

سیستان در انتظار جهش اقتصادی؟



سیاست تازه قشم چه چیزی را حل می کند و چه چیزی را پنهان؟



خزر دوباره به آستارا رسید



تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی دوشنبه ۱۴۰۵/۱۲/۲۲ | شماره ۱۵۲ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



لوکا کوپر؛ بندری کوچک با رؤیای بزرگ در قلب اروپا

تئراسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

22-06-2026

www.TejarateJahani.Com

تجارت جهانی، گزارش می دهد

تبدیل منطقه آزاد ارس به نیروگاه بزرگ انرژی پاک در یک سال

۳

انزلی؛ منطقه آزاد یا بازار آزاد زمین؟

۴

کیش در آستانه تیک آف؛ بازگشایی فرودگاه



فرودگاهی که می تواند نقش گردشگری جزیره را دوباره به حرکت درآورد



۲

منطقه اقتصادی رأس الخیمه؛ نسخه کم هزینه تر سرمایه داری خلیج فارس



تجارت جهانی در روایت رایج از اقتصاد امارات، معمولاً دبی و ابوظبی همه توجه را به خود جلب می کنند؛ یکی با بندرها، برج ها و شرکت های چندملیتی اش، دیگری با نفت، صندوق های ثروت و پروژه های عظیم دولتی. اما در شمال این کشور، رأس الخیمه بی سروصدا در حال ساختن مدل دیگری از رشد است؛ مدلی کم هزینه تر، صنعتی تر و کمتر وابسته به نمایش. «منطقه اقتصادی رأس الخیمه» یا RAKEZ مهم ترین ابزار این پروژه است؛ مجموعه ای از مناطق صنعتی و تجاری که برای جذب سرمایه گذار، تولیدکننده، صادرکننده و شرکت های کوچک و متوسط طراحی شده اند.

RAKEZ در سال ۲۰۱۷ با تجمیع چند نهاد و منطقه آزاد پیشین شکل گرفت و امروز خود را به عنوان یک هاب کسب و کار و صنعت در امارات معرفی می کند. این منطقه به شرکت ها امکان ثبت در قالب آزاد و غیرفرضی زون را می دهد، از مالکیت کامل خارجی پشتیبانی می کند و با ارائه زمین صنعتی، انبار، دفتر، خدمات گمرکی و مجوزهای نسبتاً سریع، تلاش دارد مزیتی عملیاتی در برابر مناطق پرهزینه تر امارات ایجاد کند. بر اساس اطلاعات رسمی این مجموعه، RAKEZ میزبان ده ها هزار شرکت از بیش از ۱۰۰ کشور و فعال در بیش از ۵۰ صنعت است.

اهمیت این منطقه فقط در تسهیل ثبت شرکت نیست، بلکه در نقشی است که در تغییر چهره اقتصاد رأس الخیمه بازی می کند. اگر دبی و برترین جهانی شدن خلیج فارس باشد، رأس الخیمه کارگاه آن است؛ جایی که مزیت رقابتی نه در برج های شیشه ای، بلکه در زمین ارزان تر، دسترسی به بندر، هزینه پایین تر تولید و نزدیکی به بازارهای خاورمیانه، آفریقا و جنوب آسیاست. با این حال، پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا چنین مناطق اقتصادی ای می توانند فراتر از جذب شرکت های کاغذی و تجارت واسطه ای بروند و به تولید ارزش افزوده پایدار برسند؟ پاسخ هنوز قطعی نیست، اما تجربه رأس الخیمه نشان می دهد رقابت آینده در خلیج فارس فقط بر سر آسمان خراش ها نخواهد بود؛ بلکه بر سر زنجیره تأمین، صنعت و لجستیک هم خواهد چرخید.

یادداشت روز

منطقه آزاد مازندران؛ رقیب جدید انزلی در تجارت خزر؟

ایجاد کرده اند. همچنین ارزش سرمایه گذاری خارجی جذب شده در این منطقه در سال ۱۴۰۴ به حدود ۲۶ میلیون دلار رسیده که نسبت به سال قبل ۱۳ درصد رشد داشته است.

انزلی همچنین بیش از ۱۳۶ بسته سرمایه گذاری تعریف کرده و طی سال های اخیر تلاش کرده خود را به قطب اصلی تجارت ایران با اوراسیا تبدیل کند.

به زبان ساده، انزلی امروز نه یک پروژه، بلکه یک اکوسیستم اقتصادی نسبتاً بالغ است.

برخلاف انزلی که عمدتاً بر یک پهنه جغرافیایی متمرکز است، منطقه آزاد مازندران از سه کانون مهم بندری تشکیل شده است: امیرآباد در شرق، فریدونکنار در مرکز و نوشهر در غرب استان. این پراکندگی جغرافیایی اگرچه مدیریت را دشوارتر می کند، اما دسترسی به بخش وسیع تری از بازار داخلی ایران را فراهم می سازد.

بندر امیرآباد به ویژه یکی از مهم ترین مزیت های منطقه آزاد مازندران محسوب می شود. این بندر به شبکه ریلی کشور متصل است و از معدود بنادر شمالی ایران به شمار می رود که امکان انتقال مستقیم کالا از کشتی به ریل را فراهم می کند. در شرایطی که کریدور شمال- جنوب به یکی از محورهای اصلی سیاست تجاری ایران تبدیل شده، این ویژگی می تواند مزیت قابل توجهی باشد.

در کنار آن، مازندران از ظرفیت های بزرگ کشاورزی، صنایع غذایی، شیلات و گردشگری برخوردار است؛ بخش هایی که می توانند مکمل تجارت دریایی باشند و ارزش افزوده بیشتری نسبت به فعالیت های صرفاً ترانزیتی ایجاد کنند.

با این حال، رقابت اصلی میان دو منطقه نه در بندرها بلکه در جذب سرمایه گذار شکل خواهد گرفت.



حسنا رحیمی
روزنامه نگار

آیا منطقه آزاد مازندران می تواند بخشی از بار تجاری و سرمایه گذاری که سال ها به سمت انزلی می رفت را جذب کند؟ و آیا رقابت میان دو منطقه آزاد ساحل خزر به نفع اقتصاد شمال ایران خواهد بود یا به موازی کاری می انجامد؟ سال ها بود که وقتی صحبت از تجارت دریایی خزر، کریدورهای شمالی ایران و اتصال به بازارهای اوراسیا به میان می آمد، نام منطقه آزاد انزلی تقریباً بدون رقیب مطرح می شد. اما اکنون در ساحل شرقی تر خزر، بازیگر تازه ای وارد میدان شده است؛ منطقه آزاد مازندران. منطقه ای که پس از سال ها بحث و بررسی، با محوریت سه بندر امیرآباد، نوشهر و فریدونکنار شکل گرفت و اکنون مدیران آن امیدوارند به دروازه جدید تجارت ایران با کشورهای حاشیه خزر تبدیل شود. پرسش مهم اینجاست: آیا مازندران واقعاً می تواند بخشی از سهم انزلی را تصاحب کند یا صرفاً به فهرست بلندبالای مناطق آزادی اضافه خواهد شد که برای جذب سرمایه گذار بایکدیگر رقابت می کنند؟

منطقه آزاد انزلی طی دو دهه گذشته به مهم ترین منطقه آزاد شمال کشور تبدیل شده است. وجود بندر کاسپین، اتصال به کریدور بین المللی شمال- جنوب، نزدیکی به بازار روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و همچنین استقرار شهرک های صنعتی فعال، برای این منطقه مزیت هایی ایجاد کرده که رقابته سادگی قادر به تکرار آن نیستند.

طبق آمار رسمی، حدود ۱۶۰ واحد تولیدی در محدوده منطقه آزاد انزلی فعالیت می کنند که ۱۵ واحد آن با سرمایه گذاری خارجی راه اندازی شده اند و بیش از چهار هزار شغل مستقیم

یادداشت روز

راهکارهای پیشرفت مناطق آزاد ایران؛ از اصلاح ساختار تا پیوند با اقتصاد جهانی

تبدیلی و کسب و کارهای صادراتی می تواند ارزش افزوده بیشتری برای اقتصاد کشور ایجاد کند.

جذب سرمایه گذاری خارجی نیز نیازمند توجه ویژه است. ایجاد پنجره واحد سرمایه گذاری، تسهیل فرآیندهای اداری، ارائه مشوق های هدفمند و تقویت روابط اقتصادی با کشورهای همسایه می تواند نقش مهمی در ورود سرمایه و فناوری ایفا کند. موقعیت ژئوپلیتیکی ایران این امکان را فراهم کرده است که مناطق آزاد به حلقه اتصال تجارت میان آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج فارس و شبه قاره هند تبدیل شوند.

توسعه دیپلماسی اقتصادی و همکاری های منطقه ای نیز از عوامل کلیدی موفقیت مناطق آزاد به شمار می رود. بهره گیری از ظرفیت کریدورهای بین المللی، انعقاد توافقات تجاری با کشورهای همسایه و حضور فعال در زنجیره های تأمین منطقه ای، می تواند جایگاه مناطق آزاد ایران را در تجارت بین المللی تقویت کند.

از سوی دیگر، مدیریت حرفه ای و دوری از تغییرات پی درپی مدیریتی اهمیت فراوانی دارد. تدوین برنامه های بلندمدت و سپردن مدیریت مناطق آزاد به مدیران متخصص و آشنا با تجارت بین الملل، موجب افزایش کارایی و تحقق اهداف توسعه ای خواهد شد.

در نهایت، موفقیت مناطق آزاد ایران در گرو تغییر نگاه از درآمدزایی کوتاه مدت به توسعه پایدار و رقابت پذیری جهانی است. اگر سیاست گذاری ها بر پایه ثبات، زیرساخت، تولید صادرات محور و تعامل اقتصادی با جهان استوار شود، مناطق آزاد می توانند به یکی از مهم ترین پیشران های رشد اقتصادی و افزایش سهم ایران در تجارت منطقه ای و جهانی تبدیل شوند.



محمد لاریجانی
معاون اقتصادی موسسه تجارت جهانی

مناطق آزاد تجاری، صنعتی ایران با هدف توسعه صادرات، جذب سرمایه گذاری، انتقال فناوری و ایجاد اشتغال شکل گرفته اند، اما با وجود ظرفیت های گسترده جغرافیایی و اقتصادی، بسیاری از این مناطق هنوز نتوانسته اند به جایگاه واقعی خود در اقتصاد ملی و منطقه ای دست یابند. برای تبدیل مناطق آزاد به موتور محرک رشد اقتصادی کشور، مجموعه ای از اصلاحات و اقدامات اساسی ضروری به نظر می رسد.

نخستین راهکار، ایجاد ثبات در قوانین و مقررات است. سرمایه گذاران داخلی و خارجی بیش از هر چیز به محیطی قابل پیش بینی نیاز دارند. تغییرات مکرر قوانین، بخشنامه های متعدد و تداخل مقررات مناطق آزاد با قوانین سرزمین اصلی، موجب کاهش جذابیت سرمایه گذاری شده است. تدوین یک چارچوب حقوقی پایدار و کاهش بروکراسی اداری می تواند زمینه ساز افزایش سرمایه گذاری باشد.

دومین موضوع، تکمیل زیرساخت هاست. توسعه بندر، فرودگاه ها، خطوط ریلی، جاده ها، شبکه های انرژی و زیرساخت های دیجیتال نقش تعیین کننده ای در موفقیت مناطق آزاد دارد. تجربه مناطق موفق جهان نشان می دهد که بدون زیرساخت های مناسب، مزیت های قانونی و مالیاتی به تنهایی نمی توانند موجب جهش اقتصادی شوند.

راهکار مهم دیگر، حرکت از واردات محور به سمت تولید و صادرات محوری است. مناطق آزاد باید به پایگاه تولید کالاهای صادراتی و صنایع دانش بنیان تبدیل شوند. حمایت از شرکت های فناوری، صنایع پیشرفته، صنایع



نادیا محمدی
دیر سرویس مناطق آزاد

کیش در آستانه تیک آف؛ بازگشایی فرودگاه

فرودگاهی که می‌تواند نبض گردشگری جزیره را دوباره به حرکت درآورد



تجارت جهان در جزیره‌ای که همیشه با تصویر ساحل‌های روشن، مراکز خرید پررفت‌وآمد، هتل‌های مملو از مسافر و شب‌های گرم و زنده‌اش شناخته شده، فرودگاه فقط یک زیرساخت حمل‌ونقل نیست؛ دروازه‌ی حیات اقتصادی کیش است. هر بار که چرخ‌های هواپیما بر باند فرودگاه بین‌المللی کیش می‌نشینند، تنها گروهی از مسافران وارد جزیره نمی‌شوند؛ هم‌زمان، رگ‌های اصلی اقتصاد گردشگری، تجارت خرد، خدمات شهری و کسب‌وکارهای وابسته نیز جان تازه‌ای می‌گیرند. به همین دلیل، خبر صدور مجوز اولیه برای ازسرگیری فعالیت‌های فرودگاه بین‌المللی کیش، برای ساکنان و فعالان اقتصادی این جزیره چیزی فراتر از یک اطلاعیه اداری است؛ این خبر، نشانه‌ای از بازگشت تدریجی ریتم زندگی به یکی از مهم‌ترین قطب‌های گردشگری ایران تلقی می‌شود.

محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در جریان بازدید میدانی از فرودگاه بین‌المللی کیش اعلام کرد که مجوز اولیه برای ازسرگیری فعالیت‌های این فرودگاه صادر شده و در صورت تکمیل هماهنگی‌های لازم، پروازهای چندروز آینده از سر گرفته خواهند شد. او در توضیح اهمیت این تحول، بر نقش تعیین‌کننده حمل‌ونقل هوایی در رونق گردشگری کیش تأکید کرد؛ موضوعی که برای جزیره‌ای با موقعیت جغرافیایی خاص، نه یک مزیت، بلکه ضرورتی بنیادین است. کیش، برخلاف بسیاری از مقاصد گردشگری سرزمین اصلی، به شبکه حمل‌ونقل هوایی وابستگی مستقیم دارد. اگرچه مسیرهای دریایی و محدودیت‌های فصلی در رفت‌وآمد دریایی بخشی از بار جابه‌جایی را بر عهده دارند، اما واقعیت این است که بخش عمده‌ی ورود گردشگران، سرمایه‌گذاران، نیروهای متخصص و حتی بخشی از تأمین‌کنندگان خدمات و کالا، از طریق پرواز انجام می‌شود. در چنین شرایطی، هرگونه اختلال در

فعالیت فرودگاه، اثر خود را تقریباً بلافاصله بر بازار هتل‌ها، رستوران‌ها، مراکز تفریحی، ناوگان حمل‌ونقل شهری و حتی فضای عمومی جزیره می‌گذارد. اظهارات مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش نیز دقیقاً بر همین نقطه متمرکز بود. او گفت اقدامات لازم برای برقراری مجدد پروازها انجام شده، زیرساخت‌ها و الزامات مورد نیاز فراهم شده و مجوزهای اولیه نیز صادر شده است. در ادبیات رسمی، این جملات شاید آشنا و محتاطانه به نظر برسند، اما در عمل معنای روشنی دارند: کیش در حال آماده‌سازی خود برای بازگشت به مدار عادی فعالیت است؛ بازگشتی که اگر مطابق پیش‌بینی‌ها رخ دهد، می‌تواند پیش از اوج‌گیری کامل فصل سفرهای تابستانی، بخشی از ظرفیت ازدست‌رفته گردشگری جزیره را احیا کند. کبیری همچنین اعلام کرده است که در صورت تداوم شرایط فعلی، پیش‌بینی می‌شود فرودگاه کیش طی هفته آینده بار دیگر در مدار کامل فعالیت قرار گیرد. این عبارت، «در صورت تداوم شرایط فعلی»، شاید مهم‌ترین بخش ماجرا باشد؛ زیرا نشان می‌دهد احیای کامل پروازها تنها به آماده بودن باند و ترمینال یا صدور یک مجوز وابسته

نیست، بلکه به مجموعه‌ای از هماهنگی‌های عملیاتی، ملاحظات ایمنی، ظرفیت ناوگان و ثبات شرایط اجرایی بستگی دارد. با این حال، آنچه از سخنان مدیرعامل منطقه آزاد برمی‌آید، این است که چشم‌انداز بازگشت پروازها اکنون بیش از هر زمان دیگری به واقعیت نزدیک شده است. برای کیش، بازگشایی دوباره فرودگاه فقط به معنای افزایش ورود مسافر نیست؛ این رخداد می‌تواند نشانه‌ای از بازسازی اعتماد باشد. صنعت گردشگری، بیش از وابسته است؛ اطمینان مسافر به امکان سفر، اطمینان هتل‌دار به رزروهای پایدار، اطمینان شرکت‌های بیمه‌ای به وجود تقاضا، و اطمینان سرمایه‌گذار به اینکه چرخه‌ی مصرف و حضور گردشگر قطع نخواهد شد. هر خبر مثبت درباره بازگشت فعالیت‌های هوایی، در چنین فضای، کارکردی دوگانه دارد؛ هم یک خبر عملیاتی است و هم پیامی روانی به بازار. بخش دیگری از اظهارات کبیری به وضعیت ناوگان هوایی مرتبط با کیش و به‌ویژه بازگشت شرکت‌های هوایی کیش ایر به شرایط عادی فعالیت اختصاص

تسهیلات سفر، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و حفظ جذابیت‌های مصرفی و تفریحی به دست می‌آید. در همین چارچوب، سازمان منطقه آزاد کیش از بسته‌های حمایتی تازه برای تسهیل سفر به جزیره خبر داده است؛ بسته‌هایی که اگر به مرحله اجرا برسند، می‌توانند یکی از مهم‌ترین ابزارهای تحریک تقاضا در ماه‌های آینده باشند. بر اساس اعلام رسمی، میزان اعتبار و تسهیلات سفر نسبت به سال گذشته افزایش چشمگیری خواهد داشت. برای هر فرد، اعتبار خرید و استفاده از خدمات گردشگری در کیش حداقل ۵۰ میلیون تومان در نظر گرفته شده و برای هزینه‌های سفر نیز تا سقف ۵۰ میلیون تومان تسهیلات پیش‌بینی شده است. همچنین قرار است از ابتدای تیرماه، خط اعتباری ویژه‌ای برای خرید خدمات توسط کیشوندان در جزیره عملیاتی شود.

این اعداد، صرف‌نظر از جزئیات اجرایی و شیوه تخصیص، حامل یک پیام روشن‌اند؛ مدیران کیش قصد دارند بازگشت پروازها را تنها به عنوان ازسرگیری یک خدمت حمل‌ونقلی عرضه نکنند، بلکه آن را به نقطه شروع یک بسته بازگشت گردشگر تبدیل کنند. در شرایطی که قدرت خرید خانوارها تحت فشار است و سفر، به‌ویژه سفر هوایی، برای بخشی از طبقه متوسط به کالایی پرهزینه‌تر از گذشته تبدیل شده، هر سازوکاری که بتواند بخشی از هزینه‌ها را تعدیل یا مصرف گردشگری را تسهیل کند، بالقوه بر تصمیم مسافران اثرگذار خواهد بود. با این همه، آینده گردشگری کیش تنها به پروازهای داخلی گره نخورده است. کبیری در پایان سخنان خود ابراز امیدواری کرده که از شهریورماه، پروازهایی از مبادی خارجی به مقصد کیش برقرار شود و جشنواره تابستانی جزیره نیز از اول شهریور آغاز به کار کند. اگر این دو برنامه هم‌زمان محقق شوند، کیش می‌تواند در نیمه دوم تابستان نه فقط به عنوان مقصدی داخلی، بلکه به عنوان منطقه‌ای در حال بازتعریف جایگاه خود در بازار گردشگری منطقه ظاهر شود. پروازهای خارجی، حتی اگر در گام نخست محدود باشند، از نظر نمادین و اقتصادی اهمیت زیادی دارند؛ آن‌ها تصویری از ثبات، دسترسی‌پذیری و آمادگی جزیره برای میزبانی از

گزارش کوتاه

سیستان در انتظار جهش اقتصادی؟



تجارت جهان حسنا رحیمی؛ اخذ کد گمرکی، راه‌اندازی سامانه ثبت شرکت‌ها و آغاز رویه‌های رسمی تجاری در منطقه آزاد سیستان، مهم‌ترین تحول اقتصادی شمال سیستان و بلوچستان در دو دهه اخیر به شمار می‌رود. اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا فعال شدن گمرک و تکمیل زیرساخت‌های قانونی می‌تواند سرمایه‌گذاران را به یکی از محروم‌ترین مناطق کشور جذب کند یا منطقه آزاد سیستان نیز به سرنوشت برخی مناطق آزاد کم‌اثر گرفتار خواهد شد؟

منطقه آزاد سیستان پس از سال‌ها انتظار، اکنون وارد مرحله‌ای شده که می‌توان آن را گذار از «وعده» به «اجرا» نامید. طی ماه‌های اخیر، کد گمرکی اختصاصی منطقه فعال شده، سامانه ثبت شرکت‌ها راه‌اندازی شده و نخستین فعالیت‌های رسمی تجاری و ترانزیتی در این منطقه آغاز شده است. بر اساس اعلام مسئولان، فرآیندهای گمرکی و تجاری به صورت رسمی در منطقه آزاد سیستان مستقر شده و امکان صادرات، واردات و ترانزیت کالا فراهم شده است.

در نگاه نخست، دریافت کد گمرکی شاید صرفاً یک اقدام اداری به نظر برسد، اما در واقع یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازهای فعالیت اقتصادی در مناطق آزاد محسوب می‌شود. بدون کد گمرکی، هیچ منطقه آزادی قادر به انجام تشریفات رسمی واردات، صادرات، ترخیص کالا و جذب سرمایه‌گذاران تجاری نیست. از همین رو بسیاری از کارشناسان، اخذ این کد را نقطه آغاز واقعی فعالیت منطقه آزاد سیستان می‌دانند.

منطقه آزاد سیستان از یک مزیت استراتژیک برخوردار است که کمتر منطقه آزادی در کشور از آن بهره می‌برد؛ همجواری مستقیم با افغانستان. افغانستان با جمعیتی بیش از ۴۰ میلیون نفر یکی از بازارهای مصرفی مهم شرق ایران به شمار می‌رود و در سال‌های اخیر بخش قابل توجهی از صادرات غیرنفتی ایران به این کشور انجام شده است. فعال شدن مرزهای تجاری و رویه‌های گمرکی در منطقه آزاد سیستان می‌تواند این منطقه را به یکی از دروازه‌های اصلی صادرات کالاهای ایرانی به بازار افغانستان تبدیل کند. (خبرگزاری دید)

با این حال، تجربه مناطق آزاد در ایران نشان می‌دهد که اخذ مجوزها و استقرار سامانه‌های اداری تنها بخشی از مسیر توسعه است. سرمایه‌گذار پیش از هر چیز به سه شاخص کلیدی توجه می‌کند: زیرساخت، امنیت سرمایه و بازده اقتصادی. در حالی که منطقه آزاد سیستان در بخش حقوقی و اداری پیشرفت قابل توجهی داشته، همچنان در حوزه زیرساخت‌های لجستیکی، انبارداری،

حمل‌ونقل و صنایع پشتیبان با چالش‌هایی مواجه است. بررسی روند توسعه مناطق آزاد موفق کشور نشان می‌دهد که فاصله زمانی میان ایجاد زیرساخت‌های قانونی و جذب سرمایه‌گذاری‌های بزرگ معمولاً بین سه تا پنج سال است. به عبارت دیگر، اخذ کد گمرکی پایان مسیر نیست، بلکه آغاز رقابت برای جذب سرمایه محسوب می‌شود. سرمایه‌گذار زمانی وارد میدان می‌شود که بتواند از سودآوری پروژه خود اطمینان پیدا کند.

از سوی دیگر، مسئولان منطقه آزاد سیستان از آغاز ثبت شرکت‌ها و رشد فعالیت‌های اقتصادی خبر داده‌اند. در ماه‌های نخست فعالیت، ثبت شرکت‌ها به عنوان یکی از شاخص‌های سنجش استقبال فعالان اقتصادی مورد توجه قرار گرفته است. هرچند تعداد شرکت‌های ثبت‌شده هنوز با مناطق آزاد باسابقه کشور فاصله دارد، اما روند شکل‌گیری هسته‌های اولیه کسب‌وکار را می‌توان نشانه‌ای مثبت ارزیابی کرد. یکی دیگر از مزیت‌های منطقه آزاد سیستان، مشوق‌های قانونی مناطق آزاد از جمله معافیت‌های مالیاتی بلندمدت، تسهیل واردات تجهیزات و امکان انجام فعالیت‌های صادرات‌محور است. مسئولان محلی همچنین از برنامه‌هایی برای واردات خودرو، توسعه تجارت مرزی و گسترش فعالیت‌های لجستیکی خبر داده‌اند. این اقدامات می‌تواند به افزایش جذابیت اقتصادی منطقه کمک کند.

اما واقعیت آن است که مهم‌ترین شاخص موفقیت منطقه آزاد سیستان نه تعداد مجوزهای صادرشده و نه تعداد شرکت‌های ثبت‌شده، بلکه میزان سرمایه‌گذاری واقعی و اشتغال ایجادشده خواهد بود. سیستان طی دو دهه گذشته با بحران خشکسالی، کاهش فعالیت‌های کشاورزی، مهاجرت نیروی کار و افت درآمد خانوارها روبه‌رو بوده است. از این رو جامعه محلی انتظار دارد منطقه آزاد بتواند به موتور محرک اقتصاد منطقه تبدیل شود.

پارس جنوبی در تنگنای خوراک



تجارت جهان صنعت پتروشیمی ایران، به‌ویژه در منطقه پارس جنوبی، امروز در نقطه‌ای ایستاده که دو نیروی متضاد آن را شکل می‌دهند: از یک سو وابستگی شدید به خوراک گاز طبیعی و از سوی دیگر فشارهای فراینده ناشی از محدودیت عرضه گاز، تغییرات قیمت‌گذاری و شرایط تحریم. این صنعت که سالانه ده‌ها میلیارد دلار ارزآوری برای اقتصاد ایران دارد، اکنون با چالشی ساختاری روبه‌روست؛ چالشی که می‌تواند مسیر صادرات، سودآوری و حتی تداوم تولید را تحت تأثیر قرار دهد.

پارس جنوبی به عنوان بزرگ‌ترین میدان گازی مشترک ایران، روزانه حدود ۵۸۰ تا ۶۰۰ میلیون مترمکعب گاز طبیعی تولید می‌کند؛ رقمی که بخش عمده‌ای از آن پس از فرآورش، به خوراک صنایع پتروشیمی و مصرف داخلی اختصاص می‌یابد. طبق برآوردهای رسمی، این میدان همچنین منبع اصلی تأمین خوراک بیش از ۲۰ مجتمع پتروشیمی در منطقه عسلویه و کنگان است و سالانه حدود ۳۹ میلیون تن محصول پتروشیمی از گاز این منطقه تولید می‌شود. (پایگاه خبری رویداد نفت)

اما مسئله اصلی نه تولید، بلکه «تخصیص و پایداری خوراک» است. افزایش مصرف داخلی گاز در فصل سرد، ناترازی انرژی و رشد تقاضای نیروگاهی باعث شده سهم صنایع پتروشیمی در برخی دوره‌ها کاهش یابد. این کاهش، به‌طور مستقیم ظرفیت تولید محصولات صادراتی را محدود می‌کند و زنجیره ارزش پتروشیمی را تحت فشار قرار می‌دهد.

بررسی روند تولید نشان می‌دهد که پتروشیمی‌های پارس جنوبی به‌طور میانگین به بیش از ۴۰ تا ۵۰ میلیون مترمکعب گاز در روز به عنوان خوراک پایدار نیاز دارند. هرگونه کاهش در این عدد، به معنای افت تولید متانول، اوره، اتیلن و سایر محصولات پایه است.

در چنین شرایطی، یکی از مهم‌ترین چالش‌ها «رقابت بین‌بخش‌های مصرف‌کننده گاز» است؛

- نیروگاه‌های بار تولید برق
- صنایع فولاد و سیمان
- مصارف خانگی در زمستان
- و در نهایت پتروشیمی‌ها

این رقابت باعث شده پتروشیمی‌ها در برخی ماه‌ها با کاهش ظرفیت عملیاتی مواجه شوند؛ موضوعی که مستقیماً بر درآمد ارزی کشور اثر می‌گذارد.

در کنار مسئله کمبود خوراک، تغییرات در قیمت‌گذاری گاز نیز فشار مضاعفی ایجاد کرده است. بر اساس ابلاغیه‌های اخیر، قیمت خوراک گاز پتروشیمی‌ها در برخی ماه‌ها به حدود ۱۰ تا ۱۰ هزار تومان

به ازای هر مترمکعب رسیده است؛ سطحی که نسبت به سال‌های گذشته جهش قابل توجهی را نشان می‌دهد.

این افزایش هزینه، حاشیه سود تولیدکنندگان را کاهش داده و باعث شده برخی مجتمع‌ها در تحلیل‌های مالی خود، پروژه‌های توسعه‌ای را به تعویق بیندازند. در صنعتی که سرمایه‌گذاری آن میلیارد دلاری است، تغییرات کوچک در قیمت خوراک می‌تواند اثرات بزرگ در تصمیم‌گیری‌های سرمایه‌گذاری داشته باشد.

با وجود محدودیت‌ها، صنعت پتروشیمی ایران همچنان یکی از اصلی‌ترین منابع ارزآوری کشور محسوب می‌شود. طبق آمارهای موجود، صادرات پتروشیمی ایران در ۱۱ ماهه یک سال اخیر حدود ۱۲ میلیارد دلار بوده است.

اما این عدد در شرایط عادی می‌توانست به مراتب بالاتر باشد. تحریم‌های بانکی، محدودیت در نقل‌وانتقال پول، تخفیف‌های اجباری برای جذب مشتری و هزینه‌های حمل‌ونقل باعث شده بخشی از ارزش واقعی صادرات از بین برود.

در واقع، پتروشیمی ایران به جای رقابت بر سر کیفیت یا فناوری، درگیر «رقابت برای فروش در شرایط محدودیت» شده است؛ موضوعی که در بلندمدت می‌تواند موقعیت آن در بازار جهانی را تضعیف کند.

بر اساس برآوردهای تاریخی، مجموع درآمدهای حاصل از گاز و محصولات پتروشیمی پارس جنوبی طی سال‌های گذشته به صدها میلیارد دلار رسیده است. این صنعت در برخی دوره‌ها حتی هم‌تراز درآمدهای نفتی ظاهر شده و به عنوان ستون دوم اقتصاد انرژی ایران شناخته شده است.

اما این موتور اکنون با سه محدودیت هم‌زمان روبه‌روست:

۱. کمبود خوراک پایدار
 ۲. افزایش هزینه انرژی
 ۳. محدودیت صادراتی ناشی از تحریم
- ترکیب این سه عامل، ریسک کاهش رشد بلندمدت صنعت را افزایش داده است.

تجارت جهانی گزارش می دهد

تبدیل منطقه آزاد ارس به نیروگاه بزرگ انرژی پاک در یک سال

تجارت جهان

تا همین چند سال پیش، اگر نام ارس در یک گفت وگویی اقتصادی مطرح می شد، ذهن ها تقریباً بی درنگ به سمت یک واژه می رفت: «مرز». مرز با ارمنستان و جمهوری آذربایجان، گمرک، انبار، کارخانه، معافیت های مالیاتی، صادرات، و کامیون هایی که از جلفا عبور می کنند. ارس در حافظه عمومی ایران، بیش از هر چیز یک منطقه آزاد صنعتی و تجاری بوده است؛ نقطه ای در شمال غرب که قرار بود از مزیت جغرافیا، تجارت و تولید، یک موتور رشد بسازد. اما حالا، زیر پوست همان جغرافیای صنعتی، روایت دیگری در حال شکل گرفتن است؛ روایتی که اگر جدی گرفته شود، می تواند هویت اقتصادی ارس را از یک منطقه صرفاً مرزی و تولیدی، به یکی از کانون های اصلی انرژی پاک ایران تغییر دهد.



تا همین چند سال پیش، اگر نام ارس در یک گفت وگویی اقتصادی مطرح می شد، ذهن ها تقریباً بی درنگ به سمت یک واژه می رفت: «مرز». مرز با ارمنستان و جمهوری آذربایجان، گمرک، انبار، کارخانه، معافیت های مالیاتی، صادرات، و کامیون هایی که از جلفا عبور می کنند. ارس در حافظه عمومی ایران، بیش از هر چیز یک منطقه آزاد صنعتی و تجاری بوده است؛ نقطه ای در شمال غرب که قرار بود از مزیت جغرافیا، تجارت و تولید، یک موتور رشد بسازد. اما حالا، زیر پوست همان جغرافیای صنعتی، روایت دیگری در حال شکل گرفتن است؛ روایتی که اگر جدی گرفته شود، می تواند هویت اقتصادی ارس را از یک منطقه صرفاً مرزی و تولیدی، به یکی از کانون های اصلی انرژی پاک ایران تغییر دهد. نشانه های این تغییر دیگر صرفاً در حد حرف نیست. در تابستان ۱۴۰۴، یک نیروگاه خورشیدی ۷ مگاواتی در منطقه آزاد ارس به بهره برداری رسید؛ پروژه ای که با سرمایه گذاری حدود ۲ میلیون دلار سرمایه اریز و ۴۰۰ میلیارد ریال سرمایه ریالی، در زمینی ۱۲ هکتاری و ظرف دو ماه ساخته شد. این نیروگاه که به شبکه سراسری برق متصل شده، به خودی خود عددی خیره کننده نیست؛ ۷ مگاوات در مقیاس بحران برق ایران یا حتی در مقیاس نیازهای صنعتی آذربایجان شرقی، هنوز یک پروژه متوسط به حساب می آید. اما اهمیتش در جای دیگری است: این نیروگاه، بیشتر از آن که یک پایان باشد، یک علامت شروع است؛ نشانه ای از اینکه ارس می خواهد نقش تازه ای برای خود تعریف کند.

چند روز پیش از آن، فاز نخست پروژه ای بسیار بزرگ تر در همین منطقه کلید خورد؛ نیروگاه خورشیدی ۴۲۰ مگاواتی که از آن به عنوان دومین نیروگاه خورشیدی بزرگ کشور یاد شده است. بر اساس اطلاعات منتشر شده، فاز نخست این طرح با ظرفیت ۲۵۰ مگاوات در زمینی ۲۰۰ هکتاری آغاز شده، ۱۲۶ میلیون دلار سرمایه اریز و ۲۰ هزار میلیارد ریال سرمایه ریالی برای آن پیش بینی شده و زمان تکمیل کل پروژه ۲۴ ماه اعلام شده است. فقط در فاز اول، از اشتغال مستقیم برای ۴۰ نفر سخن گفته می شود. برای منطقه ای که سال ها مزیتش را در زمین، مرز و صنعت جست و جو می کرد، این اعداد معنای مهم تری دارند: ارس حالا نه فقط محل تولید کالا، که محل تولید برق هم هست؛ آن هم از خورشید.

داستان به همین جا ختم نمی شود. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس در مهر ۱۴۰۴ اعلام کرد که عملیات اجرایی چهار نیروگاه خورشیدی دیگر با ظرفیت مجموع حدود ۶۰۰ مگاوات در منطقه آغاز خواهد شد. اگر این برنامه ها طبق زمان بندی پیش بروند، ارس ظرف یک بازه نسبتاً کوتاه می تواند از یک نیروگاه ۷ مگاواتی افتتاح شده و یک پروژه ۴۲۰ مگاواتی در حال ساخت، به خوشه ای از نیروگاه های خورشیدی با ظرفیت صدها مگاوات برسد؛ ظرفیتی که دیگر در حد یک پروژه نمادین یا تبلیغاتی نیست و به معنای ورود

جدی به بازی زیرساخت انرژی است.

این چرخش، بدون در نظر گرفتن بحران بزرگ تر برق در ایران قابل فهم نیست. اقتصاد ایران در سال های اخیر با یک ناترازی مزمن انرژی روبه رو بوده؛ شکافی میان مصرف رو به رشد و تولیدی که دیگر با تکیه صرف بر نیروگاه های حرارتی و سوخت های فسیلی قابل بحران نیست. در چنین شرایطی، دولت و وزارت نیرو به طور فزاینده ای روی توسعه تجدیدپذیرها حساب باز کرده اند. بر اساس گزارش های رسمی، تا پایان شهریور ۱۴۰۴ ظرفیت نصب شده نیروگاه های تجدیدپذیر کشور از ۲۳۰۰ مگاوات عبور کرده است. این عدد در مقیاس تقاضای برق ایران هنوز سهمی محدود دارد، اما روند رشد آن مهم است؛ به ویژه وقتی پای مناطق صنعتی و آزاد به میان می آید که خودشان هم مصرف کننده بزرگ برق اند و هم به دلیل محدودیت های شبکه، بیش از بسیاری از نقاط دیگر از خاموشی آسیب می بینند.

در همین چارچوب است که ارس می تواند به یک مورد ویژه تبدیل شود. منطقه آزاد ارس فقط یک پهنه اقتصادی نیست؛ یک ناحیه صنعتی با واحدهای تولیدی متعدد، زنجیره های صادراتی و نیاز مستمر به برق پایدار است. اگر در دهه گذشته پرسش اصلی این بود که «ارس چگونه سرمایه و کارخانه جذب کند؟»

حالا پرسش تازه این است که «ارس برق این کارخانه ها را از کجا و با چه الگویی تأمین کند؟» پاسخ سنتی، اتکا به شبکه سراسری و نیروگاه های حرارتی بود؛ پاسخی که در سال های اوج مصرف تابستان، بیش از همیشه پرهزینه به نظر می رسد. پاسخ تازه، دست کم روی کاغذ، این است: بخشی از انرژی مورد نیاز ارس را در همان جا و از خورشید تولید کن.

این ایده فقط یک انتخاب محیط زیستی نیست؛ یک تصمیم اقتصادی هم هست. هر مگاوات نیروگاه خورشیدی، بر اساس آمار اعلام شده از سوی وزارت نیرو، سالانه حدود ۵۰۰ هزار مترمکعب در مصرف سوخت ۴۰۰ هزار لیتر در مصرف آب صرفه جویی می کند و از انتشار حدود هزار تن دی اکسید کربن جلوگیری می کند. اگر این ضرایب را فقط برای پروژه ۴۲۰ مگاواتی ارس در نظر بگیریم، به صرفه جویی بالقوه ای در مقیاس صدها میلیون مترمکعب سوخت و ده ها میلیون لیتر آب می رسیم؛ اعدادی که در کشوری درگیر کمبود آب، آلودگی هوا و فشار بر شبکه برق، دیگر صرفاً تئوریتات بروشورهای روابط عمومی نیستند. اگر برنامه ۶۰۰ مگاواتی جدید هم به این مجموعه اضافه شود، ابعاد ماجرا حتی بزرگ تر می شود.

از زاویه استانی هم ارس روی موجی سوار شده که به سرعت

در آذربایجان شرقی در حال شکل گیری است. استاندار آذربایجان شرقی تابستان ۱۴۰۴ اعلام کرد که حدود ۶ هزار مگاوات درخواست برای احداث نیروگاه خورشیدی در استان ثبت شده و برای حدود ۱۱۲۵ مگاوات از آن پروانه بهره برداری صادر شده است. این شکاف میان «درخواست» و «پروانه» خود به خوبی نشان می دهد که بازار تجدیدپذیرها در استان، هم جذاب شده و هم هنوز در مرحله گذار است؛ یعنی سرمایه گذاران جلوتر از زیرساخت ها، مجوزها و احتمالاً توان شبکه حرکت می کنند. ارس در چنین وضعیتی می تواند نقش یک سکوی آزمایشی را بازی کند؛ منطقه ای که به خاطر ساختار اداری خاص، مزیت های زمین و سرمایه گذاری، و نزدیکی به کریدورهای صنعتی و صادراتی، سریع تر از نقاط دیگر به پروژه های بزرگ مقیاس برسد.

با این همه، پرسش اصلی هنوز پابرجاست: آیا ارس واقعاً در حال تبدیل شدن به «نیروگاه بزرگ انرژی پاک شمال غرب» است، یا فعلاً با مجموعه ای از کلنگ زنی ها و افتتاح های زود هنگام روبه رو هستیم که تا رسیدن به یک تغییر ساختاری، فاصله زیادی دارند؟

برای پاسخ، باید کمی از هیجان خیر فاصله گرفت. تجربه توسعه زیرساخت در ایران نشان داده که فاصله میان اعلام ظرفیت اسمی و بهره برداری واقعی، می تواند بسیار

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

خزر دوباره به آستارا رسید

تجارت جهان

حسنارچی؛ بندر آستارا پس از حدود ۱۸ ماه توقف عملیاتی ناشی از افت تراز آب دریای خزر و انباشت رسوبات در کانال دسترسی، بار دیگر فعالیت خود را از سر گرفت و نخستین کشتی تجاری پس از این وقفه در اسکله پهلو گرفت. این بازگشت، اگرچه نشانه ای از احیای یک گلوگاه لجستیکی در شمال ایران است، اما مقامات بندری تأکید دارند که ظرفیت عملیاتی هنوز به سطح پیش از بحران بازنگشته و فعالیت ها در مرحله تثبیت قرار دارد. بر اساس اعلام سازمان بنادر و دریانوردی ایران و گزارش های رسمی منتشر شده در زمان آغاز مجدد فعالیت، علت اصلی توقف بندر آستارا ترکیبی از کاهش محسوس تراز آب دریای خزر و انباشت بیش از یک میلیون مترمکعب رسوب در کانال دسترسی بوده است؛ موضوعی که از اواخر سال ۱۴۰۲ عملاً مانع تردد ایمن شناورهای تجاری شد.

در طول دوره توقف، عملیات لایروبی به عنوان پیش شرط بازگشت بندر آغاز شد. طبق داده های رسمی، حجم رسوب برداری انجام شده در فاز نخست بیش از ۱۵۰ هزار مترمکعب اعلام شده است؛ رقمی که به گفته مسئولان برای بازگشایی اولیه مسیر کافی بوده اما برای بازگشت به ظرفیت کامل کافی نیست. با تکمیل این مرحله، نخستین کشتی تجاری پس از وقفه ۱۸ ماهه در بندر پهلو گرفت و فعالیت رسمی بندر از سر گرفته شد. گزارش ها نشان می دهد که در این فاز ابتدایی، تمرکز بر شناورهای سبک و تردد محدود بوده و هنوز محدودیت آبخورد و عمق کانال، نوع کشتی های قابل پذیرش را تعیین می کند.

از منظر ساختاری، بندر آستارا به عنوان یکی از بنادر کوچک اما راهبردی در دریای خزر، بخشی از زنجیره ترانزیتی شمال جنوب



محسوب می شود. طبق داده های منتشر شده در طرح توسعه این بندر، ظرفیت طراحی آن در سطح چند میلیون تُن کالا در سال تعریف شده، اما تحقق این ظرفیت وابسته به پایداری لایروبی و شرایط هیدرولوژیک خزر است.

تحلیل گران حمل و نقل دریایی تأکید می کنند که بازگشت فعلی بندر را باید «فعال سازی محدود» دانست نه احیای کامل. دلیل اصلی این ارزیابی، وابستگی شدید عملکرد بندر به سطح آب خزر و هزینه های بالای نگهداری کانال دسترسی در وضعیت پایدار است. در مجموع، احیای آستارا بیش از آنکه یک جهش ظرفیت باشد، یک بازگشت کنترل شده به چرخه تجارت است؛ بازگشتی که اگرچه جریان کالا را دوباره برقرار کرده، اما هنوز از نظر پایداری و مقیاس، در سطحی پایین تر از استانداردهای عملیاتی پیشین قرار دارد.

تجارت جهان

در ساحل شمالی دریای آدریاتیک، جایی میان مسیرهای تجاری اروپای مرکزی و آب های مدیترانه، بندر لوکاکوپر (Luka Koper) داستان متفاوتی از توسعه اقتصادی را روایت می کند؛ داستان منطقه ای که با تکیه بر موقعیت جغرافیایی، مدیریت لجستیک و اتصال به بازارهای جهانی، توانسته است خود را از یک بندر منطقه ای به یکی از گره های مهم زنجیره تأمین اروپا تبدیل کند.

بندر کوپر در اسلونی، تنها بندر بزرگ این کشور و یکی از نقاط کلیدی دسترسی کشورهای بدون ساحل مانند اتریش، مجارستان، جمهوری چک و بخش هایی از آلمان جنوبی به تجارت دریایی است. این مزیت جغرافیایی باعث شده است که کوپر نقشی فراتر از یک بندر معمولی داشته باشد؛ اینجا نه فقط محل تخلیه و بارگیری کالا، بلکه بخشی از یک شبکه پیچیده اقتصادی است که کارخانه ها، راه آهن، مراکز توزیع و بازارهای مصرف اروپا را به هم متصل می کند.

شرکت Luka Koper که مدیریت این بندر را برعهده دارد، طی دهه های گذشته تمرکز خود را بر توسعه خدمات بندری، لجستیک



کوپر را در رقابت با بنادر بزرگ تر مانند Port of Hamburg و Port of Trieste تقویت کرده است. برای شرکت های بین المللی، سرعت انتقال کالا گاهی مهم تر از اندازه بندر است؛ معیاری که کوپر تلاش کرده با آن رقابت کند. اما موفقیت این بندر بدون چالش نیست. رشد تجارت جهانی، تغییر مسیرهای زنجیره تأمین، فشارهای زیست محیطی و رقابت منطقه ای، کوپر را مجبور کرده است تا دائماً مدل خود را بازتعریف کند. افزایش ظرفیت، دیجیتالی کردن عملیات و حرکت به سمت حمل و نقل سبز، بخش مهمی از برنامه های آینده آن محسوب می شود.

منطقه آزاد با فضای اقتصادی پیرامون بندر کوپر نیز نمونه ای از این تفکر است؛ ایجاد محیطی که در آن تجارت تنها به عبور کالا محدود نشود، بلکه سرمایه گذاری، خدمات مالی، انبارداری و صنایع مرتبط را نیز جذب کند. داستان لوکاکوپر نشان می دهد که در اقتصاد امروز، قدرت یک منطقه الزاماً از وسعت جغرافیایی آن نمی آید؛ گاهی یک نوار ساحلی کوچک می تواند با مدیریت درست، به دروازه ای ورود یک قاره به جهان تبدیل شود.

لوکاکوپر؛ بندری کوچک بارویای بزرگ در قلب اروپا



حسنا جیبی
روزنامه نگار

تجارت جهان هرجا منطقه آزاد شکل می‌گیرد، زمین زودتر از کارخانه‌ها رشد می‌کند. در منطقه آزاد انزلی نیز طی یک دهه گذشته، ارزش زمین با سرعتی بسیار بیشتر از تولید و صنعت افزایش یافته است. زمین‌هایی که روزی در حاشیه روستاهای ساحلی و اراضی پیرامون بندر کاسپین معامله می‌شدند، امروز به دارایی‌های میلیاردی تبدیل شده‌اند. پرسش اصلی اینجاست: آیا این جهش قیمت محصول توسعه اقتصادی است یا نتیجه موجی از سوداگری که ارزش افزوده آن بیش از آنکه به تولیدکنندگان برسد، نصیب مالکان اولیه و سرمایه‌گذاران ملکی شده است؟

منطقه آزاد انزلی در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین قطب‌های اقتصادی شمال کشور تبدیل شده است. توسعه بندر کاسپین، اتصال به شبکه ریلی، گسترش شهرک‌های صنعتی و افزایش تعاملات تجاری با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ظرفیت‌های تازه‌ای برای این منطقه ایجاد کرده است. مدیران منطقه آزاد اعلام کرده‌اند که حدود ۱۶۰ واحد تولیدی و صنعتی در این محدوده فعال هستند و بیش از چهار هزار شغل مستقیم در واحدهای دارای سرمایه‌گذاری خارجی ایجاد شده است. همچنین ارزش تولیدات صنعتی منطقه از حدود ۱۹۹ میلیون دلار به ۲۵۷ میلیون دلار افزایش یافته است.

اما همزمان با این تحولات، بازار زمین نیز مسیر متفاوتی را تجربه کرده است. بررسی روند قیمت‌ها نشان می‌دهد که اراضی واقع در محدوده منطقه آزاد و مناطق پیرامونی آن طی ده سال گذشته رشدی چندبرابری داشته‌اند. فعالان بازار املاک معتقدند زمین‌هایی که در میانه دهه ۱۳۹۰ با قیمت‌هایی کمتر از یک

میلیون تومان به ازای هر متر مربع معامله می‌شدند، امروز در برخی نقاط به چندین میلیون تومان در هر متر مربع رسیده‌اند. نمونه‌های عرضه‌شده در بازار نشان می‌دهد قیمت برخی اراضی تجاری و گردشگری منطقه آزاد اکنون بین ۳ تا ۶۲ میلیون تومان برای هر متر مربع و در موارد خاص بالاتر از این ارقام است. (ملک مانا سامانه املاک شمال کشور و ترکیه)

اگرچه بخشی از این افزایش ناشی از تورم عمومی اقتصاد ایران بوده، اما رشد قیمت زمین در محدوده منطقه آزاد از میانگین بسیاری از دارایی‌های مولد پیشی گرفته است. به بیان دیگر، فردی که ده سال

پیش زمینی در محدوده توسعه منطقه خریداری کرده و بدون هیچ فعالیت اقتصادی آن را نگه داشته است، در بسیاری از موارد بازدهی بیشتری نسبت به سرمایه‌گذار صنعتی کسب کرده است.

برندگان اصلی این جهش قیمتی چه کسانی بوده‌اند؟

نخستین گروه، مالکان اولیه اراضی هستند؛ کشاورزان، مالکان محلی و افرادی که پیش از توسعه زیرساخت‌ها در منطقه زمین در اختیار داشتند. با افزایش تقاضا برای سرمایه‌گذاری و توسعه گردشگری، ارزش دارایی این گروه به شکل چشمگیری افزایش یافت.



تجارت جهانی: گزارش می‌دهد

انزلی؛ منطقه آزاد یا بازار آزاد زمین؟

گروه دوم، سرمایه‌گذاران ملکی و واسطه‌هایی هستند که در سال‌های نخست شکل‌گیری پروژه‌های توسعه‌ای اقدام به خرید زمین کردند. بسیاری از این افراد نه به قصد ساخت واحد صنعتی یا گردشگری، بلکه با هدف افزایش قیمت زمین وارد بازار شدند. شواهد تاریخی نیز این موضوع را تأیید می‌کند؛ تا جایی که سازمان منطقه آزاد انزلی در سال‌های گذشته ناچار شد بخشی از قرارداد‌های واگذاری زمین را به دلیل عدم اجرای طرح‌های صنعتی و جلوگیری از «بورس بازی زمین» فسخ کند. (MehrNews)

در مقابل، سرمایه‌گذاران صنعتی الزاماً بیشترین سود را

نبرده‌اند. سرمایه‌گذاری در تولید نیازمند تأمین مالی، واردات تجهیزات، استخدام نیروی انسانی و تحمل ریسک‌های متعدد است. در شرایطی که زمین بدون فعالیت اقتصادی رشد قیمت قابل توجهی داشته، جذابیت سوداگری نسبت به تولید افزایش یافته است. با این حال، نمی‌توان ادعا کرد که منطقه آزاد انزلی صرفاً به محلی برای سفته‌بازی تبدیل شده است. آمارهای رسمی از تعریف ۱۳۶ بسته سرمایه‌گذاری و اجرای ده‌ها پروژه صنعتی، زیرساختی و خدماتی حکایت دارد. تنها در یکی از برنامه‌های اخیر، عملیات اجرایی و افتتاح ۵۶ طرح با ارزش بیش از ۶ هزار میلیارد تومان آغاز شده که بخشی از آنها مستقیماً در حوزه تولید و صنعت قرار دارند. (TasnimNews)

بنابراین پاسخ به این پرسش که «توسعه صنعتی بیشتر بوده یا سوداگری زمین؟» چندان ساده نیست. از منظر حجم سرمایه‌گذاری، پروژه‌های صنعتی و لجستیکی در حال گسترش هستند و زیرساخت‌های مهمی در منطقه شکل گرفته است. اما از منظر بازدهی اقتصادی برای سرمایه‌گذاران، زمین همچنان یکی از سودآورترین دارایی‌ها محسوب می‌شود.

واقعیت آن است که هرچه ارزش زمین سریع‌تر از ارزش تولید رشد کند، بخشی از سرمایه‌ها از فعالیت‌های مولد به سمت نگهداری دارایی سوق پیدا می‌کند. تجربه بسیاری از مناطق آزاد جهان نیز نشان داده است که موفقیت این مناطق زمانی پایدار خواهد بود که افزایش ارزش زمین نتیجه توسعه صنعتی باشد، نه جایگزین آن.

منطقه آزاد انزلی اکنون در نقطه‌ای تعیین‌کننده قرار دارد؛ نقطه‌ای که باید مشخص شود آیا زمین‌های طلایی اطراف بندر کاسپین و شهرک‌های صنعتی به سکوی پرش تولید تبدیل خواهند شد یا همچنان بیشترین سود نصیب کسانی می‌شود که تنها یک سند مالکیت در کشوی میز خود نگه داشته‌اند.

گزارش کوتاه

خودروهای کارکرده، تعرفه‌های ترجیحی و پرسش قدیمی شفافیت؛

سیاست تازه قشم چه چیزی را حل می‌کند و چه چیزی را پنهان؟



فعال نشده است؟ در غیاب پاسخ روشن به این پرسش‌ها، اعلام «امکان پرداخت تعهدی و اقساط دو تا سه ماهه»، بیشتر شبیه یک اقدام ترمیمی پس از بروز مشکل به نظر می‌رسد تا بخشی از یک طراحی دقیق و پیشگیرانه.

در سوی دیگر این سیاست، کاهش تعرفه خودروهای هیبریدی به پنج درصد قرار دارد؛ تصمیمی که از منظر سیاست‌گذاری زیست‌محیطی، در ظاهر قابل دفاع است. قشم، مانند بسیاری از مناطق جنوبی ایران، با چالش‌های انرژی، گرما، تردد فصلی و فشار بر زیرساخت‌های سوختی روبه‌روست و تشویق خودروهای کم‌مصرف می‌تواند اقدامی معقول باشد. اما با هم مسئله، فاصله میان نیت اعلام‌شده و اثر واقعی سیاست است.

کاهش تعرفه به پنج درصد زمانی معنای اقتصادی و زیست‌محیطی پیدا می‌کند که دسترسی به این خودروها واقعاً برای طیف وسیع‌تری از مصرف‌کنندگان ممکن شود، نه آنکه صرفاً به یک مزیت تعرفه‌ای برای واردکنندگان خاص تبدیل شود. در بازاری که قیمت خودرو، نرخ ارز، هزینه حمل، حق‌العمل‌کاری، انبارداری و مجموعه‌ای از عوارض رسمی و غیررسمی روی قیمت نهایی می‌نشینند، کاهش تعرفه لزوماً به معنای کاهش محسوس قیمت برای مصرف‌کننده نیست. اگر زنجیره واردات شفاف نباشد، مزیت تعرفه‌ای به راحتی می‌تواند در میانه راه جذب واسطه‌ها شود و هرگز به خریدار نهایی نرسد.

از این منظر، پرسش اصلی نه این است که آیا تعرفه پنج درصدی تصمیم خوبی است یا نه؛ بلکه این است که چه کسی از آن منتفع می‌شود؟ آیا این سیاست قرار است شهروندان و فعالان اقتصادی قشم را به سمت خودروهای پاک‌تر سوق دهد، یا بیشتر یک مشوق تجاری برای واردکنندگانی است که توان دسترسی به بازار خودروهای هیبریدی و سازوکار واردات را دارند؟ بدون انتشار داده‌هایی مانند تعداد خودروهای هیبریدی وارد شده، متوسط قیمت تمام‌شده، سهم هزینه‌های گمرکی و غیرگمرکی، و مقایسه قیمت پیش و پس از کاهش تعرفه، این تصمیم بیشتر یک اعلامیه خوش‌ظاهر است تا یک سیاست عمومی قابل ارزیابی.

همین منطق درباره واردات خودروهای کارکرده نیز صادق است. موافقان این سیاست معمولاً استدلال می‌کنند که خودروهای تا پنج سال کارکرد، در شرایط محدودیت عرضه و جهش قیمت، می‌توانند بخشی از تقاضا را با هزینه‌ای کمتر پاسخ دهند و دست‌کم گزینه‌های بیشتری پیش پای بازار بگذارند. این استدلال به خودی خود بی‌راه نیست. اما در کشوری که بازار خودرو همواره یکی از آلوده‌ترین عرصه‌های سیاست‌گذاری صنعتی و تجاری بوده، مسئله فقط «اجازه واردات» نیست؛ مسئله معماری نهادی این واردات است.

گزارش کوتاه

اینچه برون؛ مرز فراموش شده غلات

نشده است؟

بررسی‌ها نشان می‌دهد نبود پایانه تخصصی غلات، کمبود سیلوهای مدرن، اختلاف عرض ریل میان ایران و کشورهای شمالی، فقدان قرارداد‌های بلندمدت حمل‌ونود بار صادراتی برگشتی از مهم‌ترین موانع توسعه این کریدور است. کارشناسان معتقدند برای اقتصادی شدن مسیر، حداقل باید پایانه‌ای با ظرفیت سالانه ۲ میلیون تن در اینچه‌برون ایجاد شود تا امکان تخلیه، ذخیره‌سازی و توزیع گسترده غلات فراهم شود.

بعد از ژئوپلیتیکی ماجرانیز قابل توجه است. طبق گزارش‌های منتشرشده، حتی بخشی از واردات غلات با منشأ روسیه نیز از طریق واسطه‌های مستقر در امارات و ترکیه انجام می‌شود. آمارها نشان می‌دهد سهم شرکت‌های روسی در برخی مبادلات مستقیم تنها ۱۴ درصد بوده، در حالی که امارات ۳۹ درصد و ترکیه ۳۵ درصد نقش واسطه‌ریایی می‌کنند. این ساختار نه تنها هزینه تجارت را افزایش می‌دهد، بلکه وابستگی ایران به مسیرهای واسطه‌ای را نیز تشدید می‌کند.

از منظر راهبردی، فعال‌سازی اینچه‌برون تنها یک پروژه حمل‌ونقلی نیست؛ بلکه بخشی از سیاست تنوع‌بخشی به مسیرهای تأمین کالاها اساسی است. تجربه سال‌های اخیر نشان داده هرگونه اختلال در بنادر جنوبی، تنگه‌های دریایی یا شبکه‌های مالی بین‌المللی می‌تواند مستقیماً بازار غذا و نهاده‌های دامی کشور را تحت تأثیر قرار دهد.

در شرایطی که ایران سالانه میلیون‌ها تن غلات و نهاده وارد می‌کند، پرسش مهم این است که چرا کریدوری که می‌تواند بخشی از این بار را از شمال وارد کشور کند، هنوز جایگاه یک «طرح محلی» فراتر نرفته است؟ پاسخ این سؤال، بیش از آنکه فنی باشد، به نبود اراده راهبردی برای تبدیل اینچه‌برون به هاب غلات اوراسیا بازمی‌گردد.

اگر سیاست‌گذاران به دنبال کاهش ریسک‌های امنیت غذایی و کاهش وابستگی به مسیرهای محدود وارداتی هستند، اینچه‌برون دیگر یک انتخاب نیست؛ بلکه یک ضرورت است. در غیر این صورت، راز غلات ایران همچنان در بنادر جنوبی باقی خواهد ماند و مرز ترکمنستان همچنان در انتظار بیدار شدن خواهد ماند.

تجارت جهان حسنا جیبی: در حالی که حدود ۸۰ درصد واردات غلات و نهاده‌های دامی ایران همچنان از مسیر بنادر جنوبی انجام می‌شود، کارشناسان هشدار می‌دهند تمرکز بیش از حد بر یک مسیر لجستیکی، امنیت غذایی کشور را در برابر شوک‌های ژئوپلیتیکی، تحریم‌ها و اختلالات حمل‌ونقل آسیب‌پذیر کرده است.

در این میان، کریدور ریلی اینچه‌برون در مرز ترکمنستان که می‌تواند ایران را مستقیماً به شبکه ریلی روسیه، قزاقستان و آسیای مرکزی متصل کند، همچنان در حاشیه سیاست‌گذاری قرار دارد؛ ظرفیتی که به باور تحلیلگران می‌تواند معادلات واردات غلات کشور را دگرگون کند.

امنیت غذایی در جهان امروز دیگر صرفاً یک موضوع کشاورزی نیست؛ بلکه بخشی از معادلات قدرت و امنیت ملی کشورها محسوب می‌شود. جنگ روسیه و اوکراین، بحران زنجیره‌های تأمین جهانی و نوسانات بازار غلات نشان داد کشورهای که مسیرهای وارداتی متنوع‌تری دارند، در برابر شوک‌های خارجی مقاوم‌تر هستند.

با این حال، ساختار فعلی واردات غلات ایران همچنان بر محور بنادر جنوبی استوار است. برآوردها نشان می‌دهد حدود ۸۰ درصد گندم، جو و ذرت وارداتی کشور از بنادر جنوبی وارد می‌شود؛ در حالی که نزدیک به ۷۰ درصد مصرف غلات و نهاده‌های دامی در نیمه شمالی کشور قرار دارد. این عدم توازن باعث شده بخش بزرگی از کالای پس‌از ورود به بنادر جنوبی، صدها کیلومتر دیگر به سمت مراکز مصرف حمل‌شود؛ فرآیندی که هزینه‌های لجستیکی، مصرف سوخت و فشار بر شبکه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد.

در سوی دیگر، مرز ریلی اینچه‌برون در استان گلستان قرار دارد؛ نقطه‌ای که از طریق ترکمنستان به شبکه ریلی قزاقستان و روسیه متصل می‌شود. این مسیر می‌تواند دسترسی مستقیم ایران به بزرگ‌ترین صادرکنندگان غلات منطقه اوراسیا را فراهم کند. روسیه در سال‌های اخیر یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان گندم جهان بوده و قزاقستان نیز از بازیگران مهم بازار غلات آسیای مرکزی محسوب می‌شود.

اما پرسش اساسی اینجاست که چرا این ظرفیت هنوز به یک مسیر راهبردی تبدیل