



گره‌های پنهان در مسیر سهلان



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

info@TejarateJahani.Com

06-08-2026

www.TejarateJahani.Com



تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس؛ سکوی نوین جهش سرمایه‌گذاری

تجارت جهانی از خاک خوردن پروژه‌های زیرساختی و ملی مثل ورزشگاه کریکت، فرودگاه بین‌المللی، آبرسانی، ارتباطات موبایلی، واردات سرسام‌آور، تراز تجاری منفی و ... گزارش می‌دهد

کارنامه کم‌رنگ

منطقه آزاد چابهار

در ۲ سال گذشته!

تجارت جهانی گزارش می‌کند

کاسپین؛ فرصت طلایی اقتصاد شمال

لاوان؛ ثروتی گرفتار تعلل

مدیریتی



راه‌اندازی اولین منطقه آزاد تجاری ویتنام در «های فونگ»



توسعه پیام‌پشت دیوار بروکراسی



بین‌الملل

سوئز زیر سایه بحران‌های پیوسته

تجارت جهان: کانالی که دهه‌ها نماد ثبات تجارت جهانی بود، امروز بیش از هر زمان دیگری از ناامنی‌های منطقه‌ای، هزینه‌های بیمه و بی‌اعتمادی شرکت‌های کشتیرانی تأثیر می‌پذیرد؛ واقعیتی که نشان می‌دهد احیای کامل سوئز هنوز با موانع جدی روبه‌رو است.

کانال سوئز همچنان یکی از مهم‌ترین شریان‌های تجارت جهانی محسوب می‌شود، اما تحولات ماه‌های اخیر نشان داده است که این گذرگاه راهبردی هنوز نتوانسته از سایه بحران‌های امنیتی منطقه خارج شود. در حالی که مقام‌های مصری از افزایش تردد کشتی‌ها و بهبود نسبی درآمد‌های کانال سخن می‌گویند، مجموعه‌ای از تهدیدهای امنیتی و ژئوپلیتیکی، آینده این مسیر را با ابهام روبه‌رو کرده است. جدیدترین تحولات، حمله پهپادی به بندر دمیاط مصر در نزدیکی مسیرهای مرتبط با سوئز بود؛ حادثه‌ای که اگرچه مستقیماً موجب توقف فعالیت کانال نشد، اما بار دیگر نگرانی شرکت‌های کشتیرانی و بازارهای انرژی را افزایش داد. کارشناسان معتقدند هرگونه ناامنی در بنادر و زیرساخت‌های پیرامون سوئز، حتی بدون انسداد کانال، می‌تواند هزینه بیمه کشتی‌ها، کرایه حمل و زمان تحویل کالا را افزایش دهد. همزمان، تهدیدهای جدید علیه کشتیرانی در دریای سرخ و باب‌المندب نیز شرایط را پیچیده‌تر کرده است. گزارش‌ها از احتمال اعمال عوارض یا محدودیت‌های تازه برای عبور کشتی‌ها در این منطقه حکایت دارد؛ موضوعی که می‌تواند مزیت رقابتی سوئز را تحت تأثیر قرار دهد و بار دیگر شرکت‌های حمل‌ونقل را به انتخاب مسیر طولانی‌تر اماغ امید نیک در جنوب آفریقا سوق دهد.

البته آمارهای رسمی مصر از افزایش درآمد و رشد نسبی تردد کشتی‌ها در سال مالی گذشته خبر می‌دهد و مسئولان کانال، بازگشت تدریجی خطوط کشتیرانی را نشانه احیای اعتماد بازاری می‌دانند. با این حال، همین آمارها نیز نشان می‌دهد حجم تردد هنوز به سطح پیش از بحران دریای سرخ بازنگشته و فاصله قابل توجهی با اهداف تعیین شده وجود دارد. از سوی دیگر، اقتصاد مصر همچنان بهای سنگینی بابت کاهش درآمد‌های سوئز پرداخته است. مقام‌های این کشور اعلام کرده‌اند که در نتیجه اختلالات ناشی از ناامنی‌های منطقه‌ای، میلیاردها دلار از درآمد‌های کانال از دست رفته است. این مسئله برای اقتصادی که بخش مهمی از درآمد ارزی خود را از سوئز تأمین می‌کند، یک هشدار جدی محسوب می‌شود. نکته قابل تأمل آن است که مدیریت کانال سوئز تلاش کرده با توسعه خدمات دریایی، تعمیرات کشتی‌ها و خدمات لجستیکی بخشی از کاهش درآمد‌ها را جبران کند، اما واقعیت این است که هیچ‌یک از این اقدامات نمی‌تواند جایگزین امنیت پایدار در مسیرهای دریایی شود. تا زمانی که تهدیدهای نظامی و تنش‌های ژئوپلیتیکی در منطقه ادامه داشته باشد، شرکت‌های بین‌المللی نیز با احتیاط بیشتری درباره بازگشت کامل به این مسیر تصمیم خواهند گرفت.

به عبارت دیگر

چرا انتخاب فروزان مهم است؟

منطقه، اما این مزیت جغرافیایی تنها زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می‌شود که بایک راهبرد فعال بین‌المللی همراه باشد. تجربه مدیریت در منطقه آزاد ماکو، که در همسایگی سه کشور قرار دارد، نشان داد که یک منطقه آزاد می‌تواند فراتر از مرزهای اداری خود تعریف شود. اکنون همان نگاه می‌تواند به سایر مناطق نیز تعمیم یابد؛ از کیش و قشم گرفته تا چابهار، انزلی و ارس. هر یک از این مناطق می‌توانند نقش متفاوتی در زنجیره تجارت جهانی ایفا کنند، به شرط آنکه با رویکردی تخصصی و بین‌المللی مدیریت شوند.

امروز، شاید مهم‌ترین مأموریت دبیر انحصار حسین فروزان به عنوان دبیر شورای عالی مناطق آزاد، در چنین مقطعی معنایی فراتر از یک جابه‌جایی مدیریتی دارد. او پس از حدود یک دهه، این بار نه در قامت مدیر بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران، بلکه به عنوان مسئول سیاست‌گذاری کل مجموعه مناطق آزاد کشور، فرصت یافته است تا تجربه‌های گذشته را در سطحی ملی به کار گیرد. جهان در این سال‌ها تغییر کرده است. رقابت میان مناطق آزاد دیگر بر سر کاهش تعرفه‌ها نیست؛ رقابت بر سر جذب زنجیره‌های تأمین، شرکت‌های چندملیتی، صندوق‌های سرمایه‌گذاری و فناوری‌های نوین است. سرمایه‌گذاران امروز به دنبال مناطقی هستند که بتوانند با جهان گفت‌وگو کنند، نه صرفاً امتیازهای اداری ارائه دهند.

ایران، برخلاف بسیاری از کشورها، از مزیتی برخوردار است که قابل تکرار نیست: قرار گرفتن در تقاطع کریدورهای بین‌المللی، دسترسی هم‌زمان به آب‌های جنوبی و شمالی و همسایگی با بازارهای بزرگ



محمد حسین یوسف‌پور
مدیر عامل شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند

تجارت جهان: در دنیای امروز، موفقیت مناطق آزاد با تعداد انبارها، وسعت اراضی یا حتی میزان معافیت‌های مالیاتی سنجیده نمی‌شود. آنچه یک منطقه را به مقصد سرمایه‌گذاری تبدیل می‌کند، توانایی آن در ایجاد اعتماد، برقراری ارتباط و حضور مستمر در شبکه اقتصاد جهانی است. مناطق آزاد موفق، بیش از آنکه پروژه‌های عمرانی باشند، پروژه‌های دیپلماسی اقتصادی هستند.

انتصاب حسین فروزان به عنوان دبیر شورای عالی مناطق آزاد، در چنین مقطعی معنایی فراتر از یک جابه‌جایی مدیریتی دارد. او پس از حدود یک دهه، این بار نه در قامت مدیر بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران، بلکه به عنوان مسئول سیاست‌گذاری کل مجموعه مناطق آزاد کشور، فرصت یافته است تا تجربه‌های گذشته را در سطحی ملی به کار گیرد. جهان در این سال‌ها تغییر کرده است. رقابت میان مناطق آزاد دیگر بر سر کاهش تعرفه‌ها نیست؛ رقابت بر سر جذب زنجیره‌های تأمین، شرکت‌های چندملیتی، صندوق‌های سرمایه‌گذاری و فناوری‌های نوین است. سرمایه‌گذاران امروز به دنبال مناطقی هستند که بتوانند با جهان گفت‌وگو کنند، نه صرفاً امتیازهای اداری ارائه دهند.

ایران، برخلاف بسیاری از کشورها، از مزیتی برخوردار است که قابل تکرار نیست: قرار گرفتن در تقاطع کریدورهای بین‌المللی، دسترسی هم‌زمان به آب‌های جنوبی و شمالی و همسایگی با بازارهای بزرگ

حکمرانی اقتصادی؛ مسیر اعتمادسازی پایدار

که اطلاعات را در اختیار عموم قرار می‌دهند، نه تنها اعتماد بیشتری جلب می‌کنند، بلکه امکان نظارت مؤثرتر رسانه‌ها، بخش خصوصی و جامعه مدنی را نیز فراهم می‌آورند. از سوی دیگر، حکمرانی اقتصادی بدون پاسخگویی معنا ندارد. تصمیم‌گیران باید نسبت به پیامدهای سیاست‌های خود مسئول باشند. اگر سیاستی موجب افزایش تورم، کاهش تولید یا آسیب به تجارت خارجی می‌شود، لازم است سازوکار مشخصی برای ارزیابی و اصلاح آن وجود داشته باشد. تداوم سیاست‌های ناکارآمد، تنها به دلیل نبود نظام ارزیابی، یکی از مهم‌ترین موانع اصلاحات اقتصادی در بسیاری از کشورهاست.

نقش بخش خصوصی نیز در حکمرانی اقتصادی قابل چشم‌پوشی نیست. اقتصاد زمانی کارآمد خواهد بود که دولت به جای رقابت با فعالان اقتصادی، نقش تنظیم‌گر، سیاست‌گذار و ناظر را ایفا کند. حضور گسترده دولت در فعالیت‌های اقتصادی، علاوه بر کاهش بهره‌وری، زمینه شکل‌گیری انحصار و کاهش رقابت را نیز فراهم می‌کند. در مقابل، مشارکت واقعی بخش خصوصی در تصمیم‌سازی‌ها می‌تواند کیفیت سیاست‌گذاری را افزایش دهد.

همچنین، حکمرانی اقتصادی با تعامل سازنده با اقتصاد جهانی پیوندی مستقیم دارد. کشوری که قوانین تجاری پایدار، نظام مالی شفاف و سیاست خارجی اقتصادی منسجمی داشته باشد، شانس بیشتری برای جذب سرمایه، توسعه صادرات و حضور در زنجیره‌های ارزش جهانی خواهد داشت. در دنیای امروز، رقابت کشورها تنها بر سر تولید بیشتر نیست؛ بلکه بر سر ایجاد محیطی امن، قابل پیش‌بینی و رقابت‌پذیر برای کسب‌وکار است.

رضا امیدوار تجربی اقتصاددان



تجارت جهان: اقتصاد بیش از آنکه قربانی کمبود منابع باشد، از ضعف در کیفیت حکمرانی آسیب می‌بیند؛ جایی که تصمیم‌های متناقض، سرمایه را فراری و آینده را غیرقابل پیش‌بینی می‌کند.

در سال‌های اخیر، مفهوم «حکمرانی اقتصادی» از یک اصطلاح دانشگاهی به یکی از مهم‌ترین معیارهای سنجش موفقیت دولت‌ها تبدیل شده است. تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد تفاوت میان اقتصادهای پویا و اقتصادهای گرفتار رکود، بیش از آنکه به میزان منابع طبیعی یا سرمایه اولیه وابسته باشد، به کیفیت حکمرانی اقتصادی بازمی‌گردد. حکمرانی اقتصادی یعنی مجموعه‌ای از قواعد، نهادها و سازوکارهایی که سیاست‌گذاری، اجرا و نظارت بر اقتصاد را شفاف، پاسخگو و قابل پیش‌بینی می‌کند.

فعالان اقتصادی بیش از هر چیز به ثبات نیاز دارند. سرمایه‌گذار، تولیدکننده و صادرکننده زمانی برای آینده برنامه‌ریزی می‌کنند که بدانند قوانین، نرخ‌ها و سیاست‌ها هر روز تغییر نخواهد کرد. در مقابل، تصمیم‌های ناگهانی، بخشنامه‌های متناقض و نبود هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، هزینه فعالیت اقتصادی را افزایش می‌دهد و انگیزه سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد.

یکی از مهم‌ترین شاخص‌های حکمرانی اقتصادی، شفافیت است. هرچه اطلاعات اقتصادی، بودجه‌ها، قراردادهای فرآیندهای تصمیم‌گیری شفاف‌تر باشد، زمینه فساد، رانت و تبعیض کمتر خواهد شد. اقتصادهایی

پرسش برانگیز است. منتقدان استدلال می‌کنند که این الگو نشان‌دهنده تأکید بیشتر بر جریان‌های تجاری وارداتی نسبت به زیرساخت‌های سخت مورد نیاز برای رشد پایدار صادرات محور و ایجاد ارزش افزوده محلی است.

➔ فروش دارایی‌ها به‌عنوان یک نشانه

در ماه‌های اخیر، سازمان منطقه آزاد چابهار آگهی‌های مزایده عمومی برای فروش املاک منتشر کرده است؛ از جمله فضای تجاری در خود منطقه و یک ساختمان چندطبقه در تهران. سازمان‌هایی که مازاد عملیاتی پایدار تولید می‌کنند و ترازنامه قوی دارند، معمولاً نیاز فوری کمتری به نقدکردن دارایی‌های ثابت دارند. تصمیم به فروش این املاک به‌تنهایی اثبات‌کننده تنگنای مالی نیست، اما یک داده مهم است که نیازمند توضیح شفاف درباره نیازهای جریان نقدی، راهبرد مدیریت دارایی و برنامه‌ریزی مالی بلندمدت است.

➔ الگوی گسترده‌تر

چالش‌های چابهار منحصربه‌فرد نیست. مناطق آزاد در بسیاری از کشورها با دشواری تبدیل وضعیت حقوقی ممتاز به زیرساخت‌های سریع و باکیفیت و تولید متنوع روبه‌رو هستند. آنچه لحظه کنونی را متمایز می‌کند، انباشت پروژه‌های پرچمدار تأخیریافته در کنار اعلام‌های مکرر پیشرفت در سطوح بالا، فعالیت وارداتی قابل توجه و گام مشهود فروش املاک سازمانی است.

هیچ‌یک از این مشاهدات نیازمند نسبت‌دادن سوءنیت به هیچ فردی نیست. با این حال، آن‌ها الگویی تکراری را برجسته می‌کنند: جدول‌های زمانی جاه‌طلبانه و گزارش‌های خوش‌بینانه پیشرفت که هنوز به دارایی‌های راهبردی تکمیل‌شده و قابل استفاده تجاری تبدیل نشده‌اند. برای مکانی که بارها به‌عنوان حیاتی برای اتصال شرقی ایران و تجارت اقیانوسی توصیف شده، فاصله میان اهداف اعلام‌شده و واقعیت عملیاتی همچنان قابل توجه است. تا زمانی که زیرساخت‌های عمده ریلی، هوانوردی و مرزی از پیشرفت جزئی و پیش‌بینی‌های مکرر به دارایی‌های کاملاً عملیاتی و تجاری تبدیل نشوند، پرسش‌ها درباره اولویت‌بندی و ظرفیت اجرا ادامه خواهد یافت. داده‌های شفاف و قابل راستی‌آزمایی مستقل درباره جدول زمانی پروژه‌ها، هزینه‌ها و ترکیب تجارت می‌تواند روشن کند که آیا مسیر کنونی تأخیری موقت است یا نشانه‌ای از کمبود ساختاری عمیق‌تر.

تجارت جهانی از خاک خوردن پروژه‌های زیرساختی و ملی مثل ورزشگاه کریکت، فرودگاه بین‌المللی، آبرسانی، ارتباطات موبایلی، واردات سرسام‌آور، تراز تجاری منفی و ... گزارش می‌دهد

کارنامه کمرنگ منطقه آزاد چابهار در ۲ سال گذشته!



اشاره دارند؛ شرایطی که پتانسیل این مرز را به‌عنوان یک کریدور تجاری عمده محدود می‌کند.

اقدامات روزمره‌ای مانند آسفالت معابر و بهسازی محلی گزارش و اجرا شده‌اند. این کارها شرایط روزانه را بهبود می‌بخشند، اما زیرساخت‌های تحول‌آفرین در مقیاس ملی اتصال ریلی، ظرفیت هوانوردی مدرن و لجستیک مرزی قوی که منطق راهبردی منطقه مدت‌ها بر آن استوار بوده، محسوب نمی‌شوند.

➔ حجم واردات و تخصیص منابع

داده‌های تجاری موجود برای مناطق آزاد، از جمله ارقام

تجارت جهان در پهنه خشک سواحل جنوب‌شرقی ایران، منطقه آزاد چابهار با هدف تبدیل شدن به دروازه‌ای راهبردی طراحی شد؛ بندری اقیانوسی در خارج از تنگه هرمز که بتواند آسیای مرکزی، هند و فراتر از آن را به هم متصل کند. سال‌هاست که بیانیه‌های رسمی تصویری از شتاب توسعه ارائه می‌دهند: خطوط راه‌آهن در آستانه تکمیل، ترمینال‌های جدید فرودگاهی در حال ساخت، زیرساخت‌های مرزی در حال دگرگونی مسیره‌های تجاری، و پروژه‌های صنعتی در حال ریشه‌دواندن.

با این حال، بررسی دقیق‌تر سوابق عمومی طی دو سال گذشته واقعیت پیچیده‌تری را نشان می‌دهد. زیرساخت‌های تحول‌آفرین عمده همچنان ناتمام مانده‌اند، در حالی که منطقه حجم قابل توجهی واردات ثبت کرده است. هم‌زمان، سازمان منطقه آزاد اقدام به مزایده املاک در چابهار و تهران کرده است. این عناصر در کنار هم، پرسش‌های مشروعی درباره اولویت‌بندی، ظرفیت اجرا و فاصله میان جاه‌طلبی‌های اعلام‌شده و نتایج ملموس ایجاد می‌کند.

➔ کمبود زیرساخت‌های اساسی

گزارش‌های عمومی رسانه‌های دولتی ایران و اظهارات رسمی اغلب بر پیشرفت راه‌آهن چابهار زاهدان تأکید دارند و ارقامی از حدود ۸۵ تا نزدیک به ۹۰ درصد تکمیل را در ماه‌های اخیر اعلام کرده‌اند. مسئولان بارها از نزدیک بودن بهره‌برداری خبر داده‌اند. با این حال، تا میانه سال ۲۰۲۶، خط کامل هنوز به شکل تجاری و عملیاتی کامل که مدت‌ها وعده داده شده بود، در دسترس نیست. بخش‌هایی پیشرفت کرده‌اند، اما اتصال راهبردی کامل که می‌توانست نقش لجستیکی منطقه را دگرگون کند، هنوز محقق نشده است.

به‌طور مشابه، برنامه‌های ساخت فرودگاه بین‌المللی مستقل یا ترمینال مسافری مدرن سال‌هاست که مطرح می‌شود. تخصیص زمین، ارقام سرمایه‌گذاری در مقیاس چند هزار میلیارد ریال و جدول‌های زمانی تکمیل به‌طور دوره‌ای اعلام شده است. در عمل، چابهار همچنان عمدتاً به فرودگاه موجود کنارک متکی است که کاربرد دوگانه نظامی و غیرنظامی دارد و فاصله قابل توجهی با هسته منطقه آزاد دارد. فرودگاه بین‌المللی مستقل و در مقیاس وعده‌داده‌شده هنوز تحقق نیافته است.

در مرز ریمدان با پاکستان، روایت‌های رسمی از افزایش حجم کالاهای اساسی و کارهای زیرساختی در جریان خبر می‌دهند. با این حال، ارزیابی‌های مستقل و گزارش‌های میدانی همچنان به محدودیت‌های پایدار در تأسیسات، ظرفیت پردازش و آمادگی کلی

گزارش کوتاه

لاوان؛ ثروتی گرفتار تعلل مدیریتی



تجارت جهان

وقتی جزیره‌ای با ظرفیت‌های کم‌نظیر نفت، گاز و صادرات، بیش از آنکه با دستاوردهای توسعه‌ای شناخته شود، درگیر پرسش‌های بی‌پاسخ درباره زیرساخت، سرمایه‌گذاری و آینده اقتصادی باشد، باید از خود پرسید مشکل از کمبود منابع است یا ضعف حکمرانی؟ بر اساس گزارش‌های اخیر، لاوان همچنان با چالش‌های زیرساختی و ضرورت بازسازی و تقویت تأسیسات پس از تنش‌های منطقه‌ای روبه‌رواست.

جزیره لاوان سال‌هاست یکی از مهم‌ترین نقاط راهبردی صنعت نفت ایران محسوب می‌شود؛ منطقه‌ای که هم به دلیل استقرار تأسیسات نفتی و هم به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در خلیج فارس، نقشی فراتر از یک جزیره معمولی دارد. با این حال، بررسی آخرین تحولات نشان می‌دهد فاصله قابل توجهی میان ظرفیت‌های بالقوه لاوان و وضعیت واقعی توسعه آن وجود دارد.

در ماه‌های اخیر، اهمیت لاوان بار دیگر در پی تحولات امنیتی منطقه و آسیب‌پذیری زیرساخت‌های انرژی برجسته شد. این رخدادها نشان داد انکای صرف به مزیت‌های طبیعی، بدون نوسازی مستمر زیرساخت‌ها و افزایش تاب‌آوری تأسیسات، نمی‌تواند امنیت سرمایه‌گذاری و استمرار تولید را تضمین کند.

اما چالش لاوان فقط به مسائل امنیتی محدود نیست. یکی از مهم‌ترین انتقاده‌ها، کندی اجرای پروژه‌های توسعه‌ای و ضعف در ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز

برای جذب سرمایه‌گذاری است. در حالی که بسیاری از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی جهان با ارائه خدمات لجستیکی، تسهیل مقررات و توسعه حمل‌ونقل به قطب‌های اقتصادی تبدیل شده‌اند، لاوان همچنان با محدودیت‌هایی در حوزه دسترسی، خدمات شهری و امکانات پشتیبان فعالیت‌های اقتصادی مواجه است. موضوع دیگری که نباید از آن غافل شد، وابستگی بیش از اندازه اقتصاد لاوان به صنعت نفت است. هرچند نفت مهم‌ترین مزیت این منطقه به شمار می‌رود، اما تجربه اقتصادهای موفق نشان داده تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی، شرط اصلی پایداری توسعه است. توسعه صنایع پایین‌دستی، خدمات دریایی، گردشگری دریایی و فعالیت‌های دانش‌بنیان می‌تواند بخشی از این وابستگی را کاهش دهد؛ هدفی که تاکنون با سرعت مطلوب محقق نشده است.

از سوی دیگر، مطالبه فعالان اقتصادی، شفافیت بیشتر در روند اجرای پروژه‌ها و اطلاع‌رسانی دقیق

درباره برنامه‌های توسعه‌ای است. سرمایه‌گذار زمانی وارد یک منطقه می‌شود که چشم‌انداز روشن، قوانین پایدار و زیرساخت قابل اتکا پیش روی خود ببیند. هرگونه ابهام در این سه حوزه، هزینه سرمایه‌گذاری را افزایش خواهد داد.

لاوان امروز بیش از هر زمان دیگری به یک بازنگری مدیریتی نیاز دارد؛ بازنگری‌ای که توسعه زیرساخت، ارتقای ایمنی تأسیسات، تسهیل سرمایه‌گذاری و تنوع‌بخشی به اقتصاد محلی را به صورت هم‌زمان دنبال کند. در غیر این صورت، فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه و بالقوه این جزیره هر روز بیشتر خواهد شد. این جزیره هر روز بیشتر خواهد شد. در نهایت، لاوان نمادی از یک پرسش بزرگ در اقتصاد ایران است؛ اینکه چرا مناطقی با مزیت‌های استثنایی، هنوز نتوانسته‌اند به جایگاه شایسته خود در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی دست یابند. پاسخ این پرسش نه در کمبود منابع، بلکه در کیفیت سیاست‌گذاری، سرعت تصمیم‌گیری و میزان پایبندی به برنامه‌های توسعه نهفته است.

گزارش کوتاه

مناطق آزاد؛ ظرفیت طلایی ایران برای جهش صادرات غیرنفتی و توسعه تجارت با همسایگان



تجارت جهان

محمدعلی محمدمیرزائیان، نایب‌رئیس اول کمیسیون صادرات غیرنفتی اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با تجارت جهانی با تأکید بر ظرفیت‌های راهبردی مناطق آزاد در توسعه صادرات، جذب سرمایه‌گذاری و تقویت تجارت منطقه‌ای، معتقد است ارس و انزلی نمونه‌هایی از موفقیت‌های قابل توجه در بازارهای همسایه هستند و با اصلاح سیاست‌های ارزی، بانکی، گمرکی و زیرساختی، این مناطق می‌توانند به سکوی پایدار جهش صادرات غیرنفتی کشور تبدیل شوند.

مناطق آزاد قرار بود سکوی صادرات کشور باشند؛

امروز چقدر به این هدف نزدیک شده‌اند؟

مناطق آزاد با هدف توسعه صادرات، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، انتقال فناوری و ایجاد اشتغال شکل گرفتند. با این حال، عملکرد آنها در دستیابی به این اهداف یکسان نبوده است. برخی مناطق مانند منطقه آزاد ارس و منطقه آزاد انزلی در صادرات به کشورهای همسایه موفقیت‌های نسبی داشته‌اند، اما در مجموع هنوز فاصله قابل توجهی با تبدیل شدن به «سکوی اصلی صادرات کشور» وجود دارد.

۲. بزرگ‌ترین مانع رشد صادرات غیرنفتی از مناطق آزاد چیست؟

به نظر من، این‌موانع به هم وابسته‌اند، اما می‌توان آنها را به ترتیب اهمیت چنین دسته‌بندی کرد:

رفع تعهد ارزی که برای بسیاری از صادرکنندگان پیچیدگی و هزینه ایجاد می‌کند.

تحریم‌ها و محدودیت‌های بانکی که دریافت پول و تأمین مالی تجارت را دشوار کرده است.

مشکلات نقل‌وانتقال ارز و نبود روابط بانکی بین‌المللی که ریسک تجارت را افزایش می‌دهد. بروکراسی اداری و گمرکی که با فلسفه ایجاد مناطق آزاد همخوانی کامل ندارد.

ضعف زیرساخت‌ها مانند حمل‌ونقل، لجستیک، بنادر، انبارها و زنجیره سرد در برخی مناطق.

در عمل، حتی اگر یکی از این مشکلات برطرف

شود، تازمانی که سایر موانع باقی بمانند، جهش صادراتی رخ نخواهد داد.

۳. آیا مناطق مرزی مانند اردبیل، ارس و انزلی توانسته‌اند صادرات به کشورهای همسایه را توسعه دهند؟

بله، اما با ظرفیتی کمتر از توان واقعی. منطقه آزاد ارس به دلیل همجواری با ارمنستان و نزدیکی به بازارهای قفقاز، یکی از موفق‌ترین مناطق در صادرات صنعتی، کشاورزی و خدمات بوده است.

منطقه آزاد انزلی به دلیل دسترسی به دریای خزر، نقش مهمی در تجارت با روسیه و کشورهای حاشیه خزر ایفا کرده است.

مناطق مرزی استان اردبیل نیز ظرفیت بالایی برای تجارت با جمهوری آذربایجان دارند، اما توسعه آنها تحت تأثیر محدودیت‌های زیرساختی، مسائل مرزی و نوسانات روابط اقتصادی قرار گرفته است.

بنابراین، ظرفیت وجود دارد اما هنوز به‌طور کامل باغفل نشده است.

۴. آیا مناطق آزاد بیشتر سکوی صادرات هستند یا دروازه واردات؟

واقعیت این است که در بسیاری از دوره‌ها، واردات سهم پررنگ‌تری نسبت به صادرات داشته است. دلایل اصلی عبارت‌اند از:

سودآوری بیشتر واردات نسبت به تولید و صادرات.

ضعف مشوق‌های صادراتی.

هزینه‌های بالای تولید داخلی.

مشکلات بازگشت ارز حاصل از صادرات.

محدودیت‌های بانکی و حمل‌ونقل ناشی از تحریم‌ها.

استقرار ناکافی صنایع صادرات‌محور در برخی مناطق آزاد.

اگر قرار باشد مناطق آزاد به فلسفه اصلی خود بازگردند، باید تمرکز از تجارت صرف به سمت تولید صادرات‌محور، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه صنایع فراوری و تکمیل زنجیره ارزش تغییر کند.

وی در پایان خاطرنشان کرد: مناطق آزاد ایران از ظرفیت جغرافیایی بسیار ارزشمندی برخوردارند، اما برای تبدیل شدن به موتور صادرات کشور، لازم است سیاست‌های ارزی، نظام گمرکی، زیرساخت‌های لجستیکی، مشوق‌های سرمایه‌گذاری و روابط بانکی و تجاری با کشورهای همسایه به‌صورت هماهنگ اصلاح شوند. تنها در این صورت می‌توان انتظار داشت که این مناطق بیش از آنکه دروازه واردات باشند، به سکوی پایدار توسعه صادرات غیرنفتی تبدیل شوند.

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس؛ سکوی نوین جهش سرمایه گذاری



جمله اقداماتی است که می تواند نقش ارس را در تجارت منطقه ای پررنگ تر کند.

یکی دیگر از موضوعات مهم روزهای اخیر، تسهیل تردد خودروهای یلاک منطقه آزاد ارس در استان های بیشتری از کشور است؛ اقدامی که علاوه بر افزایش رضایت فعالان اقتصادی و ساکنان منطقه، می تواند به رونق گردشگری، تجارت و سرمایه گذاری نیز کمک کند. کارشناسان معتقدند کاهش محدودیت های تردد، ارتباط اقتصادی ارس با سایر استان ها را تقویت خواهد کرد.

در کنار ظرفیت های صنعتی و تجاری، ارس در سال های اخیر تلاش

تجارت جهان در روزهایی که رقابت مناطق آزاد برای جذب سرمایه و توسعه صادرات وارد مرحله ای تازه شده، ارس با تکیه بر تکمیل زیرساخت ها، گسترش همکاری های فرامرزی و رونق تولید، تلاش می کند جایگاه خود را به عنوان یکی از پیشران های اقتصاد شمال غرب ایران بیش از گذشته تثبیت کند. تازه ترین تحولات این منطقه نشان می دهد مسیر توسعه ارس با شتاب بیشتری دنبال می شود.

منطقه آزاد ارس طی ماه های اخیر در کانون توجه فعالان اقتصادی، سرمایه گذاران و صادرکنندگان قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی کم نظیر این منطقه در همسایگی جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نزدیکی به بازار اوراسیا، همواره یکی از مهم ترین مزیت های رقابتی ارس بوده است، اما آنچه امروز بیش از گذشته اهمیت یافته، حرکت همزمان برای توسعه زیرساخت های تجاری، صنعتی و لجستیکی است.

جدیدترین اخبار منتشرشده از این منطقه نشان می دهد مدیریت ارس در کنار برنامه های توسعه ای، تلاش دارد ارتباط خود را با بخش خصوصی، تولیدکنندگان و سرمایه گذاران تقویت کند. استمرار دیدارهای مدیریتی و پیگیری پروژه های عمرانی، پیام روشنی برای فعالان اقتصادی دارد؛ اینکه برنامه توسعه ارس صرفاً بر پایه شعار نیست و با اجرای طرح های عملیاتی دنبال می شود.

در سال های اخیر، صنایع مختلف از جمله صنایع غذایی، کشاورزی، دارویی، پتروشیمی، قطعه سازی و صنایع دانش بنیان در ارس رشد قابل توجهی را تجربه کرده اند. این تنوع صنعتی باعث شده منطقه آزاد ارس از وابستگی به یک بخش خاص فاصله بگیرد و ساختار اقتصادی متوازن تری پیدا کند؛ موضوعی که در شرایط نوسان های

اقتصادی کشور، یک مزیت مهم محسوب می شود. از سوی دیگر، توسعه صادرات همچنان مهم ترین مأموریت این منطقه باقی مانده است. نزدیکی به بازارهای کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، هزینه پایین تر حمل و نقل و دسترسی مناسب به مسیرهای بین المللی، فرصت مناسبی برای تولیدکنندگان فراهم کرده تا محصولات خود را با سرعت بیشتری روانه بازارهای هدف کنند.

در همین راستا، توسعه زیرساخت های حمل و نقل نیز اهمیت ویژه ای پیدا کرده است. اتصال به کریدورهای ترانزیتی، بهبود مسیرهای جاده ای و برنامه ریزی برای افزایش ظرفیت لجستیکی، از

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

راه اندازی اولین منطقه آزاد تجاری ویتنام در «های فونگ»



آسیا» توصیف کرد. استراتژی رشد شهر بر سه محور استوار خواهد بود: منطقه اقتصادی موجود دین وو-کات های، منطقه اقتصادی ساحلی جنوبی تازه برنامه ریزی شده، و منطقه ویژه اقتصادی های فونگ. منطقه آزاد تجاری قرار است به عنوان بستر نهادی، این سه فضا را به یک اکوسیستم یکپارچه متصل کند.

معاون نخست وزیر با وجود ابراز خوش بینی، هشدار داد که صرف گسترش تعداد و وسعت مناطق به تنهایی تضمین کننده موفقیت نیست. تداخل کارکردها و برنامه ریزی ناهمگن می تواند به سرمایه گذاری ناکارآمد و رقابت داخلی منجر شود. وی از مقامات محلی خواست استراتژی توسعه یکپارچه ای تدوین کنند، زیرساخت های مشترک را در اولویت قرار دهند و منطقه آزاد را به عنوان پایلوت حکمرانی هم تراز با استانداردهای بین المللی و خدمات اداری یک مرحله ای دیجیتال توسعه دهند. تأکید اصلی باید از کمیت سرمایه به کیفیت آن تغییر کند؛ با اولویت دهی به سرمایه گذاران راهبردی در حوزه های نیمه هادی، الکترونیک، مهندسی دقیق، خودروهای برقی، انرژی پاک و لجستیک و در عین حال رعایت الزامات رشد سبز و پایدار.

زمان بندی این اقدام حساب شده است. ویتنام همچنان از روند تنوع بخشی زنجیره تأمین جهانی به دور از چین سود می برد، اما رقابت میان مقاصد جنوب شرق آسیا برای جذب پروژه های فناوری پیشرفته تشدید شده است. با ایجاد یک چارچوب واقعی منطقه آزاد تجاری به جای یک

تجارت جهان های فونگ، ویتنام ویتنام روز ۳۰ ژوئیه ۲۰۲۶ (۹ مرداد ۱۴۰۵) رسماً اولین منطقه آزاد تجاری خود را در شهر بندری های فونگ در شمال این کشور افتتاح کرد. همزمان با این رویداد، منطقه ویژه اقتصادی ۵۳۰۰ هکتاری های فونگ و طرح جامع منطقه اقتصادی ساحلی جنوبی با مساحت حدود ۲۰ هزار هکتار تا فای ۲۰۵۰ نیز اعلام شد.

این تصمیم ها که در مراسمی با حضور معاون نخست وزیر، له تین چاو، اعلام شد، نشان دهنده تلاش هدفمند هانوی برای حرکت از جذب سرمایه گذاری خارجی مبتنی بر حجم به سمت تولید با ارزش افزوده بالا، لجستیک و فناوری است. منطقه آزاد تجاری جدید تحت مقررات ترجیحی در

حوزه های زیرساخت، مالیات، تشریفات گمرکی، تجارت و خدمات مالی فعالیت خواهد کرد؛ رژیمی که برای نخستین بار در ویتنام پیاده سازی می شود. های فونگ هم اکنون جایگاه قابل توجهی در نقشه سرمایه گذاری مستقیم خارجی ویتنام دارد. این شهر بیش از ۱۸۶۸ پروژه سرمایه گذاری خارجی با سرمایه ثبت شده بیش از ۵۴ میلیارد دلار جذب کرده که نزدیک به ۱۰ درصد کل سرمایه گذاری خارجی ثبت شده کشور را تشکیل می دهد. همچنین های فونگ برای یازده سال متوالی رشد دورقمی تولید ناخالص منطقه ای را ثبت کرده و تنها منطقه ویتنام است که توانسته این روند را در چنین بازه زمانی حفظ کند.

در مراسم افتتاح، مقامات محلی گواهی ثبت سرمایه گذاری با افزایش سرمایه برای ۱۳ پروژه به ارزش حدود ۲۰۶ میلیارد دلار صادر کردند و دو تفاهم نامه به ارزش مورد انتظار ۵۴۰ میلیون دلار برای توسعه چهار شهرک صنعتی جدید امضا شد. مجموع تعهدات سرمایه گذاری به حدود ۳۰۲ میلیارد دلار رسید. بزرگ ترین پروژه، سرمایه گذاری یک میلیارد دلاری مرحله دوم شرکت ال جی اینوتک ویتنام در شهرک صنعتی نام دین وو (Deep ۲ C Hai Phong) است که در محدوده منطقه آزاد تجاری قرار دارد و بر تولید زیرلایه های نیمه هادی تمرکز خواهد داشت.

دبیر حزب کمونیست های فونگ، له نگوک چاو، این مجموعه تصمیمات را پایه ای برای تبدیل شهر به «کلان شهر ساحلی رقابت پذیر در سطح جهانی و قطب لجستیک و اقتصاد دریایی شرق

گره های پنهان در مسیر سهلان



رقابتی سهلان را کاهش می دهد. بنابراین توسعه این منطقه نباید صرفاً در قالب آمار افتتاح پروژه ها یا میزان سرمایه گذاری اعلام شده ارزیابی شود؛ بلکه شاخص های واقعی مانند افزایش حجم ترانزیت، کاهش زمان تشریفات گمرکی، رشد صادرات و جذب سرمایه گذاران جدید باید معیار قضاوت باشند.

سهلان امروز بیش از هر زمان دیگری به مدیریت مبتنی بر عملکرد نیاز دارد. موقعیت جغرافیایی ممتاز، اتصال به شبکه حمل و نقل و ظرفیت تبدیل شدن به بندر خشک، سرمایه هایی هستند که اگر با اصلاح ساختارهای اجرایی همراه نشوند، به مزیت اقتصادی پایدار تبدیل نخواهند شد. آینده سهلان نه در تعداد پروژه های افتتاح شده، بلکه در میزان اثربخشی آن بر تجارت، اشتغال و رقابت پذیری اقتصاد ایران تعیین خواهد شد؛ آزمونی که هنوز نمی توان با اطمینان گفت این منطقه از آن سربلند بیرون آمده است.

تجارت جهان وقتی یک منطقه هم زمان به ریل، جاده و گمرک متصل است، مسئله دیگر کمبود ظرفیت نیست؛ پرسش اصلی این است که چرا این ظرفیت هنوز به موتور محرک تجارت شمال غرب کشور تبدیل نشده است؟

منطقه ویژه اقتصادی سهلان در ماه های اخیر بار دیگر به صدر اخبار اقتصادی بازگشته است. از افتتاح چند پروژه سرمایه گذاری و عمرانی گرفته تا تأکید مسئولان بر تبدیل گمرک سهلان به هاب لجستیکی شمال غرب، همگی از آینده ای امیدوارکننده سخن می گویند. با این حال، فاصله میان وعده ها و واقعیت های میدانی همچنان قابل توجه است و همین موضوع، نگاه انتقادی به روند توسعه این منطقه را ضروری می کند.

سهلان از معدود نقاط کشور است که به شبکه ریلی، جاده ای و گمرکی به صورت هم زمان دسترسی دارد؛ مزیتی که در بسیاری از کشورهای منطقه، پایه شکل گیری مراکز بزرگ لجستیکی بوده است. همچنین برنامه توسعه محدوده این منطقه و افزایش ظرفیت انبارداری و خدمات گمرکی بارها از سوی مسئولان مطرح شده و نمایندگان مجلس نیز بر اهمیت راهبردی آن تأکید کرده اند.

اما سؤال اساسی اینجاست که اگر زیرساخت ها تا این اندازه ارزشمند هستند، چرا سهم سهلان در تجارت بین المللی و ترانزیت منطقه ای هنوز با ظرفیت هایش همخوانی ندارد؟ کارشناسان حوزه لجستیک سال هاست هشدار می دهند که توسعه صرفاً با افتتاح پروژه ها محقق نمی شود؛ بلکه نیازمند سیاست گذاری پایدار، جذب سرمایه گذاری خصوصی،

تسهیل فرآیندهای گمرکی و ایجاد زنجیره کامل خدمات لجستیکی است. در غیر این صورت، زیرساخت های جدید نیز به ظرفیت های نیمه فعال تبدیل خواهند شد. از سوی دیگر، در ماه های گذشته مسئولان استانی در بازدید از گمرک سهلان بر ضرورت تسریع در ترخیص کالاهای اساسی، مواد اولیه و ماشین آلات تأکید کردند. این موضوع نشان می دهد که همچنان چالش هایی در فرآیندهای اجرایی وجود دارد؛ چالش هایی که در شرایط رقابت شدید کریدورهای تجاری منطقه، می تواند فرصت های اقتصادی را به سمت مسیرهای جایگزین هدایت کند.

واقعیت این است که شمال غرب ایران در رقابت مستقیم با مسیرهای ترانزیتی کشورهای همسایه قرار دارد. هر روز تأخیر در تکمیل زنجیره خدمات، هر بروکرسی اضافی و هر تصمیم ناهماهنگ، بخشی از مزیت

تجارت جهانی گزارش می‌کند

کاسپین؛ فرصت طلایی اقتصاد شمال



تجارت جهان وقتی رقابت بر سر کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل به یکی از مهم‌ترین عرصه‌های رقابت اقتصادی کشورها تبدیل شده، منطقه آزاد انزلی در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین برگ‌های برنده ایران در دریای خزر است؛ منطقه‌ای که با توسعه زیرساخت‌های بندری، اتصال به شبکه ریلی، افزایش مبادلات تجاری و جذب سرمایه‌گذاری، بیش از گذشته در مسیر تبدیل شدن به هاب لجستیکی شمال کشور قرار گرفته است.

منطقه آزاد انزلی طی ماه‌های اخیر با مجموعه‌ای از تحولات مثبت در حوزه زیرساخت، تجارت، ترانزیت و سرمایه‌گذاری توانسته جایگاه خود را در میان مناطق آزاد کشور ارتقا دهد. تازه‌ترین اخبار منتشرشده از این منطقه نشان می‌دهد برنامه‌ریزی برای استفاده حداکثری از ظرفیت کریدور بین‌المللی شمال ـ جنوب وارد مرحله‌ای عملیاتی شده و بندر کاسپین به عنوان مهم‌ترین دارایی لجستیکی منطقه، نقش پررنگ‌تری در تجارت خارجی ایران ایفا می‌کند.

یکی از مهم‌ترین رخداد‌های اخیر، توسعه فعالیت‌های بندر کاسپین است. این بندر که در سال‌های گذشته به تدریج زیرساخت‌های خود را تکمیل کرده، اکنون با افزایش ورود کشتی‌های تجاری، رشد تخلیه و بارگیری کالا و توسعه خطوط دریایی، به یکی از فعال‌ترین بنادر دریای خزر تبدیل شده است. افزایش حجم مبادلات تجاری در این بندر نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در سال‌های گذشته به مرحله بهره‌برداری اقتصادی رسیده و زمینه را برای افزایش سهم ایران از تجارت منطقه‌ای فراهم کرده است.

اتصال بندر کاسپین به شبکه ریلی سراسری کشور نیز یکی از تحولاتی است که نگاه کارشناسان حمل‌ونقل را به خود جلب کرده است. این اتصال امکان جابه‌جایی مستقیم کالا از کشتی به قطار را فراهم کرده و هزینه و زمان حمل بار را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد. چنین مزیتی سبب می‌شود صاحبان کالا، مسیر ایران را به عنوان گزینه‌ای اقتصادی‌تر برای انتقال محموله‌های خود انتخاب کنند؛ موضوعی که می‌تواند درآمد‌های ترانزیتی کشور را نیز افزایش دهد.

در همین چارچوب، آغاز حمل ترکیبی ریلی ـ دریایی سوخت از بندر کاسپین را باید گامی مهم در توسعه لجستیک کشور دانست. این اقدام علاوه بر کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، موجب کاهش تردد کامیون‌ها، صرفه‌جویی در مصرف سوخت و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود. از سوی دیگر، تجربه موفق این طرح می‌تواند الگوی مناسبی برای توسعه حمل‌ونقل ترکیبی سایر کالاهانیز باشد.

بر اساس اعلام مسئولان منطقه آزاد انزلی، آمارهای عملیاتی بندر کاسپین در ماه‌های اخیر روندی صعودی داشته است. رشد قابل توجه تخلیه و بارگیری کالا، افزایش ورود کشتی‌های تجاری و توسعه همکاری با کشورهای حاشیه دریای خزر، همگی از نشانه‌های افزایش نقش

گزارش کوتاه

هاینان با کاهش ۷۰ درصدی زمان اظهار گمرکی، واردات بدون تعرفه را ۵۳.۶ درصد افزایش داد



مدل هاینان با ۲۳ منطقه آزاد تجاری پایلوت چین تفاوت اساسی دارد. در حالی که مناطق پایلوت به صورت محدوده‌های آزمایشی محصور عمل می‌کنند، هاینان به عنوان بندر آزاد تجاری در مقیاس کل استان (بیش از ۳۵ هزار کیلومتر مربع) طراحی شده است. کالاهاداخل جزیره آزادانه جابه‌جا می‌شوند و کنترل‌های سخت‌گیرانه‌تر تنها هنگام ورود به بازار سرزمین اصلی اعمال می‌شود؛ مشروط بر آنکه کالا حداقل ۲۰ درصد ارزش افزوده در جزیره کسب کرده باشد.

با انتشار این بسته، مجموع موارد نوآوری نهادی هاینان به ۱۸۸ مورد در ۲۳ نوبت رسید. از این تعداد، ۸۷ مورد در سطح ملی به رسمیت شناخته شده و ۴۳ مورد برای تکثیر در سراسر چین معرفی شده است. تداوم انتشار این موارد نشان می‌دهد پکن هاینان را آزمایشگاه زنده استاندارد‌های بالاتر گشایش اقتصادی می‌داند، نه ویتربینی ثابت. برای شرکت‌های چندملیتی، آثار عملی این

تجارت جهان بندر آزاد تجاری هاینان چین

با انتشار ششمین بسته نوآوری نهادی از زمان اجرای کامل عملیات گمرکی مستقل، زمان بازرسی کامیون‌ها را به ۷۰ ثانیه کاهش داد و ارزش واردات کالاهای معاف از تعرفه را به ۲۰۴۲۷ میلیارد یوان رساند.

بندر آزاد تجاری هاینان روز ۲۹ ژوئیه ۲۰۲۶ بیست‌وسومین بسته از موارد نوآوری نهادی یکپارچه خود را منتشر کرد. این بسته که شامل شش مورد جدید است، دستاوردهای تسهیل تجارت را شش ماه پس از آغاز عملیات گمرکی مستقل در

سراسر جزیره نشان می‌دهد.

یکی از مهم‌ترین تغییرات، کاهش اقلام اظهارنامه کالاهای خروجی از بنادر خط دوم از ۱۰۵ مورد به ۴۲ مورد است. مقامات هاینان اعلام کردند این اقدام متوسط کارایی اظهار گمرکی را بیش از ۷۰ درصد بهبود بخشیده است. همچنین در تأسیسات متمرکز بازرسی محموله بنادر شین‌های و جنوب هایکو، میانگین زمان بازرسی امنیتی کامیون‌های باری به ۷۰ ثانیه کاهش یافته است.

آمارها از رشد قابل توجه تجارت حکایت دارد. از آغاز عملیات گمرکی مستقل تا پایان ژوئن ۲۰۲۶، ۹۳ نهاد واجد شرایط، واردات کالاهای بدون تعرفه به ارزش ۳۰۴۲۷ میلیارد یوان (حدود ۴۸۰ میلیون دلار) را اظهار کرده‌اند که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۳.۶ درصد رشد نشان می‌دهد. پوشش کالاهای معاف از تعرفه اکنون به بیش از ۶۰۰۰ ردیف تعرفه، معادل حدود ۷۴ درصد کل ردیف‌ها، رسیده است.

گزارش کوتاه

توسعه پیام پشت دیوار بروکراسی



گزارش شفاف‌ی از میزان تحقق آنها منتشر نشده است.

یکی دیگر از محورهای توسعه پیام، ایجاد زیرساخت‌های تخصصی در حوزه فناوری اطلاعات و لجستیک است. پیش‌تر نیز از راه‌اندازی گمرک تخصصی تجهیزات فاوا و تبدیل پیام به مرکز واردات تجهیزات ICT سخن گفته شده بود، اما تحقق چنین جایگاهی مستلزم سرمایه‌گذاری گسترده، ثبات مقررات و ایجاد مزیت رقابتی در برابر سایر مناطق ویژه کشور است. بدون این پیش‌نیازها، احتمال آن وجود دارد که پروژه‌های جدید نیز به فهرست بلند وعده‌های نیمه‌تمام افزوده شوند.

منطقه ویژه اقتصادی پیام از نظر موقعیت جغرافیایی، نزدیکی به تهران، برخورداری از فرودگاه و ظرفیت‌های لجستیکی، مزیت‌هایی انکارناپذیر دارد. با این حال، تجربه توسعه مناطق ویژه در ایران نشان داده است که مزیت مکانی به تنهایی برای جذب سرمایه‌گذار کافی نیست. سرمایه‌گذار بیش از هر چیز به ثبات مقررات، امنیت سرمایه، شفافیت فرآیندها و زیرساخت‌های عملیاتی نیاز دارد.

اگر پیام قرار است به قطب اقتصاد دیجیتال و تجارت بین‌المللی تبدیل شود، زمان عبور از مرحله شعار فرا رسیده است. انتشار اخبار امیدوارکننده زمانی برای فعالان اقتصادی اعتبار خواهد داشت که در کنار آنها، آمار دقیق سرمایه‌گذاری، میزان اشتغال ایجادشده، رشد صادرات و پروژه‌های به بهره‌برداری رسیده نیز منتشر شود. در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که منطقه‌ای با ظرفیت‌های قابل توجه، همچنان در چرخه تکرار وعده‌ها و تحقق ناقص برنامه‌ها باقی بماند.

روسیه، قزاقستان، آذربایجان و سایر کشورهای حوزه خزر را به خود اختصاص دهد.

در کنار توسعه تجاری، حوزه گردشگری نیز در برنامه‌های سازمان منطقه آزاد انزلی جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است. بهره‌گیری از ظرفیت سواحل دریای خزر، تالاب بین‌المللی انزلی، مراکز تفریحی، مجموعه‌های تجاری و توسعه گردشگری دریایی از جمله اقداماتی است که با هدف افزایش درآمد‌های غیرنفتی دنبال می‌شود. مسئولان معتقدند رونق گردشگری می‌تواند در کنار تجارت، به ایجاد اشتغال پایدار و افزایش درآمد ساکنان منطقه کمک کند.

با وجود این دستاوردها، مهم‌ترین مزیت منطقه آزاد انزلی را باید در نگاه راهبردی آن به آینده تجارت منطقه جست‌وجو کرد. در شرایطی که بسیاری از مسیرهای سنتی حمل‌ونقل جهان با چالش‌های ژئوپلیتیکی و افزایش هزینه‌های جابه‌جایی مواجه هستند، مسیر عبوری از ایران و دریای خزر بیش از گذشته مورد توجه کشورهای منطقه قرار گرفته است. منطقه آزاد انزلی نیز تلاش کرده با تکمیل زیرساخت‌ها، این فرصت را به مزیتی پایدار برای اقتصاد کشور تبدیل کند.

کارشناسان معتقدند تکمیل زنجیره لجستیک در این منطقه می‌تواند

تجارت جهان

تازه‌ترین اخبار منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام از تمرکز بر اقتصاد دیجیتال، توسعه تجارت با آفریقا و رفع مشکلات صنعتگران حکایت دارد؛ اما فاصله میان وعده‌ها و الزامات زیرساختی همچنان مهم‌ترین چالش این منطقه است.

منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام در روزهای اخیر بار دیگر با انتشار مجموعه‌ای از اخبار درباره توسعه اقتصاد دیجیتال، گسترش همکاری‌های بین‌المللی و حمایت از صنعتگران، در کانون توجه قرار گرفته است. مسئولان این منطقه از تبدیل پیام به زیست‌بوم اقتصاد دیجیتال، توسعه تجارت با کشورهای آفریقایی و تسهیل فعالیت سرمایه‌گذاران سخن می‌گویند؛ با این حال، بررسی عملکرد سال‌های گذشته نشان می‌دهد که بخش مهمی از این اهداف هنوز از مرحله اعلام برنامه فراتر نرفته و تحقق آنها نیازمند رفع موانع ساختاری است. در تازه‌ترین نشست نظارتی وزارت ارتباطات، منطقه پیام به عنوان یکی از ظرفیت‌های مهم توسعه اقتصاد دیجیتال معرفی شد. این در حالی است که سال‌هاست ایده تبدیل پیام به قطب فناوری، لجستیک هوشمند و تجارت الکترونیک مطرح می‌شود، اما هنوز سهم این منطقه از اقتصاد دیجیتال کشور با اهداف اعلامی فاصله قابل توجهی دارد. بسیاری از شرکت‌های دانش‌بنیان همچنان از مشکلات زیرساختی، طولانی بودن فرآیندهای اداری و نبود خدمات پشتیبان کافی گلایه دارند.

از سوی دیگر، مدیرعامل منطقه پیام از توسعه همکاری با اتاق مشترک ایران و آفریقا و افزایش صادرات به این قاره خبر داده است. بدون تردید بازار آفریقا می‌تواند فرصت ارزشمندی برای صادرکنندگان ایرانی باشد، اما تجربه نشان داده است که موفقیت در این بازار تنها با امضای تفاهم‌نامه یا برگزاری نشست‌های مشترک حاصل نمی‌شود. نبود خطوط حمل‌ونقل منظم، محدودیت‌های بانکی، مشکلات بیمه‌ای و ضعف شبکه‌های توزیع، همچنان از مهم‌ترین موانع توسعه تجارت خارجی محسوب می‌شوند.

همچنین مسئولان پیام از برگزاری نشست‌های مستمر با صنعتگران و تلاش برای حل مشکلات آنان خبر داده‌اند. هرچند گفت‌وگوی مستقیم با فعالان اقتصادی اقدامی مثبت است، اما معیار موفقیت چنین جلساتی، کاهش هزینه تولید، تسریع صدور مجوزها و افزایش سرمایه‌گذاری است؛ شاخص‌هایی که هنوز