



منطقه آزاد
کیش و عبور
از شوک
جنگ

تجارت جهان

روزنامه الکترونیکی چهارشنبه ۲۷ خرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۴۸ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

17-06-2026

www.TejarateJahani.Com



مدیرعامل شرکت
سرمایه‌گذاری منطقه آزاد
اروند در مصاحبه با
تجارت جهانی مطرح کرد:

نقشه راه

شرکت سرمایه‌گذاری
اروند برای جذب
تجار عراقی

مدیرعامل ارس با مدیر بیمه تعاون
یادداشت تفاهم همکاری امضا کرد

منطقه آزاد ارس و بیمه سرمایه‌ها

تجارت جهانی در میانه رقابت فشرده مناطق آزاد در خاورمیانه برای جذب سرمایه خارجی و داخلی، آنچه بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته، نه صرفاً زیرساخت‌های فیزیکی، بلکه «زیرساخت‌های اعتماد» است؛ مفهومی که حالا در منطقه آزاد ارس در حال بازتعریف است. دیدار اخیر مدیران ارشد این منطقه با مدیرعامل بیمه تعاون کشور، تنها یک نشست اداری نبود، بلکه نشانه‌ای از تلاش برای بازطراحی رابطه میان سرمایه، ریسک و توسعه در یکی از استراتژیک‌ترین نقاط اقتصادی ایران است.

۲

تحقق خبر تجارت جهانی پس از ۲ سال

تهرانی‌ها صاحب پلاک
منطقه آزاد شدند!

۴

کاسپین؛ بندر فرصت‌های تازه



پارس جنوبی در سراشیمی فشار



استارت خودرویی در منطقه آزاد



اینچئون؛ از ساحل خاموش تا هاب هوشمند اقتصاد آسیا



منطقه آزاد اقتصادی اینچئون (IFEZ) در کره جنوبی یکی از نمونه‌های شاخص توسعه شهری اقتصادی در آسیا به شمار می‌رود که با هدف تبدیل سواحل غربی این کشور به یک هاب مالی، لجستیکی و فناوریانه بین‌المللی طراحی شد. این منطقه که شامل سه ناحیه اصلی سونگدو، چونگنا و یونگ جونگ است، طی دوده‌گذشته از یک پروژه زیرساختی به یک مدل موفق حکمرانی اقتصادی تبدیل شده است.

در قلب این تحول، شهر هوشمند سونگدو قرار دارد؛ شهری که از ابتدا با رویکرد «شهر از نو ساخته شده» طراحی شد و امروز به عنوان نماد تلفیق فناوری، پایداری و زندگی شهری مدرن شناخته می‌شود. استفاده گسترده از زیرساخت‌های دیجیتال، سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند و مدیریت یکپارچه انرژی، این منطقه را به یکی از آزمایشگاه‌های زنده شهرهای آینده بدل کرده است.

از منظر اقتصادی، منطقه آزاد اینچئون توانسته سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی از شرکت‌های چندملیتی در حوزه‌های فناوری اطلاعات، بیوتکنولوژی، مالی و خدمات لجستیک جذب کند. موقعیت جغرافیایی ویژه آن در نزدیکی فرودگاه بین‌المللی اینچئون نیز نقش کلیدی در تبدیل این منطقه به دروازه تجارت شرق آسیا ایفا کرده است. دولت کره جنوبی با اعطای مشوق‌های مالیاتی، تسهیل مقررات سرمایه‌گذاری و ایجاد زیرساخت‌های پیشرفته، تلاش کرده این منطقه را به رقیبی جدی برای مراکز مالی منطقه‌ای مانند شانگهای و هنگ‌کنگ تبدیل کند. در همین راستا، همکاری‌های بین‌المللی و حضور شرکت‌های خارجی در این منطقه روندی رو به رشد داشته است.

در مجموع، منطقه آزاد اینچئون نه تنها یک پروژه توسعه اقتصادی، بلکه الگویی برای بازتعریف رابطه میان شهر، فناوری و سرمایه‌گذاری جهانی است؛ الگویی که نشان می‌دهد چگونه برنامه‌ریزی بلندمدت و حکمرانی هوشمند می‌تواند یک منطقه ساحلی را به قطب اقتصاد جهانی تبدیل کند.

یادداشت روز

آیا اینچه برون می‌تواند با بازارچه مرزی، معجزه کند؟

فقط از مرز عبور کند، سهم اقتصادی منطقه محدود خواهد بود. اما اگر کالا در اینچه برون انبار، بسته‌بندی، فرآوری، توزیع یا تکمیل شود، ارزش افزوده بیشتری در منطقه باقی می‌ماند.

ادعای ایجاد اشتغال برای مرزنشینان نیز نیازمند بررسی دقیق است. بازارچه‌ها معمولاً می‌توانند برای بخشی از جامعه محلی فرصت ایجاد کنند، اما تجربه برخی مناطق نشان داده که تعداد شغل‌های مستقیم آنها محدود است و بدون توسعه صنایع پشتیبان، اثر آنها بر معیشت خانوارها کمتر از تبلیغات اولیه است.

موضوع دیگر، مفهوم «تجارت مردمی» است. این مفهوم زمانی معنای پیدا می‌کند که ساکنان منطقه فقط فروشنده یا واسطه نباشند، بلکه در زنجیره اقتصادی نقش داشته باشند؛ مانند تولیدکننده، صادرکننده، ارائه‌دهنده خدمات لجستیکی یا شریک کسب‌وکارهای بزرگ‌تر. در غیر این صورت، بخش اصلی سود ممکن است نصیب شرکت‌های بزرگ‌تر خارج از منطقه شود. همچنین اشاره به کاهش مهاجرت از مناطق مرزی، یک هدف مهم اما پیچیده است. مهاجرت تنها با ایجاد بازارچه متوقف نمی‌شود؛ بلکه نیازمند درآمد پایدار، خدمات عمومی، آموزش تخصصی و امنیت اقتصادی است.

منطقه آزاد اینچه برون برای موفقیت باید یک جغرافیایی ایران به آسیای مرکزی. وجود مرز ترکمنستان و مسیر ریلی، این منطقه را از بسیاری از نقاط مرزی متمایز می‌کند. اما سؤال اصلی این است که آیا این مزیت تاکنون به یک مزیت اقتصادی تبدیل شده است؟ تجارت بین‌المللی فقط با داشتن مرز رشد نمی‌کند. یک مسیر ترانزیتی زمانی ارزشمند می‌شود که در اطراف آن خدمات، صنایع و فعالیت‌های مکمل شکل بگیرد. اگر کالا



گندم نیک اقبال
دبیر تحریریه

یادداشت روز

چرا کرمان منطقه آزاد ندارد؟

خارجی، از نگاه سیاست‌گذار مرکزی می‌تواند نوعی هم‌پوشانی نهادی پرهزینه تلقی شود. به بیان ساده‌تر، وقتی شبکه‌ای از مناطق ویژه تا حد زیادی همان اهداف صنعتی و صادراتی را پوشش می‌دهند، ایجاد یک منطقه آزاد جدید ممکن است به جای خلق مزیت تازه، به توزیع مجدد منابع و رقابت میان نهادهای مشابه منجر شود.

تجربه سیاست‌گذاری اقتصادی در ایران نیز این نگاه را تقویت کرده است. بررسی عملکرد برخی مناطق آزاد کشور، از کیش و قشم گرفته تا چابهار و اروند، نشان می‌دهد که در بهترین سناریوها تنها حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد اهداف اولیه جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) محقق شده است. در مقابل، بسیاری از مناطق ویژه اقتصادی، به دلیل تمرکز بیشتر بر زیرساخت صنعتی و سهولت راه‌اندازی پروژه‌های تولیدی، بازده عملیاتی سریع‌تر و ملموس‌تری از خود نشان داده‌اند. به همین دلیل، بخشی از بدنه تصمیم‌گیری اقتصادی کشور، مدل مناطق ویژه را برای برخی استان‌ها کم‌هزینه‌تر و کاربردی‌تر ارزیابی می‌کند.

عامل دوم، محدودیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی است. برخلاف مناطقی چون چابهار، انزلی یا ماکو که در مجاورت آب‌های آزاد، مرزهای بین‌المللی یا مسیرهای ترانزیتی منطقه‌ای قرار گرفته‌اند، کرمان در قلب کریدورهای داخلی ایران واقع شده است. این استان اگرچه به شبکه حمل‌ونقل ملی و بخش معدن کشور متصل است، اما از مزیت طبیعی دسترسی مستقیم به تجارت مرزی و بندری برخوردار نیست. در نتیجه، مهم‌ترین مزیت کلاسیک مناطق آزاد، یعنی اتصال مستقیم و کم‌هزینه به جریان تجارت بین‌المللی، در کرمان به شکل طبیعی ضعیف‌تر تعریف می‌شود.



میینا مهدوی
تحلیلگر ارشد مناطق آزاد

کرمان امروز میزبان دست‌کم پنج منطقه ویژه اقتصادی فعال از جمله سیرجان، ارگ جدید بم، رفسنجان و زرنده است؛ مناطقی که مجموعاً بیش از ۲۵۰۰ واحد صنعتی، معدنی، تولیدی و لجستیکی ثبت شده را در خود جای داده‌اند و سهمی نزدیک به ۹ درصد از صادرات غیرنفتی صنعتی استان‌های جنوب شرق کشور را مدیریت می‌کنند. این شبکه در عمل نوعی «سیستم جایگزین منطقه آزاد» یا *free-zone substitute system* ایجاد کرده است؛ ساختاری که اگرچه از نظر معافیت‌های گمرکی و مالیاتی به گستردگی مناطق آزاد کلاسیک نیست، اما در بسیاری از کارکردهای صنعتی و صادرات محور، عملکردی مشابه از خود نشان می‌دهد.

برای درک بهتر این وضعیت باید به تفاوت بنیادی میان «منطقه آزاد تجاری» و «منطقه ویژه اقتصادی» توجه کرد. مناطق آزاد معمولاً با هدف جذب سرمایه‌گذاری خارجی، تسهیل تجارت فرامرزی، ایجاد مراکز ترانزیتی و شکل‌دهی به هاب‌های بین‌المللی طراحی می‌شوند. در مقابل، مناطق ویژه اقتصادی بیشتر بر توسعه صنعتی، تسهیل تولید، کاهش هزینه‌های زنجیره تأمین و افزایش ظرفیت صادرات متمرکز هستند. کرمان طی دو دهه اخیر عملاً مسیر دوم را انتخاب کرده و بخش مهمی از توسعه اقتصادی خود را بر پایه همین الگو پیش برده است.

در چنین ساختاری، ایجاد یک منطقه آزاد تجاری کلاسیک، با معافیت‌های گسترده مالیاتی، رژیم گمرکی مستقل، آزادی بیشتر ورود و خروج کالا و تسهیل سرمایه‌گذاری

مدیرعامل ارس با مدیر بیمه تعاون یادداشت تفاهم همکاری امضا کرد

منطقه آزاد ارس و بیمه سرمایه‌ها

تجارت جهان در میانه رقابت فشرده مناطق آزاد در خاورمیانه برای جذب سرمایه خارجی و داخلی، آنچه بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته، نه صرفاً زیرساخت‌های فیزیکی، بلکه «زیرساخت‌های اعتماد» است؛ مفهومی که حلال‌در منطقه آزاد ارس در حال بازتعریف است. دیدار اخیر مدیران ارشد این منطقه با مدیرعامل بیمه تعاون کشور، تنها یک نشست اداری نبود، بلکه نشانه‌ای از تلاش برای بازطراحی رابطه میان سرمایه، ریسک و توسعه در یکی از استراتژیک‌ترین نقاط اقتصادی ایران است.



در این نشست که با حضور دکتر هادی مقدم‌زاده، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس و دکتر سید محمدرضا میری لواسانی، مدیرعامل بیمه تعاون برگزار شد، محور اصلی گفت‌وگو بر یک پرسش ساده اما بنیادین استوار بود: چگونه می‌توان خدمات بیمه‌ای را از یک ساختار عمومی و سنتی، به ابزاری دقیق، هدفمند و «منطقه‌محور» برای توسعه اقتصادی تبدیل کرد؟ منطقه آزاد ارس در سال‌های اخیر تلاش کرده از تصویر یک محدوده مرزی صرف، به یک هاب چندوجهی اقتصادی تبدیل شود. موقعیت ژئوپلیتیکی در شمال غرب ایران، هم‌جواری با بازارهای قفقاز و دسترسی به مسیرهای ترانزیتی، این منطقه را به یکی از نقاط کلیدی در نقشه تجارت منطقه‌ای بدل کرده است. اما همان‌طور که در این نشست نیز تأکید شد، مزیت جغرافیایی به تنهایی کافی نیست.

مقدم‌زاده در این دیدار با اشاره به جایگاه ارس در اقتصاد ملی گفت این منطقه امروز یکی از مهم‌ترین بسترهای سرمایه‌گذاری کشور به شمار می‌رود؛ جایی که صنعت، کشاورزی، گردشگری و تجارت در یک ساختار هم‌پوشان قرار گرفته‌اند. اما نکته مهم‌تر، نیاز به سازوکارهایی است که بتوانند این تنوع را پوشش دهند؛ به‌ویژه در حوزه خدمات مالی و بیمه‌ای.

در واقع، مسئله اصلی ارس امروز نه کمبود فرصت، بلکه مدیریت ریسک فرصت‌هاست.

بیمه: از خدمات عمومی تا ابزار سیاست‌گذاری اقتصادی

ورود بیمه تعاون به گفت‌وگو درباره توسعه ارس، در ظاهر یک همکاری بخشی است، اما در عمق خود حامل یک تغییر پارادایم است. در ادبیات توسعه اقتصادی مدرن، بیمه دیگر صرفاً یک خدمت پسینی برای جریان خسارت

معنایی کاملاً متفاوت پیدا می‌کند. وقتی یک منطقه آزاد با صنایع متنوع از پتروشیمی و کشاورزی گرفته تا گردشگری و لجستیک مواجه است، نمی‌توان با یک نسخه واحد بیمه‌ای به سراغ همه رفت.

مقدم‌زاده در این نشست به صراحت بر همین نکته تأکید کرد: بسته‌های بیمه‌ای باید متناسب با ظرفیت‌ها و ویژگی‌های اقتصادی منطقه طراحی شوند. این یعنی شکستن الگوی سنتی بیمه‌گری و حرکت به سمت مدل‌هایی که ریسک هر صنعت را به‌طور جداگانه تحلیل و قیمت‌گذاری می‌کنند.

در چنین مدلی، یک پروژه کشاورزی در حاشیه ارس، همان‌قدر نیازمند نگاه اختصاصی است که یک واحد صنعتی صادرات‌محور.

رقابت بیمه‌ای و اقتصاد مناطق آزاد

نیست؛ بلکه ابزاری پیشینی برای تشویق سرمایه‌گذاری، کاهش نااطمینانی و حتی جهت‌دهی به جریان سرمایه محسوب می‌شود.

در همین چارچوب، مدیرعامل بیمه تعاون تأکید کرد که این شرکت آماده طراحی بسته‌های بیمه‌ای ویژه و متناسب با نیازهای فعالان اقتصادی منطقه است. این جمله، اگرچه ساده به نظر می‌رسد، اما در عمل به معنای حرکت از «بیمه عمومی» به سمت «بیمه سفارشی‌سازی‌شده منطقه‌ای» است؛ مدلی که در بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان، از جبل‌علی تا شنزن، نقش کلیدی در جذب سرمایه داشته است.

مشتری‌محوری؛ واژه‌ای تکراری با معنایی تازه

در نگاه اول، عبارت «مشتری‌محوری» ممکن است کلیشه‌ای به نظر برسد. اما در بستر ارس، این مفهوم

مدیر منطقه آزاد کیش وعده بسته حمایتی برای کسب‌وکارها را داد؛ از تخفیف‌های مالیاتی و تنفس بیمه‌ای تا رونق بازار و تنوع بخشی به اقتصاد جزیره

منطقه آزاد کیش و عبور از شوک جنگ



تجارت جهان در روزهایی که اقتصاد ایران همچنان در حال ارزیابی و ترمیم پیامدهای ناشی از جنگ اخیر و تنش‌های منطقه‌ای است، جزیره کیش، یکی از مهم‌ترین قطب‌های گردشگری و تجارت کشور، با چالش‌هایی متفاوت اما عمیق روبه‌رو شده است؛ چالش‌هایی که اگرچه در ظاهر از جنس تخریب فیزیکی نیستند، اما می‌توانند در بلندمدت بنیان بسیاری از کسب‌وکارهای این منطقه آزاد را تحت تأثیر قرار دهند.

در چنین شرایطی، محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در نشستی کم‌سابقه با مدیران عامل و نمایندگان جوامع صنفی و حرفه‌ای جزیره، از مجموعه‌ای از سیاست‌ها و برنامه‌های حمایتی پرده برداشت؛ برنامه‌هایی که هدف اصلی آن‌ها کاهش فشار بر فعالان اقتصادی، تحریک تقاضا در بازار و حرکت به سمت اقتصادی متنوع‌تر و مقاوم‌تر عنوان شده است.

این نشست بیش از آنکه یک جلسه اداری معمول باشد، به صحنه‌ای برای بیان نگرانی‌های بخش خصوصی و تلاش مدیران منطقه برای یافتن راه‌حلی فوری در برابر رکود احتمالی تبدیل شد.

اقتصاد آسیب‌ندید؛ اما کسب‌وکارها ضربه خوردند کبیری در سخنان خود تصویری واقع‌بینانه از وضعیت فعلی کیش ارائه کرد. به گفته او، جزیره برخلاف برخی مناطق دیگر کشور، از آسیب مستقیم به زیرساخت‌های اقتصادی مصون مانده است، اما ماهیت اقتصاد کیش باعث شده اثرات غیرمستقیم بحران، با شدتی بیشتر از بسیاری نقاط دیگر احساس شود.

اقتصاد کیش طی دو دهه گذشته به شکلی فزاینده بر گردشگری، خدمات و تجارت خرده‌فروشی استوار شده است. هرگونه اختلال در سفرهای هوایی، کاهش ورود گردشگران یا افت قدرت خرید خانوارها می‌تواند به سرعت بر درآمد هتل‌ها، مراکز خرید، رستوران‌ها و شرکت‌های خدماتی جزیره اثر بگذارد.

همین وابستگی بالا به گردشگری، اکنون به یکی از دغدغه‌های اصلی سیاست‌گذاران تبدیل شده است.

«کیش بیش از هر چیز به گردش مالی ناشی از حضور مسافران وابسته است و هر شوک بیرونی می‌تواند چرخه

برای بسیاری از صاحبان کسب‌وکار در کیش، نتیجه این مذاکرات می‌تواند تعیین‌کننده باشد؛ زیرا بخش مهمی از هزینه‌های جاری آن‌ها به پرداخت حق بیمه کارکنان و مالیات اختصاص دارد.

بانک‌ها؛ بازیگر کلیدی عبور از بحران

یکی دیگر از محورهای مهم نشست، نقش شبکه بانکی در مدیریت شرایط فعلی بود.

کبیری با اشاره به مذاکرات انجام‌شده با بانک‌ها، خواستار رویکردی حمایتی‌تر در قبال فعالان اقتصادی شد؛ از جمله تسهیل بدهی‌ها، تمدید تسهیلات و همکاری در پرونده‌های مرتبط با چک‌های برگشتی.

در اقتصادهای مبتنی بر خدمات و گردشگری، جریان نقدینگی اهمیت حیاتی دارد. بسیاری از کسب‌وکارها حتی در صورت سودآوری بالقوه، ممکن است به دلیل کمبود نقدینگی کوتاه‌مدت دچار بحران شوند. از این منظر، تصمیم بانک‌ها در ماه‌های آینده می‌تواند تأثیر مستقیمی بر نرخ بقا یا تعطیلی برخی واحدهای اقتصادی داشته باشد.

کارشناسان معتقدند اگر نظام بانکی بتواند در این دوره نقش تسهیل‌گر ایفا کند، بخش قابل توجهی از فشار موجود بر بازار کاهش خواهد یافت.

نسخه کیش برای تحریک تقاضا در شرایطی که بسیاری از فعالان اقتصادی از کاهش حجم معاملات و افت حضور مشتریان گلایه دارند، سازمان منطقه آزاد کیش تلاش کرده بر سمت تقاضانیز تمرکز کند.

بر اساس برنامه اعلام‌شده، طرح اعطای تسهیلات خرید کالا و خدمات در جزیره با همکاری شبکه بانکی در حال اجراست. این طرح نه تنها خرید از مراکز تجاری را شامل می‌شود، بلکه استفاده از خدمات گردشگری، رستوران‌ها و سایر کسب‌وکارهای خدماتی را نیز پوشش می‌دهد.

در کنار آن، پرداخت وام به گردشگران و همچنین تسهیلات معیشتی قرض‌الحسنه برای خریدهای روزمره نیز در دستور کار قرار گرفته است.

هدف این سیاست‌ها روشن است: افزایش گردش پول در بازار و جلوگیری از تعمیق رکود.

تجربه اقتصادهای مختلف جهان نشان داده است که در دوره‌های رکود، تحریک تقاضای مصرف‌کننده می‌تواند یکی از سریع‌ترین راه‌ها برای احیای فعالیت‌های اقتصادی باشد.

پایان وابستگی مطلق به گردشگری؟

اما شاید مهم‌ترین بخش سخنان مدیرعامل منطقه آزاد کیش، جایی بود که از ضرورت خروج اقتصاد جزیره

سرمایه‌گذار در مرکز طراحی خدمات

در ادبیات توسعه‌ای جدید، سرمایه‌گذار دیگر صرفاً دریافت‌کننده خدمات نیست، بلکه به محور طراحی خدمات تبدیل شده است. در همین راستا، تأکید بر طراحی بسته‌های بیمه‌ای ویژه برای ارس، نشان‌دهنده حرکت به سمت همین مدل است.

بیمه تعاون اعلام کرده آماده است محصولات بیمه‌ای متناسب با نیازهای واقعی فعالان اقتصادی منطقه ارائه دهد؛ از پوشش ریسک پروژه‌های صنعتی گرفته تا بیمه فعالیت‌های تجاری و گردشگری. این یعنی گذار از بیمه استاندارد به بیمه مبتنی بر داده‌های محلی.

ارس در مسیر تبدیل شدن به الگوی منطقه‌ای

اگرچه این دیدار در ظاهر یک جلسه هماهنگی میان یک سازمان منطقه‌ای و یک شرکت بیمه‌ای بود، اما در لایه عمیق‌تر، نشانه‌ای از تلاش برای بازتعریف نقش مناطق آزاد در اقتصاد ایران است. ارس در این مدل جدید، صرفاً یک محدوده اقتصادی نیست، بلکه به آزمایشگاهی برای پیوند میان سیاست‌گذاری توسعه و ابزارهای مالی تبدیل می‌شود.

در جهانی که رقابت اقتصادی بیش از هر زمان دیگری بر پایه کاهش ریسک و افزایش پیش‌بینی‌پذیری شکل می‌گیرد، چنین همکاری‌هایی می‌توانند تعیین‌کننده باشند. اگر بیمه بتواند از قالب سنتی خود خارج شود و به ابزار فعال توسعه تبدیل شود، آن‌گاه مناطق آزاد نیز می‌توانند از مدل‌های خام جذب سرمایه، به مدل‌های پیچیده‌تر حکمرانی اقتصادی ارتقا پیدا کنند.

جمع‌بندی؛ اقتصاد اعتماد

در نهایت، آنچه از این نشست قابل برداشت است، فراتر از یک همکاری اداری است. ارس در حال حرکت به سمت اقتصادی است که در آن «اعتماد» به اندازه «سرمایه» اهمیت دارد. بیمه، در این میان، نه یک خدمت جانبی، بلکه ستون فقرات این اعتماد است.

اگر این رویکرد به درستی اجرا شود، منطقه آزاد ارس می‌تواند به یکی از نمونه‌های قابل مطالعه در پیوند میان خدمات مالی و توسعه منطقه‌ای تبدیل شود؛ مدلی که شاید در آینده نه تنها برای ایران، بلکه برای سایر مناطق در حال توسعه نیز قابل الگوبرداری باشد.

از «تک‌محوری بودن» سخن گفت. این اظهارات در واقع اعترافی صریح به یکی از ضعف‌های ساختاری اقتصاد کیش است؛ وابستگی شدید به گردشگری.

کبیری اعلام کرد توسعه فعالیت‌های تجاری و استفاده از ظرفیت‌هایی همچون کالای ملوانی باید به یکی از ارکان جدید اقتصاد جزیره تبدیل شود.

افزایش تعداد اقلام کالای ملوانی به ۹۶ قلم نیز در همین چارچوب ارزیابی می‌شود؛ اقدامی که می‌تواند فرصت‌های تازه‌ای برای بازرگانان، فعالان حوزه لجستیک و شبکه توزیع کالا ایجاد کند.

برای سال‌ها، بسیاری از اقتصاددانان هشدار داده بودند که اتکای بیش از حد به یک صنعت، هرچند سودآور، می‌تواند یک منطقه را در برابر شوک‌های بیرونی آسیب‌پذیر کند. اکنون به نظر می‌رسد مدیران کیش نیز به دنبال بازتعریف این مدل اقتصادی هستند.

امید به بازگشت گردشگران

در کنار همه چالش‌ها، نشانه‌هایی از خوش‌بینی نیز در سخنان مسئولان دیده می‌شود.

بازگشت تدریجی پروازها، برنامه‌ریزی برای برگزاری جشنواره بزرگ تابستانی و تلاش برای افزایش رویدادهای گردشگری از جمله اقداماتی است که با هدف احیای جریان سفر به کیش دنبال می‌شود.

برای جزیره‌ای که بخش مهمی از درآمد آن از حضور میلیون‌ها گردشگر تأمین می‌شود، بازگشت اعتماد مسافران اهمیت حیاتی دارد.

فعالان اقتصادی نیز امیدوارند با عادی‌تر شدن شرایط و افزایش پروازها، بازار کیش بار دیگر رونق سال‌های گذشته را تجربه کند.

آزمون بزرگ اقتصاد جزیره

نشست اخیر منطقه آزاد کیش بیش از هر چیز نشان داد که اقتصاد این جزیره وارد مرحله‌ای حساس شده است؛ مرحله‌ای که در آن تصمیمات کوتاه‌مدت برای حمایت از کسب‌وکارها باید هم‌زمان با اصلاحات بلندمدت برای متنوع‌سازی اقتصاد همراه شود.

اکنون پرسش اصلی این است که آیا بسته‌های حمایتی، همراهی بانک‌ها و اصلاحات ساختاری می‌تواند کیش را از این دوره دشوار عبور دهد یا خیر.

پاسخ این سؤال در ماه‌های آینده روشن خواهد شد؛ اما آنچه مسلم می‌باشد این است که مدیران و فعالان اقتصادی جزیره بر سر یک موضوع اتفاق نظر دارند: آینده کیش دیگر نمی‌تواند تنها بر دوش گردشگری بنا شود.

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند در مصاحبه با تجارت جهانی مطرح کرد:

نقشه راه شرکت سرمایه‌گذاری اروند برای جذب تجار عراقی



نادیا محمدی
دبیر سروس مناطق آزاد

برنامه شما برای پررنگ‌تر کردن نقش شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند در جذب سرمایه‌گذار خارجی، به ویژه از کشور عراق، چیست؟

وظیفه ذاتی شرکت‌های سرمایه‌گذاری، جذب سرمایه‌گذار متناسب با ظرفیت‌های هر منطقه است. در منطقه آزاد اروند نیز با توجه به شرایطی که پس از جنگ تحمیلی اخیر به وجود آمد و باعث شد برخی بنادر جنوبی تا حدودی با کاهش فعالیت مواجه شوند، موضوع ترانزیت کالا و همچنین سرمایه‌گذاری‌هایی که از سمت عراق انجام می‌شود، موجب شده مرز شلمچه در این حوزه نقش پررنگ‌تری پیدا کند.

شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند نیز در محدوده مرز شلمچه فعالیت دارد. در مجموعه‌های ۱۳ هکتاری، ۸ هکتاری و ۲ هکتاری که در حال انجام فعالیت‌های اقتصادی هستند، با برخی مشکلات زیرساختی مواجه هستیم. حداقل یک تا دو ماه زمان نیاز داریم تا این زیرساخت‌ها را به سطح مطلوب برسانیم تا بتوانیم از ظرفیت ورود کالا و همچنین بخشی از حوزه خودرو به شکل مناسب‌تری استفاده کنیم.

سال گذشته از مجموع حدود ۷۲ تا ۷۳ هزار خودرویی که وارد کشور شد، حدود ۲۴ تا ۲۵ هزار دستگاه از مرز



تجارت جهان مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند با اشاره به ظرفیت‌های مرز شلمچه در حوزه تجارت، ترانزیت کالا و جذب سرمایه‌گذاری از کشور عراق، از برنامه‌های این شرکت برای توسعه زیرساخت‌های اقتصادی در این منطقه خبر داد. محمدحسین یوسف‌پور همچنین تأکید کرد که این شرکت را با تراز مالی مثبت تحویل نگرته و معتقد است ظرفیت‌های شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند در سال‌های گذشته به درستی مورد استفاده قرار نگرفته است.



شلمچه وارد شده که نشان دهنده ظرفیت بالای این مرز است. بر همین اساس، نخست باید زیرساخت‌های موجود در فضای ۸،۱۳ و ۲ هکتاری تقویت شود و همچنین توسعه فضاهای اقتصادی را در دستور کار

قرار دهیم تا بتوانیم میزان سرمایه‌گذاری‌هایی را که از سمت عراق انجام می‌شود افزایش دهیم.

شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند را با تراز مالی مثبت تحویل گرفتید یا منفی؟

فقط می‌توانم بگویم که مثبت نبود، متأسفانه.

یعنی تراز مالی شرکت منفی بوده است؟

بله، امانی خواهیم وارد جزئیات شویم که چه اتفاقاتی افتاده و دلایل آن چه بوده است. واقعاً حیف است که شرکت‌های سرمایه‌گذاری با این ظرفیت‌های خوب در مناطق آزاد، به چنین شرایطی برسند. متأسفانه در منطقه آزاد اروند این ظرفیت‌ها تا حدودی مغفول مانده بود. به دلیل شرایط موجود هم تمایل ندارم وارد جزئیات بیشتری شوم، اما واقعیت این است که شرکت را با وضعیت مثبت تحویل نگرفتیم.

البته باید تأکید کنم که این شرکت با توجه به ظرفیت‌هایی که در اختیار دارد، جایگاه ویژه‌ای در حوزه سرمایه‌گذاری منطقه دارد. منطقه آزاد اروند از این منظر با منطقه آزاد کیش متفاوت است. در کیش، شرکت سرمایه‌گذاری بیشتر در حوزه ساخت‌وساز، زمین و املاک فعالیت می‌کند. همچنین بخش خدمات شهری به شرکت عمران، آب و خدمات واگذار شده و سرمایه‌گذاری در حوزه بنادر و فرودگاه‌ها نیز در اختیار شرکت بنادر و فرودگاه‌ها قرار دارد.

اما در منطقه آزاد اروند، شرکت سرمایه‌گذاری در حوزه‌های متنوع‌تری از جمله فرودگاه، بندر خرمشهر و بندر آبادان نقش‌آفرینی می‌کند و به همین دلیل اختیارات و ظرفیت‌های گسترده‌تری در حوزه سرمایه‌گذاری دارد. با این وجود، این ظرفیت‌ها تاکنون آن‌طور که باید مورد استفاده قرار نگرفته‌اند. امیدواریم با همکاران و مجموعه موجود، در آینده اتفاقات خوبی در این حوزه رقم بخورد.

پارس جنوبی در سراسیمی فشار



در سطح کلان، افت تولید گاز می‌تواند درآمد‌های ارزی کشور را نیز تحت تأثیر قرار دهد. هر مترمکعب گازی که به دلیل افت فشار از دست می‌رود، در واقع بخشی از ظرفیت بالقوه صادرات، تولید برق و ارزش افزوده صنعتی کشور را کاهش می‌دهد. از این منظر، افت فشار پارس جنوبی صرفاً یک مسئله فنی نیست، بلکه به یک چالش اقتصادی و حتی امنیت انرژی تبدیل شده است.

در مقابل، تجربه کشورهای تولیدکننده گاز نشان می‌دهد که افت فشار مخازن پدیده‌ای طبیعی و قابل پیش‌بینی است. راهکار اصلی مقابله با آن، استفاده از سکوهای فشارافزایی دریایی و نصب کمپرسورهای عظیم برای حفظ جریان تولید است. کارشناسان معتقدند ایران نیز ناگزیر به اجرای چنین پروژه‌هایی است؛ پروژه‌هایی که نیازمند سرمایه‌گذاری چندین میلیارد دلاری، فناوری پیشرفته و مدیریت زمان هستند. (اخبار اقتصادی ایران - ۱۴۰۰ نوامبر)

برخی برآوردها نشان می‌دهد تأخیر در اجرای طرح فشارافزایی می‌تواند ظرف یک دهه آینده بخش مهمی از ظرفیت تولید فعلی را از بین ببرد. در مقابل، اجرای موفق این طرح‌ها امکان حفظ تولید در سطح کنونی و افزایش ضریب برداشت از مخزن را فراهم خواهد کرد. به همین دلیل، بسیاری از تحلیلگران انرژی، پروژه فشارافزایی پارس جنوبی را مهم‌ترین پروژه راهبردی صنعت نفت و گاز ایران در دهه ۱۴۰۰ می‌دانند.

چالش دیگر، توسعه همزمان سایر میدان‌های گازی کشور است. اتکای بیش از حد به پارس جنوبی باعث شده هرگونه اختلال در این میدان، کل سیستم انرژی کشور را تحت تأثیر قرار دهد. توسعه میادین هم‌چون کیش، بلال، فرزاد و سایر ذخایر مستقل گازی می‌تواند بخشی از ریسک وابستگی به پارس جنوبی را کاهش دهد؛ هرچند این پروژه‌ها نیز به سرمایه و فناوری قابل توجه نیاز دارند.

در نهایت، آینده تولید گاز ایران به تصمیم‌های امروز گره خورده است. پارس جنوبی همچنان بزرگ‌ترین دارایی انرژی کشور محسوب می‌شود، اما دوران تولید آسان و مبتنی بر فشار طبیعی مخزن رو به پایان است. اگر سرمایه‌گذاری لازم برای فشارافزایی و توسعه میادین جدید به موقع انجام نشود، ایران در دهه آینده با کاهش تولید، افزایش ناترازی انرژی و محدودیت‌های جدی در رشد اقتصادی مواجه خواهد شد. در مقابل، اقدام سریع و برنامه‌ریزی شده می‌تواند عمر اقتصادی این میدان عظیم را برای سال‌های طولانی حفظ کرده و امنیت انرژی کشور را تضمین کند.

واقعیت این است که پارس جنوبی اکنون در نقطه‌ای ایستاده که دیگر نمی‌تواند صرفاً از موفقیت‌های گذشته سخن گفت. آینده این میدان به میزان آمادگی ایران برای مدیریت دوران افت فشار بستگی دارد؛ دورانی که سرنوشت صنعت گاز کشور را تعیین خواهد کرد.

منطقه آزاد مهران؛ پروژه‌ای بدون قطب اقتصادی روشن؟



تجارت جهان ایجاد منطقه آزاد مهران با وعده‌هایی همچون توسعه تجارت مرزی، افزایش اشتغال و تبدیل شدن به دروازه اقتصادی غرب کشور مطرح شد؛ اما پرسش اصلی این است که این منطقه قرار است دقیقاً در چه حوزه‌ای مزیت تخصصی ایجاد کند؟

تجربه چند دهه فعالیت مناطق آزاد در ایران نشان داده است که صرف تبدیل یک نقطه جغرافیایی به منطقه آزاد، الزاماً به تولید ثروت و توسعه پایدار منجر نمی‌شود.

مهران از نظر موقعیت جغرافیایی، یک مزیت آشکار دارد؛ قرار گرفتن در مسیر ارتباطی ایران و عراق. نزدیکی به مرز، ظرفیت بالای تردد زائران و امکان توسعه مبادلات تجاری، سه محور اصلی در توجیه ایجاد این منطقه بوده‌اند. اما مشکل اصلی اینجاست که «مزیت عبوری» یا «مزیت اقتصادی پایدار» تفاوت دارد. بسیاری از مناطق مرزی جهان صرفاً به دلیل همجواری با یک کشور دیگر موفق نشده‌اند؛ آنها زمانی رشد کرده‌اند که یک زنجیره ارزش مشخص برای خود ساخته‌اند.

سؤال کلیدی درباره مهران این است: آیا قرار است این منطقه یک مرکز لجستیک و ترانزیت باشد؟ یک قطب صنعتی؟ مرکز خدمات تجاری؟ یا صرفاً محلی برای واردات و صادرات مرزی؟

اگر هدف، تبدیل مهران به هاب لجستیکی باشد، باید سرمایه‌گذاری اصلی روی انبارداری، حمل‌ونقل ترکیبی، پایانه‌های مدرن، خدمات گمرکی، فناوری اطلاعات زنجیره تأمین و اتصال به شبکه‌های منطقه‌ای انجام شود. در چنین مدلی، درآمد اصلی از گردش کالا و خدمات به دست می‌آید، نه از فروش زمین یا معافیت‌های مالیاتی.

اما اگر مسیر به سمت ایجاد صنایع برود، پرسش دیگری مطرح می‌شود: چه صنعتی حاضر است در منطقه‌ای با محدودیت‌های زیرساختی، فاصله از

تجارت جهان میدان گازی پارس جنوبی که بیش از ۷۰ درصد گاز مصرفی ایران را تأمین می‌کند، وارد مرحله‌ای شده که کارشناسان از آن به عنوان «نیمه دوم عمر مخزن» یاد می‌کنند. افت طبیعی فشار در لایه‌های مخزنی، رنگ خطر کاهش تولید گاز را به صدا درآورده و در صورت تأخیر در اجرای پروژه‌های فشارافزایی، ایران طی سال‌های آینده با کاهش محسوس تولید، تشدید ناترازی انرژی و افت درآمد‌های ارزی مواجه خواهد شد. اکنون پرسش اصلی این است که آیا صنعت گاز ایران فرصت کافی برای مهار این روند را در اختیار دارد یا خیر؟

پارس جنوبی بزرگ‌ترین میدان گازی جهان و ستون فقرات امنیت انرژی ایران محسوب می‌شود. این میدان مشترک با قطر، طی دو دهه گذشته موتور اصلی رشد صنعت گاز کشور بوده و بخش عمده خوراک نیروگاه‌ها، صنایع و شبکه گازرسانی کشور را تأمین کرده است. برآوردها نشان می‌دهد روزانه بین ۵۸۰ تا ۷۰۰ میلیون مترمکعب گاز از این میدان تولید می‌شود و سهم آن در تأمین گاز کشور از مرز ۷۰ درصد عبور کرده است.

اما پس از سال‌ها برداشت مستمر، نشانه‌های افت فشار مخزن به تدریج نمایان شده است. مدیران و کارشناسان صنعت نفت طی سال‌های اخیر بارها هشدار داده‌اند که بخش قابل توجهی از فازهای پارس جنوبی وارد نیمه دوم عمر تولیدی خود شده‌اند و بدون اجرای طرح‌های نگهداشت تولید، روند کاهش فشار مخزن شتاب خواهد گرفت.

مطابق ارزیابی‌های منتشرشده، در صورت عدم اجرای پروژه‌های فشارافزایی، از اواخر دهه جاری هر سال معادل ظرفیت یک فاز استاندارد پارس جنوبی، یعنی حدود ۲۸ میلیون مترمکعب در روز، از تولید میدان کاسته خواهد شد. این رقم در نگاه نخست شاید محدود به نظر برسد، اما در افق پنج تا هفت ساله می‌تواند به کاهش صدها میلیون مترمکعبی تولید روزانه منجر شود.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر آشکار می‌شود که به وضعیت مصرف داخلی ایران نگاه کنیم. مصرف گاز کشور در زمستان‌های اخیر بارها از مرز ۸۰۰ میلیون مترمکعب در روز عبور کرده و در برخی روزها رکورد‌های جدیدی ثبت شده است. در چنین شرایطی، حتی کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی تولید پارس جنوبی می‌تواند توازن عرضه و تقاضای گاز را برهم بزند و کشور را با کمبود گسترده سوخت در بخش خانگی، صنعتی و نیروگاهی مواجه سازد.

از منظر اقتصادی نیز پیامدهای افت فشار پارس جنوبی بسیار گسترده خواهد بود. گاز طبیعی نه تنها سوخت اصلی اقتصاد ایران است، بلکه خوراک صنایع پتروشیمی، فولاد، سیمان و نیروگاه‌های برق رانیز تأمین می‌کند. کاهش تولید به معنای محدود شدن ظرفیت این صنایع، افزایش هزینه تولید و کاهش صادرات محصولات انرژی‌بر خواهد بود.



تجارت جهانی، بررسی می‌کند

کاسپین؛ بندر فرصت‌های تازه

بندر کاسپین را می‌توان یکی از بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی ایران در حوزه حمل‌ونقل دریایی طی دو دهه اخیر دانست. این بندر در محدوده منطقه آزاد انزلی واقع شده و از ابتدا با هدف ایفای نقش محوری در کریدور بین‌المللی شمال - جنوب (INSTC) و توسعه تجارت با کشورهای حوزه خزر طراحی شد.

براساس طرح جامع توسعه، بندر کاسپین در فاز نهایی دارای ۲۵ پست اسکله با طول پهلوگیری بیش از ۴ هزار و ۷۰۰ متر خواهد بود و ظرفیت اسمی آن به ۱۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا در سال می‌رسد. در حالی که ظرفیت اولیه بندر بین ۳ تا ۵ میلیون تن برآورد شده بود، تکمیل فازهای توسعه می‌تواند آن را به یکی از بزرگ‌ترین بنادر حاشیه خزر تبدیل کند.

با این حال بررسی عملکرد عملیاتی بندر نشان می‌دهد فاصله قابل توجهی میان ظرفیت بالقوه و میزان بهره‌برداری واقعی وجود دارد. آمارهای رسمی منطقه آزاد انزلی نشان می‌دهد در شش ماه نخست سال ۱۴۰۳ مجموع تخلیه و بارگیری کالا در مجتمع بندری کاسپین حدود ۳۴۶ هزار تن بوده که توسط ۱۲۶ فروند کشتی انجام شده است. این حجم در مقایسه با ظرفیت نهایی ۱۵ میلیون تنی بندر، نشان‌دهنده بهره‌برداری محدود از امکانات موجود است.

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی بندر کاسپین، اتصال مستقیم آن به شبکه ریلی کشور است. این بندر نخستین بندر ایران در حاشیه دریای خزر محسوب می‌شود که امکان اتصال مستقیم ریل به اسکله را فراهم کرده است. این مزیت می‌تواند هزینه حمل‌کالا را به شکل قابل توجهی کاهش داده و زمان جابه‌جایی بار را کوتاه کند. با وجود این، کارشناسان معتقدند نبود ایستگاه کامل ریلی و محدودیت‌های لجستیکی موجود مانع از بهره‌برداری حداکثری از این ظرفیت

شده است. طبق اعلام مدیرعامل منطقه آزاد انزلی، در پنج ماه نخست یک سال، حدود ۱۳۰ هزار تن کالا از مسیر ریلی بندر کاسپین جابه‌جا شده که معادل حدود ۲۵۰۰ واگن بوده است.

از منظر ژئوپلیتیک اقتصادی نیز بندر کاسپین در موقعیتی کم‌نظیر قرار گرفته است. جنگ اوکراین، تحریم‌های روسیه و تغییر مسیرهای سنتی تجارت جهانی موجب شده کریدور شمال - جنوب به یکی از

تجارت جهان حسنا رجبی: در شرایطی که رقابت برای تصاحب سهم بیشتر از کریدورهای ترانزیتی منطقه میان کشورهای حاشیه خزر شدت گرفته، بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی همچنان با فاصله‌ای معنادار از ظرفیت واقعی خود فعالیت می‌کند. این بندر که با هدف تبدیل شدن به مهم‌ترین هاب لجستیکی شمال ایران و دروازه اتصال کشور به بازار ۱۸۰ میلیون نفری اتحادیه اقتصادی اوراسیا طراحی شده، از نظر زیرساختی قابلیت تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری دریای خزر را دارد؛ اما بهره‌برداری محدود از ظرفیت‌های آن باعث شده سهم این بندر در تجارت منطقه‌ای کمتر از پتانسیل واقعی آن باشد.

66

مهم‌ترین مسیرهای جایگزین حمل‌کالا میان آسیا، خلیج فارس، روسیه و اروپا تبدیل شود. برآورد‌های بین‌المللی نشان می‌دهد این کریدور می‌تواند زمان حمل‌کالایمان هند و روسیه را تا ۴ درصد کاهش داده و هزینه حمل‌راییین ۲۰ تا ۳۰ درصد پایین بیاورد. در چنین شرایطی، بندر کاسپین می‌تواند به نقطه اتصال بنادر جنوبی ایران به بازارهای روسیه، قزاقستان، آذربایجان و سایر کشورهای اوراسیا تبدیل شود.

با وجود این فرصت راهبردی، هنوز بخش مهمی از ظرفیت‌های پسرکرانه‌ای بندر فعال نشده است. توسعه مراکز لجستیکی، انبارهای مدرن، پایانه‌های کانتینری، صنایع فرآوری صادرات محور و مراکز توزیع منطقه‌ای می‌تواند ارزش افزوده‌ای چند برابر عملیات صرف تخلیه و بارگیری ایجاد کند. تجربه بنادر موفق جهان نشان می‌دهد درآمد اصلی بنادر مدرن نه از خدمات بندری، بلکه از زنجیره ارزش لجستیک و

خدمات جانبی حاصل می‌شود. یکی دیگر از ظرفیت‌های مغفول بندر کاسپین، نقش آن در تجارت غلات و کالاهای اساسی است. براساس اعلام مسئولان منطقه آزاد انزلی، این بندر توانایی تخلیه و بارگیری حدود ۵۰ هزار تن غلات را داراست. با توجه به وابستگی ایران به واردات بخشی از نهاده‌های دامی و غلات، توسعه این بخش می‌تواند نقش مهمی در امنیت غذایی کشور ایفا کند.

از سوی دیگر، جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی همچنان یکی از چالش‌های اصلی توسعه بندر محسوب می‌شود. هرچند برخی سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در پروژه‌های بندری کاسپین حضور یافته‌اند و ده‌ها میلیون دلار سرمایه‌گذاری انجام شده است، اما برای تکمیل زیرساخت‌ها و تبدیل بندر به هاب منطقه‌ای، منابع مالی بسیار بزرگ‌تری مورد نیاز خواهد بود.

کارشناسان حوزه حمل‌ونقل معتقدند در صورت تکمیل تمامی اسکله‌ها، توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای متصل به بندر و افزایش تعاملات تجاری با کشورهای اوراسیا، بندر کاسپین می‌تواند سالانه میلیون‌ها تن کالا را جذب کند. حتی مدیران منطقه آزاد انزلی اعلام کرده‌اند که در افق نهایی، مجموع ظرفیت دو بندر انزلی و کاسپین به حدود ۲۰ میلیون تن در سال خواهد رسید.

واقعیت این است که بندر کاسپین امروز بیش از آنکه با کمبود زیرساخت مواجه باشد، با کمبود بار، سرمایه‌گذاری مکمل و شبکه‌سازی تجاری منطقه‌ای روبه‌رو است. اگر سیاست‌گذاران بتوانند این سه حلقه مفقوده را تکمیل کنند، بندر کاسپین نه تنها به قطب تجارت دریای خزر، بلکه به یکی از مهم‌ترین گره‌های لجستیکی کریدور شمال - جنوب تبدیل خواهد شد؛ جایگاهی که سال‌هاست تحقق کامل نیافته است.

تحقق خبر تجارت جهانی پس از ۲ سال

تهرانی‌ها صاحب پلاک منطقه آزاد شدند!



نمونه‌های موفق این الگورا می‌توان در امارات متحده عربی، ترکیه، قطر، سنگاپور و کره جنوبی مشاهده کرد. در بسیاری از این کشورها، مناطق آزاد مستقر در اطراف فرودگاه‌های بین‌المللی به موتورهای اصلی جذب سرمایه و تجارت تبدیل شده‌اند. آنچه این مناطق را موفق کرده، صرفاً موقعیت جغرافیایی نبوده، بلکه توانایی آنها در ایجاد محیطی رقابتی، باتبات و پیش‌بینی‌پذیر برای فعالیت اقتصادی بوده است.

اکنون مدیران منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی امیدوارند بتوانند از همین الگو بهره‌گیرند.

حسین فردوسی در مراسم رونمایی از پلاک منطقه آزاد، این منطقه را یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های اقتصادی کشور توصیف کرد و بر ضرورت استفاده حداکثری از ظرفیت‌های قانونی و اجرایی برای توسعه آن تأکید کرد. به گفته وی، هدف اصلی تبدیل این منطقه به قطبی برای تجارت بین‌المللی، ترانزیت کالا، خدمات پیشرفته و جذب سرمایه‌گذاری است.

این اهداف در شرایطی مطرح می‌شود که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به توسعه زیرساخت‌های تجاری و لجستیکی نیاز دارد. رقابت منطقه‌ای در حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل طی سال‌های اخیر شدت گرفته و کشورهای همسایه سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای برای تبدیل شدن به هاب‌های منطقه‌ای انجام داده‌اند. فرودگاه‌های بزرگ در حاشیه خلیج فارس، کریدورهای حمل‌ونقل ترکیه و مراکز لجستیکی قفقاز هر یک در تلاش‌اند سهم بیشتری از جریان تجارت منطقه را به خود اختصاص دهند.

در چنین فضایی، موقعیت جغرافیایی ایران همچنان یک مزیت مهم محسوب می‌شود، اما مزیت جغرافیایی به تنهایی کافی نیست. تجربه جهانی نشان می‌دهد کشورهایی موفق بوده‌اند که توانسته‌اند این موقعیت را به مزیت عملیاتی تبدیل کنند؛ یعنی زیرساخت، مقررات، خدمات و محیط کسب‌وکار را به گونه‌ای سامان دهند که سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی حضور در آن منطقه را انتخابی منطقی بدانند.

شهر فرودگاهی امام خمینی از این منظر فرصت‌های کم‌نظیری در اختیار دارد. نزدیکی به تهران به معنای دسترسی مستقیم به بزرگ‌ترین بازار مصرف کشور است. اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل زمینی و ریلی، امکان توزیع کالا در مقیاس ملی را فراهم می‌کند و وجود فرودگاه بین‌المللی نیز ارتباط مستقیم با بازارهای خارجی را امکان‌پذیر می‌سازد. کمتر نقطه‌ای در ایران چنین ترکیبی از مزیت‌ها را به صورت همزمان در اختیار دارد.

تجارت جهان در بسیاری از کشورهای جهان، توسعه اقتصادی گاه‌با پروژه‌هایی بزرگ و پیرسود آغاز می‌شود؛ با آسمان خراش‌هایی که افق شهرها را تغییر می‌دهند، بندرهایی که نقشه تجارت را بازنویسی می‌کنند یا خطوط ریلی که جغرافیای اقتصاد را دگرگون می‌سازند. اما گاهی نیز یک تغییر به ظاهر کوچک، نشانه‌ای از تحولی عمیق‌تر است؛ نشانه‌ای که شاید در نگاه نخست چندان مهم به نظر نرسد، اما در واقع بخشی از فرآیند شکل‌گیری یک هویت اقتصادی جدید باشد.

رونمایی از پلاک منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی را می‌توان در همین چارچوب ارزیابی کرد.

مراسم رونمایی از پلاک رسمی منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی روز دوشنبه ۲۵ خرداد ۱۴۰۵ با حضور فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، حسین فردوسی، سرپرست دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا و جمعی از مدیران ارشد کشوری و استانی برگزار شد؛ رویدادی که در ظاهر به نظام شماره‌گذاری خودروها مربوط می‌شود، اما در لایه‌های عمیق‌تر خود حامل پیامی مهم درباره آینده تنها منطقه آزاد مستقر در محدوده پایتخت است.

برای مخاطبانی که از بیرون به موضوع نگاه می‌کنند، شاید صدور یک پلاک اختصاصی اتفاقی معمولی تلقی شود؛ اما در ادبیات مناطق آزاد، چنین اقداماتی بخشی از فرآیند تثبیت هویت حقوقی، اقتصادی و اجرایی یک منطقه محسوب می‌شود. به بیان دیگر، پلاک منطقه آزاد تنها یک قطعه فلز نصب‌شده بر خودرو نیست؛ نمادی از ورود یک منطقه به مرحله‌ای است که ساختارهای قانونی و اجرایی آن به تدریج کامل می‌شوند و قابلیت‌های پیش‌بینی‌شده در اسناد بالادستی شکل عینی پیدا می‌کنند.

اهمیت این موضوع زمانی روشن‌تر می‌شود که به جایگاه خاص منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی توجه کنیم. برخلاف اغلب مناطق آزاد ایران که در مرزهای زمینی یا سواحل جنوبی کشور مستقر هستند، این منطقه در همسایگی پایتخت و در قلب مهم‌ترین شبکه حمل‌ونقل هوایی کشور قرار گرفته است. این ویژگی باعث شده از همان روزهای نخست تأسیس، نگاه سیاست‌گذاران به آن متفاوت باشد. در واقع، شهر فرودگاهی امام خمینی نه صرفاً یک منطقه آزاد، بلکه پروژه‌ای برای خلق یک «دروازه اقتصادی» جدید برای ایران تعریف شده است؛ نقطه‌ای که قرار است تجارت، حمل‌ونقل، خدمات لجستیکی، سرمایه‌گذاری و فناوری را در یک جغرافیای واحد به هم پیوند دهد.

در دهه‌های اخیر، مفهوم «شهر فرودگاهی» به یکی از مهم‌ترین الگوهای توسعه اقتصادی در جهان تبدیل شده است. در این مدل، فرودگاه دیگر تنها محلی برای نشست و برخاست هواپیما نیست، بلکه هسته مرکزی یک اکوسیستم اقتصادی گسترده محسوب می‌شود. انبارهای پیشرفته، مراکز توزیع کالا، دفاتر شرکت‌های بین‌المللی، صنایع صادرات محور، مراکز نمایشگاهی و خدمات مالی در پیرامون چنین فرودگاه‌هایی شکل می‌گیرند و مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی را به وجود می‌آورند که ارزش افزوده آن گاه‌از خود حمل‌ونقل هوایی نیز فراتر می‌رود.



حمل‌ونقل کشور نیز بر اهمیت این تحولات افزوده است. این منطقه به دلیل دسترسی هم‌زمان به شبکه هوایی، جاده‌ای و ریلی، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین هاب‌های لجستیکی کشور را دارد. به همین دلیل، بسیاری از فعالان اقتصادی معتقدند هرگونه توسعه در زیرساخت‌های تجاری و خدماتی این منطقه می‌تواند آثار فراتر از محدوده جغرافیایی آن داشته باشد.

در همین حال، بازار خودرو نیز با دقت تحولات مربوط به این منطقه را دنبال می‌کند. طی سال‌های گذشته، محدودیت‌های وارداتی، نوسانات نرخ ارز و کاهش عرضه خودروهای خارجی باعث شده است هر خبر مرتبط با واردات خودرو با حساسیت بالایی از سوی مصرف‌کنندگان و فعالان بازار دنبال شود. از این رو، طبیعی است که خبر آغاز شماره‌گذاری خودروها در منطقه آزاد امام خمینی به سرعت با موضوع واردات خودروهای سواری گره بخورد.

با وجود این، واقعیت آن است که سیاست‌گذاران فعلاً نگاه متفاوتی به این منطقه دارند. اولویت فعلی دولت، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و ارتقای زیرساخت‌های خدماتی عنوان شده است؛ هدفی که در صورت تحقق می‌تواند بخشی از مشکلات مزمن حوزه حمل‌ونقل کشور را کاهش دهد. فرسودگی اتوبوس‌ها، کمبود آمبولانس و نیاز به تجهیزات جدید شهری از جمله چالش‌هایی است که طی سال‌های اخیر بارها از سوی مدیران شهری و استانی مطرح شده است.

در عین حال، برخی تحلیلگران معتقدند ایجاد سازوکارهای جدید در منطقه آزاد امام خمینی می‌تواند در بلندمدت زمینه‌ساز تحولات گسترده‌تر در حوزه تجارت خودرو باشد. هرچند در حال حاضر هیچ تصمیم رسمی برای واردات خودروهای شخصی اعلام نشده، اما تکمیل زیرساخت‌های مرتبط با ترخیص، شماره‌گذاری و خدمات خودرویی، ظرفیتی را ایجاد می‌کند که در صورت تغییر سیاست‌های کلان، قابلیت بهره‌برداری خواهد داشت.

آنچه امروز بیش از هر چیز اهمیت دارد، تفکیک واقعیت‌های موجود از انتظارات بازار است. در شرایط فعلی، پلاک اختصاصی منطقه آزاد امام خمینی بیش از آنکه نشانه ورود خودروهای خارجی به بازار مصرف باشد، نمادی از توسعه زیرساخت‌های اقتصادی این منطقه به شمار می‌رود. با این حال، تجربه نشان داده است که در اقتصاد ایران، گاهی یک تغییر زیرساختی کوچک می‌تواند مقدمه‌ای برای تحولات بزرگ‌تر در آینده باشد؛ تحولات احتمالی که فعالان بازار خودرو همچنان چشم‌انتظار آن هستند

تجارت جهان رونمایی از پلاک اختصاصی منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی و آغاز فرآیند شماره‌گذاری خودروها در این منطقه، بار دیگر موضوع واردات خودرو و نقش مناطق آزاد در تنظیم بازار را به صدر اخبار اقتصادی کشور بازگرداند. در حالی که انتشار این خبر در فضای مجازی با گمانه‌زنی‌هایی درباره آزادسازی واردات خودروهای خارجی برای عموم مردم همراه بود، مقامات دولتی تأکید کرده‌اند که فعلاً برنامه‌ای برای واردات خودروهای شخصی از طریق این منطقه وجود ندارد و تمرکز اصلی بر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. با این حال، ایجاد زیرساخت‌های جدید در منطقه آزاد امام خمینی، پرسش‌های مهمی را درباره آینده بازار خودرو، سیاست‌های وارداتی و جایگاه این منطقه در اقتصاد کشور مطرح کرده است.

منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی در ماه‌های اخیر به یکی از کانون‌های مهم تصمیم‌گیری در حوزه تجارت و لجستیک کشور تبدیل شده است. تازه‌ترین تحول در این منطقه، آغاز رسمی شماره‌گذاری خودروها و رونمایی از پلاک اختصاصی منطقه آزاد است؛ اقدامی که از نگاه مسئولان، بخشی از فرآیند تکمیل زیرساخت‌های اقتصادی و خدماتی این منطقه محسوب می‌شود. انتشار خبر آغاز شماره‌گذاری خودروها اما به سرعت موجی از واکنش‌ها را در شبکه‌های اجتماعی و رسانه‌ها به دنبال داشت. بسیاری از فعالان بازار خودرو و حتی بخشی از افکار عمومی این اقدام را نشانه‌ای از احتمال آزادسازی واردات خودروهای خارجی از مسیر منطقه آزاد امام خمینی تلقی کردند؛ برداشتی که با توجه به شرایط بازار خودرو و افزایش تقاضا برای محصولات وارداتی، چندان دور از انتظار نبود.

با این حال، مسئولان اجرایی تلاش کردند به سرعت مرز میان واقعیت و برداشت‌های رسانه‌ای را روشن کنند. استاندار تهران اعلام کرده است که در شرایط فعلی، واردات خودروهای شخصی از طریق منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی در دستور کار قرار ندارد و برنامه‌های تعریف‌شده برای این منطقه عمدتاً بر تأمین نیازهای ناوگان عمومی متمرکز است.

بر اساس اعلام مقامات مسئول، خودروهایی که در اولویت واردات قرار دارند شامل اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها، آمبولانس‌ها، خودروهای آتش‌نشانی، کامیون‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل ریلی هستند؛ حوزه‌ای که طی سال‌های اخیر با فرسودگی گسترده ناوگان و کمبود تجهیزات مواجه بوده است. از این منظر، منطقه آزاد امام خمینی می‌تواند به عنوان یک مسیر تسهیل‌کننده برای ورود تجهیزات و خودروهای مورد نیاز بخش عمومی ایفای نقش کند.

کارشناسان اقتصادی معتقدند اگرچه خبر رونمایی از پلاک اختصاصی منطقه آزاد امام خمینی به خودی خود به معنای آزادسازی واردات خودرو نیست، اما نمی‌توان اهمیت زیرساخت‌های ایجاد شده را نادیده گرفت. تجربه سایر مناطق آزاد کشور نشان داده است که توسعه زیرساخت‌های گمرکی، لجستیکی و شماره‌گذاری معمولاً یکی از پیش‌نیازهای گسترش فعالیت‌های اقتصادی در آینده به شمار می‌رود.

از سوی دیگر، جایگاه ویژه شهر فرودگاهی امام خمینی در شبکه