کلیدی بین هند و روسیه از طریق ایران توصیف کرد.

پوتین در ششمین اجلاس سران دریای خزر در ماه ژوئیه اشاره ویژه ای به INSTC کرد، و آن را «شریان حمل‌ونقل از سن پترزبورگ به بنادر ایران و هند» توصیف کرد. هدف این کریدور اتصال کشورهای منطقه دریای خزر از جمله قزاقستان است.

حمل و نقل کالا بین روسیه و هند از طریق کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، کمتر از ۲۵ روز طول می کشد که از حدود ۴۰ روز از طریق مسیرهای قدیمی، زمان آن کمتر است.

علاوه بر کاهش زمان، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، به عنوان یک گزینه مناسب برای تجارت هند و روسیه در میان چالش‌های رو به رشد ژئوپلیتیکی در نظر گرفته می‌شود.

به گفته منابعی که نخواستند نامشان فاش شود، در درازمدت، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، جایگزینی برای کانال سوئز و دریای مدیترانه (که تحت تسلط برخی کشورها است) و تنگه بسفر خواهد بود. همچنین جایگزینی برای طرح کمربند و جاده چین (BRI) در منطقه خواهد بود.

پروژه های کمربند و جاده در منطقه اوراسیا-اروپا را از طریق کشورهای آسیای مرکزی و روسیه به چین متصل می کند و به پکن امکان دسترسی به منابع اوراسیا را می دهد. پکن برنامه هایی برای اتصال ترکیه و ایران از طریق جاده و کمربند دارد، در اسـناد سازمان همکاری شانگهای (SCO)، هند خود را از تایید پروژه کمربند و جاده، مصون نگه داشته است.

به گفته هند، پروژه چینی هنگام عبور از مناطق مورد مناقشه میان دو کشور، حاکمیت هند را نقض می کند و علاوه بر این، BRI کشورها را به سمت بدهی های بزرگ سوق داده است.

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، اقیانوس هند را از طریق خلیج فارس به روسیه و اروپای شمالی به دریای خزر متصل می کند و کوتاه ترین مسیر ارتباطی را بین آنها ارائه می دهد. همچنین برنامه هایی برای اتصال مسیر شمالی از طریق قطب شمال روسیه از طریق این کریدور، برای حمل و نقل کالا وجود دارد.

شالوده کریدور حمل و نقل شمال به جنوب در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ (۲۲ شهریور ۱۳۷۹)، بر اساس توافقنامه بین دولتی که بین روسیه، ایران و هند امضا شد، گذاشته شد. آذربایجان در سال ۲۰۰۵ (۱۳۸۵) به این قرارداد ملحق شد. این توافقنامه توسط ۱۳ کشور (آذربایجان، بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه، تاجیکستان، ترکیه و اوکراین) به تصویب رسید. این پروژه مسیرهای چون اروپای شمالی و غربی، فدراسیون روسیه، قفقاز، خلیج فارس (مسیر غربی)، آسیای مرکزی، خلیج فارس (مسیر شرقی) و دریای خزر، ایران، خلیج فارس (مسیر مرکزی) را به یکدیگر متصل می کند.

راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب نیازمند مشارکت جدی مسکو - تهران

کارشناسان روس می گویند: سرمایه‌گذاری در زیرساخت های گذرگاه راهبردی شمال- جنوب که تحولی شگرف در اقتصاد منطقه ایجاد می کند نه تنها از سوی مسکو مورد نیاز است، بلکه باید روی مشارکت قابل توجه سایر کشورها بخصوص جمهوری اسلامی ایران، قزاقستان و جمهوری آذربایجان حساب باز کرد.

بـه گزارش روز دوشـنبه ایرنا برای احیا زیرسـاخت های کریدور لجسـتیکی بین المللی شمال-جنوب از طریق دریای خزر و اتصال آن به خلیج فارس که ۲۰ سال قبل مطرح شد، بر اساس برآورد بانک توسعه اوراسیا، ممکن است به سرمایه گذاری ۳۸,۲ میلیارد دلاری نیاز باشد که در این مورد نیاز به تلاش و مشارکت همه کشورهای مرتبط با این کریدور است.

بانک توسعه اوراسیا همه پروژه های سرمایه گذاری در اولویت این کریدور را در درجه اول بیش از ۱۰ میلیارد دلار اعلام کرده است.

در عیـن حال روزنامه «راسیسـکایا گازیه تـا» در مطلبی با عنوان؛«کریدور لجسـتیکی «شمال-جنوب» چقدر هزینه برمی دارد.»می نویسد: برای اینکه ایده گذرگاه راهبردی شمال- جنوب را احداث و اجرا کرد نیاز به احداث امکانات زیادی است، اما در هر صورت راه اندازی واقعی کریدور نیازمند تلاش های جدی مسکو بیش از هر کشور دیگری است به این خاطر که راههای ارتباطی روسیه با اروپای غربی کاملا مسدود شده اند و برای زنده نگه داشتن اقتصاد خود نیاز به مسیرهای جدید و مقرون به صرفه دارد.

ولادیمیر تسیگانوف، رئیس شعبه مسکو انستیتو مشکلات حمل و نقل آکادمی علوم روسیه می گوید: کریدور حمل و نقل از چهار مسیر تشکیل شده است. اولی در امتداد سواحل غربی دریای خزر از جمهوری داغستان و سپس از طریق جمهوری آذربایجان و ایران با دسترسی به بنادر خلیج فارس، بازارهای هند، پاکستان، آسیای جنوب شرقی، کشورهای حوزه خلیج فارس ایجاد می شود، همچنین این مسیر از آفریقا هم می گذرد.

مسیر دوم در امتداد سواحل شرقی خزر از طریق قزاقستان، ترکمنستان به ایران می گذرد، یعنی شامل عبور از سه مرز است. این کارشناس خاطرنشان می کند، لازم است عملیات کارآمد همه ایستگاههای اقتصادی این مسیر هماهنگ شود.

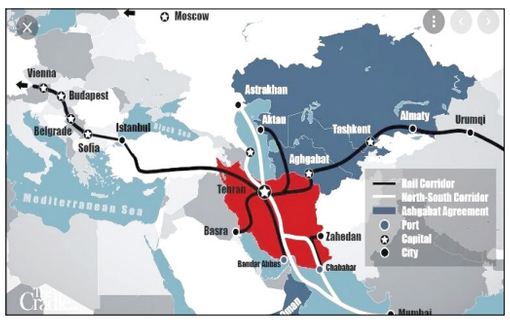
مسیر عبوری از دریای خزر ارتباط متقابل بین بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر را فراهم می کند و سریع‌ترین مسیر خواهد بود. اما در این مورد، کار جدی برای نوسازی بنادر و تعمیق کف لازم است. در نهایت مسیر چهارم از ارمنستان و گرجستان می گذرد.

بانک توسعه اوراسیا فرض می کند که بیشتر سرمایه گذاری ها (۶۹ درصد) باید به سمت توسعه مسیر غربی هدایت شود. مسیر از طریق خزر ۱۹ درصد از سرمایه گذاری ها را به خود اختصاص می دهد و مسیر شرقی ۱۲ درصد است. به گفته تحلیلگران، مسیر غربی بیشتر پروژه های گروه اول را تشکیل می دهد. از جمله می توان به بخش تاتمام راه آهن رشت - آستارا در ایران اشاره کرد. ساخت کنار گذرهای خودرویی برای شهرهای ولادیکاوکاز، آستاراخان، ماخاچکالا، دربنت، خاساویورت، نوسازی خطوط ریلی آلیات- آستارا و سومگایت- یالاما، ساخت بخشی از بزرگراه مرزی باکو-روسـیه در آذربایجان نیز از جمله این موارد است. بر اساس اولویت ها پیش بینی می شود در مسیرهای دیگر امکانات زیادی ساخته شود. در نتیجه سرمایه گذاری در زیرساخت ها نه تنها در روسـیه، بلکه در قزاقستان، جمهوری آذربایجان، ایران و سایر کشورها نیز مورد نیاز خواهد بود.

ایوان فدیاکوف، مدیر کل «INFOLine» می گوید: هزینه چنین راهگذری زیاد است، اما چندین برابر کمتر از مقدار محاسبه شده است. این کارشناس معتقد است، حتی در این مورد نیز نباید روی سرمایه گذاری های جدی شرکای روسیه در اوراسیا و ایران حساب کرد.

"او می گوید: «فنلاند و سایر کشورها در مسیرهای حمل و نقل در شمال غربی سرمایه گذاری کرده اند. بعید است که کسی به جز روسیه علاقه زیادی به مسیر جنوبی داشته باشد، بنابراین بخش عمده‌ای از امکانات باید توسط خودمان ساخته شود. این کارشناس توضیح می دهد که این کشورها چندان علاقه ای به کریدور ندارند ضمن اینکه فرصت های مالی هم ندارند. تسیگانوف می افزاید که کشورهای دیگر می توانند منتظر بمانند و ببینند روسیه در چه زمینه ای سرمایه گذاری را آغاز خواهد کرد. او خاطرنشان می کند که با این وجود، کار در خزر در حال انجام است.

فیدیاکوف می گوید بارگیری این کریدور با کالاهای صادراتی روسـیه نیز سؤالاتی را ایجاد می کند. اکنون با توجه به روبل قوی، محصولات روسیه چندان رقابتی نیستند و این منطقه هرگز بازار سنتی وفاداری برای کالاهای روسیه نبوده است.



فدیاکوف خاطرنشان می کند که وجود کریدور شمال-جنوب بیشتر موضوع بقا است. او می گوید: «اگر یک پیوند حمل‌ونقل عادی در این راستا ایجاد نکنید، کاملاً مشخص نیست که اگر وضعیت در مسیر انزوای روسیه ایجاد شود، چگونه به حیات خود ادامه دهید. فدیاکوف نتیجه می گیرد که ممکن است ارزش این را داشته باشد که چگونه مسیر شمال-جنوب را با بزرگراه مسکو-کازان در حال ساخت پیوند دهیم تا سرمایه گذاری را توجیه کنیم.

شرکت بیمه اتکایی اوراسیا برای مدیریت حرفه ای ریسک ها در گذرگاه شمال - جنوب

شـرکت بیمه اتکایی اوراسیا که قرار است در سال ۲۰۲۳ شروع به کار کند مدیریت حرفه‌ای ریسـک‌ها در فضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا را در این گذرگاه به عهده می گیرد و به لطف آن می‌توان حجم تجارت متقابل در داخل اتحادیه اوراسیا را بیش از ۶ میلیارد دلار افزایش داد.

منابع آگاه می گویند هنوز زود است که در مورد پارامترهای خاص این شرکت صحبت کرد. کارشناسان پیشنهاد می کنند که این شرکت قادر خواهد بود تا خطرات برخی معاملات صادرات و واردات بین کشورهای اوراسیا را به طور کامل بیمه کند.

پاول کورلات، شریک شبکه حقوقی یک سازمان مالی بین المللی معتقد است سازوکار ایجاد یک شرکت بیمه اتکایی مشابه نحوه ایجاد بانک توسعه اوراسیا خواهد بود.

پاول سامیف، مدیر کل آژانس تحلیلی BusinessDrom می گوید: خطراتی وجود دارد که بیمه مجدد آنها بسیار دشوار خواهد بود، برای مثال حمل و نقل. او خاطرنشان می کند که بازار بیمه اتکایی بین المللی هنوز تا حد زیادی به هلدینگ های بزرگ اروپایی و آمریکایی وابسته است و توسط شرکت های غربی کنترل می شود.

تصمیم مسکو-تهران-دهلی برای افزایش همکاری ها در کریدور شمال-جنوب

آکی پرس قرقیزستان هفته گذشته در ارتباط با اهمیت کریدور شمال - جنوب نوشت: به دنبال سفر اخیر شهریار افندی زاده معاون حمل و نقل و شهرسازی ایران و جایشانکار وزیر امور خارجه هند به مسکو سه کشور تصمیم گرفتند حجم حمل و نقل تجاری را از طریق کریدور شمال - جنوب (INSTC) افزایش دهند.

در گزارش این رسانه خاطر نشان شده است: در پایان سفر جایشانکار وزیر امور خارجه هند به مسکو، روسیه و ایران در مورد ترانزیت ۱۲ میلیون تن کالای روسیه از طریق تهران در امتداد کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) توافق کردند و دهلی نیز به دنبال افزایش حجم تجارت از طریق کریدور حمل و نقل چند وجهی است که از زمان شروع جنگ اوکراین، یک تغییر بازی در مشارکت اقتصادی هند و روسیه بوده است.

ایران و روسیه در ماه جولای قرارداد دیگری برای ترانزیت ۱۰ میلیون تن کالای روسی از طریق ایران با استفاده از گذرگاه شمال - جنوب (INSTC) امضا کرده بودند.

تصمیم برای تقویت تجارت گذرگاه شمال - جنوب در سفر اخیر شهریار افندی زاده، معاون وزارت راه و ترابری و شهرسازی ایران به مسکو اتخاذ شد. در جریان سفر جایشانکار وزیر امور خارجه هند به مسکو و سفر معاون وزیر امور خارجه ایران به دهلی نو، تقویت تجارت از طریق INSTC یکی از موضوعات کلیدی در دستور کار بود.

طرف روسی همچنین با سرمایه گذاری برای ایجاد هاب لجستیکی به ویژه در بنادر شهید رجایی و چابهار در جنوب ایران به منظور افزایش ظرفیت ترانزیتی موافقت کرد. مشارکت روسیه در بندر چابهار ظرفیت بندر ساخته شده توسط هند را بیشتر خواهد کرد. دهلی نو برای اتصال بندر چابهار به گذرگاه شمال - جنوب به عنوان کریدور حمل و نقل مناسب در منطقه اوراسیا تلاش می کند.

بلافاصله پس از امضای این قرارداد، اولین قطار باری روسـیه وارد ایستگاه راه آهن سرخس ایران در استان خراسان رضوی در مرز با ترکمنستان شد تا به طور رسمی بخش شرقی کریدور شمال - جنوب را راه اندازی کند.

قطار روسیه در مراسمی با حضور محمد مخبر معاون اول رئیس جمهور به همراه وزیران حمل و نقل، نفت، صنعت و کشـاورزی و معاون علمی و فناوری رئیس جمهور در مرز ایران مورد استقبال قرار گرفت.

قطار ترانزیت روسیه با حمل ۳۹ کانتینر، در ۶ ژوئیه ایستگاه چخوف را ترک کرد و ۳۸۰۰ کیلومتر را از طریق قزاقستان و ترکمنستان طی کرد تا وارد ایران شود. این محموله از طریق مسیر ریلی ۱۶۰۰ کیلومتری به بندرعباس در جنوب ایران منتقل شد تا در نهایت از طریق دریا به بندر ناوا شوای هند ارسال شود.

اخبار کوتاه

عیدانه بیمه ملت برای پرستاران و پیراپزشکان

هم‌زمان با روز پرستار، بیمه‌های مسئولیت حرفه‌ای پیراپزشکان بیمه ملت، با تخفیف ۴۰ درصدی به پرستاران و پیراپزشکان کشور ارائه می‌شود.

به گزارش روابط عمومی بیمه ملت، به مناسبت روز پرستار و قدردانی از جامعه پرستاران و پیراپزشکان کشور، بیمه ملت در راستای مسئولیت اجتماعی خود، جشنواره تخفیف بیمه‌های مسئولیت حرفه‌ای پیراپزشکان را آغاز کرد.در این جشنواره، بیمه‌های مسئولیت حرفه‌ای پیراپزشـکان و پرستاران، با تخفیف ۴۰ درصدی به بیمه‌گزاران ارائه می‌شود و پرستاران و پیراپزشکان می‌توانند تا روز ۲۳ دی ۱۴۰۱ هم‌زمان با سالروز ولادت حضـرت زهرا (س) از این تخفیف اسـتفاده کنند. پرستاران و پیراپزشکان گرامی می‌توانند با مراجعه به آدرس apps.mellatinsurance.ir/AgentsSales/find-agent نزدیکترین نماینده بیمه ملت را به محل سـکونت یا محل کار خود جستجو و بیمه‌نامه مسئولیت حرفه‌ای پیراپزشکان را با تخفیف ۴۰ درصدی تهیه کنند.بیمه ملت که از آبان ۱۳۸۲ فعالیت خود را در صنعت بیمه کشور آغاز کرده است، کارنامه موفقی در حمایت از بیمه‌گزاران خود دارد و در سه سال گذشته، رکورد توانگری مالی را در صنعت بیمه کشور که متعلق به خود بوده، ارتقا داده و حامی خوبی برای مشتریان خود بوده است.

بازار داغ طلا در روز سرد پائیز

سکه پس از شکست سقف تاریخی ۱۶ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان با افزایش معنادار خریدها مواجه شد و به راحتی توانست به بالای کانال ۱۷ میلیون تومان نفوذ کند. پس از این اتفاق، این فلز گرانبها چند روز بـالای محدوده ۱۷ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان ایستادگی کرد تا وقت جهش بعدی سکه امامی در روز یکشنبه فرا رسید.

به گزارش اکوایران، در دومین روز هفته خریدها در سـطح بالایی قرار داشت و فروشندگان زیادی نیز در بازار حاضر نبودند. همین موضوع موجب شـد که سکه امامی به بالای سطح ۱۷ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان به راحتی نفوذ کند و تا نزدیکی محـدوده ۱۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان افزایش قیمت را به ثبت برساند. در شرایط کنونی، برخی تحلیلگران فنی باور دارند در صورت شکست محدوده ۱۷ میلیون و ۸۰۰ هزار تومانی، حتی احتمال حضور سکه امامی بالای کانال ۱۸ میلیون تومانی وجود خواهد داشت. البته حباب سکه بالای سطح ۱۵ درصدی قرار دارد و فاصله بین ارزش ذاتی و قیمت بازار بیش از ۲ میلیون تومان است و این موضوع می تواند تا حدی زمینه‌ساز عقبگرد انتظارات افزایشی شود. برخی معامله‌گران احساس می کردند سکه پس از ورود به کانال ۱۷ میلیون تومانی یک بار دیگر به سوی حمایت ۱۶ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان برخواهد گشت. با این حال چنین اتفاقی رخ نداد و برخی از معامله‌گران منتظر خرید در نرخ‌های پایین‌تر، دچار ضرر مقطعی شده‌اند. برای این دسته رشد بدون اصلاح قیمت سکه دور از انتظار بود.