

یادداشت



ضرورت اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی



در حال حاضر خط ریلی به طول ۶۲۸ کیلومتر از چابهار به زاهدان در حال ساخت است که بخشی از آن (زاهدان به خاش) به بهره‌برداری رسیده و ساخت بقیه آن نیز با منابع مالی دولتی با شتاب صورت می‌گیرد. جا دارد از حمایت ویژه مقام معظم رهبری از این طرح تقدیر شود؛ زیرا ایشان در سال ۱۳۹۸ با اختصاص ۳۰۰ میلیون دلار از منابع صندوق توسعه ملی به این طرح مهم موافقت کردند و در سال ۱۴۰۱ نیز اجازه استفاده از منابع مالی تهاثر نفتی برای برخی طرح‌های مهم حمل‌ونقل را دادند. به این ترتیب طرح راه‌آهن چابهار- زاهدان از منابع مالی مناسب برخوردار شد. اتمام این خط ریلی، عبور کالا از کریدور شمال به جنوب را سرعت می‌دهد و با توجه به برآوردهای صورت گرفته و حجم باری که در مسیر کریدور شمال به جنوب از روسیه و کشورهای حوزه CIS به سمت هند و بالعکس به حدود دو میلیون تن در سال می‌رسد. البته تحقق بارهای ترانزیتی، بیش از وابستگی به تکمیل زیرساخت ریلی، به وضعیت توقف‌های بارها در گمرکات و بنادر و هماهنگی نهادهای متعدد داخلی و بین‌المللی و امکانات لجستیکی بستگی دارد. کشور ما در جذب بار ترانزیتی موفقیت نسبی نداشته اما امید است با تحول در این زمینه و تشکیل ستاد عالی ترانزیت و رفع مشکلات مدیریتی و نرم‌افزاری، روند جذب بارهای ترانزیتی اصلاح شود. چابهار و راه‌آهن مزبور برای تسهیل صادرات و واردات استان‌های خراسان رضوی، شمالی و جنوبی و سیستان و بلوچستان نیز مهم به شمار می‌آید و راه‌آهن چابهار - زاهدان حمل‌ونقل بارهای داخلی و مسافری بین مناطق استان سیستان و بلوچستان را مقدور می‌سازد. این طرح علاوه بر جنبه بین‌المللی، از نظر ابعاد توسعه مناطق شرقی و جنوبی کشور و آمایش سرزمینی و توسعه اقتصاد دریا محور اهمیت بالایی دارد و باعث شکوفایی و رونق بیشتر در استان بزرگ و مستعد سیستان و بلوچستان در ابعاد اقتصادی و اجتماعی خواهد شد. رسیدن خط راه‌آهن به چابهار و اتصال آن به بندر شهید بهشتی می‌تواند موجب اتصال آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی شود. از این‌رو کشورهای هندوستان، روسیه و آسیای میانه به‌طور مستمر پیگیر تکمیل این طرح و استفاده از این کریدور به‌عنوان مسیر مناسب برای حمل کالاهای آسیای میانه به جنوب آسیا هستند. اتصال بندر چابهار به خط آهن سراسری، ظرفیت جابه‌جایی ۷.۷ میلیون تن بار و دو میلیون مسافر در سال را ایجاد می‌کند که علاوه بر درآمد ترانزیت ریلی، در افزایش درآمدهای بندری و گمرکی و حمل بارهای داخلی راه‌آهن مؤثر است. همچنین برآورد می‌شود در شرایط خوش‌بینانه به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم تا حدود ۳۰۰ میلیون دلار در سال برای کشور درآمدزایی ارزی و ریالی داشته باشد. هم‌اکنون این خطر ریلی بیش از ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد که بندر شهید بهشتی چابهار را به شبکه راه‌آهن متصل می‌کند و خط ریلی دیگری که در امتداد راه‌آهن چابهار - زاهدان در راستای شمالی - جنوبی قرار دارد، از زاهدان به مرز میلک می‌رسد و بعد شهر بیرجند را پوشش می‌دهد و در نهایت در ایستگاه یونسی (نزدیک تربت حیدریه) به شبکه موجود راه‌آهن متصل می‌شود و محور میان‌بر قابل توجهی در شبکه ریلی شکل می‌گیرد که کریدور ترانزیتی شرق کشور را در راستای شمالی - جنوبی ایجاد می‌کند. به عبارت دیگر اگر زاهدان به یونسی متصل شود، بار می‌تواند از چابهار به سمت سرخس در مسیر مستقیم حرکت کند که موجب بهبود ارتباط ریلی با افغانستان و ترکمنستان خواهد شد و به تبع آن کشورهای آسیای میانه و روسیه هم امکان حمل بار بیشتری را خواهند داشت. از طرفی این محور مورد علاقه کشور هندوستان نیز به شمار می‌رود. این درحالی است که ۱۰ سال از آغاز طرح خط ریلی چابهار - زاهدان می‌گذرد اما هنوز تکمیل نشده است. پروژه مذکور علاوه بر استمرار اعتبار کافی نیازمند تلاش فوق‌العاده اجرایی است و احتمالاً افتتاح این طرح در سال ۱۴۰۵ خواهد بود.

خبر

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، جزئیات فرآیند طرح‌های جایگزینی و اسقاط خودروهای فرسوده را اعلام کرد.

مهران سالاری به در خصوص فرایند اسقاط خودروهای فرسوده، گفت: «تمام مالکان خودروهای فرسوده ابتدا باید به سامانه ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل به‌عنوان مرجع ثبت‌نام خودروهای کشور به نشانی nnhk.ir مراجعه و گزینه ثبت‌نام خودرو فرسوده را انتخاب کنند و در بخش ثبت‌نام متقاضیان ثبت‌نام کنند.»

به گفته سالاری، متقاضیان پس از ثبت‌نام مجاز خواهند بود در طرح‌های نقدی و جایگزینی خودروهای فرسوده ثبت‌نام داشته باشند.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل با اشاره به اینکه ثبت‌نام در تمام سایت‌های دیگر کلاهبرداری است تأکید کرد: «متقاضیان طرح‌های نقدی پس از ثبت‌نام می‌توانند شخصاً به مراکز اسقاط سراسر کشور مراجعه و

نروژ

نماد اجرای صحیح نظام تأمین اجتماعی چندلایه



کاملاً با بودجه دولت یکپارچه شده است. این سیستم از ترکیبی از مالیات عمومی و مشارکت‌های تأمین اجتماعی کارکنان و کارفرمایان مورد تأمین مالی قرار می‌گیرد. هر ساله ۱۸۰ درصد از درآمدهای افراد تا سقف مشخصی به حساب‌های فرضی بازنشستگی آن‌ها واریز می‌شود که سالانه بر اساس میانگین رشد دستمزدها به‌روزرسانی می‌شود. همچنین، برای دوره‌های نگهداری از کودکان، مراقبت از بیماران یا خدمت سربازی، اعتبارات ویژه‌ای در نظر گرفته شد. افراد این امکان را دارند که بازنشستگی خود را از ۶۲ تا ۷۵ سالگی آغاز کنند و مزایا بر اساس سن ورود به بازنشستگی و امید به زندگی گروه سنی مربوطه محاسبه خواهد شد. علاوه بر این، حدود نیمی از کارکنان بخش خصوصی تحت پوشش برنامه هستند که از سال ۲۰۱۱ به‌عنوان یک افزونه مادام‌العمر برای مستمری‌های مبتنی بر درآمد عمومی عمل می‌کند. این برنامه نیز از ۶۲ سالگی و با شرایط خنثی از نظر محاسباتی، مشابه سیستم عمومی، قابل بهره‌برداری است و مزایای آن با توجه به امید به زندگی تنظیم می‌شود. از سال ۲۰۰۶، داشتن برنامه‌های بازنشستگی شغلی برای کارفرمایان اجباری شده و آنان می‌توانند بین سیستم‌های مشارکت یا مزایای معین انتخاب کنند. این مزایا باید حداقل برای ۱۰ سال از سن ۶۷ سالگی به بازنشستگان پرداخت شود.

چالش‌های پیش‌رو و آینده نظام رفاه

چالش‌های این سیستم، شامل مسائل پیچیده‌ای مانند افزایش جمعیت سالمند، تغییرات اقتصادی و مهاجرت است. برای مقابله با این معضلات، سیستم رفاهی نروژ نیاز به نوآوری و اصلاحات مستمر دارد. برخی پیشنهاد می‌کنند برای جبران اثرات جمعیت سالمند، باید مهاجرت افزایش یابد یا سن بازنشستگی بالاتر برود. دیگران بر این باورند که تنظیم مزایا و بهینه‌سازی منابع می‌تواند به کاهش فشار مالی بر سیستم کمک کند. یافتن راه‌حل‌هایی که بین تأمین مزایا و پایداری مالی تعادل برقرار سازد، برای تضمین آینده این نظام ضروری به نظر می‌رسد.

نظام تأمین اجتماعی سه لایه

نروژ همانند سایر کشورهای OECD دارای نظام تأمین اجتماعی سه لایه است و به موجب طرح‌های متنوع در این لایه‌ها گروه‌های مختلف را تحت پوشش مستقیم یا غیرمستقیم قرار می‌دهد. این کشور به‌منظور تعدیل مشکلات پایداری نظام بازنشستگی و مقابله با پدیده کهنسالی جمعیت خود، رشته اصلاحاتی را از سال ۲۰۰۱ دنبال کرد که از مؤثرترین آن‌ها می‌توان به طی الگوی

برای کار می‌شود اما طرفداران این نظام معتقدند امنیت اقتصادی حاصل از آن باعث خواهد شد افراد بیشتر به دنبال نوآوری و ریسک‌پذیری اقتصادی باشند. سیستم اجتماعی چندلایه نروژ نشان‌دهنده تلاش این کشور در جهت دستیابی به برابری، عدالت اجتماعی و ثبات اقتصادی است و با داشتن یک چارچوب منعطف، به‌عنوان مدلی پویا و در حال تحول، توجه جهانی را به خود جلب کرد. در این کشور، افراد قادرند از میان گزینه‌های متنوع برای پس‌انداز و سرمایه‌گذاری انتخاب کنند. این گزینه‌ها شامل سپرده‌های بانکی، طرح‌های بازنشستگی، صندوق‌های سرمایه‌گذاری، خرید اوراق قرضه، سهام شرکت‌ها و املاک مسکونی است. بررسی نحوه مالیات‌گذاری بر پس‌اندازهای خانوار در نروژ نشان می‌دهد که برخی از انواع پس‌انداز، همچون طرح‌های بازنشستگی خصوصی و املاک مسکونی، نسبت به دیگر روش‌های پس‌انداز از مزایای مالیاتی بیشتری برخوردارند. نظام مالیاتی نروژ برای اکثر انواع دارایی‌ها و پس‌اندازها نرخ‌های ثابتی را اعمال می‌کند. با این حال، بازدهی بدون ریسک سهام از مالیات معاف است و این امر سرمایه‌گذاری در سهام را جذاب‌تر می‌سازد. این سیاست‌های مالیاتی در راستای تشویق پس‌انداز و سرمایه‌گذاری بلندمدت در کشور طراحی شده‌اند و به تقویت اقتصاد و تأمین مالی پایدار برای خانوارها کمک می‌کنند. نروژ با اجرای چنین خط‌مشی‌هایی تلاش دارد تا ضمن حفظ تعادل میان درآمدهای مالیاتی و حمایت از سرمایه‌گذاری، به خانوارها انعطاف‌پذیری بیشتری در انتخاب روش‌های پس‌انداز و سرمایه‌گذاری بدهد.

گامی به سوی پایداری و انعطاف‌پذیری

نظام جدید بازنشستگی نروژ که از سال ۲۰۱۱ به اجرا درآمد، تحولی بنیادین در ساختار تأمین اجتماعی این کشور ایجاد کرد. این سیستم شامل دو بخش اصلی است؛ مستمری تضمینی و سیستم بازنشستگی مبتنی بر درآمد عمومی. مستمری تضمینی که از مدل سوئدی اقتباس شده، به‌عنوان حداقل مزایا برای بازنشستگان طراحی شده و نیازمند حداقل سه سال اقامت در نروژ برای بهره‌مندی است. برای دریافت حداکثر میزان مستمری، ۴۰ سال اقامت ضروری است و در صورت عدم تکمیل این مدت، کاهش نسبی در مزایا اعمال می‌شود. این مستمری از ۶۷ سالگی قابل مطالبه است و هر سال بر اساس رشد دستمزدها و با در نظر گرفتن تعدیل امید به زندگی به‌روزرسانی می‌شود. سیستم جدید بازنشستگی مبتنی بر درآمد عمومی نروژ بر پایه مدل مشارکت معین فرضی عمل می‌کند و در قالب طرح پرداخت به‌هنگام



خودروسازان برای طرح‌های جایگزینی شرکت و فرآیندهای مربوطه را طی کنند.»

نسبت به تحویل خودرو و دریافت وجه نقد آن اقدام کنند. متقاضیان طرح‌های جایگزینی هم باید در فراخوان‌های

او دربارہ سن فرسودگی خودروها چنین گفت: «سن فرسودگی خودروهای شخصی سواری، سواری کار و ون مسافری بنزینی، گازسوز، دوگانه‌سوز و دیزلی ۲۰ سال و هیبریدی ۲۳ سال است. از سوی دیگر خودروهای عمومی شامل انواع تاکسی و ون مسافری با پلاک تاکسی بنزینی، دوگانه‌سوز، پایه گازسوز و دیزلی ۱۲ سال و هیبریدی ۱۵ سال، مینی‌بوس‌های دیزلی ۱۲ سال و پایه گازسوز ۱۵ سال، اتوبوس‌های برون‌شهری ۱۵ سال، اتوبوس‌های درون‌شهری دیزلی ۱۰ سال، پایه گازسوز ۱۲ سال و برقی ۲۰ سال، انواع وانت‌بار ۱۵ سال، کامیونت، کامیون و کشنده ۲۵ سال و موتورسیکلت‌های بنزینی کاربراتوری ۱۲ سال، اتوکتوری ۱۲ سال و برقی ۱۵ سال تعیین شده است.» به بیان سالاریه خودروهای بالای ۱۰ سال که به سن فرسودگی نرسیده‌اند در صورتی که دوبار متوالی قادر به اخذ برگه معاینه فنی نشوند هم می‌توانند برای اسقاط مراجعه کنند.