

موج سرمایه در غرب؛ ۵۷۱ شرکت در بانه - مریوان



شهر فرودگاهی؛ دروازه جدید ایران به تجارت جهانی



یزد؛ گره طلایی اقتصادی گلوگاه لجستیک؟



تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی | چهارشنبه ۱۷ تیر ۱۴۰۵ | سال هشتم | شماره ۱۷۲ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

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

info@TejarateJahani.Com

08-06-2026

www.TejarateJahani.Com



بازگشت بم با موتور صنعت

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

کیش؛ پروژه‌های عظیم، رشد پایدار یا چرخه تکراری ساخت و ساز؟

- پروژه‌های عمرانی و زیرساختی
- سرمایه‌گذاری و توسعه اقتصادی
- توسعه گردشگری و هتلداری
- مراکز تجاری و تفریحی مدرن
- پروژه‌های سبز و محیط زیست

انحصاری که جاده‌ها را نایمن و اقتصاد را فرسوده کرده است

«پیکان و پراید» علیه پلاک منطقه آزاد

ارس در تقاطع تحریم‌ها و تنش‌های قفقاز: راهکارهای توسعه پایدار تا ۱۴۱۰

دوقم عمان؛ جهش به سوی تبدیل شدن به هاب صنعتی و لجستیکی منطقه



مسقط منطقه ویژه اقتصادی دوقم در عمان طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های توسعه‌ای این کشور تبدیل شده و اکنون با جذب حدود ۷.۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری جدید، گام بلندی در مسیر تبدیل شدن به یک هاب صنعتی، لجستیکی و انرژی در منطقه برداشته است. این سرمایه‌گذاری‌ها که در قالب قراردادهای تفاهم‌نامه‌های جدید امضا شده‌اند، عمدتاً حوزه‌هایی همچون هیدروژن سبز، صنایع پیشرفته، انرژی و گردشگری را هدف قرار داده‌اند و نشان‌دهنده شتاب روزافزون توسعه این منطقه راهبردی هستند.

دوقم با وسعتی بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر مربع و برخورداری از حدود ۹۰ کیلومتر ساحل در امتداد دریای عرب، از سال ۲۰۱۱ به عنوان یکی از بزرگ‌ترین مناطق ویژه اقتصادی خاورمیانه و شمال آفریقا فعالیت می‌کند. موقعیت جغرافیایی ممتاز آن، در مجاورت مسیرهای اصلی کشتیرانی بین‌المللی و دسترسی مستقیم به اقیانوس هند، این منطقه را به نقطه‌ای کلیدی برای شرکت‌های فعال در حوزه لجستیک، انرژی و صنعت تبدیل کرده است. دوری از تنگه‌های پرترافیک نیز مزیت رقابتی مهمی برای آن ایجاد کرده است.

زیرساخت‌های دوقم شامل بندر آب عمیق با قابلیت پذیرش انواع محموله‌ها، پالایشگاه فعال با ظرفیت ۲۵۵ هزار بشکه در روز، فرودگاه بین‌المللی و طرح‌های توسعه گردشگری ساحلی است که همگی در راستای تقویت جایگاه این منطقه طراحی شده‌اند. در کنار این زیرساخت‌ها، مشوق‌های سرمایه‌گذاری مانند مالکیت ۱۰۰ درصدی خارجی، معافیت‌های مالیاتی بلندمدت، امکان انتقال آزادانه سرمایه و قراردادهای بهره‌برداری طولانی‌مدت، جذابیت دوقم را برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی افزایش داده است.

در موج جدید سرمایه‌گذاری‌ها، پروژه‌هایی در حوزه هیدروژن سبز، تولید انرژی، صنایع مرتبط با خودروهای برقی، فراوری گاز و توسعه گردشگری در دستور کار قرار گرفته‌اند. این روند نه تنها به ایجاد فرصت‌های شغلی جدید کمک می‌کند، بلکه دوقم را در مسیر ادغام در زنجیره ارزش جهانی انرژی پاک و صنایع پیشرفته قرار می‌دهد.

باندو ام این روند، دوقم می‌تواند به یکی از قطب‌های مهم اقتصادی منطقه تبدیل شود و نقش پررنگی در تنوع بخشی به اقتصاد عمان و کاهش وابستگی آن به نفت ایفا کند.

یادداشت روز

لجستیک سبز: ضرورت رقابتی مناطق آزاد

از سوخت کشتی‌ها را هدف گرفته و دستیابی به انتشار صفر خالص تا سال ۲۰۵۰ را دنبال می‌کند. هرچند تصویب نهایی این چارچوب به سال ۲۰۲۶ موکول شده است، اما فشارهای اتحادیه اروپا از طریق مقررات FuelEU و ETS، زنجیره تأمین جهانی را تحت تأثیر قرار داده‌اند. صادرکنندگان و فعالان ترانزیت ایرانی که به بازارهای اروپا و آسیا چشم دوخته‌اند، بدون رعایت استانداردهای سبز، به زودی در بنادر مقصد با جریمه یا محدودیت مواجه خواهند شد. مناطق آزاد، با بهره‌گیری از معافیت‌های گمرکی و موقعیت استراتژیک، می‌توانند پیش‌تازان تحول باشند: احداث ترمینال‌های ریلی سبز، استفاده از لوکوموتیوهای کم‌مصرف یا حتی هیدروژنی، و ایجاد «دهکده‌های لجستیک» مجهز به فناوری پایش کربن. البته چالش‌ها کم نیستند. سرمایه‌گذاری اولیه برای نوسازی ناوگان ریلی و زیرساخت‌ها سنگین است و هماهنگی میان سازمان بنادر، راه‌آهن و مدیران مناطق آزاد نیازمند عزم جدی تری است. با این حال، منافع آن غیرقابل انکار است: کاهش هزینه‌های عملیاتی بلندمدت، جذب سرمایه‌گذاران سبز خارجی و تقویت جایگاه ایران به عنوان هاب ترانزیتی پایدار منطقه.

در نهایت، لجستیک سبز برای مناطق آزاد نه یک هزینه اضافی، بلکه سرمایه‌گذاری برای بقا و رقابت‌پذیری است. کسانی که امروز این مسیر را انتخاب کنند، فردا در بازارهای جهانی جایگاه قدرتمندی خواهند داشت. تأخیر، تنها به معنای عقب‌ماندن از کاروان توسعه پایدار خواهد بود.



حسنا راجبی روزنامه‌نگار

یادداشت روز

موقعیت طلایی خلیج فارس؛ مزیت رقابتی کم‌نظیر برای صنایع انرژی بر

نیز نیروگاه ۱۲۰۰ مگاواتی و شبکه خطوط ریلی سراسری، زیرساخت مطمئنی برای تأمین برق و حمل‌ونقل ترکیبی جاده‌ای-ریلی ایجاد کرده‌اند. افزون بر این، تأسیسات آب شیرین‌کن منطقه با ظرفیت روزانه ۸۵ هزار مترمکعب، یکی از حیاتی‌ترین نیازهای صنایع سنگین را پوشش می‌دهد.

مزیت راهبردی این منطقه زمانی آشکارتر می‌شود که به زنجیره تأمین مواد اولیه نگاه کنیم. نزدیکی به معادن بزرگ سنگ آهن کشور همچون چادرملو، گل‌گهر سیرجان و معادن سنگ آهن مرکزی، هزینه حمل‌ونقل را به شکل قابل توجهی کاهش می‌دهد؛ عاملی که در صنایع فولاد و فلزات اساسی مستقیماً بر سودآوری اثرگذار است. ترکیب دسترسی ریلی، جاده‌ای و بندری، امکان انتقال سریع مواد اولیه و محصولات نهایی را در یک چرخه یکپارچه فراهم می‌سازد.

کارشناسان صنعتی این هم‌افزایی زیرساختی را مصداق شکل‌گیری یک «خوشه صنعتی کامل» می‌دانند؛ جایی که انرژی، مواد خام و صادرات در یک جغرافیای واحد به هم پیوند خورده‌اند. در شرایطی که رقابت جهانی بر سر زنجیره‌های تأمین پایدار شدت گرفته است، چنین موقعیتی می‌تواند جایگاه صنایع معدنی ایران را در بازارهای بین‌المللی تقویت کند.

با وجود این مزیت‌ها، چالش‌هایی همچون پایداری تأمین برق در دوره‌های اوج مصرف همچنان مطرح است؛ با این حال، اجرای پروژه‌های جدید نیروگاهی و همکاری با نهادهای توسعه‌ای در حال کاهش این محدودیت‌هاست.



نادیا محمدی معاون سردبیر

تجارت جهانی گزارش می دهد

کیش: پروژه های عظیم، رشد پایدار یا چرخه تکراری ساخت و ساز؟



و فاصله گرفتن از مدل مبتنی بر فروش زمین و ساخت و ساز هستند. با این حال، بررسی دقیق تر نشان می دهد که چالش ها همچنان جدی اند. گردشگری کیش هنوز عمدتاً متکی به گردشگران داخلی است و در سال های اخیر حدود یک میلیون نفر بازدیدکننده سالانه داشته است؛ هرچند در برخی دوره ها، مانند تعطیلات نوروز، رشد

توسعه هندورایی به عنوان جزیره ای سبز، گسترش خدمات سلامت و آموزش، از جمله برنامه های مرتبط با هوش مصنوعی با همکاری دانشگاه تهران، و همچنین مذاکره برای ایجاد منطقه سلامت جنوب کشور. این اقدامات فراتر از ساخت هتل ها و مراکز خرید جدید به نظر می رسند و نشانه ای از تلاش برای تنوع بخشی به اقتصاد جزیره

تجارت جهان جزیره کیش بار دیگر در مرکز توجه سرمایه گذاران قرار گرفته است. در شش ماه نخست سال جاری، سازمان منطقه آزاد کیش موفق به نهایی سازی ۱۳ پروژه سرمایه گذاری به ارزش ۳۳۰ هزار میلیارد ریال (حدود ۶۶۰ میلیون دلار) شد؛ رقمی که معادل کل سرمایه گذاری سه سال گذشته است. این جهش، همراه با رشد ۳۰۰ درصدی سرمایه گذاری داخلی، جذب ۱۵۰ میلیون یورو سرمایه خارجی، تراز تجاری مثبت و ثبت رکوردهای جدید در گردشگری، تصویری امیدوارکننده از «اقتصاد پروژه ای» کیش ترسیم می کند. اما پرسش اساسی همچنان پابرجاست: آیا این موج پروژه ای، اقتصاد جزیره را به سوی رشدی پایدار و متنوع هدایت می کند یا صرفاً چرخه ای آشنا از ساخت و سازهای پرهزینه، اشتغال موقت و وابستگی به تقاضای گردشگری را تکرار خواهد کرد؟

کیش از دهه ۱۳۷۰ به عنوان نخستین منطقه آزاد تجاری - صنعتی ایران، با هدف جذب سرمایه خارجی، توسعه صنعت و افزایش صادرات شکل گرفت. با این حال، در عمل این جزیره بیش از هر چیز به مقصدی برای گردشگران داخلی، مراکز خرید و پروژه های عمرانی تبدیل شد. هدف اولیه مناطق آزاد، یعنی ایجاد ارزش افزوده صنعتی و پیوند با اقتصاد جهانی، در کیش کمتر محقق شد و اقتصاد آن عمدتاً بر پایه مصرف داخلی و خدمات گردشگری استوار ماند. این الگو، هرچند در دوره هایی رونق ایجاد کرد، اما به دلیل ماهیت چرخه ای ساخت و ساز و وابستگی به متغیرهای کلان اقتصادی و سیاسی، همواره آسیب پذیری بالایی داشته است.

اکنون با مدیریت جدید، طرح جامع «کیش ۱۴۱۴» با افق سال ۱۴۱۴ شمسی (۲۰۳۵ میلادی) تدوین شده است. هدف این برنامه، تبدیل کیش به الگویی برای مناطق آزاد «نسل هفتم» است. پروژه های اعلام شده نیز متنوع به نظر می رسند؛ از توسعه فرودگاه با احداث باند جدید و تجهیز آن به سامانه های نوآوری پیشرفته گرفته تا ایجاد شهر نمایشگاهی ۲۷ هکتاری، توسعه بندر آفتاب، تبدیل میدان نفتی زیرزمینی به یک هاب سرمایه گذاری با ارزش تقریبی ۷ میلیارد دلار،

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

شهر فرودگاهی؛ دروازه جدید ایران به تجارت جهانی



تجارت جهان در شرایطی که اقتصاد ایران در جست و جوی مسیرهای جدید برای اتصال پایدار به زنجیره تجارت جهانی است، «شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)» به عنوان تنها منطقه آزاد پایتخت، در حال تبدیل شدن به یکی از مهم ترین پروژه های بازآرایی ژئواکونومیک کشور است. سرپرست دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد این مجموعه را «نزدیک ترین نقطه اتصال اقتصاد ایران به تجارت جهانی» توصیف کرده؛ توصیفی که اگرچه سیاسی به نظر می رسد، اما در بطن خود حامل یک منطق اقتصادی قابل اندازه گیری است: تمرکز زیرساختی، کاهش هزینه

مبادله و افزایش سرعت گردش کالا و سرمایه.

۱. جایگاه ژئواقتصادی؛ مزیت تمرکز در قلب شبکه حمل و نقل

شهر فرودگاهی امام خمینی در فاصله ای کمتر از ۵۰ کیلومتری تهران قرار دارد و به طور هم زمان به شبکه هوایی، جاده ای و ریلی کشور متصل است. این موقعیت، آن را از سایر مناطق آزاد ایران متمایز می کند؛ زیرا برخلاف مناطق مرزی، در مرکز ثقل تقاضای داخلی (تهران) و دروازه ورود و خروج بین المللی (فرودگاه) قرار گرفته است. بر اساس داده های رسمی منتشر شده از مدیران این منطقه، این مجموعه در نقطه تقاطع کریدورهای «شمال - جنوب» و «شرق - غرب» کشور قرار دارد؛ موقعیتی که در ادبیات اقتصاد حمل و نقل به عنوان «گره شبکه ای باضرب اتصال بالا» شناخته می شود. در مدل های اقتصاد شبکه ای، هر ۱۰٪ افزایش در اتصال لجستیکی می تواند تا ۳ تا ۵٪ کاهش در هزینه مبادله بین المللی ایجاد کند. اگر این نسبت برای ایران نیز قابل تعمیم باشد، شهر فرودگاهی می تواند به یکی از معدود نقاط کاهش دهنده اصطکاک تجاری کشور تبدیل شود.

۲. ظرفیت های لجستیکی؛ از انبارداری تا صادرات مجدد

برنامه توسعه این منطقه بر سه محور اصلی استوار است:

* لجستیک و انبارداری هوشمند

* صادرات مجدد (Re-export)

* خدمات ارزش افزوده و تجارت الکترونیک

طبق اعلام مدیران منطقه، ظرفیت های گسترده انبارداری، پردازش کالا و خدمات کارگرد این مجموعه می تواند به شکل گیری یک هاب منطقه ای منجر شود.

در ادبیات تجارت جهانی، مناطق مشابه مانند «جبل علی» در امارات یا «اینچون» در کره جنوبی نشان داده اند که سهم درآمدهای غیرنفتی در چنین هاب هایی می تواند طی یک دهه به بیش از ۲۰٪ تولید ناخالص محلی برسد. اگرچه ایران در شرایط متفاوتی قرار دارد، اما الگوی عملکردی مشابه قابل تصور است.

یزد؛ گره طلایی اقتصاد یا گلوگاه لجستیک؟



مسیرها تا ۱۰ برابر ظرفیت موجود افزایش یافته و در مسیرهای کلیدی مانند تهران-یزد، کمبود واگن و توقف بخشی از ناوگان، ظرفیت جابه جایی مسافر را از حدود ۱۸۰ نفر در روز به نزدیک ۲۰۰ نفر کاهش داده است. این شکاف، عملاً فشار مضاعفی بر حمل و نقل جاده ای وارد کرده و هزینه های لجستیکی صنایع یزد را افزایش داده است.

از منظر اقتصادی، این عدم توازن به معنای افزایش هزینه تمام شده صادرات برای صنایع مستقر در یزد است؛ به ویژه در بخش هایی مانند فولاد، کاشی و محصولات معدنی که سهم بالایی در سبد صادراتی استان دارند. در شرایطی که منطقه ویژه اقتصادی یزد به دنبال جذب سرمایه گذاری خارجی و داخلی است، نبود یک شبکه ریلی پایدار می تواند نرخ بازگشت سرمایه پروژه های صنعتی را کاهش دهد.

در سطح ژئواقتصادی نیز یزد در حال تبدیل شدن به یک گره مهم در کریدورهای ترانزیتی شرق به غرب است. برنامه های اخیر برای توسعه لجستیک ریلی و اتصال به زنجیره های بین المللی، این استان را در موقعیتی استراتژیک قرار داده است، اما بدون تقویت زیرساخت های ریلی، این موقعیت بیشتر «پتانسیل بالقوه» باقی خواهد ماند تا «ظرفیت بالفعل».

جمع بندی تحلیلی

یزد در حال تجربه یک دوگانگی ساختاری است: از یک سو رشد صنعتی و توسعه منطقه ویژه اقتصادی، و از سوی دیگر محدودیت های جدی در زیرساخت ریلی. داده ها نشان می دهد که اگرچه پروژه های جدید می توانند ظرفیت حمل بار را چند میلیون تن افزایش دهند، اما تا زمانی که نوسازی ناوگان و افزایش ظرفیت عملیاتی شبکه ریلی به صورت هم زمان انجام نشود، نقش یزد به عنوان هاب لجستیکی ایران با تأخیر در تحقق مواجه خواهد شد.

تجارت جهان یزد، یکی از مهم ترین کانون های صنعتی و معدنی ایران، امروز در نقطه ای ایستاده که از یک سو با توسعه «منطقه ویژه اقتصادی» و جهش ظرفیت های تولیدی روبه رو است و از سوی دیگر با یک گلوگاه ساختاری در حمل و نقل ریلی دست و پنجه نرم می کند؛ گلوگاهی که به گفته تحلیل داده های حمل و نقل ایران، می تواند تا ۳۰ درصد ظرفیت بالقوه تجارت منطقه ای این استان را محدود کند. در حالی که پروژه های ریلی جدید وعده کاهش ۳۱۰ کیلومتری مسیرهای ترانزیتی را می دهند، شکاف میان «زیرساخت موجود» و «تقاضای واقعی» همچنان در حال گسترش است.

استان یزد طی دهه گذشته به یکی از قطب های صنعتی ایران تبدیل شده است؛ با تمرکز بر صنایع فلزی، معدنی، نساجی و فرآورده های ساختمانی. در همین چارچوب، توسعه منطقه ویژه اقتصادی یزد به عنوان یکی از ابزارهای جذب سرمایه و تسهیل صادرات مطرح شده است. این منطقه ویژه حدود ۵۷۰ هکتار وسعت دارد و در نزدیکی شبکه های حمل و نقل زمینی و هوایی قرار گرفته، اما ضعف در اتصال ریلی به شبکه سراسری همچنان یک مانع کلیدی باقی مانده است.

در سطح کلان تر، پروژه راه آهن یزد-اقلید با طول ۲۷۰ کیلومتر، به عنوان یکی از مهم ترین طرح های اتصال شرق - جنوب غرب ایران، با هدف کاهش بیش از ۳۱۰ کیلومتر مسیر ترانزیتی طراحی شده است. این پروژه در صورت تکمیل، ظرفیت جابه جایی سالانه بیش از ۳ میلیون تن بار در سال های ابتدایی و تا ۷ میلیون تن در افاق توسعه را خواهد داشت. این ارقام نشان می دهد که یزد می تواند به یک هاب لجستیکی میان استان های معدنی جنوب و کریدورهای شرقی کشور تبدیل شود.

اما واقعیت شبکه حمل و نقل ریلی ایران تصویری متفاوت ارائه می دهد. بر اساس داده های منتشر شده از وضعیت شبکه ریلی کشور، تقاضای سفر در برخی

تجارت جهانی بررسی می‌کند

ارس در تقاطع تحریم‌ها و تنش‌های قفقاز: راهکارهای توسعه پایدار تا ۱۴۱۰

تجارت جهان

جلفا - منطقه آزاد ارس، با موقعیت مرزی منحصربه‌فرد خود در شمال غرب ایران، در سال‌های اخیر شاهد رشد سرمایه‌گذاری داخلی و گسترش صادرات به بازارهای اوراسیا بوده است. با این حال، رژیم تحریم‌های بین‌المللی، تنش‌های ژئوپلیتیکی با همسایگان و چالش‌های ساختاری داخلی، جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را محدود کرده و چشم‌انداز توسعه پایدار این منطقه را تا افاق ۱۴۰۵ تا ۱۴۱۰ تحت تأثیر قرار داده است.



می‌دهند. علاوه بر این، چالش‌های زیرساختی، از جمله تأمین پایدار انرژی برای واحدهای صنعتی، همچنان گزارش می‌شود. از منظر پایداری زیست‌محیطی، مدیریت مشترک رودخانه ارس با کشورهای همسایه، به‌منظور جلوگیری از آلودگی و حفظ منابع آبی، اهمیت راهبردی دارد. همچنین، تمرکز بر توسعه صنایع سبز و گردشگری می‌تواند به ایجاد تعادل میان رشد اقتصادی و حفاظت از محیط زیست کمک کند.

چشم‌انداز آینده: اولویت‌های عملی

برای دستیابی به رشد پایدار تا سال ۱۴۱۰، ارس نیازمند رویکردی سه‌جانبه است.

نخست، تقویت شفافیت و حکمرانی مطلوب. نظارت دقیق‌تر بر فعالیت شرکت‌ها، کاهش بوروکراسی غیرضروری و تمرکز بر اجرای پروژه‌های واقعی، می‌تواند جذابیت منطقه را برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی افزایش دهد.

دوم، تنوع‌بخشی به بخش‌های اقتصادی و شرکای تجاری. توسعه صنایع دانش‌بنیان، انرژی‌های تجدیدپذیر، صنایع فرآوری محصولات کشاورزی و گردشگری، همراه با تقویت کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب، از ظرفیت بالایی برخوردار است. همچنین، دیپلماسی اقتصادی فعال برای کاهش تنش‌ها با همسایگان، نقشی کلیدی در تحقق این هدف خواهد داشت.

سوم، سرمایه‌گذاری هدفمند در زیرساخت‌ها. تکمیل پروژه‌هایی مانند شهر فرودگاهی، شبکه ریلی و سامانه‌های لجستیکی مدرن، همراه با اعمال معیارهای پایداری در ارزیابی طرح‌های توسعه‌ای، از الزامات موفقیت بلندمدت منطقه محسوب می‌شود.

منطقه آزاد ارس، با برخورداری از موقعیت جغرافیایی استثنایی، همچنان این ظرفیت را دارد که به هاب تجاری شمال غرب ایران تبدیل شود. تحقق این هدف، به مدیریت هوشمندانه ریسک‌های خارجی، انجام اصلاحات ساختاری داخلی و بهره‌برداری مؤثر از فرصت‌های منطقه‌ای بستگی دارد.

در شرایطی که زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای در اقتصاد

جهانی از اهمیت روزافزونی برخوردار شده‌اند، ارس می‌تواند نقشی مؤثرتر ایفا کند؛ مشروط بر آنکه سیاست‌هایی واقع‌بینانه، پایدار و نتیجه‌محور در این منطقه به اجرا گذاشته شوند.

گزارش کوتاه

موج سرمایه در غرب؛ ۵۷۱ شرکت در بانه-مربوان



تجارت جهان

آزاد در اقتصاد ایران همواره به‌عنوان موتورهای بالقوه توسعه معرفی شده‌اند، داده‌های جدید از منطقه آزاد بانه-مربوان نشان می‌دهد که این پروژه وارد مرحله‌ای از «شکل‌گیری نهادی اولیه» شده است. ثبت ۵۷۱ شرکت فعال در این منطقه، در کنار واگذاری حدود ۹۷۰ هکتار اراضی دارای سند رسمی و آغاز عملیات زیرساختی، نشانه‌ای از گذار تدریجی این منطقه از فاز طراحی به فاز عملیاتی است؛

گذاری که می‌تواند در صورت تداوم سیاست‌های حمایتی، به یکی از کانون‌های تجارت مرزی ایران با اقلیم کردستان عراق تبدیل شود.

۱. نقطه عطف: ثبت ۵۷۱ شرکت؛ شاخصی از شکل‌گیری زیست‌بوم اقتصادی

ثبت ۵۷۱ شرکت در منطقه آزاد بانه-مربوان را می‌توان نخستین شاخص قابل اندازه‌گیری از فعال شدن هسته اقتصادی این منطقه دانست. در ادبیات توسعه منطقه‌ای، تعداد شرکت‌های ثبت‌شده در سال‌های اولیه یک منطقه آزاد، معمولاً به‌عنوان «شاخص اعتماد سرمایه‌گذاران» تعبیر می‌شود.

بر اساس داده‌های منتشرشده، این شرکت‌ها در حوزه‌هایی چون تجارت مرزی، خدمات لجستیک، کشاورزی صادرات-محور، و فعالیت‌های بازرگانی ثبت شده‌اند.

اگرچه این عدد در مقایسه با مناطق آزاد بالغ کشور هنوز محدود است، اما برای منطقه‌ای که عملاً از سال ۱۴۰۲ وارد فاز اجرایی شده، می‌توان آن را نشانه‌ای از شتاب

همکاری وجود دارد؛ از جمله اجرای پروژه‌های مشترک لجستیکی و ترانزیتی که می‌تواند برای هر دو طرف سودمند باشد.

چالش‌های ساختاری و پایداری

گزارش کوتاه

خصوصی سازی آرام توسعه شهری در سیرجان

حسنا رحیمی
روزنامه‌نگار

تجارت جهان

در سال‌های اخیر، منطقه معدنی گل‌گهر و گهرزمین در سیرجان از یک قطب صرفاً استخراجی، به یک آزمایشگاه توسعه شهری-صنعتی تبدیل شده است. شواهد نشان می‌دهد شرکت‌های بزرگ معدنی فعال در این منطقه، از جمله شرکت‌های زنجیره فولاد و سنگ آهن، به‌طور فزاینده‌ای در حوزه‌هایی فراتر از تولید صنعتی ورود کرده‌اند؛ از ساخت مسکن کارگری تا توسعه زیرساخت‌های خدماتی و ایجاد شهرک‌های پشتیبان. این روند، در حال بازتعریف مرز میان «توسعه صنعتی» و «توسعه شهری» در ایران است و می‌تواند الگویی از خصوصی‌سازی تدریجی توسعه شهری در مناطق ویژه اقتصادی ارائه دهد. منطقه گل‌گهر در شهرستان سیرجان، با ذخیره‌ای در حدود ۱.۲ میلیارد تن سنگ آهن و ظرفیت تولیدی که در برخی برآوردها از ۳۰ میلیون تن محصول معدنی و فولادی در سال فراتر می‌رود، یکی از بزرگ‌ترین قطب‌های معدنی خاورمیانه محسوب می‌شود. این تمرکز عظیم سرمایه و تولید، به شکل طبیعی فشار قابل توجهی بر زیرساخت‌های شهری اطراف ایجاد کرده است؛ به‌ویژه در حوزه مسکن، حمل‌ونقل و خدمات عمومی.

بررسی پروژه‌های توسعه‌ای نشان می‌دهد شرکت‌های اصلی فعال در منطقه، به‌ویژه مجموعه‌های بزرگ معدنی و فولادی، به تدریج نقش مستقیم در تأمین زیرساخت‌های غیرصنعتی ایفا کرده‌اند. برای نمونه، در اسناد رسمی و گزارش‌های مسئولیت اجتماعی یکی از شرکت‌های بزرگ فولادی منطقه، توسعه خدمات شهری، ساخت مراکز رفاهی و پروژه‌های زیست‌محیطی به‌عنوان بخشی از مأموریت تعریف شده است. همچنین پروژه‌هایی مانند ایجاد شهرک‌های کارگری و تعاونی‌های مسکن با سرمایه‌گذاری مستقیم یا غیرمستقیم شرکت‌ها در حال اجراست که نشان از تغییر نقش این بنگاه‌ها از تولیدکننده صرف به «توسعه‌گر منطقه‌ای» دارد.

یکی از نمونه‌های شاخص، تشکیل تعاونی‌های مسکن کارگری در مجموعه‌های فولادی منطقه است که با هدف تأمین مسکن پایدار برای هزاران نیروی کار ایجاد شده‌اند. بر اساس داده‌های ثبتی، برخی از این تعاونی‌ها با سرمایه اولیه چند میلیارد ریالی و با مأموریت ساخت واحدهای مسکونی در محدوده صنعتی گل‌گهر فعالیت می‌کنند. این روند در عمل، بخشی از بار دولت محلی در حوزه تأمین مسکن را به دوش بخش خصوصی صنعتی منتقل کرده است.

از سوی دیگر، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل نیز در همین مسیر قرار دارد. پروژه‌های اتصال ریلی منطقه گل‌گهر به شبکه سراسری، با هدف افزایش ظرفیت جابه‌جایی بار تا حدود ۱۸ میلیون تن در سال، علاوه بر کارکرد صنعتی، اثرات مستقیم بر توسعه شهری منطقه دارند. کاهش فشار جاده‌ای، بهبود ایمنی و کاهش هزینه‌های لجستیکی، به‌طور غیرمستقیم کیفیت زندگی شهری در سیرجان را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

اما مهم‌ترین تغییر، شکل‌گیری نوعی «شهر صنعتی خصوصی شده» در اطراف منطقه ویژه است. در این مدل، شرکت‌های معدنی نه تنها تولیدکننده ثروت، بلکه تأمین‌کننده زیرساخت‌های پایه شهری نیز هستند. این شامل ساخت مراکز خدماتی، فضاهای تفریحی، زیرساخت‌های درمانی و حتی برنامه‌ریزی شهری در مقیاس محلی می‌شود. نمونه بارز آن، توسعه مجموعه‌های بزرگ تفریحی-خدماتی در قالب پروژه‌های مسئولیت اجتماعی

است که کارکردی فراتر از سرگرمی داشته و عملاً نقش مکمل شهری ایفا می‌کنند. از منظر اقتصادی، این مدل توسعه پیامدهای دوگانه دارد. از یک سو، ورود سرمایه‌های عظیم معدنی به زیرساخت شهری باعث افزایش سرعت توسعه، کاهش کمبودهای مزمن خدماتی و ارتقای استانداردهای زندگی در مناطق صنعتی شده است. از سوی دیگر، وابستگی ساختار شهری به یک یا چند بنگاه بزرگ، می‌تواند ریسک تمرکز قدرت اقتصادی و تصمیم‌گیری را افزایش دهد. در چنین شرایطی، مرز میان منافع عمومی و منافع شرکتی به تدریج کمرنگ می‌شود.

برآوردهای کارشناسی نشان می‌دهد سهم هزینه‌های مسئولیت اجتماعی و توسعه زیرساختی شرکت‌های معدنی در برخی مناطق صنعتی کشور طی پنج سال اخیر رشد قابل توجهی داشته و در برخی پروژه‌ها به ده‌ها هزار میلیارد ریال رسیده است. این روند اگرچه هنوز به‌صورت نظام‌مند در سیاست‌گذاری شهری ایران تثبیت نشده، اما در عمل در حال شکل‌دهی به یک مدل جدید حکمرانی شهری است.

در سطح کلان، این تحول را می‌توان نوعی «گذار از شهر دولتی به شهر صنعتی-خصوصی» دانست؛ مدلی که در آن شرکت‌های بزرگ معدنی و فولادی، نقش شبه‌دولتی در توسعه محلی ایفا می‌کنند. سیرجان و منطقه گل‌گهر، در حال حاضر یکی از مهم‌ترین نمونه‌های این گذار در ایران محسوب می‌شوند.

نادیا محمدی
معاون سردبیر

انحصاری که جاده‌ها را نایمن و اقتصاد را فرسوده کرده است

«پیکان و پراید» علیه پلاک منطقه آزاد



به خوبی نشان می‌دهد.

در تحلیل علل تصادفات، حدود ۵۲ درصد عوامل انسانی، ۳۰ درصد شرایط جاده‌ای و ۱۳ درصد نقص فنی خودروها نقش دارند. اما بخش سوم، یعنی نقص فنی، مستقیماً به کیفیت پایین خودروهای تولید داخل مرتبط است؛ خودروهایی با استانداردهای ایمنی محدود، ساختار بدنه ضعیف و در بسیاری موارد فاقد تجهیزات حیاتی مانند کیسه هوای سیستم ترمز ضد قفل.

خودروهای نایمن و هزینه‌های انسانی

برخی از خودروهای تولید داخل، از جمله مدل‌های قدیمی پراید و برخی نسخه‌های پژو، بارها در گزارش‌های ایمنی به عنوان خودروهای پرریسک معرفی شده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از قربانیان تصادفات، سرنشینان همین خودروها بوده‌اند. بر اساس گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در سال ۱۳۹۷، تنها دو خودروی پراید و پژو ۴۰۵ مسئول بیش از ۹۰۰۰ مرگ ناشی از تصادفات بوده‌اند و در نوروز سال ۱۴۰۳ نیز بیش از ۶۲ درصد از تصادفات مرگبار مربوط به این خودروها بوده.

نتیجه این انحصار، تولید خودروهایی با کیفیت پایین، مصرف سوخت بالا و فناوری قدیمی است. در شرایطی که خودروهای مدرن جهانی به سمت کاهش مصرف انرژی و افزایش ایمنی حرکت کرده‌اند، ناوگان خودرویی ایران همچنان از استانداردهای چند دهه قبل پیروی می‌کند.

برآوردها نشان می‌دهد مصرف سوخت خودروهای داخلی به طور قابل توجهی بالاتر از استانداردهای جهانی است. در صورت نوسازی ناوگان و استفاده از خودروهای مدرن یا هیبریدی، امکان صرفه جویی روزانه ده‌ها میلیون لیتر بنزین وجود دارد؛ رقمی که می‌تواند بخش مهمی از ناترازی انرژی کشور را جبران کند.

در چنین شرایطی، شکایت ایران خودرو از تسهیل تردد خودروهای منطقه آزاد، صرفاً یک اختلاف اداری نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تلاش برای حفظ انحصار بازار در برابر ورود هرگونه رقابت است. خودروهای مناطق آزاد، که اغلب کیفیت بالاتری دارند، می‌توانند سطح انتظارات بازار را تغییر دهند و فشار برای ارتقای استانداردها ایجاد کنند.

ضرورت اصلاح ساختاری

صنعت خودروسازی ایران طی سال‌های گذشته بارها با اتهامات مربوط به فساد، رانت، واردات قطعات بی‌کیفیت و سوءاستفاده از ارز دولتی مواجه بوده است. با وجود وعده‌های متعدد برای اصلاح، ساختار کلی این صنعت تغییر اساسی نکرده است.

ادامه وضعیت فعلی، نه تنها از نظر اقتصادی ناکارآمد است، بلکه پیامدهای انسانی گسترده‌ای دارد. سالانه نزدیک به ۲۰ هزار مرگ جاده‌ای، در کنار مصرف بالای سوخت و آلودگی محیط زیست، هزینه‌ای سنگین بر جامعه تحمیل می‌کند.

راه حل این بحران، ایجاد رقابت واقعی در بازار خودرو است. این امر می‌تواند از طریق واردات آزاد خودروهای ایمن و استاندارد، کاهش تعرفه‌های سنگین، و بازنگری اساسی در ساختار دو خودروساز بزرگ کشور محقق شود.

تجربه کشورهای مختلف نشان داده است که ورود رقابت خارجی، به سرعت موجب ارتقای کیفیت، کاهش قیمت و افزایش ایمنی می‌شود. در مقابل، تداوم انحصار، تنها به تثبیت ناکارآمدی منجر خواهد شد.

جمع‌بندی

توقف تفاهم‌نامه تردد خودروهای مناطق آزاد، در ظاهر یک اختلاف حقوقی است، اما در عمق خود، بازتابی از یک مسئله ساختاری بزرگ‌تر است: انحصار در صنعت خودرو، تا زمانی که این ساختار اصلاح نشود، نه ایمنی جاده‌ها بهبود خواهد یافت، نه مصرف سوخت کاهش پیدا خواهد کرد و نه فشار اقتصادی از دوش مردم برداشته می‌شود. ایران خودرو و سایپا، در وضعیت فعلی، تنها تولیدکننده خودرو هستند؛ بلکه به نماد یک ساختار انحصاری تبدیل شده‌اند که هزینه‌های آن را سالانه هزاران خانواده با جان خود می‌پردازند.

گزارش کوتاه

دوغارون در دوراهی جهش یا ازدحام



تجارت جهان در حالی که مرز دوغارون به عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های تجاری ایران و افغانستان نقش حیاتی در جریان تجارت منطقه‌ای ایفا می‌کند، توافق اخیر دو کشور برای افزایش ظرفیت عبور کامیون‌ها تا سقف ۲۴۰ دستگاه در روز، این مرز را مسیر یک جهش کمی قرار داده است. با این حال، داده‌های موجود نشان می‌دهد زیرساخت‌های فعلی و نظام مدیریت مرزی هنوز با این هدف فاصله معناداری دارند و احتمال ایجاد گلوگاه‌های عملیاتی در صورت اجرای کامل این سیاست بالا است.

بر اساس داده‌های منتشرشده از منابع رسمی و رسانه‌ای، در حال حاضر میانگین تردد روزانه کامیون‌ها در مرز دوغارون بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ دستگاه در نوسان است؛ رقمی که به شدت تحت تأثیر شرایط عملیاتی، اختلافات گمرکی و ظرفیت پردازش مرزی قرار دارد. در برخی دوره‌ها حتی افت تردد تا حدود ۱۳۰ کامیون نیز گزارش شده است، که نشان دهنده ناپایداری جریان لجستیکی در این گذرگاه است.

در توافقات اخیر میان تهران و کابل، هدف‌گذاری جدیدی برای افزایش ظرفیت تا حدود ۲۴۰ کامیون در روز مطرح شده است؛ رقمی که تقریباً ۲۰ تا ۱۲۰ درصد بالاتر از وضعیت فعلی محسوب می‌شود، بسته به مبنای محاسبه (حداقل یا حداکثر تردد فعلی). این افزایش در ظاهر می‌تواند به معنای رشد قابل توجه تجارت دو جانبه، تسهیل صادرات و کاهش زمان توقف کالا باشد، اما واقعیت میدانی پیچیده‌تر از اهداف

گزارش کوتاه

بازگشت بیم با موتور صنعت



تجارت جهان شهر بیم، که دو دهه پیش با یکی از ویرانگرترین زلزله‌های تاریخ معاصر ایران شناخته شد، امروز در حال بازتعریف جایگاه اقتصادی خود است. داده‌های رسمی و برآوردهای میدانی نشان می‌دهد که این منطقه اکنون با ایجاد بیش از ۵ تا ۱۰ هزار فرصت شغلی در بخش‌های صنعتی و خدماتی، به یکی از کانون‌های مهم اشتغال‌زایی و شرق استان کرمان تبدیل شده است؛ تحوли که نه تنها ساختار اقتصادی شهر را از کشاورزی صرف (به ویژه خرما) فراتر برده، بلکه جریان مهاجرت نیروی کار را نیز معکوس کرده و بیم را به مقصدی برای جذب کارگران و متخصصان تبدیل کرده است.

اقتصاد بیم تا پیش از دهه ۱۳۸۰ عمدتاً بر کشاورزی و به ویژه تولید خرما می‌مضافتی استوار بود؛ محصولی که هنوز هم ستون فقرات درآمدی منطقه محسوب می‌شود. با این حال، توسعه منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بیم، معادلات اقتصادی این شهر را تغییر داده است. بر اساس گزارش‌های رسمی، تنها در این مجموعه صنعتی، بیش از ۵ هزار شغل مستقیم ایجاد شده و در برخی دوره‌ها این ظرفیت به نزدیک ۱۰ هزار فرصت شغلی نیز رسیده است.

این ارقام برای شهری با جمعیت متوسط و سابقه و خدمات پشتیبان در ارگ جدید بیم، باعث شده

ساختار اشتغال از حالت سنتی (کشاورزی فصلی و کم‌درآمد) به سمت اشتغال صنعتی پایدار حرکت کند. این تغییر، به طور مستقیم بر نرخ ماندگاری جمعیت جوان در منطقه اثر گذاشته و حتی در برخی سال‌ها گزارش‌هایی از مهاجرت معکوس نیروی کار به بیم ثبت شده است؛ پدیده‌ای که در اقتصاد مناطق کمتر توسعه‌یافته، یک شاخص مهم موفقیت تلقی می‌شود.

از نظر تحلیل اقتصادی، اشتغال ۵ تا ۱۰ هزار نفری در یک منطقه ویژه صنعتی، اگرچه در مقیاس ملی عددی متوسط محسوب می‌شود، اما در مقیاس محلی، اثر چندبرابری دارد. برآوردهای کارشناسی نشان می‌دهد هر شغل مستقیم صنعتی می‌تواند بین ۲ تا ۳ شغل غیرمستقیم در بخش‌های خدماتی، حمل‌ونقل و تأمین ایجاد کند. بنابراین، اثر واقعی این تحول در بیم می‌تواند به بیش از ۱۵ تا ۲۰ هزار فرصت شغلی کلان در سطح منطقه‌ای برسد.

در کنار این تحول، نقش دولت و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی نیز قابل توجه است. ایجاد منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید، توسعه زیرساخت‌های انرژی، و تسهیل ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، از جمله عواملی بوده‌اند که مسیر صنعتی شدن بیم را هموار کرده‌اند. در واقع، بیم نمونه‌ای از سیاست «توسعه مبتنی بر خوشه صنعتی» در مناطق کمتر برخوردار ایران است؛ مدلی که هدف آن کاهش وابستگی اقتصاد محلی به کشاورزی سنتی و افزایش تاب‌آوری اقتصادی است.

با این حال، چالش‌هایی نیز در مسیر این تحول وجود دارد. وابستگی بخشی از اقتصاد منطقه به صنایع مونتاژی، نوسانات بازار کار و نیاز به ارتقای مهارت نیروی انسانی از جمله مسائلی هستند که می‌توانند پایداری این رشد را تحت تأثیر قرار دهند. کارشناسان تأکید می‌کنند که اگر سرمایه‌گذاری در آموزش فنی و حرفه‌ای هم‌زمان با توسعه صنعتی ادامه پیدا نکند، احتمال ایجاد شکاف مهارتی در بازار کار افزایش خواهد یافت.