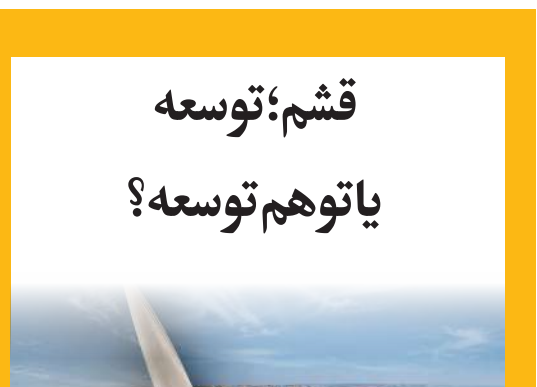




# تجارت جهان

روزنامه الکترونیکی | سه‌شنبه ۱۶ تیر ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۹۱ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



تهارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

7-07-2026

www.TejarateJahani.Com



## تجارت جهانی گزارش می‌دهد قشم؛ توسعه یا توهم توسعه؟

### طلای سبز انزلی؛ چه کسی از گرانی زمین سود می‌برد؟



### آستارا؛ گره راهبردی تجارت ریلی شمال-جنوب



### آزمون هم‌افزایی در آسمان لجستیک

## شانون؛ زادگاه مناطق آزاد نوین



تجارت جهان سال ۱۳۳۸ خورشیدی، هنگامی که هواپیماهای جت مسیره‌های پروازی اقیانوس اطلس را دگرگون کردند، فرودگاه شانون در غرب ایرلند بخش بزرگی از جایگاه خود را از دست داد. پروازهایی که روزگاری برای سوخت‌گیری در این فرودگاه فرود می‌آمدند، دیگر نیازی به توقف نداشتند. تهدید رکود، اقتصاد محلی را در آستانه فرسایش قرار داده بود؛ اما دولت ایرلند به جای پذیرش افول، راهی متفاوت برگزید: ایجاد نخستین منطقه آزاد صنعتی مدرن جهان. منطقه آزاد شانون، که در سال ۱۹۵۹ پایه‌گذاری شد، بر یک اندیشه ساده استوار بود؛ سرمایه‌گذار زمانی وارد میدان می‌شود که مقررات روشن، تشریفات اداری کوتاه و دسترسی به بازارهای جهانی فراهم باشد. از همین رو، معافیت‌های گمرکی، فرایندهای اداری چابک و زیرساخت‌های کارآمد، در کنار فرودگاه، محیطی پدید آورد که تولید و صادرات را به صرفه‌تر ساخت. در دهه‌های بعد، شانون تنها محل انبار کالا نماند. شرکت‌های فعال در صنایع پیشرفته، هوانوردی، تجهیزات پزشکی و فناوری، این منطقه را به پایگاهی برای حضور در بازار اروپا برگزیدند. بدین ترتیب، منطقه‌ای که روزگاری نگران خاموش شدن باند‌های فرود بود، به یکی از کانون‌های اشتغال و صادرات ایرلند بدل شد. راز کامیابی شانون را نباید تنها در مشوق‌های مالیاتی جست‌وجو کرد. آنچه این تجربه را ماندگار ساخت، ثبات قوانین، اعتماد سرمایه‌گذاران و نگاه بلندمدت سیاست‌گذاران بود. در جهانی که سرمایه با سرعتی بی‌سابقه جابه‌جایی می‌شود، پیش‌بینی پذیری بیش از هر امتیاز دیگری ارزش دارد. داستان شانون، روایت دگرگونی یک فرودگاه نیست؛ روایت دگرگونی یک نگرش اقتصادی است. این تجربه نشان داد منطقه آزاد، زمانی به موتور توسعه بدل می‌شود که هدف آن تنها اعطای امتیاز نباشد، بلکه به بستری برای تولید، نوآوری و پیوند با زنجیره تجارت جهانی تبدیل شود. شاید مهم‌ترین درس شانون برای بسیاری از کشورها همین باشد که توسعه، پیش از آنکه از اسکله و باند فرود آغاز شود، از کیفیت حکمرانی اقتصادی آغاز می‌شود.

## یادداشت روز

### بازار اردبیل زیر سایه منطقه آزاد

تجارت جهان بازار تاریخی اردبیل سال‌هاست با آهنگ آرام خود نفس می‌کشد؛ راسته‌هایی که دادوستد در آن‌ها تنها خرید و فروش نیست، بلکه بخشی از هویت اقتصادی و اجتماعی شهر را بازتاب می‌دهد. اکنون با شکل‌گیری منطقه آزاد اردبیل، پرسشی جدی پیش روی این بازار کهن قرار گرفته است: آیا این دگرگونی به رونق حجره‌های قدیمی خواهد انجامید یا ترازوی دادوستد را به سود بازیگران تازه بر هم خواهد زد؟ در نگاه نخست، منطقه آزاد نوید گسترش بازرگانی، کاهش هزینه‌های مبادله و جذب سرمایه را می‌دهد. چنین چشم‌اندازی می‌تواند جریان کالا و سرمایه را به استان پرشتاب‌تر کند و فرصت‌های تازه‌ای برای تولیدکنندگان و بازرگانان پدید آورد. اما تجربه بسیاری از طرح‌های توسعه نشان داده است که میان «گشایش اقتصادی» و «بهره‌مندی همگانی» فاصله‌ای چشمگیر وجود دارد؛ فاصله‌ای که اگر با برنامه‌ریزی پر نشود، بیش از همه بر دوش کسبه خرد سنگینی خواهد کرد. در بازار اردبیل، بیشتر واحدهای صنعتی سرمایه‌ای محدود دارند. توان رقابت آن‌ها با فروشگاه‌های بزرگ، شرکت‌های پخش یا سرمایه‌گذاران بیرونی یکسان نیست. اگر ورود کالاهای تازه تنها به افزایش رقابت قیمتی بینجامد، بخشی از حجره‌های قدیمی ممکن است توان ایستادگی نداشته باشند. از سوی دیگر، اگر سیاست‌گذاری بر پایه تقویت زنجیره تولید و توزیع بومی استوار شود، همین بازار می‌تواند به یکی از بزرگ‌ترین برندگان منطقه آزاد بدل شود. اردبیل تنها گذرگاهی مرزی نیست؛ استانی است که در کشاورزی، صنایع غذایی، فرش، عسل، لبنیات و گردشگری مزیت‌های شناخته شده دارد. بازار سنتی نیز می‌تواند حلقه پیوند این ظرفیت‌ها با بازارهای فرامرزی باشد، به شرط آنکه نقش آن به فروشگاه کالاهای وارداتی فروکاسته نشود. بازار زمانی زنده می‌ماند که تولیدکننده بومی، بازرگان محلی و خریدار خارجی در یک چرخه پایدار به هم برسند. شاید مهم‌ترین آزمون منطقه آزاد، نه در شمار سرمایه‌گذاران ثبت شده و نه در حجم ساختمان‌های نوساز، بلکه در سرنوشت همین راسته‌های قدیمی نهفته باشد. اگر چراغ حجره‌های بازار پرنورتر شود، می‌توان گفت سیاست توسعه به هدف نزدیک شده است. اما اگر بازار تاریخی آرام آرام مشتریان خود را از دست بدهد و جای آن را مراکز تجاری بی‌ریشه بگیرند، منطقه آزاد به جای آنکه پیشران اقتصاد محلی باشد، به رقیب آن بدل خواهد شد. سرنوشت بازار اردبیل در ماه‌ها و سال‌های پیش رو، معیاری روشن برای سنجش کامیابی یا ناکامی منطقه آزاد خواهد بود. توسعه، زمانی معنا پیدا می‌کند که نبض آن رایتوان در قلب بازار احساس کرد، نه فقط در آمارهای رسمی و وعده‌های روی کاغذ.

## یادداشت روز

### سرمایه در سایه سیاست

تجارت جهان سرمایه‌گذاری خارجی زمانی بیش از هر چیز تابع سودآوری، اندازه بازار و هزینه تولید بود؛ اما اکنون نقشه ورود سرمایه، بیش از آنکه در اتاق‌های هیئت مدیره ترسیم شود، در میدان سیاست و ژئوپلیتیک شکل می‌گیرد. شرکت‌های بزرگ جهانی دیگر تنها به نرخ بازده نمی‌اندیشند؛ آنها پیش از هر تصمیم، ثبات سیاسی، امنیت زنجیره تأمین، روابط دیپلماتیک و خطر تحریم‌ها را می‌سنجند. در سال‌های اخیر، تنش میان قدرت‌های اقتصادی، افزایش تعرفه‌ها، محدودیت‌های فناوریانه و رقابت بر سر مواد اولیه راهبردی، مسیر سرمایه را دگرگون کرده است. سرمایه‌گذاران به جای جست‌وجوی ارزان‌ترین مقصد، به دنبال امن‌ترین مقصد هستند. این تغییر نگرش، مفهوم تازه‌ای را در اقتصاد جهانی پررنگ کرده است؛ تاب‌آوری. کشوری که بتواند ثبات حقوقی، پیش‌بینی‌پذیری مقررات و امنیت سرمایه را تضمین کند، حتی با هزینه تولید بالاتر نیز از شانس بیشتری برای جذب سرمایه برخوردار خواهد بود. از همین رو، بسیاری از بنگاه‌های چندملیتی در حال بازاریابی زنجیره تولید خود هستند. انتقال بخشی از خطوط تولید به کشورهای همسو، کاهش وابستگی به یک بازار و توزیع ریسک جغرافیایی، به راهبردی فراگیر تبدیل شده است. در چنین فضایی، سرمایه‌گذاری خارجی دیگر صرفاً ابزار توسعه اقتصادی نیست؛ بلکه به بخشی از رقابت راهبردی میان دولت‌ها بدل شده است. این دگرگونی، برای اقتصادهای در حال توسعه نیز حامل پیامی روشن است. مشوق‌های مالیاتی، زمین ارزان یا نیروی کار کم‌هزینه، دیگر به تنهایی سرمایه‌گذار را قانع نمی‌کند. آنچه امروز مزیت می‌آفریند، حاکمیت قانون، شفافیت، استقلال نظام داوری، ثبات سیاست‌گذاری و دسترسی پایدار به بازارهای جهانی است. جهان وارد دوره‌ای شده که در آن، سرمایه همان قدر که به ترانزاکشن شرکت‌ها چشم دارد، به نقشه سیاسی جهان نیز می‌نگرد. هر کشوری که این واقعیت را زودتر درک کند، سهم بیشتری از جریان سرمایه‌های بین‌المللی خواهد برد؛ زیرا در اقتصاد امروز، امنیت و اعتماد، ارزشی هم‌سنگ سرمایه یافته‌اند و آینده رقابت اقتصادی، بیش از هر زمان دیگری، در گرو پیوند سیاست و اقتصاد است.

## تجارت جهانی گزارش می دهد

## کیش به دنبال شناسنامه دار کردن هنرمندان صنایع دستی



صنایع دستی امکان حضور در بازارهای گردشگری، نمایشگاه‌های بین‌المللی یا قراردادهای پایدار را ندارند. کارت شناسایی صنعتگری در اینجا نقش یک ابزار اعتبارسنجی را ایفا می‌کند که می‌تواند دسترسی به

غیررسمی کاهش یافته و دسترسی به بازار شفاف‌تری شود. از منظر اقتصادی، مهم‌ترین اثر این سیاست، کاهش «هزینه پنهان عدم شناسایی» است. در نبود سیستم ثبت رسمی، بسیاری از فعالان

**تجارت جهان** معاونت گردشگری سازمان منطقه آزاد جزیره کیش با انتشار فراخوان عمومی برای شناسایی و ساماندهی متخصصان صنایع دستی و هنرهای سنتی، وارد مرحله تازه‌ای از سیاست‌گذاری در حوزه اقتصاد خلاق شده است؛ اقدامی که در ظاهر یک ثبت نام اداری است، اما در بطن خود تلاشی برای تبدیل فعالیت‌های پراکنده هنرمندان به یک شبکه رسمی، قابل رصد و قابل سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود. این فراخوان با هدف صدور «کارت شناسایی صنعتگری» و ایجاد بانک اطلاعاتی تخصصی، می‌تواند بر ساختار اشتغال محلی، گردشگری فرهنگی و زنجیره ارزش صنایع دستی اثر مستقیم بگذارد.

بر اساس اعلام رسمی معاونت گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش، این فراخوان با هدف شناسایی، ساماندهی و حمایت از فعالان حوزه صنایع دستی و هنرهای سنتی منتشر شده و تمامی صنعتگران واجد شرایط مقیم جزیره می‌توانند با ارائه مدارک هویتی، مستندات تخصصی و نمونه آثار در آن مشارکت کنند. مهلت ثبت نام تا ۳۱ تیر ۱۴۰۵ تعیین شده و فرآیند بررسی پس از آن منجر به صدور کارت شناسایی صنعتگری خواهد شد؛ کاری که عملاً نقش «شناسه رسمی فعالیت اقتصادی» برای هنرمندان این حوزه را ایفا می‌کند.

در نگاه کلان، این اقدام را می‌توان بخشی از روند جهانی «رسمی سازی اقتصاد غیررسمی» در حوزه صنایع فرهنگی دانست. در بسیاری از اقتصادهای مبتنی بر گردشگری، سهم صنایع دستی از اشتغال محلی بین ۵ تا ۱۵ درصد برآورد می‌شود و در برخی جزایر گردشگری، این رقم حتی به ۲۰ درصد نیز می‌رسد. هرچند داده دقیق تفکیکی از کیش منتشر نشده، اما ساختار اقتصادی این جزیره نشان می‌دهد که صنایع دستی در کنار گردشگری دریایی، یکی از پیشران‌های مکمل درآمدی محسوب می‌شود.

فراخوان جدید، در عمل سه کارکرد اصلی دارد: نخست، ایجاد بانک داده‌ای از هنرمندان و تولیدکنندگان؛ دوم، استانداردسازی سطح مهارت‌ها از طریق فرآیند ارزیابی؛ و سوم، تسهیل اتصال این گروه به بازار گردشگری و فروش. تجربه‌های مشابه در مناطق آزاد نشان داده است که ایجاد چنین بانک‌های داده‌ای می‌تواند طی ۲ تا ۳ سال، تا ۳۰ درصد به افزایش فروش رسمی محصولات فرهنگی منجر شود، زیرا واسطه‌های

## گزارش کوتاه

## قشم؛ توسعه یا توهم توسعه؟



**تجارت جهان** سه دهه از تأسیس منطقه آزاد قشم می‌گذرد؛ منطقه‌ای که قرار بود دروازه سرمایه‌گذاری، صادرات و فناوری باشد، اما هنوز این پرسش پابرجاست: دستاورد این همه معافیت، زمین، امتیاز و اختیار ویژه برای اقتصاد ملی و مردم جزیره چه بوده است؟ منطقه آزاد، در فلسفه وجودی خود، قرار بود آزمایشگاه اقتصاد رقابتی باشد؛ جایی که سرمایه جذب شود، کارخانه ساخته شود، صادرات رونق گیرد و اشتغال پایدار شکل بگیرد. اما در قشم، گاه به نظر می‌رسد شاخص موفقیت بیش از آنکه بر پایه تولید باشد، بر شمار تفاهم‌نامه‌ها، وعده‌ها و مراسم افتتاح استوار شده است.

آمارهای رسمی از رشد برخی شاخص‌ها سخن می‌گویند. برای نمونه، در سال ۱۴۰۴ مسئولان از رشد بیش از ۴۱ درصدی سرمایه‌گذاری داخلی و تحقق ۳۲ میلیون یورو سرمایه‌گذاری خارجی خبر داده‌اند. همچنین تراز تجاری قشم در مقاطعی مثبت و در مقاطعی دیگر منفی گزارش شده است؛ به‌گونه‌ای که تنها در فاصله چند ماه، گزارش‌های رسمی از «تراز مثبت» و سپس «تراز منفی» این منطقه منتشر شده‌اند. این نوسان، بیش از آنکه نشانه ثبات اقتصادی باشد، وابستگی شدید عملکرد منطقه به شرایط مقطعی تجارت را آشکار می‌کند. مسئله اصلی اما جای دیگری است. اگر سرمایه‌گذاری به راستی در حال جهش است، چرا سهم صنعت صادرات محور و تولید دانش بنیان همچنان محدود است؟ چرا هنوز بخش بزرگی از اقتصاد قشم بر واردات، بازگانی و خدمات متکی مانده است؟ منطقه آزاد زمانی موفق است که ارزش افزوده بیافریند، نه آنکه صرفاً گردش کالا را افزایش دهد.

قشم از مزیت‌هایی کم‌نظیر برخوردار است؛ پهنه‌ای گسترده، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، همجواری با بازارهای خلیج فارس و ظرفیت‌های عظیم انرژی، سیلات و گردشگری. با «رونق روی کاغذ» باقی نمانده است.

## گزارش کوتاه

## آزمون هم‌افزایی در آسمان لجستیک



**تجارت جهان** لجستیک هوایی ایران سال‌هاست با یک تناقض زندگی می‌کند؛ از یک سو زیرساخت‌های قابل توجهی در اختیار دارد و از سوی دیگر، سهم آن از بازار ترانزیت و زنجیره تأمین منطقه با این ظرفیت‌ها همخوانی ندارد. علت را بسیاری از کارشناسان نه در کمبود سرمایه‌گذاری، بلکه در پراکندگی تصمیم‌گیری، نبود پیوند میان مراکز لجستیکی و حرکت جزیره‌ای سازمان‌ها می‌دانند. از همین منظر، دیدار اخیر مدیران شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام، زمانی اهمیت پیدا می‌کند که بتواند این الگوی پراکنده را به همکاری عملیاتی تبدیل کند.

شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) بزرگ‌ترین دروازه هوایی تجارت خارجی کشور است؛ مجموعه‌ای که علاوه بر جابه‌جایی مسافر، نقش اصلی را در حمل بار هوایی بر عهده دارد. در سوی دیگر، منطقه ویژه اقتصادی پیام قرار گرفته که با حدود سه هزار و ۶۰۰ هکتار وسعت و استقرار بیش از ۱۷۰ واحد صنعتی و فناوری، یکی از مهم‌ترین کانون‌های تولیدی کشور به شمار می‌رود. این دو مجموعه، به جای آنکه رقیب یکدیگر باشند، دو حلقه از یک زنجیره هستند؛ زنجیره‌ای که بدون اتصال مؤثر، هزینه تجارت را افزایش می‌دهد و از سرعت گردش کالا می‌کاهد.

آمارها نیز همین واقعیت را تأیید می‌کنند. منطقه ویژه اقتصادی پیام در سال‌های اخیر توانسته میزبان ده‌ها واحد صنعتی در حوزه‌های الکترونیک، فناوری اطلاعات، تجهیزات پزشکی و لوازم خانگی باشد؛ صنایعی که مزیت رقابتی آنها تا حد زیادی به سرعت دسترسی به بازار وابسته است. در مقابل، شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) طی سال گذشته رشد قابل توجهی در جابه‌جایی بار و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی ثبت کرده و قراردادهای تازه‌ای برای توسعه مراکز پردازش بار و خدمات لجستیک هوشمند به امضا رسانده است. با وجود این، تا زمانی که میان این ظرفیت‌های تولیدی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل پیوندی نظام‌مند ایجاد نشود، بخش مهمی از این سرمایه‌گذاری‌ها بازده

حمایت‌های دولتی، فضای فروش و حتی تسهیلات مالی را ممکن سازد. در بعد گردشگری، کیش به عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری جنوب ایران، سالانه میزبان میلیون‌ها بازدیدکننده داخلی و خارجی است. در چنین ساختاری، صنایع دستی نه تنها یک محصول فرهنگی، بلکه یک ابزار اقتصادی برای افزایش «میانگین هزینه هر گردشگر» محسوب می‌شود. بر اساس الگوهای جهانی، ورود صنایع دستی به زنجیره گردشگری می‌تواند بین ۸ تا ۱۲ درصد به افزایش هزینه‌کرد گردشگران در مقصد کمک کند؛ عددی که در مقیاس یک جزیره گردشگری، قابل توجه است.

از سوی دیگر، این فراخوان را می‌توان در امتداد سیاست‌های کلان وزارت میراث فرهنگی و گردشگری برای یکپارچه‌سازی داده‌های هنرمندان تحلیل کرد. طی سال‌های اخیر، حرکت به سمت ایجاد نظام‌های رتبه‌بندی هنرمندان و صدور گواهی‌های مهارتی، به یکی از محورهای اصلی حکمرانی فرهنگی تبدیل شده است. این روند، ضمن افزایش شفافیت، امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر برای صادرات صنایع دستی را نیز فراهم می‌کند.

با این حال، چالش‌هایی نیز در این مسیر وجود دارد. نخست، خطر «بوروکراتیزه شدن هنر» است؛ جایی که فرآیندهای اداری ممکن است مانع ورود هنرمندان غیررسمی اما خلاق شود. دوم، مسئله دسترسی دیجیتال است؛ زیرا بخشی از فعالان سنتی صنایع دستی ممکن است با سامانه‌های ثبت نام آنلاین آشنایی کافی نداشته باشند. سوم، موضوع پایداری بازار است؛ صدور کارت به تنهایی کافی نیست، مگر آنکه با سیاست‌های واقعی توسعه بازار همراه شود.

در نهایت، فراخوان جدید کیش را می‌توان نه صرفاً یک اقدام اجرایی، بلکه بخشی از یک تغییر ساختاری در اقتصاد فرهنگی ایران دانست؛ تغییری که تلاش دارد هنر سنتی را از سطح فعالیت فردی و پراکنده به سطح یک صنعت قابل اندازه‌گیری، قابل سرمایه‌گذاری و قابل توسعه ارتقا دهد. اگر این سیاست با زیرساخت‌های بازاریابی، آموزش و صادرات همراه شود، می‌تواند کیش را به یکی از پایگاه‌های مهم اقتصاد صنایع دستی در منطقه تبدیل کند؛ و اگر نه، در حد یک ثبت نام اداری دیگر باقی خواهد ماند که تنها در گزارش‌های رسمی بایگانی می‌شود.

کامل خود را نخواهند داشت. آنچه در نشست مشترک مدیران دو مجموعه مورد توجه قرار گرفت، دقیقاً بر همین گره متمرکز بود؛ اصلاح فرآیندهای گمرکی، همسان‌سازی آیین‌نامه‌ها، استقرار پنجره واحد خدمات، توسعه سامانه‌های هوشمند و طراحی سازوکارهای تازه برای جذب سرمایه‌گذاری. این موارد شاید در ظاهر موضوعاتی اداری باشند، اما در ادبیات اقتصاد لجستیک، هر یک به معنای کاهش زمان توقف کالا، حذف هزینه‌های اضافی و افزایش بهره‌وری زنجیره تأمین است.

بازدید از کارخانه‌های مستقر در پیام، از جمله صنایع الکترونیکی کسری پارس و مجموعه مدیران، نیز پیام روشنی داشت؛ تولید زمانی مزیت رقابتی پیدامی‌کند که شبکه حمل‌ونقل بتواند هم‌پای کارخانه حرکت کند. در بسیاری از کشورهای موفق، فاصله میان خط تولید تا پایانه صادراتی با سامانه‌های یکپارچه مدیریت می‌شود؛ مدلی که هنوز در ایران به صورت کامل شکل نگرفته است. با این حال، نباید از چالش‌ها غافل شد. تجربه نشان داده است که بسیاری از تفاهم‌های میان دستگاه‌های اجرایی، در مرحله اجرا زیر فشار بروکراسی، تغییر مدیریت‌ها یا تداخل مقررات متوقف می‌شوند. اگر همکاری

میان شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و فرودگاه پیام نیز به تبادل بازدیدها و تشکیل نشست‌های مشترک محدود بماند، اثر آن از مرز خیر فراتر نخواهد رفت. شاخص موفقیت این همکاری را باید در نتایج قابل اندازه‌گیری جست‌وجو کرد؛ کاهش زمان ترخیص کالا، افزایش حجم بار هوایی، رشد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، کوتاه شدن فرآیندهای اداری و افزایش سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه. اگر این شاخص‌ها در ماه‌ها و سال‌های آینده بهبود یابد، می‌توان گفت این همکاری از سطح گفت‌وگو عبور کرده و به یک سیاست اقتصادی مؤثر تبدیل شده است.

اقتصاد ایران امروز بیش از هر چیز به اتصال ظرفیت‌های موجود نیاز دارد، نه صرفاً ساخت زیرساخت‌های جدید. شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و منطقه ویژه اقتصادی پیام، هر دو سرمایه‌های ملی هستند؛ اما ارزش واقعی آنها زمانی آشکار می‌شود که به جای حرکت در مسیرهای موازی، به دو بازوی یک شبکه واحد لجستیکی تبدیل شوند. در رقابت امروز منطقه، برنده کشوری نیست که فرودگاه‌های بیشتری داشته باشد؛ برنده، کشوری است که بتواند میان تولید، گمرک، حمل‌ونقل و بازار، کمترین فاصله و بیشترین هماهنگی را ایجاد کند.



حسنا رجوی  
روزنامه‌نگار

## تجارت جهانی بررسی می‌کند

# ارس؛ جهش به قلب اقتصاد دانش بنیان

**تجارت جهان** منطقه آزاد ارس در سال‌های اخیر به یکی از کانون‌های مهم توسعه اقتصاد دانش بنیان در شمال غرب ایران تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که با ترکیب سیاست‌های جذب سرمایه، توسعه زیرساخت‌های فناوری و حمایت از شرکت‌های نوآور، توانسته در شاخص‌های رسمی، رتبه نخست اقتصاد دانش بنیان در میان مناطق آزاد کشور را کسب کند. بر اساس ارزیابی‌های دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد، ارس نه تنها در تعداد شرکت‌های فناوری مستقر پیشواز است، بلکه در روند جذب شرکت‌های دانش بنیان نیز رشد معناداری را تجربه کرده است.



۱. جایگاه منطقه آزاد ارس در اقتصاد دانش بنیان منطقه آزاد ارس امروز صرفاً یک گذرگاه تجاری در مرزهای شمال غرب ایران نیست؛ بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به یک «زیست بوم فناوری منطقه‌ای» است. داده‌های رسمی نشان می‌دهد در حال حاضر حدود ۳۵ شرکت فناور در این منطقه مستقر هستند و ۲۰ شرکت دانش بنیان نیز به صورت مستقیم جذب ساختار اقتصادی آن شده‌اند. همچنین در یک بازه هشت‌ماهه اخیر، ۱۲ شرکت جدید شامل ۷ شرکت فناور و ۵ شرکت دانش بنیان به این مجموعه اضافه شده‌اند.

این روند افزایشی در شرایطی رخ داده که بسیاری از مناطق آزاد کشور هنوز در مرحله ایجاد زیرساخت‌های اولیه برای جذب شرکت‌های نوآور قرار دارند. در چنین فضایی، کسب رتبه نخست ارس در شاخص اقتصاد دانش بنیان، نشان‌دهنده تمرکز سیاستی هدفمند و نسبتاً پایدار در این منطقه است.

۲. پشتوانه تاریخی رشد شرکت‌ها در ارس اگرچه تمرکز اخیر بر شرکت‌های دانش بنیان است، اما رشد زیربنایی شرکت‌های ثبت شده در منطقه آزاد ارس از سال‌های گذشته آغاز شده است. بر اساس گزارش‌های رسمی، از سال ۱۳۸۴ تاکنون بیش از ۱۵۲۰ شرکت در این منطقه ثبت شده‌اند که بخش قابل توجهی از آن‌ها در حوزه‌های تولیدی، صنعتی، خدماتی و تجاری فعال هستند. این عدد در مقایسه با مقیاس جمعیتی و اقتصادی منطقه، بیانگر تمرکز بالای فعالیت اقتصادی در یک پهنه محدود اما راهبردی است.

نکته مهم در تحلیل این داده آن است که بخش مهمی از این شرکت‌ها بستر اولیه‌ای برای شکل‌گیری شرکت‌های فناور و دانش بنیان در سال‌های بعدی فراهم کرده‌اند؛ به عبارت دیگر، ارس ابتدا «پایگاه تولید و تجارت» بوده و سپس به سمت «پایگاه فناوری» حرکت کرده است.

۳. تصویر بزرگ‌تر: اقتصاد دانش بنیان در ایران برای درک بهتر جایگاه ارس، باید آن را در چارچوب ملی اقتصاد دانش بنیان ایران تحلیل کرد. بر اساس داده‌های منتشرشده، تعداد شرکت‌های دانش بنیان در کشور طی سال‌های اخیر رشد سریعی داشته و به بیش از ۵۵۴۷ شرکت در یک مقطع و سپس در گزارش‌های جدیدتر به حدود ۹۷۰۰ شرکت رسیده است. این رشد نشان‌دهنده یک روند توسعه‌ای پیوسته در اقتصاد مبتنی بر فناوری است. از نظر ساختار فعالیت نیز، بخش بزرگی از این شرکت‌ها در حوزه‌های زیرمتمرکز هستند:

فناوری اطلاعات و نرم‌افزار  
برق، الکترونیک و مخابرات  
ماشین‌آلات و تجهیزات پیشرفته  
مواد پیشرفته و فناوری‌های شیمیایی

دارو و فناوری‌های زیستی

این ترکیب نشان می‌دهد اقتصاد دانش بنیان ایران هنوز به شدت «صنعت محور فناوری» است و نه صرفاً خدمات دیجیتال.

۴. تحلیل مقایسه‌ای: سهم ارس در اکوسیستم ملی

اگرچه سهم عددی شرکت‌های دانش بنیان مستقر در ارس نسبت به کل کشور هنوز محدود است، اما اهمیت این منطقه در سه شاخص کلیدی قابل تحلیل است:

الف) نرخ رشد جذب شرکت‌ها

افزایش ۱۲ شرکت جدید در کمتر از یک سال، نشان‌دهنده رشد سریع‌تر از میانگین برخی مناطق آزاد مشابه است.

ب) تمرکز جغرافیایی و مرزی

ارس به دلیل موقعیت مرزی با ارمنستان و جمهوری آذربایجان، ظرفیت تبدیل شدن به هاب صادرات فناوری در شمال غرب کشور را دارد.

ج) هم‌افزایی صنعت و فناوری

وجود ۱۵۲۰ شرکت ثبت شده در طول سال‌ها، یک زیرساخت صنعتی و تجاری فراهم کرده که اکنون به عنوان بستر توسعه شرکت‌های دانش بنیان عمل می‌کند.

۵. اقتصاد دانش بنیان؛ از عدد تا واقعیت

رشد عددی شرکت‌ها تنها یک بخش از ماجراست. مسئله مهم‌تر، میزان اثرگذاری اقتصادی این شرکت‌هاست. در سطح ملی، شرکت‌های دانش بنیان ایران در سال‌های اخیر سهم قابل توجهی در تولید فناوری، اشتغال تخصصی و حتی صادرات غیرنفتی داشته‌اند. با این حال، چالش‌های ساختاری همچنان پابرجاست:

محدودیت دسترسی به سرمایه خطرپذیر

ضعف در اتصال به بازارهای بین‌المللی

وابستگی برخی شرکت‌ها به حمایت‌های دولتی

تمرکز نامتوازن جغرافیایی در چند قطب اصلی

در چنین شرایطی، مناطق آزادی مانند ارس می‌توانند نقش «تعدیل‌کننده تمرکز» را ایفا کنند.

۶. چشم‌انداز: ارس در مسیر هاب فناوری منطقه‌ای

اگر روند فعلی ادامه پیدا کند، منطقه آزاد ارس می‌تواند در میان مدت به یکی از هاب‌های مهم فناوری در سطح منطقه قفقاز تبدیل شود.

ترکیب سه عامل کلیدی این سناریو را تقویت می‌کند:

موقعیت ژئواکونومیک مرزی

رشد تدریجی شرکت‌های فناور و دانش بنیان

سیاست‌های حمایتی منطقه آزاد برای جذب سرمایه‌گذاری نوآورانه در صورت تکمیل زنجیره ارزش (از تحقیق و توسعه تا صادرات فناوری)، ارس می‌تواند از یک منطقه صرفاً تجاری به یک «منطقه نوآوری صادرات محور» تبدیل شود.

### جمع‌بندی

منطقه آزاد ارس امروز در نقطه‌ای ایستاده که می‌توان آن را «مرحله گذار از تجارت سنتی به اقتصاد دانش بنیان» نامید. هرچند سهم عددی شرکت‌های دانش بنیان آن در مقیاس ملی هنوز محدود است، اما نرخ رشد، تمرکز سیاستی و موقعیت جغرافیایی، این منطقه را به یکی از بازیگران آینده‌دار اقتصاد فناوری ایران تبدیل کرده است. در سطح کلان نیز، رشد سریع تعداد شرکت‌های دانش بنیان در ایران - از حدود ۵۵۰۰ تا نزدیک ۹۷۰۰ شرکت - نشان می‌دهد اقتصاد کشور به تدریج در حال حرکت از مدل مبتنی بر منابع به مدل مبتنی بر دانش است؛ مسیری که اگرچه پرچالش است، اما برای مناطقی مانند ارس، فرصت‌های استراتژیک قابل توجهی ایجاد می‌کند.

### گزارش کوتاه

### گزارش کوتاه

## منطقه آزاد مازندران؛ آزمون بزرگ صادرات



**تجارت جهان** اقتصاد مقاومتی، اگر قرار باشد از مرز شعار عبور کند، بیش از هر چیز به گسترش صادرات غیرنفتی، کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی و پیوند تولید داخلی با بازارهای جهانی نیاز دارد. در این میان، منطقه آزاد مازندران، که به تازگی وارد مرحله اجرایی شده، می‌تواند یکی از مهم‌ترین ابزارهای تحقق این هدف باشد؛ البته تنها به شرط آنکه از دام واردات محوری و سوداگری بگریزد و به سکوی صادرات تبدیل شود.

مازندران از معدود استان‌هایی است که هم‌زمان از سه مزیت راهبردی برخوردار است؛ کشاورزی، دریا و دسترسی به بازار کشورهای حاشیه دریای خزر. این استان سالانه میلیون‌ها تن محصولات

کشاورزی، باغی، لبنی، شیلانی و گل و گیاه تولید می‌کند و در بیش از ۱۲ محصول، جایگاه ملی دارد. با این همه، سهم آن از تجارت خارجی هنوز با ظرفیت‌های واقعی فاصله دارد؛ شکافی که منطقه آزاد می‌تواند در کاهش آن نقش آفرین باشد.

بر پایه آمار گمرک، تنها در بهار ۱۴۰۴ بیش از ۳۲۰ هزار تن کالای غیرنفتی به ارزش حدود ۷۵.۸ میلیون دلار از گمرکات مازندران صادر شد. هرچند این رقم نشان‌دهنده ظرفیت صادراتی استان است، اما در مقایسه با توان تولیدی، همچنان پایین ارزیابی می‌شود و بیانگر وجود گلوگاه‌هایی در زنجیره ارزش، بسته‌بندی، لجستیک و بازاریابی بین‌المللی است.

منطقه آزاد مازندران با وسعت یک هزار و ۶۰۵ هکتار در سه پهنه بندر امیرآباد، بندر نوشهر و محدوده ساحلی چپرود تا میروود شکل گرفته است؛ الگویی که با هدف پیوند دادن ظرفیت بندری، حمل‌ونقل دریایی و تولید صادرات محور طراحی شده است. استقرار گمرک، تسهیل

تشریفات تجاری، جذب سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی از مهم‌ترین سیاست‌های اعلام شده برای این منطقه به شمار می‌رود. با این حال، ارزیابی عملکرد، هنوز زود هنگام است. منطقه آزاد مازندران تازه در حال استقرار ساختارهای اجرایی، تدوین طرح جامع و تکمیل زیرساخت‌های قانونی است. از این رو، هرگونه قضاوت درباره موفقیت یا ناکامی آن باید با احتیاط صورت گیرد. واقعیت آن است که هنوز آمار مستقلی از افزایش صادرات، جذب سرمایه خارجی یا رشد اشتغال ناشی از فعالیت این منطقه منتشر نشده است.

تجربه مناطق آزاد موفق جهان نشان می‌دهد که معافیت‌های مالیاتی، به تنهایی موتور توسعه نیستند. آنچه صادرات را جهش می‌دهد، شبکه حمل‌ونقل کارآمد، خدمات گمرکی سریع، ثبات مقررات، حضور شرکت‌های مدیریت صادرات و پیوند مستقیم تولیدکننده با بازارهای هدف است. اگر منطقه آزاد مازندران بتواند این حلقه‌ها را تکمیل کند، نزدیکی جغرافیایی به

روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و دیگر بازارهای حوزه خزر، مزیتی کم‌نظیر برای توسعه صادرات غیرنفتی خواهد بود.

در مقابل، اگر تمرکز سیاست‌گذار به واردات کالا، سوداگری زمین یا فعالیت‌های غیرمولد محدود شود، این منطقه نیز به سرنوشت برخی مناطق آزادی دچار خواهد شد که سهم آنها در صادرات کمتر از انتظار بوده است.

اقتصاد مقاومتی، بیش از آنکه به تابلوهای تازه نیاز داشته باشد، محتاج زنجیره‌های ارزش رقابت‌پذیر است. منطقه آزاد مازندران زمانی می‌تواند در تحقق این راهبرد ملی موفق باشد که هر هکتار از آن به کارخانه‌ای برای خلق ارزش افزوده، هر اسکله به دروازه صادرات و هر سرمایه‌گذاری به فرصتی برای تولید ثروت بدل شود. آزمون واقعی این منطقه نه در شمار مصوبات و تفاهم‌نامه‌ها، بلکه در رشد پایدار صادرات غیرنفتی، افزایش ارزآوری و حضور پررنگ‌تر نام «ساخت ایران» در بازارهای منطقه رقم خواهد خورد.

## نبرد ماهشهر باغول‌های پتروشیمی



**تجارت جهان** بندر ماهشهر همچنان یکی از مهم‌ترین کانون‌های پتروشیمی ایران است؛ منطقه‌ای که بیش از ۲۰ مجتمع پتروشیمی را در خود جای داده و سالانه حدود ۲۳ تا ۲۵ میلیون تن محصول تولید می‌کند؛ یعنی نزدیک به یک سوم ظرفیت صنعت پتروشیمی کشور. با این حال، در رقابت جهانی، مقیاس دیگر تعیین‌کننده نیست؛ بلکه بهره‌وری، فناوری، زنجیره ارزش و دسترسی به بازارها سرنوشت رقابت را رقم می‌زند.

رقیب اصلی ماهشهر در خاورمیانه، شهر صنعتی «جبیل» عربستان است؛ هابی که طی چهار دهه با سرمایه‌گذاری بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار به یکی از بزرگ‌ترین خوشه‌های پتروشیمی جهان تبدیل شده است. تنها طرح توسعه ساتورپ در جبیل، ۹ میلیارد دلار ارزش دارد و سالانه ۱.۵ میلیون تن اتیلن و ۲.۷ میلیون تن محصولات شیمیایی با ارزش افزوده بالا تولید خواهد کرد.

در شرق آسیا، چین مسیر متفاوتی را پیموده است. این کشور اکنون با ظرفیت حدود ۵۵ میلیون تن اتیلن در سال، بزرگ‌ترین تولیدکننده جهان به شمار می‌رود و فقط در سال ۲۰۲۴ بیش از ۳.۲ میلیون تن به ظرفیت خود افزود. راهبرد پکن، فروش مواد پایه نیست؛ بلکه تکمیل

زنجیره ارزش تا تولید پلاستیک‌های مهندسی، مواد پیشرفته و محصولات دانش بنیان است. در آمریکا نیز سواحل خلیج مکزیک، به ویژه تگزاس و لوئیزیانا، مزیتی کم‌رقیب ایجاد کرده‌اند.

این منطقه با ۵۹ پالایشگاه فعال و ظرفیتی بیش از ۱۰ میلیون بشکه در روز، بزرگ‌ترین خوشه پالایشی و پتروشیمی جهان را در اختیار دارد. خوراک ارزان حاصل از گاز شیل، شبکه بندری گسترده، حمل‌ونقل ریلی و دسترسی آسان به سرمایه، هزینه تولید را به طور چشمگیری کاهش داده است.

ماهشهر اما هنوز از دو مزیت بنیادین برخوردار است؛ دسترسی مستقیم به منابع عظیم گاز و نفت و قرار گرفتن در کرانه خلیج فارس. با این همه، فرسودگی بخشی از

زیرساخت‌ها، محدودیت جذب سرمایه خارجی، تحریم‌ها و سهم اندک صنایع پایین‌دستی باعث شده بخش بزرگی از صادرات همچنان به مواد پایه محدود بماند.

مسئله امروز ماهشهر، کمبود خوراک یا ظرفیت تولید نیست؛ مسئله، شکاف بهره‌وری است. در اقتصاد پتروشیمی قرن بیست و یکم، برنده بازاری نیست که بیشترین اتیلن تولید کند؛ بلکه هابی است که بتواند همان اتیلن را به صدها محصول نهایی تبدیل کند. فاصله ماهشهر با جبیل، تگزاس و قطب‌های چین، بیش از آنکه فاصله ظرفیت باشد، فاصله در فناوری، سرمایه و تکمیل زنجیره ارزش است؛ شکافی که با افزایش تولید مواد خام بر نخواهد شد.



حسنارحیمی

روزنامه نگار

## تجارت جهانی گزارش می دهد

## طلای سبز انزلی؛ چه کسی از گرانی زمین سود می برد؟



**تجارت جهان** در اقتصاد ایران، هرچنان «منطقه آزاد» مطرح می شود، زمین نیز به مهم ترین دارایی تبدیل می شود؛ دارایی ای که گاهی سریع تر از کارخانه، بندر و خط تولید رشد می کند. منطقه آزاد انزلی نیز از این قاعده مستثنی نیست. طی یک دهه گذشته، ارزش زمین در محدوده و حریم این منطقه چندین برابر شده و در بسیاری از نقاط، بازدهی آن از سرمایه گذاری صنعتی پیشی گرفته است. اکنون پرسش اصلی این است که آیا این افزایش قیمت، محصول توسعه اقتصادی و صنعتی است یا نتیجه موجی از سوداگری و انتظارات تورمی؟

منطقه آزاد انزلی از زمان تأسیس با هدف تبدیل شدن به قطب تجارت، ترانزیت و تولید در شمال کشور شکل گرفت؛ اما مانند بسیاری از مناطق آزاد ایران، بازار زمین به تدریج به یکی از مهم ترین پیشران های اقتصادی آن تبدیل شد.

بررسی روند معاملات ملکی در محدوده بندر کاسپین، حسن رود، زیباکنا، طالب آباد، خامام و روستاهای پیرامونی نشان می دهد قیمت زمین طی حدود ۱۰ سال گذشته رشدی کم سابقه را تجربه کرده است. زمین هایی که در سال های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ با قیمت متری حدود ۳۰۰ هزار تا یک میلیون تومان معامله می شدند، امروز بسته به موقعیت، کاربری و دسترسی، در بازه ای بین ۱۰ تا بیش از ۴۰ میلیون تومان قیمت گذاری می شوند؛ به عبارتی افزایش قیمتی بین ۱۰ تا ۴۰ برابر که حتی از نرخ تورم عمومی کشور نیز فراتر رفته است. این رشد البته در همه نقاط یکسان نبوده و اراضی دارای چشم انداز تغییر کاربری یا نزدیکی به پروژه های زیرساختی بیشترین جهش را ثبت کرده اند.

چند عامل، موتور محرک این افزایش قیمت بوده است. نخست، توسعه تدریجی زیرساخت های بندری و اتصال مجتمع بندری کاسپین به شبکه ریلی که ارزش اقتصادی اراضی اطراف را افزایش داد. دوم، گسترش محدوده منطقه آزاد و الحاق اراضی جدید که انتظارات سرمایه گذاران را نسبت به آینده بازار زمین تقویت کرد. سوم، تورم مزمن اقتصاد ایران که زمین را به یکی از امن ترین دارایی های سرمایه ای تبدیل کرده است. در کنار این عوامل، محدودیت عرضه زمین با کاربری صنعتی و تجاری نیز فشار مضاعفی بر قیمت ها وارد کرده است.

اما پرسش مهم تر این است که چه کسانی بیشترین منفعت را از این

جهش قیمت برده اند؟ برندگان اصلی را می توان در سه گروه خلاصه کرد.

نخست، مالکان اولیه اراضی کشاورزی و بومیانی که پیش از رونق منطقه، زمین های خود را حفظ کردند و اکنون ارزش دارایی آنان چندین برابر شده است. دوم، سرمایه گذاران و فعالان بازار املاک که با خرید زمین در سال های ابتدایی توسعه منطقه، سودهای قابل توجهی کسب کردند. گروه سوم نیز شرکت ها و اشخاصی هستند که با هدف سرمایه گذاری، زمین های بزرگ را خریداری کرده اما بخش قابل توجهی از آنها تاکنون وارد چرخه تولید نشده اند.

در مقابل، صنایع تولیدی با چالش متفاوتی روبه رو شده اند. افزایش قیمت زمین، هزینه استقرار واحدهای صنعتی جدید را بالا برده و بخشی

از سرمایه ای که می توانست صرف ماشین آلات، فناوری و اشتغال شود، به خرید زمین اختصاص یافته است. این موضوع یکی از پیامدهای شناخته شده اقتصادهای مبتنی بر دارایی است؛ جایی که ارزش زمین سریع تر از ارزش تولید رشد می کند.

البته نمی توان عملکرد صنعتی منطقه آزاد انزلی را نادیده گرفت. آمارهای رسمی نشان می دهد طی سال ۱۴۰۳ بیش از ۴۰ پروژه جدید بخش خصوصی با ارزشی بالغ بر ۲۰ هزار میلیارد تومان وارد مرحله اجرا شده است. همچنین پنج واحد تولیدی جدید افتتاح، ۱۲ واحد را کد احیا و ۱۱ واحد دانش بنیان راه اندازی شده اند. ارزش تولیدات منطقه نیز در هشت ماهه نخست سال ۱۴۰۳ نسبت به مدت مشابه سال قبل

## گزارش کوتاه

## گزارش کوتاه

## منطقه آزاد بانه. مریوان؛ سکوی پرتاب کردستان به اقتصاد جهانی



**تجارت جهان** سنج، کردستان. زمانی که نخستین هیئت مدیره منطقه آزاد بانه. مریوان فعالیت خود را آغاز کرد، سازمانی که قرار بود یکی از مهم ترین موتورهای توسعه اقتصادی غرب کشور باشد، عملاً فاقد زیرساخت، نیروی انسانی و امکانات اولیه بود. اکنون، تنها چند ماه پس از آغاز رسمی فعالیت، مدیران این منطقه از عبور از دشوارترین مراحل استقرار، پیشرفت در تدوین اسناد راهبردی و آغاز برنامه های توسعه ای سخن می گویند؛ روندی که به باور آنان می تواند جایگاه کردستان را در اقتصاد ملی و تجارت بین المللی ارتقا دهد.

سید معروف صمدی، مدیرعامل منطقه آزاد بانه. مریوان، در آیین رونمایی از پلاک خودروهای این منطقه آزاد در سنندج، با مرور نخستین ماه های فعالیت سازمان، تصویری از شرایط آغاز به کار آن ارائه کرد؛ شرایطی که به گفته او، با چالش های گسترده اجرایی و اداری همراه بود. به گفته صمدی، پس از تصویب منطقه آزاد و تشکیل نخستین هیئت مدیره، فعالیت رسمی سازمان از بهمن ماه آغاز شد، اما هم زمانی این مقطع با شرایط خاص کشور، روند استقرار مجموعه را با دشواری های فراوان روبه رو کرد. او توضیح داد که آغاز فعالیت منطقه آزاد با جنگ تحمیلی هم زمان شد؛ وضعیتی که نه تنها دولت و حاکمیت، بلکه دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را نیز با مسائل متعدد مواجه ساخت و فرآیند شکل گیری سازمان را کند کرد. مدیرعامل منطقه آزاد بانه. مریوان گفت سازمان در شرایطی فعالیت خود را آغاز کرد که تقریباً هیچ گونه زیرساخت، امکانات اداری یا نیروی انسانی در اختیار نداشت. به گفته او، برخلاف بسیاری از دستگاه های اجرایی که در زمان تغییر مدیریت از ساختارهای اداری موجود بهره مند هستند، این مجموعه تنها با دو عضو هیئت مدیره فعالیت خود را آغاز کرد و به جز یک نفر، هیچ کارمند، کارشناس یا حتی نیروی خدماتی در اختیار نداشت. حتی تردد های اداری نیز از طریق خودروهای کرایه ای و خدمات اینترنتی انجام می شد. صمدی با اشاره به تجربه مناطق آزاد در کشورهای مختلف، این مناطق را یکی از ابزارهای مؤثر توسعه اقتصادی دانست. او گفت که در بسیاری از کشورها، به ویژه چین، مناطق آزاد نقش تعیین کننده ای در جذب سرمایه، توسعه تولید و افزایش اشتغال ایفا کرده اند و جمهوری اسلامی ایران نیز با همین رویکرد، ایجاد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را در دستور کار قرار داده است تا بستر رشد اقتصادی و سرمایه گذاری فراهم شود. به گفته مدیرعامل منطقه آزاد بانه. مریوان، با

وجود محدودیت های موجود، اقدامات اولیه برای استقرار سازمان به سرعت آغاز شد. دفاتر منطقه آزاد در سنندج و بانه اجاره و تجهیز شدند و طراحی ساختار اداری و چارت سازمانی نیز در دستور کار قرار گرفت تا زمینه آغاز فعالیت های اجرایی به شکل منسجم فراهم شود. او ادامه به مشکلات ناشی از شرایط کشور اشاره کرد و گفت که قطع سامانه ها و پیامدهای ناشی از جنگ، امکان اجرای فرآیندهای قانونی استخدام، از جمله انتشار فراخوان، برگزاری آزمون و انجام مراحل گزینش را از بین برده بود. به همین دلیل، سازمان ناچار شد از نیروهای مأمور یا همکار سایر دستگاه های اجرایی استفاده کند؛ هرچند این همکاری نیز به دلیل شرایط حاکم بر کشور به آسانی میسر نبود.

در میان اقدامات انجام شده، صمدی پیشرفت طرح جامع منطقه آزاد را یکی از مهم ترین دستاوردهای این مجموعه توصیف کرد. او توضیح داد که این طرح در سه مرحله تدوین شده و تاکنون دو مرحله آن با موفقیت به پایان رسیده است. به گفته وی، منطقه آزاد بانه. مریوان نخستین منطقه آزادی است که توانسته این دو مرحله را پشت سر بگذارد و اکنون مرحله سوم در دولت در دست بررسی قرار دارد و انتظار می رود به زودی تصویب نهایی آن اعلام شود.

هم زمان با پیشرفت اسناد راهبردی، روند تکمیل ساختار مدیریتی سازمان نیز ادامه یافته است. صمدی از انتخاب دو نفر از سه معاون مجموعه خبر داد و گفت مدیران جدید فعالیت خود را آغاز کرده اند. او افزود که پروژه های عمرانی، زیرساختی و اجرایی نیز هم زمان در دستور کار قرار گرفته اند تا منطقه آزاد بتواند هرچه سریع تر نقش خود را در توسعه اقتصادی، جذب سرمایه گذاری و ایجاد فرصت های شغلی ایفا کند. مدیرعامل منطقه آزاد بانه. مریوان با اشاره به

حدود ۲۰ درصد افزایش یافته و صادرات واحدهای تولیدی رشد ۴۷ درصدی را تجربه کرده است.

با این حال، مقایسه سرعت رشد بخش تولید با بازار زمین تصویر متفاوتی ارائه می دهد. در حالی که توسعه صنعتی نیازمند سرمایه گذاری بلندمدت، ایجاد زیرساخت و اشتغال است، بازار زمین در بسیاری از مواقع بدون خلق ارزش افزوده واقعی بازدهی بیشتری نصیب مالکان کرده است. همین مسئله موجب شده بخشی از سرمایه های خصوصی به جای ورود به بخش تولید، در بازار خرید و نگهداری زمین متمرکز شود. این الگو محدود به انزلی نیست. مطالعات انجام شده درباره عملکرد مناطق آزاد ایران نشان می دهد درآمد حاصل از فروش زمین و مستحقات طی سال های گذشته سهم قابل توجهی از منابع مالی برخی مناطق آزاد را تشکیل داده و همزمان، فعالیت های سوداگرانه در حوزه زمین و مسکن به یکی از چالش های این مناطق تبدیل شده است. منتقدان معتقدند فاصله گرفتن از مأموریت اصلی یعنی تولید، صادرات و جذب سرمایه گذاری مولد، موجب شده بازار دارایی ها بیش از اقتصاد واقعی رشد کند.

در نقطه مقابل، مدیران منطقه آزاد انزلی تأکید دارند که توسعه زیرساخت هایی مانند بندر کاسپین، اتصال ریلی، افزایش پهنه های صنعتی و جذب سرمایه گذاران جدید، ظرفیت تبدیل این منطقه به یکی از مهم ترین کانون های لجستیکی و صنعتی کشور را فراهم کرده است؛ ظرفیتی که در صورت هدایت صحیح سرمایه ها می تواند از غلبه سوداگری بر تولید جلوگیری کند.

واقعیت آن است که افزایش قیمت زمین، ذاتاً نشانه ای منفی نیست. در بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان نیز ارزش اراضی همزمان با توسعه اقتصادی افزایش یافته است. تفاوت در اینجاست که در الگوهای موفق، رشد قیمت زمین نتیجه افزایش تولید، اشتغال و صادرات است؛ نه محرک اصلی فعالیت اقتصادی.

منطقه آزاد انزلی اکنون در نقطه ای تعیین کننده قرار دارد. اگر سیاست گذاری به سمت فعال سازی اراضی را کد، مالیات بر احتکار زمین، تسهیل استقرار صنایع و هدایت سرمایه به پروژه های مولد حرکت کند، رشد ارزش زمین می تواند به توسعه اقتصادی پایدار منجر شود. اما اگر زمین همچنان سودآورتر از کارخانه باقی بماند، «طلای سبز انزلی» بیش از آنکه موتور تولید باشد، به بازاری برای انباشت سرمایه های غیرمولد تبدیل خواهد شد؛ بازاری که برندگان آن مالکان زمین هستند، نه الزاماً اقتصاد منطقه.

## آستارا؛ گره راهبردی تجارت ریلی

## شمال - جنوب



**تجارت جهان** افزایش چشمگیر حمل غلات روسیه به ایران از مسیر آستارا، تنها یک رشد آماری در مبادلات کالایی نیست؛ بلکه نشانه ای از افزایش اهمیت این گذرگاه مرزی در کریدور بین المللی شمال - جنوب به شمار می رود. بر اساس اعلام شرکت راه آهن روسیه، در شش ماه نخست سال جاری میلادی ۶۵ هزار تن غله از طریق مرز ریلی آستارا به ایران منتقل شده که بیش از چهار برابر مدت مشابه سال گذشته است. همچنین حجم بار عبوری از این مسیر در ماه ژوئن به ۴۷ هزار و ۵۰۰ تن رسید که نسبت به سال قبل ۵۰ درصد افزایش نشان می دهد.

این آمار در شرایطی منتشر می شود که مرز ریلی آستارا، تا زمان بهره برداری از پروژه راه آهن رشت - آستارا، مهم ترین نقطه اتصال شبکه ریلی ایران و جمهوری آذربایجان محسوب می شود. به همین دلیل، بخش قابل توجهی از مبادلات میان روسیه و ایران، به ویژه کالاهای اساسی، از طریق حمل و نقل ترکیبی و با محوریت این گذرگاه انجام می شود.

امضای یادداشت تفاهم تازه میان مدیران عامل راه آهن ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان نیز در همین چارچوب قابل ارزیابی است. سه کشور توافق کرده اند با یکپارچه سازی سامانه های تبادل اطلاعات، حذف تدریجی اسناد کاغذی و ایجاد کریدور دیجیتال، زمان توقف واگن ها در مرز را کاهش داده و بهره وری این مسیر را افزایش دهند؛ اقدامی که می تواند رقابت پذیری کریدور شمال - جنوب را در برابر مسیرهای رقیب تقویت کند.

در این میان، آستارا تنها یک گذرگاه مرزی نیست. همجواری منطقه آزاد آستارا با پایانه ریلی، شبکه جاده ای و بندر دریای خزر، این منطقه را به یکی از معدود نقاط کشور تبدیل کرده که امکان پیوند سه شیوه حمل و نقل را به طور هم زمان فراهم می کند. این مزیت، ظرفیت ارزشمندی برای توسعه خدمات لجستیکی، انبارداری، فراوری کالا و ترانزیت منطقه ای ایجاد کرده است؛ ظرفیتی که در صورت تکمیل زیرساخت های حمل و نقل می تواند سهم ایران از بازار ترانزیت اوراسیا را افزایش دهد. با این حال، بسیاری از کارشناسان بر این باورند که ظرفیت واقعی آستارا زمانی آشکار خواهد شد که خط آهن ۱۶۲ کیلومتری رشت - آستارا به بهره برداری برسد. تکمیل این حلقه مفقوده، امکان اتصال پیوسته شبکه ریلی ایران به جمهوری آذربایجان و روسیه را فراهم می کند و هزینه زمان جابه جایی کالا را کاهش می دهد. از این منظر، افزایش کنونی حمل غلات و بار را می توان نشانه ای از تقاضای رو به رشد برای این مسیر دانست؛ مسیری که در صورت رفع گلوگاه های زیرساختی، می تواند آستارا را از یک مرز ترانزیتی به یکی از مهم ترین مراکز لجستیکی شمال ایران و حلقه ای کلیدی در تجارت میان خلیج فارس، قفقاز و اوراسیا تبدیل کند.