



زنجیره ای که هرگز کامل نشد؛ چرا ماهشهر هنوز از خام فروشی پتروشیمی عبور نکرده است؟

# تجارت جهان

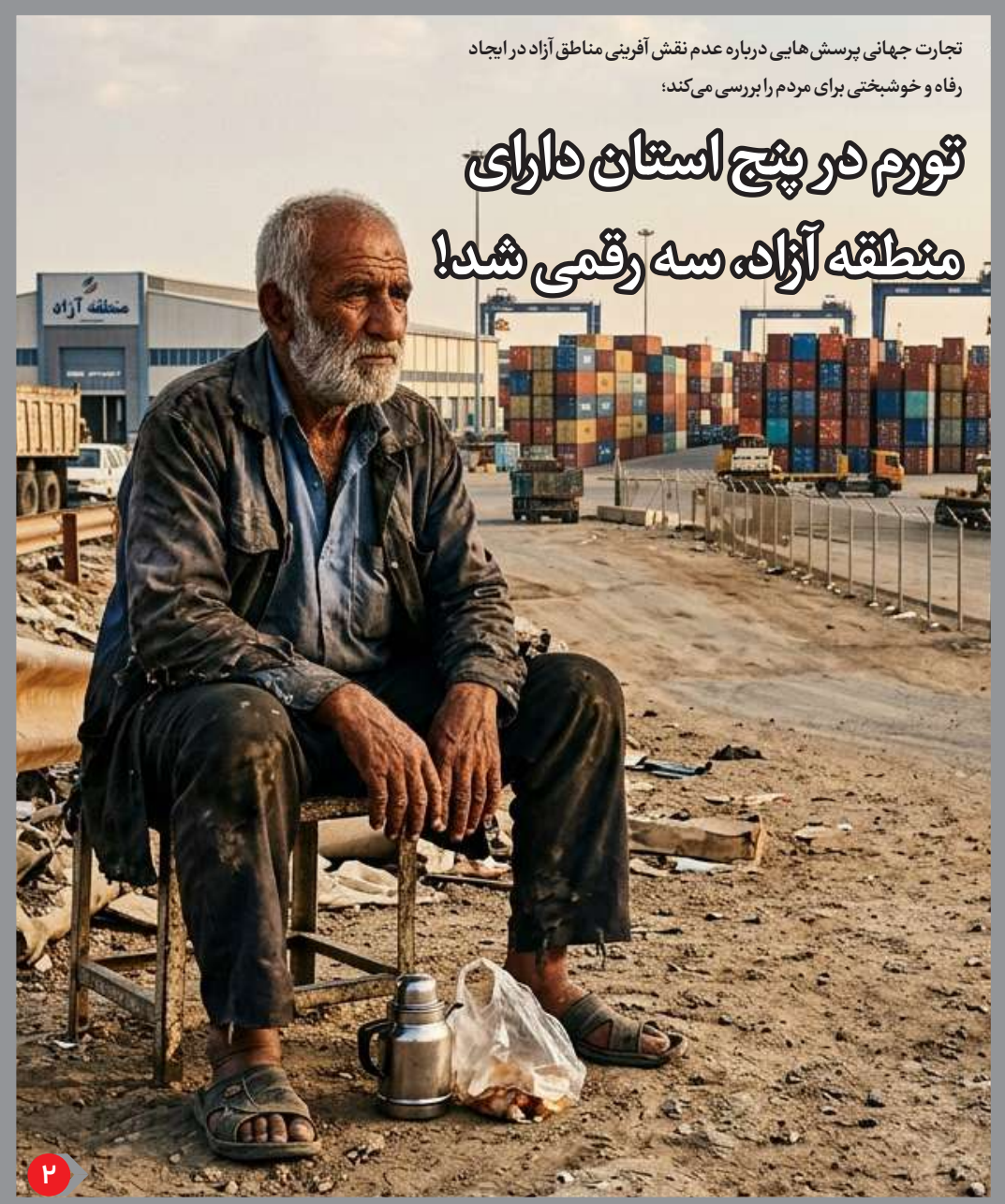
روزنامه الکترونیکی دوشنبه ۸ تیر ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۵۷ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

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

info@TejarateJahani.Com

29-06-2026

www.TejarateJahani.Com



تجارت جهانی پرسش‌هایی درباره عدم نقش آفرینی مناطق آزاد در ایجاد رفاه و خوشبختی برای مردم را بررسی می‌کند:

## تورم در پیچ استخوان دارایی منطقه آزاد سه رقمی شد!

۲

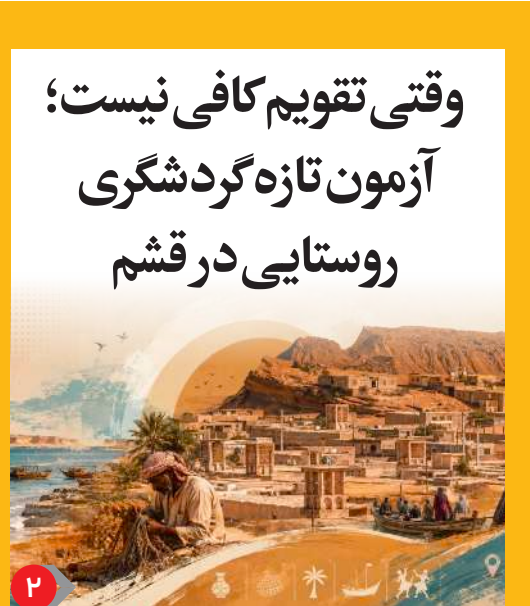
آزادسازی تردد خودروهای پلاک کیش و قشم، تنها یک امتیاز ترافیکی نیست؛ آزمونی برای آینده اقتصاد مناطق آزاد ایران

# آزاد شدن پلاک منطقه در کل هرمزگان

۳

تولید زیر ذره بین؛ بازدید مشترک مدیرعامل منطقه آزاد انزلی و بازرس کل گیلان از واحدهای صنعتی

۴



## وقتی تقویم کافی نیست؛ آزمون تازه گردشگری روستایی در قشم

۲

## آیارس به هاب تازه ترانزیت ولجستیک اوراسیا تبدیل می‌شود؟



۳

## اقتصاد صنایع دستی مناطق آزاد در مرز فراموشی



۲

## شهری که هند برای رقابت با دبی ساخت



**تجارت جهان** در کرانه رود سابارماتی، جایی میان احمدآباد و گاندی نگر، شهری در حال شکل‌گیری است که نه با برج‌های سر به فلک کشیده، بلکه با قوانین مالی متفاوت، معافیت‌های مالیاتی و جریان سرمایه جهانی می‌خواهد جایگاه هند را در نقشه اقتصاد بین‌الملل بازتعریف کند. GIFT City یا Gujarat International Finance Tec-City، نخستین مرکز خدمات مالی بین‌المللی هند، پروژه‌ای است که دهلی‌نو آن راسکوی پرتاب خود برای رقابت با مراکز چون دبی، سنگاپور و هنگ‌کنگ می‌داند. این منطقه ویژه اقتصادی که بر پهنه‌ای نزدیک به ۸۸۶ هکتار گسترده شده، از سال ۲۰۱۵ فعالیت عملیاتی خود را آغاز کرد. برخلاف سایر شهرهای هند، در GIFT City نهاد‌های مالی می‌توانند با ارزهای خارجی فعالیت کنند، تحت نظارت یک نهاد واحد قرار گیرند و از مشوق‌های مالیاتی گسترده بهره‌برند؛ مزیتی که برای جذب بانک‌ها، صندوق‌های سرمایه‌گذاری و شرکت‌های بیمه بین‌المللی طراحی شده‌اند. رشد این شهر طی چند سال گذشته چشمگیر بوده است. بر پایه آمار رسمی، بیش از ۱۱۰ شرکت و نهاد مالی در این مرکز مستقر شده‌اند و دارای بانک‌های فعال در آن از ۱۱ میلیارد دلار فراتر رفته است. همچنین ۲۱۷ شرکت مدیریت سرمایه، حدود ۳۹۰ میلیارد دلار سرمایه تعهد شده را مدیریت می‌کنند و هزاران نیروی متخصص در این اکوسیستم مالی مشغول به کار هستند. اما اهمیت GIFT City تنها در اعداد خلاصه نمی‌شود. هند با این پروژه در پی آن است که بخشی از فعالیت‌هایی را که تاکنون در دبی، لندن یا سنگاپور انجام می‌شد، به داخل مرزهای خود بازگرداند؛ از تأمین مالی تجارت و مدیریت دارایی گرفته تا اجاره هواپیما و کشتی، بیمه اتکایی و خدمات فین‌تک. حتی دولت هند برای افزایش جذابیت این منطقه، دوره معافیت مالیاتی شرکت‌های مستقر در آن را به ۲۰ سال افزایش داد. موفقیت نهایی این شهر هنوز قطعی نیست. GIFT City همچنان باید ثابت کند که می‌تواند فراتر از یک پروژه بلندپروازانه، به یک مرکز مالی پایدار با عمق بازار، نیروی انسانی بین‌المللی و نقدشوندگی بالا تبدیل شود. با این حال، آنچه امروز در غرب هند در حال وقوع است، تنها ساخت یک شهر جدید نیست؛ بلکه تلاشی است برای آنکه هند، در کنار کارخانه جهان بودن، به یکی از مراکز اصلی گردش سرمایه جهانی نیز بدل شود.

## یادداشت روز

### چگونه مناطق آزاد ایران از واردکننده صرف به قطب تولید و صادرات تبدیل شوند؟

قطعات، صنایع دانش‌بنیان، تجهیزات پزشکی، الکترونیک، انرژی‌های نو و صنایع غذایی صادرات محور فراهم شود. این رویکرد علاوه بر ایجاد اشتغال پایدار، موجب انتقال دانش فنی و افزایش ارزش افزوده محصولات خواهد شد. از سوی دیگر، مناطق آزاد باید به بازارهای منطقه‌ای متصل شوند. همسایگی ایران با کشورهای آسیای میانه، قفقاز، خلیج فارس و بازارهای بزرگ منطقه، فرصتی ارزشمند برای صادرات کالاهای ایرانی است. انعقاد توافقات تجاری، تسهیل تشریفات گمرکی و ایجاد مراکز بازاریابی در کشورهای هدف می‌تواند مسیر حضور تولیدکنندگان ایرانی در این بازارها را هموار کند. حمایت از شرکت‌های کوچک و متوسط نیز نباید نادیده گرفته شود. بسیاری از این شرکت‌ها توان تولید محصولات رقابتی دارند، اما به دلیل محدودیت‌های مالی، بازاریابی و صادرات، امکان حضور در بازارهای خارجی را پیدا نمی‌کنند. ایجاد صندوق‌های حمایتی، مراکز مشاوره صادرات و نمایشگاه‌های دائمی محصولات ایرانی در مناطق آزاد می‌تواند این خلأ را جبران کند. همچنین لازم است شاخص‌های ارزیابی عملکرد مناطق آزاد تغییر کند. موفقیت یک منطقه آزاد نباید صرفاً بر اساس حجم واردات یا درآمدهای تجاری سنجیده شود، بلکه میزان صادرات غیرنفتی، جذب سرمایه‌گذاری مولد، ایجاد اشتغال تخصصی و انتقال فناوری باید به مهم‌ترین معیارهای ارزیابی تبدیل شوند. در نهایت، آینده مناطق آزاد ایران در گرو تغییر نگاه از تجارت صرف به تولید صادرات محور است. این مناطق با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی ممتاز، دسترسی به آب‌های آزاد، نیروی انسانی متخصص و بازار گسترده کشورهای همسایه می‌توانند به موتور محرک رشد اقتصادی کشور تبدیل شوند. تحقق این هدف نیازمند سیاست‌گذاری پایدار، هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و اعتماد به بخش خصوصی است.



محمد لوری **ابن‌کنار** معاون اقتصادی موسسه تجارت جهانی

**تجارت جهان** مناطق آزاد ایران با هدف جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات، انتقال فناوری و ایجاد اشتغال شکل گرفتند. اما در سال‌های گذشته بخش قابل توجهی از فعالیت آنها به واردات کالا محدود شده است. اگرچه واردات می‌تواند در مقطعی به تنظیم بازار و تأمین نیازهای کشور کمک کند، اما تداوم این روند باعث شده ظرفیت‌های عظیم مناطق آزاد در حوزه تولید، صادرات و پیوند با اقتصاد جهانی کمتر مورد استفاده قرار گیرد. اکنون زمان آن رسیده است که این مناطق از یک «دروازه واردات» به «سکوی تولید و صادرات» تبدیل شوند. نخستین گام، ایجاد مشوق‌های واقعی برای سرمایه‌گذاران تولیدی است. معافیت‌های مالیاتی، تسهیل فرآیندهای اداری و تضمین ثبات قوانین باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که سرمایه‌گذاری در صنایع صادرات محور نسبت به فعالیت‌های صرفاً تجاری جذاب‌تر باشد. سرمایه‌گذار زمانی وارد بخش تولید می‌شود که از امنیت سرمایه، ثبات مقررات و دسترسی آسان به بازارهای داخلی و خارجی اطمینان داشته باشد. دومین راهکار، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل است. مناطق آزاد زمانی می‌توانند به هاب صادراتی تبدیل شوند که بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط ریلی، انبارهای مدرن و مراکز توزیع کالا به استانداردهای بین‌المللی نزدیک شوند. کاهش زمان و هزینه جابه‌جایی کالا، مزیت رقابتی تولیدکنندگان را در بازارهای جهانی افزایش خواهد داد. موضوع مهم دیگر، جذب صنایع با فناوری متوسط و پیشرفته است. به جای تمرکز بر واردات کالاهای مصرفی، باید زمینه استقرار صنایع مونتاژ، تولید

## یادداشت روز

### آیا منطقه ویژه اقتصادی پارس آماده ورود به عصر تازه انرژی است؟

پایه پتروشیمی، در بازاری که رقابت جهانی به سمت محصولات سبتر و فناوری‌های نو حرکت می‌کند، نمی‌تواند مزیت بلندمدت ایجاد کند. یکی از گزینه‌های مطرح برای آینده پارس، ورود به اقتصاد هیدروژن و انرژی‌های کم‌کربن است. موقعیت جغرافیایی منطقه، دسترسی به آب‌های آزاد، زیرساخت‌های گسترده صنعتی، شبکه انتقال انرژی و حضور صنایع بزرگ، ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند در صورت برنامه‌ریزی دقیق، پارس را به یکی از قطب‌های انرژی نود در منطقه تبدیل کنند. کشورهای صادرکننده انرژی در خاورمیانه نیز مسیر مشابهی را دنبال می‌کنند. عربستان سعودی با پروژه‌هایی مانند تولید هیدروژن سبز و نئوم تلاش دارد از اقتصاد صرفاً نفت محور فاصله بگیرد. امارات متحده عربی نیز در کنار صنایع نفتی خود، سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های کاهش انتشار کربن انجام داده است. چالش اصلی پارس اما تنها فناوری نیست؛ مسئله، تغییر نگاه توسعه‌ای است. منطقه‌ای که تاکنون مزیت خود را از «داشتن منابع» گرفته، باید به سمت «ساخت دانش و فناوری» حرکت کند. ایجاد مراکز پژوهشی صنعتی، توسعه شرکت‌های فناوری، استفاده از انرژی خورشیدی و بادی در کنار صنایع موجود و حرکت به سمت تولید محصولات کم‌کربن می‌تواند مسیر تازه‌ای برای این منطقه ایجاد کند. امروز پارس با یک دو راهی روبه‌رو است؛ ادامه مسیر گذشته و باقی ماندن به عنوان بزرگ‌ترین پایگاه تولید محصولات فسیلی ایران، یا تبدیل شدن به یک هاب انرژی ترکیبی که در اقتصاد آینده این منطقه خلیج فارس نقش آفرینی کند. آخرین محموله پتروشیمی، بلکه در توانایی آن برای ساختن نسل تازه‌ای از انرژی رقم بخورد.

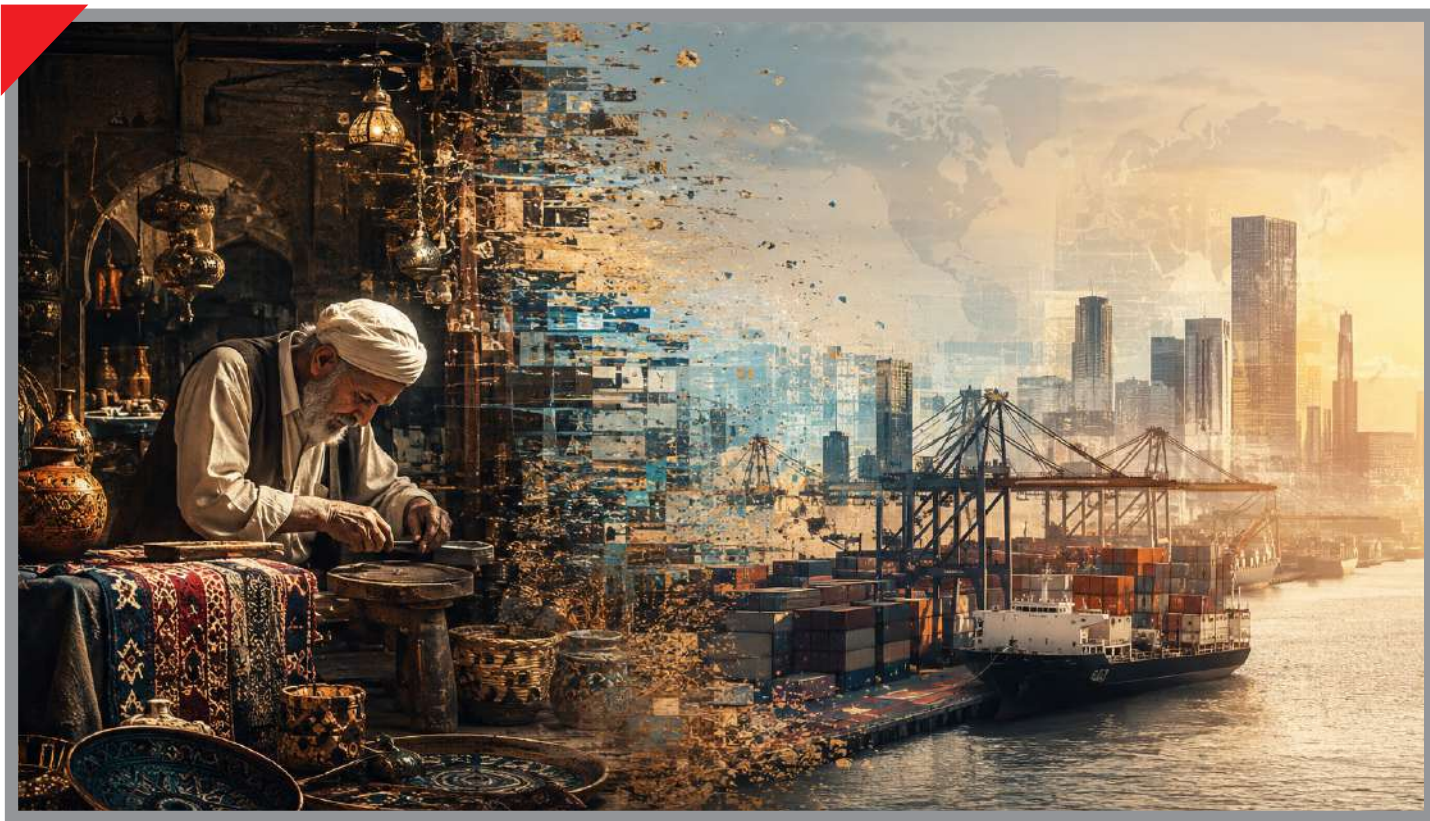


نادیا محمدی معاون سردبیر

**تجارت جهان** در ساحل جنوبی ایران، جایی که دودکش‌های بلند پتروشیمی و پالایشگاه‌ها سال‌ها نماد توسعه صنعتی بوده‌اند، پرسش تازه‌ای در حال شکل‌گیری است: آیا آینده منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس همچنان در گرو توسعه زنجیره سنتی نفت و گاز خواهد بود یا این منطقه می‌تواند به بازیگری در نسل جدید انرژی تبدیل شود؟ منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس طی دو دهه گذشته به یکی از بزرگ‌ترین کانون‌های صنعتی ایران تبدیل شده است. این منطقه که در استان بوشهر قرار دارد، میزان ده‌ها مجتمع نفت، گاز و پتروشیمی است و بخش بزرگی از ظرفیت پتروشیمی کشور را در خود جای داده است. بر اساس اعلام مسئولان منطقه، حدود ۵۰ درصد ظرفیت تولید پتروشیمی ایران در این منطقه مستقر است و میزان سرمایه‌گذاری انجام شده در آن حدود ۱۵۰ میلیارد دلار برآورد شده است. اما تجربه جهانی نشان می‌دهد که قطب‌های انرژی تنها با استخراج و فرآوری منابع فسیلی ماندگار نمی‌شوند. بسیاری از مناطق انرژی محور جهان در حال عبور از اقتصاد مبتنی بر نفت و گاز خام به سمت فناوری‌های نوین انرژی، سوخت‌های کم‌کربن و صنایع دانش‌بنیان هستند. پارس نیز در نقطه‌ای قرار گرفته که باید درباره «نسل دوم» خود تصمیم بگیرد. توسعه پتروپالایشگاه‌ها و تکمیل زنجیره ارزش همچنان یکی از مسیرهای پیش‌رو است؛ به‌گونه‌ای که طرح ساخت پنج پتروپالایش بزرگ با سرمایه‌گذاری حدود ۲۰۵ میلیارد دلار در این منطقه مطرح شده است. اما کارشناسان معتقدند تکیه صرف بر محصولات

## تجارت جهانی گزارش می دهد

## اقتصاد صنایع دستی مناطق آزاد در مرز فراموشی



**تجارت جهان** در وبترین های پرنور مراکز بازرگانی مناطق آزاد، کالاهای وارداتی با بسته بندی های درخشان چشم هر رهگذری را می ربایند؛ اما چند قدم آن سوتر، در کارگاه های خاموش و بازارچه های نیمه جان، صدای چکش مسگران، نقش قلم هنرمندان چوب و تار و پود بافندگان صنایع دستی به تدریج در هیاهوی تجارت مدرن گم می شود. صنعتی که روزگاری یکی از مزیت های رقابتی مناطق آزاد ایران برای جذب گردشگر و ارزآوری به شمار می رفت، امروز در سایه سیاست های واردات محور و کم توجهی به اقتصاد فرهنگ، به مرز فراموشی رسیده است.

مناطق آزاد کشور از آغاز با هدف تبدیل شدن به کانون های تولید، صادرات و گردشگری شکل گرفتند. در این میان، صنایع دستی می توانست حلقه پیوند اقتصاد محلی با بازارهای جهانی باشد؛ محصولی که نه به فناوری پیچیده نیاز دارد، نه وابستگی سنگین ارزی ایجاد می کند و نه با محدودیت منابع طبیعی روبه روست. با این حال، بررسی وضعیت کنونی مناطق آزادی چون کیش، قشم، چابهار، ارس و اروند نشان می دهد سهم صنایع دستی از گردش مالی این مناطق، در مقایسه با ظرفیت های موجود، ناچیز و رو به کاهش است.

کارشناسان اقتصاد فرهنگی معتقدند یکی از بزرگ ترین چالش ها، تغییر ماهیت مناطق آزاد از مراکز تولید و صادرات به مراکز مصرف و واردات است. در چنین ساختاری، فروشگاه های عرضه کالاهای خارجی سود بیشتری نسبت به بازارچه های صنایع دستی دارند و سرمایه گذاران نیز ترجیح می دهند منابع خود را به فعالیت های کم ریسک تر و پربازده تر اختصاص دهند. نتیجه آن است که هنرمند محلی در رقابتی نابرابر با کالاهای انبوه و ارزان قیمت قرار می گیرد.

در جزیره قشم، جایی که هنرهایی چون گلابتون دوزی، خوس دوزی و حصیربافی ریشه ای چند صدساله دارند، بسیاری از هنرمندان از کاهش فروش و محدود شدن بازارهای عرضه سخن می گویند. بخش قابل توجهی از گردشگران، به ویژه در فصل های پرمسافر، به جای

خرید تولیدات بومی، جذب کالاهای وارداتی می شوند که با تبلیغات گسترده تر و قیمت گذاری رقابتی تر عرضه می شوند. این الگو تنها به قشم محدود نیست؛ در کیش نیز فروشگاه های صنایع دستی اغلب در حاشیه مراکز تجاری بزرگ قرار گرفته اند و کمتر در مسیر اصلی گردشگران دیده می شوند.

چابهار، به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، نمونه دیگری از این تناقض اقتصادی است. این منطقه با برخورداری از تنوع فرهنگی کم نظیر، ظرفیت تبدیل شدن به قطب صادرات صنایع دستی بلوچ را دارد. سوزن دوزی های ظریف، سفال کلیورگان و دست بافته های محلی از

جمله محصولاتی هستند که می توانند در بازارهای بین المللی جایگاه ویژه ای داشته باشند. با این حال، ضعف در بازاریابی جهانی، نبود نشان های تجاری معتبر و محدودیت دسترسی به شبکه های فروش برخط سبب شده است بسیاری از تولیدکنندگان همچنان در مقیاس کوچک و معیشتی فعالیت کنند.

مشکل تنها به فروش محدود نمی شود. بسیاری از فعالان این حوزه از نبود نظام حمایتی پایدار گلایه دارند. تسهیلات مالی اغلب ناکافی است، بیمه هنرمندان با چالش های متعدد روبه روست و آموزش های نوین بازاریابی و صادرات نیز به صورت فراگیر ارائه نمی شود.

در نتیجه، نسل جوان انگیزه چندانی برای ورود به حرفه های سنتی ندارد و بخشی از دانش بومی که طی سده ها شکل گرفته، در معرض نابودی قرار گرفته است. از سوی دیگر، تجربه کشورهای موفق نشان می دهد صنایع دستی می توانند به یکی از پایه های اقتصاد گردشگری تبدیل شود. در بسیاری از مناطق آزاد آسیا، از

امارات متحده عربی گرفته تا مالزی و تایلند، محصولات بومی نه تنها بخشی از هویت فرهنگی مقصد محسوب می شوند، بلکه سهم قابل توجهی در درآمد گردشگری دارند. این کشورها با ایجاد بازارچه های تخصصی، برندینگ بین المللی و پیوند دادن صنایع دستی با

صنعت گردشگری، توانسته اند ارزش افزوده قابل توجهی خلق کنند.

در ایران نیز ظرفیت های مشابهی وجود دارد. مناطق آزاد به دلیل برخورداری از معافیت های گمرکی، دسترسی به گردشگران خارجی و امکان برقراری ارتباط مستقیم با بازارهای منطقه ای، می توانند به سکوی صادرات صنایع دستی تبدیل شوند. اما تحقق این هدف مستلزم تغییر نگاه سیاست گذاران است. تا زمانی که صنایع دستی صرفاً به عنوان فعالیتی فرهنگی و نه یک صنعت اقتصادی دیده شود، سهم آن از سرمایه گذاری ها و برنامه های توسعه ای محدود باقی خواهد ماند.

برخی صاحب نظران پیشنهاد می کنند ایجاد خوشه های تخصصی صنایع دستی در مناطق آزاد، راه اندازی مراکز دائمی صادرات، توسعه فروشگاه های دیجیتال و مشارکت دادن هنرمندان در زنجیره گردشگری می تواند بخشی از مشکلات موجود را برطرف کند. همچنین حضور فعال در نمایشگاه های بین المللی و ثبت برند های منطقه ای می تواند راه ورود محصولات ایرانی به بازارهای جهانی را هموارتر سازد.

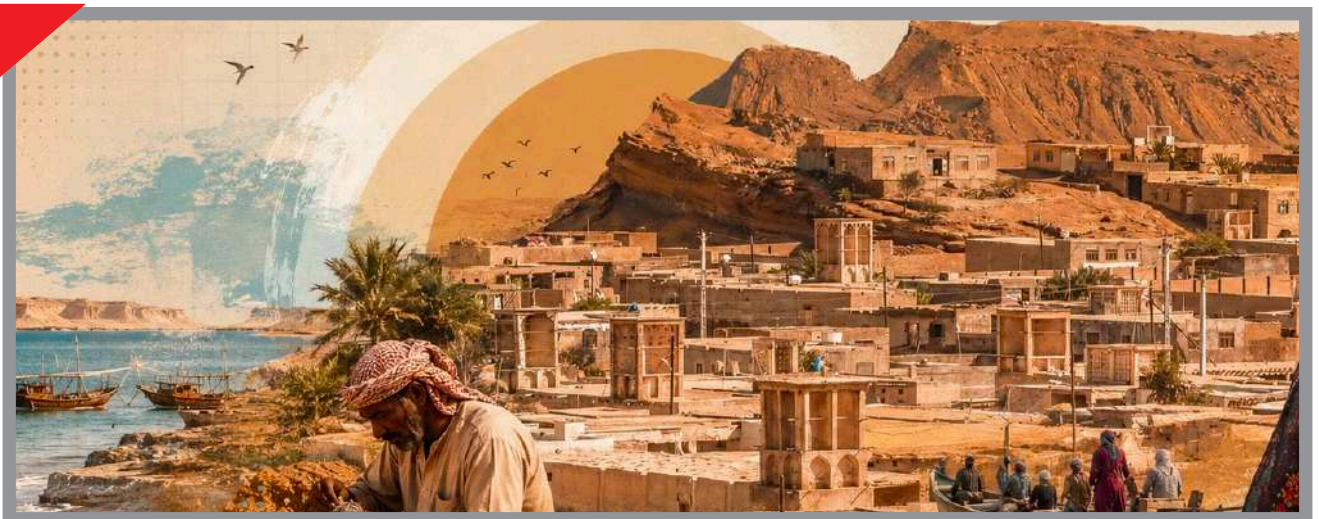
با این همه، زمان به سرعت در حال گذر است. هر کارگاهی که تعطیل می شود، تنها یک واحد اقتصادی از میان نمی رود؛ بخشی از حافظه فرهنگی و هویت محلی نیز خاموش می شود. صنایع دستی مناطق آزاد امروز در نقطه ای حساس ایستاده است؛ میان احیا و فراموشی. اگر سیاست گذاری اقتصادی و فرهنگی نتواند میان تجارت و هویت بومی تعادل برقرار کند، شاید در آینده ای نه چندان دور، آنچه از هنرهای کهن این مناطق باقی می ماند، تنها چند نمونه در موزه ها و عکس هایی در کتاب های تاریخ باشد.

اقتصاد صنایع دستی مناطق آزاد هنوز ظرفیت آن را دارد که به موتور اشتغال، ارزآوری و توسعه پایدار تبدیل شود؛ اما این ظرفیت، بیش از هر زمان دیگری، نیازمند دیده شدن است. در روزگاری که جهان به دنبال کالاهای اصیل، روایت های بومی و تجربه های فرهنگی منحصر به فرد است، شاید بزرگ ترین خطر برای صنایع دستی ایران نه کمبود بازار، بلکه فراموش شدن در میان انبوه کالاهای بی هویت باشد.

## گزارش کوتاه

## گزارش کوتاه

## وقتی تقویم کافی نیست؛ آزمون تازه گردشگری روستایی در قشم



**تجارت جهان** بسیاری از مقاصد موفق گردشگری جهان، از روستاهای کوچک ایتالیا و اسپانیا گرفته تا جزایر جنوب شرق آسیا، نه با ساخت هتل های بزرگ بلکه با احیای آیین های محلی، جشنواره های بومی و روایت های فرهنگی توانسته اند گردشگران را جذب کنند. اکنون قشم نیز می خواهد با تدوین «تقویم جامع رویدادهای روستامحور» مسیر مشابهی را طی کند؛ مسیری که در صورت اجرای صحیح می تواند الگوی تازه ای برای توسعه گردشگری در مناطق آزاد ایران باشد.

در نشست اخیر مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم با هیاترئیس بخش مرکزی، بر این موضوع تأکید شد که هر روستا باید بر پایه ظرفیت های طبیعی، فرهنگی و اجتماعی خود تعریف شود و رویدادهای بومی به فرصتی برای ایجاد اشتغال و افزایش درآمد ساکنان تبدیل شوند. این نگاه، از منظر برنامه ریزی توسعه، گامی رو به جلو محسوب می شود؛ زیرا ارزش اقتصادی فرهنگ محلی را به رسمیت می شناسد. اما پرسش اصلی اینجاست که آیا صرف ثبت رویدادها در یک تقویم، به معنای شکل گیری گردشگری پایدار است؟

تجربه سال های گذشته نشان داده بسیاری از طرح های مشابه در مناطق مختلف کشور با تبلیغات گسترده آغاز شده اند، اما به دلیل نبود وجه پایدار، ضعف زیرساخت های حمل و نقل، کمبود امکانات اقامتی، آموزش ناکافی جوامع محلی و نبود بازاریابی حرفه ای، پس از مدت کوتاهی به فراموشی سپرده شده اند. خطر آن وجود دارد که «تقویم رویدادها» نیز به فهرستی از برنامه های روی کاغذ تبدیل شود؛ برنامه هایی که هرگز به جریان اقتصادی واقعی منجر نشوند.

از سوی دیگر، پیوند دادن میزان حمایت سازمان به ثبت رویدادها در این

تقویم، اگرچه می تواند انگیزه ای برای مشارکت روستاها باشد، اما ممکن است به رقابتی اداری و نه رقابتی بر پایه کیفیت منجر شود. توسعه گردشگری زمانی موفق خواهد بود که معیار اصلی، کیفیت تجربه گردشگر، حفظ اصالت فرهنگی و میزان منفعتی باشد که نصیب ساکنان محلی می شود، نه صرفاً تعداد رویدادهای ثبت شده.

چالش مهم دیگر، خطر تجاری سازی بیش از حد فرهنگ بومی است. اگر آیین ها تنها برای جذب گردشگر باطراحی شوند، به تدریج هویت فرهنگی خود را از دست خواهند داد و به نمایش هایی سفارشی تبدیل می شوند. بسیاری از کشورها نشان داده اند که موفقیت گردشگری فرهنگی دقیقاً در حفظ اصالت این رویدادها نهفته است.

در نهایت، موفقیت آیین ابتکار بیش از هر چیز به پاسخ چند پرسش وابسته است: آیا دهیاران در طراحی و مدیریت رویدادها اختیار واقعی خواهند داشت؟ آیا درآمد حاصل از گردشگری به روستاها بازمی گردد؟ آیا زیرساخت های حمل و نقل، اقامت و خدمات عمومی متناسب با افزایش گردشگران توسعه خواهد یافت؟

اگر پاسخ این پرسش ها مثبت باشد، «تقویم جامع رویدادهای روستامحور قشم» می تواند از یک سند اداری به نقشه راه توسعه اقتصاد محلی تبدیل شود. اما اگر این طرح نیز به سرنوشت بسیاری از اسناد توسعه ای دچار شود، نه تنها فرصت تازه ای برای روستاهای قشم از دست خواهد رفت، بلکه اعتماد جوامع محلی به سیاست های توسعه محور نیز بیش از پیش تضعیف خواهد شد. تفاوت میان این دو سناریو، نه در کیفیت نگارش یک تقویم، بلکه در اراده برای اجرای آن نهفته است.

تجارت جهانی پرسش هایی درباره عدم نقش آفرینی مناطق آزاد در ایجاد رفاه و خوشبختی برای مردم را بررسی می کند؛

## تورم در پنج استان دارای منطقه آزاد، سه رقمی شد!



**تجارت جهان** بررسی تازه آمارهای مرکز آمار ایران از تورم نقطه به نقطه خرداد ۱۴۰۵، تصویری نگران کننده از جغرافیای تورم در کشور ترسیم می کند؛ جایی که ۱۱ استان از مرز ۱۰۰ درصد عبور کرده اند. ایلام با ۱۱۴.۷ درصد، کردستان با ۱۱۱.۷ درصد، لرستان با ۱۰۹.۸ درصد، آذربایجان غربی با ۱۰۶.۱ درصد و کرمانشاه با ۱۰۵.۵ درصد در صدر این فهرست قرار دارند. پس از آن نیز گلستان (۱۰۳.۹ درصد)، خراسان شمالی (۱۰۳.۳ درصد)، چهارمحال و بختیاری (۱۰۳.۱ درصد)، مرکزی (۱۰۱.۸ درصد)، هرمزگان (۱۰۱.۴ درصد) و کهگیلویه و بویراحمد (۱۰۰.۷ درصد) دیده می شوند.

اما در میان این اعداد، یک الگوی قابل تأمل به چشم می خورد؛ از ۱۱ استان دارای تورم سه رقمی، دست کم پنج استان میزبان مناطق آزاد تجاری هستند؛ ایلام با منطقه آزاد مهران، کردستان با منطقه آزاد بانه-مریوان، آذربایجان غربی با منطقه آزاد ماکو، کرمانشاه با منطقه آزاد قصرشیرین و هرمزگان با کیش و قشم.

این همزمانی، پرسشی جدی را مطرح می کند: اگر فلسفه شکل گیری مناطق آزاد، توسعه صادرات، جذب سرمایه گذاری، رونق تولید و افزایش اشتغال بوده است، چرا بخش قابل توجهی از استان های دارای این ظرفیت، به صدادرآورده است. امروز در صدر جدول تورم قرار گرفته اند؛ آیا مناطق آزاد توانسته اند مأموریت اصلی خود را انجام دهند یا به تدریج از اهداف اولیه فاصله گرفته اند؟ منتقدان سال هاست هشدار می دهند که بسیاری از مناطق آزاد، به جای تبدیل شدن به دروازه صادرات، به کانون واردات کالا و تجارت مصرف محور بدل شده اند؛ روندی که نه تنها ارزش افزوده تولیدی ایجاد نکرده، بلکه با تقویت تقاضا برای کالاهای وارداتی، فشار بیشتری بر بازارهای محلی وارد کرده است.

نکته قابل توجه دیگر آن است که بیشتر این استان ها در زمره مناطق کمتر برخوردار کشور قرار دارند؛ استان هایی که قرار بود مناطق آزاد، موتور محرک توسعه و کاهش شکاف های اقتصادی در آنها باشند. اکنون اما همزمانی محرومیت، تورم سه رقمی و حضور مناطق آزاد، این پرسش را پررنگ تر می کند که آیا این سیاست در اجرا از مسیر قانونی خود منحرف شده است؟ پاسخ قطعی نیازمند پژوهش های علمی و تفکیک سایر عوامل اثرگذار بر تورم است، اما آمارهای خرداد ۱۴۰۵ دست کم زنگ خطری جدی برای بازرگاری در عملکرد مناطق آزاد و میزان تحقق اهداف اولیه آنها به صدا درآورده است.

آزادسازی تردد خودروهای پلاک کیش و قشم، تنها یک امتیاز ترافیکی نیست؛ آزمونی برای آینده اقتصاد مناطق آزاد ایران

## آزاد شدن پلاک منطقه در کل هرمزگان

**تجارت جهان** گاهی یک تصمیم اجرایی، بسیار فراتر از آن چیزی است که در ظاهر دیده می‌شود. مجوز تردد خودروهای پلاک مناطق آزاد کیش و قشم در سراسر استان هرمزگان، در نگاه نخست شاید تنها تغییری در مقررات حمل‌ونقل به نظر برسد؛ اما در لایه‌های عمیق‌تر، این تصمیم می‌تواند نشانه‌ای از دگرگونی در نگرش سیاست‌گذاران نسبت به نقش مناطق آزاد در اقتصاد ایران باشد؛ مناطقی که سال‌ها میان آرمان توسعه و واقعیت محدودیت‌های قانونی سرگردان مانده‌اند.



کشور تثبیت کند. هم‌زمان، تعداد پروازهای روزانه جزیره به ۱۵۲ پرواز رسیده که بالاترین سطح ثبت شده در سال‌های اخیر به شمار می‌رود؛ شاخصی که معمولاً یکی از دقیق‌ترین معیارهای سنجش رونق گردشگری و فعالیت‌های اقتصادی محسوب می‌شود. در کنار این آمار، بازگشت برخی پروژه‌های متوقف شده نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. بنا بر اعلام سازمان منطقه آزاد کیش، بیش از ۱۱۰ هزار میلیارد تومان پروژه طی سال‌های گذشته به دلایل گوناگون متوقف یا منجمد شده بود. اکنون با همکاری دستگاه قضایی، نهادهای نظارتی و مدیریت منطقه آزاد، بخشی از این طرح‌ها دوباره وارد چرخه اجرا شده‌اند؛ رخدادی که نه تنها به معنای آزاد شدن سرمایه‌های راکد است، بلکه پیام روشنی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی نیز دارد؛ امنیت سرمایه‌گذاری، بیش از هر زمان دیگری، در دستور کار قرار گرفته است. در همین چارچوب، راه‌اندازی دادگاه الکترونیک در جزیره کیش نیز اقدامی نمادین اما راهبردی به شمار می‌رود. در اقتصادهای نوین، سرعت رسیدگی به اختلافات حقوقی یکی از مؤلفه‌های اصلی بهبود فضای کسب‌وکار است. دیجیتالی شدن خدمات قضایی می‌تواند هزینه مبادلات اقتصادی را کاهش دهد و اعتماد فعالان بخش خصوصی را افزایش دهد؛ موضوعی که سال‌ها از مطالبات جامعه سرمایه‌گذاری کشور بوده است. با این حال، پشت این روایت امیدوارکننده، واقعیتی

بحران، بدون حمایت‌های هدفمند دولت‌ها به سختی قادر به بازیابی توان رقابتی خود هستند.

با وجود این، شاید مهم‌ترین بخش سخنان کبیری، اشاره به مفهوم «منطقه آزاد نسل هفتم» بود؛ مفهومی که در ادبیات نوین توسعه اقتصادی، به مناطقی اطلاق می‌شود که دیگر صرفاً محل معافیت‌های گمرکی یا واردات کالا نیستند، بلکه بر اقتصاد دیجیتال، خدمات مالی، فناوری‌های نو، نوآوری، اقتصاد دانش‌بنیان و زنجیره‌های ارزش جهانی تمرکز دارند.

اگر این چشم‌انداز از مرحله شعار به اجرا برسد، کیش می‌تواند از یک مقصد گردشگری سنتی، به سکوی منطقه‌ای برای جذب سرمایه، استقرار شرکت‌های فناوری، توسعه خدمات مالی بین‌المللی و صادرات خدمات تبدیل شود؛ تغییری که نه تنها اقتصاد جزیره، بلکه جایگاه ایران در شبکه تجارت منطقه‌ای را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.

با این همه، موفقیت این مسیر به یک شرط اساسی وابسته است: ثبات سیاست‌گذاری. سرمایه، بیش از هر چیز، از بی‌ثباتی گریزان است. اگر قوانین مناطق آزاد به طور مداوم دستخوش تغییر شوند یا تصمیم‌های اقتصادی با نوسان‌های سیاسی همراه باشد، حتی جذاب‌ترین مشوق‌ها نیز توان جذب سرمایه پایدار را نخواهند داشت.

طرح تردد خودروهای پلاک کیش و قشم، اگرچه در ظاهر با حمل‌ونقل ارتباط دارد، اما در واقع نمادی از آزمون بزرگ‌تری است؛ آزمونی برای سنجش میزان آمادگی سیاست‌گذاران در بازتعریف نقش مناطق آزاد در اقتصاد ایران. اگر این تصمیم آغازگر مجموعه‌ای از اصلاحات ساختاری، تسهیل مقررات، تقویت حکمرانی هوشمند و حمایت پایدار از سرمایه‌گذاری باشد، می‌تواند به الگویی برای دیگر مناطق آزاد کشور تبدیل شود.

اقتصاد جنوب ایران امروز بیش از هر زمان دیگری به چنین تحولاتی نیاز دارد. جغرافیا، ظرفیت‌های طبیعی و موقعیت راهبردی هرمزگان سال‌هاست فرصت‌های کم‌نظیری در اختیار کشور قرار داده، اما بهره‌برداری کامل از این مزیت‌ها نیازمند تصمیم‌هایی است که فراتر از مدیریت روزمره بیندیشند. آزادسازی تردد خودروهای مناطق آزاد شاید نخستین گام باشد، اما آنچه آینده را رقم خواهد زد، استمرار اصلاحات و تبدیل این تصمیم‌ها به بخشی از یک راهبرد توسعه پایدار است؛ راهبردی که بتواند هرمزگان را از دروازه تجارت ایران، به یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد منطقه‌ای بدل کند.

### گزارش کوتاه

## آیارس به هاب تازه ترانزیت و لجستیک اوراسیا تبدیل می‌شود؟



**تجارت جهان** در اقتصاد جهانی، گاهی یک ایستگاه راه‌آهن ارزشی فراتر از یک بندر یا بزرگراه پیدا می‌کند. در روزگاری که رقابت کشورها بیش از هر زمان دیگری بر سر کریدورهای بازرگانی شکل گرفته، هر گره لجستیکی که بتواند مسیر حرکت کالا را کوتاه‌تر، ارزان‌تر و مطمئن‌تر کند، به دارایی راهبردی یک کشور بدل می‌شود. در چنین چارچوبی، تفاهم‌نامه همکاری میان سازمان منطقه آزاد ارس و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را باید فراتر از یک توافق اجرایی دانست؛ سندی که اگر به مرحله اجرا برسد، می‌تواند جایگاه جلفا را از یک گذرگاه مرزی به یکی از مهم‌ترین هاب‌های ترانزیتی و لجستیکی شمال غرب ایران ارتقا دهد.

این تفاهم‌نامه در ظاهر بر توسعه زیرساخت‌های ریلی، نوسازی ناوگان، تجهیز ایستگاه بین‌المللی جلفا، ایجاد باراندازها و مراکز لجستیکی، هوشمندسازی خدمات و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی تمرکز دارد، اما در لایه‌ای عمیق‌تر، از تغییر نگاه سیاست‌گذاران به جایگاه منطقه آزاد ارس حکایت می‌کند؛ تغییری که بر پایه تبدیل این منطقه به حلقه‌ای اثرگذار در زنجیره بازرگانی میان ایران، قفقاز و اوراسیا شکل گرفته است.

### جلفا؛ مزیتی که دوباره کشف شده است

جلفا از معدود نقاط ایران است که جغرافیا به تنهایی برای آن مزیت اقتصادی آفریده است. همجواری با جمهوری آذربایجان، جمهوری خودمختار نخجوان و ارمنستان، این منطقه را در چهارراهی قرار داده که می‌تواند پیوند دهنده بازارهای جنوب، قفقاز و حتی اروپا باشد.

سال‌ها این ظرفیت به دلایل گوناگون کمتر مورد استفاده قرار گرفت، اما اکنون مجموعه‌ای از تصمیم‌ها نشان می‌دهد نگاه تازه‌ای به این موقعیت شکل گرفته است. توسعه شبکه ریلی، تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل، دیگر صرفاً پروژه‌هایی عمرانی نیستند؛ بلکه بخشی از راهبرد اقتصادی کشور برای افزایش سهم از بازار ترانزیت منطقه به شمار می‌روند.

مهم‌ترین ویژگی تفاهم‌نامه تازه، جامع بودن آن است. برخلاف بسیاری از توافقاتی که گذشته که تنها بر توسعه خطوط ریلی تمرکز داشتند، این بار مجموعه‌ای از پروژه‌های مکمل در کنار یکدیگر دیده شده‌اند.

نوسازی ناوگان باری و مسافری، تجهیز ایستگاه بین‌المللی جلفا، ایجاد باراندازهای نوین، ساخت مراکز لجستیکی، توسعه حمل‌ونقل ترکیبی ریل-جاده، دیجیتالی‌سازی فرآیندهای بازرگانی و تخلیه،

کشاورزی، باغی و گلخانه‌ای، نشان می‌دهد نگاه تازه‌ای به زنجیره ارزش صادرات شکل گرفته است. برای منطقه‌ای که بخش مهمی از اقتصاد آن بر تولیدات کشاورزی و صنایع غذایی استوار است، دسترسی به شبکه حمل‌ونقل سریع و کم‌هزینه می‌تواند مزیت رقابتی قابل توجهی ایجاد کند؛ مزیتی که نه تنها هزینه صادرات را کاهش می‌دهد، بلکه بازارهای تازه‌ای را نیز در دسترس تولیدکنندگان قرار خواهد داد. در کنار اهداف کلان اقتصادی، نوسازی ناوگان مسافری نیز یکی از محورهای اصلی برنامه‌هاست. نماینده مردم مرند و جلفا در مجلس شورای اسلامی، توسعه حمل‌ونقل ریلی مسافری، افزایش ایمنی، بهبود کیفیت خدمات و ارتقای رفاه شهروندان را از مطالبات اصلی مردم منطقه عنوان کرده است. توسعه پایدار زمانی معنا پیدا می‌کند که منافع آن تنها در آمار ترانزیت یا صادرات خلاصه نشود، بلکه کیفیت زندگی ساکنان منطقه را نیز ارتقا دهد؛ موضوعی که در برنامه‌های جدید مورد توجه قرار گرفته است.

### اراضی راه‌آهن؛ فرصتی برای توسعه شهری

یکی از بخش‌های کمتر دیده‌شده این طرح، ساماندهی اراضی راه‌آهن در محدوده جلفاست.

مدیریت مشترک این اراضی می‌تواند علاوه بر ایجاد ارزش افزوده برای راه‌آهن، فرصت تازه‌ای برای توسعه شهری، جذب سرمایه و ایجاد خدمات پشتیبان لجستیکی فراهم کند.

در بسیاری از شهرهای جهان، توسعه پیرامون ایستگاه‌های ریلی به یکی از مهم‌ترین موتورهای رشد اقتصادی تبدیل شده است؛ الگویی که اکنون می‌تواند در جلفا نیز به اجرا درآید. با وجود همه ظرفیت‌ها، موفقیت این برنامه به یک عامل تعیین‌کننده وابسته است؛ اجرا.

تفاهم‌نامه‌های زیرساختی زمانی ارزش واقعی پیدا می‌کنند که به پروژه‌های عملیاتی، سرمایه‌گذاری‌های واقعی، افزایش حجم حمل‌بار، رشد صادرات و جذب سرمایه بینجامند. نوسازی خطوط، اصلاح مسیر جلفا-تبریز، تکمیل مراکز لجستیکی، هوشمندسازی ایستگاه و احیای مسیرهای فرامرزی، همگی نیازمند منابع مالی، مدیریت منسجم و تداوم همکاری میان دستگاه‌های مسئول هستند.

با این حال، تفاوت برنامه کنونی با بسیاری از طرح‌های گذشته در آن است که توسعه ریلی، لجستیک، حمل‌ونقل ترکیبی، توسعه شهری، فناوری، مشارکت بخش خصوصی و دیپلماسی اقتصادی، همگی در قالب یک راهبرد مشترک تعریف شده‌اند؛ رویکردی که می‌تواند منطقه آزاد ارس را از یک منطقه مرزی فعال، به یکی از بازیگران اثرگذار شبکه ترانزیتی اوراسیا تبدیل کند.

فعال منطقه‌ای نیز وابسته است؛ زیرا مسیرهای فرامرزی، بیش از آنکه پروژه‌های مهندسی باشند، پروژه‌ای سیاسی و اقتصادی هستند. یکی از نکات قابل توجه برنامه‌های اعلام‌شده، راه‌اندازی شرکت «ارس ریل» با مشارکت بخش خصوصی است.

در بسیاری از اقتصادهای پیشرو، توسعه صنعت ریلی تنها بر دوش دولت قرار ندارد. مشارکت سرمایه‌گذاران خصوصی، رقابت‌پذیری را افزایش می‌دهد، سرعت نوسازی ناوگان را بیشتر می‌کند و کیفیت خدمات را ارتقا می‌بخشد.

حمایت راه‌آهن از شکل‌گیری این شرکت را می‌توان نشانه‌ای از حرکت تدریجی صنعت ریلی ایران به سوی الگوهای نوین مدیریت و سرمایه‌گذاری دانست؛ الگویی که در آن دولت نقش سیاست‌گذار و تسهیل‌گر را بر عهده می‌گیرد و بخش خصوصی موتور توسعه می‌شود.

برنامه توسعه ارس تنها به جابه‌جایی کالا محدود نمی‌شود. اعلام آمادگی راه‌آهن برای تأمین کانتینرهای یخچالی و توسعه حمل محصولات

مدیریت هوشمند ترافیک ریلی، ساماندهی اراضی پیرامون راه‌آهن و بررسی احداث خطوط فرعی، همگی اجزای یک زنجیره واحد هستند؛ زنجیره‌ای که هدف آن افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های لجستیکی است. در ادبیات اقتصاد حمل‌ونقل، چنین مجموعه‌ای یک Logistics Ecosystem محسوب می‌شود؛ ساختاری که در آن زیرساخت، فناوری، سرمایه‌گذاری و خدمات به صورت یکپارچه عمل می‌کنند.

در کنار این تفاهم‌نامه، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران احیای مسیر جلفا-نخجوان-ایروان-تفلیس را نیز در اولویت قرار داده است؛ مسیری که زمانی یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های ارتباطی ایران با قفقاز بود. احیای این مسیر، صرفاً بازرگانی یک خط آهن قدیمی نیست. این پروژه می‌تواند دسترسی ایران به بازارهای شمالی را تسهیل کند، ظرفیت کریدورهای بین‌المللی را افزایش دهد و نقش منطقه آزاد ارس را در زنجیره ترانزیتی اوراسیا پررنگ‌تر سازد.

البته تحقق چنین هدفی، افزون بر توسعه زیرساخت‌ها، به دیپلماسی

## تولید زیر ذره بین؛ بازدید مشترک مدیرعامل منطقه آزاد انزلی و بازرسی کل گیلان از واحدهای صنعتی



حسنا رحیمی

روزنامه نگار

**تجارت جهان** در شرایطی که تولید، سرمایه‌گذاری و توسعه صادرات به عنوان سه محور اصلی سیاست‌های اقتصادی کشور مورد تأکید قرار گرفته‌اند، بازدیدهای میدانی از واحدهای صنعتی و تولیدی، بیش از آنکه یک برنامه تشریفاتی باشند، فرصتی برای ارزیابی مستقیم ظرفیت‌ها، شناسایی چالش‌ها و گفت‌وگو با فعالان اقتصادی به شمار می‌روند. در همین چارچوب، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی به همراه بازرسی کل استان گیلان با حضور در تعدادی از واحدهای تولیدی مستقر در این منطقه، از نزدیک در جریان روند فعالیت صنایع، مسائل اجرایی و برنامه‌های توسعه‌ای آن‌ها قرار گرفت.

این بازدید که با حضور مدیران و مسئولان واحدهای صنعتی برگزار شد، با هدف بررسی وضعیت تولید، میزان بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود، روند اشتغال و همچنین ارزیابی موانعی انجام شد که فعالان اقتصادی در مسیر توسعه فعالیت‌های خود با آن مواجه هستند. مدیران واحدهای تولیدی در این نشست‌های میدانی، ضمن ارائه گزارشی از عملکرد مجموعه‌های خود، به تشریح برنامه‌های توسعه‌ای، ظرفیت‌های صادراتی و نیازهای زیرساختی پرداختند و دغدغه‌های خود را در حوزه‌هایی مانند تسهیل فرآیندهای اداری، تأمین زیرساخت‌های لجستیکی، حمایت از سرمایه‌گذاری و رفع برخی موانع اجرایی مطرح کردند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی در جریان این بازدید، با تأکید بر اینکه ارتباط مستقیم با تولیدکنندگان یکی از مؤثرترین راهکارها برای تصمیم‌گیری دقیق و واقع‌بینانه است، اظهار داشت که سیاست سازمان بر مبنای حضور مستمر در کنار فعالان اقتصادی و پیگیری مسائل آنان از نزدیک است. وی با اشاره به نقش مناطق آزاد در تقویت تولید صادرات‌محور و جذب سرمایه‌گذاری، خاطرنشان کرد

که توسعه اقتصادی زمانی محقق خواهد شد که فرآیندهای اجرایی با سرعت، شفافیت و هماهنگی بیشتری دنبال شوند و موانع پیش‌روی تولیدکنندگان در کوتاه‌ترین زمان ممکن برطرف شود.

وی همچنین با اشاره به ظرفیت‌های منطقه آزاد انزلی در حوزه‌های صنعتی، تجاری، بندری و ترانزیتی، بر ضرورت بهره‌گیری حداکثری از این مزیت‌ها برای افزایش تولید، توسعه صادرات غیرنفتی و ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال تأکید کرد و افزود که سازمان منطقه آزاد انزلی حمایت از سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان را یکی از



مهم‌ترین اولویت‌های خود می‌داند و تلاش خواهد کرد با همکاری دستگاه‌های اجرایی، مسیر فعالیت اقتصادی در منطقه بیش از پیش تسهیل شود.

بازرسی کل استان گیلان نیز در این بازدید با اشاره به اهمیت نقش تولید در رشد اقتصادی کشور، حمایت از واحدهای صنعتی را ضرورتی راهبردی توصیف کرد و گفت دستگاه‌های نظارتی در کنار انجام وظایف قانونی خود، تلاش می‌کنند زمینه رفع مشکلات و تسهیل فعالیت واحدهای تولیدی را نیز فراهم کنند. وی تأکید کرد

که نظارت مؤثر، زمانی کارآمد خواهد بود که در کنار صیانت از قانون، به رفع گره‌های اجرایی و حمایت از بخش مولد اقتصاد نیز کمک کند. در ادامه این بازدید، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی و بازرسی کل استان از بخش‌های مختلف خطوط تولید، انبارها، واحدهای فنی و بخش‌های توسعه‌ای کارخانه‌ها بازدید کردند و در گفت‌وگو با مدیران، کارشناسان و کارکنان این واحدها، آخرین وضعیت تولید، اشتغال، بازارهای هدف و برنامه‌های توسعه‌ای را مورد بررسی قرار دادند. در این دیدارها بر لزوم افزایش بهره‌وری، استفاده از فناوری‌های نوین، ارتقای کیفیت محصولات و توسعه بازارهای صادراتی تأکید شد.

منطقه آزاد انزلی طی سال‌های اخیر به واسطه موقعیت راهبردی خود در سواحل جنوبی دریای خزر و دسترسی به کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل، به یکی از مهم‌ترین قطب‌های تولید، تجارت و صادرات در شمال کشور تبدیل شده است. استقرار ده‌ها واحد صنعتی و تولیدی در این منطقه، علاوه بر ایجاد فرصت‌های شغلی، نقش قابل توجهی در توسعه صادرات، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و افزایش ارزش افزوده اقتصادی ایفا کرده است.

بازدیدهای میدانی از این دست، علاوه بر ایجاد ارتباط مستقیم میان مدیران اجرایی و فعالان اقتصادی، امکان تصمیم‌گیری بر پایه واقعیت‌های موجود در محیط تولید را فراهم می‌کند؛ رویکردی که می‌تواند روند رفع موانع، تسریع اجرای پروژه‌های توسعه‌ای و افزایش هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و نظارتی را بهبود بخشد.

در پایان این بازدید، بر استمرار تعامل میان سازمان منطقه آزاد انزلی، دستگاه‌های نظارتی و بخش خصوصی تأکید شد و مقرر گردید موضوعات مطرح‌شده از سوی واحدهای تولیدی در چارچوب سازوکارهای قانونی مورد پیگیری قرار گیرد تا زمینه برای توسعه فعالیت‌های صنعتی، افزایش تولید، رونق صادرات و تقویت جایگاه منطقه آزاد انزلی به عنوان یکی از پیشبران‌های اقتصاد شمال کشور بیش از پیش فراهم شود.

### گزارش کوتاه

### گزارش کوتاه

## زنجیره‌ای که هرگز کامل نشد؛ چرا ماهشهر هنوز از خام‌فروشی پتروشیمی عبور نکرده است؟



**تجارت جهان** از فراز آسمان که به بندر ماهشهر نگاه می‌کنید، گستره‌ای از دودکش‌ها، مخازن عظیم، خطوط لوله و اسکله‌های صادراتی چشم‌راپیر می‌کند؛ تصویری که بیش از نیم قرن است نماد صنعت پتروشیمی ایران به شمار می‌رود. اینجا یکی از بزرگ‌ترین کانون‌های تولید محصولات پتروشیمی خاورمیانه است؛ جایی که میلیون‌ها تن فرآورده شیمیایی هر سال راهی بازارهای جهانی می‌شود و سهم چشمگیری در ارزآوری کشور دارد. اما پشت این منظره صنعتی، پرسشی قدیمی همچنان بی‌پاسخ مانده است؛ چرا با وجود چنین زیرساختی، ماهشهر هنوز نتوانسته به کانون صنایع پایین‌دستی و تولید کالاهای با ارزش افزوده بالا بدل شود؟

این پرسش تنها درباره یک شهر یا چند مجتمع پتروشیمی نیست؛ بلکه به یکی از بنیادی‌ترین چالش‌های اقتصاد ایران بازمی‌گردد. اقتصادی که سال‌ها بر فروش مواد خام و نیمه‌خام تکیه کرده، اما کمتر توانسته زنجیره تولید را تا محصول نهایی گسترش دهد.

در اقتصاد نوین، مزیت رقابتی تنها در دسترسی به خوراک ارزان یا منابع طبیعی خلاصه نمی‌شود. کشورهایی که امروز فرمانروای بازار محصولات شیمیایی جهان هستند، مواد پایه را به هزاران فرآورده صنعتی، پزشکی، خودرویی، بسته‌بندی و الکترونیکی تبدیل می‌کنند. ارزش افزوده واقعی نه در تولید اتیلن، پروپیلن، بلکه در کارخانه‌هایی نهفته است که این مواد را به قطعات خودرو، تجهیزات پزشکی، الیاف پیشرفته، رزین‌های مهندسی و صدها کالای دیگر بدل می‌کنند.

ماهشهر اما هنوز بیش از آنکه یک شهر صنعتی با زنجیره کامل تولید باشد، در نقش تأمین‌کننده مواد اولیه ظاهر شده است. بخش بزرگی از محصولات پایه پس از تولید، مستقیماً صادر یا به دیگر استان‌ها منتقل می‌شود؛ در حالی که فرصت ایجاد هزاران شغل، جذب سرمایه و توسعه فناوری می‌توانست در همان منطقه شکل بگیرد.

یکی از مهم‌ترین دلایل این وضعیت، نبود پیوند میان صنایع مادر و صنایع تکمیلی است. ایجاد کارخانه‌های پایین‌دستی تنها به دسترسی به خوراک وابسته نیست؛ بلکه نیازمند شبکه‌ای از زیرساخت‌های مالی، لجستیکی، پژوهشی و حقوقی است. سرمایه‌گذار زمانی وارد چنین عرض‌های می‌شود که از پایداری تأمین خوراک، دسترسی به بازار، قوانین شفاف و امکان صادرات اطمینان داشته باشد. در غیاب این مؤلفه‌ها، سرمایه به جای ورود به تولید، به فعالیت‌های کم‌ریسک‌تر هدایت می‌شود.

چالش دیگر، تمرکز تاریخی سیاست‌گذاری بر افزایش ظرفیت تولید مواد پایه بوده است. طی دهه‌های گذشته، بسیاری از طرح‌های توسعه صنعت پتروشیمی بر ساخت واحدهای تولید متانول، اوره، الفین و دیگر محصولات پایه متمرکز بوده‌اند؛ در حالی که حلقه‌های بعدی زنجیره کمتر مورد توجه قرار گرفته است. نتیجه آنکه ظرفیت تولید افزایش یافته، اما سهم صنایع تکمیلی از این رشد همگام نبوده است.

نگاهی به تجربه کشورهای موفق، تصویر متفاوتی ارائه می‌دهد. کره جنوبی، که منابع عظیم نفت و گاز در اختیار ندارد، با توسعه خوشه‌های صنعتی و پیوند میان شرکت‌های بزرگ و بنگاه‌های کوچک، توانسته بخش بزرگی از بازار محصولات پیشرفته شیمیایی را در اختیار بگیرد. در چین نیز مناطق پتروشیمی تنها محل تولید مواد اولیه نیستند؛ بلکه مجموعه‌ای از کارخانه‌های کوچک و متوسط پیرامون مجتمع‌های بزرگ شکل گرفته‌اند و هر حلقه، خوراک حلقه بعدی را تأمین می‌کند. در چنین الگویی، هر تن ماده اولیه چندین بار در چرخه تولید ارزش می‌آفریند.

ماهشهر نیز از بسیاری جهات ظرفیت حرکت در چنین مسیری را دارد. نزدیکی به آب‌های آزاد، دسترسی به بندرهای تخصصی، شبکه گسترده خطوط لوله، وجود نیروی انسانی متخصص و استقرار بزرگ‌ترین مجتمع‌های پتروشیمی کشور، مزیت‌هایی هستند که کمتر منطقه‌ای در ایران به صورت هم‌زمان در اختیار دارد. با این حال، این مزیت‌ها زمانی به ثروت پایدار تبدیل می‌شوند که زنجیره ارزش در همان منطقه تکمیل شود.

از سوی دیگر، جهان نیز در حال تغییر است. بازارهای بین‌المللی به تدریج از فروش مواد پایه فاصله گرفته و تقاضا برای محصولات دانش‌بنیان و تخصصی افزایش یافته است. در کنار آن، مقررات زیست‌محیطی، مالیات کربن و استانداردهای جدید صادراتی، رقابت را دشوارتر کرده‌اند. در چنین شرایطی، کشورهایی که تنها به صادرات مواد نیمه‌خام وابسته باشند، با فشار بیشتری روبه‌رو خواهند شد.

کارشناسان اقتصادی بر این باورند که توسعه صنایع پایین‌دستی، تنها به افزایش درآمد‌های ارزی محدود نمی‌شود. این بخش می‌تواند اشتغال پایدار ایجاد کند، وابستگی به نوسان بازارهای جهانی را کاهش دهد و زمینه رشد شرکت‌های دانش‌بنیان را فراهم آورد. هر کارخانه کوچک تولید قطعات پلیمری، تجهیزات پزشکی یا محصولات مهندسی، می‌تواند حلقه‌ای از زنجیره‌ای باشد که ارزش اقتصادی آن چندین برابر صادرات مواد اولیه است.

البته مسیر پیش‌رو آسان نیست. سرمایه‌گذاری در صنایع تکمیلی نیازمند اصلاح مقررات، تسهیل صدور مجوزها، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ایجاد مراکز نوآوری، حمایت از پژوهش‌های کاربردی و تأمین مالی بلندمدت است. بدون چنین اصلاحاتی، حتی فراوان‌ترین منابع خوراک نیز نمی‌توانند به تنهایی موتور توسعه باشند.

ماهشهر امروز در نقطه‌ای سرنوشت‌ساز ایستاده است. این منطقه می‌تواند همچنان نقش سنتی خود را به عنوان صادرکننده مواد پایه حفظ کند؛ یا آنکه با نگاهی نو، به یکی از بزرگ‌ترین کانون‌های تولید محصولات پیشرفته شیمیایی و صنایع پایین‌دستی در منطقه بدل شود. تفاوت میان این دو مسیر، تنها در آمار صادرات یا ظرفیت تولید خلاصه نمی‌شود؛ بلکه در کیفیت اشتغال، میزان سرمایه‌گذاری، انتقال فناوری و سهم ایران از زنجیره ارزش جهانی معنا پیدا می‌کند. شاید مهم‌ترین پرسش امروز این نباشد که ماهشهر چه میزان محصول پتروشیمی تولید می‌کند؛ بلکه این باشد که از هر تن ماده اولیه، چه اندازه ثروت، دانش و فرصت شغلی در داخل کشور خلق می‌شود. پاسخ به این پرسش، می‌تواند آینده بزرگ‌ترین قطب پتروشیمی ایران را برای دهه‌های پیش‌رو رقم بزند.

## سلفچگان؛ چهارراهی که هنوز به مقصد نرسیده است



**تجارت جهان** کامیون‌هایی وقفه از کنار سلفچگان عبور می‌کنند. هر روز هزاران تن کالا از بزرگراه‌هایی می‌گذرد که شمال را به جنوب و شرق را به غرب ایران پیوند می‌دهد. قطارها از چند کیلومتر آن سوتر می‌گذرند و نقشه‌های اقتصادی، این نقطه را یکی از راهبردی‌ترین گره‌های سرزمینی کشور نشان می‌دهند. با این همه، پرسشی ساده همچنان بی‌پاسخ مانده است؛ چرا جایی که باید قلب تپنده لجستیک و تولید ایران باشد، هنوز بیشتر یک گذرگاه است تا یک مقصد؟

در اقتصاد، جغرافیا معمولاً سرنوشت را رقم می‌زند؛ اما سلفچگان نشان می‌دهد که جغرافیا، به تنهایی کافی نیست.

این منطقه ویژه اقتصادی نزدیک به سه دهه پیش با یک آرزو متولد شد؛ اینکه تولیدکننده، صادرکننده و سرمایه‌گذار را در نقطه‌ای گرد هم آورد که فاصله‌اش با بخش بزرگی از بازار مصرف ایران کمتر از چند ساعت باشد. مزیتی که بسیاری از کشورهای منطقه میبایردها دلار خرج می‌کنند تا به آن دست یابند، در سلفچگان به صورت طبیعی وجود داشت؛ قرار گرفتن در چهارراه ارتباطی کشور، نزدیکی به پایتخت، دسترسی به شبکه ریلی و بزرگراهی و امکان پیوند با بازارهای داخلی و خارجی.

اما امروز، اگر مدیران صنعتی، رانندگان کامیون یا حتی بسیاری از شهروندان قم پرسید سلفچگان دقیقاً چه جایگاهی در اقتصاد ایران دارد، پاسخ‌های کسان نیست. برخی آن را شهرک صنعتی می‌دانند، بعضی انبار کالا و گروهی تنها نامی بر تابلوهای کنار آزادراه.

همین ابهام، نخستین نشانه یک مسئله عمیق تراس؛ مسئله‌ای که تنها به سلفچگان محدود نمی‌شود، بلکه تصویر کوچکی از توسعه اقتصادی ایران است؛ توسعه‌ای که بازارهای ساخت‌وساز، اما کمتر توانسته پیرامون آن اکوسیستم اقتصادی خلق کند.

در سال‌های گذشته، آمارها از افزایش صادرات، رشد شمار واحدهای تولیدی و تنوع محصولات حکایت داشته‌اند. از صنایع خودروسازی تا فرآورده‌های آرایشی و بهداشتی، از قطعات صنعتی تا کالاهای مصرفی، سلفچگان توانسته بخشی از ظرفیت تولید کشور را در خود جای دهد. حتی پروژه اتصال مستقیم به شبکه ریلی نیز با هدف کاهش هزینه حمل‌ونقل و تقویت صادرات دنبال شده است.

اما مسئله اصلی جای دیگری است. پرسش این نیست که چند کارخانه ساخته شده یا چند میلیون دلار صادرات انجام گرفته؛ پرسش این است که آیا این منطقه توانسته زنجیره ارزش ایجاد کند؟ در بسیاری از مناطق موفق جهان، منطقه ویژه اقتصادی

تنها محل استقرار کارخانه نیست؛ دانشگاه، شرکت‌های دانش‌بنیان، مراکز طراحی، خدمات مالی، شرکت‌های حمل‌ونقل و صنایع مکمل نیز در کنار هم رشد می‌کنند. ارزش اقتصادی نه از تعداد سوله‌ها، بلکه از کیفیت پیوند میان بازیگران اقتصادی پدید می‌آید.

در سلفچگان هنوز این پیوندها کامل نشده‌اند. بسیاری از واحدها همچون جزیره‌هایی مستقل فعالیت می‌کنند؛ مواد اولیه را از جایی دیگر می‌آورند، محصول را به نقطه‌ای دیگری فرستند و ارتباط اندکی با همسایگان صنعتی خود دارند. نتیجه آن است که ارزش افزوده‌ای که می‌توانست در همین منطقه شکل بگیرد، در نقاط دیگر پراکنده می‌شود.

شاید مهم‌ترین پرسش آینده نیز همین باشد؛ آیا سلفچگان می‌تواند از یک منطقه صنعتی به یک اکوسیستم اقتصادی تبدیل شود؟

پاسخ، بیش از آنکه به ساخت بزرگراه یا احداث سوله‌های تازه وابسته باشد، به کیفیت حکمرانی اقتصادی بستگی دارد. سرمایه‌گذار امروز تنها زمین ارزان نمی‌خواهد؛ او ثبات مقررات، خدمات دیجیتال، دسترسی آسان به گمرک، زنجیره تأمین، نیروی انسانی ماهر و پیوند با بازارهای جهانی را مطالبه می‌کند.

اگر این حلقه‌ها تکمیل شوند، سلفچگان می‌تواند همان جایگاهی را پیدا کند که سال‌ها در اسناد توسعه برایش ترسیم شده بود؛ نه صرفاً محلی برای عبور کالا، بلکه نقطه‌ای که ارزش اقتصادی در آن خلق می‌شود.

چهارراه‌ها معمولاً محل توقف نیستند. خودروها از آن‌ها عبور می‌کنند و راه خود را ادامه می‌دهند. هنر برنامه‌ریزی اقتصادی آن است که چهارراه را به مقصد تبدیل کند؛ جایی که سرمایه بایستد، فناوری شکل بگیرد، اشتغال پایدار ایجاد شود و صادرات از دل تولید واقعی بریزند.

شاید مهم‌ترین آزمون سلفچگان نیز همین باشد؛ اینکه آیا در دهه آینده همچنان تنها نامی بر تابلوهای کنار جاده خواهد ماند، یا به نشانی تازه‌ای برای آینده صنعت ایران بدل خواهد شد.