



جهش ۴۱۱ درصدی
تأمین غلات از بندر کاسپین

تهران رسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی
شنبه ۹ تیر ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۵۴ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

info@TejarateJahani.Com

27-06-2026

www.TejarateJahani.Com



بازگشت پروازها؛ آسمان
کیش دوباره گشوده شد

۳

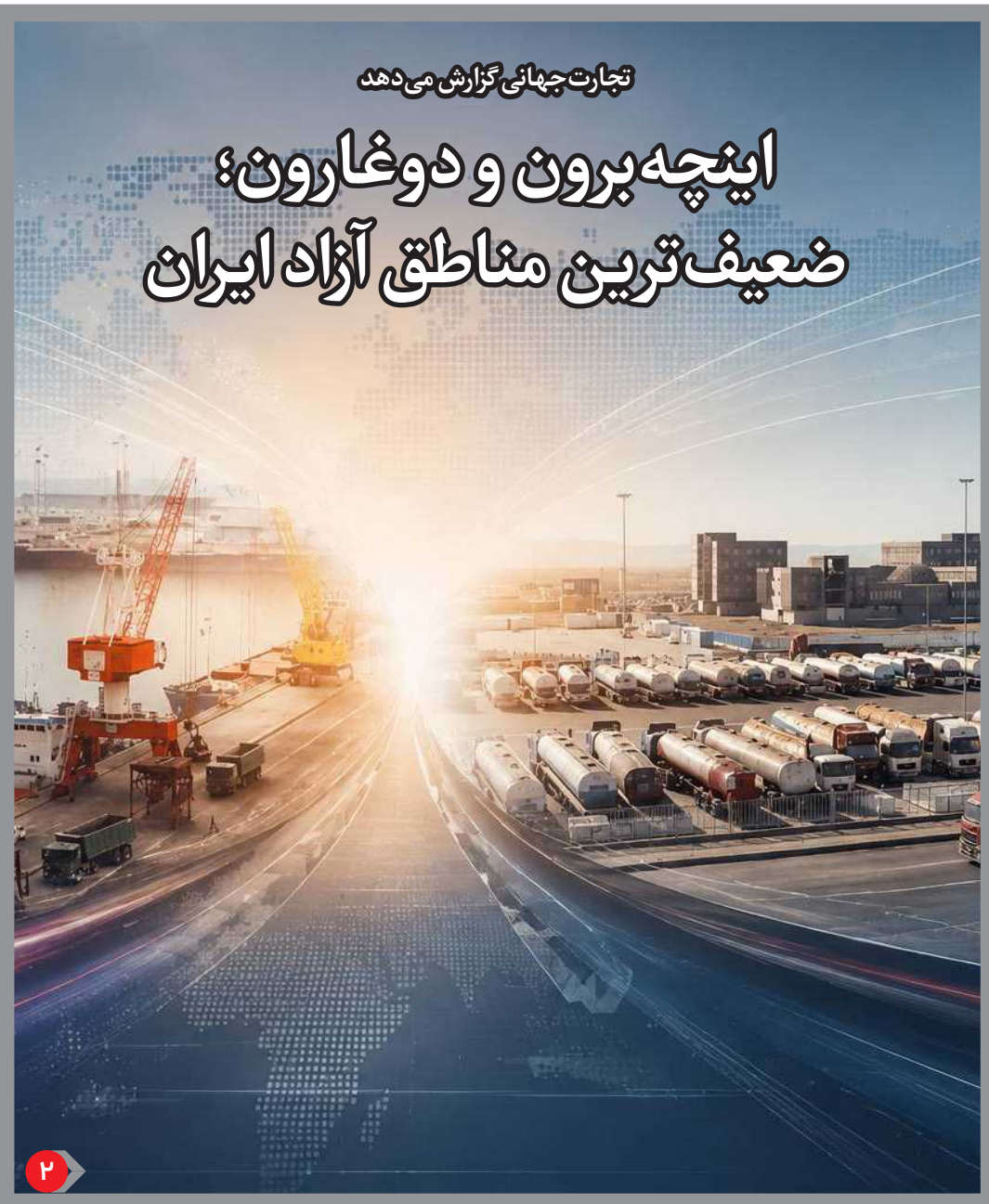
بازگشت کشتی های
تجاری به چابهار

۴



آیا روند به قطب
تجارت ایران و عراق
تبدیل می شود؟

۲



تجارت جهانی گزارش می دهد

اینچه برون و دوغارون؛
ضعیف ترین مناطق آزاد ایران

تجارت جهانی بر اساس گزارش تحلیلی دبیرخانه مناطق
آزاد گزارش می دهد:

کیش و انزلی مناطق برتر ایران

۲

تعرفه ای که معادلات بازار خود را تغییر می دهد؛

مناطق آزاد در آستانه
فصل تازه واردات

۴

شائولیای؛ فرمول لیتوانی برای جذب سرمایه در قلب اروپا



تجارت جهانی در نقشه اقتصادی اروپا، شائولیای شهری کوچک در شمال لیتوانی است؛ شهری با حدود ۱۰۵ هزار نفر جمعیت که نه به دریا راه دارد و نه در زمره پایتخت های مالی قاره قرار می گیرد. با این حال، همین شهر در سال های اخیر به یکی از نمونه های موفق جذب سرمایه گذاری صنعتی در اروپای شرقی تبدیل شده است؛ موفقیتی که بیش از هر چیز بر پایه زیرساخت، مشوق های مالیاتی و سرعت تصمیم گیری بنا شده است. منطقه آزاد اقتصادی شائولیای با مساحت ۱۳۳ هکتار در مجاورت فرودگاه بین المللی شائولیای و شاهراه های اصلی حمل و نقل شمال اروپا قرار دارد. این منطقه که در سال ۲۰۱۵ فعالیت خود را از سر گرفت، امروز به مرکزی برای صنایع مهندسی، فلزات، الکترونیک، پلاستیک و تجهیزات صنعتی تبدیل شده است. شهر شائولیای از نظر تولید ناخالص داخلی چهارمین شهر مهم لیتوانی محسوب می شود و بیش از ۲۵۰ دانشجو در رشته های مهندسی آن تحصیل می کنند؛ مزیتی که دسترسی سرمایه گذاران به نیروی کار متخصص را تسهیل کرده است. اما آنچه شائولیای را از بسیاری مناطق آزاد جهان متمایز می کند، مدل تشویقی آن است. ثبت شرکت در این منطقه تنها یک روز زمان می برد و سرمایه گذارانی که حداقل یک میلیون یورو در دارایی های ثابت سرمایه گذاری کنند، تا ۱۰ سال از مالیات بر سود شرکت ها معاف هستند و برای شش سال بعد نیز تنها ۷۰ درصد مالیات پرداخت می کنند. علاوه بر این، مالیات بر املاک و مالیات سود سهام برای سرمایه گذاران خارجی حذف شده است. نتایج این سیاست ها به تدریج نمایان شده است. شرکت آمریکایی INTUS برای احداث کارخانه ای ۵۰ هزار مترمربعی در این منطقه برنامه ریزی کرد که ظرفیت ایجاد ۶۰۰ شغل را دارد. در سال های اخیر نیز مجموعه ای از شرکت های حوزه پنجره سازی، تجهیزات پزشکی، تبلیغات صنعتی و لجستیک در این منطقه مستقر شده اند. تجربه لیتوانی نشان می دهد رقابت جهانی برای جذب سرمایه دیگر تنها بر سروسعت بازار نیست. در کشوری با جمعیت کمتر از سه میلیون نفر، مناطق آزاد اقتصادی توانسته اند میلیارد ها یورو سرمایه جذب کنند. برای مقایسه، منطقه آزاد کاتوناس بیش از ۱.۵۶ میلیارد یورو سرمایه گذاری جذب کرده و منطقه آزاد کلاپیدا تاکنون بیش از ۸۶۷ میلیون یورو سرمایه و بیش از ۵ هزار شغل ایجاد کرده است.

یادداشت روز

برون رفت از رکود اقتصادی مناطق آزاد؛ از بازنگری سیاست ها تا جهش سرمایه گذاری



محمدعلی اکبر
معاون اقتصادی موسسه تجارت جهانی

مناطق آزاد ایران با هدف تبدیل شدن به موتور محرک اقتصاد ملی، توسعه صادرات، جذب سرمایه گذاری خارجی، انتقال فناوری و ایجاد اشتغال شکل گرفتند، اما در سال های اخیر بسیاری از این مناطق با رکود اقتصادی، کاهش سرمایه گذاری و کند شدن اجرای پروژه های عمرانی مواجه شده اند. تداوم این وضعیت نه تنها فاصله مناطق آزاد با اهداف اولیه را افزایش داد، بلکه فرصت های ارزشمند توسعه منطقه ای را نیز محدود کرده است. اکنون زمان آن رسیده که با نگاهی واقع بینانه، مسیر خروج از رکود اقتصادی این مناطق بازتعریف شود. یکی از مهم ترین عوامل رکود، بی ثباتی قوانین و مقررات است. سرمایه گذار، پیش از هر چیز، به امنیت اقتصادی و قابلیت پیش بینی آینده نیاز دارد. تغییر مکرر مقررات، محدود شدن برخی معافیت ها و پیچیدگی های اداری، جذابیت سرمایه گذاری در مناطق آزاد را کاهش داده است. ایجاد ثبات قانونی، کاهش بروکراسی و تسهیل فرآیند صدور مجوزها می تواند بار دیگر اعتماد فعالان اقتصادی را جلب کند. عامل مهم دیگر، تمرکز بیش از حد برخی مناطق بر فعالیت های تجاری و وارداتی است. در شرایط کنونی، مناطق آزاد باید از الگوی تجارت محور فاصله گرفته و به سمت تولید صادرات گرا حرکت کنند. ایجاد شهرک های صنعتی تخصصی، حمایت از صنایع دانش بنیان، توسعه صنایع تبدیلی و تکمیل زنجیره ارزش می تواند ضمن افزایش اشتغال، درآمد پایدار برای این مناطق ایجاد کند. جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی نیز نیازمند رویکردی فعال است. صرف وجود معافیت های مالیاتی دیگر مزیت رقابتی کافی محسوب نمی شود.

یادداشت روز

از ساحل تا راهبر؛ مناطق آزاد در جستجوی نقشهای نو برای اقتصاد دریا

باشند، بلکه بر پایه مزیت های رقابتی، توانمندی های اقتصادی و ویژگی های هر منطقه تدوین خواهند شد. در عمل، چنین نگاهی می تواند تفاوت میان یک منطقه آزاد صنعتی، یک بندر ترانزیتی، یک قطب گردشگری یا یک مرکز فرآوری کالا را روشن تر کند. برای مناطق ساحلی، این تفاوت معنایی روشن دارد؛ اقتصاد دریا دیگر تنها به کشتیرانی یا ماهیگیری محدود نیست. فردوسی در سخنان خود به روند چندماهه تدوین برنامه های راهبردی نیز اشاره کرد.

با این حال، شاید مهم ترین بخش این نشست، تأکید بر هماهنگی میان دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و مجموعه مسئول اجرای سیاست های توسعه دریا محور باشد. از همین رو، تأکید بر پرهیز از موازیکاری و تدوین برنامه ای واحد را میتوان یکی از مهمترین پیام های این نشست دانست. در سالهای گذشته، مناطق آزاد ایران همواره با دو نگاه متفاوت روبه رو بوده اند.

اقتصاد دریا، برخلاف تصور رایج، تنها به شهرهای ساحلی محدود نمی رسد. در این میان، نقش مدیران مناطق آزاد نیز تعیین کننده خواهد بود. با این همه، موفقیت این مسیر تنها به تدوین اسناد وابسته نیست.

آنچه در این نشست مطرح شد، بیش از هر چیز بیانگر تلاش برای ایجاد زبان مشترک میان نهادهای تصمیم گیر است. اقتصاد ایران در آستانه دوره های قرار دارد که مزیت های جغرافیایی بیش از گذشته اهمیت یافته اند.



نادیا محمدی
دبیر سرویس مناطق آزاد

در اقتصاد جهانی، جغرافیا تنها یک ویژگی طبیعی نیست؛ سرمایه های راهبردی است که می تواند مسیر رشد یا رکود یک کشور را رقم بزند. کشورهایی که توانسته اند ساحل را به موتور تولید، بازگانی و سرمایه گذاری بدل کنند، امروز سهم چشمگیری از زنجیره ارزش جهانی را در اختیار دارند. ایران نیز با هزاران کیلومتر کرانه در شمال و جنوب، سالیانه از ظرفیتی سخن می گوید که هنوز تنها بخشی از آن به بهره برداری رسیده است. اکنون به نظر می رسد سیاست گذاران در پی آن هستند که با بازنگری در برنامه های مناطق آزاد، این ظرفیت را از مرحله شعار به عرصه اجرا نزدیکتر کنند.

نشست بررسی فعالیت های توسعه دریا محور در مناطق آزاد تجاری، صنعتی، بیش از آنکه یک گردهمایی اداری باشد، نشانه ای از تغییر نگاه در ساختار برنامه ریزی اقتصادی کشور به شمار می رود؛ تغییری که می کوشد مناطق آزاد را نه مجموعه هایی جدا از راهبردی ملی، بلکه بخشی از یک نقشه کلان برای اقتصاد دریا تعریف کند.

حسین فردوسی، سرپرست دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در این نشست بر نکته ای تأکید کرد که شاید مهمترین پیام آن باشد؛ برنامه های راهبردی مناطق آزاد قرار نیست نسخه های یکسان برای همه

تجارت جهانی بر اساس گزارش تحلیلی دبیرخانه مناطق آزاد گزارش می دهد:

کیش و انزلی مناطق برتر ایران



تجارت جهان سال هاست که درباره مناطق آزاد ایران با واژه هایی مانند «موقعیت ژئوپلیتیکی»، «دروازه تجارت»، «هاب ترانزیت» و «قطب سرمایه گذاری» سخن گفته می شود؛ واژه هایی که در بسیاری موارد بیش از آنکه بازتاب عملکرد باشند، روایت کننده ظرفیت های بالقوه اند. اما در اقتصاد امروز، ظرفیت بدون برنامه ارزشی نمی آفریند. آنچه سرمایه را پایدار می کند، تجارت را گسترش می دهد و توسعه را پایدار می سازد، نه صرفاً موقعیت جغرافیایی، بلکه کیفیت حکمرانی، انسجام برنامه ریزی و توانایی تبدیل مزیت به پروژه های قابل اجراست.

دسته بندی نهایی اسناد راهبردی مناطق آزاد، که بر پایه مجموعه ای از شاخص های تخصصی از جمله شفافیت مأموریت، مدل درآمدی، پروژه های پیشران، شاخص های عملکرد، نظام پایش، اولویت بندی سرمایه گذاری و قابلیت اجرای برنامه ها انجام شده، شاید مهم ترین تصویر از وضعیت حکمرانی مناطق آزاد در سال های اخیر باشد. این ارزیابی، بیش از آنکه یک رتبه بندی اداری باشد، نقشه ای از شکاف مدیریتی میان مناطق آزاد کشور است؛ شکافی که نشان می دهد برخی مناطق در حال ورود به نسل جدید حکمرانی اقتصادی هستند و برخی دیگر هنوز در مرحله تدوین ابتدایی ترین الزامات برنامه ریزی باقی مانده اند.

در میان مناطق ارزیابی شده، کیش و انزلی بیش از دیگران تصویری از بلوغ مدیریتی ارائه می کنند. وجه مشترک این دو منطقه صرفاً برخورداری از زیرساخت یا سابقه فعالیت نیست؛ بلکه تلاش برای پیوند دادن برنامه ریزی با اجراست. در این اسناد، مأموریت

اقتصادی، پروژه های پیشران، شاخص های ارزیابی عملکرد، مدل درآمدی و نظام پایش در قالبی نسبتاً منسجم کنار یکدیگر قرار گرفته اند؛ موضوعی که نشان می دهد نگاه مدیریت این مناطق از اداره روزمره به سمت حکمرانی راهبردی در حال حرکت است.

کیش در سال های اخیر کوشیده است وابستگی سنتی خود به درآمدهای حاصل از ساخت وساز و واگذاری اراضی را کاهش دهد و با توسعه گردشگری، اقتصاد دیجیتال، خدمات مالی و سرمایه گذاری، سید درآمدی متنوع تری ایجاد کند. قرار گرفتن این منطقه در بالاترین سطح آمادگی اسناد راهبردی، بیش از هر

نشان می دهد انزلی توانسته است میان مزیت های منطقه ای و ساختار برنامه ریزی ارتباطی منطقی برقرار کند؛ موضوعی که احتمال موفقیت پروژه های آینده را افزایش می دهد.

اما تصویر دسته دوم، تصویری متفاوت است؛ نه شکست، بلکه فرصتی که هنوز کامل نشده است.

بانه و مریوان، قصرشیرین، مهران، قشم و مازندران همگی از ظرفیت های اقتصادی قابل توجهی برخوردارند، اما ارزیابی نشان می دهد اسناد این مناطق هنوز به بلوغ لازم برای اجرا نرسیده اند. مشکل اصلی این مناطق کمبود مزیت نیست؛ بلکه فاصله میان ظرفیت و برنامه است.

قصرشیرین با دسترسی مستقیم به بازار عراق، مهران با یکی از پرتددترین مرزهای زمینی کشور، بانه و مریوان با قابلیت تبدیل شدن به قطب تجارت مرزی، قشم با ظرفیت های گسترده انرژی، گردشگری و صنایع دریایی و مازندران با دسترسی هم زمان به بازارهای شمالی، هر یک از منظر اقتصادی دارای مزیت های انکارناپذیرند. با این حال، ارزیابی نشان می دهد که این مزیت ها هنوز به چارچوبی عملیاتی، دارای شاخص های عملکرد، مدل مالی، پروژه های اولویت دار و نظام پایش تبدیل نشده اند.

پیام این رتبه بندی روشن است؛ در اقتصاد رقابتی، مزیت جغرافیایی زمانی ارزش می آفریند که پشتوانه یک برنامه دقیق باشد. بدون چنین برنامه ای، حتی بهترین موقعیت نیز نمی تواند سرمایه را جذب کند یا رشد پایدار ایجاد کند.

اما هشدار اصلی این ارزیابی در دسته سوم نمایان می شود؛ جایی که سرخس و سیستان قرار گرفته اند.

این دو منطقه، از نظر موقعیت ژئوپلیتیکی، جزو ارزشمندترین نقاط کشور محسوب می شوند. سرخس در چهارراه ارتباطی آسیای مرکزی قرار دارد و سیستان می تواند حلقه اتصال شرق ایران به بازارهای منطقه

باشد. با این حال، ارزیابی نشان می دهد اسناد این مناطق هنوز از مرحله معرفی ظرفیت ها عبور نکرده و به برنامه ای راهبردی، عملیاتی و قابل سنجش تبدیل نشده اند.

این موضوع، صرفاً یک ضعف شکلی نیست. در ادبیات توسعه، فاصله میان «شناخت ظرفیت» و «طراحی راهبرد» فاصله میان ایده و اجراست.

سرمایه گذار، صرف معرفی قابلیت ها را مبنای تصمیم قرار نمی دهد؛

و به دنبال اهداف کمی، زمان بندی، مدل درآمدی، نظام ارزیابی و تضمین اجرای پروژه هاست. تا زمانی که چنین ساختاری شکل نگیرد، حتی ارزشمندترین موقعیت های جغرافیایی نیز در رقابت منطقه ای عقب خواهند ماند.

این رتبه بندی، در واقع مرزبندی میان دو شیوه مدیریت را ترسیم می کند؛ مدیریت مبتنی بر داده، برنامه و ارزیابی در یک سو و مدیریت متکی بر ظرفیت های بالقوه و تصمیم های روزمره در سوی دیگر.

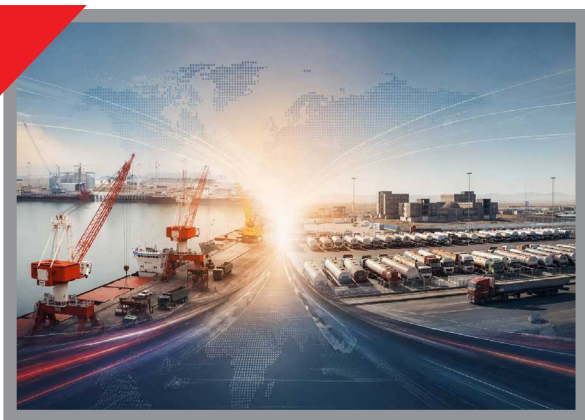
پیام نهایی این گزارش نیز همین است. دوران اتکا به مزیت های طبیعی و جغرافیایی، بدون برخورداری از حکمرانی کارآمد، رو به پایان است. سرمایه امروز به دنبال پیش بینی پذیری، شفافیت و برنامه است. مناطقی که توانسته اند این الزامات را در اسناد راهبردی خود منعکس کنند، شانس بیشتری برای تبدیل ظرفیت به رشد اقتصادی خواهند داشت. در مقابل، مناطقی که هنوز از تدوین یک نقشه راه معتبر بازمانده اند، پیش از آنکه رقابت را با دیگران بیازند، آن را در برابر ضعف برنامه ریزی خود واگذار کرده اند. شاید مهم ترین دستاورد این ارزیابی نیز همین باشد؛ اینکه برای نخستین بار، کیفیت حکمرانی به معیار اصلی سنجش آینده مناطق آزاد تبدیل شده است.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

تجارت جهانی گزارش می دهد

اینچه برون و دوغارون؛ ضعیف ترین مناطق آزاد ایران



تجارت جهان گاهی مهم ترین یافته یک گزارش، پایین بودن امتیاز نیست؛ بلکه نبودن داده ای برای سنجش است. سند ارزیابی منتشر شده از سوی نهاد بالادستی مناطق آزاد، تصویری تأمل برانگیز از وضعیت برخی مناطق تازه تأسیس ارائه می دهد؛ تصویری که در آن، نام منطقه آزاد اینچه برون و منطقه آزاد دوغارون نه به عنوان مناطق با عملکرد ضعیف، بلکه در جایگاهی دیده می شود که اساساً امکان ارزیابی عملکرد آن ها وجود نداشته است.

بر اساس جدول «دسته بندی نهایی مناطق»، اینچه برون و دوغارون در دسته چهارم قرار گرفته اند؛ گروهی که در توضیح آن آمده است: «فاقد سند قابل ارزیابی یا فاقد ارسال». به بیان دیگر، مسئله تنها کسب امتیاز پایین نیست، بلکه نبود برنامه یا مستندات لازم برای سنجش عملکرد است؛ موضوعی که از منظر حکمرانی، چالشی عمیق تر از ضعف اجرایی محسوب می شود. این ارزیابی در شرایطی منتشر شده که مناطق آزاد جدید با هدف تبدیل شدن به موتور توسعه مرزها، تسهیل تجارت، جذب سرمایه گذاری و ایجاد اشتغال شکل گرفته اند. اینچه برون در مرز ترکمنستان و دوغارون در مرز افغانستان، هر دو از مهم ترین گلوگاه های تجاری ایران به شمار می روند و انتظار می رود نقش کلیدی در دیپلماسی اقتصادی و توسعه شرق و شمال شرق کشور ایفا کنند. با این حال، قرار گرفتن این دو منطقه در پایین ترین سطح طبقه بندی، پرسش هایی جدی درباره میزان آمادگی ساختار مدیریتی، نظام برنامه ریزی و فرآیندهای راهبردی آن ها ایجاد می کند.

گزارش کوتاه

پروژه های نیمه تمام سرمایه گذاری در کیش؛ جزیره زیر بار خواب سرمایه

تجارت جهان از ساحل های بکر تا اسکلت های بتنی خاموش، کیش سال هاست همزمان دو تصویر متضاد را با خود حمل می کند: vitrine لوکس گردشگری ایران و موزه ای از پروژه هایی که سرمایه را بلعیده اند اما هنوز به بهره برداری نرسیده اند. حالا مدیران منطقه آزاد می گویند بخشی از این انجماد در حال شکست است؛ اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست: چه میزان سرمایه در کیش قفل شده و هزینه این تعلل را چه کسی می پردازد؟ در بهار ۱۴۰۴، مسعود نیک افروز، معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد کیش، در بازدیدی میدانی از ۱۴ پروژه بزرگ سرمایه گذاری با کاربری عمدتاً هتل و بخشی صنعتی، یک پیام روشن داد: سرعت تکمیل پروژه ها با نیازهای جزیره همخوان نیست. او گفت برخی طرح ها در مراحل پایانی اجرا هستند و برخی دیگر به «توجه و تلاش بیشتری» نیاز دارند؛ عبارتی دیپلماتیک برای توصیف مسأله ای که اقتصاد کیش سال ها با آن دست به گریبان بوده است: انباشت پروژه های نیمه تمام، زمین های

بلوکه شده و سرمایه هایی که به جای تولید ارزش، در سازه های متوقف شده منجمد شده اند. ابعاد این مسأله اکنون با اعداد روشن تری دیده می شود. در آبان ۱۴۰۴، وزیر اقتصاد اعلام کرد که نزدیک به ۱۱۰ هزار میلیارد تومان پروژه متوقف یا معلق در کیش دوباره فعال شده و همزمان مشکلات ۱۳ پروژه دیگر نیز در حال رفع است. او همچنین گفت در یک سال منتهی به آن تاریخ، ۴۲ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری داخلی و ۱۵۰ میلیون یورو سرمایه گذاری خارجی در کیش جذب شده است. همین یک عدد-۱۱۰ همت- برای فهم وزن «خواب سرمایه» در کیش کافی است. اگر روایت دولت را مبنای بگیریم، حجم پروژه هایی که پیش تر آغاز شده اما به دلایل مختلف از مدار اجرا خارج شده بودند، به اندازه بودجه عمرانی چند استان کشور بوده است. این رقم، تنها هزینه فرصت از دست رفته برای چند استان کشور نیست؛ بلکه برای خود جزیره نیز به معنای اتلاف ظرفیت اقامتی، کاهش عرضه خدمات، قفل شدن زمین و کند شدن گردش پول در اقتصاد محلی است.



بازگشت کشتی های تجاری به چابهار؛ آغاز احیای تجارت یازنگ هسدار برای اقتصاد بندری؟

تجارت جهان حسنا رجیبی، ورود نخستین کشتی تجاری از چین به بندر شهید کلاتری چابهار پس از پایان محدودیت های دریایی، تنها یک رویداد لجستیکی نیست؛ بلکه آزمونی برای سنجش تاب آوری اقتصاد ایران و کارآمدی زیرساخت های تجاری کشور است. این کشتی با حمل ۴۰۹ کانتینر کالا، نخستین نشانه از بازگشت تدریجی مسیرهای دریایی به شمار می رود، اما پرسش اساسی این است که آیا اقتصاد ایران توان بهره برداری پایدار از این فرصت را دارد یا این اتفاق نیز در حد یک خبر باقی خواهد ماند.

ورود نخستین کشتی تجاری از چین به بندر چابهار پس از پایان محدودیت های دریایی، از منظر اقتصادی فراتر از تخلیه چندصد کانتینر کالا است. این کشتی حامل ۴۰۹ کانتینر شامل قطعات خودرو، لوازم خانگی، تجهیزات صنعتی، ماشین آلات، مواد اولیه صنایع، پتل های خورشیدی و سایر کالاهای مورد نیاز بخش تولید بوده است؛ محموله ای که نشان می دهد تجارت میان ایران و چین بار دیگر در حال بازیابی مسیرهای مستقیم دریایی است.

بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسوی ایران، ظرفیتی بیش از ۸.۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا در سال دارد و در برنامه های توسعه ای، افزایش این ظرفیت تا بیش از ۲۰ میلیون تن هدف گذاری شده است. با این حال، طی سال های اخیر به دلیل تحریم ها، محدودیت های حمل و نقل دریایی و افزایش ریسک فعالیت خطوط کشتیرانی، بخش قابل توجهی از این ظرفیت بلااستفاده مانده است. اکنون بازگشت کشتی های تجاری می تواند نخستین گام برای فعال شدن دوباره این زیرساخت راهبردی باشد.

اما تحلیل اقتصادی این رویداد، تنها به جنبه های مثبت ختم نمی شود. اقتصاد ایران سال هاست با هزینه های بالای لجستیک، کندی فرآیندهای گمرکی، نوسانات ارزی و ضعف اتصال شبکه ریلی و جاده ای بنادر به مراکز تولید مواجه است. در چنین شرایطی، حتی اگر محدودیت های دریایی برطرف شود، بدون اصلاح این مشکلات ساختاری، مزیت رقابتی چابهار در برابر بنادر منطقه مانند جبل علی، گوادر یا صحرای آسانی از بین خواهد رفت.

بررسی تجربه بنادر موفق منطقه نشان می دهد که موفقیت تنها با ورود کشتی حاصل نمی شود. بندر زمانی به موتور رشد اقتصادی تبدیل می شود که زنجیره حمل و نقل، انبارداری، ترخیص کالا، بیمه، خدمات بانکی و حمل و نقل داخلی نیز همزمان فعال باشند. در غیر این صورت، هزینه توقف کالا در بندر افزایش یافته و مزیت زمانی تجارت از بین می رود.

از سوی دیگر، چین بزرگ ترین شریک تجاری ایران محسوب می شود و سهم قابل توجهی از واردات کالاهای واسطه ای، ماشین آلات و تجهیزات صنعتی کشور را تأمین می کند. از این رو، برقراری مجدد خطوط منظم کشتیرانی میان بندر چین و چابهار می تواند هزینه حمل کالا را کاهش داده، زمان تأمین مواد اولیه صنایع را کوتاه تر کرده و بخشی از فشار وارد بر زنجیره تأمین تولید را کاهش دهد. این موضوع در شرایطی که بسیاری از صنایع با کمبود مواد اولیه مواجه هستند، اهمیت مضاعفی پیدا می کند. با وجود این، نباید از یک کشتی، تصویری اغراق آمیز از رونق اقتصادی ترسیم کرد. رونق واقعی زمانی اتفاق می افتد که ورود کشتی های تجاری به یک برنامه منظم هفتگی یا ماهانه تبدیل شود، سرمایه گذاری در زیرساخت های بندری افزایش یابد، خطوط کشتیرانی بین المللی اعتماد خود را به بازار ایران باز یابند و صادرات غیرنفتی نیز همپای واردات رشد کند. در غیر این صورت، ورود نخستین کشتی تنها یک موفقیت خبری خواهد بود، نه یک دستاورد اقتصادی پایدار.

تجارت جهانی گزارش می دهد

رقابت پنهان ارس و نخجوان برای جذب تجارت

تجارت جهان در شمال غرب ایران، جایی که رودخانه ارس همچون یک خط طبیعی میان چند قلمرو سیاسی حرکت می کند، یک رقابت اقتصادی آرام اما عمیق در حال شکل گیری است؛ رقابتی که نه در سالن های مذاکره سیاسی، بلکه در مسیر کامیون ها، پایانه های مرزی، کارخانه ها، بازارهای محلی و برنامه های توسعه ای دیده می شود.



ارتباط زمینی با جهان خارج، به مسیرهای ایران و ترکیه وابسته است. همین شرایط باعث شده این منطقه همواره در مرکز توجهات ژئوپلیتیکی قفقاز قرار داشته باشد.

اقتصاد نخجوان بیشتر بر تجارت، خدمات، کشاورزی و صنایع سبک استوار است. برخلاف ارس که تلاش کرده تصویری از یک منطقه صنعتی و صادرات محور ارائه دهد، نخجوان بیشتر نقش یک مرکز توزیع و مصرف منطقه ای را ایفا می کند.

با این حال، حمایت های دولت آذربایجان و موقعیت سیاسی این منطقه باعث شده نخجوان در برنامه های

که می تواند ایران را به مسیرهای قفقاز، روسیه و حتی بازارهای اروپای شرقی متصل کند. به همین دلیل، آینده اقتصادی این منطقه بیش از هر چیز به توانایی آن در تبدیل شدن به یک هاب لجستیکی وابسته است.

در سوی دیگر مرز، نخجوان قرار دارد؛ منطقه ای که از نظر مساحت و جمعیت قابل مقایسه با اقتصادهای بزرگ منطقه نیست، اما اهمیت آن به دلیل موقعیت جغرافیایی چند برابر اندازه اقتصادی اش است.

نخجوان یک منطقه محصور در خشکی است که از سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان جدا افتاده و برای

در دو سوی این رودخانه، دو منطقه با ویژگی های متفاوت اما اهدافی مشابه قرار گرفته اند؛ منطقه آزاد ارس در ایران و جمهوری خودمختار نخجوان در جمهوری آذربایجان. هر دو به دنبال تبدیل شدن به نقطه اتصال تجارت منطقه ای هستند؛ یکی باتکیه بر ظرفیت تولید، موقعیت ترانزیتی و ارتباط با بازارهای ایران و روسیه، دیگری با استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی، حمایت دولت باکو و پیوندهای اقتصادی با ترکیه.

این رقابت، اگرچه کمتر در رسانه ها دیده می شود، اما بخشی از یک تغییر بزرگ تر در نقشه اقتصادی قفقاز جنوبی است؛ منطقه ای که پس از تحولات سیاسی و امنیتی سال های اخیر، اهمیت مسیرهای تجاری در آن بیش از گذشته افزایش یافته است.

منطقه آزاد ارس طی دو دهه گذشته تلاش کرده است از یک منطقه مرزی صرف به یک مرکز اقتصادی چندمنظوره تبدیل شود. این منطقه که در استان آذربایجان شرقی و در مجاورت جمهوری های ارمنستان و آذربایجان قرار دارد، به دلیل دسترسی به مسیرهای زمینی شمال ایران، یکی از مهم ترین نقاط اتصال کشور به بازارهای قفقاز و اوراسیا محسوب می شود.

بر اساس آمارهای رسمی، ارس در سال های اخیر میزبان بیش از ۲۰۰ واحد تولیدی و صنعتی بوده و ارزش صادرات آن در برخی سال ها از مرز ۶۰۰ میلیون دلار عبور کرده است. این ارقام نشان می دهد که این منطقه دیگر صرفاً یک محدوده تجاری مرزی نیست، بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به یک قطب تولیدی و صادراتی است.

بخش مهمی از فعالیت های اقتصادی ارس مربوط به صنایع غذایی، محصولات کشاورزی، صنایع فلزی، مصالح ساختمانی، قطعات صنعتی و کالاهای مصرفی است. نزدیکی به مرز، دسترسی به نیروی کار منطقه و معافیت ها و مشوق های مناطق آزاد، از جمله عواملی بوده که سرمایه گذاران را به این منطقه جذب کرده است.

اما مزیت اصلی ارس چیزی فراتر از کارخانه هاست. مزیت واقعی این منطقه، موقعیت آن در شبکه حمل و نقل منطقه ای است. ارس در نقطه ای قرار گرفته

گزارش کوتاه

آیا روند به قطب تجارت ایران و عراق تبدیل می شود؟



انتقال کالا از اروند به شهرهای جنوبی عراق نسبت به بسیاری از مسیرهای رقیب کمتر باشد.

در کنار این مزیت ها، سیاست های جدید برای تسهیل سرمایه گذاری نیز امیدها را افزایش داده است. گزارش های رسمی نشان می دهد میزان سرمایه گذاری خارجی جذب شده در مناطق آزاد طی ۹ ماهه سال ۱۴۰۴ با رشد بیش از ۲۵۰ درصدی به ۵۶۸ میلیون دلار رسیده و سرمایه گذاری محقق شده خارجی نیز بیش از ۳۰۰ درصد افزایش یافته است. چنین روندی می تواند در صورت هدایت هدفمند به اروند، زمینه ایجاد واحدهای تولیدی صادرات محور را فراهم کند. با این حال، تبدیل اروند به قطب تجارت ایران و عراق صرفاً با صدور بخشنامه های جدید امکان پذیر نخواهد بود. تجربه سال های گذشته نشان داده است که سرمایه گذار بیش از هر چیز به ثبات مقررات، سرعت صدور مجوزها، شفافیت رویه های گمرکی و دسترسی به زیرساخت های مناسب نیاز دارد. هرگونه تغییر مکرر قوانین، طولانی شدن فرآیندهای اداری یا ناهماهنگی میان دستگاه های اجرایی، می تواند بخشی از مزیت رقابتی منطقه را از بین ببرد.

زیرساخت های لجستیکی نیز همچنان یکی از مهم ترین چالش ها به شمار می روند. افزایش ظرفیت انبارها، توسعه پایانه های صادراتی، نوسازی شبکه حمل و نقل، تکمیل اتصال ریلی، توسعه بندر و گسترش خدمات هوشمند گمرکی از جمله اقداماتی است که می تواند هزینه تجارت را کاهش داده و زمان ترخیص کالا را کوتاه کند. در رقابت امروز، سرعت و هزینه حمل و نقل به اندازه معافیت های مالیاتی در تصمیم سرمایه گذاران اهمیت دارد.



حسنا رحیمی

روزنامه نگار

تجارت جهان

منطقه آزاد اروند سال هاست به دلیل همجواری با عراق، دسترسی هم زمان به بندر، مرز زمینی و رودخانه های بین المللی، یکی از مهم ترین ظرفیت های ژئواقتصادی ایران محسوب می شود. اکنون با مجموعه ای از تصمیم های جدید در حوزه تسهیل تجارت، توسعه زیرساخت ها و حمایت از سرمایه گذاری، این پرسش جدی مطرح است که آیا اروند در آستانه تبدیل شدن به هاب اصلی تجارت ایران و عراق قرار گرفته یا همچنان موانعی مانند بروکراسی، کمبود زیرساخت و دشواری جذب سرمایه گذار، تحقق این هدف را به تأخیر خواهد انداخت؟

تجارت ایران و عراق طی سال های اخیر همواره یکی از مهم ترین محورهای اقتصاد غیرنفتی کشور بوده است. ارزش مبادلات تجاری دو کشور در سال های اخیر در محدوده ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلار برآورد شده و عراق همچنان یکی از بزرگ ترین بازارهای صادراتی ایران به شمار می رود. بخش قابل توجهی از این تجارت از مسیر مرزهای خوزستان و به ویژه منطقه آزاد اروند انجام می شود؛ منطقه ای که از مزیت همجواری با بصره، دسترسی به بندر، فرودگاه، خطوط ریلی و دوگذرگاه مهم شلمچه و جذابه برخوردار است.

کارشناسان معتقدند مجموعه تصمیم های اخیر برای تسهیل تجارت، جذب سرمایه و توسعه همکاری های اقتصادی، می تواند جایگاه اروند را در زنجیره تجارت منطقه ای ارتقا دهد. این خوش بینی بی دلیل نیست. بر اساس آمار منتشر شده، صادرات مناطق آزاد کشور در هشت ماهه سال ۱۴۰۴ با رشد ۱۹ درصدی به حدود ۹۹۴ میلیون دلار رسید و روند جذب سرمایه نیز رشد قابل توجهی را تجربه کرد.

از سوی دیگر، عملکرد خود منطقه آزاد اروند نیز نشانه هایی از بهبود در نشان می دهد. در نخستین ماه سال ۱۴۰۴، تراز تجاری این منطقه با ثبت ۲۰ میلیون دلار صادرات در برابر ۶ میلیون دلار واردات، به مثبت ۱۴ میلیون دلار رسید؛ شاخصی که بیانگر ظرفیت بالای اروند در تبدیل شدن به یک مرکز صادرات محور است.

این منطقه نزدیک ترین نقطه صنعتی ایران به بازار جنوب عراق است؛ بازاری که علاوه بر نیاز گسترده به کالاهای ساختمانی، مواد غذایی، محصولات پتروشیمی، خدمات فنی و مهندسی و تجهیزات صنعتی، همچنان در مرحله بازسازی زیرساخت های خود قرار دارد. این ویژگی باعث شده هزینه حمل و نقل و زمان

گزارش کوتاه

بازگشت پروازها؛ آسمان کیش دوباره گشوده شد



تجارت جهان

صبح پنجم تیرماه، فرودگاه بین المللی کیش بار دیگر صدای فرود هواپیما را شنید؛ رخدادی که برای بسیاری از مردم جزیره، فعالان گردشگری و بازرگانان، تنها بازگشت یک پرواز نبود، بلکه نشانه ای از زنده شدن دوباره چرخه زندگی در یکی از مهم ترین کانون های گردشگری و بازرگانی ایران به شمار می رفت. با نشستن پرواز شماره ۷۰۵۵ شرکت هواپیمایی کیش بر باند فرودگاه و برگزاری آیین نمادین «واتر سالوت»، دوره ای از خاموشی در آسمان کیش پایان یافت و فصلی تازه آغاز شد؛ فصلی که پشت آن، هفته ها برنامه ریزی، هماهنگی و پیگیری پیوسته دیده می شود. در نگاه نخست، بازگشایی یک فرودگاه شاید تنها بازگشت رفت و آمد هوایی باشد، اما برای کیش، ماجرا بسیار فراتر از این است. این جزیره بر گردشگری، بازرگانی، سرمایه گذاری و خدمات استوار است و هر وقفه در رفت و آمد هوایی، بی درنگ بر هتل ها، بازارها، رستوران ها، شرکت ها و هزاران شغل وابسته به این چرخه اثر می گذارد. از همین رو، بازگشت پروازها را باید بازگشت جریان زندگی و پویایی اقتصادی به جزیره دانست. سه روز پیش از این رخداد، فرهاد یوسفی نژاد، سرپرست شرکت هواپیمایی کیش، در هفتمین نشست معاونان و مدیران سازمان منطقه آزاد کیش، از آمادگی کامل این شرکت برای از سرگیری پروازها خبر داده بود. او گفته بود که با برداشته شدن محدودیت های پدیدآمده، همه توان شرکت برای بازگرداندن پروازهای روزانه به کار گرفته شده و هدف، رسیدن هرچه زودتر به روال همیشگی است. به گفته او، در روزهای دشوار گذشته، راهکارهای گوناگونی برای نگه داشتن پیوند هوایی جزیره بررسی شد. محدودیت های فرودگاه مهرآباد سبب شد گزینه هایی مانند برقراری مسیر جایگزین از راه مشهدروزی می قرار گیرد تا پیوند کیش با دیگر شهرهای کشور حتی در سخت ترین روزها نیز گسسته نشود. این تصمیم ها نشان می دهد که برای مدیران این بخش، پایداری راه های هوایی تنها یک برنامه اجرایی نبود، بلکه بخشی از امنیت اقتصادی جزیره به شمار می رفت. یوسفی نژاد همچنین یادآور شد که مأموریت اصلی شرکت هواپیمایی کیش، پشتیبانی از صنعت گردشگری جزیره است و همه توان ناوگان برای آغاز دوباره پروازها به کار گرفته شده است. او از همکاری شرکت توسعه بندر و فرودگاه های کیش نیز سپاسگزاری کرد؛ همکاری ای که زمینه آماده سازی فرودگاه و پذیرش دوباره پروازها را فراهم ساخت و امروز نتیجه آن به روشنی دیده می شود. بر پایه برنامه ای که از پیش اعلام شده بود، پروازهای روزانه میان کیش و تهران، مشهد، اصفهان و شیراز دوباره برقرار می شود. همچنین مسیرهای تبریز، ساری، رشت، اهواز، کرمان و یزد نیز با

بازارهای مرزی ایران و نخجوان سال هاست که روابط اقتصادی نزدیکی دارند. هزاران نفر از ساکنان مناطق مرزی برای خرید، تجارت کوچک، خدمات درمانی و گردشگری میان دو طرف رفت و آمد کرده اند. همین جریان انسانی، یکی از مهم ترین موتورهای اقتصادی منطقه محسوب می شود.

اما تفاوت سیاست های اقتصادی دو طرف، مسیر این تعامل را تعیین می کند. ایران با تکیه بر ظرفیت تولید داخلی و مناطق آزاد تلاش می کند ارزش افزوده بیشتری ایجاد کند؛ یعنی کالا در ارس تولید یا تکمیل شود و سپس به بازارهای منطقه ای برسد.

در مقابل، نخجوان با بهره گیری از شبکه تجاری آذربایجان و ترکیه تلاش می کند نقش خود را به عنوان یک مرکز واردات، توزیع و خدمات تقویت کند.

در اقتصاد قرن بیست و یکم، مسیرها به اندازه کالا اهمیت دارند. کشوری که بتواند مسیر عبور کالا را کنترل کند، بخش مهمی از قدرت اقتصادی منطقه را در اختیار خواهد داشت.

به همین دلیل، تحولات مربوط به کریدورهای منطقه ای اهمیت ویژه ای پیدا کرده اند. قفقاز جنوبی به دلیل قرار گرفتن میان دریای خزر، روسیه، ایران و ترکیه، به یکی از مناطق مهم رقابت برای توسعه مسیرهای تجاری تبدیل شده است.

ارس تلاش می کند در این رقابت جایگاه خود را به عنوان یک مسیر امن و پایدار برای تجارت شمال تثبیت کند.

مزیت ایران در این زمینه، شبکه گسترده جاده ای، دسترسی به خلیج فارس و ارتباط تاریخی با بازارهای منطقه است.

در مقابل، نخجوان از حمایت سیاسی و سرمایه گذاری های دولت آذربایجان برخوردار است و می خواهد از موقعیت خود برای تبدیل شدن به یک هاب ارتباطی میان شرق و غرب استفاده کند.

با وجود این رقابت، واقعیت اقتصادی نشان می دهد که ارس و نخجوان نمی توانند کاملاً جدا از یکدیگر حرکت کنند. نزدیکی جغرافیایی، روابط تاریخی و نیازهای اقتصادی متقابل باعث شده تعامل میان دو طرف اجتناب ناپذیر باشد.

تجارت جهان **حسنا رحیمی؛ بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی، بر اساس گزارش عملکرد سه ماهه نخست سال ۱۴۰۵، دوره‌ای از رشد هم‌زمان در شاخص‌های عملیاتی، تجاری و لجستیکی را پشت سر گذاشته است؛ روندی که به گفته مدیران این مجموعه، جایگاه این بندر را به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز حمل و نقل دریایی و ریلی کشور در ساحل جنوبی دریای کاسپین بیش از گذشته تثبیت کرده است. مجموعه آمارهای منتشرشده از افزایش تردد کشتی‌ها، رشد حجم تخلیه و بارگیری کالا، توسعه مبادلات صادراتی و وارداتی و جهش قابل توجه در تخلیه غلات حکایت دارد؛ تحولاتی که مسئولان منطقه آزاد انزلی آنها را نشانه‌ای از افزایش نقش بندر کاسپین در تجارت منطقه‌ای و تأمین کالاهای اساسی کشور می‌دانند.**

مصطفی طاعتی مقدم، رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، با تشریح کارنامه سه ماهه نخست سال جاری، مجتمع بندری کاسپین را «مهم‌ترین بندر نسل جدید ایران» در ساحل جنوبی دریای کاسپین توصیف کرد. به گفته او، این بندر در سال‌های اخیر به یکی از ارکان اصلی توسعه تجارت ایران با کشورهای حوزه دریای خزر و همچنین اتحادیه اقتصادی اوراسیا تبدیل شده و ظرفیت‌های زیرساختی آن، امکان ایفای نقشی فراتر از یک بندر متعارف را فراهم کرده است.

بر اساس گزارش منتشرشده از سوی مدیریت روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد انزلی، عملکرد بهار ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که روند توسعه فعالیت‌های بندر کاسپین در چندین شاخص کلیدی به صورت هم‌زمان ادامه یافته است. این گزارش تصویری از بندری ارائه می‌دهد که علاوه بر افزایش حجم عملیات بندری، در حال گسترش نقش خود در زنجیره تأمین، تجارت خارجی و اتصال شبکه‌های حمل و نقل منطقه‌ای است.

یکی از نخستین شاخص‌هایی که در این گزارش مورد توجه قرار گرفته، افزایش تعداد کشتی‌های پهلو گرفته در بندر است. آمارهای رسمی نشان می‌دهد تعداد شناورهایی که در سه ماهه نخست سال جاری در بندر کاسپین پهلو گرفته‌اند، با رشد ۳۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل، از ۷۸ فروند به ۱۰۵ فروند رسیده است. افزایش تردد کشتی‌ها معمولاً یکی از شاخص‌های مهم ارزیابی رونق فعالیت‌های یک بندر به‌شمار می‌رود.



جهش ۴۱ درصدی تأمین غلات از بندر کاسپین

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

طاعتی مقدم در همین زمینه اظهار کرد که در مقطعی که فعالیت برخی بنادر کشور با محدودیت‌های عملیاتی روبه‌رو بود، بندر کاسپین توانست با استفاده از ظرفیت‌های منطقه آزاد و اتصال مستقیم به شبکه ریلی سراسری، به عنوان مسیر جایگزین، جریان تجارت خارجی و انتقال مواد اولیه صنایع را حفظ کند. به گفته او، این ویژگی موجب شده بندر کاسپین علاوه بر انجام عملیات بندری، در پایداری زنجیره‌های تأمین نیز نقش مؤثری ایفا کند.

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های زیرساختی این بندر، اتصال مستقیم آن به شبکه ریلی سراسری کشور است. این اتصال، امکان انتقال کالا میان بندر شمالی، مراکز صنعتی داخل کشور و همچنین بازارهای منطقه‌ای را فراهم کرده و به گفته مسئولان، جابه‌جایی کالا از چین، روسیه، قزاقستان و کشورهای آسیای مرکزی را با سرعت بیشتر، ایمنی بالاتر و هزینه‌ای رقابتی امکان‌پذیر ساخته است. از نگاه مدیران منطقه آزاد انزلی، همین پیوند میان زیرساخت‌های بندری و ریلی، بندر کاسپین را به یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیکی شمال کشور تبدیل کرده است.

در جمع‌بندی این گزارش، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی تأکید کرد که بندر کاسپین امروز صرفاً یک بندر تخلیه و بارگیری نیست، بلکه به عنوان یک کانون راهبردی لجستیکی در شمال ایران عمل می‌کند. او گفت این بندر با اتکاب به زیرساخت‌های بندری، اتصال مستقیم به شبکه ریلی، ظرفیت‌های منطقه آزاد انزلی و موقعیت جغرافیایی خود، نقشی تعیین‌کننده در اتصال اقتصاد ایران به بازارهای حوزه دریای کاسپین، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، روسیه، آسیای مرکزی و چین ایفا می‌کند.

به گفته طاعتی مقدم، مجموعه این عوامل باعث شده بندر کاسپین به یکی از مهم‌ترین مسیرهای پشتیبان تجارت خارجی و تأمین کالاهای اساسی کشور تبدیل شود؛ جایگاهی که به اعتقاد او، می‌تواند در آینده نیز با توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت‌های عملیاتی، بیش از پیش تقویت شود. گزارش عملکرد سه ماهه نخست سال ۱۴۰۵ نیز با ارائه آمارهای مربوط به رشد تردد کشتی‌ها، افزایش حجم عملیات بندری و ثبت جهش ۴۱ درصدی در تخلیه غلات، تصویری از روندی ارائه می‌دهد که مسئولان منطقه آزاد انزلی آن را نشانه‌ای از گسترش نقش بندر کاسپین در شبکه تجارت و لجستیک کشور و منطقه می‌دانند.

این میان، صادرات کالا رشد ۳۶ درصدی و واردات نیز افزایش ۲۳ درصدی داشته است؛ آماری که از نگاه مسئولان بندر، بیانگر افزایش بهره‌وری عملیاتی و استفاده گسترده‌تر از ظرفیت‌های موجود در این مجتمع بندری است.

اما برجسته‌ترین بخش گزارش به عملکرد بندر در حوزه تأمین کالاهای اساسی اختصاص دارد. بر اساس آمار ارائه‌شده، حجم تخلیه و ورود غلات در سه ماهه نخست سال جاری از ۱۸ هزار تن در مدت مشابه سال قبل به ۹۲ هزار تن افزایش یافته است. این تغییر، رشد ۴۱۱ درصدی را نشان می‌دهد؛ رقمی که مهم‌ترین رکورد ثبت‌شده در گزارش عملکرد بهار ۱۴۰۵ محسوب می‌شود و بیش از سایر شاخص‌ها مورد تأکید مدیران سازمان منطقه آزاد انزلی قرار گرفته است. طاعتی مقدم این رشد را صرفاً افزایش حجم عملیات بندری توصیف نکرد، بلکه آن را نشانه‌ای از نقش

زیربناگر افزایش حجم مبادلات دریایی و بهره‌برداری بیشتر از ظرفیت‌های موجود است. تفکیک این آمار نیز از رشد هم‌زمان در بخش صادرات و واردات حکایت دارد. بر اساس داده‌های منتشرشده، تعداد کشتی‌های صادراتی ۴۲ درصد افزایش یافته و کشتی‌های وارداتی نیز رشد ۳۰ درصدی را تجربه کرده‌اند. این ارقام نشان می‌دهد که توسعه فعالیت‌های بندر تنها محدود به یک بخش از تجارت نبوده و هر دو جریان ورود و خروج کالا با افزایش همراه بوده است.

هم‌زمان با افزایش تعداد شناورها، میزان تخلیه و بارگیری کالایز روندی صعودی داشته است. گزارش عملکرد سه ماهه نخست سال نشان می‌دهد مجموع کالاهای تخلیه و بارگیری شده در بندر کاسپین از مرز ۲۸۳ هزار تن عبور کرده و نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۹ درصدی را ثبت کرده است. در

گزارش کوتاه

یادداشت روز

هنرمندان بدون بازار؛ چرا مناطق آزاد هنوز به پایگاه اقتصاد هنر تبدیل نشده‌اند؟

خلأ بیش از هر جای دیگری به چشم می‌آید. گردشگران خارجی و تجار، مخاطبان بالقوه محصولات فرهنگی ایران هستند، اما نبود مراکز دائمی عرضه آثار هنری، گالری‌های تخصصی، بازارهای صادراتی و دفاتر تجاری صنایع خلاق، این فرصت را تا حد زیادی از بین برده است.

کارشناسان اقتصاد فرهنگ معتقدند مناطق آزاد می‌توانند با ایجاد «دهکده‌های صنایع خلاق» یا «بازارهای دائمی هنر» این چرخه را تکمیل کنند. چنین مراکزی تنها محل فروش محصولات نیستند؛ بلکه فضایی برای تولید، آموزش، معرفی هنرمندان، جذب سرمایه‌گذار و ارتباط با خریداران خارجی به شمار می‌روند. در بسیاری از کشورهای آسیایی و حوزه خلیج فارس، همین مدل توانسته صنایع دستی را از یک فعالیت سنتی به صنعتی صادرات محور تبدیل کند.

نمونه‌های موفق داخلی نیز نشان می‌دهد هر زمان عرضه مستمر جایگزین نمایشگاه‌های مقطعی شده، درآمد هنرمندان افزایش یافته و امکان حضور در بازارهای جدید فراهم شده است. با این حال، چنین تجربه‌هایی هنوز به یک سیاست فراگیر در مناطق آزاد تبدیل نشده‌اند.

در شرایطی که اقتصاد خلاق یکی از سریع‌ترین بخش‌های در حال رشد جهان به شمار می‌رود، مناطق آزاد ایران همچنان بیش از آنکه میزبان یک بازار دائمی هنر باشند، برگزارکننده رویدادهای کوتاه‌مدت فرهنگی هستند. شاید زمان آن رسیده باشد که سیاست‌گذاری فرهنگی در این مناطق از «برگزاری جشنواره» به سمت «ساختن بازار» تغییر مسیر دهد؛ بازاری که بتواند هنر ایرانی را نه فقط به گردشگران، بلکه به بازارهای جهانی پیوند بزند



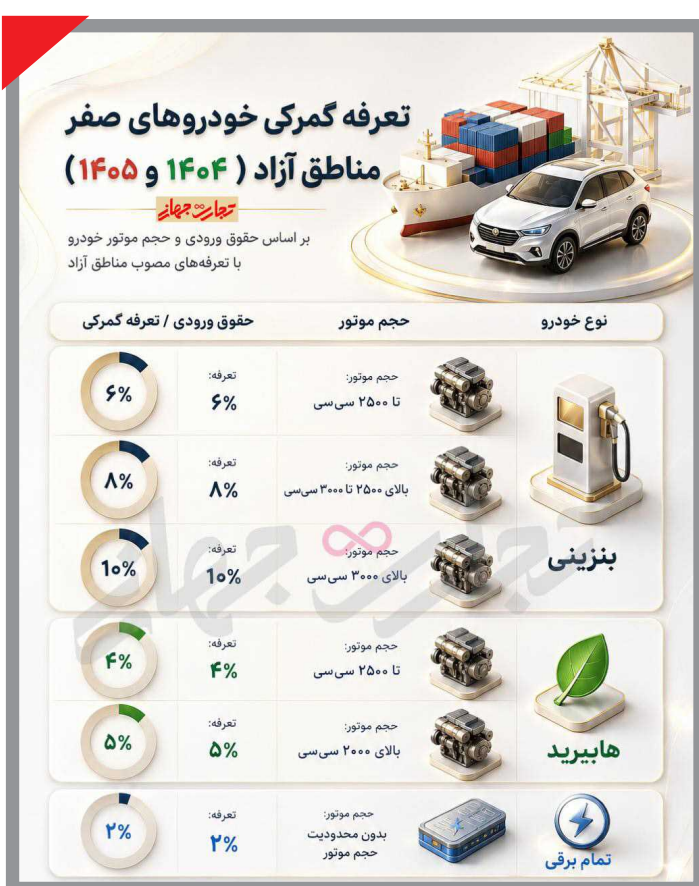
حسام الدین عقیانی
دیپلومات سرویس فرهنگ و هنر

بازارچه‌های صنایع دستی، جشنواره‌های فصلی و نمایشگاه‌های مناسبتی، سال‌هاست بخشی از تقویم فرهنگی مناطق آزاد ایران را تشکیل می‌دهند. اما با پایان هر رویداد، بخش بزرگی از تولیدکنندگان آثار هنری بار دیگر به نقطه آغاز بازمی‌گردند؛ بدون بازار دائمی، بدون شبکه صادرات و بدون دسترسی مستمر به مشتریان داخلی و خارجی. این در حالی است که یکی از اهداف اصلی ایجاد مناطق آزاد، توسعه صادرات و ایجاد بسترهای جدید برای فعالیت‌های اقتصادی بوده است. با وجود این ظرفیت، بخش هنر و صنایع خلاق هنوز نتوانسته جایگاه ثابتی در سیاست‌های توسعه‌ای این مناطق پیدا کند. بسیاری از برنامه‌های فرهنگی همچنان رویدادمحور هستند؛ برنامه‌هایی که اگرچه به معرفی هنرمندان کمک می‌کنند، اما کمتر به فروش مستمر آثار یا حضور در بازارهای بین‌المللی منجر می‌شوند.

فعالان صنایع دستی معتقدند مشکل اصلی، نبود زنجیره اقتصادی برای هنر است. تولیدکننده می‌تواند محصول خود را خلق کند، اما حلقه‌های بعدی یعنی بازاریابی، بسته‌بندی، برندینگ، صادرات و فروش آنلاین یا حضوری در بازارهای خارجی، یا وجود ندارند یا بسیار محدود هستند. در نتیجه، بسیاری از هنرمندان تنها در ایام نوروز یا تعطیلات که حجم گردشگران افزایش می‌یابد، فرصت فروش آثار خود را پیدا می‌کنند. در مناطق آزاد، که قرار است دروازه ارتباط اقتصادی ایران با بازارهای منطقه باشند، این

تعرفه‌ای که معادلات بازار خودرو را تغییر می‌دهد؛

مناطق آزاد در آستانه فصل تازه واردات



تجارت جهان گاهی یک جدول چندسطری در سیاست‌گذاری اقتصادی می‌تواند اثری فراتر از یک قانون چندصفحه‌ای داشته باشد. تعرفه‌های جدید واردات خودرو به مناطق آزاد از جمله همین تصمیم‌هاست؛ مصوبه‌ای که در ظاهر تنها درصدی از حقوق ورودی خودروها را تغییر می‌دهد، اما در عمل می‌تواند مسیر سرمایه‌گذاری، الگوی مصرف و ترکیب ناوگان حمل و نقل این مناطق را دگرگون کند. بر اساس تعرفه‌های اعلام‌شده برای سال‌های ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵، خودروهای بنزینی با حجم موتور تا ۲۵۰۰ سی‌سی مشمول تعرفه ۶ درصد، خودروهای ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی مشمول تعرفه ۸ درصد و مدل‌های بالاتر از ۳۰۰۰ سی‌سی مشمول تعرفه ۱۰ درصد خواهند شد. در مقابل، خودروهای هیبریدی با تعرفه‌های پایین‌تر وارد بازار می‌شوند؛ ۴ درصد برای مدل‌های تا ۲۰۰۰ سی‌سی و ۵ درصد برای مدل‌های بالاتر. کمترین تعرفه نیز به خودروهای تمام‌برقی اختصاص یافته و تنها ۲ درصد تعیین شده است.

این تفاوت‌ها نشان می‌دهد سیاست‌گذار تنها به دنبال تنظیم درآمد‌های گمرکی نیست، بلکه تلاش دارد رفتار بازار را نیز هدایت کند. کاهش تعرفه خودروهای برقی و هیبریدی، پیامی روشن درباره حرکت تدریجی به سمت حمل و نقل کم‌مصرف و فناوری‌های نوین دارد؛ مسیری که بسیاری از اقتصادهای بزرگ جهان سال‌هاست دنبال می‌کنند.

مهم‌ترین بخش این سیاست، امتیاز ویژه خودروهای برقی است. تعرفه ۲ درصدی می‌تواند هزینه ورود این خودروها را به شکل محسوس کاهش دهد و مناطق آزاد را به نخستین بازار جدی این محصولات در کشور تبدیل کند. البته موفقیت این مسیر تنها با کاهش تعرفه ممکن نیست و نیازمند توسعه زیرساخت‌هایی مانند ایستگاه‌های شارژ، خدمات پس از فروش و تأمین قطعات است.

در کنار خودروهای برقی، خودروهای هیبریدی نیز می‌توانند سهم بیشتری از بازار مناطق آزاد به دست آورند. اختلاف تعرفه میان این خودروها و مدل‌های بنزینی، هرچند محدود، اما می‌تواند در تصمیم‌های خریداران اثرگذار باشد؛ به‌ویژه در شرایطی که کاهش مصرف سوخت و بهره‌وری انرژی به یکی از دغدغه‌های اصلی اقتصاد جهانی تبدیل شده است.

از سوی دیگر، این تصمیم می‌تواند بار دیگر نقش مناطق آزاد را در بازار خودرو پرتنگ کند. مناطقی مانند کیش، قشم، انزلی و اروند همواره یکی از مسیرهای مهم ورود خودروهای وارداتی بوده‌اند و بازتنظیم تعرفه‌ها می‌تواند زمینه‌ساز برای جذب سرمایه و رونق فعالیت‌های تجاری ایجاد کند.

با این حال، چالش اصلی در اجرای این سیاست خواهد بود. تجربه نشان داده است که تعرفه به تنهایی نمی‌تواند یک بازار جدید ایجاد کند. ثبات مقررات، تسهیل فرآیند واردات و آماده‌سازی زیرساخت‌های فنی، عواملی هستند که تعیین می‌کنند این تصمیم تا چه اندازه موفق خواهد بود.

تعرفه‌های جدید واردات خودرو به مناطق آزاد، بیش از یک تغییر عددی در جداول اقتصادی است؛ این سیاست می‌تواند آغاز مرحله‌ای تازه برای تحول بازار خودرو باشد. اکنون باید دید آیا این تصمیم به ورود واقعی فناوری‌های نو و افزایش سرمایه‌گذاری منجر خواهد شد یا تنها به یک مصوبه محدود باقی می‌ماند.