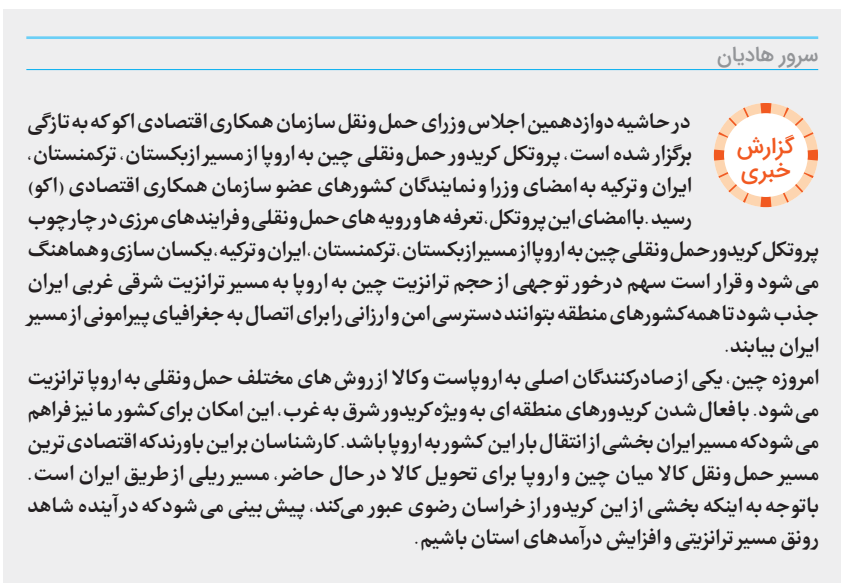


اتصال چین به اروپا از مسیر خراسان

شهر آرا تأثیر کریدور حمل ونقلی چین به اروپا بر خراسان رضوی را بررسی می کند



سرور هادیان



در حاشیه دوازدهمین اجلاس وزرای حمل ونقل سازمان همکاری اقتصادی اکو که به تازگی برگزار شده است، پروتکل کریدور حمل ونقلی چین به اروپا از مسیر ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه به امضای وزرا ونمایندگان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اگو) رسید. باامضای این پروتکل، تعرفه ها و رویه های حمل ونقلی وفرایندهای مرزی در چارچوب پروتکل کریدور حمل ونقلی چین به اروپا از مسیر ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه، یکسان سازی و هماهنگ می شود و قرار است سهم درخو ر توجهی از حجم ترانزیت چین به اروپا به مسیر ترانزیت شرقی غربی ایران جذب شود تا همه کشورهای منطقه بتوانند دسترسی امن و ارزانی را برای اتصال به جغرافیای پیرامونی از مسیر ایران بیابند.

امروزه چین، یکی از صادرکنندگان اصلی به اروپاست و کالا از روش های مختلف حمل ونقلی به اروپا ترانزیت می شود. با فاعل شدن کریدورهای منطقه ای به ویژه کریدور شرق به غرب، این امکان برای کشور ما نیز فراهم می شود که مسیر ایران بخشی از انتقال بار این کشور به اروپا باشد. کارشناسان براین باورند که اقتصادی ترین مسیر حمل ونقل کالا میان چین و اروپا برای تحویل کالا در حال حاضر، مسیر ریلی از طریق ایران است. باتوجه به اینکه بخشی از این کریدور از خراسان رضوی عبور می کند، پیش بینی می شود که در آینده شاهد رونق مسیر ترانزیتی و افزایش درآمد های استان باشیم.

● فرصتی برای خراسان رضوی

مدیرکل سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی در این باره درگفت وگو با شهرآرا ب بیان اینکه ایران از گذشته در بحث ترانزیت کالا بین شرق و غرب دنیا نقش درخورتوجهی داشته است، می گوید: بخش مهمی از کریدورهای منطقه ای از مسیر منطقه خراسان رضوی می گذرد و این به منزله فرصت برای استان ماست. امیررضا رجبی می افزاید: یکی از مسیرهای ترانزیتی، مرز سرخس است؛ این مرز، مسیر ریلی ترانزیت کالا به آسیای میانه است که کالاهارا به آب های آزاد و اروپا منتقل می کند. آنچه اهمیت دارد، این است که ۸۰ درصد ترانزیت ریلی ایران از مرز سرخس عبور می کند و پیش بینی می شود با پروتکل کریدور حمل ونقلی چین به اروپا بر اهمیت این مرز افزوده شود. رجبی ادامه می دهد: پایانه مرزی لطف آباد در مرز ایران و ترکمنستان قرار دارد و از دیگر ظرفیت های مهم ترانزیتی خراسان رضوی محسوب می شود. درکنار این مسئله، باید به ظرفیت ترانزیتی خواف – هرات هم اشاره کرد. کریدور «کنای» نیز از کشورهای قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران تشکیل و به عنوان مسیر کوتاه وجایگزین برای ارسال کالا از بنادر جنوبی ایران به کشورهای آسیای میانه راه اندازی شده است. وقتی به مجموع این مسیرهای ترانزیتی نگاه می کنیم، متوجه می شویم که خراسان رضوی ظرفیت خوبی برای تقویت حضور خود در حوزه حمل ونقل کالا در مسیرهای بین المللی دارد.

● تقویت ترانزیت

رجبی با بیان اینکه سیاست دولت سیزدهم تقویت صنعت ترانزیت است، ادامه می دهد: برای تحقق این مسئله، سیاست عضویت درپیمان های بین المللی و پیوستن پروتکل کریدور حمل ونقلی در پیش گرفته شده است. ازاین رو انتظار می رود که عضویت در پروتکل های حمل ونقلی بتواند ظرفیت های ترانزیتی خراسان رضوی را فاعل کند. وی تأکید می کند: در این میان تلاش برای اجرای خط آهن چابهار – زاهدان – مشهد را می توان به عنوان حلقه تکمیل کننده ظرفیت ترانزیتی خراسان رضوی ترسیم کرد. خط آهن چابهار – مشهد برای کشورهای دیگر هم اهمیت درخورتوجهی دارد. به عنوان نمونه این خط می تواند سبب انتقال کالا از هند به آسیای میانه شود یا حتی بخشی از کالاهای ترانزیتی این کشور را به اروپا انتقال دهد. اگرچه مهم ترین بخش این خط انتقال بار است اما بخش مسافری نیز می تواند فاعل شود.

مدیرکل سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی با بیان اینکه توسعه ترانزیتی استان نیازمند توجه به توسعه زیرساخت هاست، می گوید: در ترانزیت یک سری مباحث زیرساختی چون تأمین واگن و کامیون مطرح است، همچنین بحث قوانین دوجانبه با کشورهایی که در این مسیر قرار دارند، باید مورد توجه قرار بگیرد. طبیعتا باید این مسائل در سطح کلان کشور پیگیری شود، البته این موارد را اکنون وزارت راه و شهرسازی به عنوان متولی بخش حمل ونقل در حال پیگیری است تا با انعقاد تفاهم نامه های دو یا چند جانبه امکان تسهیل ترانزیت را فراهم کند. رجبی تأکید می کند: مسئله

جهانبخش

مدیرعامل نمایشگاه بین المللی مشهد از آغاز فعالیت بیست وسومین نمایشگاه تخصصی صنایع غذایی، ماشین آلات و تجهیزات وابسته و یازدهمین نمایشگاه تخصصی چاپ وبسته بندی، همچنین چهاردهمین نمایشگاه تخصصی فرش دستیاف خبر داد. سعید صیفی اظهار کرد: این سه نمایشگاه دیروز در محل نمایشگاه بین المللی مشهد افتتاح شدند و تا ۴ تازماه فعالیت دارند. صیفی درباره زمینه فعالیت مشارکت کنندگان



مهم این است که با تحقق ظرفیت های ترانزیتی، به جز اینکه درآمد های خراسان رضوی از طریق انتقال کالا افزایش می یابد، امکان توسعه بازارهای صادراتی در حوزه هایی مانند خدمات فنی مهندسی، ماشین آلات، کالاهای صنعتی وکشاورزی هم فراهم می شود. در واقع انتظار داریم که کریدور حمل ونقلی چین به اروپا بتواند کشورهای هدف صادراتی خراسان رضوی را افزایش دهد و به متنوع سازی مقاصد صادراتی کمک کند.

● کریدورهای جدید

محمودامتی، نایب رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل ونقل بین المللی خراسان رضوی هم درگفت وگو با شهرآرا درباره پروتکل کریدور چین به اروپا از مسیر ایران می گوید: از گذشته تاکنون یکی از برنامه های همه کشورهای این بوده است که اگر در مسیر کریدورها به ویژه کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب قرار دارند، آن ها را فاعل کنند اما در سال های اخیر مقداری موضوع کریدورها فراتر از این رفته است؛ یعنی اتفاقاتی افتاده است، برخی کشورها که قبلا در مسیر کریدور نبوده اند اقدام به تعریف کریدور کرده اند تا بتوانند از ظرفیت ترانزیت بین المللی بهره ببرند، مانند کریدور هندوستان، امارات و عربستان تا دریای مدیترانه که چندین کشور با هم توافق کرده اند تا کریدور ریلی و جاده ای ایجاد کنند، همچنین در حال حاضر کریدوری بین سه کشور ازبکستان، افغانستان و پاکستان تعریف شده است و بر روی آن کار می کنند، آسیای میانه با این کریدور می خواهد خودش را به آب های آزاد نزدیک تر کند.

خراسان رضوی ادامه می دهد: چندین مرتبه صحبت از کریدورهای دیگری شده اما هنوز اجرایی نشده است. مانند کریدور «کنای» که بین چهار کشور تاجیکستان، افغانستان، ایران و قرقیزستان است و بعدها ازبکستان به آن پیوست و به نام «کنای» نامیده می شود که از بنادر جنوبی ایران مانند بندرعباس و چابهار و از مسیر افغانستان به کشورهای فوق متصل می شود. وی بیان می کند: از زمان ایجاد این کریدورها نقش خراسان رضوی در حوزه ترانزیت بسیار پررنگ تر شده است. در واقع خراسان در مسیر دو کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب قرار دارد و از قدیم نیز جاده ابریشم راه ورودش به خراسان قدیم بوده و از آنجا دو شاخه می شده است و بخشی به سمت بغداد و بخشی هم از سمت قسطنطنیه قدیم یا ترکیه به اروپا می رفته است.

● استفاده نکردن از ظرفیت کریدورها

امتی تأکید می کند: اما نه فقط از کریدورهای جدید، حتی از کریدورهایی که از گذشته در مسیرهای آن قرار داشتیم، نتوانسته ایم بهره برداری درستی کنیم و سهم زیادی را به خودمان اختصاص بدهیم.

به عنوان مثال، از خط ریلی سرخس که راه آهن ایران را به روسیه و آسیای میانه وصل می کند، نتوانسته ایم به خوبی استفاده کنیم.

عضو اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکمنستان یادآور می شود: در یکی دو سال گذشته که بحث بسته شدن کانال سوئز رخ داد و مشکلاتی پیش آمد، همچنین حمله روسیه به اوکراین که جنگ بین این دو کشور سبب شد دریای سیاه خیلی تحرک نداشته باشد، اگرچه روسیه متقاضی حمل کالاهایش از مسیر ایران بود اما در این قسمت هم عملا خیلی فعالیت نداشته ایم. نایب رئیس انجمن حمل ونقل بین المللی خراسان رضوی می گوید: یکی از دلایل بهره برداری نکردن از ظرفیت ترانزیتی کشور و خراسان رضوی فراهم نبودن زیرساخت هاست؛ به عنوان مثال بنادرمان ظرفیت ورود کشتی های بزرگ و به تعداد زیاد برای تخلیه و بارگیری و خدمات دهی ندارند. همچنین طولانی بودن انتقال کالا در بنادر ایران از جمله مسائلی است که بر ترانزیت تأثیر منفی گذاشته است.

موضوع بعدی جاده های ایران است که به خوبی در حوزه ترانزیت نقش ایفا نمی کنند. امتی اظهار می کند: خراسان دارای چهار مرز دوغارون، لطف آباد، سرخس و باجگیران است که هر چهار جاده در یک فاصله چند صد کیلومتری هیچ کدام یک طرفه نیستند و این جاده ها دوطرفه و خطرناک بوده وکنش و ظرفیت انتقال بار با ترافیک زیاد را ندارند؛ یعنی عملا در شلوغی ها با مشکل و حادثه رویه رو می شوند. موضوع بعدی مدیریت مرزی است که بخش زیادی از هزینه

و مشکلات ما در مرزها و پایانه های مرزی در توقف کامیون هاست، به محض اینکه بار یا محموله ای می آید و تعدادش زیاد می شود، متأسفانه بارها در مرزها تا چندین روز متوقف می شوند.

● معطلی کالاهای ترانزیتی

عضو اتاق مشترک ایران و ترکمنستان با بیان اینکه در حال حاضر در مرزها با مشکل معطلی بارهای ترانزیتی روبه رو هستیم، بیان می کند: در حال حاضر در بنادر ما بیش از ۲ تا ۳ هزار کانتینر کالا برای مقصد آسیای میانه و افغانستان داریم که متأسفانه چون این ظرفیت و پتانسیل را نداریم که به آن ها خدمات بدهیم، در عمل

شاهد معطلی بارهای ترانزیتی برای انتقال هستیم. وی افزود: اتفاق جدیدی که رخ داده است، پاکستان مانع ترانزیت یک سری کالاهای از مسیر گرجای به افغانستان شده است. همین موضوع سبب شده که تعداد زیادی کالا و بار به سمت ایران بیاید اما بار آمده و با افزایش کرایه صد درصدی روبه رویم. کامیودکامیون، توقف کانتینرها در بنادر و هزینه های زیاد انبار، سبب شده میلیون ها تومان شرکت های ایرانی پرداخت کنند و همین مسئله سبب شکایت و نارضایتی تجار و صاحبان کالای خارجی شده است.

مدیرعامل نمایشگاه بین المللی مشهد خبر داد

برگزاری ۳ نمایشگاه تخصصی در مشهد

با فرایند ایده تا محصول از برنامه های جانبی این دو نمایشگاه تخصصی است که هیئت های خارجی از کشورهای عراق، افغانستان و پاکستان حضور دارند.

رئیس انجمن نمایشگاه های بین المللی ایران درباره تعداد مشارکت کنندگان در دو نمایشگاه بیست وسومین نمایشگاه تخصصی صنایع غذایی، ماشین آلات و تجهیزات وابسته و یازدهمین نمایشگاه تخصصی فرش دستیاف خبر داد. سعید صیفی اظهار کرد: این سه نمایشگاه دیروز در محل نمایشگاه بین المللی مشهد افتتاح شدند و تا ۴ تا ۲۲ پدیری علاقه مندان است.



نایب رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل ونقل بین المللی خراسان رضوی با اشاره به بخش دیگری از مشکلات حوزه ترانزیت، بیان می کند: بخش دیگر مشکلات ما نرم افزاری است. برخی قوانین و چارچوب هایی که تعریف کرده ایم در مدیریت های مرزی جوابگوی حجم، کار و ظرفیت زیاد ترانزیت کالا نیست. قوانین متعددی مانند قوانین سامانه های فنی امور سازمان بنادر، سامانه سازمان حمل ونقل و پایانه های گمرک سبب کند شدن فرایند ترانزیت در ایران شده اند. امتی تأکید می کند: از این رو ایران و خراسان رضوی در مسیرهای کریدور قرار دارند که می توان از آن ها به خوبی استفاده کرد، اما مشکلات زیرساختی سبب شده تا نتوانیم از آن ها استفاده کنیم. براین اساس بهره برداری از کریدور جدید هم نیازمند توجه به رفع مشکلات زیرساختی است. اگر این مسئله محقق شود به طور حتم صنعت ترانزیت خراسان رضوی از این کریدور بهره خوبی خواهد برد.



رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی خراسان رضوی: اکنون جاده هایی که در مسیر ترانزیت قرار دارند، استاندارد های لازم را برای این مسئله ندارند و همین به مانعی برای توسعه ترانزیت تبدیل شده است. متأسفانه نمی توانیم از فرصت هایی که برای کشور به وجود می آید به طور مطلوبی استفاده کنیم

می افزاید: یکی از مهم ترین نکات در بهره برداری از این پروتکل ها، مشکلات زیرساختی در حوزه های حمل ونقل ریلی جاده ای است. اکنون جاده هایی که در مسیر ترانزیت قرار دارند، استانداردهای لازم را برای این مسئله ندارند و همین به مانعی برای توسعه ترانزیت تبدیل شده است.

محمیدیان ادامه می دهد: متأسفانه نمی توانیم از فرصت هایی که برای کشور به وجود می آید، به طور مطلوبی استفاده کنیم، علت این است که در عمل برای حل مشکلات زیرساختی در سال های گذشته کار نکرده ایم. برای مثال در بحث حمل ونقل بین المللی نیازمند نوسازی ناوگان ها هستیم اما تعرفه زیاد واردات سبب شده تا با ناوگان فرسوده ای روبه رو باشیم که توانایی مشارکت فعال در حوزه ترانزیت را ندارند.

وی ادامه می دهد: در حوزه احداث راه ها و ریلی هم مشکلات زیاد بوده و در عمل طولانی شدن فرایند بهره برداری پروژه های ریلی وجاده ای سبب می شود تا نتوانیم از ظرفیت های ترانزیتی استفاده کنیم. این در حالی است که شتاب دادن بهره برداری از پروژه های ریلی و جاده ای شرط ضروری برای حمایت از صنعت ترانزیت است. وی اظهار می کند: باتوجه به محدودیت هایی که کشور ایران دارد، بهترین گزینه هایی که می تواند با پول بپردازد، تهاثر بشود، ایجاد زیرساخت هاست. براین اساس می توانیم از طریق توسعه زیرساخت ها، توسعه ترانزیت را میسر کنیم.

۷۰ شرکت کننده و خارج از استان نیز ۷۵ شرکت کننده از استان های تهران، اصفهان، فارس، آذربایجان شرقی، یزد، قم، سمنان، گلستان، خراسان رضوی، البرز و مرکزی در این دو نمایشگاه حضور دارند.

مدیرعامل نمایشگاه بین المللی مشهد درباره زمینه فعالیت مشارکت کنندگان چهاردهمین نمایشگاه تخصصی فرش دستیاف اظهار کرد: زمینه فعالیت مشارکت کنندگان این نمایشگاه تولید و فروش فرش دستیاف، تابلوفرش های دستیاف، تولید نخ و رنگرزی است. این سه نمایشگاه تخصصی از دیروز همه روزه از ساعت ۱۶ تا ۲۲ پذیرای علاقه مندان است.

بودجه

جزئیات دخل و خرج دولت در سال آینده

محسن موسوی زاده شاید تا چند سال پیش وقتی فصل ارائه بودجه می شد، مرور اعداد و ارقام دخل و خرج دولت در سال آینده برای مردم چندان جذاب نبود و بیشتر، فعالان و بنگاه های اقتصادی به دنبال عددهای بودجه ای بودند، اما اکنون چندی است که دیگر اعداد و رقم های بودجه به محض ارائه در بیشتر کانال های خبری دیده می شود، به طوری که رسانه ها وارد رقابت برای ارائه ارقام بودجه به زبان ساده می شوند تا نشان دهند سال آینده دولت چه تدارکی برای معیشت آن ها دیده است. دیروز هم با ارائه بودجه به مجلس شورای اسلامی، تدارک دولت برای دخل و خرج مردم در سال آینده مشخص شد. هنوز تمام جداول بودجه سال آینده منتشر نشده است، اما بخش اول این بودجه، نمایی از اقتصاد و معیشت مردم در سال آینده را نشان می دهد. مهم ترین اعداد و ارقام بودجه سال آینده چیست؟

● افزایش حقوق ها

در لایحه بودجه سال آینده، پیشنهاد شده است که حقوق کارمندان ۱۸ درصد و حقوق بازنشستگان ۲۰ درصد افزایش پیدا کند. این پیشنهاد درحالی است که آخرین نرخ تورم منتشر شده در مهرماه ۴۵،۵ درصد است. طبق پیش بینی های بانک جهانی، اگرچه تا یک سال آینده نرخ تورم کاهش می است اما همچنان بالا می ماند. بر اساس پیش بینی های این نهاد، نرخ تورم در سال ۱۴۰۳ به ۲۹ درصد می رسد، هر چند دولت هدف گذاری کرده که تورم در سال آینده به کمتر از ۳۰ درصد کاهش یابد. اما حتی اگر تورم به حدود ۲۹ درصد هم برسد، این رقم نشان دهنده شکاف تورم و حقوق است.

● معافیت مالیاتی حقوق ها

بر اساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۳، تا سقف درآمدی ۱۲۰ میلیون تومانی در سال معاف از مالیات است. با این حساب، درآمد ماهانه تا ۱۰ میلیون تومان از پرداخت مالیات معاف است. نرخ مالیاتی برای درآمدهای ماهانه ۱۰ تا ۱۴ میلیون تومان ۱۰ درصد، درآمد تا ۲۲ میلیون تومان ۱۵ درصد، درآمد تا ۲۴ میلیون تومان ۲۰ درصد و نرخ مالیاتی درآمد مازاد بر این، ۳۰ درصد اعلام شده است. نکته اینجاست که چندی قبل تسهیم نوشته بود که بر اساس نرخ حقوق و دستمزد سال ۱۴۰۲ یک کارگر دارای یک فرزند، حدود ۸ میلیون تومان حقوق دریافت می کند. درحالی که بر اساس گفته خودکارگران سید معیشت آن ها حدود ۱۵ میلیون تومان است.

● افزایش مالیات بر ارزش افزوده

نرخ مالیات بر ارزش افزوده در سال آینده یک درصد افزایش پیدا می کند و از ۹ به ۱۰ درصد می رسد. این افزایش قرار است صرف طرح های تملک دارایی های سرمایه ای با اولویت بازسازی، نوسازی و تجهیز مدارس و دانشگاه ها، توسعه زیرساخت های حمل ونقل و طرح های آب رسانی شود. درحالی افزایش مالیات بر ارزش افزوده در بودجه پیشنهاد شده است که نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جریان رسیدگی به گزارش کمیسیون تلفیق برنامه هفتم در ۲۲ آبان امسال با افزایش یک درصدی مالیات بر ارزش افزوده و اختصاص منابع حاصله به منابع عمومی دولت و آموزش و پرورش مخالفت کردند.

● مالیات خودرو و خانه لوکس

بر اساس لایحه بودجه ۱۴۰۳، خودروهای سواری که ارزش آنان بیشتر از ۲ میلیارد ریال است، مشمول سالانه یک درصد مالیات می شوند. البته روی مازاد مبلغ، یعنی اگر قیمت خودرو شما ۴ میلیارد تومان است، برای یک میلیاردی که بیش از ۳ میلیارد تومان است، باید مالیات بپردازید. یعنی مالیات یک خودرو ۴ میلیاردی ۰۵ میلیون تومان خواهد بود. بر اساس لایحه بودجه ۱۴۰۳، زمین، ویلا، باغ و متازلی که ارزش آنان بیشتر از ۲۵ میلیارد تومان باشد، مشمول مالیات می شوند. مالیات روی مبلغی که مازاد بر این مبلغ است به میزان دو در هزار محاسبه خواهد شد، یعنی برای یک خانه ۳۰ میلیاردی باید ۱۰ میلیون تومان مالیات بدهید. این مالیات برعهده شخصی است که در ابتدای سال مالیات بوده است، شاهین مستوفی، مدیرکل دفتر حسابرسی مالیاتی سازمان امور مالیات، در ۸ آبان ماه امسال اعلام کرد که سازمان امور مالیاتی در سال ۱۴۰۲ با دریافت اطلاعات بالغ بر ۱۵۱ هزار خودرو از طریق ناجا، بالغ بر ۲ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان مالیات از مالکان خودروهای لوکس و گران قیمت مطالبه کرده است. همچنین سال گذشته ۸۰۰ میلیارد تومان مالیات از مالکان ۶۷ هزار خودرو لوکس گرفته شده است. وی با بیان اینکه اطلاعات مالکان خانه های لوکس در اختیار سازمان امور مالیاتی قرار نگرفته است، گفت که به همین دلیل نتوانسته ایم برای سال ۱۴۰۲ مطالبه مالیاتی داشته باشیم. اما در سال ۱۴۰۰، بالغ بر ۴۰ هزار واحد مسکونی لوکس و گران قیمت شناسایی شده بود.

تجارت

آغاز بازسازی هرات با مشارکت فعالان اقتصادی ایران و افغانستان

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و افغانستان گفت: فعالان اقتصادی ایران و افغانستان با همراهی بزرگان ولایت هرات و جامعه یاوران خراسان، مشارکت در بازسازی مناطق زلزله زده هرات را در قالب اختصاص کمک های نقدی و ارسال مصالح ساختمانی به طور رایگان آغاز کردند.

محمود سیادت درگفت وگو با ایرنا افزود: این اقدام از باب وظیفه و رسالت اجتماعی فعالان اقتصادی انجام گرفته است که طرح اولیه اش توسط بزرگان ولایت هرات و اتاق مشترک ایران و افغانستان مطرح و نشست های هماهنگی آن طی یک ماه گذشته برگزار شد. وی بیان کرد: بر اساس تصمیمات اتخاذ شده، جامعه یاوران خراسان که وابسته به اتاق بازرگانی مشهد بوده و از ۳۰ سال قبل با حضور بزرگانی از جمله غلامحسین شافعی، مرحوم عثمان محمدپرست و مرحوم کاشانی بنیان گذاری شد و تاکنون بیش از هزار بیمارستان و مدرسه و مکان های مسکونی خسارت دیده از زلزله یا سیل را بازسازی کرده است، به عنوان محل دریافت کمک های نقدی و غیرنقدی فعالان اقتصادی قرار گرفت.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و افغانستان با اشاره به استقبال مطلوب فعالان اقتصادی از کمک به بازسازی مناطق زلزله زده هرات گفت: برخی فعالان اقتصادی صنعتگر ایرانی و افغانستانی تأمین هزینه مصالح ساختمانی مانند تأمین هزار و ۵۰۰ تن سیمان، آهن آلات و ایزوگام را متقبل شدند. سیادت ادامه داد: تاکنون اعداد مناسبی برای کمک به بازسازی مناطق زلزله زده هرات جمع آوری شده است و امروز نمایندگان فعالان اقتصادی مشارکت کننده در این اقدام نیکوکارانه، عازم هرات شده اند تا عملیات ساختمانی را آغاز کنند. به گفته وی، در این مسیر از حساب بانکی جامعه یابوری خراسان در افغانستان استفاده و ساخت ۱۰۰ واحد مسکونی روستایی انجام می شود که آغازی نو در تحکیم روابط ایران و افغانستان خواهد بود.