

سلفچگان؛ مزیتی که با
هماهنگی نهادی ماندگار
می شود



گرمسار روی ریل توسعه؛
اتصال تازه به شبکه سراسری



رشد ۹ ماهه صادرات
از گمرک سهلان



تجارت جهان

روزنامه الکترونیکی پنجشنبه ۱۱ تیر ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۵۹ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



شتاب در راه های کیش؛ آزمون
تازه برای پیوند توسعه و سرمایه

تهارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

2-07-2026

www.TejarateJahani.Com

تجارت جهانی گزارش می دهد

حمایت ۱۰۰ میلیاردی از اشتغال زنان کیش

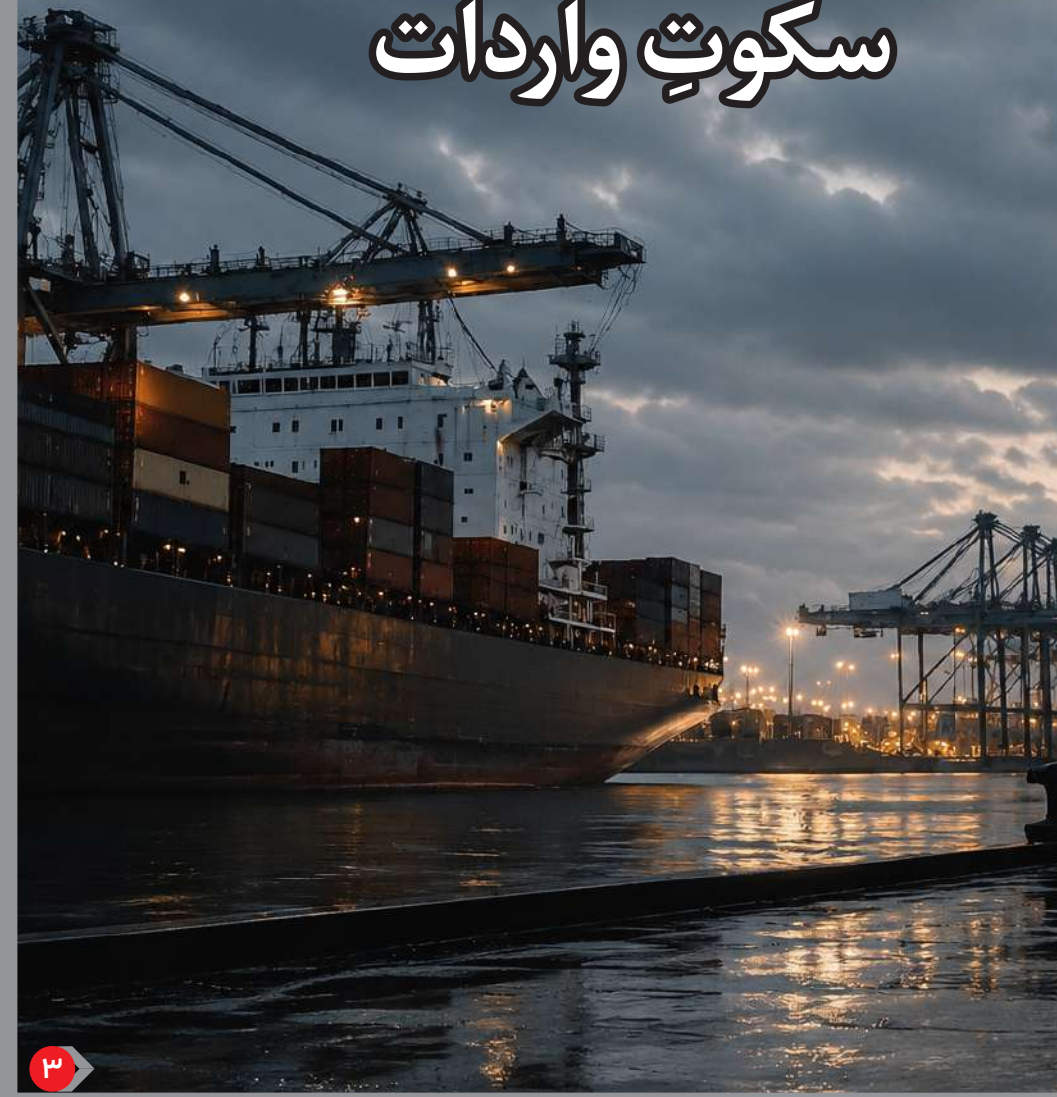
۳

بیش از ۴۰ پروژه جدید در انزلی وارد فاز اجرا شد

۴

ابهام در یکی از مهم ترین شاخص های عملکرد مناطق آزاد

سکوت واردات



۳

شهر اقتصادی ملک عبدالله؛ آزمایشگاه عربستان برای اقتصاد پس از نفت



تجارت جهان در ساحل دریای سرخ، جایی که تا دو دهه پیش گستره ای کم رفت و آمد دیده می شد، امروز یکی از بلند پروازانه ترین طرح های اقتصادی عربستان سعودی در حال شکل گیری است. شهر اقتصادی ملک عبدالله، پروژه ای است که تنها برای ساخت یک شهر نوین طراحی نشده، بلکه قرار است نمادی از گذار این کشور از اقتصاد نفت پایه به اقتصادی متکی بر صنعت، فناوری و سرمایه گذاری جهانی باشد.

این شهر، که بخشی از برنامه «چشم انداز ۲۰۳۰» به شمار می رود، با تکیه بر بندر پیشرفته، منطقه ویژه اقتصادی و زیرساخت های صنعتی، می کوشد جایگاهی تازه برای عربستان در نقشه تجارت جهانی بیافریند. سیاست گذاران سعودی امیدوارند با کاهش محدودیت های اداری، ارائه مشوق های سرمایه گذاری و توسعه صنایع پیشرفته، سرمایه گذاران بین المللی را به حضور بلند مدت در این منطقه ترغیب کنند.

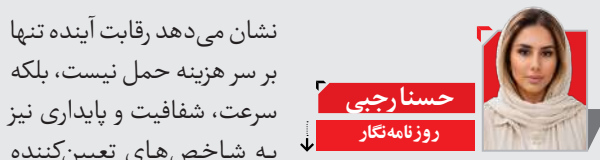
مزیت اصلی این پروژه، جایگاه جغرافیایی آن است. نزدیکی به یکی از پررفت و آمدترین مسیرهای دریایی جهان، امکان پیوند آسان با بازارهای اروپا، آفریقا و آسیا را فراهم می کند. همزمان، توسعه صنایع لجستیکی، خودروسازی، داروسازی و فناوری های نو، بخشی از راهبرد ریاض برای کاستن از وابستگی به درآمدهای نفتی است.

با این همه، تحقق این چشم انداز با چالش هایی نیز همراه است. جذب پایدار سرمایه خارجی، رقابت با مراکز اقتصادی با سابقه منطقه همچون دبی و دوحه، و ضرورت پرورش نیروی انسانی ماهر، آزمون هایی تعیین کننده برای این طرح خواهند بود. افزون بر آن، نوسان های اقتصاد جهانی و کاهش سرمایه گذاری در دوره های رکود می تواند روند توسعه پروژه را کند سازد.

با وجود این موانع، شهر اقتصادی ملک عبدالله فراتر از یک پروژه عمرانی است. این شهر را می توان آزمایشگاهی برای سنجش توان عربستان در بازآفرینی ساختار خود دانست؛ تلاشی که اگر به کامیابی برسد، نه تنها آینده اقتصاد این کشور، بلکه توازن رقابت اقتصادی در خاورمیانه را نیز دگرگون خواهد کرد. اکنون نگاه بسیاری از سرمایه گذاران و تحلیلگران اقتصادی به این شهر دوخته شده است؛ شهری که قرار است روایت تازه ای از عربستان پس از نفت را به جهان عرضه کند.

یادداشت روز

ترانزیت؛ رقابت بر سر زمان، نه مسیر



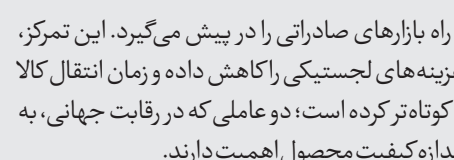
حسنارحیمی
روزنامه نگار

تجارت جهان در اقتصاد امروز، مزیت کشورها دیگر تنها به موقعیت جغرافیایی وابسته نیست؛ آنچه مسیرهای ترانزیتی را به کریدورهای اقتصادی تبدیل می کند، سرعت، پیش بینی پذیری و کیفیت خدمات لجستیکی است. به همین دلیل، رقابت جهانی از ساخت جاده و بندر فراتر رفته و به مدیریت هوشمند زنجیره تأمین رسیده است.

گزارش «شاخص عملکرد لجستیک» (LPI) بانک جهانی که ۱۳۹ کشور را ارزیابی کرده، نشان می دهد میانگین زمان جابه جایی یک کانتینر از بندر مبدأ تا خروج از بندر مقصد حدود ۴۴ روز است و نزدیک به ۶۰ درصد این زمان در فرآیندهای حمل و نقل و توقف در بنادر و پایانه های چندوجهی صرف می شود. همین گزارش تأکید می کند که دیجیتالی شدن کامل زنجیره لجستیک می تواند زمان توقف کالا در بنادر را تا ۷۵ درصد کاهش دهد. از سوی دیگر، ۷۵ درصد صاحبان کالا اعلام کرده اند که در انتخاب مسیرهای حمل و نقل، به دنبال گزینه های لجستیکی پایدار و کم کربن هستند؛ موضوعی که

یادداشت روز

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس؛ شاهراه پنهان صادرات ایران



نادیا محمدی
معاون سردبیر

تجارت جهان عسلویه سال هاست نماد صنعت انرژی ایران است؛ نامی که با گاز، پتروشیمی و میلیاردها دلار سرمایه گذاری گره خورده است. اما در هزار کیلومتر آن سوتر، در ساحل شمالی خلیج فارس، منطقه ای قرار دارد که بی آنکه در کانون توجه افکار عمومی باشد، یکی از مهم ترین حلقه های زنجیره صنعتی کشور را در اختیار گرفته است. منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، امروز تنها یک شهرک صنعتی نیست؛ چهارراهی است که بخش بزرگی از زنجیره تولید و صادرات صنایع معدنی ایران از آن عبور می کند.

اقتصاد ایران در سال های اخیر، بیش از هر زمان دیگری به صادرات غیرنفتی چشم دوخته است. در این میان، صنایع معدنی و فلزی از معدود بخش هایی هستند که توانسته اند، با وجود محدودیت های بین المللی، جایگاه خود را در بازارهای جهانی حفظ کنند. اما کمتر کسی به این پرسش می پردازد که این صادرات، چگونه از دل معادن مرکزی ایران به بازارهای جهانی می رسد. پاسخ، در جغرافیاست.

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در مجاورت بندر شهید رجایی، بزرگ ترین بندر بازرگانی ایران، شکل گرفته است؛ تصمیمی که از همان آغاز، بر پایه یک منطق اقتصادی استوار بود. صنایع فولاد، آلومینیوم و فرآوری مواد معدنی، بیش از هر چیز به سه زیرساخت نیاز دارند؛ انرژی، حمل و نقل و دسترسی به آب های آزاد. کمتر نقطه ای در ایران، این سه مزیت را هم زمان در اختیار دارد.

برخلاف تصور رایج، ارزش این منطقه تنها به حضور کارخانه های بزرگ محدود نمی شود. اهمیت واقعی آن در پیوند دادن حلقه های زنجیره ارزش است. سنگ آهنی که از معادن کرمان بایزدا استخراج می شود، پس از فرآوری و تبدیل به محصول نهایی، در همین منطقه به شبکه حمل و نقل دریایی متصل می شود

تجارت جهانی گزارش می دهد

حمایت ۱۰۰ میلیاردی از اشتغال زنان کیش



مالی بازار جزیره، بسیار کمتر از ظرفیت واقعی آن باشد.

زنانی که اقتصاد محلی را زنده نگه می دارند

بخش مهمی از فعالان صنایع دستی کیش را بانوان تشکیل می دهند؛ زنانی که بسیاری از آنان علاوه بر حفظ هنرهای سنتی، مدیریت کسب و کارهای کوچک خانوادگی را نیز برعهده دارند.

تجربه جهانی نشان می دهد سرمایه‌گذاری بر کارآفرینی زنان، یکی از پربازده‌ترین سیاست‌های توسعه اقتصادی است. درآمد حاصل از فعالیت زنان معمولاً مستقیماً صرف بهبود رفاه خانوار، آموزش فرزندان و افزایش کیفیت زندگی می شود و آثار آن فراتر از یک واحد اقتصادی گسترش می یابد.

اختصاص تسهیلات حمایتی در صورتی می تواند اثربخش باشد که فرآیند دریافت آن ساده، شفاف و متناسب با نیاز فعالان این حوزه طراحی شود. بسیاری از هنرمندان صنایع دستی، بنگاه‌های خردی هستند که توانایی ارائه وثایق سنگین بانکی یا طی کردن روندهای پیچیده اداری را ندارند؛ بنابراین موفقیت این دسته حمایتی بیش از آنکه به حجم منابع وابسته باشد، به نحوه اجرای آن بستگی خواهد داشت.

تجارت جهان

در اقتصاد امروز، همه سرمایه‌ها از جنس فولاد، نفت و پتروشیمی نیستند. گاهی ارزشمندترین دارایی یک سرزمین، دستان هنرمندی است که بی هیاو، از چوب، صدف، پارچه یا الیاف بومی، محصولی می‌آفریند که نه تنها هویت فرهنگی یک منطقه را حفظ می‌کند، بلکه می‌تواند به منبعی پایدار برای درآمد، اشتغال و ارزآوری بدل شود. در بسیاری از کشورهای پیشرو، صنایع دستی دیگر فعالیتی حاشیه‌ای یا صرفاً فرهنگی نیست؛ بلکه بخشی از اقتصاد خلاق به شمار می‌رود؛ اقتصادی که بر دانش، هنر، نوآوری و سرمایه انسانی استوار است.

در چنین چارچوبی، اعلام اختصاص ۱۰۰ میلیارد تومان تسهیلات حمایتی از سوی استانداری هرمزگان برای توسعه صنایع دستی و تقویت فعالیت بانوان کارآفرین جزیره کیش، تنها یک خبر اداری نیست؛ بلکه می‌تواند نشانه‌ای از تغییر نگاه سیاست‌گذاران به یکی از مغفول‌ترین ظرفیت‌های اقتصادی مناطق آزاد باشد؛ ظرفیتی که اگر درست هدایت شود، قادر است سهمی فراتر از انتظار در تنوع بخشی به اقتصاد جزیره ایفا کند.

این تصمیم در جریان بازدید معاون اقتصادی استاندار هرمزگان از مرکز صنایع دستی «مهنورا» اعلام شد؛ مرکزی که طی سال‌های اخیر به یکی از پایگاه‌های گردشگری بانوان هنرمند و تولیدکنندگان صنایع دستی کیش تبدیل شده است. در این بازدید، بر حمایت از تولیدات بومی، توسعه کارآفرینی زنان، ایجاد اشتغال پایدار و تقویت اقتصاد خلاق تأکید شد؛ مفاهیمی که در ادبیات توسعه، از مهم‌ترین پیشران‌های رشد اقتصادی مناطق گردشگری محسوب می‌شوند.

اقتصاد خلاق؛ حلقه مفقوده مناطق آزاد

سال‌هاست که مناطق آزاد ایران عمدتاً با شاخص‌هایی همچون واردات، تجارت، ساخت‌وساز و جذب سرمایه‌گذار سنجیده می‌شوند؛ در حالی که تجربه موفق بسیاری از مناطق آزاد جهان نشان می‌دهد توسعه پایدار زمانی شکل می‌گیرد که اقتصاد محلی نیز هم‌زمان تقویت شود.

در این میان، صنایع دستی یکی از معدود بخش‌هایی است که با سرمایه اولیه اندک، قابلیت ایجاد اشتغال گسترده دارد. برخلاف صنایع بزرگ که نیازمند سرمایه‌گذاری‌های سنگین و زیرساخت‌های پیچیده هستند، تولید صنایع دستی بر مهارت، خلاقیت و سرمایه انسانی استوار است؛ ویژگی‌ای که آن را به گزینه‌ای مناسب برای اشتغال زنان، جوانان و کسب و کارهای خانوادگی تبدیل کرده است. کیش با برخورداری از میلیون‌ها گردشگر سالانه، بازاری بالقوه برای عرضه محصولات بومی در اختیار دارد؛ بازاری که تاکنون بخش قابل توجهی از آن به کالاهای وارداتی و سوغات غیرایرانی اختصاص یافته است. همین مسئله موجب شده سهم صنایع دستی بومی از گردش

گزارش کوتاه

سلفچگان؛ مزیتی که با هماهنگی نهادی ماندگار می شود



صادرکنندگان و سرمایه‌گذاران تأکید کرد؛ رویکردی که می‌تواند مزیت رقابتی سلفچگان را در مقایسه با دیگر مناطق اقتصادی کشور تقویت کند.

در سوی دیگر، علیرضا ماندی نیز بر همان حلقه مفقوده‌ای تأکید کرد که فعالان اقتصادی همواره از آن سخن گفته‌اند؛ سرعت، دقت و شفافیت در ارائه خدمات. به گفته وی، روان‌سازی تشریفات گمرکی و کاهش زمان انجام فرآیندها، افزون بر کاهش هزینه‌های تولید، زمینه افزایش رقابت‌پذیری صنایع مستقر در سلفچگان و توسعه صادرات را فراهم می‌کند. این نگاه، سلفچگان را نه صرفاً یک منطقه صنعتی، بلکه یک سکوی پشتیبان تولید و تجارت در مقیاس ملی تعریف می‌کند.

حضور هم‌زمان مدیران گمرک استان قم، گمرک منطقه ویژه اقتصادی و مدیریت سلفچگان نیز نشان می‌دهد که نگاه مدیریتی در این منطقه، بر هماهنگی میان دستگاه‌ها استوار شده است؛ رویکردی که در صورت استمرار، می‌تواند فرآیندهای اداری را به مزیتی اقتصادی تبدیل کند. فضای رقابتی امروز، سرمایه‌بیش‌از هر چیز به دنبال محیطی پیش‌بینی‌پذیر، کم‌هزینه و کارآمد است و این دقیقاً همان نقطه‌ای است که آینده سلفچگان را رقم خواهد زد. اگر منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان بتواند مزیت جغرافیایی خود را با حکمرانی چابک، خدمات گمرکی کارآمد و هماهنگی نهادی تکمیل کند، ظرفیت آن را خواهد داشت که از یک مرکز مهم لجستیکی فراتر رفته و به یکی از پیشران‌های تجارت، تولید و صادرات کشور بدل شود؛ جایگاهی که تحقق آن، بیش از توسعه کالبدی، به کیفیت مدیریت و هم‌افزایی میان نهاد‌های مسئول وابسته است.

گزارش کوتاه

شتاب در راه‌های کیش؛ آزمون تازه برای پیوند توسعه و سرمایه



تجارت جهان

نادیا محمدی: توسعه

راه‌های منتهی به جزیره کیش، بندر چارک و بندر آفتاب بار دیگر به کانون برنامه‌های عمرانی هرمزگان بازگشته است؛ برنامه‌ای که اگر از مرحله وعده فراتر رود، می‌تواند جایگاه این استان را در زنجیره حمل‌ونقل، بازرگانی و گردشگری جنوب ایران دگرگون کند. مقام‌های استانی این بار بر الگویی تکیه کرده‌اند که بر همکاری دولت و سرمایه‌گذاران خصوصی استوار است؛

رویکردی که در صورت اجرای درست، می‌تواند بخشی از گره‌های دیرپای زیرساختی منطقه را بگشاید.

محمد آشوری، استاندار هرمزگان، در حاشیه‌آیین آغاز اجرای طرح تردد خودروهایی پلاک مناطق آزاد کیش و قشم در سراسر استان، توسعه شبکه حمل‌ونقل را از مهم‌ترین اولویت‌های مدیریت استان برشمرد و گفت ارتقای راه‌های مواصلاتی منتهی به بندر چارک، بندر آفتاب و جزیره کیش در صدر برنامه‌های عمرانی قرار گرفته است.

به گفته وی، هرمزگان با گستره‌ای نزدیک به ۹۳۰ کیلومتر در امتداد کرانه‌های جنوبی کشور، یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های ارتباطی ایران به شمار می‌رود و تقویت شبکه جاده‌ای و ریلی آن، تنها یک نیاز استانی نیست، بلکه بخشی از راهبرد ملی برای افزایش کارآمدی کریدورهای ترابری کشور محسوب می‌شود.

آشوری با اشاره به طرح‌های در دست اجرا اظهار داشت از مجموع حدود یک هزار و ۸۰۰ کیلومتر بزرگراهی که

محدود نشود. کارشناسان اقتصاد خلاق معتقدند موفقیت صنایع دستی به زنجیره‌ای کامل از آموزش، طراحی محصول، بازاریابی، برندسازی، بسته‌بندی، فروش و صادرات وابسته است. اگر یکی از این حلقه‌ها ضعیف باشد، حتی با تزریق منابع مالی نیز رشد پایدار حاصل نخواهد شد. به همین دلیل، بسیاری از کشورها در کنار حمایت مالی، مراکز طراحی، شتاب‌دهنده‌های صنایع خلاق، نمایشگاه‌های دائمی، فروشگاه‌های آنلاین و شبکه‌های صادراتی ویژه صنایع دستی ایجاد کرده‌اند تا هنرمندان بتوانند محصولات خود را به بازارهای جهانی عرضه کنند.

فرصت صادرات از دل هنر

یکی از مزیت‌های کمتر مورد توجه صنایع دستی، ظرفیت صادرات غیرزنتی آن است. بسیاری از محصولات صنایع دستی ارزش افزوده بالایی دارند، فضای اندکی اشغال می‌کنند و هزینه حمل‌ونقل آن‌ها نسبت به ارزش نهایی کالا پایین است.

کیش با برخورداری از زیرساخت‌های تجاری، فرودگاه بین‌المللی و موقعیت راهبردی در خلیج فارس، می‌تواند به پایگاهی برای معرفی و صادرات صنایع دستی جنوب ایران تبدیل شود. تحقق این هدف البته نیازمند استانداردهای کیفیت، طراحی متناسب با سلیقه بازارهای جهانی و حضور فعال در نمایشگاه‌های بین‌المللی است.

آزمون تازه مدیریت اقتصادی کیش

تصمیم اخیر استانداری هرمزگان را باید فراتر از یک بسته حمایتی مالی ارزیابی کرد. این اقدام در واقع آزمونی برای سنجش توان سیاست‌گذاران در تبدیل حمایت‌های دولتی به رشد واقعی اقتصاد محلی است.

اگر این منابع به شکل هدفمند در اختیار تولیدکنندگان واقعی قرار گیرد، آموزش‌های تخصصی، توسعه بازار، بازاریابی دیجیتال و برندسازی نیز هم‌زمان دنبال شود، صنایع دستی کیش می‌تواند از جایگاهی نمادین فراتر رفته و به یکی از پایه‌های اقتصاد غیرزنتی جزیره تبدیل شود.

اما اگر این اعتبار نیز همچون بسیاری از طرح‌های گذشته، در پیچ‌وخم بوروکراسی، توزیع غیرهدفمند یا حمایت‌های مقطعی گرفتار شود، تنها عددی دیگر به فهرست وعده‌های اقتصادی افزوده خواهد شد.

اقتصاد آینده، بیش از هر زمان دیگری بر خلاقیت انسان‌ها استوار است. در جزیره‌ای که سالانه میلیون‌ها نفر از آن بازدید می‌کنند، شاید ارزشمندترین سرمایه نه در برج‌ها و مراکز خرید، بلکه در دستان بانوان هنرمندی باشد که با هنر خود، هم میراث فرهنگی را زنده نگه می‌دارند و هم می‌توانند آینده‌ای متفاوت برای اقتصاد بومی کیش رقم بزنند. اختصاص ۱۰۰ میلیارد تومان تسهیلات، اگر با برنامه‌ریزی دقیق و نگاه توسعه‌محور همراه شود، می‌تواند نخستین گام در همین مسیر باشد؛ مسیری که مقصد آن، اقتصادی متنوع‌تر، مردمی‌تر و پایدارتر برای جزیره کیش است.

هم‌اکنون در کشور ساخته می‌شود، نزدیک به ۸۰۰ کیلومتر آن در استان هرمزگان قرار دارد. این آمار، سهم قابل توجه استان در برنامه‌های توسعه‌ای بخش راه را نشان می‌دهد؛ طرح‌هایی که در صورت بهره‌برداری، می‌توانند زمان جابه‌جایی کالا و مسافر را کاهش داده و ظرفیت لجستیکی جنوب کشور را افزایش دهند.

استاندار هرمزگان همچنین از قرار گرفتن تکمیل کریدورهای شمال-جنوب، توسعه خطوط ریلی و بهسازی محورهای منتهی به بندر چارک و بندر آفتاب در دستور کار خبر داد. به گفته او، اجرای این طرح‌ها با همکاری وزارت راه و شهرسازی، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور و نیز سرمایه‌گذاران بخش خصوصی دنبال خواهد شد؛ مشارکتی که از نگاه بسیاری از کارشناسان، شرط اصلی پیشبرد پروژه‌های بزرگ زیرساختی در شرایط محدودیت منابع مالی دولت است.

اهمیت این مسیرها تنها به دسترسی آسان‌تر به جزیره کیش محدود

نمی‌شود. بندر چارک و بندر آفتاب دروازه‌های اصلی ارتباط زمینی با این جزیره به شمار می‌آیند و هرگونه بهبود در کیفیت راه‌های منتهی به این بندار، افزون بر افزایش ایمنی سفر، هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان دسترسی را نیز کاهش خواهد داد. چنین تغییری می‌تواند بر رونق گردشگری، افزایش سرمایه‌گذاری، توسعه بازرگانی و گسترش فعالیت‌های خدماتی در منطقه اثر مستقیم بگذارد. با این حال، تجربه طرح‌های عمرانی بزرگ در ایران نشان داده است که موفقیت چنین برنامه‌هایی بیش از هر چیز به تأمین پایدار منابع مالی، مدیریت زمان، هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و استمرار اجرای پروژه‌ها وابسته است. از این رو، وعده شتاب بخشی به توسعه راه‌های ارتباطی هرمزگان، زمانی به دستاوردی ماندگار تبدیل خواهد شد که برنامه‌های اعلام‌شده در میدان اجرا نیز با همان شتاب و دقت پیش بروند و زیرساخت‌هایی پایدار برای آینده اقتصادی و گردشگری جنوب کشور فراهم آورند.

اقتصاددانان بارها تأکید کرده‌اند که نبود اطلاعات، خود به تولید شایعه و برداشت‌های نادرست دامن می‌زند. هرچه فاصله میان رخداد اقتصادی و انتشار آمار بیشتر شود، فضای تحلیل جای خود را به حدس و گمان می‌دهد. در چنین شرایطی، حتی عملکرد مثبت نیز ممکن است زیر سایه نبود شفافیت قرار گیرد.

تجربه بسیاری از کشورها نشان می‌دهد انتشار منظم داده‌های اقتصادی، به افزایش اعتماد سرمایه‌گذاران می‌انجامد. اعتماد، یکی از کمیاب‌ترین سرمایه‌های اقتصاد است و بدون آن، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی دشوار خواهد بود. سرمایه‌گذار پیش از هر چیز، به اطلاعات قابل اتکانه نیاز دارد؛ اطلاعاتی که بتواند بر پایه آن آینده بازار را ارزیابی کند.

از منظر حقوق عمومی نیز، انتشار داده‌های اقتصادی بخشی از پاسخگویی نهادهای اجرایی محسوب می‌شود. هنگامی که عملکرد دستگاه‌های دولتی با منابع عمومی و سیاست‌های ملی گره خورده است، دسترسی به اطلاعات نه یک امتیاز، بلکه حقی برای جامعه و فعالان اقتصادی به شمار می‌آید.

البته احتمال دارد تأخیر در انتشار آمار، ناشی از یکپارچه‌سازی سامانه‌های گمرکی، بازبینی داده‌ها یا تغییر در شیوه محاسبه باشد؛ رخدادهایی که در نظام‌های آماري جهان نیز سابقه دارند. با این حال، حتی در چنین شرایطی نیز اطلاع‌رسانی درباره علت تأخیر، می‌تواند از شکل‌گیری ابهام جلوگیری کند. سکوت کامل، معمولاً بیش از هر توضیحی به‌گسترش پرسش‌ها دامن می‌زند.

اکنون که چهار ماه از سال سپری شده، انتظار می‌رود دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و دستگاه‌های مرتبط، تصویر روشنی از وضعیت واردات این مناطق ارائه کنند؛ تصویری که نه تنها میزان واردات، بلکه ترکیب کالاها، سهم تجهیزات تولیدی، مواد اولیه، کالاهای سرمایه‌ای و کالاهای مصرفی را نیز دربرگیرد. انتشار چنین گزارشی می‌تواند به ارزیابی دقیق‌تر عملکرد مناطق آزاد و قضاوت منصفانه درباره سیاست‌های بازرگانی کشور کمک کند.

در نهایت، مسئله اصلی تنها یک عدد نیست. آنچه اهمیت دارد، اصل شفافیت است. اقتصاد مدرن با داده‌های دقیق، بهنگام و در دسترس اداره می‌شود. هرچه فاصله میان واقعیت‌های اقتصادی و انتشار اطلاعات رسمی بیشتر شود، هزینه تصمیم‌گیری برای دولت، بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران نیز افزایش خواهد یافت.

شاید آمار واردات مناطق آزاد در روزهای آینده منتشر شود، اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست؛ در دورانی که سرعت گردش اطلاعات به‌تائیه رسیده، چرا یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تجاری کشور باید ماه‌ها در انتظار انتشار بماند؟ پاسخ به این پرسش، می‌تواند به اندازه خود آمار، برای آینده حکمرانی اقتصادی ایران اهمیت داشته باشد.

ابهام در یکی از مهم‌ترین شاخص‌های عملکرد مناطق آزاد

سکوتِ واردات

تجارت جهان چهار ماه از آغاز سال گذشته است، اما هنوز یک داده کلیدی از کارنامه اقتصادی مناطق آزاد منتشر نشده: ارزش و حجم واردات. در شرایطی که آمار صادرات، ترانزیت، سرمایه‌گذاری و حتی ورود گردشگران در بازه‌های زمانی گوناگون از سوی نهادهای مسئول اعلام می‌شود، جای خالی آمار واردات بیش از هر زمان دیگری به چشم می‌آید؛ خلأیی که نه تنها تحلیلگران اقتصادی، بلکه فعالان بازرگانی، تولیدکنندگان و حتی سیاست‌گذاران را از تصویری روشن درباره عملکرد واقعی مناطق آزاد محروم کرده است.



گردآوری و پردازش اطلاعات با مشکل روبه‌رو شده یا انتشار آن به دلایل مدیریتی به تعویق افتاده است.

کارشناسان اقتصاد منطقه‌ای معتقدند انتشار دیر هنگام آمار، ارزش تحلیلی آن را نیز کاهش می‌دهد. بازار، تصمیم‌های خود را بر پایه اطلاعات روز اتخاذ می‌کند. هنگامی که داده‌های تجاری چند ماه پس از وقوع رویدادها منتشر شوند، بسیاری از فرصت‌های تصمیم‌گیری از میان رفته‌اند. سرمایه‌گذار نیاز دارد بداند روند واردات تجهیزات صنعتی چگونه است، تولیدکننده باید از وضعیت ورود مواد اولیه آگاه باشد و سیاست‌گذار نیز بدون دسترسی به اطلاعات بهنگام، امکان اصلاح سیاست‌ها را از دست می‌دهد.

گزارش کوتاه

زرنديه؛ ظرفیت بزرگ، عملکرد نیمه‌کاره



بازگشت آن به زیرساخت‌های محلی محدود است.

این موضوع باعث شده چرخه «سرمایه‌گذاری-بازگشت سرمایه عمومی» در منطقه ناقص باقی بماند؛ مسئله‌ای که در ادبیات توسعه منطقه‌ای به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش کارایی مناطق ویژه شناخته می‌شود.

اگرچه در سال‌های اخیر بخشی از مشکلات قطعی برق در قطب صنعتی ساوه-زرنديه کنترل شده، اما نوسانات انرژی همچنان یکی از دغدغه‌های جدی تولیدکنندگان است. در صنایع متوسط، هزینه انرژی و توقف تولید می‌تواند تا ۱۰ درصد از ظرفیت سالانه تولید را تحت تأثیر قرار دهد؛ عددی که برای منطقه‌ای در مرحله توسعه، تعیین‌کننده است.

ساختار اشتغال در زرنديه نیز با چالش مواجه است. از یک سو صنایع موجود به نیروی کار وابسته‌اند، اما از سوی دیگر، نااطمینانی شغلی و احتمال تعدیل نیرو در دوره‌های رکود، باعث کاهش جذابیت اشتغال صنعتی شده است. این موضوع مستقیماً بر بهره‌وری سرمایه‌گذاری اثر می‌گذارد.

تحلیل نهایی

منطقه ویژه اقتصادی زرنديه از نظر موقعیت جغرافیایی و دسترسی به بازار، یکی از مستعدترین نقاط صنعتی کشور محسوب می‌شود، اما سه شکاف اصلی مانع تحقق ظرفیت کامل آن شده است:

شکاف زیرساختی (حمل و نقل و لجستیک)

شکاف نهادی (فرآیندهای مالیاتی و اداری)

شکاف سرمایه‌گذاری (ریسک و عدم تکمیل پروژه‌ها)

در مجموع، زرنديه بیش از آنکه با کمبود «ظرفیت» مواجه باشد، با کمبود «تکمیل ظرفیت» روبه‌رو است؛ یعنی زیرساخت‌ها و سیاست‌ها هنوز به نقطه هم‌افزایی نرسیده‌اند. اگر روند توسعه زیرساخت‌های ریلی، اصلاح ساختار مالیاتی محلی و تسهیل فرآیندهای سرمایه‌گذاری هم‌زمان پیش برود، این منطقه می‌تواند در بازه میان‌مدت به یکی از محورهای اصلی لجستیک غرب کشور تبدیل شود. در غیر این صورت، خطر تبدیل شدن به یک «منطقه ویژه نیمه‌فعال»، همچنان جدی باقی خواهد ماند.

گزارش کوتاه

رشد ۹ ماهه صادرات از گمرک سهلان



تجارت جهان حسنا رجیبی؛ بر اساس داده‌های رسمی

منتشرشده از گمرک سهلان، عملکرد تجاری این گمرک در یک دوره ۹ ماهه اخیر نشان‌دهنده روندی صعودی در حوزه صادرات و ترخیص کالاهای اساسی است. ارزش صادرات انجام‌شده در این بازه زمانی حدود ۲۲۵ میلیون دلار اعلام شده که در کنار حجم قابل توجه واردات و ترخیص کالاهای اساسی، تصویری از پویایی نسبی زنجیره تجارت خارجی در این منطقه ارائه می‌دهد. تحلیل این جایگاه خود به‌عنوان یکی از کانون‌های فعال تجاری و ترانزیتی در شمال غرب کشور است. بر اساس آمار رسمی گمرکی، صادرات انجام‌شده از گمرک سهلان در دوره ۹ ماهه به حدود ۲۲۵ میلیون دلار رسیده است. این رقم در شرایطی ثبت شده که نوسانات بازارهای جهانی، تغییرات نرخ ارز، و محدودیت‌های لجستیک همچنان بر جریان تجارت خارجی اثرگذار بوده‌اند. در کنار این میزان صادرات، گزارش‌ها از ترخیص حجم قابل توجهی کالاهای اساسی نیز حکایت دارد؛ موضوعی که نشان می‌دهد نقش این گمرک تنها به صادرات محدود نبوده و در تأمین نیازهای وارداتی و پایداری بازار داخلی نیز اثرگذار بوده است.

از منظر عملکرد تجاری، این داده‌ها بیانگر آن است که گمرک سهلان از منظر عملکردهای تجاری، جریان سهلان توانسته در هر دو محور صادرات و واردات، جریان نسبتاً متوازنی را حفظ کند؛ موضوعی که در شرایط ناپایدار اقتصاد جهانی اهمیت مضاعفی پیدا می‌کند. بررسی روند صادرات ۹ ماهه نشان می‌دهد که عملکرد این

گمرک بیشتر در قالب رشد تدریجی و پایدار قابل ارزیابی است تا جهش‌های مقطعی. رقم ۲۲۵ میلیون دلار صادرات، در صورت توزیع یکپوخت در طول دوره، نشان‌دهنده میانگین ماهانه حدود ۲۵ میلیون دلار صادرات است. این سطح از عملکرد، در مقایسه با بسیاری از گمرکات منطقه‌ای، نشان‌دهنده فعال بودن شبکه تولید و صادرات در پس‌کرانه این گمرک است. به‌ویژه در حوزه کالاهای صنعتی، کشاورزی و محصولات واسطه‌ای که معمولاً سهم بالاتری در صادرات مناطق مرزی دارند.

از سوی دیگر، ثبات نسبی در جریان صادرات می‌تواند نشانه‌ای از کاهش اصطکاک‌های تجاری در فرآیندهای گمرکی و لجستیک باشد؛ عاملی که در ادبیات تجارت بین‌الملل به‌عنوان یکی از محرک‌های کلیدی رشد صادرات شناخته می‌شود.

یکی از نکات مهم در گزارش عملکرد گمرک سهلان، ترخیص حجم قابل توجهی از کالاهای اساسی است. این موضوع از دو منظر قابل تحلیل است: نخست، نقش این گمرک در تأمین امنیت زنجیره تأمین داخلی، به‌ویژه در کالاهای حساس مانند مواد غذایی، نهاده‌های تولید و کالاهای واسطه‌ای. دوم، تأثیر آن بر روان‌سازی بازار داخلی و جلوگیری از ایجاد گلوگاه‌های عرضه. در شرایطی که اقتصادهای منطقه‌ای با نوسانات عرضه جهانی مواجه هستند، توانایی یک گمرک در تسریع فرآیند ترخیص کالاهای اساسی می‌تواند به‌طور مستقیم بر ثبات بازار داخلی اثرگذار باشد.

