



شناسایی زمین برای مسکن ملی

تاکنون بیش از ۷۷ هزار هکتار زمین برای اجرای طرح نهضت ملی مسکن شناسایی و حدود ۳۰ هزار هکتار عملیات آماده‌سازی اجرا شده که قابلیت احداث واحدهای مسکونی را دارد. علی‌نبین، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن به ایسنا گفت: همانطور که در اساننامه سازمان ملی زمین و مسکن آمده است، یکی از مهمترین وظایف این سازمان تامین زمین برای اجرای طرح‌های مسکن حمایتی است که در این راستا پس از ابلاغ قانون جهش تولید مسکن تاکنون بیش از ۷۷ هزار و ۵۰۰ هکتار زمین شناسایی و امکان‌سنجی شده که از این میزان معادل ۱۴/۵ درصد آن یعنی بیش از ۱۱ هزار هکتار زمین در دولت چهاردهم شناسایی شده است. امکان ساخت مسکن در اراضی کشاورزی، مراتع، جنگل‌ها، پهنه‌های سیلابی، حریم رودخانه‌ها و حرالم خطوط انتقال نیرو وجود ندارد. از میزان کل اراضی شناسایی شده حدود ۳۴ هزار و ۵۰۰ هکتار آن به محدوده شهرها الحاق شده که ۲ هزار و ۲۴۱ هکتار آن یعنی معادل ۲۱ درصد آن در دولت چهاردهم به شهرها الحاق شده است.



بنزین سوپر در تعلیق

هیئت مقررات‌زایی عوارض غیرقانونی تاکسی‌های اینترنتی را لغو و شیوه‌نامه تعلیق مجوز بنزین سوپر را تصویب کرد. به گزارش وزارت اقتصاد، علیرضا نظری، رئیس مرکز ملی پایش و پیبهد محیط‌کسب و کار، با اشاره به اینکه این نشست پنج‌دستور جلسه داشت و مهم‌ترین آن نیز تصویب شیوه‌نامه تعلیق و ابطال مجوز واردات و توزیع بنزین سوپر بود، اظهار داشت: این شیوه‌نامه بر اساس کاربرد مجوز واردات بنزین ویژه (سوپر) و کاربرد مجوز توزیع بنزین ویژه (سوپر) که در اردیبهشت‌ماه مصوب هیئت شده بود تنظیم شده و نحوه تعلیق و ابطال این مجوزها را در صورت بروز تخلف واردکنندگان تشریح می‌کند. او ادامه داد: موضوع بعدی بررسی همپوشانی مبالغ اخذشده تحت عنوان مالیات بر ارزش افزوده و عوارض شهرداری‌ها از فعالان حوزه اقتصاد دیجیتال بود که بر اساس بررسی‌های کارشناسی، جلسات کمیته تخصصی هیئت و در نهایت رأی هیئت مقررات‌زایی به لغو هزینه اخذ غیرقانونی حق بها توسط شهرداری از تاکسی‌های اینترنتی منجر شد.



همکاری ایران و اسپانیا در مبارزه با پولشویی

معاون وزیر اقتصاد و سفیر اسپانیا در ایران در زمینه انتقال و تبادل تجارب بین دو کشور در حوزه مبارزه با پولشویی به بحث و تبادل نظر پرداختند. به گزارش تسنیم، بنا به درخواست سفارت اسپانیا، «آنتونیوسانچز بندیتو گاسپار» سفیر این کشور در ایران روز چهارشنبه ۲۶ شهریور با هادی خانی، معاون وزیر اقتصاد و رئیس مرکز اطلاعات مالی دیدار و گفت‌وگو کرد. رئیس مرکز اطلاعات مالی در این دیدار با اشاره به فعالیت‌ها و دستاوردهای مختلف این مرکز گفت: گزارش اقدامات ایران در زمینه مبارزه با پولشویی و جرایم منشأ پولشویی بسیار فراتر از توصیه‌ها و استانداردهای بین‌المللی است و تلاش می‌کنیم با ارائه مستمر اقدامات کشور، نشان دهیم در این زمینه با وجود تحریم‌های ظالمانه آمریکا و ریسک‌های موجود در منطقه، از بسیاری از کشورها جلوتر حرکت کنیم. او از سفیر اسپانیا خواست تا با ارزیابی با دولت خود و سایر کشورهای اروپایی، ایران را در رفع چالش‌های موجود با FATF همراهی کند.

لغو معافیت تحریمی در کنار اسنپ‌بک

تحریم بندر چابهار، دامن اقتصاد هند و افغانستان را می‌گیرد



عکس: ایرنا

کنند. ایران و هند در سال ۲۰۱۶، دو سال قبل از معاف شدن این بندر از تحریم‌ها توافق‌نامه‌ای امضا کرده بودند که قرارداد سال گذشته در حقیقت امضای یک قرارداد بلندمدت برای تجهیز بندر شهید بهشتی چابهار می‌شد تا حمل‌ونقل و کریدور شمال- جنوب توسعه پیدا کند و وزیر هندی نیز تضمین کرده بود که شخصاً بر توسعه این بندر نظارت کند، چراکه این اولین بندر خارجی بود که هندی‌ها مدیریت آن را در دست می‌گرفتند. جالب آنکه درست یک سال بعد در اردیبهشت اسمال معاون سخنگوی وزارت خارجه آمریکا درباره قرارداد ده‌ساله بین ایران و هند اعلام موضع کرد و گفت تحریم‌های آمریکا علیه ایران همچنان پابرجا هستند و هر نهادی که در اندیشه تعامل تجاری با ایران است لازم است از خطرهای احتمالی که به روی خودشان می‌گشایند و خطرات بالقوه تحریم‌ها آگاه باشند.

اهمیت چابهار برای هند و افغانستان

بندر چابهار نزدیک‌ترین بندر ایران به کشور هند است که در آب‌های آزاد قرار دارد و کشتی‌های بزرگ می‌توانند در آب پرعمق آن به راحتی پهلو بگیرند. این بندر، یکی از بخش‌های مهم پروژه ۷۲۰۰ کیلومتری طرح «کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب» (INSTC) است که می‌تواند هند را از سمت ایران به کشورهای افغانستان، روسیه، آسیای مرکزی و سپس به

بندر دیگر خلیج فارس است و از آن به عنوان کلید توسعه شرق کشور نام می‌برند.

هفت سال پیش، در سال ۲۰۱۸ و در دوره اول ریاست‌جمهوری دونالد ترامپ، آمریکا بندر چابهار را به دلیل کمک به بازسازی و توسعه افغانستان که هنوز در آن سال طالبان بر آن مسلط نشده بود از تحریم‌هایی که برای ایران در نظر گرفته بود استثنا کرد. وزارت خارجه آمریکا در بیانیه‌ای اعلام کرده لغو معافیت تحریم‌های بندر چابهار در راستای سیاست فشار حداکثری برای منزوی کردن ایران است و بر همین اساس معافیت صادرشده ذیل قانون آزادی و مقابله با اشاعه ایران (IFCA) برای کمک به بازسازی افغانستان و توسعه اقتصادی منطقه لغو خواهد شد. آمریکا همچنین تهدید کرده از زمان اجرایی شدن این تحریم‌ها از هفتم مهر، هر فرد یا نهادی که در بندر چابهار فعالیت کند در معرض تحریم قرار خواهد گرفت.

اگر معافیت این بندر ادامه پیدا می‌کرد هند نیز منفعت می‌برد و با توجه به اینکه با پاکستان درگیری مرزی داشت، می‌توانست از طریق بندر چابهار با هزینه کمتر به بازارهای منطقه دسترسی پیدا کند. اردیبهشت سال ۱۴۰۲، آخرین روزهای حضور ابراهیم رئیسی در دولت بود که یک قرارداد ۱۰ ساله بین وزیر راه و شهرسازی ایران با وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراهه‌های هند بسته شد تا این کشور در بندر چابهار سرمایه‌گذاری



علی ایوبی

گزارشگر هم‌میهن

ایران، یا بهتر بگویم اقتصاد ایران، هفته اول پاییز را سخت شروع خواهد کرد؛ از پنجم مهر مکانیسم ماشه فعال خواهد شد و شش قطعنامه تحریمی شورای امنیت دوباره فعال خواهد شد و دو روز بعد از آن نیز معافیت تحریمی بندر چابهار در جنوب شرق ایران در استان سیستان و بلوچستان از سوی وزارت خارجه آمریکا لغو می‌شود. هر چند فرانسه اعلام کرده که ایران تا روز فعال شدن مکانیسم ماشه فرصت دارد برای به تاخیر انداختن آن همکاری کند اما بعید است دولت آمریکا از تحریم بندر چابهار دست بردارد و در این میان جز ایران، افغانستان و بیشتر هند نیز دچار مشکلات اقتصادی خواهند شد چراکه بر روی این بندر و معافیت آن حساب باز کرده بودند. راندر جیسوال، سخنگوی وزارت خارجه هند، در این خصوص گفته: «ما بیانیه آمریکا درباره لغو معافیت تحریمی بندر چابهار را دیده‌ایم و در حال بررسی پیامدهای آن برای هند هستیم.» بندر چابهار همچنین نزدیکترین مسیر دریایی به کشورهای جنوب شرق آسیا، اروپا و آفریقا و حتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان است. این بندر همچنین بهترین راه ترانشیپ کالا به

چابهار؛ نماد دوراهی پیش‌روی ایران

و چین) امکان جذب سرمایه‌گذاری‌های موزای را به‌وجود می‌آورد و وابستگی کشور به یک طرف را می‌کاست. برای مثال، مشارکت فعال هند در چابهار شاید چین را نیز ترغیب می‌کرد تا برای حفظ نفوذ خود، در پروژه‌های تکمیلی (مثل توسعه پایانه‌های دیگر چابهار یا زیرساخت ریلی) سرمایه‌گذاری کند. در مجموع، یک چابهار توسعه‌یافته برگ برنده مهمی برای ایران در معادلات ژئوپلیتیک منطقه‌ای بود؛ تهران می‌توانست با اتکا بر این بندر، قدرت چانه‌زنی خود را در مذاکرات تجاری و امنیتی ارتقا دهد و نشان دهد که در نظم جدید آسیایی نقش غیرقابل چشم‌پوشی دارد.

همچنین از منظر رقابت منطقه‌ای، مقایسه چابهار و گوادر قابل توجه است. گوادر در پاکستان با سرمایه‌گذاری عظیم چین (تعمید ۶۲ میلیارد دلاری) در حال توسعه است، در حالی که ابعاد سرمایه‌گذاری هند در چابهار بسیار محدودتر بوده (کمتر از ۵۰۰ میلیون دلار). با این حال، اگر تحریم‌ها نبود و پروژه چابهار طبق برنامه پیش می‌رفت، ایران و هند می‌توانستند بخشی از شکاف را پر کنند. ظرفیت هدف‌گذاری شده برای چابهار (حدود ۱۲ میلیون تن در سال تا ۲۰۳۰) هرچند کم‌اکان بسیار کمتر از چشم‌انداز ۴۰۰ میلیون تنی گوادر است، اما حضور پررنگ هند در چابهار موازنه‌ای ژئواکونومیک ایجاد می‌کرد که مانع تسلطی چون وچرای چین-پاکستان بر ترانزیت منطقه می‌شد. به بیان دیگر، چابهار توسعه‌یافته ابزار ژئوپلیتیک مهمی برای ایران بود تا در رقابت کریدورها، نقش فعالی داشته باشد و اجازه ندهد ابتکار عمل تماماً در اختیار محورهای رقیب (مانند محور چین-پاکستان) قرار گیرد.

وضعیت کنونی: ادامه تحریم‌ها و توسعه‌نیافتگی چابهار ضربه‌ای مستقیم به موقعیت ژئوپلیتیک ایران وارد کرده است. با خروج تدریجی هند و عدم حضور جدی سایر سرمایه‌گذاران، عملاً ایران فرصت طلایی پیموند خوردن با زنجیره‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای را از دست داده است. یکی از پیامدهای این وضعیت، شکل‌گیری یا تقویت کریدورهای موزای و جایگزینی است که ایران را دور می‌زنند. برای مثال، در غیاب یک مسیر امن و کارآمد از طریق ایران، ابتکارهایی مانند کریدور هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) با حمایت آمریکا و شریک شدن کشورهای عربی شکل گرفته‌اند تا ارتباطات تجاری بدون عبور از خاک ایران برقرار کنند.



عبدالله باباخانی

کارشناس ارشد انرژی

بندر چابهار در جنوب شرق ایران یکی از مهم‌ترین پروژه‌های راهبردی کشور به‌شمار می‌آید که می‌تواند نقش کلیدی در اتصال ایران به اقتصاد منطقه‌ای و جهانی ایفا کند. این بندر با موقعیت منحصر به‌فرد خود در سواحل اقیانوس هند، امکان دسترسی کشورهای محصور در خشکی (مانند افغانستان و برخی جمهوری‌های آسیای مرکزی) به آب‌های آزاد را فراهم می‌سازد و همچنین برای کشورهای نظیر هند مسیر تجاری جایگزینی برای دور زدن رقابلی چون پاکستان ایجاد می‌کند.

بعد ژئوپلیتیک: قدرت مانور ایران در کریدور و نظم منطقه‌ای

سناریوی توسعه کامل: بندر چابهار در صورت توسعه کامل می‌توانست وزنه ژئوپلیتیک ایران در منطقه را به شکل محسوسی سنگین‌تر کند. این بندر تنها مسیر اقیانوسی ایران در خارج از تنگه هرمز است و از منظر راهبردی، برتری مهمی در مواقع بحران خلیج فارس به‌شمار می‌آید. حضور فعال تجارت در چابهار به ایران اجازه می‌داد که در رقابت کریدورهای منطقه‌ای نقش اثرگذاری ایفا کند. به طور مشخص، ایران با داشتن چابهار پویا می‌توانست بخش مهمی از کریدور شمال-جنوب باشد و کالاهای آسیای جنوبی را به سمت روسیه و اروپا هدایت کند. این امر نه تنها وابستگی ایران به تنگه هرمز و مسیرهای محدود جنوب خلیج فارس را کاهش می‌داد، بلکه در بازی بزرگ چین و آمریکا نیز برای تهران ایجاد فرصت می‌کرد. در سناریوی رفع تحریم، ایران توان بالاتری برای موازنه‌سازی بین قدرت‌ها داشت: از یک سو با شرکت هند در چابهار، ابتکار عمل در برابر طرح «یک کمربند یک راه» چین (که از طریق پاکستان و بندر گوادر به آب‌های آزاد می‌رسد) تقویت می‌شد و ایران می‌توانست به‌عنوان مسیر جایگزین در طرح‌های ترانزیتی مطرح شود... از سوی دیگر، بر خوردرای ایران از روابط خوب با هر دو قدرت آسیایی (هند

همچنین چین با فراغ بال بیشتری بر توسعه مسیر پاکستان (گوادر-کاشغر) متمرکز شده و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز برای ترانزیت، گزینه‌های شمالی یا شرقی (مانند مسیر دریای خزر یا خاک چین) را پیگیری می‌کنند. این تحولات به معنای حاشیه‌نشینی ژئوپلیتیک ایران است؛ یعنی در نقشه جدید اتصال اوراسیا، ایران بر خلاف ظرفیت ژئوگرافیک خود، نقش کم‌رنگی یافته است. حتی در طرح بزرگ چینی کمربند-راه، ایران می‌توانست یکی از حلقه‌های مهم باشد، اما سرمایه‌گذاری واقعی چین در ایران طی سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ فقط حدود ۶۱۸ میلیون دلار بوده که بسیار ناچیزتر از سرمایه‌گذاری چین در کشورهایی چون پاکستان، عربستان و امارات است. این نشان می‌دهد که به دلیل فضای پرریسک تحریمی، حتی شرکای شرقی نیز این بازار را در اولویت پایین‌تری قرار داده‌اند. نباید فراموش کرد که انزوا لجستیکی ایران پیامدهای امنیتی نیز دارد. گزارش‌ها حاکی از آن است که ایران از نظر شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی در رتبه ۱۲۳ از ۱۲۹ کشور قرار دارد که پس از افغانستان، ضعیف‌ترین وضعیت در منطقه است. این رتبه‌بندی پایین نتیجه مشکلات زیرساختی و محدودیت‌های تعامل بین‌المللی است و استمرار آن می‌تواند به کاهش قدرت مانور ایران در مواقع بحران بیانجامد. به بیان ساده، کشوری که نتواند خود را به خطوط اصلی تجارت و ترانزیت متصل کند، در صحنه ژئوپلیتیک نیز دست کوتاه‌تری در ائتلاف‌سازی و تأثیرگذاری خواهد داشت. در مجموع، تداوم وضعیت فعلی به معنی آن است که ایران یک برگ برنده استراتژیک را از دست داده و در رقابت کریدوری اوراسیا تماشاکر شده است، نه بازیگر اصلی.

انزوای ایران در صورت تداوم تحریم و رکود چابهار

بررسی سناریوی‌های یادشده نشان می‌دهد که توسعه یا رکود بندر چابهار می‌تواند تفاوت فاحشی در جایگاه اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران ایجاد کند. در سناریوی ایده‌آل (بدون تحریم و با اجرای کامل سرمایه‌گذاری‌ها)، چابهار یک بازیگر تغییردهنده قواعد بود؛ رشد تجارت ترانزیتی، اشتغال‌زایی و توسعه منطقه‌ای چشمگیر، افزایش درآمد‌های ارزی، ارتقای توان چانه‌زنی ایران در طرح‌های اتصال منطقه‌ای و ایجاد توازن در رقابت قدرت‌ها. ایران می‌توانست به‌جای موقعیت کنونی که عمدتاً حاشیه‌نشین ابتکارهای بین‌المللی است، به یک هاب ترانزیتی و پل ارتباطی شرق و غرب بدل شود. چنین جایگاهی نه تنها اقتصاد کشور را در برابر تکانه‌ها مقاوم‌تر می‌کرد، بلکه در حوزه ژئوپلیتیک نیز به ایران