



رامتین مونیق

همزمان باخبر فعالسازی قریب‌الوقع مکزیکسم‌ماشه، خبری نیز در خصوص لغو معافیت تحریمی بندر چابهار توسط آمریکا،منتشر شد. آمریکا در سال ۲۰۱۸ میلادی و در دوره ریاست‌جمهوری جو بایدن بندر چابهار را از تحریم‌های این کشور مستثنی کرده‌بود این اقدام باهدف کمک به بازاری و توسعه افغانستان صادر شده‌بود که از ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۵ یعنی ۷مهرماه ۱۴۰۴ دیگر اعتبار نخواهد داشت.

از آنجایی که این بندر با توجه به تنش‌های موجود بین پاکستان و هند، یکی از کم‌هزینه‌ترین مسیرهای دسترسی هندی‌ها به بازارهای اقتصادی منطقه به‌شمار می‌رود، مورد توجه این کشور قرار گرفته و طرف هندی برای سرمایه‌گذاری در این بندر تمایل نشان داده‌بود که به اعتقاد برخی، هندی‌ها به دلیل مشکلات موجود در مناطق آزاد ایران، تمایل خود را برای همکاری با ایران از مدت‌ها قبل از دست‌دادن‌بودند اما لغو معافیت‌های تحریمی بندر می‌تواند تأثیرات خود را به‌صورت مستقل اعمال کند.

«توسعه ایرانی» در گفت‌وگو با کارشناسان این حوزه به بررسی جواب‌لغو معافیت‌های تحریمی چابهار پرداخته‌است.

از فرصت معافیت تحریمی استفاده نکردیم

عضو هیات مدیره کانو موسسات حمل‌ونقل در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره اینکه «با ایران توانست‌از فرصت معافیت تحریمی چابهار استفاده کند؟»، پاسخ داد: بسیار روشن، واضح و میرهن است که از این فرصت استفاده نکردیم.

مسعود دانشمند توضیح داد: در این مدت تمام فرصت‌ها را به حضور هندی‌ها پیوند زدیم اما هندی‌ها از این کار منصرف شدند زیرا پس کرانه‌های لازم را ایجاد نکردیم تا بار هند به چابهار بیاید و از چابهار به آنزلی، امیرآباد یاسر خسن منتقل شود.

او درباره فراهم نبودن زیرساخت‌ها، تصریح کرد: اکنون جاده در خور، ریل مناسب و حتی انبارهای لازم در خودمحوطه چابهار وجود ندارد دوبه همین دلیل، هندی‌ها هم از ادامه همکاری چشم‌پوشی کر دندو گناه این مسئله بر گردن ماست.



مسعود دانشمند در گفت‌وگو با

«توسعه ایرانی»: هدف بندر چابهار تأثیرگذاری بر اقتصاد ملی نبوده و تنها قرار بوده‌است که بر ترانزیت کالا اثر گذار باشد اما برای همین ترانزیت کالا هم زمینه‌ها مهیا نشده‌است و اگر معافیت‌ها هم باز برقرار شوند، تأثیری بر رشد ترانزیت ایران نخواهد گذاشت

گفت و گو

حمایت از تولیدکنندگان داخلی در حد شعار همیشگی باقی ماند

هدر رفت یک میلیارد دلار برای واردات پارچه بنجل!

«در دوسال گذشته حدود یک میلیارد دلار پارچه‌یی کیفیت‌وضایعاتی بازار ترجیحی وارد کشور شده و سپس همان کالاها برخ‌ارز آزاد در بازار فروخته شده‌اند»موضوعی که ردپای رانت و سوء استفاده‌های گسترده را آشکار می‌کند و بنابر گزارش‌ها، وزارت صمت از جزئیات آن بی‌خبر نیست.» این جملات بخش‌هایی از حرف‌های مجیدنامی مشاور عالی اتحادیه تولید و صادرات نساجی و پوشاک است که به تازگی در گفت‌وگویی با یکی از رسانه‌ها مطرح کرده‌است.

در همین خصوص، رئیس اتحادیه پارچه‌فروشان با اشاره به چالش‌های واردات پارچه به تجارت‌نیوز گفت: واردات مثل یک چاقو است؛ دو لبه دارد و می‌تواند هم آسیب‌زنند و هم کمک کند. در بحث واردات بی‌رویه با توجه به تفاوت قیمت تمام‌شده میان کشورهایی مانند ایران و چین، تولیدکننده ایرانی متضرر می‌شود. گزینه‌هایی مثل مالیات، بندرهای ترانزیت، مشکلات تأمین انرژی و بیمه، قیمت تمام‌شده تولید را در ایران بسیار بالاتر می‌برد. در حالی

گزارش

سنگین شدن فشارها بر نظام سلامت کشور:

تداوم آلودگی هوا آینده توسعه کشور را تهدید می‌کند

وزیر بهداشت اعلام کرده که سالانه حدود ۵۰ هزار نفر در ایران بر اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند. این رقم معادل مرگ روزانه بیش از ۱۳۰ نفر است؛ عددی که به معنای داغدار شدن ده‌ها خانواده ایرانی است. اما مرگ‌ومیر تنها بخشی از هزینه‌است. بیماری‌های مزمن تنفسی، قلبی، اسکته‌ها و سرطان‌های مرتبط با آلودگی هوا، فشار سنگینی بر نظام سلامتی وارد می‌کنند.

به گزارش اقتصاد ۱۲۴، این عددهن تنها از نظر انسانی تکان دهنده‌است، بلکه از منظر اقتصادی نیز پیامدهایی عمیق و چندلایه دارد. در شرایطی که اقتصاد ایران با چالش‌هایی، چون تورم، کودت تحریم و کسری بودجه دست و پنجه نرم می‌کند، بحران آلودگی هوا به‌عنوان یک تهدید خاموش، سالانه میلیارد‌ها دلار هزینه مستقیم و غیرمستقیم به کشور تحمیل می‌کند. طبق برآوردهای منتشرشده در تجارت‌نیوز، هر شهروند تهرانی سالانه حدود ۵۳۰۰ دلار هزینه مستقیم و غیرمستقیم ناشی از آلودگی هوا پرداخت می‌کند. این رقم شامل هزینه‌های درمان، دارو، مراجعات پزشکی و کاهش کیفیت زندگی است.



در سطح ملی، این هزینه‌ها به میلیارد‌ها دلار می‌رسد. به‌ویژه در کلان‌شهرهایی مانند تهران، اصفهان، مشهد و اهواز که شاخص آلودگی

ارزیابی کارشناسان از تحریم دوباره بندر چابهار از سوی آمریکا در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»:

از معافیت تحریمی چابهار طرفی نبستیم که نگران لغو آن باشیم!



کند در صورتی که این بندر می‌توانست یکی از بهترین نقاط لجستیک کشور و یک زمینه‌برآی جهش بنادر باشد. اوایل‌اربه لغو معافیت تحریمی از ۲۹ سپتامبر از سوی آمریکا مطرح کرد: این معافیت در ابتدا با هدف کمک به توسعه افغانستان، که یک کشور محصور در خشکی است، باقی‌ش پذیرى هندی‌ها عطا شد اما مطرح‌فرا ایرانی نتوانست آنطور که شایسته‌است، شرایط را برای توسعه بندر چابهار فراهم کند.

مشاور سازمان توسعه تجارت یادآور شد: در سال ۲۰۲۲ وزیر بنادر و کشتی‌رانی و آب‌راه‌های هند تأکید کرد که چابهار می‌تواند یک مسیر کلیدی برای توسعه تجارت هند باشد و هند قرار بود این کریدور و مسیر را توسعه دهد اما متأسفانه در آن زمان یک قرارداد از رنده که بتواند هندی‌ها را برای استفاده از این کریدور مجاب کند، عقد نشد.

رحام تأکید کرد: در گام اولیه توسعه بندر، برخی از شرکت‌ها به‌خوبی فعالیت کردند و مقداری کالا، بالاخص کالاهای اساسی، به هندارسال شدند و بعد از آن با تغییر اثراتر بندی در و دخالت‌های دولتی، میزان عملکرد بندر بر ترانزیت کالا اثر گذار باشد اما برای همین ترانزیت کالا هم زمینه‌ها مهیا نشده‌است و اگر معافیت‌ها هم باز برقرار شوند، تأثیری بر رشد ترانزیت ایران نخواهد گذاشت.

دانشمند درباره کنار رفتن هر چه بیشتر ایران از کریدورها به لغو معافیت تحریمی، گفت: ایران را همین اکنون هم از کریدورها کنار گذاشته‌اند. در مدت‌اخیر تنها برای حضور ایران در کریدور شمال – جنوب تلاش‌هایی صورت گرفته‌است که لغو معافیت تحریمی می‌تواند بر حضور ایران در این مسیر اثر گذار باشد.

او در نهایت خاطر نشان کرد: باید منتظر بود تا دید در نهایت چه اتفاقی رخ می‌دهد اما س در هر صورت باید هندی‌ها، افغانستانی‌ها و کشورهای آسیای میانه در اولویت اول استفاده از این بندر ترانزیتی قرار بگیرند.

همچنین یک کارشناس تجارت خارجی درباره عدم استفاده ایران از معافیت تحریمی چابهار، به «توسعه ایرانی»، گفت: بندر چابهار هیچوقت آنطور که می‌باید به یک هاب لجستیک در کشور تبدیل نشد. آنوش رحام افزود: سیاست گذار نتوانست از معافیت تحریمی‌واز جایگاه‌ویژه ژئوپلیتیک بندر به‌خوبی استفاده



آنوش رحام در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: بندر چابهار هیچوقت آنطور که باید، به یک هاب لجستیک در کشور تبدیل نشد. سیاست گذار نتوانست از معافیت تحریمی‌واز جایگاه‌ویژه ژئوپلیتک چابهار به‌خوبی استفاده کند در صورتی که این بندر می‌توانست یکی از بهترین نقاط لجستیک کشور و یک زمینه‌برآی جهش بنادر باشد

با توجه به اینکه چابهار فقط ۱۴۰ کیلومتر با گوادر پاکستان فاصله دارد، می‌توانست رقیب خوبی برای این بندر پاکستان باشد و مزیت‌های خیلی خوبی پیدا کند اما با لغو معافیت تحریمی زمین بازی تغییر می‌کند و بخشی از این کالاها به سمت گوادر منتقل می‌شود.

۱۴۰ کیلومتر با گوادر پاکستان فاصله دارد، می‌توانست رقیب خوبی برای این بندر پاکستان باشد و مزیت‌های خیلی خوبی پیدا کند اما با لغو معافیت تحریمی زمین بازی تغییر می‌کند و بخشی از این کالاها به سمت گوادر منتقل می‌شود.

نمره مردوی سازمان‌های لجستیک در چابهار این تحلیلگر حوزه حمل‌ونقل در ادامه، عنوان کرد: عملکردمانشادان داد که حتی اگر بنادر کشور مشمول معافیت تحریمی نشودند، نهایتاً بتوانیم اقتصاد داخلی را بنادر تأمین کنیم و توانایی تبدیل بنادر را به‌هاب، برای ورود کالاهای ترانزیتی و اتصال به زنجیره تأمین کشورهای اطراف منطقه، نداریم.

رحام توضیح داد: عملکرد بنادر نشان می‌دهد که برای مدیریت توسعه بنادر هیچ برنامه‌ای نداریم؛ در سازمان بنادر هیچ برنامه توسعه‌ای وجود ندارد به صورتی که مناطق آزاد و ویژه‌ها معمولاً به‌مناطق تبدیل شده‌اند که صرفاً عوارض‌فروشی می‌کنند، یعنی در این مناطق صرفاً وارد کنندگان عوارض می‌گیرند تا موردشان بگذرد. متأسفانه هیچ‌گاه نتوانسته‌ایم مناطق آزاد خود را به مناطق اقتصادی و پررونق تبدیل کنیم و علت‌یابین بودن سهم تجارت در GDP، که حدوداً ۹ درصد است، همین‌است.

به گفته‌او، ارکان دولتی مؤثر در حوزه تجارت خارجی نگاه توسعه‌ای به حوزه عملکرد خود ندارند و بیشتر به مسائل حاکمیتی و رفع روجع موارد محدود می‌پردازند. مشاور سازمان توسعه تجارت تأکید کرد: اولین

پیش‌نیاز یک برنامه جامع برای توسعه پایدار کشور از طریق تجارت، بنادر و رودی موفق و توانمند لجستیک است اما مبادی ورودی درآی و زمینی کشور به شدت عقب‌مانده‌است و برنامه جامع توسعه، بسته‌های توسعه سرمایه‌گذاری و اساسا هیچ برنامه‌ای برای توسعه مناطق وجود ندارد.

رحام خاطر نشان کرد: بندر چابهار یک کارنامه مشخص دارد که در آن سازمان‌های لجستیک، وزارت راه، سازمان بنادر و سایر ارکان مؤثر مثل سازمان مناطق آزاد نمره مردودی می‌گیرند.

از دست دادن خطوط کشتی‌رانی معظم

این کارشناس تجارت خارجی بیان داشت: البته لازم به ذکر است که در شرایط تحریمی هم نمی‌توانیم بگوییم که هیچ کشتی‌ای وارد بندر نمی‌شود کما اینکه بسیاری از شرکت‌های کشتی‌رانی به بنادر مافوق‌امداد دارند. رحام افزود: بندر چابهار می‌توانست این مزیت را ایجاد کند که خطوط معظم کشتی‌رانی دنیا به این بندر ورود کنند اما این کار غفلت کردیم و متحمل آسیب‌های ناشی از آن شدیم. او در پایان تصریح کرد: می‌توانستیم یک کریدور بسیار موفق از چابهار به اوراسیا، روسیه و افغانستان ایجاد کنیم اما خود ما هم مناسبات تجاری و ترانزیتی قابل قبولی با این حوزه‌ها نداریم که بخواهیم از چابهار به‌درستی استفاده کنیم.

توسعه ایرانی: بندر چابهار هیچوقت آنطور که باید، به یک هاب لجستیک در کشور تبدیل نشد. آنوش رحام افزود: سیاست گذار نتوانست از معافیت تحریمی‌واز جایگاه‌ویژه ژئوپلیتیک بندر به‌خوبی استفاده



استراتژیک کوتاه‌مدت و بلندمدت می‌تواند به افزایش کیفیت و کاهش هزینه تولید منجر شود.

این مقام صنفی به سایر موانع تولید اشاره کرد و افزود: قیمت مواد اولیه تولید داخل مانند پتروشیمی، پارچه‌لا، مصالحه می‌شود این مساله ضربه بزرگی به تولید می‌زند. همچنین در واردات ماشین‌آلات به‌روز و دریافت تخفیف از زی مشکلات جدی وجود دارد. در حالی که صنعت پارچه و پوشاک یکی از بزرگ‌ترین صنایع اشتغال‌زا در دنیاست، کشور ترکیه سال‌هاست سرمایه‌گذاری سنگینی روی این حوزه کرده‌است، حتی در

غیبت‌های مکرر از محل کاری می‌شوند این عوامل باعث‌افت عملکرد و کاهش تولید ناخالص داخلی می‌شوند. بر اساس گزارشی که مرکز پژوهش‌های مجلس در دی‌پشت ماه امسال منتشر کرده‌است، آلودگی هوا سالانه تا ۱۰ میلیارد دلار خسارت اقتصادی به کشور وارد می‌کند. این رقم شامل کاهش بهره‌وری، هزینه‌های درمانی، افت کیفیت زندگی و خسارت به زیرساخت‌هاست. در واقع، هوای آلوده نه تنها جان انسان‌ها را می‌گیرد، بلکه توان اقتصادی کشور را نیز تحلیل می‌برد.

آلودگی هوا یکی از عوامل مؤثر در کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری خارجی است. شرکت‌های بین‌المللی در ارزیابی ریسک‌های محیطی، کیفیت هوا را به‌عنوان یکی از شاخص‌های مهم در نظر می‌گیرند. شهرهایی با هوای آلوده، نتنها برای زندگی بلکه برای فعالیت اقتصادی نیز نامناسب تلقی می‌شوند. گردشگری نیز از این بحران آسیب دیده‌است. گردشگران داخلی و خارجی در مواجهه با هوای آلوده، سفرهای خود را لغو کرده یا به شهرهای دیگر منتقل می‌کنند. این موضوع به کاهش درآمدهای گردشگری و تضعیف صنایع وابسته منجر می‌شود.

اکنون با آغاز فصل پاییز و تشدید پدیده وارونگی دما، نگرانی‌ها درباره بازگشت مازوت‌سوزی در نیروگاه‌ها، رویکردی که در سال‌های گذشته به دلیل ناز آری انرژی و کمبود سوخت، به یکی از عوامل اصلی تشدید آلودگی هوا تبدیل شده و سلامت میلیون‌ها شهروند را تهدید کرده، دوباره بالا گرفته‌است.

یکی از مهم‌ترین دلایل تداوم بحران آلودگی هوا در ایران، نبود پاسخ‌گویی نهایی و ضعف در سیاست‌گذاری است. نهادهایی مانند



خبر اقتصادی

معاون وزیر صمت اعلام کرد: عدم النفع ۳۰۰ همتی صنایع به دلیل قطعی برق



معاون وزیر صمت اعلام کرد: ناترازی انرژی و مشکلاتی که باعث قطعی برق، گاز و محدودیت در تأمین آب واحدهای صنعتی شده، منجر به کاهش قابل توجه تولید، عدم‌النفع بیش از ۳۰۰ همتی در سال ۱۴۰۳ و همچنین مشکلات دیگری شده‌است. ابراهیم شیخ در گفت‌وگو با ایلنا، با بیان اینکه قاطعانه و به‌جد پیگیری تعدید بسته حمایت از صنایع بعد از جنگ ۱۲ روزه هستیم، گفت: تاکنون تلاش‌ها برای تمدید بسته به‌جایی نرسیده‌است و ظاهر دستگ‌هایی که قرار بود شرایط تولید را تسهیل کنند، با تداوم و تمدید این بسته موافقت نکردند و مخالفان هستند.

همکاری ایران و اسپانیا در مبارزه با پولشویی: مادرید میزبان نشست بعدی ایران با FATF است

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، دبیر شورای عالی پیشگیری و مقابله با جرایم پولشویی و تأمین مالی تروریزم از سفیر اسپانیا خواست تا با ارائه‌نی با دولت خود دو سایر کشور،‌های اروپایی، ایران را در رفع چالش‌های موجود با FATF همراهی نماید. گفتنی است، کشور اسپانیا، اقتصاد چهارم اروپا و پانزدهم جهان، عضو اصلی FATF و میزبان نشست آتی ایران با این نهاد بین‌المللی است.

ایران ایر: امکان واریز اجاره‌بهای دفتر هما در خیابان شانزه‌لیزه نیست

شرکت هواپیمایی ایران ایر اعلام کرد: متأسفانه به دلیل تحریم‌های یک‌جانبه و ظالمانه آمریکا علیه صنعت هوایی کشور، حساب‌های مالی همدار فرانسه مسدود و امکان

پرداخت به‌موقع واریز اجاره‌ها در سال‌های گذشته مقدور نبوده است. به گزارش ایلنا، شرکت هواپیمایی ایران ایر در اطلاعاتی‌های اعلام کرد: دفتر مذکور که به‌عنوان نمادی از حضور و فعالیت «هما» در قلب اروپا شناخته می‌شود، از سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲ میلادی) بر اساس قرارداد رسمی و قانونی به‌صورت حق سرقتی در اختیار این شرکت قرار گرفته‌است. این قرارداد به مدت ۵ سال منعقد و پس از آن در سه دوره متوالی تمدید گردیده‌است.

اسپیدتست: میانه سرعت اینترنت موبایل ایران باز هم کاهش پیدا کرد

طبق گزارش آگوست ۲۰۲۵ اسپیدتست از وضعیت اینترنت جهان، میانه‌ی سرعت اینترنت بسیار در ایران کاهش داشته و کشور در این جدول نیز تنزل پیدا کرده‌است. به گزارش زومیت، میانه‌ی سرعت اینترنت ثابت که در ماه جولای از ۱۹۳۵ مگابیت بر ثانیه بود، در ماه اگوست به ۱۹۵۱ مگابیت بر ثانیه رسید اما در جدول یک پله افت داشت و در جایگاه ۱۱۲۹ ایستاد. میانه‌ی سرعت اینترنت موبایل اما همچ‌را از ۱۳۱۱ مگابیت بر ثانیه به ۵۷۶۴ مگابیت بر ثانیه کاهش پیدا کرد و در تبه‌ی کشور در جدول مربوطه نیز با ۴۱ به سقوط از ۶۵ به ۶۹ رسیده‌است.

رئیس حراست شرکت ملی نفت خبر داد: جمع آوری ۶۱ انشعاب غیرمجاز نفت در کارون

رئیس حراست شرکت ملی نفت ایران از شناسایی و جمع‌آوری ۶ فقره انشعاب غیرمجاز نفت در حوزه عملیاتی شرکت بهره‌برداري گاز کارون خبر داد. گزارش ایلنا، محمدرضا نصاری کریموند ادامه داد: در جریان این عملیات، مقادیر قابل توجهی اولات و مخازن ذخیره نفت کشف و ضبط شد. اقدام‌های حقوقی و پیگیری‌های لازم در هماهنگی با مراجع انتظامی و قضایی در حال انجام است.

مدیر عامل بنیاد ملی گندم کاران: ۵ درصد مطالبات کشاورزان به دلیل بلاتکلیفی حق بیمه پرداخت نمی‌شود

مدیر عامل بنیاد ملی گندم کاران با اشاره به ۸ همت طلب باقی‌مانده کشاورزان گفت: عدم پرداخت باقیی مطالبات به این موضوع بر می‌گردد که پرداخت حق بیمه گندم‌زارها هنوز عملیاتی نشده‌است. به گزارش مهر، وی برای پرداخت با اشاره به مکاتبات انجام‌شده با مجلس شورای اسلامی می‌برد. در حالی که بیمه به صندوق بیمه محصولات کشاورزی، تصریح کرد: حتی صندوق بیمه میزان خسارت وارد شده به دبمز را که محصول گندم آن‌ها نیز رفته‌است را تعیین کرده اما اعلام می‌شود پولی به این صندوق واریز نشده تا میزان گندم کاران را برپا زند. به گفته‌او، در حالی که حق بیمه کشاورزان بابت محصولات نهایت ۵ میلیون تومان می‌شود، دولت باید باقی طلب گندم کاران را تسویه کند.

معاون سازمان هواپیمایی کشور: «بابت زنجانی» هیچ هواپیمایی وارد کشور نکرد

حمید رضانعی، معاون سازمان هواپیمایی کشوری، با بیان اینکه در حال حاضر نزدیک به ۶۰ درصد ناوگان هوایی کشور در اختیار بخش خصوصی است، به ایلنا گفت:

بسیاری از افرادی که مدعی راهاندازی ایرلاین هستند، تنها در حد تبلیغ بوده و در نهایت ایرلاینی را راه‌اندازی نمی‌کنند. در حالی که از چند ماه گذشته گفته شد شرکت هواپیمایی «دات وان»، متسبب به زنجانی، با ۵۰۰ الی ۵۰۰۰ فروند، راه‌اندازی می‌شود اما تا کنون هیچ هواپیمایی وارد نشده‌است.