سرآمد اقتصاد
یکشنبه - ۱۷ آبان ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۳۰

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

«بندر چابهار» آزمون اراده هند برای ماندن در ایران



گروه بین الملل - فیروز اسماعیلی - پایان معافیت تحریمی آمریکا، فعالیت هنـــد در بندر چابهـــار را وارد مرحله‌ای تازه کرده اســـت؛ مرحله‌ای که در آن، دهلی‌نو ناچار است میان محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های واشنگتن و ضرورت حفظ یک موقعیت راهبردی در منطقه، راهی برای ادامه حضور خود پیدا کند. چابهار برای هند صرفاً یک بندر تجاری در جنوب ایران نیست؛ این بندر بخشی از معادله بزرگ‌تر دسترسی به افغانستان، آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و بازارهای روسیه و اوراسیاســـت؛ معادله‌ای که بدون ایران، تحقق آن با دشواری‌های جدی روبه‌رو خواهد شد. گزارش‌های متعدد اقتصادسرآمد درباره حضور هند در بندر چابهار، طی سال‌های گذشته نشان داده است که این پروژه، فراتر از مناسبات دوجانبه تهران و دهلی‌نو، در چارچوب رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی قابل بررسی است. اکنون نیز پرسش اصلی این است که آیا هند، با وجود فشارهای آمریکا، همچنان پای فعال‌سازی چابهار ایستاده است یا محدودیت‌های تحریمی می‌تواند به عقب‌نشینی تدریجی این کشور از یکی از مهم‌ترین طرح‌های ارتباطی خود منجر شود؟

معافیت تحریمی؛ پایان یک فرصت یا آغاز مرحله‌ای تازه؟

معافیت تحریمی آمریکا که امکان فعالیت شرکت هندی در بندر چابهار را فراهم می‌کرد، در ششم اردیبهشت ۱۴۰۵، برابر با ۲۶ آوریل ۲۰۲۶، پایان یافت و تمدید آن همچنان به یکی از موضوعات مهم در روابط اقتصادی و سیاسی هند و ایران تبدیل شد. پس از این تحول، دهلی‌نو برای ادامه فعالیت‌های خود در بندر، به دنبال راهکارهایی برای دریافت مجدد معافیت یا کاهش آثار محدودیت‌های تحریمی بر سرمایه‌گذاری و عملیات بندری بوده است.

در همین چارچوب، «کرتی وردان سینگ»، از مقام‌های وزارت خارجه هند، در پاسخ به پرســـش نمایندگان پارلمان این کشور، بر اهمیت راهبردی چابهار برای ایجاد مسیر ارتباطی هند با افغانستان تأکید کرده است. این موضع نشان می‌دهد که بندر همچنان در محاسبات سیاست خارجی و اقتصادی هند جایگاه ویژه‌ای دارد و پایان معافیت تحریمی، لزوماً به معنای کنار گذاشتن پروژه نیست.

هند در واکنش به شـــرایط جدیـــد، به دنبال ترتیباتـــی برای حفظ ســـرمایه‌گذاری و فعالیت‌های خود در چابهار بوده اســـت. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، انتقال موقت ســـهام شرکت هند پورتس گلوبال در شرکت تابعه ایرانی به یک نهاد داخلی، یکی از گزینه‌های مطرح‌شده برای مدیریت وضعیت تحریمی است. ارزش سرمایه‌گذاری هند در این پروژه حدود ۱۲۰ میلیون دلار برآورد شـــده است. در این سناریو، قرار است یک اپراتور ایرانی در دوره محدودیت‌ها مسئولیت مدیریت عملیات بندر را برعهده بگیرد و زمینه بازگشت مدیریت به طرف هندی، پس از رفع تحریم‌ها یا دریافت معافیت جدید، فراهم شود. چنین ترتیبی، اگر مطابق گزارش‌ها اجرایی شود، بیش از آنکه نشانه خروج هند از چابهار باشد، می‌تواند تلاشی برای حفظ سرمایه‌گذاری و جلوگیری از قطع ارتباط عملیاتی با بندر تلقی شود. در واقع، دهلی‌نو با چنین رویکردی می‌کوشد میان الزامات تحریم‌های آمریکا و منافع بلندمدت خود در ایران، تعادلی شکننده برقرار کند.

«چابهار» فراتر از یک بندر ایرانی

اهمیت چابهار برای هند را باید در جغرافیای منطقه جست‌وجو کرد. این بندر در ساحل دریای عمان، موقعیتی متفاوت از بنادر واقع در خلیج فارس دارد و می‌تواند دسترسی هند به ایران، افغانستان و بخش‌هایی از آسیای مرکزی را تسهیل کند.

برای دهلی‌نو، یکی از مهم‌ترین مزیت‌های چابهار، امکان دسترسی به افغانستان بدون عبور از خاک پاکستان است. روابط هند و پاکستان و محدودیت‌های اسلام‌آباد در مسیرهای ترانزیتی، همواره یکی از موانع توسعه تجارت هند با افغانستان و مناطق شمالی‌تر بوده است. چابهار در این میان، مســـیر جایگزینی فراهم می‌کند که می‌تواند وابستگی هند به مسیرهای تحت کنترل رقبای منطقه‌ای را کاهش دهد. این بندر همچنین در ارتباط با آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی اهمیت دارد؛ مناطقی که از نظر منابع انرژی، مواد معدنی، بازار مصرف و ظرفیت‌های تجاری برای هند جذابیت دارند. دهلی‌نو در سال‌های گذشته تلاش کرده است از طریق توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و مشارکت در طرح‌های منطقه‌ای، حضور اقتصادی خود را در این مناطق افزایش دهد. در این چارچوب، چابهار را نمی‌توان تنها پروژه‌ای برای افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا دانست. این بندر بخشی از شبکه‌ای از مسیرهای ارتباطی است که می‌تواند جایگاه هند را در تجارت منطقه‌ای ارتقا دهد و امکان حضور گسترده‌تر این کشور در بازارهای دورتر را فراهم کند.

پیوند چابهار با کریدور شمال ـ جنوب

یکی از مهم‌ترین ابعاد راهبردی چابهار، ارتباط آن با کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شـــمال ـ جنوب (INSTC) است؛ طرحی که با مشارکت ایران، هند و روسیه شکل گرفته و کشورهای دیگری نیز در توسعه آن نقش دارند. این کریدور با هدف تسهیل انتقال کالا میان هند، ایران، روسیه و کشورهای پیرامونی طراحی شده است و می‌تواند مسیرهای سنتی تجارت میان جنوب و شـــمال را کوتاه‌تر کند. در شرایطی که انتقال کالا از مسیرهای دریایی طولانی یا مسیرهای زمینی عبوری از چین و اروپا هزینه و زمان بیشتری به تجارت تحمیل می‌کند، کریدور شمال ـ جنوب می‌تواند گزینه‌ای متفاوت برای بازرگانان و شرکت‌های حمل‌ونقل باشد. برآوردهای مطرح‌شده درباره این کریدور، از امکان کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا حکایت دارد؛ مزیتی که در رقابت اقتصادی و تجاری میان کشورها اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند.

برای هند، توسعه این مسیر به معنای دسترسی بهتر به بازارهای روسیه، آسیای مرکزی و حتی بخش‌هایی از اروپا اســـت. در مقابل، ایران نیز می‌تواند از موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل‌شدن به حلقه اصلی ارتباطی میان جنوب آسیا و شمال اوراسیا بهره ببرد.

با این حال، تحقق ظرفیت‌های کریدور شـــمال ـ جنوب به توســـعه زیرساخت‌های بندری، ریلی و جاده‌ای، هماهنگی گمرکی، کاهش موانع اداری و ایجاد ثبات در مقررات حمل‌ونقل وابسته است. چابهار در این شبکه جایگاه مهمی دارد، اما عملکرد آن به تکمیل سایر حلقه‌های ارتباطی نیز بستگی خواهد داشت.

«افغانستان» مقصدی که چابهار را ضروری می‌کند

افغانســـتان یکی از اصلی‌ترین دلایل توجه هند به بندر چابهار است. دهلی‌نو طی سال‌های گذشته تلاش کرده اســـت روابط اقتصادی و سیاسی خود با افغانستان را حفظ کند و در این مسیر، ایران را به‌عنوان یک شریک مهم و مسیر ارتباطی قابل اتکا در نظر گرفته است.

محدودیت عبور کالاهای هندی از خاک پاکستان، اهمیت مسیر ایران را افزایش داده است. چابهار می‌تواند امکان ارسال کالاهای هندی به افغانستان را فراهم کند و در مقابل، زمینه انتقال محصولات و منابع افغانستان به بازارهای منطقه‌ای و جهانی را گسترش دهد.

این ظرفیت در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که افغانستان به دنبال تنوع‌بخشی به مسیرهای تجارت خارجی خود است. روابط پرتنش کابل و اسلام‌آباد و محدودیت‌های مرزی، استفاده از مسیرهای جایگزین را به یک ضرورت اقتصادی تبدیل کرده است.

ایران از این منظر، تنها کشور میزبان بندر نیست؛ بلکه حلقه ارتباطی مهمی در سیاست منطقه‌ای هند به شمار می‌رود. استمرار همکاری تهران و دهلی‌نو در چابهار می‌تواند به حفظ مسیرهای تجاری و تقویت روابط اقتصادی با افغانستان کمک کند.

«رقابت منطقه‌ای» چابهار در برابر مسیرهای رقیب

در کنار افغانستان، رقابت هند با چین نیز یکی از عوامل اصلی اهمیت چابهار است. چین طی سال‌های گذشـــته با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بندری و تجاری در قالب ابتکار کمربند و جاده، حضور خود را در آسیای مرکزی و مناطق پیرامونی گسترش داده است.

هند نیز برای حفظ جایگاه منطقه‌ای خود، به دنبال ایجاد مسیرهای ارتباطی مستقل و کاهش وابستگی به شبکه‌های تحت نفوذ چین است. چابهار می‌تواند بخشی از این راهبرد باشد؛ زیرا دسترسی هند به آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را از مسیر ایران تسهیل می‌کند.

از سوی دیگر، روابط هند با ارمنستان و توجه این کشور به قفقاز جنوبی، ابعاد تازه‌ای به اهمیت چابهار بخشیده است. همکاری‌های سه‌جانبه ایران، هند و ارمنســـتان، از جمله موضوعات مطرح در گفت‌وگوهای منطقه‌ای بوده و می‌تواند زمینه توسعه ارتباطات تجاری و ترانزیتی را فراهم کند. برای ارمنستان نیز دسترسی به بنادر ایران و مسیرهای ارتباطی منطقه، امکان تنوع‌بخشی به تجارت خارجی را ایجاد می‌کند. در چنین شـــرایطی، چابهار می‌تواند به حلقه‌ای میـــان هند، ایران و کشورهای قفقاز جنوبی تبدیل شود؛ حلقه‌ای که اهمیت آن تنها به تجارت مستقیم محدود نخواهد بود.

سرمایه‌گذاری هند؛ تعهدی که با تحریم متوقف نمی‌شود؟

حضور هند در چابهار طـــی یک دهه گذشـــته، از توافق‌های اولیه تا قراردادهای توسعه و بهره‌برداری، فراز و نشیب‌های مختلفی را تجربه کرده است. قرارداد ســـال ۲۰۱۶ برای توسعه فاز نخست بندر شهید بهشتی و توافق بلندمدت ۱۰ســـاله در مه ۲۰۲۴ میان شرکت هند پورتس گلوبال و سازمان بنادر و دریانوردی ایران، نشان‌دهنده تلاش دو کشور برای تثبیت همکاری در این حوزه بود. این توافق‌ها، چابهار را از یک پروژه محدود بندری به بخشی از برنامه بلندمدت ارتباطی هند تبدیل کرده‌اند. با این حال، تحریم‌های آمریکا همواره یکی از عوامل محدودکننده این همکاری بوده‌اند و می‌توانند بر سرمایه‌گذاری، تأمین تجهیزات، خدمات مالی و فعالیت شرکت‌های مرتبط تأثیر بگذارند. مسئله اصلی آن است که هند تا چه اندازه حاضر خواهد بود هزینه‌های سیاسی و اقتصادی حفظ حضور خود در چابهار را بپذیرد. از یک سو، این بندر برای دهلی‌نو اهمیت راهبردی دارد و کنار گذاشتن آن می‌تواند فرصت‌های منطقه‌ای را به رقبا واگذار کند؛ از سوی دیگر، تحریم‌های آمریکا فشار قابل توجهی بر شرکت‌ها و نهادهای هندی وارد می‌کند.

جمع‌بندی اقتصادسرآمد

چابهار برای هند، تنها یک پروژه بندری یا ســـرمایه‌گذاری اقتصادی نیست؛ این بندر بخشی از راهبرد بلندمدت دهلی‌نو برای دسترسی به افغانستان، آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و بازارهای اوراسیا محسوب می‌شـــود. موقعیت جغرافیایی ایران و امکان اتصال چابهار به کریدور شمال ـ جنوب، مزیتی ایجاد کرده اســـت که به آسانی با مسیرهای جایگزین قابل جبران نیست. پایان معافیت تحریمی آمریکا، اگرچه فعالیت هند را با محدودیت روبه‌رو کرده، اما شواهد مطرح‌شده درباره ترتیبات موقت و انتقال مدیریت، از تلاش دهلی‌نو برای حفظ موقعیت خود حکایت دارد. این رفتار را می‌توان نشـــانه‌ای از اهمیت چابهار در محاسبات منطقه‌ای هند دانست. با این حال، آینده بندر تنها به اراده هند وابسته نیست. توسعه زیرساخت‌های ایران، تکمیل مسیرهای ریلی و جاده‌ای، ثبات در مقررات، تســـهیل تجـــارت و مدیریت آثار تحریم‌ها، عواملی هستند که می‌توانند ظرفیت واقعی چابهار را تعیین کنند. اقتصادسرآمد معتقد است چابهار زمانی به جایگاه شایسته خود در اقتصاد منطقه‌ای دســـت خواهد یافت که از یک پروژه مورد توجه قدرت‌های خارجی، به محور فعال تجارت، ترانزیت و توسعه ملی تبدیل شود؛ محوری که منافع ایران در آن، نه در حاشیه رقابت‌های منطقه‌ای، بلکه در مرکز تصمیم‌گیری و بهره‌برداری قرار گیرد.

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی آ

گهی موضوع ماده ۳ قانـــون و ماده ۱۳ آئین نامـــه قانون تعیین تکلیف وضعیـــت ثبتی واراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۲۱۰۰۰۹۷۰۸ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۱ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای علی طاهری به شناسنامه شماره ۱۳ کدملی ۲۴۱۱۳۲۲۳۶۴ صادره فرزند اسمعیل در ششدانگ یک قطعه زمین با کاربری کشاورزی بدون درج اعیانی به مساحت ۵۴۵/۶۰ مترمربع مجزا شده از پلاک شماره ۹۹ اصلی واقع در اصفهان بخش ۶ حوزه ثبت ملک جنوب شرق اصفهان تأئید (انتقال عادی مع الواسطه از طرف سیف اله سلیمانی که بموجب سند انتقال رسمی شماره ۶۱۸۱ مورخ ۱۳۳۱/۰۵/۱۱ دفترخانه ۵۶ اصفهان به عنوان مالک رسمی قسمتی از پلاک می باشد) محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشندمی توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۲ شناسه آگهی: ۲۳۱۹۴۸۶

مهدی صادقی وصفی رییس ثبت اسناد و املاک

قوۀ قضائیه - سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره ثبت اسناد و املاک استان مازندران
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۰۴۰۱۷۲۶۱ - ۱۴۰۵/۰۶/۱۰ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در ثبت اسناد و املاک بابل تصرفات مالکانه بلامعارض خانم سیده صدیقه ابراهیم‌نژادشیروانی فرزند سید ابراهیم در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۴۴ مترمربع پلاک ۱۱۶۹ فرعی ۱۰ -اصلی واقع در بخش شـــش بابل - واقع در جاده حبیبی - روستای اطاقسرا - محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. شناسه آگهی: ۲۳۱۴۱۱۴

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۷ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۲

یعقوب شوبکلائی - کفیل اداره ثبت اسناد و املاک بابل

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک احمد آبادهیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۲۶۲۰۰۰۹۴۱ هیات دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک احمد آباد تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای حسن ابراهیمی فرزند محمد ابراهیم بشماره شناسنامه ۱۳۷۴ صادره از در یک یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۴۳۶۸ متر مربع قسمتی از پلاک ۱۷۲ اصلی واقع در اراضی اوارشک بخش ۵ مشهد خریداری از مالک رسمی آقای ابراهیم رفیعی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشاراولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذرسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.م الف:۰۱۰۵۳۵

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۳

علی سپهری قربی - رئیس ثبت اسناد و املاک احمد آباد