



گزارش «وطن امروز» از تبعات حضور شرکت آمریکایی در پروژه ترانزیتی باکو وارمنستان

نبرد کریدورها در زنگزور

ارزش تجاری سالانه کریدور زنگزور ۵۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار با مزیت لجستیکی در زمان انتقال کالا بین آسیا و اروپاست

گروه اقتصادی: در سال‌های گذشته مسیر زنگزور یکی از گذرگاه‌های کلیدی برای کامیون‌های ایرانی در تجارت با کشورهای قفقاز، گرجستان و روسیه بود. این مسیر زمینی نقش حیاتی در اتصال ایران به شمال قفقاز و اروپا ایفا کرده و حجم قابل توجهی از ترانزیت کالاهای ایرانی از طریق آن انجام می‌شده است. اما تحولات اخیر در منطقه، بویژه توافق میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان با مابنجی گری ایالات متحده، چشم‌انداز این مسیر را به شدت دگرگون کرده است. بر اساس این توافق، گذرگاه ۴۳ کیلومتری زنگزور که نخجوان را به باکو متصل می‌کند، تحت مدیریت یک شرکت آمریکایی و در قالب قراردادی ۹۹ ساله اداره خواهد شد. با توجه به اینکه ارزش تجاری سالانه کریدور زنگزور ۵۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار با مزیت لجستیکی در زمان انتقال کالا بین آسیا و اروپاست، این طرح نه تنها یک پروژه عمرانی، بلکه یک تغییر ژئوپلیتیک عمیق است که می‌تواند موقعیت راهبردی ایران در تجارت منطقه‌ای را به خطر اندازد.

در صورت واگذاری پیمانکاری مسیر زنگزور به یک شرکت آمریکایی، کامیون‌های ایرانی با چالش‌های متعددی مواجه خواهند شد. نخست، احتمال افزایش عوارض عبور بسیار بالا می‌رود، چرا که مدیر آمریکایی ممکن است با اعمال تعرفه‌های سنگین، هزینه‌های حمل‌ونقل را برای شرکت‌های ایرانی افزایش دهد. دوم، حضور آمریکا در این مسیر می‌تواند به اعمال محدودیت‌های سیاسی و امنیتی علیه ایران منجر شود، بویژه در شرایطی که روابط تهران و واشنگتن همچنان پر تنش است. این عوامل در مجموع می‌توانند باعث کاهش حجم تردد کامیون‌های ایرانی از مسیر زنگزور شود و شرکت‌های حمل‌ونقل را به سمت مسیرهای جایگزین سوق بدهد. مسیرهایی که نیازمند سرمایه‌گذاری، زمان و هماهنگی‌های دیپلماتیک هستند.

از منظر راهبردی، این تحول تأثیر مستقیمی بر کریدور شرق به غرب ایران خواهد داشت. ترکیه و جمهوری آذربایجان با بهره‌گیری از مسیر زنگزور می‌توانند بدون نیاز به خاک ایران به آسیای مرکزی متصل شوند. این تغییر به معنای کاهش درآمدهای ترانزیتی ایران، از دست رفتن بخشی از بازار خدمات لجستیک و تضعیف قدرت چانه‌زنی ایران در معادلات منطقه‌ای است. همچنین ارتباط زمینی ایران با ارمنستان، که حلقه اصلی اتصال زمینی ایران به گرجستان و روسیه محسوب می‌شود، در معرض تهدید قرار می‌گیرد. با محدود شدن این مسیر، تجارت ایران با گرجستان که در سال‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته، با مانع جدی مواجه خواهد شد. تجارت با روسیه نیز که به دلیل تحریم‌ها نیازمند مسیرهای امن و کوتاه است، طولانی‌تر، پرهزینه‌تر و پریسک‌تر خواهد شد. این وضعیت، رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی را کاهش داده و سهم بازار ایران را به نفع رقبایی که مسیرهای سریع‌تر و ارزان‌تر در اختیار دارند، واگذار خواهد کرد. تجربه‌های گذشته نشان داده ایران به دلیل تحریم‌ها و بی‌برنامگی، فرصت‌های بزرگ ترانزیتی را از دست داده است. فروگاه امام خمینی که قرار بود به هاب شرق و غرب تبدیل شود، امروز در سایه فرودگاه‌های استانبول و دبی قرار گرفته است. کریدور شمال - جنوب که می‌توانست مسیر اصلی تجارت هند و روسیه باشد، سال‌هاست روی کاغذ مانده و به یک کریدور کاغذی تبدیل شده است. همچنین مسیر شرق تا شمال غرب کشور به دلیل نبود برنامه‌ریزی منسجم، هرگز به جایگاه واقعی خود نرسیده است.

پروژه زنگزور به وضوح علیه منافع ملی ایران طراحی شده و نیازمند واکنش فوری و هوشمندانه است. برای برون‌رفت از این وضعیت، ایران باید چند اقدام اساسی را در دستور کار قرار دهد: نخست، تکمیل و فعال‌سازی مسیرهای جایگزین برای حفظ دسترسی زمینی به قفقاز و بازارهای شمالی؛ دوم، بازسازی و تعمیق روابط با ارمنستان، گرجستان و روسیه بویژه در حوزه ترانزیت و سرمایه‌گذاری مشترک در زیرساخت‌های

حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تسهیل عبور و مرور کالاها باید در اولویت قرار گیرد. ایران باید نشان دهد که نه تنها ظرفیت عبور دارد، بلکه اراده و توان مدیریت مسیرهای منطقه‌ای را نیز داراست.

در این میان، نقش بخش خصوصی نیز نباید نادیده گرفته شود. شرکت‌های حمل‌ونقل، فعالان حوزه لجستیک و سرمایه‌گذاران داخلی می‌توانند با مشارکت در پروژه‌های زیرساختی، بخشی از بار سنگین توسعه را بر دوش بگیرند. دولت باید با ایجاد مشوق‌های مالی، تسهیل فرآیندهای اداری و تضمین امنیت سرمایه‌گذاری، زمینه‌حضور مؤثر بخش خصوصی را فراهم کند.

در نهایت ایران باید از یک نگاه تدافعی به یک نگاه تهاجمی در حوزه ترانزیت منطقه‌ای گذر کند. به جای واکنش به پروژه‌های دیگران، باید خود طرح مسیریایی باشد که منافع ملی را تأمین و موقعیت ژئوپلیتیک کشور را تثبیت کند. مسیر زنگزور اگرچه تهدیدی جدی است، اما باید با درک صحیح از تحولات منطقه، از تماشاجی بودن فاصله گرفته و نقش آفرینی فعال را در دستور کار قرار دهند.

به مسیر طراحی راهکارهای جایگزین، نخست باید به ظرفیت‌های مغفول مانده در شرق و شمال شرق کشور توجه کرد. استان‌هایی چون سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی و خراسان رضوی، با موقعیت جغرافیایی ممتاز و همجواری با افغانستان، ترکمنستان و آسیای مرکزی، می‌توانند به گن‌ون‌های جدید ترانزیتی تبدیل شوند. اتصال ریلی چابهار به زاهدان و سپس به مشهد و سرخس، اگر با سرعت و دقت تکمیل شود، می‌تواند مسیر امن و مستقلی برای انتقال کالا از جنوب به شمال شرق باشد. سپس به آسیای مرکزی فراهم آورد. مسیری که نه تنها از رقابت‌های ژئوپلیتیک زنگزور فاصله دارد، بلکه در کنترل کامل ایران خواهد بود.

در کنار آن، باید به تقویت کریدور شرقی - غرب کشور نیز توجه ویژه داشت. مسیرهای زمینی از مرزهای شرقی تا آذربایجان غربی و کردستان، اگر به درستی تجهیز و به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای منطقه متصل شوند، می‌توانند جایگزین‌های مؤثری برای مسیر زنگزور باشند. این مسیرها با عبور از مراکز صنعتی و تجاری کشور، نه تنها ظرفیت ترانزیتی دارند، بلکه می‌توانند به توسعه متوازن مناطق محروم نیز کمک کنند.

همچنین حضور فعال در سازمان‌های منطقه‌ای مانند اکو، شانگهای و اتحادیه اوراسیا، می‌تواند بستری برای طرح پیشنهادهای ایران در زمینه ترانزیت باشد. ایران باید از این تریبون‌ها برای مقابله با انحصار مسیرهای جدید توسط ترکیه و آمریکا استفاده و با ارائه طرح‌های جایگزین، حمایت کشورهای

عضو را جلب کند. کشوری که مسیرها را طراحی و مدیریت می‌کند، نه تنها درآمد کسب می‌کند، بلکه در معادلات سیاسی و اقتصادی منطقه نیز نقش آفرین می‌شود. ایران با سابقه تاریخی، موقعیت جغرافیایی و ظرفیت‌های انسانی و صنعتی، شایستگی آن را دارد که در این بازی، نه تماشاجی بلکه صحنه‌گردان باشد. اکنون زمان آن رسیده است با عبور از نگاه‌های سنتی، به ترانزیت به عنوان یک ابزار راهبردی در سیاست خارجی و توسعه ملی بنگریم. مسیر زنگزور، اگر چه تهدیدی جدی است اما می‌تواند نقطه آغاز یک بازنگری عمیق در سیاست‌های ترانزیتی ایران باشد؛ بازنگری‌ای که اگر با اراده، برنامه‌ریزی و مشارکت همه‌جانبه همراه شود، می‌تواند ایران را به جایگاه واقعی خود در نقشه ترانزیت منطقه‌ای و جهانی بازگرداند.



حمل‌ونقل. سوم، استفاده از دیپلماسی چندجانبه برای جلوگیری از انحصار مسیرهای جدید توسط ترکیه و آمریکا و چهارم، بهبود بهره‌داری از ظرفیت‌های موجود در بنادر جنوبی و فرودگاه‌ها تا مسیرهای دریایی و هوایی مکمل مسیرهای زمینی باشند.

در نهایت، مسیر زنگزور صرفاً یک جاده در ارمنستان نیست، بلکه نشانه‌ای از حذف تدریجی ایران از نقشه ترانزیت منطقه‌ای است. اکنون زمان تصمیم‌گیری است؛ آیا ایران در این بازی تماشاجی خواهد بود یا بازیگر و حتی صحنه‌گردان؟ تجربه تلخ فرصت‌های از دست‌رفته باید ما را هوشیار کند، چرا که در این رقابت، سکوت و تعلل برابر با عقب‌نشینی است و بازگشت به جایگاهی که از دست رفته، ممکن است بیش از یک قرن طول بکشد اگر اصلا ممکن باشد. در چنین شرایطی، ایران باید با نگاهی واقع‌گرایانه و آینده‌نگر، جایگاه خود را در نقشه ترانزیت منطقه‌ای بازتعریف کند. نخستین گام، بازنگری در سیاست‌های ترانزیتی کشور است، باید مشخص شود که ایران می‌خواهد صرفاً یک مسیر عبوری باشد یا بازیگری تأثیرگذار در طراحی و مدیریت کریدورهای منطقه‌ای.

در این مسیر توجه به زیرساخت‌های داخلی حیاتی است. شبکه ریلی کشور باید به گونه‌ای توسعه یابد که بتواند بار ترانزیتی را با سرعت، امنیت و هزینه مناسب جابه‌جا کند. همچنین بنادر جنوبی ایران بویژه بندر چابهار، باید به هاب‌های لجستیکی تبدیل شوند که بتوانند نقش مکمل مسیرهای زمینی را ایفا کنند. فرودگاه‌های بین‌المللی نیز باید از حالت انفعالی خارج شده و با جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ارتقای خدمات، به مراکز حمل‌ونقل چندوجهی تبدیل شوند.

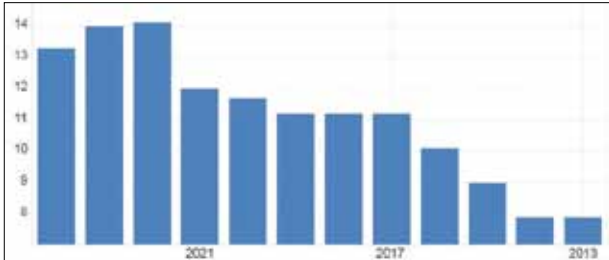
از سوی دیگر، دیپلماسی اقتصادی ایران باید فعال‌تر و هدفمندتر عمل کند. روابط با کشورهای قفقاز، آسیای مرکزی و روسیه باید بر پایه منافع مشترک در حوزه ترانزیت و بازتعریف شود. توافقاتی دوجانبه و چندجانبه در زمینه

نیروی کار افغانستانی؛ ضرورت اقتصادی یا چالش سیاستی در ایران؟

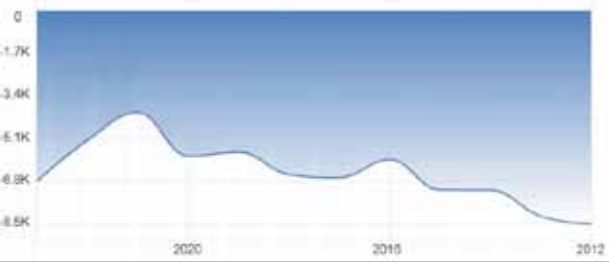
معمای کار مهاجران

بحران‌های عمیق در خود این کشور دارد. این دلایل را می‌توان به صورت زیر دسته‌بندی کرد:

-نبود کار و اشتغال: اقتصاد افغانستان پس از چند دهه جنگ و بی‌ثباتی، توانایی ایجاد فرصت‌های شغلی کافی برای جمعیت جوان و فعال خود را ندارد. نرخ بیکاری بسیار بالا، جوانان را به جست‌وجوی کار در خارج از مرزها سوق می‌دهد.



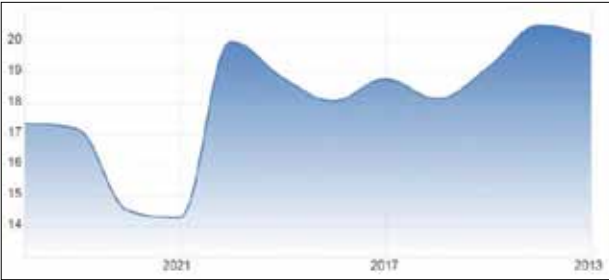
-کشور به‌شدت واردات‌پذیر: ساختار اقتصادی افغانستان به‌شدت به واردات وابسته است و تولید داخلی بسیار ضعیف است. این وابستگی، فرصت‌های شغلی در صنایع داخلی را از بین برده و اقتصاد را شکننده کرده است. این وابستگی را می‌توان در کسری شدید و مزمن و هر ساله تراز تجاری (تفاضل واردات از صادرات) افغانستان دید.



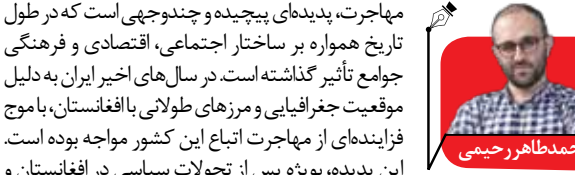
- ناامنی: بی‌ثباتی سیاسی و امنیتی، بویژه پس از روی کار آمدن طالبان، یکی از اصلی‌ترین عوامل فرار مردم از این کشور است. تهدیدات امنیتی و فقدان یک دولت باثبات، زندگی را برای شهروندان دشوار و غیرقابل تحمل کرده است.

- فقدان امنیت شغلی: در کنار نبود کار، مشاغل موجود نیز فاقد هر گونه امنیت شغلی هستند. ضعف شدید نظام بیمه، حقوق ثابت و قراردادهای رسمی، کار را برای مردم افغانستان بی‌ثبات و ناپایدار کرده است.

- درآمد سرانه بسیار پایین و تولید ناخالص داخلی (GDP) کم: درآمد سرانه در افغانستان در زمره پایین‌ترین‌ها در جهان است. تولید ناخالص داخلی بسیار پایین، نشان‌دهنده ناکارآمدی کلی اقتصاد است و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی را عملاً غیرممکن می‌سازد.



-نبود سرمایه‌گذاری: نبود امنیت، فساد گسترده و فقدان زیرساخت‌های مناسب، باعث شده سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در افغانستان وجود نداشته باشد. این وضعیت چشم‌انداز هر گونه رشد اقتصادی و توسعه را از بین برده است.

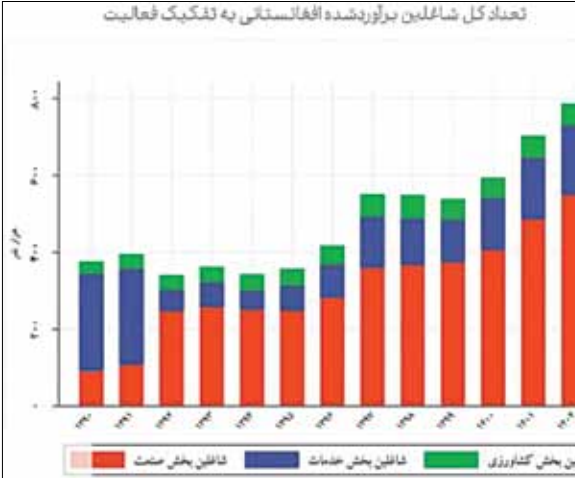


تشدید بحران‌های اقتصادی و امنیتی، ابعاد تازه‌ای به خود گرفته و به یک مساله مهم در حوزه سیاست‌گذاری‌های داخلی ایران تبدیل شده است.

با بررسی آمارهای موجود، مشخص می‌شود که این جمعیت کاری عمدتاً در بخش‌هایی خاص از اقتصاد ایران مستقر شده و به عنوان نیروی کار در مشاغلی فعالیت می‌کنند که از جذابیت کمتری برای نیروی کار بومی برخوردارند. در این گزارش ضمن تشریح این وضعیت، دلایل ریشه‌ای مهاجرت گسترده، چالش‌ها و فرصت‌های ناشی از حضور این نیروی کار برای ایران و در نهایت توصیه‌های مشخص برای سیاست‌گذاران ارائه می‌شود.

■ افزایش جمعیت و تمرکز در بازار کار

در سال‌های پس از ۱۴۰۰، جمعیت مهاجر افغانستانی در ایران با افزایش چشمگیری روبه‌رو شده است. بخش قابل توجهی از این مهاجران به دلیل وضعیت اقتصادی ناگوار و ناامنی در کشور خود، به ایران پناه آورده و به‌سرعت در بازار کار جذب شدند. داده‌ها نشان می‌دهد عمده شاغلان افغانستانی در ایران، در ۴ بخش اصلی ساختمان، کشاورزی، خدمات و برخی مشاغل فنی و تولیدی مستقر شده‌اند.



بخش ساختمان که همواره با کمبود نیروی کار ساده و فصلی مواجه بوده، یکی از مهم‌ترین مقاصد این مهاجران است. از کارهای بنایی و کارگری ساده گرفته تا استادکاری در برخی حوزه‌ها، حضور این نیروها حیاتی تلقی می‌شود. در بخش کشاورزی نیز بویژه در استان‌های مرزی و مناطق دارای اراضی زراعی وسیع، مهاجران افغانستانی سهم قابل توجهی در عملیات کشت، برداشت و بسته‌بندی محصولات دارند. بخش خدمات شامل مشاغلی چون کار در رستوران‌ها، کارگاه‌های کوچک، نظافت و نگهداری ساختمان‌ها است که به دلیل دستمزد پایین و سختی کار، معمولاً مورد توجه کمتری از سوی نیروی کار ایرانی قرار می‌گیرد. همچنین در کارگاه‌های صنعتی کوچک و متوسط، این مهاجران در مشاغلی مانند جوشکاری، برشکاری و کارگری خط تولید مشغول به کار هستند.

نکته مهم این است که این مهاجران عمدتاً جذب مشاغل کم‌هزینه، سخت و کم‌متقاضی در میان نیروی کار ایرانی شده‌اند. این نیروها حلقه‌های مفقوده در بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی ایران را پر کرده‌اند؛ به گونه‌ای که در بسیاری از موارد، نبود این نیروها به توقف در حلقه‌های تولید یا افزایش چشمگیر هزینه‌های عملیاتی منجر خواهد شد.

■ دلایل مهاجرت گسترده از افغانستان

مهاجرت گسترده از افغانستان به ایران ریشه در مشکلات ساختاری و

دوشنبه ۲۷ مرداد ۱۴۰۴
وطن‌امروز | شماره ۳۲۹۲

اقتصادی

اخبار

ارزش معاملات همچنان نشان

از تداوم رکود در بازار سهام دارد

ارزش معاملات خرد بازار سهام در معاملات دیروز به حدود ۲.۸ همت رسید که یکی از کمترین ارقام در یک ماه اخیر است. این کاهش در شرایطی رخ داده که میانگین ارزش معاملات ۲۵ روزه بازار بالاتر از ۵ همت بوده و نشان می‌دهد نقدینگی فعال در بازار کاهش داشته است.

بازار سرمایه روز یکشنبه ۲۶ مردادماه با رشد شاخص کل همراه شد. در پایان معاملات، شاخص کل بورس با ۴۵ هزار و ۷۴۲ واحد افزایش (۱.۸۶ درصد) در ارتفاع ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار واحد ایستاد. شاخص هم‌وزن نیز با رشد ۸۰.۲۴ واحدی (۱.۰۶ درصد) به رقم ۷۶۷ هزار و ۷۰۳ واحد رسید.

ارزش معاملات خرد بازار سهام در معاملات دیروز به حدود ۲.۸ همت رسید که یکی از کمترین ارقام در یک ماه اخیر محسوب می‌شود. این کاهش در شرایطی رخ داده که میانگین ارزش معاملات ۲۵ روزه بازار بالاتر از ۵ همت بوده و نشان می‌دهد نقدینگی فعال در بازار به‌طور محسوسی کاهش یافته است. افت ارزش معاملات خرد معمولاً بیانگر کاهش مشارکت حقیقی‌ها و کاهش انگیزه خرید در میان معامله‌گران کوتاه‌مدتی است.

کارشناسان معتقدند تداوم معاملات کم‌حجم می‌تواند نشانه‌ای از بی‌اعتمادی یا انتظار فعالان بازار برای روشن‌تر شدن چشم‌انداز سیاسی و اقتصادی کشور باشد. در عین حال، پایین بودن ارزش معاملات خرد، ریسک نقدشوندگی سهام را افزایش داده و همین امر می‌تواند فشار بیشتری بر بازار وارد کند. با این حال، برخی تحلیلگران اعتقاد دارند با توجه به نسبت پایین P/E بازار (۵.۳۲ واحد) و رسیدن آن به سطوح ارزنده تاریخی، احتمال بازگشت جریان نقدینگی و افزایش ارزش معاملات در هفته‌های آینده وجود دارد.

داده‌های منتشر شده، نسبت P/E بازار به ۵.۳۲ واحد کاهش یافت؛ سطحی که آخرین بار در سال ۱۳۹۴ تجربه شده بود. کاهش این نسبت، نشان‌دهنده ارزندگی سهام در مقایسه با میانگین تاریخی آن است.

کارشناسان معتقدند کاهش مداوم نسبت P/E به سطوح پایین تاریخی، در کنار ورود نقدینگی‌های جدید، می‌تواند نشانه‌ای از افزایش جذابیت بازار سهام در هفته‌های آینده باشد.

آخرین وضعیت قیمت سکه و ارز

دیروز در بازار آزاد طلای ۱۸ عیار هر گرم ۷ میلیون و ۵۱۱ هزار تومان و سکه تمام‌بهار آزادی طرح جدید ۸۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان معامله شد.

روز گذشته در بازار آزاد طلای ۱۸ عیار هر گرم ۷ میلیون و ۵۱۱ هزار تومان، سکه تمام‌بهار آزادی طرح قدیم ۷۵ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان و سکه تمام‌بهار آزادی طرح جدید نیز ۸۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان به فروش رسید.

در بازار سبزه‌میدان، همچنین قیمت نیم‌سکه بهار آزادی ۴۳ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان، ربع‌سکه بهار آزادی ۲۵ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان و سکه گرمی ۱۴ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان تعیین شد و به فروش رسید.

هر مثقال طلا در بازار داخلی نیز ۳۲ میلیون و ۵۴۰ هزار تومان ارزش‌گذاری شد، ضمن اینکه قیمت هراونس طلا در بازارهای جهانی ۳۳۲۷ دلار بود.

همچنین قیمت اونس سنت دالر توافقی در بازار تجاری روز گذشته با افزایش نسبت به روز کاری قبل، به نرخ ۷۲ هزار و ۶۵ تومان و قیمت توافقی حواله دلا نیز به نرخ ۶۹ هزار و ۹۶۶ تومان رسید.

قیمت توافقی هر اسکانس یسور در مرکز مبادله ایران نیز با افزایش نسبت به روز کاری قبل به ۸۴ هزار و ۳۵۴ تومان و نرخ حواله یورو نیز به ۸۱ هزار و ۸۹۷ تومان رسید.

از سوی دیگر، اسکانس درهم امارات نیز با افزایش نسبت به روز کاری گذشته، ۱۹ هزار و ۶۲۲ تومان ارزش‌گذاری شد و نرخ حواله درهم نیز ۱۹ هزار و ۵۱ تومان بود.

وصول بیش از ۶ همت از محل کتمان درآمد در ۴ ماه نخست سال جاری

بیش از ۶ هزار میلیارد تومان مالیات و جرایم از محل کتمان درآمد موضوع ماده ۱۹۲ قانون مالیات‌های مستقیم در ۴ ماه نخست سال جاری وصول شد.

در راستای بررسی اسناد و مدارک به دست آمده از بازرسی مالیاتی موضوع ماده ۱۸۱ قانون مالیات‌های مستقیم، طی ۴ ماهه اول سال ۱۴۰۳ بیش از ۲هزار و ۵۰۰ برگ تشخیص مالیاتی به مبلغ بیش از ۱۳ هزار و ۷۰۰ میلیارد ریال و ۱۵۰۰ برگ قطعی به مبلغ بیش از ۱۲ هزار میلیارد ریال صادر شده است. تا تیرماه بیش از ۶۳ هزار میلیارد ریال (۶ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان) از این بخش مالیات وصول شده است. همچنین در این بازه زمانی، حدود ۳ هزار و ۵۰۰ مؤدی در فهرست فاقد اعتبار مالیاتی درج و حدود ۴ هزار مؤدی مشکوک شناسایی شده است. در این بازه زمانی، حدود ۷ هزار و ۴۰۰ گزارش مردمی در حوزه فرار مالیاتی دریافت شده است، در این راستا بیش از ۲ هزار بازدید میدانی از محل فعالیت اشخاص مشکوک گزارش شده به عمل آمده که منجر به شناسایی ۳۷۹ فرد فاقد پرونده مالیاتی شده و ۴۲۸ مورد از گزارش‌ها نیز در مرحله درخواست استعلام تراکشن بانکی قرار گرفته است. در راستای مبارزه با پول‌شویی و مطابق بررسی گزارش‌های موارد مشکوک، اطلاعات ۳۸۳ مؤدی در ۴ ماه ابتدایی سال جاری به سه مرکز اطلاعات مالی ارسال شد.