

# تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی

چهارشنبه ۱۴ بهمن ۱۴۰۲ | شماره ۱۵۸ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



تفاهم نامه استاندارد و  
دو غارون امضا شد

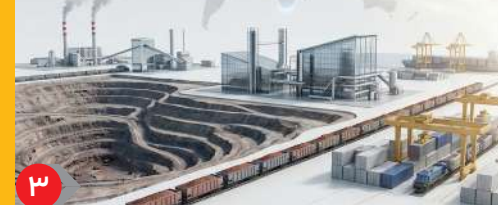
تهران رسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

1-07-2026

www.TejarateJahani.Com

آینده صادرات معدنی  
یزد؛ فرصت طلائی یا  
هشدار خام فروشی؟



۳

قصر شیرین؛ دروازه تازه  
خودروهای خارجی یا آغاز  
رقابت تازه میان مناطق آزاد؟



۴

نبض ترانزیت  
در شهر فرودگاهی



۴

با شکایت ایران خودرو و نظر معاونت حقوقی  
ریاست جمهوری، رقم خورد؛

## لغو تردد

## کشوری پلاک

## منطقه آزاد

۳

منطقه آزاد انزلی؛  
قطب مغفول  
اقتصاد آبی ایران

۴



کیش در  
جست و جوی  
ثبات پرواز

تجارت جهانی  
گزارش می دهد

فرودگاه بین المللی کیش  
KISH INTERNATIONAL AIRPORT

۲

## هاینان؛ ویتترین اقتصاد نوین چین



تجارت جهانی در هنگامه ای که جهان با گسترش حمایت گرایی، بازاریابی زنجیره های تأمین و رقابت فزاینده قدرت های اقتصادی روبه رو است، چین پروژه ای را پیش می برد که می تواند سیمای تجارت آسیا را در دهه آینده دگرگون کند. جزیره هاینان، واقع در جنوبی ترین بخش چین، دیگر تنها یک مقصد گردشگری نیست؛ یکن آن را به بزرگ ترین بندر تجارت آزاد کشور و یکی از بلند پروازانه ترین آزمایشگاه های سیاست گذاری اقتصادی خود بدل کرده است. برخلاف بسیاری از مناطق آزاد که کارکشان به کاهش تعرفه ها یا آسان سازی تشریفات گمرکی محدود می شود، هاینان با رویکردی فرایر طراحی شده است. هدف، ایجاد محیطی است که در آن کالا، سرمایه، خدمات و داده با آزادی بیشتری جابه جا شوند و سرمایه گذاران خارجی با مقرراتی ساده تر و هزینه ای کمتر فعالیت کنند. این الگو، بیش از آنکه یک منطقه آزاد متعارف باشد، کوششی برای آزمودن نسل تازه ای از حکمرانی اقتصادی است.

چین از سال ۲۰۲۰ برنامه تبدیل هاینان به بندر تجارت آزاد را آغاز کرد و بر پایه نقشه راه رسمی، در پی آن است که تا پایان دهه جاری چارچوبی با تعرفه های پایین تر، فرآیندهای گمرکی هوشمند و مقررات سرمایه گذاری انعطاف پذیرتر ایجاد کند. این سیاست بخشی از راهبرد کلان پکن برای کاهش وابستگی به صادرات سنتی و تقویت مصرف داخلی، خدمات پیشرفته و صنایع دانش بنیان به شمار می رود. در این میان، جایگاه جغرافیایی هاینان نیز بر اهمیت آن افزوده است. این جزیره در میانه یکی از پرترددترین آبراه های بازرگانی جهان قرار دارد؛ جایی که مسیرهای دریایی شرق آسیا را به جنوب شرق آسیا، اقیانوس هند و خاورمیانه پیوند می دهد. از این منظر، هاینان تنها یک پروژه اقتصادی نیست، بلکه حلقه ای از راهبرد دریایی چین برای افزایش نفوذ بازرگانی در منطقه هند. آرام نیز به شمار می آید. با این همه، مسیر پیش رو هموار نیست. کندی رشد اقتصاد چین، کاهش سرمایه گذاری خارجی، تنش های فناوری و رقابت با سنگاپور، هنگ کنگ و دوبی از مهم ترین چالش های این طرح است.

با وجود این، تجربه هاینان نشان می دهد که کامیابی یک منطقه آزاد بیش از معافیت های مالیاتی، به کیفیت نهادها، شفافیت مقررات، زیرساخت های لجستیکی و پیوند با اقتصاد جهانی وابسته است. اگر این طرح به هدف برسد، هاینان می تواند به یکی از اثرگذارترین مراکز تجارت آزاد آسیا بدل شود.

یادداشت روز

### نسل تازه سرمایه گذاران ارس؛ از سرمایه داران سنتی تا کارآفرینان فناوری

گسترده نیست، اما از شکل گیری الگویی تازه حکایت دارد.

با این حال، این دگرگونی بی چالش نیست. فعالان بخش خصوصی از دشواری تأمین نیروی انسانی متخصص، پیچیدگی برخی فرایندهای اداری، محدودیت های مالی و نوسان های اقتصادی به عنوان موانع اصلی یاد می کنند. در چنین شرایطی، صرف برخورداری از مشوق های قانونی برای جذب سرمایه کافی نیست؛ آنچه سرمایه گذار امروز می جوید، ثبات، پیش بینی پذیری و زیرساختی است که بتواند برنامه ای بلندمدت برپایه آن بنا کند.

از سوی دیگر، رقابت میان مناطق آزاد نیز وارد مرحله ای تازه شده است. دیگر کمتر سرمایه گذاری تنها به معافیت های مالیاتی دل می بندد. کیفیت زیرساخت، دسترسی به نیروی انسانی ماهر، پیوند با دانشگاه ها، خدمات دیجیتال و سهولت انجام کسب و کار، به شاخص هایی تعیین کننده تبدیل شده اند. از این منظر، ارس برای حفظ جایگاه خود ناگزیر است مزیت های تازه ای خلق کند؛ مزیت هایی که فراتر از امتیازهای سنتی باشند.

شاید مهم ترین پرسش امروز این باشد که آیا ارس می تواند از یک منطقه آزاد با هویت عمدتاً بازرگانی، به کانونی برای اقتصاد نوآور و تولید دانش بنیان بدل شود؟ پاسخ این پرسش، نه در شعارها، بلکه در کیفیت سرمایه هایی نهفته است که در سال های آینده جذب خواهند شد. اگر سهم سرمایه گذاری های فناورانه، صادرات محور و دانش بنیان افزایش یابد، ارس تنها مقصد سرمایه نخواهد بود؛ بلکه به یکی از پیشران های توسعه صنعتی شمال غرب کشور تبدیل خواهد شد.



حسنا جیبی  
روزنامه نگار

تجارت جهانی برای سال ها، نام منطقه آزاد ارس بیش از هر چیز با بازارها، مراکز خرید و گردشگری گره خورده بود؛ تصویری که اگرچه بخشی از واقعیت را بازتاب می دهد، اما دیگر روایت کاملی از این منطقه نیست. در سال های اخیر، آرام و بی هیاهو، ترکیب سرمایه گذاران ارس در حال دگرگونی است. اکنون در کنار بازرگانان و صنعتگران با سابقه، گروهی از کارآفرینان جوان، شرکت های دانش بنیان و سرمایه گذاران حوزه فناوری نیز به این پهنه اقتصادی چشم دوخته اند؛ تغییری که می تواند مسیر آینده ارس را بازتعریف کند.

در گذشته، انگیزه اصلی ورود سرمایه به ارس، بهره گیری از مزیت های بازرگانی، معافیت های مالیاتی و دسترسی آسان تر به بازارهای پیرامونی بود. بسیاری از سرمایه گذاری ها نیز در بخش های بازرگانی، انبارداری یا صنایع متعارف متمرکز می شد. اما اکنون، نشانه های یک جابه جایی تدریجی دیده می شود؛ جابه جایی از اقتصاد مبتنی بر دادوستد به اقتصادی که بر تولید، نوآوری و ارزش افزوده تکیه دارد.

این تغییر، نهادار آمار سرمایه گذاری خلاصه نمی شود. گفت و گو با فعالان اقتصادی نشان می دهد نسل تازه سرمایه گذاران، نگاه متفاوتی به ارس دارد. آنان این منطقه را نه صرفاً گذرگاهی برای تجارت، بلکه سکویی برای تولید رقابت پذیر و صادرات محور می بینند. حضور واحدهای فناوری، صنایع غذایی پیشرفته، گلخانه های هوشمند و برخی کسب و کارهای نوآور، هرچند هنوز

یادداشت روز

### پارسیان؛ آزمون سرمایه برای جهش صادرات

باقی می ماند. از همین رو، تأکید سمعی نژاد بر بازنگری در سیاست ها و رویه هایی که مانع ورود سرمایه گذاران می شوند، شاید مهم ترین بخش سخنان او باشد. سرمایه، پیش از آنکه

به زمین، کارخانه یا بندر بیندیشد، به ثبات، شفافیت و پیش بینی پذیری می اندیشد. هر اندازه فرایندهای اداری کوتاه تر، قوانین روشن تر و تصمیم گیری ها هماهنگ تر باشد، احتمال ورود سرمایه نیز افزایش می یابد. در این میان، صادرات نه نتیجه، بلکه محور طراحی این منطقه معرفی شده است. پارسیان قرار نیست تنها میزبان واحدهای صنعتی باشد؛ قرار است به حلقه ای اثرگذار در زنجیره صادرات ایران تبدیل شود. چنین هدفی تنها زمانی دست یافتنی خواهد بود که تولید، حمل و نقل، بندر، انرژی و خدمات پشتیبان، همچون اجزای یک سامانه هماهنگ عمل کنند.

به همین دلیل، رئیس هیأت عامل ایمیدرو زیرساخت را «پشتوانه توسعه صادرات» توصیف کرد؛ تعبیری که فراتر از یک شعار مدیریتی است. شبکه های پایدار برق، آب، گاز، راه و بندر، هزینه تولید را کاهش می دهند، زمان دسترسی به بازارها را کوتاه می کنند و قدرت رقابت بنگاه های صنعتی را افزایش می دهند.

در اقتصاد جهانی، صادرات بیش از هر چیز بر دو ستون استوار است؛ بهره وری و زیرساخت. در کنار این موضوع، نقش آفرینی بخش خصوصی نیز جایگاهی ویژه در راهبرد تازه پارسیان یافته است. واگذاری بخشی از امور اجرایی و بهره گیری از توان مدیریتی و سرمایه ای بخش خصوصی، می تواند شتاب اجرای طرح ها را افزایش دهد و از سنگینی ساختارهای دولتی بکاهد. تجربه بسیاری از مناطق صنعتی موفق جهان نشان می دهد دولت زمانی بیشترین اثرگذاری را دارد که بیش از تصدی گری، نقش سیاست گذار و تسهیل گر را بر عهده بگیرد.



نادیا محمدی  
معاون سردبیر

تجارت جهانی در اقتصاد امروز، کمتر منطقه ای تنها با اتکا به موقعیت جغرافیایی می تواند به قطب توسعه بدل شود. آنچه مسیر پیشرفت را هموار می کند، نه صرفاً بندر، زمین یا دسترسی به آب های آزاد، بلکه توان یک سرزمین در جلب اعتماد سرمایه گذار و تبدیل زیرساخت به مزیت رقابتی است. منطقه ویژه اقتصادی صنایع انرژی بر پارسیان، این روزها دقیقاً در چنین نقطه ای ایستاده است؛ جایی که آینده آن بیش از هر زمان دیگری به کیفیت تصمیم های مدیریتی گره خورده است.

سخنان محمد مسعود سمعی نژاد، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس هیأت عامل سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو)، در نشست پایش برنامه های منطقه ویژه اقتصادی صنایع انرژی بر پارسیان، بیش از آنکه مجموعه ای از دستوره های اداری باشد، تصویری از دگرگونی در نگرش توسعه صنعتی را ترسیم می کند. در این نگاه، جذب سرمایه دیگر یک هدف فرعی نیست؛ بلکه نقطه آغاز همه برنامه های توسعه ای است و صادرات، مقصد نهایی این مسیر به شمار می رود. سال هاست که پارسیان به عنوان یکی از مستعدترین پهنه های صنعتی جنوب ایران شناخته می شود. همجواری با آب های آزاد، دسترسی به مسیرهای دریایی، گستره مناسب برای استقرار صنایع بزرگ و ظرفیت گسترش بندر، مزیت هایی هستند که بسیاری از مناطق صنعتی برای دستیابی به آنها میلیارد ها دلار هزینه می کنند. اما تجربه اقتصاد جهانی نشان داده است که مزیت طبیعی، بدون حکمرانی کارآمد، تنها ظرفیتی خام

## تجارت جهانی گزارش می دهد

## کیش در جست و جوی ثبات پرواز



حسنا رحیمی

روزنامه نگار

**تجارت جهان** در اقتصاد جزیره‌ای، دسترسی به اندازه سرمایه اهمیت دارد. برای کیش که نه به شبکه ریلی متصل است و نه مسیر زمینی، حمل و نقل هوایی تنها یک ابزار جابه جایی نیست؛ شریان اصلی اقتصاد جزیره محسوب می شود. هر تغییری در قیمت بلیت، مستقیماً بر جریان ورود گردشگران، تصمیم سرمایه‌گذاران، رونق کسب و کارها و حتی درآمد هزاران فعال اقتصادی اثر می‌گذارد. از همین منظر، ورود سازمان منطقه آزاد کیش به موضوع ساماندهی بازار بلیت‌های هوایی را باید فراتر از یک مطالبه صنفی یا واکنشی به افزایش قیمت‌ها ارزیابی کرد؛ این اقدام، تلاشی برای حفظ مهم‌ترین مزیت رقابتی جزیره یعنی «دسترسی آسان و قابل پیش‌بینی» است. نامه محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، به وزارت راه و شهرسازی دقیقاً بر همین نقطه تمرکز دارد. در این نامه، درخواست کاهش دستوری قیمت‌ها مطرح نشده، بلکه بر ایجاد ثبات، کاهش نوسانات و فراهم شدن شرایطی تأکید شده که سفر به کیش برای خانواده‌ها، فعالان اقتصادی و گردشگران قابل برنامه‌ریزی باشد. در اقتصادی که بخش عمده درآمد آن از گردشگری، تجارت و خدمات تأمین می‌شود، پیش‌بینی‌پذیری هزینه سفر، خود یک مزیت اقتصادی به شمار می‌رود.

در سال‌های گذشته، کیش تلاش کرده است تصویر خود را به عنوان مقصدی امن برای سرمایه‌گذاری، گردشگری و برگزاری رویدادهای ملی و بین‌المللی تثبیت کند. اما این تصویر زمانی پایدار می‌ماند که مسیر دسترسی به جزیره نیز از ثبات برخوردار باشد. نوسان شدید نرخ بلیت، تصمیم‌بسیاری از مسافران را تغییر می‌دهد و در نهایت این کاهش تقاضا، زنجیره‌ای از پیامدهای اقتصادی را از هتل‌ها و مراکز خرید گرفته تا رستوران‌ها، شرکت‌های خدماتی و بازار کار جزیره به همراه خواهد داشت.

به همین دلیل، مطالبه سازمان منطقه آزاد کیش را باید در چارچوب سیاست‌های توسعه منطقه‌ای تحلیل کرد. برخلاف بسیاری از شهرهای کشور که افزایش هزینه سفر را می‌توان با استفاده از گزینه‌های جایگزین مانند حمل و نقل جاده‌ای یا ریلی تاحدی جبران کرد، کیش چنین امکانی ندارد. در این جزیره، قیمت بلیت هواپیما عملاً بخشی از هزینه زندگی و فعالیت اقتصادی محسوب می‌شود و هرگونه بی‌ثباتی در این حوزه، مستقیماً بر مزیت رقابتی منطقه آزاد اثر می‌گذارد.

پاسخ سازمان هواپیمایی کشوری اما تصویر دیگری از مسئله ارائه می‌دهد. این سازمان با استناد به رأی دیوان عدالت اداری، یادآور شده که قیمت‌گذاری بلیت بر اساس سازوکار عرضه و تقاضا انجام می‌شود و از منظر حقوقی امکان بازگشت به نظام قیمت‌گذاری دستوری وجود ندارد. از نگاه این نهاد، افزایش هزینه‌های عملیاتی صنعت هوانوردی مهم‌ترین عامل رشد نرخ بلیت است. واقعیت نیز نشان می‌دهد صنعت هوانوردی طی سال‌های اخیر با فشارهای کم‌سابقه‌ای روبه‌رو بوده است. افزایش نرخ ارز، هزینه خرید قطعات، تعمیرات اساسی و اجاره هواپیما را به شدت افزایش داده است. همزمان، تحریم‌ها مسیر تأمین قطعات و خدمات فنی را پیچیده‌تر و پرهزینه‌تر کرده و ایرلاین‌ها ناچار شده‌اند برای حفظ ناوگان فعال، هزینه‌های بیشتری بپردازند.

در کنار این عوامل، جهش نرخ سوخت هواپیما از ۶۰۰ ریال به ۲۸۰ هزار ریال، یکی از مهم‌ترین شوک‌های هزینه‌ای صنعت به شمار می‌رود؛ افزایشی که طبیعتاً در ساختار قیمت بلیت نیز منعکس شده است. بنابراین از منظر شرکت‌های هواپیمایی، افزایش نرخ‌ها بیش از آنکه ناشی از تصمیم مدیریتی باشد، نتیجه رشد هزینه تولید خدمات پروازی است.

اما نقطه قابل توجه در این میان آن است که سازمان منطقه آزاد کیش نیز خواستار نادیده گرفتن واقعیت‌های اقتصادی صنعت نیست. آنچه این سازمان دنبال می‌کند، ایجاد تعادل میان پایداری ایرلاین‌ها و حفظ قدرت رقابت اقتصادی جزیره است. به بیان دیگر، مسئله اصلی نه کاهش دستوری قیمت، بلکه جلوگیری از نوسان‌های شدید



سیاست‌گذاری بازار نیز هست. در واقع، اگر هزینه دسترسی به جزیره از کنترل خارج شود، سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در هتل‌ها، مراکز تفریحی، پروژه‌های تجاری و زیرساخت‌های گردشگری نیز بخشی از کارایی خود را از دست خواهند داد.

در نهایت، مکاتبه سازمان منطقه آزاد کیش با وزارت راه و شهرسازی را می‌توان آغاز گفت‌وگویی مهم درباره آینده اقتصاد جزیره دانست؛ گفت‌وگویی که محور آن نه صرفاً قیمت بلیت، بلکه حفظ مزیت رقابتی کیش در شرایط پیچیده اقتصاد امروز ایران است. پاسخ سازمان هواپیمایی کشوری نیز نشان می‌دهد حل این مسئله، تنها از مسیر کاهش قیمت‌ها نمی‌گذرد، بلکه نیازمند افزایش ظرفیت پروازی، حذف واسطه‌ها، شفافیت در عرضه بلیت و ایجاد ثبات در بازار است. برای کیش، ثبات پرواز تنها یک مطالبه حمل و نقلی نیست؛ پیش‌شرط تداوم گردشگری، جذب سرمایه و حفظ جایگاه این منطقه آزاد به عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های اقتصادی و گردشگری کشور است. از این منظر، مطالبه سازمان منطقه آزاد کیش را باید تلاشی برای صیانت از آینده اقتصاد جزیره دانست؛ اقتصادی که بیش از هر زمان دیگری به پروازهای منظم، بازار شفاف و دسترسی پایدار گره خورده است.

## گزارش کوتاه

## گزارش کوتاه

## تفاهم نامه استاندرد و دوغارون امضا شد



**تجارت جهان** تفاهم‌نامه همکاری میان سازمان ملی استاندارد ایران و منطقه آزاد دوغارون روز دوشنبه، با حضور رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، به امضای معاون ارزیابی کیفیت این سازمان و مدیرعامل منطقه آزاد دوغارون رسید؛ توافقی که با هدف تسهیل فرآیندهای تجاری، ارتقای نظام استاندارد و کاهش موانع صادراتی در یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های مرزی کشور منعقد شده است.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، این تفاهم‌نامه بر توسعه همکاری‌های مشترک در حوزه استاندارد، تسریع فرآیندهای ارزیابی انطباق و حمایت از جریان تجارت در منطقه آزاد دوغارون متمرکز است؛ منطقه‌ای که به دلیل همجواری با افغانستان، از جایگاهی راهبردی در مبادلات اقتصادی دو کشور برخوردار است.

در آیین امضای این تفاهم‌نامه، فرانسه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، با اشاره به نقش مرز دوغارون در توسعه تجارت خارجی کشور، این منطقه را یکی از محورها اصلی صادرات ایران به افغانستان توصیف کرد. به گفته او، حجم و اهمیت مبادلات صادراتی ایران به افغانستان در حال افزایش است و تسهیل فرآیندهای تجاری و ارزیابی انطباق، عاملی مهم در افزایش سرعت فعالیت‌های تجاری افغانستان به خوبی نشان می‌دهد.

انصاری همچنین افغانستان را از جمله بازارهای مهم برای کالاهای ایرانی دانست و تأکید کرد که افزایش کیفیت محصولات صادراتی و انطباق آن‌ها با استانداردهای ملی و بین‌المللی،

می‌تواند به تقویت جایگاه کالاهای ایرانی در بازارهای منطقه‌ای و افزایش توان رقابتی آن‌ها کمک کند. رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در ادامه بر ضرورت تسهیل و تسریع فرآیندهای مرتبط با استاندارد در مناطق آزاد دوغارون تأکید کرد و گفت این سازمان در تلاش است با ساماندهی رویه‌های اجرایی و توسعه همکاری با مناطق آزاد، شرایط لازم برای روان‌تر شدن تجارت و کاهش موانع احتمالی در مسیر صادرات را فراهم سازد.

در همین مراسم، محمدرضا مودودی، مدیرعامل منطقه آزاد دوغارون، با اشاره به ظرفیت‌های تجاری این منطقه، دوغارون را یکی از صادرات‌محورترین مناطق کشور توصیف کرد. او نقش سازمان ملی استاندارد ایران را در کاهش زمان تعیین استانداردها و اجرای فرآیندهای ارزیابی انطباق، عاملی مهم در افزایش سرعت فعالیت‌های تجاری دانست.

مودودی افزود که انعقاد این تفاهم‌نامه، علاوه بر تقویت همکاری میان دو مجموعه، به تسهیل فرآیندهای

تجاری در منطقه آزاد دوغارون کمک خواهد کرد و با کاهش زمان توقف کالا در ایستگاه‌های کنترلی، زمینه روان‌تر شدن مبادلات بازرگانی و افزایش کارایی زنجیره صادرات را فراهم می‌آورد.

همچنین معاون ارزیابی کیفیت سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به اهمیت گسترش همکاری با مناطق آزاد کشور، امضای این تفاهم‌نامه را گامی در مسیر بهره‌گیری از ظرفیت‌های منطقه آزاد دوغارون برای تسهیل تجارت دانست. به گفته وی، این همکاری می‌تواند به تسریع فرآیندهای استاندارد در حوزه مدیریت‌عامل منطقه آزاد دوغارون، با اشاره به ظرفیت‌های تجاری این منطقه، دوغارون را یکی از صادرات‌محورترین مناطق کشور توصیف کرد. او نقش سازمان ملی استاندارد ایران را در کاهش زمان تعیین استانداردها و اجرای فرآیندهای ارزیابی انطباق، عاملی مهم در افزایش سرعت فعالیت‌های تجاری دانست.

مودودی افزود که انعقاد این تفاهم‌نامه، علاوه بر تقویت همکاری میان دو مجموعه، به تسهیل فرآیندهای

## آینده صادرات معدنی یزد؛ فرصت طلایی یا هشدار خام‌فروشی؟



**تجارت جهان** منطقه ویژه اقتصادی یزد در نقطه تلاقی مهم‌ترین کریدورهای حمل و نقل کشور و در قلب بزرگ‌ترین زنجیره معدنی ایران قرار گرفته است؛ منطقه‌ای که می‌تواند طی یک دهه آینده به هاب صادرات محصولات معدنی و صنایع پایین‌دستی کشور تبدیل شود. با این حال، آینده این منطقه بیش از آنکه به حجم ذخایر معدنی وابسته باشد، به توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، تکمیل زنجیره ارزش و جذب سرمایه‌گذاری وابسته است. بررسی شاخص‌های تولید، صادرات و ظرفیت‌های معدنی نشان می‌دهد یزد در آستانه یک انتخاب راهبردی قرار دارد؛ حرکت به سمت صادرات محصولات فرآوری شده یا تداوم خام‌فروشی.

در ادبیات توسعه اقتصادی، مناطق ویژه اقتصادی زمانی موفق تلقی می‌شوند که بتوانند مزیت‌های جغرافیایی را به مزیت‌های رقابتی تبدیل کنند. منطقه ویژه اقتصادی یزد دقیقاً در چنین موقعیتی قرار گرفته است. استقرار در محور ترانزیتی تهران-بندرعباس، نزدیکی به معادن بزرگ سنگ آهن، سرب، روی، اورانیوم، باریت و خاک‌های صنعتی و همچنین اتصال به شبکه ریلی کشور، این منطقه را به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره معدن و صنایع معدنی ایران تبدیل کرده است. یزد امروز یکی از قطب‌های اصلی معدنکاری کشور محسوب می‌شود. برآورد‌ها نشان می‌دهد بیش از ۲ میلیارد تن ذخیره قطعی معدنی در این استان شناسایی شده و بیش از ۵۰ نوع ماده معدنی در آن وجود دارد. این استان همچنین از نظر تولید سنگ آهن، فولاد، کاشی و سرامیک و برخی مواد معدنی استراتژیک جزو استان‌های پیش‌تاز کشور به شمار می‌رود.

اهمیت این ظرفیت زمانی آشکارتر می‌شود که آمار تجارت خارجی استان بررسی شود. بر اساس آخرین گزارش سازمان صنعت، معدن و تجارت یزد، طی پنج ماه نخست سال ۱۴۰۴ بیش از یک میلیون و ۶۸۰ هزار تن کالا به ارزش ۳۱۷ میلیون دلار از استان صادر شده است. نکته قابل توجه آنکه ۶۱ درصد ارزش صادرات استان مربوط به بخش معدن و صنایع معدنی بوده و این بخش فاصله قابل توجهی با سایر بخش‌های اقتصادی دارد. تراز تجاری استان نیز در همین دوره ۶۱ میلیون دلار مثبت ثبت شده است؛ شاخصی که نشان‌دهنده نقش تعیین‌کننده صادرات معدنی در اقتصاد استان است.

این آمار نشان می‌دهد منطقه ویژه اقتصادی یزد تنها یک محدوده صنعتی نیست، بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به موتور محرک تجارت خارجی استان است. حضور شرکت‌های بزرگ فولادی، واحدهای فرآوری سنگ آهن، صنایع سرب و روی و کارخانه‌های تولید

کاشی و سرامیک، ظرفیت قابل توجهی برای ایجاد ارزش افزوده فراهم کرده است.

با وجود این مزیت‌ها، کارشناسان معتقدند مهم‌ترین چالش آینده صادرات معدنی یزد، استمرار خام‌فروشی است. هرچند طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی در واحدهای گندله‌سازی، کنسانتره و فولادسازی انجام شده، اما هنوز بخشی از مواد معدنی استان پیش از ورود به زنجیره فرآوری صادر یا به سایر استان‌ها منتقل می‌شود. این موضوع باعث کاهش ارزش افزوده صادرات و از دست رفتن فرصت‌های اشتغال می‌شود.

بررسی بازار جهانی نیز این نگرانی را تأیید می‌کند. روند قیمت مواد معدنی طی سال‌های اخیر نشان داده است که کشورهای صادرکننده مواد خام بیش از گذشته در معرض نوسانات بازار قرار دارند. در حالی که صادرکنندگان محصولات فرآوری شده از حاشیه سود بالاتری برخوردار هستند. به همین دلیل بسیاری از اقتصادهای معدنی جهان سیاست توسعه صنایع پایین‌دستی را در اولویت قرار داده‌اند.

در این میان، منطقه ویژه اقتصادی یزد از یک مزیت مهم برخوردار است؛ امکان استقرار صنایع تکمیلی در کنار معادن و کاهش هزینه حمل مواد اولیه. این مزیت می‌تواند هزینه تولید را به میزان قابل توجهی کاهش داده و قدرت رقابت صادرکنندگان ایرانی را در بازارهای منطقه افزایش دهد. از سوی دیگر، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل نقش تعیین‌کننده‌ای در آینده صادرات خواهد داشت. هرچند اتصال ریلی یزد به شبکه سراسری یک مزیت مهم محسوب می‌شود، اما افزایش ظرفیت پایانه‌های بار، توسعه انبارهای صادراتی، ایجاد مراکز لجستیکی و تسهیل تشریفات گمرکی، لازمه تبدیل منطقه ویژه اقتصادی یزد به هاب صادرات معدنی کشور است.

با شکایت ایران خودرو و نظر معاونت حقوقی ریاست جمهوری، رقم خورد؛

## لغو تردد کشوری پلاک منطقه آزاد

**تجارت جهان** گزارش معاونت حقوقی ریاست جمهوری، آینده تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد در استان‌های همجوار را با ابهام روبه‌رو کرده است؛ نظریه‌ای حقوقی که اگر به مبنای تصمیم دولت تبدیل شود، می‌تواند یکی از مهم‌ترین امتیازهای مناطق آزاد را دستخوش تغییر کند.



دروازه‌ای برای پیوند اقتصاد کشور با بازارهای جهانی تبدیل شوند. اما طی سه دهه گذشته، بسیاری از این امتیازها یا محدود شده یا در پیچ‌وخم مقررات اداری و اختلاف برداشت دستگاه‌های مختلف قرار گرفته است. از واردات کالا گرفته تا فعالیت‌های بانکی، صادرات، ثبت سفارش و اکنون تردد خودروها، بارها شاهد تصمیم‌هایی بوده‌ایم که دامنه اختیارات مناطق آزاد را دستخوش تغییر کرده است.

منتقدان این روند معتقدند مناطق آزاد زمانی می‌توانند نقش واقعی خود را در اقتصاد ایفا کنند که تفاوت معناداری با سرزمین اصلی داشته باشند. از نگاه آنان، کاهش تدریجی این تفاوت‌ها، عملاً فلسفه وجودی مناطق آزاد را زیر سؤال می‌برد و انگیزه سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد.

در مقابل، مدافعان دیدگاه حقوقی اخیر بر این باورند که حتی در مناطق آزاد نیز اصل حاکمیت قانون نباید نادیده گرفته شود. از منظر آنان، اگر قرار است امتیازی توسعه پیدا کند، این توسعه باید از مسیر اصلاح قانون یا تصویب در هیئت وزیران انجام شود، نه از طریق تفاهم‌نامه‌های محلی که ممکن است با قوانین بالادستی تعارض داشته باشند. همین تقابل میان نگاه اقتصادی و نگاه حقوقی، باعث شده پرونده تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد، به یکی از مهم‌ترین مباحث روز مناطق آزاد تبدیل شود.

نکته مهم آن است که نامه معاونت حقوقی ریاست جمهوری هنوز تغییری در وضعیت موجود ایجاد نکرده است. این نامه، یک نظریه مشورتی محسوب می‌شود و تا زمانی که دولت یا مراجع ذیصلاح تصمیم اجرایی تازه‌ای اتخاذ نکنند، مبنای توقف تردد نخواهد بود. با این حال، تجربه نشان داده است که چنین نظریه‌هایی معمولاً در تصمیم‌گیری‌های بعدی دستگاه‌های اجرایی نقش تعیین‌کننده‌ای دارند.

اکنون نگاه‌ها به دولت دوخته شده است. اگر دولت استدلال معاونت حقوقی را مبنای عمل قرار دهد، احتمال بازنگری در تفاهم‌نامه‌های مشابه و محدود شدن تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد در استان‌های همجوار افزایش خواهد یافت. اما اگر سیاست‌گذار همچنان بر تقویت جایگاه مناطق آزاد تأکید داشته باشد، راهکار آن نیز روشن است؛ اصلاح مقررات از مسیر قانونی و ایجاد پشتوانه‌ای که هم دغدغه‌های حقوقی را برطرف کند و هم مزیت‌های اقتصادی این مناطق را حفظ کند.

پرونده تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد، امروز دیگر تنها یک اختلاف درباره خودرو نیست. این پرونده به معیاری برای سنجش نگاه دولت به آینده مناطق آزاد تبدیل شده است؛ اینکه آیا این مناطق همچنان قرار است با اختیارات و مشوق‌های ویژه، پیشران تجارت و سرمایه‌گذاری باشند یا هر بار بخشی از مزیت‌های خود را در برابر تفسیرهای محدودکننده از قوانین از دست بدهند. پاسخ این پرسش، نه فقط سرنوشت هزاران خودروی پلاک منطقه آزاد، بلکه مسیر آینده سیاست‌گذاری در مناطق آزاد ایران را نیز روشن خواهد کرد.

قرار می‌گیرد. ارزش این خودروها تا حد زیادی به امکان استفاده روزمره از آنها وابسته است. هر اندازه دامنه تردد محدودتر شود، جذابیت اقتصادی و ارزش معاملاتی آنها نیز کاهش خواهد یافت.

از سوی دیگر، فعالان گردشگری نیز این تصمیم را با نگرانی دنبال می‌کنند. مناطق آزاد طی سال‌های گذشته تلاش کرده‌اند با تکیه بر مزیت‌هایی همچون دسترسی آسان‌تر به خودروهای خارجی، بخشی از گردشگران داخلی را جذب کنند. کاهش این مزیت، می‌تواند بر رقابت‌پذیری این مناطق در برابر سایر مقاصد گردشگری نیز اثرگذار باشد.

با این حال، مسئله اصلی فراتر از خودرو است. آنچه این پرونده آشکار می‌کند، تداوم یک چالش قدیمی در سیاست‌گذاری مناطق آزاد است؛ مرز میان اختیارات ویژه این مناطق و حاکمیت مقررات سرزمین اصلی.

مناطق آزاد در سراسر جهان با هدف ایجاد محیطی متفاوت برای کسب‌وکار شکل گرفته‌اند. کاهش تشریفات اداری، تسهیل تجارت، جذب سرمایه‌گذاری و ارائه مشوق‌های اقتصادی، مهم‌ترین ویژگی این مناطق است. در ایران نیز قانون‌گذار با همین رویکرد، مناطق آزاد را ایجاد کرد تا به

همواره محل مناقشه بوده است. بسیاری از مناطق آزاد، از جمله انزلی، در تعامل روزانه با مراکز استان و شهرهای اطراف قرار دارند. بخش قابل توجهی از خدمات درمانی، آموزشی، اداری و تجاری مورد نیاز ساکنان، خارج از محدوده منطقه آزاد قرار گرفته است. از این رو، طی سال‌های گذشته تلاش‌هایی برای تسهیل تردد این خودروها در استان‌های همجوار انجام شد؛ اقدامی که از نگاه مدیران محلی، پاسخی به نیازهای واقعی زندگی و فعالیت اقتصادی بود. اکنون اما گزارش معاونت حقوقی، همین رویه را زیر سؤال برده است. اگر این دیدگاه حقوقی در قالب بخشنامه یا مصوبه اجرایی دنبال شود، پیامدهای آن تنها به محدود شدن مسیر تردد خودروها ختم نخواهد شد. نخستین اثر، کاهش جذابیت یکی از مهم‌ترین مشوق‌های مناطق آزاد است. در اقتصادی که سال‌هاست با محدودیت واردات خودرو روبه‌رو است، امکان استفاده از خودروهای وارداتی همواره یکی از مزیت‌های نسبی این مناطق محسوب می‌شد. محدود شدن دامنه استفاده از این خودروها، به‌طور طبیعی بخشی از این مزیت را از میان خواهد برد.

در گام بعد، بازار خرید و فروش خودروهای پلاک منطقه آزاد نیز تحت تأثیر

### گزارش کوتاه

### گزارش کوتاه

## برق صنایع ارگ جدید بم بانبروگاه خورشیدی تأمین می‌شود



**تجارت جهان** منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم، به عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی جنوب شرق ایران، با یک چالش ساختاری روبه‌روست؛ شکاف میان رشد مصرف برق صنایع و محدودیت‌های شبکه سراسری. بر اساس داده‌های انرژی و تابش خورشیدی، این منطقه با بیش از ۳۲۰ روز آفتابی در سال و میانگین تابش بالا (حدود ۵٫۸ کیلووات ساعت بر مترمربع در روز در استان کرمان)، یکی از مستعدترین نقاط ایران برای توسعه نیروگاه‌های خورشیدی در مقیاس صنعتی محسوب می‌شود.

اکنون طرح توسعه نیروگاه خورشیدی در ارگ جدید بم می‌تواند تا ۱۰۰ تا ۱۵۰ مگاوات برق پایدار تولید کرده و وابستگی صنایع این منطقه به شبکه ملی را به‌طور معناداری کاهش دهد.

۱. موقعیت انرژی در ارگ جدید بم

ارگ جدید بم در استان کرمان قرار دارد؛ استانی که در میان بالاترین ظرفیت‌های خورشیدی ایران قرار گرفته است. مطالعات علمی نشان می‌دهد متوسط تابش خورشیدی در کرمان حدود ۵٫۵ تا ۶٫۵ کیلووات ساعت بر مترمربع در روز است و از مناسب‌ترین مناطق برای احداث نیروگاه‌های فتوولتائیک در خاورمیانه به شمار می‌رود.

در یک مطالعه میدانی روی ایستگاه‌های خورشیدی ایران، مقدار تابش در منطقه بم حدود ۵۸۲ وات بر مترمربع میانگین سالانه ثبت شده که در رده مناطق بسیار مناسب برای تولید برق خورشیدی قرار دارد.

۲. تقاضای برق صنایع ارگ جدید بم

برآوردهای صنعتی نشان می‌دهد مصرف برق منطقه ویژه ارگ جدید بم در ساعات اوج تولید بین ۱۸۰ تا ۲۵۰ مگاوات در نوسان است. این رقم در فصل تابستان به دلیل افزایش مصرف شبکه سراسری و محدودیت تولید نیروگاه‌های حرارتی، به نقطه بحرانی نزدیک می‌شود.

در ادبیات انرژی ایران، این وضعیت به عنوان «ناترازی فصلی برق» شناخته می‌شود؛ پدیده‌ای که در سال‌های اخیر موجب محدودیت تولید در صنایع بزرگ شده است.

۳. ظرفیت تولید نیروگاه خورشیدی در بم

بر اساس داده‌های فنی نیروگاه‌های مشابه در ایران، یک نیروگاه خورشیدی ۵ مگاواتی در شرایط مشابه کرمان قادر به تولید حدود ۱۰،۰۰۰ تا ۱۱،۰۰۰ مگاوات ساعت برق در سال است.

مطابق یک مطالعه معتبر، ظرفیت نیروگاه‌های خورشیدی در شهر بم با راندمان بالای می‌تواند به ضریب ظرفیت حدود ۲۳٫۹٪ برسد، که یکی از بالاترین نرخ‌ها در کشور است.

بر این اساس:

نیروگاه ۱۰۰ مگاواتی: حدود ۱۷۵ تا ۲۰۰ گیگاوات ساعت برق سالانه  
نیروگاه ۱۵۰ مگاواتی: حدود ۲۶۰ تا ۳۰۰ گیگاوات ساعت برق سالانه  
این میزان می‌تواند بخش بزرگی از مصرف صنایع ارگ جدید را پوشش دهد.

۴. تحلیل اقتصادی پروژه

هزینه احداث نیروگاه خورشیدی در ایران بسته به تجهیزات و فناوری، بین ۶۵۰ تا ۸۵۰ هزار دلار به ازای هر مگاوات برآورد می‌شود. بنابراین:

۱۰۰ مگاوات: ۶۵ تا ۸۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری

۱۵۰ مگاوات: ۱۰۰ تا ۱۲۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری

مطالعات اقتصادی نیروگاه‌های خورشیدی در ایران نشان می‌دهد که نرخ بازگشت سرمایه معمولاً بین ۵ تا ۷ سال است، به‌ویژه در مناطق با تابش بالا مانند کرمان.

همچنین در یک مطالعه تطبیقی روی نیروگاه‌های فتوولتائیک ایران، نرخ ظرفیت برخی مناطق مانند کرمان و بم تا حدود ۲۴-۲۳ درصد گزارش شده که باعث کاهش هزینه تمام‌شده برق تولیدی می‌شود.

۵. مزیت‌های کلان توسعه نیروگاه خورشیدی در ارگ جدید

(الف) کاهش فشار بر شبکه ملی برق

ایران به‌طور متوسط با کسری چند هزار مگاواتی برق در فصل تابستان مواجه است. تولید برق در محل مصرف می‌تواند این فشار را کاهش دهد.

(ب) افزایش امنیت انرژی صنعتی

استقلال نسبی صنایع از شبکه سراسری، ریسک توقف تولید را کاهش می‌دهد.

(ج) کاهش انتشار کربن

نیروگاه ۱۰۰ مگاواتی خورشیدی می‌تواند سالانه حدود ۱۵۰ هزار تن CO<sub>2</sub> را کاهش دهد (برآورد مبتنی بر جایگزینی برق فسیلی).

۶. چالش‌های اجرایی

با وجود ظرفیت بالا، اجرای پروژه با موانعی روبه‌روست:

نوسان نرخ ارز و وابستگی تجهیزات به واردات

محدودیت خطوط انتقال داخلی در منطقه ارگ جدید  
چالش تأمین مالی پایدار برای پروژه‌های بالای ۱۰۰ مگاوات  
نیاز به قرارداد‌های خرید تضمینی برق (PPA) با صنایع

## قصر شیرین؛ دروازه تازه خودروهای خارجی یا آغاز رقابت تازه میان مناطق آزاد؟



**تجارت جهان** تصمیم دولت برای فعال‌سازی واردات

خودرو از منطقه آزاد قصر شیرین، تنها یک گشایش در بازار خودرو نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییر تدریجی سیاست‌های بازرگانی ایران در قبال مناطق آزاد است. در شرایطی که بازار خودرو طی سال‌های گذشته با کمبود عرضه، جهش قیمت و محدودیت واردات روبه‌رو بوده، قصر شیرین اکنون می‌تواند به یکی از اکنون‌های تازه تجارت خودرو در غرب کشور بدل شود؛ البته اگر زیرساخت‌ها و نظارت‌ها همگام با این سیاست توسعه یابند.

بر پایه اعلام مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قصر شیرین، خودروهای صفر کیلومتر مدل ۲۰۲۵ به بعد با حجم موتور حداکثر ۲۵۰۰ سی‌سی امکان ورود خواهند داشت و عوارض ورود آن‌ها بین ۱۲ تا ۱۵ درصد ارزش خودرو تعیین شده است. این نرخ در مقایسه با تعرفه‌های واردات به سرزمین اصلی که در سال‌های اخیر بسته به نوع خودرو گاه به بیش از ۱۰۰ درصد نیز رسیده، مزیتی چشمگیر برای فعالان اقتصادی به شمار می‌رود.

قصر شیرین از نظر جغرافیایی نیز موقعیتی استثنایی دارد. این شهرستان با ۱۸۶ کیلومتر مرز مشترک با عراق و دو گذرگاه رسمی پرویزخان و خسروی، یکی از مهم‌ترین مسیرهای صادرات غیرنفتی ایران محسوب می‌شود. بر اساس آمار گمرک ایران، مرز پرویزخان طی سال‌های اخیر همواره در میان پنج مرز نخست صادراتی کشور قرار داشته و سالانه

میلیاردها دلار کالا از این مسیر به عراق صادر می‌شود. اما آنچه این طرح را از سایر مناطق آزاد متمایز می‌کند، مدل تعریف «فعال اقتصادی» است. هر شخص با ثبت یک شرکت در محدوده منطقه آزاد، می‌تواند مجوز واردات خودرو دریافت کند. این رویکرد، اگرچه مشارکت بخش خصوصی را افزایش می‌دهد، اما همزمان نگرانی‌هایی درباره شکل‌گیری شرکت‌های صوری و فعالیت واسطه‌ها ایجاد کرده است.

بازار خودرو ایران همچنان یکی از انحصاری‌ترین بازارهای منطقه است. ایران با جمعیتی نزدیک به ۹۰ میلیون نفر، سالانه به تقاضایی میان یک تا یک و نیم میلیون دستگاه خودرو نیاز دارد، در حالی که تولید داخلی در سال ۱۴۰۲ حدود یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه برآورد شد.

با این حال، محدودیت تردد خودروهای منطقه آزاد همچنان پابرجاست. بر اساس مقررات فعلی، این خودروها تنها دو نوبت و در مجموع دو ماه در سال اجازه خروج از محدوده استان کرمانشاه را دارند.

در کنار فرصت‌های اقتصادی، هشدار مدیرعامل منطقه آزاد درباره هرگونه پیش‌فروش خودرو نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. موفقیت قصر شیرین در نهایت نه به تعداد خودروهای وارد شده، بلکه به میزان شفافیت مقررات، کیفیت نظارت و توانایی این منطقه در تبدیل شدن به یک هاب واقعی تجارت بستگی دارد.

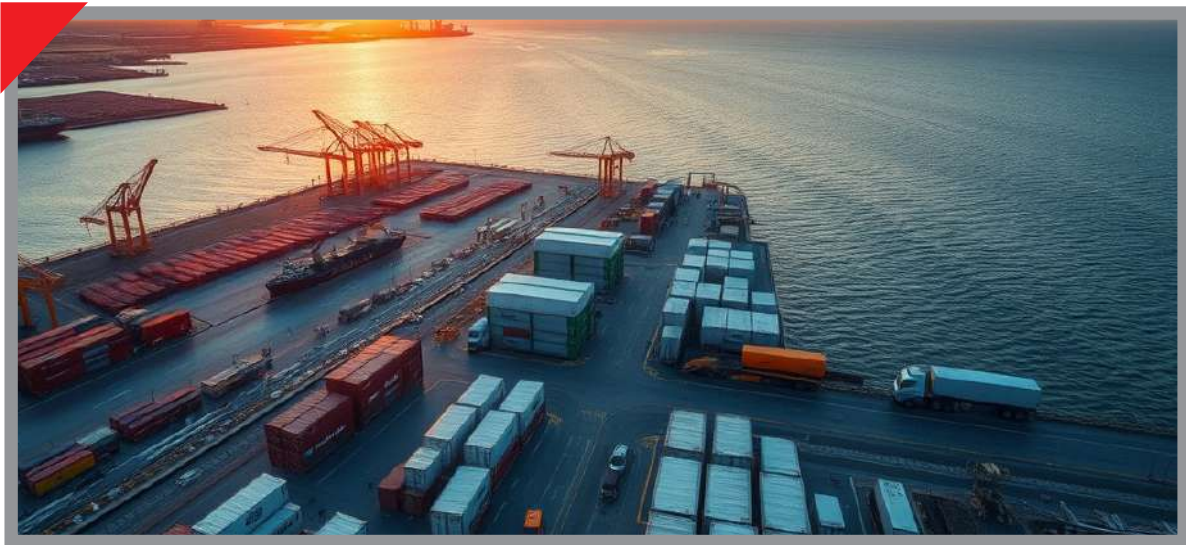


حسنا رحیمی

روزنامه نگار

## منطقه آزاد انزلی؛

# قطب مغفول اقتصاد آبی ایران



منطقه در سال ۱۴۰۴، رشد بیش از ۲۰۰ درصدی را تجربه کرده و صادرات خدمات نیز افزایش قابل توجهی داشته است؛ روندی که نشان می‌دهد زیرساخت‌های صادراتی منطقه در حال تقویت هستند و این ظرفیت می‌تواند در خدمت توسعه صنعت شیلات نیز قرار گیرد. در حوزه شیلات، مزیت منطقه آزاد انزلی تنها به صید محدود نمی‌شود. امروز ارزش افزوده اصلی در صنایع شیلاتی جهان از محل آبی پروری صنعتی، فرآوری، بسته‌بندی، تولید غذای آبزیان، زنجیره سرد، برندینگ و صادرات محصولات فرآوری شده ایجاد می‌شود. این همان حلقه‌ای است که منطقه آزاد انزلی می‌تواند با استفاده از مشوق‌های سرمایه‌گذاری، معافیت‌های مالیاتی و تسهیل تجارت خارجی، در آن نقش آفرینی کند. وجود مجتمع‌های پرورش ماهیان گرمابی و سردابی در استان

گیلان، ظرفیت مناسب پرورش ماهیان خاویاری، امکان توسعه مزارع پرورش ماهی در قفس در دریای خزر و همچنین دسترسی سریع به بازارهای صادراتی، مجموعه‌ای از مزیت‌های رقابتی را برای منطقه آزاد انزلی فراهم کرده است. در کنار این مزایا، نزدیکی به بازار روسیه اهمیت ویژه‌ای دارد؛ بازاری که پس از تحولات ژئوپلیتیکی سال‌های اخیر، بیش از گذشته به واردات مواد غذایی و محصولات شیلاتی از کشورهای همسایه وابسته شده است.

کارشناسان اقتصادی معتقدند اگر تنها بخشی از ظرفیت صادرات آبزیان ایران از مسیر منطقه آزاد انزلی هدایت شود، علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی، هزینه‌های حمل‌ونقل نیز کاهش یافته و زمان دسترسی به بازارهای هدف کوتاه‌تر خواهد شد. این مزیت به‌ویژه برای محصولات تازه و منجمد که زمان در کیفیت آن‌ها نقش

در شرایطی که ارزش تجارت جهانی آبزیان از مرز ۲۰۰ میلیارد دلار عبور کرده و آبی‌پروری سریع‌ترین بخش در حال رشد صنایع غذایی جهان محسوب می‌شود، منطقه آزاد انزلی با برخورداری از دسترسی مستقیم به دریای خزر، بندر کاسپین، زیرساخت‌های لجستیکی و نزدیکی به بازار ۱۸۰ میلیون نفری اتحادیه اقتصادی اوراسیا، می‌تواند به یکی از مهم‌ترین هاب‌های تولید، فرآوری و صادرات محصولات شیلاتی ایران تبدیل شود. با این حال، سهم این منطقه از زنجیره ارزش اقتصاد دریا همچنان پایین‌تر از ظرفیت‌های واقعی آن است؛ ظرفیتی که در صورت جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صنایع تبدیلی و تکمیل زنجیره صادرات، می‌تواند به موتور محرک اقتصاد شمال کشور تبدیل شود. ( اقتصاد جهانی طی سال‌های اخیر به سمت توسعه «اقتصاد آبی» حرکت کرده است؛ اقتصادی که بر پایه بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی شکل گرفته و شیلات و آبی‌پروری یکی از مهم‌ترین ارکان آن محسوب می‌شود. ایران با برخورداری از بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی، ظرفیت بالایی برای حضور در این بازار دارد و منطقه آزاد انزلی به دلیل موقعیت استراتژیک خود می‌تواند نقش ویژه‌ای در این مسیر ایفا کند.

منطقه آزاد انزلی تنها منطقه آزاد شمال کشور است که در ساحل جنوبی دریای خزر قرار گرفته و به واسطه اتصال به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، بنادر انزلی و کاسپین و همچنین دسترسی مستقیم به بازارهای روسیه، قزاقستان، آذربایجان و سایر کشورهای حاشیه دریای خزر، از مزیتی برخوردار است که کمتر منطقه‌ای در کشور از آن بهره می‌برد. توسعه محدودده این منطقه به بیش از ۸۶۰۰ هکتار نیز ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های تولیدی و صادراتی را افزایش داده است. (

بررسی شاخص‌های اقتصادی نشان می‌دهد طی سال‌های اخیر رویکرد منطقه آزاد انزلی از تجارت صرف به سمت تولید صادرات محور تغییر کرده است. بر اساس آمار منتشر شده، صادرات تولیدات این

### گزارش کوتاه

### گزارش کوتاه

## سیرجان در خاموشی تابستانی



بهره‌برداری شده است که بخشی از آن در تأمین انرژی صنایع نقش دارد، اما این ظرفیت برای پوشش کامل پیک مصرف صنعتی کافی نیست و بیشتر نقش مکمل دارد.

از منظر تولید صنعتی، محدودیت برق به‌طور مستقیم بر پیوستگی خطوط تولید اثر می‌گذارد. در صنایع فولادی و معدنی، توقف‌های مکرر حتی در بازه‌های کوتاه، موجب اختلال در فرآیندهای پیوسته مانند احیای مستقیم، ذوب و فرآوری می‌شود. اگرچه آمار دقیق کاهش تولید در منطقه ویژه سیرجان به صورت عمومی منتشر نشده، اما گزارش‌های کلی از وضعیت صنایع کشور نشان می‌دهد محدودیت برق در تابستان به یکی از عوامل اصلی کاهش ظرفیت عملیاتی بنگاه‌های بزرگ تبدیل شده است.

در سطح کلان، این وضعیت ریشه در رشد سریع مصرف صنعتی در برابر توسعه کندتر زیرساخت‌های تولید و انتقال برق دارد. در واقع، شکاف میان ظرفیت اسمی تولید برق و الگوی مصرف در ساعات اوج، دولت را ناگزیر به اعمال سیاست‌های سهمیه‌بندی کرده است. این سیاست اگرچه از فروپاشی شبکه جلوگیری می‌کند، اما هزینه آن در بخش تولید و صادرات غیرنفتی نمایان می‌شود.

جمع‌بندی تحلیلی نشان می‌دهد منطقه ویژه اقتصادی سیرجان در نقطه‌ای ایستاده که از یک سو با مزیت جغرافیایی، معدنی و صنعتی روبه‌رو است و از سوی دیگر با محدودیت ساختاری انرژی دست‌وپنجه نرم می‌کند. ادامه این وضعیت، بدون سرمایه‌گذاری هدفمند در توسعه شبکه برق و افزایش ظرفیت تولید پایدار، می‌تواند مزیت رقابتی این منطقه را در افق میان‌مدت تضعیف کند و هزینه تولید را در صنایع کلیدی افزایش دهد.

منطقه ویژه اقتصادی سیرجان، به‌عنوان یکی از محورهای مهم صنعتی و معدنی جنوب شرق ایران، در تابستان ۱۴۰۵ با محدودیت‌های برنامه‌ریزی شده برق مواجه شده است؛ محدودیتی که طبق چارچوب رسمی وزارت نیرو برای «حفظ پایداری شبکه سراسری برق در ایام گرم سال» اعمال می‌شود و بنا بر شواهد میدانی و اظهارات فعالان صنعتی، اثر مستقیم بر استمرار تولید در واحدهای مستقر در این منطقه گذاشته است.

بر اساس دستورالعمل اجرایی دولت در حوزه مدیریت بار، شرکت مدیریت شبکه برق ایران مجاز است در دوره اوج مصرف، میزان برق تحویلی به صنایع بزرگ را به‌صورت سهمیه‌ای محدود کند تا از فروپاشی شبکه سراسری جلوگیری شود. این سیاست که هر ساله در ماه‌های گرم سال تشدید می‌شود، عملاً صنایع انرژی‌بر را در وضعیت تولید ناپایدار قرار می‌دهد.

در منطقه ویژه اقتصادی سیرجان، که میزبان مجموعه‌ای از صنایع فولادی، فرآوری مواد معدنی و واحدهای لجستیکی است، این محدودیت‌ها در قالب کاهش ساعات یا میزان دریافت برق خود را نشان داده است. طبق اظهارات منتشرشده از سوی نمایندگان بخش خصوصی استان کرمان، این شهرستان از نظر ظرفیت تولید انرژی وضعیت خاصی دارد؛ به‌طوری که گفته می‌شود سیرجان «تقریباً معادل مصرف خود برق تولید می‌کند»، اما به دلیل ساختار انتقال و اتصال شبکه، همچنان با خاموشی‌های مقطعی مواجه می‌شود.

این تناقض میان تولید و دسترسی، یکی از چالش‌های کلیدی زیرساختی منطقه به شمار می‌رود. داده‌های رسمی‌تر نشان می‌دهد استان کرمان دارای حدود ۲۶۰ تا ۲۸۰ مگاوات ظرفیت نیروگاه خورشیدی

## نبض ترانزیت در شهر فرودگاهی



می‌کند. در چنین مدلی، ایران دیگر صرفاً مسیر عبور کالا نخواهد بود، بلکه بخشی از ارزش افزوده تجارت منطقه را نیز در اختیار خواهد گرفت. بررسی تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد درآمد اصلی آنها از ترانزیت صرف نیست، بلکه از خدمات جانبی لجستیک حاصل می‌شود. خدماتی مانند انبارداری هوشمند، بسته‌بندی مجدد، کنترل کیفیت، پردازش کالا، خدمات گمرکی سریع، بیمه، خدمات مالی و صادرات مجدد، ارزش اقتصادی بسیار بیشتری نسبت به جابه‌جایی صرف کالا ایجاد می‌کنند.

از سوی دیگر، توسعه منطقه آزاد در شهر فرودگاهی امام خمینی نیز می‌تواند مزیت رقابتی مهمی ایجاد کند. کاهش بروکراسی، تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی، سرعت در ترخیص کالا و استقرار شرکت‌های بین‌المللی لجستیکی، از عواملی هستند که می‌توانند موقعیت ایران را در کریدورهای بین‌المللی تقویت کنند. مقامات دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد نیز این منطقه را نزدیک‌ترین نقطه اتصال ایران به تجارت جهانی توصیف کرده‌اند (البته تحقق این چشم‌انداز بدون رفع چند چالش اساسی ممکن نیست. نخست، تکمیل اتصال ریلی مستقیم میان بنادر جنوبی، شهر فرودگاهی و شبکه سراسری حمل‌ونقل است. دوم، دیجیتالی شدن فرآیندهای گمرکی و کاهش زمان ترخیص کالا که همچنان یکی از دغدغه‌های فعالان اقتصادی محسوب می‌شود. سوم، جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و انبارهای هوشمند است؛ حوزه‌ای که نیازمند ثبات مقررات و کاهش ریسک سرمایه‌گذاری خواهد بود.

از منظر اقتصادی نیز هر یک روز کاهش زمان توقف کالا در زنجیره تأمین، می‌تواند میلیون‌ها دلار صرفه‌جویی برای صاحبان کالا ایجاد کند. به همین دلیل، رقابت آینده میان کشورها بیش از آنکه بر سر تعداد اسکله یا طول باند فرودگاه باشد، بر سر سرعت، اتصال و کیفیت خدمات لجستیکی خواهد بود.

جمع‌بندی آنکه آینده ترانزیت دریایی دیگر تنها در آب‌های آزاد رقم نمی‌خورد، کشوری موفق خواهد بود که بتواند بنادر، فرودگاه‌ها، راه‌آهن، مناطق ویژه اقتصادی و فناوری‌های دیجیتال را در قالب یک شبکه یکپارچه مدیریت کند. منطقه ویژه اقتصادی شهر فرودگاهی امام خمینی، اگر بتواند از نقش سنتی یک فرودگاه بین‌المللی عبور کرده و به مرکز لجستیک چندوجهی ایران تبدیل شود، این ظرفیت را خواهد داشت که بخشی از سهم بازار ترانزیت منطقه را از رقابای مانند دبی، دوحه و استانبول بازپس گیرد. در این صورت، آینده ترانزیت دریایی ایران، بیش از هر زمان دیگری، از آسمان خواهد گذشت.