



کیش
در مسیر
بازسازی
اقتصادی

تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی شنبه ۳۰ خرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۵۰ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

www.TejarateJahani.Com

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

info@TejarateJahani.Com

18-06-2026

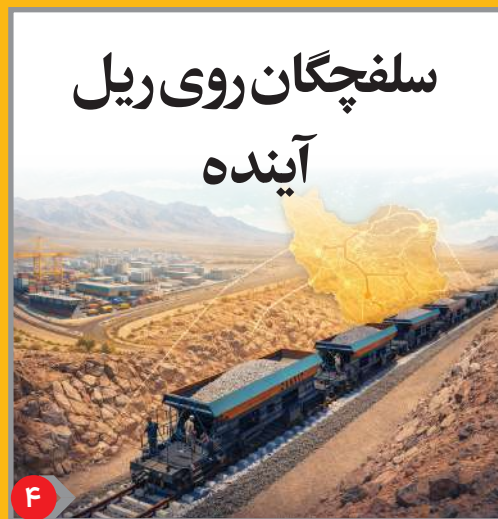
www.TejarateJahani.Com

جهش ارزش افزوده از مزرعه تا بازار



قطب صنعتی سیرجان؛ رشد واقعی یا ظرفیت‌های معطل؟

ف



ف

سلفچگان روی ریل آینده



ف

دادستان آب پاکي را روی دست دلان ریخت:

ممنوعیت تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد بوشهر!

۲

ارس؛ آخرین فرصت ایران برای اتصال به اقتصاد قفقاز

۳



گفت‌وگویی اختصاصی «تجارت جهانی» با مجید حبیبی، رئیس کارگروه راه‌اندازی مناطق آزاد جدید

مناطق آزاد جدید، ۳ سال درجا زدند اما ۲ ماهه فعال شد

۲

سوئز در جست‌وجوی آینده‌ای فراتر از ترانزیت



تجارت جهانی در نگاه نخست، کانال سوئز تنها یک آبراه است؛ مسیری باریک که کشتی‌ها را میان آسیا و اروپا جابه‌جا می‌کند. اما در حاشیه این گذرگاه استراتژیک، مصر پروژه‌ای را دنبال می‌کند که هدف آن فراتر از دریافت عوارض عبور کشتی‌هاست. «منطقه اقتصادی کانال سوئز» یا SCZ Zone اکنون به یکی از مهم‌ترین طرح‌های توسعه‌ای این کشور تبدیل شده؛ منطقه‌ای که قاهره امیدوار است آن را به قطب تولید، لجستیک و سرمایه‌گذاری در شمال آفریقا بدل کند.

این منطقه که در سال ۲۰۱۵ تأسیس شد، بیش از ۴۶۰ کیلومتر مربع وسعت دارد و مجموعه‌ای از مناطق صنعتی، مراکز لجستیک و بنادر راهبردی را در دو سوی کانال سوئز در بر می‌گیرد. موقعیت جغرافیایی آن مزیتی کم‌نظیر ایجاد کرده است؛ مسیری که بخش قابل توجهی از تجارت جهانی از آن عبور می‌کند و دسترسی مستقیم به بازارهای اروپا، آسیا و آفریقا را فراهم می‌آورد. آنچه این منطقه را از بسیاری از مناطق آزاد سنتی متمایز می‌کند، تمرکز بر تولید و زنجیره‌های تأمین است. دولت مصر با ارائه مشوق‌های مالیاتی، تسهیل صدور مجوزها و ایجاد ساختار اداری مستقل تلاش کرده سرمایه‌گذاران خارجی را به احداث کارخانه‌ها، مراکز مونتاژ و پایگاه‌های صادراتی در این منطقه ترغیب کند. صنایع پتروشیمی، انرژی‌های تجدیدپذیر، تجهیزات صنعتی و لجستیک از جمله حوزه‌هایی هستند که بیشترین سرمایه‌گذاری را جذب کرده‌اند.

در سال‌های اخیر، منطقه اقتصادی کانال سوئز به ویژه در حوزه هیدروژن سبز و سوخت‌های پاک مورد توجه شرکت‌های بین‌المللی قرار گرفته است. همزمان دولت مصر میلیاردها دلار برای توسعه زیرساخت‌ها، بنادر و شبکه‌های حمل‌ونقل این منطقه هزینه کرده تا آن را به رقیبی برای مراکز بزرگ تجاری خاورمیانه و مدیترانه تبدیل کند. با این حال، موفقیت این طرح به عوامل متعددی وابسته است؛ از ثبات منطقه‌ای گرفته تا توان مصر در حفظ جریان سرمایه‌گذاری خارجی. با وجود چالش‌های ژئوپلیتیکی دریای سرخ و نوسانات تجارت جهانی، قاهره همچنان بر این باور است که آینده اقتصاد مصر تنها در عبور کشتی‌ها خلاصه نمی‌شود. منطقه آزاد سوئز قرار است نمادین تغییر رویکرد باشد؛ تلاشی برای تبدیل یک مسیر ترانزیتی تاریخی به موتور جدید رشد اقتصادی در جهان عرب.

یادداشت روز

سهلان؛ سرمایه هست، زیرساخت نه

مدیران استانی، این موارد به عنوان موانع اصلی جذب سرمایه‌گذاری جدید مطرح شده است. سرمایه‌گذاران حاضر در منطقه نیز معتقدند نبود زیرساخت‌های کامل، سرعت اجرای پروژه‌های صنعتی را کاهش داده و بخشی از ظرفیت اقتصادی منطقه را بلااستفاده نگه داشته است.



گندم نیک اقبال
روزنامه‌نگار

موقعیت راهبردی؛ مزیتی که هنوز بالفعل نشده

سهلان در یکی از مهم‌ترین کریدورهای ترانزیتی کشور و در مجاورت شهر صنعتی تبریز قرار دارد؛ موقعیتی که در صورت بهره‌برداری کامل می‌تواند این منطقه را به یکی از مراکز اصلی لجستیک شمال غرب ایران تبدیل کند.

با این حال، کارشناسان اقتصادی تأکید می‌کنند که فاصله میان «طرح روی کاغذ» و «عملیات اجرایی کامل» همچنان محسوس است و همین موضوع باعث شده بازدهی مورد انتظار از این منطقه محقق نشود.

جمع‌بندی

منطقه ویژه اقتصادی سهلان امروز بیش از آنکه یک مرکز صنعتی بالفعل باشد، یک پروژه در حال گذار است؛ پروژه‌ای که از یک سو بر پایه موقعیت ژئواقتصادی مهم شکل گرفته و از سوی دیگر با چالش‌های زیرساختی و اجرایی مواجه است.

به نظر می‌رسد آینده سهلان بیش از هر چیز به سرعت تصمیم‌گیری‌های اجرایی، تکمیل زیرساخت‌ها و تسهیل واقعی فرآیندهای گمرکی وابسته خواهد بود؛ موضوعی که می‌تواند تعیین‌کننده این منطقه «قطب اقتصادی شمال غرب» خواهد شد یا همچنان در حد یک ظرفیت بالقوه باقی می‌ماند.

زیرساخت‌ها؛ حلقه مفقوده توسعه

یکی از مهم‌ترین محورهای انتقاد به وضعیت فعلی سهلان، کمبود زیرساخت‌های حیاتی از جمله تأمین پایدار آب، برق و تکمیل محدوده‌های مصوب منطقه است. در بازدیدهای میدانی نمایندگان مجلس و

یادداشت روز

لاوان؛ نبض نفت ایران

یکی از مزیت‌های مهم لاوان، استقرار پالایشگاه نفت لاوان در این جزیره است. این پالایشگاه از دهه ۱۳۵۰ فعالیت خود را آغاز کرده و با ظرفیت اولیه حدود ۲۰ هزار بشکه در روز به بهره‌برداری رسید. طی دهه‌های گذشته، توسعه واحدهای فرآیندی موجب افزایش نقش آن در تأمین فرآورده‌های نفتی مورد نیاز کشور شده است.

برخلاف بسیاری از پایانه‌های صرفاً صادراتی، لاوان بخشی از زنجیره تبدیل نفت خام به فرآورده را نیز در اختیار دارد. این ویژگی باعث می‌شود علاوه بر درآمد‌های صادرات نفت خام، ارزش افزوده بیشتری از طریق تولید فرآورده‌های نفتی و پتروشیمیایی در این منطقه ایجاد شود.

اگرچه نام لاوان بیشتر با نفت گره خورده است، اما این منطقه دارای ظرفیت‌های قابل توجه گازی نیز هست. برآوردها نشان می‌دهد میدان گازی لاوان حدود ۹۰.۵ تریلیون فوت مکعب گاز درجای قابل استحصال در اختیار دارد. همچنین در سال‌های گذشته طرح‌هایی برای توسعه این میدان و ایجاد مجتمع‌های پتروشیمی مبتنی بر خوراک گازی در منطقه تعریف شده است.

بر اساس برخی برنامه‌های توسعه‌ای، سرمایه‌گذاری‌های چند میلیارد دلاری برای توسعه میدان گازی لاوان و ایجاد صنایع پایین‌دستی در این منطقه پیش‌بینی شده بود. چنین پروژه‌هایی می‌تواند جایگاه لاوان را از یک مرکز تولید و صادرات نفت به یک هاب انرژی چندمنظوره ارتقا دهد.

لاوان در یکی از حساس‌ترین مناطق ژئوپلیتیکی جهان قرار گرفته است. موقعیت این جزیره در خلیج فارس و نزدیکی به مسیرهای اصلی کشتیرانی انرژی، اهمیت امنیتی آن را دوچندان کرده است.



محسن میرزایی جمارانی
سردبیر

جزیره لاوان در جنوب خلیج فارس، اگرچه از نظر وسعت در مقایسه با برخی جزایر نفتی ایران کوچک‌تر است، اما از منظر راهبردی یکی از مهم‌ترین گره‌های زنجیره ارزش صنعت نفت کشور محسوب می‌شود. استقرار تأسیسات تولید نفت و گاز، پالایشگاه نفت، پایانه‌های صادراتی و دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، لاوان را به یکی از مراکز کلیدی امنیت انرژی و صادرات هیدروکربوری ایران تبدیل کرده است. در شرایطی که اقتصاد ایران همچنان وابستگی قابل توجهی به درآمد‌های نفتی دارد، نقش این جزیره در حفظ پایداری تولید و صادرات نفت خام بیش از گذشته اهمیت یافته است.

جزیره لاوان در استان هرمزگان و در فاصله حدود ۲۰ کیلومتری از سواحل ایران واقع شده و به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق عملیاتی شرکت نفت فلات قاره ایران شناخته می‌شود. این منطقه میزبان بخشی از زیرساخت‌های تولید و انتقال نفت خام از میادین دریایی خلیج فارس است. سکوها نفتی سلمان، بلال، رشادت و رسالت از جمله مهم‌ترین میادینی هستند که بخشی از نفت تولیدی خود را از طریق تأسیسات لاوان به بازارهای صادراتی منتقل می‌کنند.

اهمیت این جزیره زمانی بیشتر نمایان می‌شود که بدانیم اختلال در پایانه‌های صادراتی لاوان می‌تواند زنجیره صادرات نفت از چندین میدان بزرگ دریایی را به طور همزمان تحت تأثیر قرار دهد. به همین دلیل، زیرساخت‌های بارگیری و گوی شناور صادراتی (SBM) این منطقه در شمار دارایی‌های راهبردی صنعت نفت کشور قرار دارند.



نادیا محمدی
دبیر سرویس مناطق آزاد

تجارت جهان رئیس کارگروه راه‌اندازی مناطق آزاد جدید با انتقاد از تأخیر چندساله در عملیاتی شدن این مناطق می‌گوید: بسیاری از مناطق آزاد جدید پس از تصویب قانونی در سال ۱۳۹۸ عملاً بدون نقشه راه رها شده بودند. به گفته مجید حبیبی، راه‌اندازی گمرک، ثبت شرکت‌ها، تشکیل ساختار سازمانی و آموزش نیروها از مهم‌ترین اقداماتی است که اکنون در دستور کار قرار گرفته و هدف این است که مناطق آزاد جدید طی ماه‌های آینده وارد مرحله عملیاتی شوند.

کارگروه راه‌اندازی مناطق آزاد جدید چه برنامه‌هایی را دنبال می‌کند و اساساً این مناطق چه زمانی می‌توانند مانند مناطق آزاد قدیمی به مرحله تولید و صادرات برسند؟

مناطق آزاد جدید از سال ۱۳۹۸ که مصوب شدند تا حدود دو ماه گذشته، عملاً کار جدی برای راه‌اندازی آنها انجام نشده بود و مغفول مانده بودند. سال گذشته در منطقه آزاد دو غارون حضور داشتم و به صورت عملیاتی با فرآیندهای راه‌اندازی منطقه آزاد مواجه شدم. در یک منطقه آزاد جدید چند موضوع حیاتی باید از ابتدا فعال شود؛ مهم‌ترین آنها گمرک، ثبت شرکت‌ها و تشکیل ساختار سازمانی است. قانون، اساسنامه و آیین‌نامه‌های مناطق آزاد جدید را به خوبی تدوین کرده بود، اما مشکل این بود که کسی نبود این فرآیندها را به مدیران مناطق آموزش دهد؛ اینکه چگونه گمرک راه‌اندازی شود، ثبت شرکت‌ها چگونه انجام شود و ساختار اداری چگونه شکل بگیرد.

یکی از مشکلات مطرح‌شده درباره مناطق آزاد جدید، موضوع گمرک است. چه اقداماتی در این زمینه انجام شده است؟

در بازدیدهایی که داشتیم متوجه شدیم در برخی مناطق، گمرک منطقه آزاد در محل مناسبی مستقر نشده است.

برای نمونه در سیستان، گمرک را چند کیلومتر دورتر از مرز ایجاد کرده بودند؛ در حالی که طبق مقررات، گمرک منطقه آزاد باید در دل گمرک ایران و در نقطه مرزی مستقر شود. اگر گمرک منطقه آزاد فاصله داشته باشد، انتقال کالا هزینه‌بر می‌شود؛ با باید مأمور بدرقه گرفته شود یا کالا ترانزیت شود. این هزینه‌ها عملاً مزیت‌های منطقه آزاد را کاهش می‌دهد. به همین دلیل تصمیم گرفتیم کارگروهی تشکیل دهیم و به صورت عملیاتی وارد فرآیند راه‌اندازی شویم.

این کارگروه چگونه تشکیل شد؟

پس از مطرح کردن موضوع با دبیرخانه مناطق آزاد، حکم تشکیل کارگروه صادر شد و معاونت‌ها و بدنه کارشناسی دبیرخانه عضو شدند. اکنون پیش از سفر به هر منطقه، تمام مسائل آن منطقه بررسی می‌شود؛

گفت‌وگوی اختصاصی «تجارت جهانی» با مجید حبیبی، رئیس کارگروه راه‌اندازی مناطق آزاد جدید

مناطق آزاد جدید، ۳ سال در جاز زدند اما ۲ ماهه فعال شد



سپس وارد فرآیند ارزیابی شوی؛ چون نمی‌توان فردی را مسئول کرد که با فرآیندهای تخصصی منطقه آزاد آشنا نیست.

به نظر می‌رسد فعالیت این کارگروه باعث شده مناطق دیگری هم درخواست ورود شما را داشته باشند؟

بله. عملکرد کارگروه باعث شده مناطق دیگری که در صف هستند نیز درخواست همکاری کنند. برای مثال نماینده سیستان پس از مشاهده اقدامات مادر مناطق دیگر درخواست کرد که این کارگروه به آن منطقه هم ورود کند. در سفر اخیر به سیستان، کدهای گمرکی اصلاح شد، کد بازرجه ساماندهی شد و فرآیندهای اداری لازم آموزش داده شد. هدف ما این است که در حدود دو ماه آینده همه مناطق آزاد جدید را وارد مرحله فعال کنیم.

آیا برای مناطق آزاد جدید، تقسیم‌بندی مشخصی بر اساس مزیت‌های نسبی و مطلق هر منطقه برای تولید و صادرات محصولات خاص وجود دارد؟

این موضوع در قالب طرح «بازآفرینی و تحول مناطق آزاد» دنبال می‌شود. این طرح از سوی وزارتخانه ابلاغ شده و آقای دکتر جوشقانی مسئول کارگروه آن هستند و ما نیز عضو این کارگروه هستیم. هدف این است که هر منطقه آزاد متناسب با ظرفیت‌ها و مزیت‌های خودش برنامه‌ریزی کند. قرار نیست همه مناطق یک نسخه مشابه داشته باشند. هر منطقه باید بر اساس توانمندی‌های جغرافیایی، اقتصادی و درخواست‌های سرمایه‌گذاران خودش مسیر توسعه را انتخاب کند. در گذشته ارزیابی مناطق بیشتر بر اساس تراز تجاری انجام می‌شد؛ یعنی صادرات منهای واردات. اما ممکن بود منطقه‌ای به دلیل ماهیت اقتصادی خود صادرات

از وضعیت کد گمرکی گرفته تا ثبت شرکت‌ها و ساختار سازمانی، حتی پیمانکاران سامانه‌های گمرکی مانند EPL و سامانه جامع تجارت را وارد کارگروه کردیم تا مشکلات در همان محل حل شود. در سفرهایی که داشتیم، در مناطقی مانند دوغارون، سرخس، مازندران و اینچ برون، کدهای گمرکی اضافه حذف شد و یک کد واحد برای منطقه آزاد تعریف شد.

در حوزه منابع انسانی و ساختار اداری مناطق آزاد جدید چه اقداماتی انجام شده است؟

یکی دیگر از مشکلات، موضوع چارت سازمانی بود. طبق قانون، مناطق آزاد جدید در مرحله اول امکان جذب ۲۵ نفر نیرو از طریق آزمون استخدامی را دارند، اما چارت کامل آنها ۵۸ نفر پیش بینی شده است. متأسفانه برخی مناطق چند سال درگیر این موضوع بودند که باید از ابتدا ۵۸ نفر جذب کنند؛ در حالی که قانون مشخص کرده ابتدا ۲۵ نفر جذب شود و سپس توسعه پیدا کند. ما تأکید کردیم ابتدا ساختار قانونی اجرا شود، نیروهای اولیه جذب شوند و بعد برای توسعه چارت تصمیم‌گیری شود.

آیا آموزش مدیران و کارشناسان مناطق آزاد جدید هم در دستور کار قرار گرفته است؟

بله. برای نخستین بار مجموعه آموزش‌های تخصصی مناطق آزاد ایجاد شده است. در سامانه فرینا آموزش‌های مرتبط با ثبت شرکت‌ها، گمرک، تخصیص ارز، واردات، صادرات، سامانه EPL، سامانه جامع تجارت و سامانه انبارها قرار داده شده است. هدف این است که مدیر یا کارشناس قبل از فعالیت عملیاتی، آموزش‌های لازم را ببیند. حتی در کمیته انتصابات اعلام کردیم افراد ابتدا باید آموزش‌ها را مشاهده کنند و

مستقیم زیادی نداشته باشد، ولی عملکرد موفق‌تری داشته باشد. ما می‌خواهیم نگاه ارزیابی را تغییر دهیم و عملکرد واقعی هر منطقه و اهداف توسعه‌ای آن را ملاک قرار دهیم.

در این مسیر، آیا پروژه‌های مشخص و اولویت‌دار برای هر منطقه تعریف شده است؟

بله. یکی از بخش‌های مهم این طرح، تعریف «مگا پروژه‌ها» است. از هر منطقه خواسته‌ایم بین پنج تا ۱۰ پروژه بزرگ و اولویت‌دار خود را معرفی کند تا مشخص باشد هر منطقه چه هدفی را دنبال می‌کند. برای مثال مطرح است، اما درباره بسیاری از مناطق دیگر مشخص نبود که پروژه‌های اصلی و پیشران آنها چیست. این برنامه باعث می‌شود مسیر توسعه مناطق ثبت شود و با تغییر مدیران، برنامه‌ها از بین نرود.

مناطق آزاد جدید در حال حاضر بیشتر به جای تولید و صادرات، با موضوع اعطای پلاک منطقه آزاد به خودروهای وارداتی شناخته می‌شوند. این موضوع چه مزایا و معایبی دارد؟

این موضوع بیشتر یک مطالبه مردمی است. وقتی نام منطقه آزاد مطرح می‌شود، بسیاری از مردم فقط موضوع خودرو را می‌بینند و سایر مزیت‌های منطقه آزاد کمتر دیده می‌شود. در حالی که فلسفه ایجاد مناطق آزاد، تولید، صادرات و جذب سرمایه‌گذاری است. بحث خودرو در مناطق آزاد جدید با مناطق قدیمی متفاوت است. در اساسنامه مناطق آزاد جدید تصریح شده که خودرو باید به فعالان اقتصادی اختصاص پیدا کند. در قانون بودجه هم برای مناطق آزاد جدید سهمیه موقت ۱۰۰ دستگاه خودرو پیش‌بینی شد تا به عنوان مشوقی

برای فعالان اقتصادی استفاده شود؛ نه اینکه صرفاً خودرو وارد شود و در اختیار عموم قرار گیرد.

اما برخی مناطق بیش از این میزان خودرو وارد کردند. دلیل چه بود؟

متأسفانه به دلیل اینکه آموزش کافی وجود نداشت، برخی مناطق برداشت متفاوتی داشتند. برای نمونه مشاهده کردیم برخی مناطق تعداد بیشتری خودرو وارد کرده‌اند؛ در حالی که سهمیه مشخص بوده است. ما جلوی این روند را گرفتیم و اعلام کردیم بیش از سقف تعیین شده امکان واردات وجود ندارد. ضمن اینکه تأکید کردیم همین تعداد محدود نیز باید به فعال اقتصادی واقعی برسد، نه اینکه صرفاً برای استفاده شخصی وارد شود.

شما شخصاً با محدودیت خودرو در مناطق آزاد جدید موافق هستید؟

اگر هدف، رونق تولید و صادرات باشد، من معتقدم خودرو باید به عنوان مشوق در اختیار فعال اقتصادی قرار گیرد. البته شرایط مردم را هم درک می‌کنیم؛ مردم علاقه دارند خودروهای بهتر و ایمن‌تر استفاده کنند. اما در شرایط فعلی، اولویت باید راه‌اندازی تولید و صادرات باشد. وقتی این بخش‌ها فعال شد، می‌توان درباره توسعه مزایای عمومی تصمیم گرفت. ضمن اینکه همه مناطق شرایط مشابه ندارند؛ برخی مناطق مانند دوغارون اساساً محدوده مسکونی ندارند و ماهیت آنها صنعتی است. نباید ثبت شرکت صرفی فقط برای استفاده از مزیت خودرو شکل بگیرد.

در حال حاضر مناطق آزاد جدید که هنوز درآمد پایدار ندارند، بودجه خود را از چه محلی تأمین می‌کنند؟ آیا دولت کمک مالی می‌کند؟

قبل از تشکیل این کارگروه، تنها برخی مناطق مانند دوغارون و اینچ برون درآمد محدودی داشتند. برای مثال دوغارون حدود ۳۷ تا ۳۸ میلیارد تومان درآمد ماهانه داشت و اینچ برون حدود چهار تا پنج میلیارد تومان. سیستان نیز که حدود سه سال از آغاز فعالیتش گذشته بود، حدود سه میلیارد تومان درآمد ماهانه داشت. اما یکی از منابع مهم این مناطق، سهمیه کالای تجاری بود. برخی مناطق امکان استفاده مستقیم از این سهمیه را نداشتند و آن را به مناطق قدیمی‌تر می‌فروختند؛ چون مناطق قدیمی توان عملیاتی بیشتری داشتند.

مشکل اصلی در این زمینه چه بود؟

مشکل این بود که سال گذشته اجازه داده نشد مناطق جدید از ابتدا سهمیه کالای تجاری خود را مدیریت کنند و گفته شد خودشان گمرک را راه‌اندازی کنند. اما باید شرایط واقعی هر منطقه دیده می‌شد. مثلاً منطقه‌ای مانند دوغارون با وجود صادرات چند میلیارد دلاری به افغانستان، واردات محدودی دارد. اگر سهمیه بالایی دریافت کند، طبیعی است که نمی‌تواند همه آن را مصرف کند و باید امکان مدیریت آن وجود داشته باشد. متأسفانه برخی محدودیت‌ها باعث شد این منابع مالی به درستی استفاده نشود.

گزارش کوتاه

دادستان آب پایی را روی دست دلان ریخت:

ممنوعیت تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد بوشهر!

دسترسی به خودروهای خارجی بهره می‌گیرند و با فروش وعده، نه کالا، به دنبال کسب سود هستند. هشدار اخیر دستگاه قضایی را می‌توان تلاشی پیشگیرانه برای جلوگیری از شکل‌گیری چنین چرخه‌ای دانست.

اما اهمیت موضوع تنها به بازار خودرو محدود نمی‌شود. منطقه آزاد بوشهر در ماه‌های اخیر به عنوان یکی از پروژه‌های مهم توسعه‌ای جنوب کشور معرفی شده است؛ طرحی که قرار است نقش مهمی در جذب سرمایه، توسعه صنایع صادرات‌محور و افزایش ظرفیت لجستیکی استان ایفا کند. از این منظر، مسئولان محلی نگران‌اند که تمرکز افکار عمومی بر موضوع خودرو، اهداف اصلی این پروژه اقتصادی را تحت‌الشعاع قرار دهد.

در بسیاری از مناطق آزاد جهان، تسهیلات گمرکی و معافیت‌های مالیاتی با هدف تقویت تولید، تجارت و صادرات طراحی شده‌اند. با این حال، در ایران اغلب توجه عمومی به مزایای مصرفی این مناطق، به‌ویژه واردات خودرو، معطوف شده است. همین مسئله باعث شده هر بار که نام منطقه آزاد جدیدی مطرح می‌شود، نخستین پرسش جامعه نه درباره سرمایه‌گذاری یا اشتغال، بلکه درباره امکان خرید خودروهای خارجی باشد.

اظهارات اخیر دادستان بوشهر را می‌توان تلاشی برای تغییر همین روایت دانست. او عملاً اعلام کرده است

«واردات برای تولید و سرمایه‌گذاری» و «واردات برای مصرف عمومی» است؛ مرزی که در سال‌های گذشته بارها محل مناقشه بوده است. تجربه مناطق آزاد ایران نشان داده هرگونه ابهام در قوانین تردد خودرو می‌تواند به شکل‌گیری بازارهای غیررسمی، معاملات واسطه‌ای و حتی پرونده‌های حقوقی گسترده منجر شود.

بر اساس توضیحات ارائه‌شده، گمرک در ورودی و خروجی محدوده فیزیکی منطقه آزاد مستقر خواهد بود و خودروهای واردشده تنها مجاز به فعالیت در همان محدوده هستند. به بیان دیگر، این خودروها ابزار پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی محسوب می‌شوند و نه وسیله‌ای برای استفاده عمومی در سطح استان.

از منظر اقتصادی، این تصمیم حامل یک پیام مهم برای بازار خودرو است. در ماه‌های اخیر برخی افراد و کانال‌های تبلیغاتی تلاش کرده بودند تصویری از آینده ترسیم کنند که در آن شهروندان بوشهری به خودروهای وارداتی با شرایط ویژه دسترسی خواهند داشت. همین روایت موجب افزایش تماس‌ها، پیش‌ثبت‌نام‌های غیررسمی و حتی پیشنهاد فروش حواله‌هایی شد که هیچ پشتوانه قانونی نداشتند. کارشناسان بازار معتقدند چنین فضایی معمولاً پیش از شکل‌گیری حباب‌های قیمتی ایجاد می‌شود. در این مرحله، سوداگران از امید مصرف‌کنندگان برای

بوشهر درحالی‌که طی هفته‌های اخیر بازار شایعات درباره ورود خودروهای خارجی به استان بوشهر و امکان تردد آنها در سطح شهرها داغ شده بود، مقام‌های قضایی استان با موضعی صریح و کم‌سابقه تلاش کردند به انتظارات شکل‌گرفته در بازار پایان دهند. پیام روشن بود: خودروهای وارداتی منطقه آزاد نه تنها قرار نیست در خیابان‌های بوشهر تردد کنند، بلکه خروج آنها از محدوده تعیین‌شده می‌تواند مصداق قاچاق کالا تلقی شود.

این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که هر خبر مرتبط با واردات خودرو در ایران، به‌ویژه در مناطق آزاد، به سرعت به سوژه‌ای برای فعالیت واسطه‌ها، دلالان و سفته‌بازان تبدیل می‌شود؛ گروهی که از شکاف اطلاعاتی میان سیاست‌گذاران و افکار عمومی برای ایجاد تقاضای کاذب بهره می‌برند.

دادستان بوشهر با لحنی قاطع اعلام کرده است که خیابان‌های این شهر قرار نیست به «جولانگاه خودروهای وارداتی منطقه آزاد» تبدیل شوند. او با رد شایعات مربوط به امکان تردد آزادانه این خودروها تأکید کرده که مجوز واردات صرفاً به سرمایه‌گذارانی اعطا می‌شود که در محدوده فنی‌کشی شده منطقه آزاد دارای کارخانه، واحد تولیدی یا فعالیت اقتصادی ثبت شده باشند.

این موضع‌گیری در واقع تلاشی برای ترسیم مرز میان



نظارت کافی وجود نداشته باشد، اصلاح انحرافات بعدی هزینه‌های سنگینی بر دولت و فعالان اقتصادی تحمیل می‌کند.

در نهایت، پیام اصلی مقام‌های بوشهر را می‌توان در یک جمله خلاصه کرد: منطقه آزاد بوشهر برای سرمایه‌گذاری طراحی شده است، نه برای ایجاد بازار جدید خودروهای وارداتی. به همین دلیل، شهروندان باید نسبت به تبلیغات، پیش‌فروش‌ها و وعده‌های غیررسمی که از دسترسی به این خودروها سخن می‌گویند با احتیاط کامل برخورد کنند.

بازاری که بر پایه شایعه شکل بگیرد، معمولاً پیش از آنکه سودی برای خریداران داشته باشد، به سود دلالان تمام می‌شود. هشدار اخیر دستگاه قضایی نیز دقیقاً با همین هدف صادر شده است؛ جلوگیری از آنکه رؤیای خودروهای وارداتی، به واقعیتی پرهزینه برای مردم

چگونه یک منطقه مرزی می‌تواند به پل اقتصادی ایران با نظم نوین اوراسیا تبدیل شود؟

ارس؛ آخرین فرصت ایران برای اتصال به اقتصاد قفقاز

تجارت جهان در نقشه اقتصادی جدید منطقه، مرزها دیگر فقط خطوطی روی نقشه نیستند؛ آنها می‌توانند به مسیرهای انتقال سرمایه، فناوری و تجارت تبدیل شوند. در شمال غرب ایران، جایی که تحولات ژئوپلیتیک قفقاز معادلات سنتی تجارت را تغییر داده، منطقه ارس در موقعیتی قرار گرفته که می‌تواند نقشی فراتر از یک منطقه اقتصادی ایفا کند؛ نقشی به عنوان پل اتصال ایران به زنجیره‌های جدید اقتصادی اوراسیا.



کشورهای آسیای مرکزی در تلاش هستند جایگاه خود را در مسیرهای جدید تجاری تثبیت کنند. در چنین شرایطی، ایران نیز نیاز دارد از مزیت‌های خود استفاده کند.

ارس می‌تواند یکی از پاسخ‌های ایران به این رقابت باشد. ترکیب نیروی انسانی، ظرفیت صنعتی، موقعیت جغرافیایی و امکان ایجاد زنجیره‌های تولید صادرات محور، این منطقه را به گزینه‌ای مهم برای سرمایه‌گذاران تبدیل می‌کند.

سرمایه‌گذار داخلی که به دنبال دسترسی به بازارهای جدید است و سرمایه‌گذار خارجی که به دنبال ورود به بازار ایران و منطقه است، هر دو به یک عامل مشترک نیاز دارند: یک نقطه اتصال مطمئن.

ارس می‌تواند این نقطه اتصال باشد.

یکی از مهم‌ترین تغییرات در اقتصاد جهانی، پیوند میان سیاست خارجی و توسعه اقتصادی است.

بازار کشورهای قفقاز، روسیه و حتی برخی کشورهای اروپای شرقی، ظرفیت قابل توجهی برای محصولات ایرانی دارند؛ از صنایع غذایی و کشاورزی گرفته تا محصولات صنعتی و دانش‌بنیان. اما حضور پایدار در این بازارها نیازمند چیزی فراتر از صادرات مقطعی است؛ نیازمند ایجاد زیرساخت‌های دائمی اقتصادی است.

ارس می‌تواند چنین نقشی را ایفا کند؛ یعنی تبدیل شدن به پایگاه تولید، بسته‌بندی، صادرات مجدد و ارائه خدمات لجستیکی برای بازارهای منطقه.

سرمایه‌گذاری؛ رقابت بر سر آینده قفقاز

در سال‌های آینده، رقابت اصلی میان کشورها فقط بر سر منابع طبیعی یا بازار مصرف نخواهد بود؛ بلکه بر سر جذب سرمایه و تبدیل شدن به مرکز اتصال اقتصادی خواهد بود.

کشورهایی مانند ترکیه، جمهوری آذربایجان و برخی

ایجاد می‌کند که کالاها را از طریق این منطقه سریع‌تر و رقابتی‌تر به بازارهای شمالی منتقل شوند. در واقع، ارس می‌تواند حلقه‌ای میان تولیدکنندگان ایرانی و بازارهای پیرامونی باشد؛ حلقه‌ای که ارزش آن نه در وسعت جغرافیایی، بلکه در نقش اقتصادی آن تعریف می‌شود.

فرصت صادرات؛ فراتر از فروش کالا

یکی از چالش‌های تاریخی اقتصاد ایران، محدود ماندن ظرفیت‌های صادراتی به بازارهای مشخص بوده است. در حالی که کشورهای موفق تلاش کرده‌اند شبکه‌ای گسترده از بازارهای منطقه‌ای ایجاد کنند، ایران هنوز نتوانسته از موقعیت جغرافیایی خود به‌طور کامل استفاده کند.

قفقاز می‌تواند یکی از مسیرهای اصلی تغییر این وضعیت باشد.

سال‌های اخیر قفقاز جنوبی شاهد تغییرات عمیقی بوده است. رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی برای حضور در مسیرهای ترانزیتی، توسعه کریدورهای جدید حمل‌ونقل و تلاش کشورها برای کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی، اهمیت ژئواقتصادی این منطقه را افزایش داده است. در چنین شرایطی، ایران با داشتن مرز مشترک با ارمنستان و نزدیکی به مسیرهای ارتباطی قفقاز، فرصتی تاریخی برای بازتعریف جایگاه خود در شبکه تجارت منطقه‌ای دارد؛ فرصتی که ارس می‌تواند یکی از مهم‌ترین ابزارهای تحقق آن باشد.

قفقاز؛ میدان رقابت مسیرهای جدید اقتصادی

اقتصاد جهانی در حال حرکت به سمت بازتعریف مسیرهای تجاری است. اختلالات زنجیره تأمین در سال‌های اخیر، تحولات سیاسی و افزایش اهمیت امنیت مسیرهای انتقال کالا، کشورها را به سمت ایجاد کریدورهای جایگزین سوق داده است.

قفقاز جنوبی در این میان به یکی از نقاط حساس تجارت جهانی تبدیل شده است. این منطقه در میان دریای خزر، آسیای مرکزی، روسیه، ترکیه و اروپا قرار گرفته و می‌تواند به یکی از مسیرهای اصلی انتقال کالا و انرژی تبدیل شود.

در این نظم جدید، کشورهایی که بتوانند نقش «گره اتصال» را ایفا کنند، سهم بیشتری از اقتصاد آینده خواهند داشت. برای ایران، مسئله فقط افزایش حجم تجارت نیست؛ بلکه حضور در شبکه‌ای است که می‌تواند جایگاه اقتصادی کشور را در منطقه ارتقا دهد.

ارس دقیقاً در چنین نقطه‌ای قرار گرفته است؛ جایی که می‌تواند فاصله میان ظرفیت جغرافیایی ایران و فرصت‌های اقتصادی قفقاز را کاهش دهد.

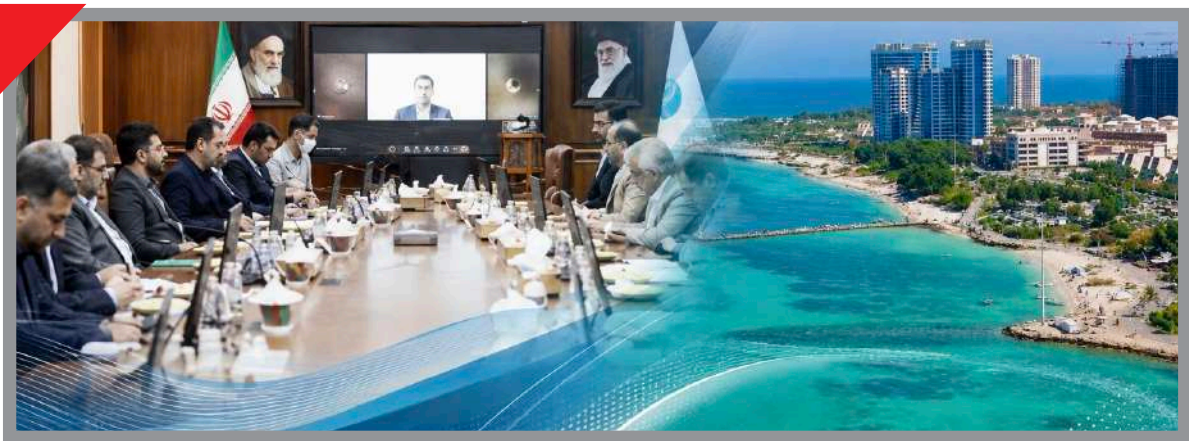
از منطقه مرزی تا هاب ارتباطی

نگاه سنتی به مناطق مرزی، آنها را بیشتر نقاط عبور کالا می‌دید؛ اما اقتصاد مدرن تعریف متفاوتی دارد. مناطق مرزی موفق در جهان، تنها محل جابه‌جایی کالا نیستند، بلکه به مراکز تولید، خدمات لجستیکی، پردازش صادرات و جذب سرمایه تبدیل شده‌اند.

ارس نیز می‌تواند در همین مسیر حرکت کند. مزیت اصلی این منطقه، صرفاً برخورداری از مشوق‌های اقتصادی نیست؛ بلکه موقعیتی است که آن را در قلب یک شبکه ارتباطی قرار می‌دهد.

قرار گرفتن ارس در نزدیکی بازارهای قفقاز، دسترسی به مسیرهای زمینی منطقه و امکان اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، این ظرفیت را

کیش در مسیر بازسازی اقتصادی



موجب بلوکه شدن بخشی از سرمایه‌ها و توقف برخی پروژه‌های اقتصادی شده بودند. آزادسازی این منابع می‌تواند زمینه را برای ورود مجدد سرمایه به چرخه تولید، ساخت‌وساز و خدمات فراهم کند؛ موضوعی که در شرایط فعلی اقتصاد جزیره از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

در کنار این تحولات، وضعیت شرکت هواپیمایی کیش‌ایر نیز یکی از مهم‌ترین موضوعات مطرح شده در جلسه بود. کیش‌ایر به عنوان یکی از بازیگران اصلی حمل‌ونقل هوایی جزیره، نقشی کلیدی در اتصال کیش به بازارهای گردشگری و تجاری کشور دارد. بر اساس آمار ارائه شده از سوی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، این شرکت با بدهی‌های قابل توجه ارزی و ریالی روبه‌رو بوده و فاصله میان سود و زیان آن طی یک سال از حدود ۳۴۰ میلیارد تومان سود به بیش از ۶۰۰ میلیارد تومان زیان رسیده است.

این ارقام تنها یک چالش مدیریتی را نشان نمی‌دهند؛ بلکه اهمیت زیرساخت حمل‌ونقل در اقتصاد جزیره‌ای مانند کیش را یادآوری می‌کنند. برای منطقه‌ای که بخش مهمی از درآمد آن به ورود گردشگران وابسته است، پایداری و کارآمدی ناوگان هوایی نه‌تنها یک ضرورت عملیاتی، بلکه یک ضرورت اقتصادی محسوب می‌شود. از این منظر، اصلاح ساختار کیش‌ایر می‌تواند بخشی از برنامه بزرگ‌تر بازسازی اقتصادی جزیره تلقی شود.

خانوارها، می‌توانند به تحریک تقاضا در بازار داخلی کیش کمک کند؛ بازاری که در دوره رکود با کاهش گردش مالی و افت قدرت خرید مواجه شده است. تجربه اقتصادهای وابسته به گردشگری نشان می‌دهد که در دوره‌های رکود، سیاست‌های تحریک تقاضا می‌توانند نقش مؤثری در جلوگیری از تعمیق بحران و حفظ اشتغال ایفا کنند.

باین حال، برنامه‌های سازمان منطقه آزاد کیش تنها به اقدامات حمایتی محدود نمی‌شود. مدیریت جدید منطقه معتقد است که بازگشت رونق اقتصادی نیازمند فعال‌سازی مجدد ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و رفع موانع ساختاری است؛ موضوعی که در ماه‌های اخیر با تمرکز بر تعیین تکلیف پرونده‌های قدیمی و آزادسازی سرمایه‌های راکد دنبال شده است.

یکی از مهم‌ترین محورهای مطرح شده در این نشست، بازگشت بیش از ۲۸۰ هکتار زمین به بیت‌المال و منطقه آزاد کیش بود؛ اقدامی که ارزش آن بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. این اقدام علاوه بر جنبه حقوقی و صیانتی، از منظر اقتصادی نیز اهمیت قابل توجهی دارد؛ چراکه بخش مهمی از اراضی و ظرفیت‌های توسعه‌ای جزیره را دوباره در اختیار سیاست‌گذاران و سرمایه‌گذاران قرار می‌دهد.

کبیری همچنین از همکاری دستگاه قضایی برای تعیین تکلیف پرونده‌های سنواتی و رفع موانع تولید خبر داد؛ پرونده‌هایی که به گفته او

تجارت جهان جزیره کیش در حالی ماه‌های اخیر راپشت سر گذاشته که اقتصاد آن بیش از هر زمان دیگری تحت تأثیر کاهش جریان گردشگری، افت تقاضا و رکود نسبی در فعالیت‌های خدماتی قرار گرفته است. اقتصادی که ستون اصلی آن بر صنعت گردشگری، تجارت و خدمات استوار است، با کاهش ورود مسافران و کند شدن چرخه مصرف، با چالش‌هایی مواجه شده که آثار آن از بازارهای تجاری تا کسب‌وکارهای کوچک و متوسط قابل مشاهده است. اکنون مدیریت منطقه آزاد کیش تلاش دارد با ترکیبی از سیاست‌های حمایتی کوتاه‌مدت و برنامه‌های توسعه‌ای بلندمدت، مسیر بازگشت رونق اقتصادی را هموار کند.

در ششمین جلسه شورای معاونان و مدیران سازمان منطقه آزاد کیش، محمد کبیری، مدیرعامل این سازمان، تصویری از وضعیت کنونی اقتصاد جزیره و برنامه‌های پیش‌بینی شده برای عبور از شرایط موجود ارائه کرد؛ برنامه‌هایی که از حمایت‌های معیشتی برای ساکنان و فعالان اقتصادی آغاز می‌شود و تا فعال‌سازی پروژه‌های پیشران توسعه‌ای ادامه می‌یابد. به گفته کبیری، ساختار اقتصادی کیش به دلیل وابستگی بالا به گردشگری، در برابر هرگونه اختلال در جریان سفر و ورود گردشگر حساس است. همین ویژگی موجب شده است که کاهش سفرها در ماه‌های گذشته آثار مستقیمی بر درآمد واحدهای تجاری، هتل‌ها، مراکز خدماتی و مشاغل وابسته بر جای بگذارد. در چنین شرایطی، سازمان منطقه آزاد کیش تلاش کرده است با طراحی مجموعه‌ای از سیاست‌های حمایتی، از تعمیق رکود و تضعیف کسب‌وکارها جلوگیری کند.

چهار محور مالیات، تأمین اجتماعی، تسهیلات بانکی و حمایت‌های اعتباری، اصلی‌ترین حوزه‌هایی هستند که به گفته مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در ماه‌های اخیر مورد پیگیری قرار گرفته‌اند. مذاکرات با سازمان امور مالیاتی کشور و مدیران استانی برای انتقال دغدغه‌های فعالان اقتصادی، برگزاری نشست‌های تخصصی در حوزه تأمین اجتماعی و رایزنی با بانک‌های عامل برای ارائه تسهیلات جدید، بخشی از اقداماتی است که با هدف حفظ توان فعالیت بنگاه‌های اقتصادی در دستور کار قرار گرفته است.

در میان این برنامه‌ها، تسهیلات خرید کالا و خدمات برای ساکنان جزیره از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این سیاست علاوه بر حمایت از

کشورهایی که توانسته‌اند روابط منطقه‌ای خود را به همکاری‌های اقتصادی تبدیل کنند، معمولاً سهم بیشتری از تجارت جهانی به دست آورده‌اند.

برای ایران نیز توسعه اقتصادی در قفقاز تنها یک موضوع تجاری نیست؛ بلکه بخشی از دیپلماسی اقتصادی محسوب می‌شود.

ارس می‌تواند به جایگاه ایران در معادلات منطقه‌ای عمق بیشتری بدهد؛ نه از طریق رقابت سیاسی، بلکه از مسیر همکاری اقتصادی. ایجاد زنجیره‌های مشترک تولید، توسعه حمل‌ونقل، همکاری‌های فناورانه و گسترش تجارت منطقه‌ای می‌تواند روابط اقتصادی ایران با همسایگان را پایدارتر کند.

چالش بزرگ؛ فرصت‌هایی که نیازمند تصمیم هستند

البته تبدیل شدن ارس به یک پل اقتصادی منطقه‌ای، خودبه‌خود اتفاق نمی‌افتد. تجربه جهانی نشان می‌دهد موفقیت جغرافیایی به تنهایی تضمین‌کننده موفقیت نیست.

برای تحقق این هدف، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، کاهش موانع اداری، ثبات مقررات، حمایت از سرمایه‌گذاران و ایجاد ارتباط مؤثر با شبکه‌های اقتصادی منطقه ضروری است.

بسیاری از مناطق جهان به دلیل موقعیت استراتژیک خود فرصت‌های بزرگی داشتند، اما نبود برنامه مشخص باعث شد این فرصت‌ها از دست برود. ارس نیز در نقطه‌ای قرار دارد که باید میان «داشتن مزیت» و «تبدیل مزیت به قدرت اقتصادی» انتخاب کند.

ارس؛ جغرافیایی می‌می‌تواند به اقتصاد تبدیل شود

در عصر جدید اقتصاد منطقه، کشورها بیش از گذشته به دنبال نقش‌های ارتباطی هستند. دیگر تنها داشتن منابع طبیعی یا بازار داخلی بزرگ تعیین‌کننده نیست؛ بلکه توانایی اتصال به شبکه‌های اقتصادی اهمیت دارد.

ارس برای ایران می‌تواند بیش از یک منطقه اقتصادی باشد؛ می‌تواند یک مسیر باشد. مسیری برای ورود فعال‌تر به اقتصاد قفقاز، دسترسی به بازارهای جدید و تبدیل شدن به بخشی از نظم اقتصادی نوین اوراسیا.

در نهایت، آینده ارس به این پرسش وابسته است: آیا ایران می‌تواند از یک موقعیت جغرافیایی، یک مزیت اقتصادی پایدار بسازد؟

پاسخ این پرسش، نه فقط سرنوشت یک منطقه، بلکه بخشی از جایگاه اقتصادی ایران در نقشه جدید منطقه را تعیین خواهد کرد.

در حوزه معیشت نیز سازمان منطقه آزاد کیش از طراحی بسته‌های حمایتی برای ساکنان جزیره خبر داده است. جابر محمودی، معاون توسعه مدیریت سازمان، اعلام کرده که بسته‌های معیشتی ویژه‌ای برای کیشوندان در حال تدوین است. هرچند جزئیات این طرح‌ها هنوز منتشر نشده، اما نفس طراحی چنین برنامه‌هایی نشان می‌دهد که سیاست‌گذاران علاوه بر شاخص‌های کلان اقتصادی، به پیامدهای اجتماعی رکود نیز توجه دارند.

از سوی دیگر، معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد کیش بر تدوین بسته‌های حمایتی برای سرمایه‌گذاران آسیب‌دیده و ایجاد منابع درآمدی پایدار تأکید کرده است. این رویکرد از آن جهت اهمیت دارد که اقتصاد کیش برای حفظ مزیت‌های رقابتی خود نیازمند جذب سرمایه‌های جدید و جلوگیری از خروج سرمایه‌های موجود است. در بسیاری از مناطق آزاد جهان، تداوم جریان سرمایه‌گذاری مهم‌ترین عامل حفظ پویایی اقتصادی و اشتغال به شمار می‌رود.

گردشگری نیز همچنان در مرکز برنامه‌های احیای اقتصاد جزیره قرار دارد. بر اساس برنامه‌های اعلام شده، توسعه گردشگری زمینی، ارائه بسته‌های تشویقی برای ساکنان و گردشگران و طراحی مشوق‌های جدید برای افزایش سفر به کیش در دستور کار قرار گرفته است. این اقدامات در شرایطی دنبال می‌شود که فعالان صنعت گردشگری معتقدند بازگشت کامل رونق به بازار سفر نیازمند ترکیبی از ثبات اقتصادی، تسهیل دسترسی و تقویت جذابیت‌های مقصد است. همزمان، شرکت توسعه و مدیریت بندار و فرودگاه‌های کیش از آمادگی کامل فرودگاه بین‌المللی کیش برای ازسرگیری کامل پروازها خبر داده است. وجود زیرساخت‌های آماده و نبود محدودیت عملیاتی، مزیتی است که می‌تواند فرایند بازگشت گردشگران و فعال شدن مجدد بازار سفر را تسریع کند؛ مشروط بر آنکه مجوزهای لازم صادر و شرایط برای افزایش حجم پروازها فراهم شود.

مجموع این تحولات نشان می‌دهد که مدیریت منطقه آزاد کیش در تلاش است از یک رویکرد صرفاً حمایتی فراتر رفته و همزمان بر بازسازی ظرفیت‌های تولید ثروت در جزیره تمرکز کند. حمایت از کسب‌وکارها، تقویت قدرت خرید خانوارها، آزادسازی سرمایه‌های راکد، اصلاح ساختار بنگاه‌های مهم اقتصادی و فعال‌سازی پروژه‌های پیشران، اجزای اصلی این راهبرد به شمار می‌روند.

تجارت جهانی، بررسی می‌کند

جهش ارزش افزوده از مزرعه تا بازار



حسنا راجبی

روزنامه‌نگار

تجارت جهان

افزایش سرمایه‌گذاری در صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی در کشورهای در حال توسعه تبدیل شده است. بررسی‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که بین ۲۵ تا ۳۵ درصد محصولات کشاورزی جهان پیش از رسیدن به بازار مصرف به دلیل ضعف زیرساخت‌های فرآوری، بسته‌بندی و نگهداری از بین می‌روند. در ایران نیز سالانه حدود ۳۰ میلیون تن محصولات کشاورزی تولید می‌شود که بخشی از آن به دلیل کمبود صنایع تبدیلی، دچار ضایعات می‌شود. کارشناسان معتقدند توسعه سرمایه‌گذاری در این بخش نه تنها می‌تواند ارزش افزوده تولیدات کشاورزی را تا سه برابر افزایش دهد، بلکه زمینه ایجاد هزاران فرصت شغلی پایدار و رشد صادرات غیرنفتی را نیز فراهم خواهد کرد.

صنایع تبدیلی کشاورزی به عنوان یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره ارزش بخش کشاورزی، نقش تعیین‌کننده‌ای در تبدیل مواد خام به محصولات با ارزش افزوده بالاتر ایفا می‌کنند. این صنایع شامل فرآوری، بسته‌بندی، نگهداری، خشک‌کردن، کنسروسازی، تولید عصاره‌ها و سایر فعالیت‌هایی است که موجب افزایش ماندگاری و ارزش اقتصادی محصولات کشاورزی می‌شود.

بررسی داده‌های سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد (FAO) نشان می‌دهد که در کشورهای توسعه‌یافته بیش از ۷۰ درصد محصولات کشاورزی پیش از عرضه نهایی وارد چرخه فرآوری می‌شوند، در حالی که این شاخص در بسیاری از کشورهای در حال توسعه کمتر از ۳۰ درصد است. همین فاصله موجب شده سهم ارزش افزوده بخش کشاورزی در اقتصاد کشورهای پیشرفته

به شکل قابل توجهی افزایش یابد.

کارشناسان اقتصادی معتقدند هر یک دلار سرمایه‌گذاری در صنایع تبدیلی کشاورزی می‌تواند بین ۲ تا ۴ دلار ارزش افزوده جدید در زنجیره تولید ایجاد کند. این نسبت در محصولاتی نظیر خرما، پسته، زعفران، میوه‌های باغی و سبزیجات حتی بالاتر نیز برآورد می‌شود. به عنوان مثال، یک کیلوگرم گوجه‌فرنگی خام در بازارهای منطقه با قیمت متوسط ۵/۰ دلار معامله می‌شود، در حالی که ارزش همان میزان محصول پس از تبدیل به رب گوجه‌فرنگی، بسته‌بندی و صادرات می‌تواند به بیش از ۲ دلار برسد. از سوی دیگر، کاهش ضایعات کشاورزی یکی از مهم‌ترین مزایای توسعه صنایع تبدیلی محسوب می‌شود. برآوردها نشان می‌دهد سالانه حدود

۱۴ درصد تولیدات غذایی جهان در مراحل پس از برداشت تا قبل از خرده‌فروشی از بین می‌رود. در ایران نیز برخی مطالعات میزان ضایعات محصولات کشاورزی را بین ۲۰ تا ۳۰ درصد تخمین می‌زنند. این در حالی است که توسعه سردخانه‌ها، مراکز بسته‌بندی و واحدهای فرآوری می‌تواند بخش قابل توجهی از این هدررفت را کاهش دهد.

سرمایه‌گذاری در صنایع تبدیلی علاوه بر آثار اقتصادی، نقش مهمی در اشتغال‌زایی مناطق روستایی دارد. بررسی‌های وزارت جهاد کشاورزی نشان می‌دهد به ازای هر ۱۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در واحدهای کوچک و متوسط فرآوری محصولات کشاورزی، امکان ایجاد ۱۵ تا ۲۵ فرصت شغلی مستقیم و ده‌ها شغل غیرمستقیم در حوزه حمل‌ونقل، توزیع و خدمات

جانبی فراهم می‌شود.

در حوزه صادرات نیز صنایع تبدیلی می‌توانند موتور محرک تجارت غیرنفتی باشند. آمارهای تجاری نشان می‌دهد ارزش صادرات محصولات فرآوری شده کشاورزی در بسیاری از کشورها چندین برابر صادرات مواد خام است. برای نمونه، صادرات محصولات غذایی فرآوری شده در ترکیه طی یک دهه گذشته رشد قابل توجهی داشته و اکنون سهمی بیش از ۲۵ میلیارد دلار از صادرات این کشور را تشکیل می‌دهد. این تجربه نشان می‌دهد تکمیل زنجیره ارزش کشاورزی می‌تواند درآمد ارزی کشورها را به شکل چشمگیری افزایش دهد.

فعالان اقتصادی معتقدند ایران با برخورداری از تنوع اقلیمی، تولید سالانه بیش از ۱۳۰ میلیون تن محصولات

کشاورزی و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای، ظرفیت بالایی برای توسعه صنایع تبدیلی دارد. محصولاتی مانند پسته، خرما، زعفران، انگور، سیب، مرکبات و گیاهان دارویی از جمله بخش‌هایی هستند که امکان ایجاد ارزش افزوده چندبرابری از طریق فرآوری و بسته‌بندی پیشرفته را دارند.

در سال‌های اخیر نیز روند سرمایه‌گذاری در این حوزه شتاب گرفته است. ایجاد شهرک‌های تخصصی کشاورزی، توسعه واحدهای فرآوری در مناطق تولیدکننده و افزایش مشارکت بخش خصوصی از جمله اقداماتی بوده که زمینه رشد این صنعت را فراهم کرده است. کارشناسان بر این باورند که تسهیل دسترسی به منابع مالی، اعطای مشوق‌های سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی می‌تواند سرعت رشد این بخش را دوچندان کند.

تحلیلگران اقتصادی تأکید می‌کنند که آینده رقابت‌پذیری بخش کشاورزی بیش از آنکه به افزایش سطح زیرکشت وابسته باشد، به توسعه زنجیره ارزش و صنایع تبدیلی مرتبط است. در شرایطی که محدودیت منابع آب و زمین امکان رشد گسترده تولید خام را کاهش داده، افزایش بهره‌وری و ارزش افزوده از طریق فرآوری محصولات می‌تواند راهکاری پایدار برای رشد اقتصادی باشد.

در مجموع، افزایش سرمایه‌گذاری در صنایع تبدیلی کشاورزی نه تنها موجب کاهش ضایعات، افزایش درآمد تولیدکنندگان و توسعه صادرات می‌شود، بلکه به عنوان یکی از مؤثرترین ابزارهای ایجاد اشتغال پایدار و تقویت امنیت غذایی شناخته می‌شود. بسیاری از اقتصاددانان بر این باورند که در دهه پیش رو، بخش قابل توجهی از رشد اقتصادی مناطق روستایی و کشاورزی از مسیر توسعه همین صنایع رقم خواهد خورد؛ مسیری که می‌تواند کشاورزی را از یک بخش تولیدکننده مواد خام به یک صنعت ارزش‌آفرین و صادرات‌محور تبدیل کند.

گزارش کوتاه

سلفچگان روی ریل آینده



در میانه رقابت فزاینده کشورها برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کاهش هزینه‌های تجارت، اتصال مراکز تولیدی به شبکه‌های ریلی بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، یک تصمیم اقتصادی و راهبردی محسوب می‌شود. در ایران نیز بسیاری از مناطق ویژه اقتصادی و صنعتی طی سال‌های گذشته تلاش کرده‌اند با بهره‌گیری از مزیت حمل‌ونقل ریلی، جایگاه خود را در زنجیره تأمین ملی و منطقه‌ای ارتقا دهند. اکنون منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی و لجستیکی کشور، در آستانه دستیابی به چنین مزیتی قرار گرفته است.

پروژه اتصال ریلی منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان به شبکه ریلی سراسری کشور با پیشرفت ۶۰ درصدی وارد مرحله‌ای شده که می‌توان آن را نقطه عطفی در توسعه زیرساختی این منطقه دانست. بر اساس اعلام مسئولان منطقه، عملیات بالاستریزی در بخش ۶ کیلومتری مسیر از ایستگاه سواریان تا زیرگذر جاده اراک به پایان رسیده و روند تأمین مصالح و اجرای باقی‌مانده مسیر نیز با سرعت ادامه دارد.

این پروژه در ظاهر تنها شامل احداث ۱۴ کیلومتر خط آهن است؛ اما در واقعیت، تأثیرات آن فراتر از اعداد و شاخص‌های فنی خواهد بود. کارشناسان حوزه حمل‌ونقل معتقدند ارزش واقعی چنین طرح‌هایی در کاهش هزینه‌های لجستیکی، افزایش رقابت‌پذیری صنایع و تسهیل دسترسی به بازارهای داخلی و خارجی نهفته است؛ مؤلفه‌هایی که امروزه به یکی از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده موفقیت واحدهای تولیدی تبدیل شده‌اند.

سلفچگان به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در مرکز ایران، سال‌هاست به عنوان یکی از نقاط راهبردی کشور در حوزه صنعت، انبارداری و توزیع کالا شناخته می‌شود. قرار گرفتن در تقاطع محورهای اصلی ارتباطی کشور، دسترسی به بازارهای بزرگ مصرف و استقرار صدها واحد صنعتی و تولیدی، این منطقه را به یکی از مهم‌ترین مراکز فعالیت اقتصادی در کشور تبدیل کرده است. با این حال، نبود اتصال مستقیم به شبکه ریلی همواره یکی از محدودیت‌های توسعه‌ای آن به‌شمار می‌رفت.

در اقتصاد امروز، هزینه حمل‌ونقل یکی از مؤلفه‌های اصلی قیمت تمام‌شده کالا محسوب می‌شود. در بسیاری از صنایع، به‌ویژه صنایعی که با حجم بالای مواد اولیه یا محصولات صادراتی سروکار دارند، استفاده از حمل‌ونقل ریلی می‌تواند تفاوتی قابل توجه در هزینه‌های عملیاتی ایجاد کند. به همین دلیل، بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و اقتصادهای نوظهور در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در توسعه خطوط ریلی متصل به شهرک‌های صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی انجام داده‌اند.

اتصال سلفچگان به شبکه ریلی کشور نیز در همین چارچوب قابل تحلیل است. با تکمیل این پروژه، واحدهای تولیدی مستقر در منطقه قادر خواهند بود بخشی از نیازهای حمل‌ونقل خود را

از جاده به ریل منتقل کنند؛ تغییری که علاوه بر کاهش هزینه‌ها، می‌تواند موجب افزایش ایمنی، کاهش مصرف سوخت و کاهش فشار بر شبکه جاده‌ای کشور شود.

اهمیت این پروژه زمانی بیشتر آشکار می‌شود که نقش سلفچگان در زنجیره تأمین صنایع مختلف مورد توجه قرار گیرد. بسیاری از واحدهای فعال در این منطقه در حوزه‌هایی نظیر صنایع شیمیایی، معدنی، فلزی، غذایی و صادراتی فعالیت می‌کنند؛ صنایعی که حمل‌ونقل انبوه و ارزان برای آن‌ها یک مزیت رقابتی حیاتی محسوب می‌شود. دسترسی مستقیم به ریل می‌تواند امکان انتقال مواد اولیه و محصولات نهایی را با هزینه کمتر و سرعت بیشتر فراهم کند و ظرفیت توسعه این واحدها را افزایش دهد.

از سوی دیگر، تکمیل این خط آهن می‌تواند جایگاه استان قم را نیز در نقشه اقتصادی کشور ارتقا دهد. طی سال‌های اخیر، رقابت میان استان‌ها برای جذب سرمایه‌گذاری صنعتی شدت گرفته است و وجود زیرساخت‌های حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین معیارهای تصمیم‌گیری سرمایه‌گذاران به‌شمار می‌رود. تجربه بسیاری از مناطق صنعتی موفق نشان داده است که دسترسی به خطوط ریلی می‌تواند نقش مهمی در جذب سرمایه‌های جدید و توسعه فعالیت‌های تولیدی ایفا کند.

بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، برای تکمیل عملیات بالاستریزی مسیر ۱۴ کیلومتری پروژه، تأمین ۲۵ هزار تن بالاست پیش‌بینی شده است. در این راستا، اعتباری معادل ۳۰۰ میلیارد ریال برای تأمین این مصالح اختصاص یافته و تاکنون بیش از ۱۰ هزار تن آن به محل پروژه حمل شده است. ۱۵ هزار تن باقیمانده نیز برای اجرای بخش‌های باقی‌مانده مسیر در داخل منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان مورد استفاده قرار خواهد گرفت. اگرچه اعداد مربوط به تأمین مصالح و پیشرفت فیزیکی پروژه اهمیت دارند، اما آنچه بیش از همه توجه فعالان اقتصادی را جلب کرده، آثار بلندمدت بهره‌برداری از این خط ریلی است. در شرایطی که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به توسعه صادرات غیرنفتی، کاهش هزینه‌های تولید و افزایش بهره‌وری نیاز دارد، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی می‌تواند نقش مهمی در تحقق این اهداف ایفا کند.

گزارش کوتاه

قطب صنعتی سیرجان؛ رشد واقعی یا ظرفیت‌های معطل؟



می‌گذرد؛ منطقه‌ای که در سال ۱۳۷۲ به عنوان نخستین منطقه ویژه اقتصادی خصوصی کشور فعالیت خود را آغاز کرد و قرار بود به دروازه صادرات، جذب سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی جنوب شرق ایران تبدیل شود. اکنون و در شرایطی که بیش از ۵۰ واحد صنعتی فعال در این منطقه مستقر هستند و حدود سه هزار شغل مستقیم ایجاد شده است، این پرسش مطرح می‌شود که آیا منطقه ویژه اقتصادی سیرجان توانسته به اهداف اولیه خود دست یابد یا همچنان میان ظرفیت‌های بالقوه و دستاوردهای بالفعل فاصله قابل توجهی وجود دارد؟

منطقه ویژه اقتصادی سیرجان در نقطه‌ای راهبردی از کریدور حمل‌ونقل جنوب به شمال کشور قرار گرفته است. نزدیکی به محورهای ترانزیتی، دسترسی به بنادر جنوبی، همجواری با مجموعه معدنی و صنعتی گل‌گهر و قرار گرفتن در مسیر تجارت شرق و غرب ایران، از مهم‌ترین مزیت‌هایی بود که سیاست‌گذاران را در دهه ۷۰ به ایجاد این منطقه ترغیب کرد.

هدف اولیه از تأسیس منطقه، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توسعه صادرات غیرنفتی، ایجاد اشتغال پایدار و کاهش هزینه‌های تولید و تجارت بود. در آن زمان انتظار می‌رفت سیرجان به یکی از قطب‌های اصلی لجستیک و صنعت کشور تبدیل شود. اکنون پس از گذشت بیش از ۳۰ سال، ارزیابی عملکرد منطقه نشان می‌دهد بخشی از این اهداف محقق شده و بخشی دیگر همچنان در انتظار تحقق کامل است.

بر اساس آخرین آمارهای منتشرشده، بیش از ۵۰ واحد صنعتی و تولیدی در منطقه ویژه اقتصادی سیرجان فعالیت می‌کنند و این منطقه تاکنون حدود سه هزار فرصت شغلی مستقیم ایجاد کرده است. همچنین در سال ۱۴۰۲، تعهد اشتغال منطقه ۳۵۰ نفر بود که با ثبت اشتغال برای ۳۷۰ نفر، بیش از ۱۰۵ درصد برنامه اشتغال‌زایی محقق شد. این شاخص نشان می‌دهد منطقه همچنان یکی از بازیگران فعال بازار کار شهرستان سیرجان محسوب می‌شود.

با این حال، مقایسه عملکرد منطقه با ظرفیت‌های موجود تصویر پیچیده‌تری ارائه می‌دهد. سیرجان امروز در قلب یکی از بزرگ‌ترین قطب‌های معدنی ایران قرار دارد. مجموعه‌های معدنی و فولادی منطقه گل‌گهر طی سال‌های اخیر ده‌ها هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری جذب کرده‌اند. تنها چهار پروژه صنعتی و گردشگری افتتاح شده در محدوده گل‌گهر در سال گذشته بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری و حدود سه هزار فرصت شغلی جدید ایجاد کرده‌اند. این ارقام نشان می‌دهد ظرفیت توسعه صنعتی منطقه بسیار فراتر از عملکرد فعلی منطقه ویژه اقتصادی است.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های سه دهه گذشته، محدود بودن سهم سرمایه‌گذاری خارجی در منطقه بوده است. در حالی که

