



تهار سانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان



روزنامه الکترونیکی سه‌شنبه ۲۰ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۸۹ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

www.TejarateJahani.Com

تجارت جهانی گزارش می‌کند

کریدور ارس، فرصت تازه تجارت ایران

تجارت جهان منطقه آزاد ارس در ماه‌های اخیر با تمرکز بر تولید، صادرات، توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی و جذب سرمایه‌گذاری، بیش از گذشته در جایگاه یکی از محورهای مهم تجارت ایران با قفقاز قرار گرفته است؛ مسیری که در صورت تکمیل زیرساخت‌ها می‌تواند نقش ارس را از یک منطقه مرزی به یک گره تجاری منطقه‌ای ارتقا دهد. منطقه آزاد ارس در شمال غرب ایران، به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در مجاورت جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نخجوان، یکی از معدود نقاط کشور است که همزمان ظرفیت تجارت، ترانزیت، تولید و گردشگری را در اختیار دارد. در شرایطی که تحولات قفقاز جنوبی، مسیرهای تازه‌ای برای جابه‌جایی کالا در منطقه ایجاد کرده، ارس بیش از گذشته به یک نقطه مهم در معادلات تجاری ایران تبدیل شده است.

پارسیان؛ بندری در انتظار جهش



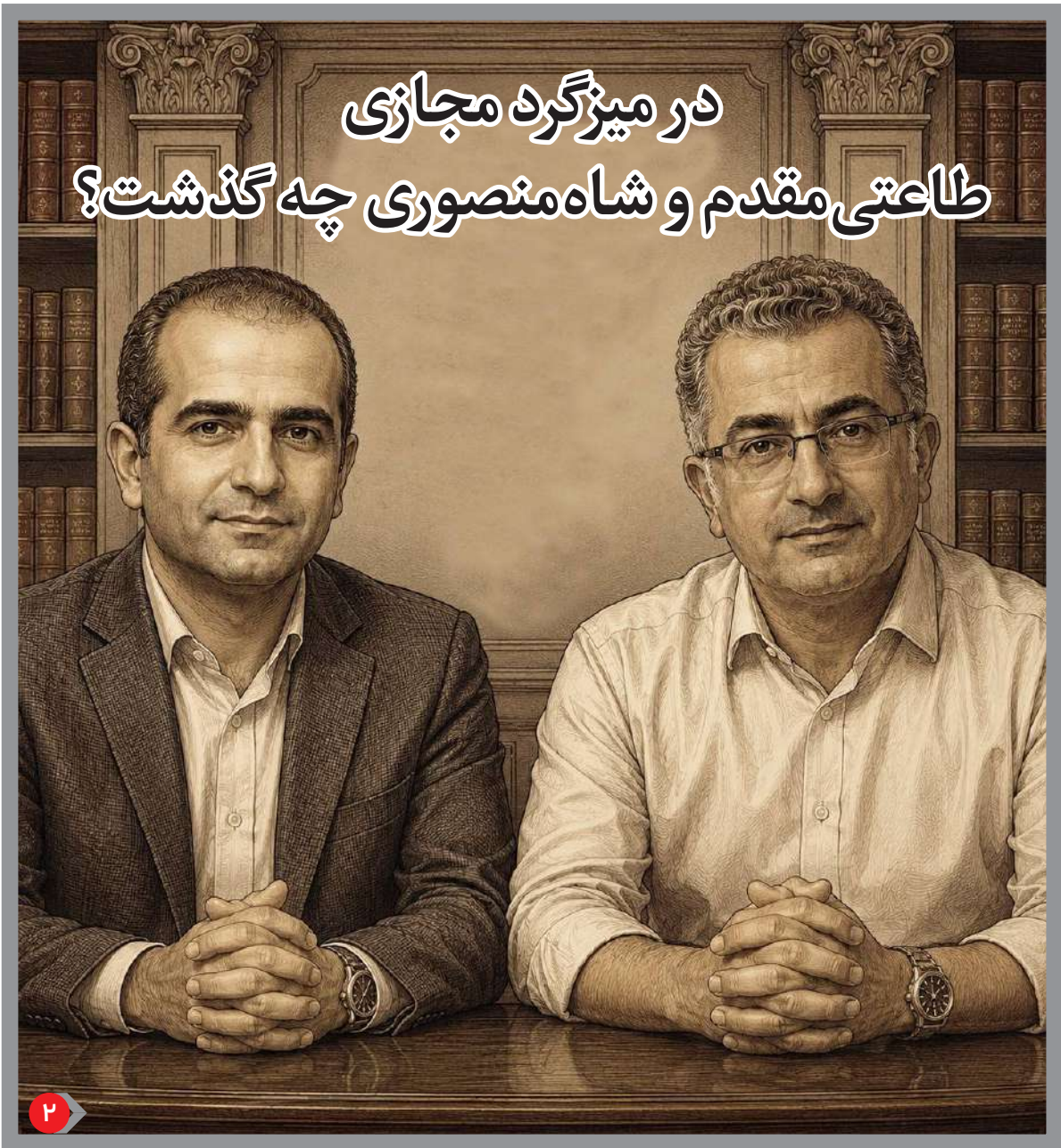
انزلی، نقطه اتصال ایران و اوراسیا



اینچه برون؛ کریدوری که قفل شد



در میزگرد مجازی طاعتی مقدم و شاه منصور ی چه گذشت؟



بین الملل

تانزانیا؛ جهش چشمگیر مناطق ویژه اقتصادی

تجارت جهان تانزانیا در مسیر جهش صنعتی؛ آمار سه ماهه اول ۲۰۲۶ مناطق ویژه اقتصادی را متحول کرد سازمان سرمایه‌گذاری و مناطق ویژه اقتصادی تانزانیا (TISEZA) در بولتن رسمی سه ماهه اول سال ۲۰۲۶ آمارهایی منتشر کرده که نشان‌دهنده جهش قابل توجه در جذب سرمایه و عملکرد صادراتی مناطق EPZ و SEZ این کشور است. براساس این گزارش، ۱۸۲ پروژه سرمایه‌گذاری به ارزش ۱.۱۴ میلیارد دلار ثبت شده، صادرات این مناطق نسبت به مدت مشابه سال قبل چهار برابر شده و به ۷۵۲ میلیون دلار رسیده و ۹ قرارداد واگذاری زمین برای توسعه چهار منطقه ویژه اقتصادی با سرمایه‌گذاران امضا شده است. چین همچنان بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار خارجی تانزانیا در این حوزه باقی مانده است.

این ارقام در شرایطی منتشر می‌شود که بسیاری از کشورهای آفریقایی در حال بازنگری نقش مناطق ویژه اقتصادی به عنوان ابزار جذب سرمایه و تنوع بخشی به اقتصاد هستند. تانزانیا با موقعیت استراتژیک در سواحل شرق آفریقا و دسترسی به بازارهای منطقه، تلاش می‌کند از مدل مناطق ویژه برای عبور از وابستگی به صادرات مواد خام به سمت تولید و صادرات با ارزش افزوده بالاتر استفاده کند. چهار برابر شدن صادرات EPZ و SEZ به ۷۵۲ میلیون دلار، نشانه‌ای از بهبود عملکرد عملیاتی این مناطق و افزایش ظرفیت تولید و صادرات است.

از منظر آماری، ثبت ۱۸۲ پروژه با ارزش ۱.۱۴ میلیارد دلار در یک فصل، حجم قابل توجهی از تعهد سرمایه‌گذاری را نشان می‌دهد. این رقم در مقایسه با بسیاری از اقتصادهای مشابه آفریقایی، نشان‌دهنده علاقه نسبی سرمایه‌گذاران به فضای کسب و کار تانزانیا است. امضای ۹ قرارداد واگذاری زمین برای چهار منطقه ویژه نیز حاکی از پیشروی پروژه‌های فیزیکی و آماده‌سازی زیرساخت برای استقرار واحدهای تولیدی است. ادامه حضور چین به عنوان بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار خارجی، الگوی رایج بسیاری از کشورهای آفریقایی را تأیید می‌کند که در آن سرمایه چینی نقش محوری در توسعه زیرساخت و تولید صنعتی ایفا می‌کند.

تحلیلگران معتقدند این جهش می‌تواند نشان‌دهنده دو عامل باشد: بهبود نسبی محیط مقرراتی و مشوق‌های مناطق ویژه، و همچنین جست‌وجوی سرمایه‌گذاران برای مقاصد جدید در زنجیره تأمین جهانی پس از اختلالات سال‌های اخیر. با این حال، موفقیت پایدار این پروژه‌ها به عوامل متعددی بستگی دارد؛ از جمله کیفیت زیرساخت، ثبات سیاست‌ها، دسترسی به انرژی پایدار و توانایی جذب نیروی کار ماهر. تجربه سایر کشورهای آفریقایی نشان می‌دهد که ثبت پروژه به تنهایی کافی نیست و تبدیل تعهدات به سرمایه‌گذاری واقعی و ایجاد اشتغال پایدار، چالش اصلی است.

به عبارت دیگر

صادرات؛ گرفتار سیاست‌های ناپایدار

روشن و قابل پیش‌بینی برای تجارت خارجی وجود داشته باشد.

مشکل دیگر، نگاه بخشی به صادرات است. صادرات فقط از دروازه کارخانه یا

مزرعه آغاز نمی‌شود؛ از تأمین مالی و تولید شروع می‌شود و تا بسته‌بندی، استاندارد، حمل‌ونقل، بیمه، گمرک، بازاریابی و دریافت پول ادامه پیدا می‌کند. ضعف هرکدام از این حلقه‌ها می‌تواند مزیت سایر بخش‌ها را از بین ببرد. بررسی‌های اخیر نیز نشان می‌دهد زنجیره صادرات محصولات کشاورزی ایران با مجموعه‌ای از ریسک‌های مرتبط با نهاده‌ها، تولید، لجستیک و تحولات ژئوپلیتیکی مواجه است. از سوی دیگر، توسعه صادرات نباید صرفاً به افزایش وزن یا ارزش کالاهای صادرشده محدود شود. اگر قرار باشد صادرات به موتور رشد اقتصادی تبدیل شود، باید سهم کالاهای با ارزش افزوده بالاتر افزایش پیدا کند. فروش مواد خام و محصولات کم‌فراوری شده شاید در کوتاه‌مدت ارزآوری داشته باشد، اما در بلندمدت نمی‌تواند جایگزین توسعه زنجیره ارزش شود. تولید صادرات محور باید به معنای تولید کالایی باشد که برای بازار مشخص، با استاندارد مشخص و

توان رقابت قیمتی و کیفی تولید شده است. در این میان، مسئله تأمین مالی نیز اهمیت زیادی دارد. صادرکننده‌ای که برای حضور در بازار خارجی به سرمایه در گردش، اعتبار خریدار و ابزارهای پوشش ریسک دسترسی ندارد، حتی اگر محصول رقابتی داشته باشد، نمی‌تواند سهم پایداری از بازار به دست آورد. بنابراین حمایت از صادرات باید از پرداخت‌های مقطعی فراتر برود و به سمت ابزارهای مالی، بیمه‌ای و اعتباری حرکت کند.

شبیم درخشان

عضو تحریریه تجارت جهانی



اینچئون زیر فشار جنگ و تجارت

تحت تأثیر قرار دهد.

شدت این ضربه در آمار صادرات نیز دیده می‌شود. بر اساس گزارش‌های منتشرشده در کره، صادرات خودروهای دست دوم به خاورمیانه در مارس ۲۰۲۶ نسبت به فوریه حدود ۷۴ درصد کاهش یافت. این افت در شرایطی رخ داد که ماه‌های مارس تا سپتامبر معمولاً دوره اوج تقاضای خودروهای دست دوم در بازارهای خاورمیانه محسوب می‌شود. به بیان دیگر، بحران درست در زمانی به صنعت اینچئون ضربه زد که فعالان بازار انتظار افزایش تقاضا داشتند. در واکنش به این وضعیت، کره جنوبی تلاش کرده است وابستگی صادراتی را کاهش دهد. سازمان تجارت و سرمایه‌گذاری کره، در ماه مه یک برنامه برای کمک به صادرکنندگان خودروهای دست دوم برگزار کرد و در اینچئون نشست‌هایی با حضور خریداران از هفت کشور ترتیب داد تا بازارهای جایگزین در آسیای مرکزی و آمریکای لاتین پیدا شوند.

اما مسئله مهم‌تر از یافتن چند مشتری جدید است. تجربه اینچئون نشان می‌دهد توسعه تجارت بدون تنوع مسیرها و بازارهای مقصد، در برابر بحران‌های ژئوپلیتیک بسیار است. وقتی بیش از یک سوم صادرات خودروهای دست دوم یک بندر به یک منطقه خاص وابسته باشد، هرگونه جنگ، تحریم یا اختلال در مسیرهای دریایی می‌تواند به سرعت از یک بحران امنیتی به بحران تجاری تبدیل شود. از این منظر، ماجرای اینچئون صرفاً داستان خودروهای متوقف‌شده در یک بندر کره‌ای نیست؛ تصویری از شکنندگی تجارت جهانی در برابر گلوگاه‌های دریایی است. برای اینچئون، راه حل دیگر صرفاً افزایش ظرفیت بندر یا پیدا کردن کشتی بیشتر نیست؛ تنوع بازار، مسیر و شرکای تجاری به ضرورتی برای بقا تبدیل شده است.

حسام الدین عقیانی

عضو تحریریه تجارت جهانی



تجارت جهان

بحران تردد در خاورمیانه، یکی از مهم‌ترین قطب‌های صادرات خودرو دست دوم کره جنوبی را در اینچئون با انباشت خودرو، کاهش صادرات و افزایش هزینه‌های لجستیکی روبه‌رو کرده است. بحرانی که بیش از آنکه یک شوک مقطعی باشد، ضعف وابستگی شدید تجارت این شهر به بازار خاورمیانه را آشکار کرده است. اینچئون، بندر مهم کره جنوبی، در ماه‌های اخیر یکی از نقاطی بوده که اثرات مستقیم بحران خاورمیانه را بر تجارت جهانی نشان داده است. جنگ ایران و اختلال در مسیر کشتیرانی از تنگه هرمز، جریان صادرات خودروهای دست دوم کره‌ای به بازارهای خاورمیانه را مختل کرده و بخش قابل توجهی از خودروهایی که قرار بود راهی این بازارها شوند، در محوطه‌های صادراتی اینچئون متوقف مانده‌اند. رویترز در گزارشی از این وضعیت اعلام کرد که در یکی از مجموعه‌های نگهداری خودرو در اینچئون، حدود ۸۰ درصد خودروها معمولاً مقصد خاورمیانه دارند و با اختلال در حمل‌ونقل، فعالیت این مجموعه‌ها به شدت کاهش یافته است. آمارهای داخلی کره جنوبی نیز عمق این وابستگی را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۲۵، از مجموع حدود ۶۲۸ هزار خودروی دست دومی که از بندر اینچئون صادر شد، حدود ۲۳۰ هزار دستگاه، معادل ۳۶.۶ درصد، مقصد بازارهای خاورمیانه داشتند. بنابراین مسئله تنها توقف چند محموله نیست؛ اختلال در یک مسیر تجاری می‌تواند مستقیماً درآمد شرکت‌های کوچک و متوسط، هزینه انبارداری و حتی اشتغال در زنجیره صادرات اینچئون را

در میزگرد مجازی طاعتی مقدم و شاه منصوری چه گذشت؟



تجارت جهان مناطق آزاد ایران در سال‌های اخیر میان دو تصویر متفاوت گرفتار شده‌اند؛ از یک سو در شرایط جنگی و بحران، به گفته مدیران این مناطق توانستند نقش مهمی در تأمین کالاهای اساسی، ترانزیت و تاب‌آوری اقتصادی کشور ایفا کنند و از سوی دیگر، کاهش بخشی از مشوق‌های مالیاتی و گمرکی، محدودیت‌های ارزی و نگاه‌های انقباضی، مزیت رقابتی آنها را در برابر مناطق آزاد کشورهای همسایه تحت فشار قرار داده است. در این میزگرد، اسفندیار شاه‌منصوری، معاون توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد، و مصطفی طاعتی مقدم، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، درباره بازتعریف مأموریت مناطق آزاد، صادرات مجدد، ظرفیت‌های ترانزیتی انزلی، چالش‌های مالیاتی و ضرورت احیای مشوق‌های اولیه این مناطق سخن گفته‌اند.

❶ با توجه به اینکه انتظار از مناطق آزاد، یک انتظار ملی است، ارزیابی شما از نقش و ظرفیت این مناطق در اقتصاد کشور چیست؟ آیا مناطق آزاد توانسته‌اند در شرایط اخیر، به‌ویژه در شرایط جنگی، کارکرد مورد انتظار خود را ایفا کنند؟

اسفندیار شاه‌منصوری: من نیز تشکر می‌کنم که توجه ویژه‌ای به مناطق آزاد و مسائل و انتظارات مرتبط با آنها دارید و این موضوعات را دنبال می‌کنید. واقعیت این است که مناطق آزاد ظرفیت‌های بسیار بالایی می‌توانند برای کشور ایجاد کنند، به خصوص در شرایط جنگی که اتفاق افتاد. این مسئله بیش از پیش خود را نشان داد و مشخص شد که مناطق آزاد را می‌توان از یک درگاه برای توسعه تجارت، تقریباً به فضایی برای تقویت و، به تعبیر دقیق‌تر، مقاومت اقتصادی تبدیل کرد. فعالان اقتصادی حاضر در مناطق آزاد و مدیران این مناطق، تقریباً جهادگران این عرصه بودند و توانستند حق مطلب را ادا کنند و در فضای نیاز اقتصادی کشور باری‌رسان باشند و در شرایط جنگی، به تأمین نیازهای مردم کمک کنند. واقعیت این است که تقریباً می‌توان گفت طی دو سه ماه گذشته، فضای نظارتی و کنترلی حاکم بر کشور به این جمع‌بندی رسید که می‌توان سطح تسهیل‌گری تجاری را، به میزان بیشتری نسبت به شرایط پیشین، افزایش داد. این امر موجب شد که تقریباً در شرایط جنگی به این جمع‌بندی برسیم که همه دست به دست یکدیگر بدهیم. همه نهادهای ناظر و همه نهادهای موازی که در کنار ما هستند، همکاری کردند و با شرایط بسیار تسهیل‌گرانه برای فعالان اقتصادی، توانستیم در این شرایط به تأمین نیازهای مردم کمک کنیم.

این تجربه‌ای شد و در نهایت به این نتیجه رسیدیم که امروز نهادهای ناظر و تصمیم‌گیر به این جمع‌بندی رسیده‌اند که فضای تجاری را تسهیل کنند و قوانین و مقررات دست‌وپاگیری را که در حال حاضر برای فعالان اقتصادی وجود دارد، به سمتی هدایت کنند که تجربه‌ای که در شرایط جنگی رقم خورد، استمرار پیدا کند. این تجربه، تجربه بسیار خوبی بود. اما انتظاری که واقعاً از مناطق آزاد داریم، در چند مؤلفه خلاصه می‌شود: توسعه صادرات، واردات کالاهای اساسی، اشتغال‌زایی و، به خصوص و مهم‌تر از همه، امنیت کشور. مستحضر هستید که مناطق آزاد ما در مرزهای کشور پراکنده هستند. ما ۱۸ منطقه آزاد داریم که در اطراف کشور پراکنده شده‌اند و این مناطق می‌توانند، در صورت سیاست‌گذاری درست و همراه با نگاه نظارتی و ملی که می‌تواند در فضای سیاست‌گذاری کشور شکل بگیرد، دیپلماسی کشور را با کشورهای همسایه تقویت کنند.

❷ با توجه به اینکه برای هر یک از مناطق آزاد در ابتدا مأموریت‌های مشخصی تعریف شده بود، از جمله انزلی در حوزه صنعت پوشاک، ارس در صنایع سلولزی، ماکو در حمل‌ونقل و ترانزیت کالا، کیش در فناوری حفاری صنایع نفت و گاز و حوزه دریایی، ارون در صنایع پالایشگاهی، قشم در فناوری‌های زیستی و چاپ‌ر در صادرات مجدد، آیا امروز گزارشی وجود دارد که نشان دهد این هدف‌گذاری‌ها به نتیجه رسیده‌اند؟

اسفندیار شاه‌منصوری: اگر در ابتدا چنین نگاه‌هایی وجود داشته است، با توجه به فضای واقعی اقتصاد کشور که اکنون با آن مواجه هستیم، به این جمع‌بندی رسیده‌ایم که باید بازنگری مجددی در ظرفیت‌ها، زیرساخت‌ها، اولویت‌ها و مزیت‌های رقابتی هر یک از این مناطق داشته باشیم. واقعاً منطقه آزاد انزلی فقط نمی‌تواند بر پوشاک متمرکز باشد. چرا؟ زیرا در همین شرایط جنگی شاهد بودیم که منطقه آزاد انزلی و منطقه آزاد مازندران از درگاه‌های مهم تأمین کالاهای اساسی برای کشور بودند. این دو منطقه به واسطه دسترسی به اوراسیا، دریای کاسپین و کشورهای CIS می‌توانند مبادی تأمین کالاهای اساسی باشند و همچنین مبادی مهمی برای صادرات کالاهای تولیدی این مناطق به کشورهای حوزه اوراسیا باشند؛ بازاری که می‌تواند ظرفیت مناسبی برای ارزآوری کشور

ایجاد کند.

❸ آیا این تغییر کارکرد مناطق آزاد از مأموریت‌های اولیه به سمت استفاده از ظرفیت‌های موجود، به معنای یک نگاه توسعه‌گرایانه و منعطف است که متناسب با اقتضات اقتصادی کشور، خود را بازتعریف می‌کند؟

اسفندیار شاه‌منصوری: ما متناسب با مزیت‌های رقابتی و پتانسیل هر منطقه، در حال بازنگری در نقش مناطق هستیم. این مناطق ماکه در پهنه کشور پراکنده هستند، از ظرفیت‌های مختلفی برخوردارند؛ چه از بعد لجستیک، چه از بعد جذب سرمایه‌گذار متناسب با موقعیت منطقه‌ای، سرمایه‌گذار داخلی و خارجی، و همچنین توسعه روابط تجاری که هر یک از این مناطق می‌توانند در عرصه ملی کشور ایفا کنند. واقعاً هر یک از این مناطق ویژگی‌هایی دارند که شاید منطقه دیگری از آنها برخوردار نباشد. اگر بخواهیم تمرکز را فقط بر یک محصول خاص یا تولید محصولات خاص در این مناطق قرار دهیم، به نظر من نگاه درستی نبوده است. ما باید با توجه به شرایطی که در آن قرار داریم، قابلیت‌ها را فعال کنیم. باید پتانسیل مناطق را متناسب با مزیت جغرافیایی و مزیت منطقه‌ای آنها و با توجه به سطح دسترسی به کشورهای همسایه، بازنگری کنیم.

❹ آقای طاعتی مقدم، با توجه به اینکه از اواخر دهه ۶۰ سه منطقه آزاد کیش، قشم و چابهار اجازه تأسیس پیدا کردند، در دهه ۸۰ منطقه آزاد اروند، انزلی و ارس ایجاد شدند و در دهه ۹۰ نیز ماکو به این مجموعه اضافه شد، ارزیابی شما از عملکرد مناطق آزاد در انطباق با سیاست‌های کلان توسعه اقتصادی و سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی چیست؟

مصطفی طاعتی مقدم: چابکی تصمیم‌گیری که در مناطق آزاد وجود دارد، به نوعی شاید برای تصمیم‌گیری که در حوزه ملی فعالیت می‌کنند، رشک‌برانگیز بوده است. اینکه ما در مناطق آزاد، با توجه به قانون مترقی که از ابتدا داشتیم، یعنی قانون مترقی تشکیل مناطق آزاد و اختیاراتی که به مدیرعامل و هیئت‌مدیره هر منطقه آزاد داده شد، موجب شد که با همان حداقل مزیت‌هایی که دولت به مناطق آزاد داده بود، بتوانند با سرعت بالاتری نسبت به سرزمین اصلی، فرایند توسعه را در مناطق آزاد رقم بزنند. شاید همین موضوع باعث شده است که توجه بسیاری به مناطق آزاد جلب شود و به نوعی کج‌فهمی‌هایی نسبت به مناطق آزاد نیز به وجود بیاید. این کج‌فهمی‌ها موجب شکل‌گیری بخشی از بخشنامه‌های متضاد و هزینه‌های مضاعفی شده است که طی سالیان گذشته برای فعالان اقتصادی مناطق آزاد ایجاد شده‌اند. طی همین دو سال گذشته که از دولت آقای رئیسی گذشته است، با رویکردی که در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد وجود داشته، بسیاری از این موضوعات و گره‌ها باز شده و توانسته است در مناطق آزاد تحولاتی ایجاد کند. اما اینکه برای فعال اقتصادی که در یک منطقه آزاد حضور دارد، مالیات بر ارزش افزوده مضاعف دریافت کنیم، یعنی نسبت به فعال اقتصادی در سرزمین اصلی مالیات بیشتری دریافت کنیم، یکی از نمونه‌هایی بوده که در دو سال گذشته در مناطق

منطقه و تعیین کاربری برای اراضی بوده است، به جای اینکه بر اقتصاد متمرکز کنیم. این تغییراتی که اکنون در دنیا شاهد آن هستیم، در حوزه اقتصاد در حال وقوع است.

در بازنگری طرح جامع، حتی طرح جامع راهبردی، باید بسیار دقت کنیم که این موضوع با طرح جامع کالبدی خلط نشود. طرح جامع راهبردی عملیاتی که دبیرخانه مناطق آزاد اکنون در حال پیگیری آن است، مأموریت اصلی منطقه آزاد انزلی را به عنوان منطقه آزاد و به عنوان گره اصلی، یا به اصطلاح انگلیسی mode، حمل‌ونقل چهاروجهی ترکیبی شمال کشور تعریف کرده است. اکنون اساساً رویکرد در منطقه آزاد، با توجه به زیرساخت‌ها و بندری که در منطقه آزاد انزلی داریم، این است که این بندر از لحاظ فنی، نسبت به بندر دیگر دریای خزر، نه فقط در کشور ما، بلکه در کل دریای خزر، بندی است که از نظر فنی جانمایی آن به گونه‌ای انجام شده که کمترین اثرپذیری را از پس‌روی آب دریای خزر دارد.

این یک شانس و یک فرصت است که باید از آن استفاده کنیم. وقتی دولت آقای روحانی تصمیم گرفت بندر کاسپین به ریل متصل شود و به جای تمرکز بر اتصال ریل به سمت شهر انزلی، اتصال آن به بندر کاسپین مورد توجه قرار گرفت، دقیقاً با همین رویکرد بود. ما اکنون باید از این ظرفیت ریلی استفاده کنیم تا هم آن را ارتقا دهیم و هم بتوانیم در کنار ظرفیت‌های دیگر حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت کشور، حضور فعالی داشته باشیم.

❺ با توجه به ظرفیت منطقه آزاد انزلی در اوراسیا، کشورهای عضو شانگهای، اروپا، قفقاز و همچنین ارتباط با کل ایران، جنوب کشور و خلیج فارس، آیا قوانین و مقررات فعلی توانسته‌اند اشکالات چند دهه‌گذشته را در قالب یک راهکار نوین حل کنند یا همچنان مناطق آزاد عمدتاً با واردات کالا شناخته می‌شوند؟

اسفندیار شاه‌منصوری: از بعد قوانین و مقررات، بسیار جالب است که اکنون آقای دکتر طاعتی مقدم به موضوع صادرات مجدد اشاره کردند. لازم است اینجا به حضرت‌عالی و شنوندگان عزیز عرض کنم که کشور عزیز ما با این وسعت و پهناوری و این فضای تجاری که داشته، هیچ مصوبه و هیچ قانونی در تعریف صادرات مجدد نداشته و قوانین و مقرراتی نیز برای آن در کل کشور تعریف نشده بود. اما ما در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد، با کسب تجربه و دریافت اطلاعات لازم از مناطق آزاد خودمان و مدیران محترم، نشستیم و قوانین و دستورالعمل و شیوه‌نامه‌ای را برای صادرات مجدد تنظیم کردیم که ان‌شاء‌الله در یکی از آخرین جلساتی که احتمالاً در مردادماه برگزار خواهد شد، در شورای عالی مناطق آزاد به تصویب برسد. مناطق آزاد می‌توانند به صورت عملی از این قانون برای صادرات مجدد استفاده کنند. این امر به یک رویه تجاری تبدیل خواهد شد. پتانسیلی که ما در ارتباط با کشورهای همسایه داریم، قابل توجه است. کشورهای افغانستان، پاکستان، عراق، کشورهای حوزه اوراسیا، CIS و کشورهای جنوبی حاشیه خلیج فارس، اغلب کشورهای هستند که مبتنی بر مصرف هستند. اگر بتوانیم با سلاح فناوری موجود در کشور ایران، در

حوزه صادرات مجدد رویه درستی را پیاده‌سازی کنیم، این امر می‌تواند خود یک محرک مثبت در مناطق آزاد برای افزایش سطح تجارت با کشورهای همسایه و ایجاد ارزآوری باشد و حاشیه سود بسیار بالایی برای فعالان اقتصادی، ان‌شاء‌الله، به همراه داشته باشد. این یکی از رویه‌هایی است که به سمت آن حرکت کرده‌ایم و به‌زودی خبر آن منتشر خواهد شد و از فعالان اقتصادی نیز دعوت می‌کنیم که از این فرصت استفاده کنند. اما در ارتباط با سایر محرک‌هایی که می‌توانند در مناطق آزاد محرک لازم باشند، متأسفانه در فضایی که ما در آن فعالیت می‌کنیم، یعنی فضای تجارت در مناطق آزاد، نگاه محدودکننده و انقباضی و انتقادی، بیش از نگاه حمایتی است.

❻ با توجه به سابقه انتقادهایی که مناطق آزاد را «دروازه‌واردات» می‌دانند، آیا این نگاه محدودکننده و انقباضی باعث نشده است فرصت‌هایی که می‌توانند برای فعالان اقتصادی مناطق آزاد ایجاد شوند، محدود شوند؟

مصطفی طاعتی مقدم: مادر ۱۸ منطقه آزاد، کل حجم سهمیه کالای مسافری که داریم چقدر است؟ حدود ۵۰۰ میلیون دلار. ۵۰۰ میلیون دلار آن تازه تصویب شده است. در کل بازاری که شما در منطقه آزاد انزلی می‌بینید، بازار خرده‌فروشی فاز تجارت و گردشگری ما، در مجموع سال گذشته ۶۵ میلیون دلار کالای مسافری وارد کرده است. این عدد را در برابر عملکردی قرار دهید که اکنون منطقه آزاد انزلی در حوزه ترانزیت کالا داشته است. گاهی اوقات برخی بخش‌ها بیشتر در معرض دید قرار دارند. آنچه ما از مناطق آزاد انتظار داریم این است که تصمیم‌گیران، مانند یک گردشگر و با دیدگاهی که یک گردشگر نسبت به منطقه آزاد دارد، تصمیم‌گیری نکنند. اگر منطقه آزاد انزلی را با پنج یا شش مجتمع تجاری که اکنون در مراکز خرید فاز تجارت وجود دارند می‌بینند، عملکرد بندر منطقه آزاد انزلی را نیز ببینند و بررسی کنند که چه اتفاقی در حال رخ دادن است.

❼ آیا نباید سهم کالای مسافری مناطق آزاد را با تجارت ملوانی و کوله‌بری و اصطلاحاً کالای تهنلجی مقایسه کرد؟

مصطفی طاعتی مقدم: اگر سهم خرده‌فروشی را که در قشم اتفاق می‌افتد، بررسی کنید، با توسعه‌ای که منطقه آزاد در زیرساخت‌های قشم ایجاد کرده است، دقیقاً منطبق با چیزی بوده که قانون به ما گفته است. قانون گفته است که ما باید درآمد کسب کنیم و این درآمد منجر به آبادانی آن منطقه شود. قاعدتاً این امر به آبادانی قشم نیز منجر شده است. چرا این اتفاق اکنون در قشم افتاده است؟ فرضاً شاید در جزیره هنگام چنین شرایطی نداشته‌ایم یا در بخش‌های دیگری از کشور چنین وضعیتی وجود نداشته است. این تصمیم‌گیری و توان مناطق آزاد بوده است که موجب این توسعه شده است. در مورد تجارت ملوانی و کوله‌بری نیز باید دقت کرد. ما برای موضوع تجارت ملوانی و کوله‌بری اقدام کردیم. اکنون عوارضی که برای کالای تحت عنوان تهنلجی تعیین شده، قابل توجه است. من کالایی دارم که در منطقه آزاد انزلی تولید می‌شود و تولیدکننده آن معترض است که کالایی که در حال تولید آن است، به بازار ایران، به عنوان کالای تهنلجی وارد کشور می‌شود. این کالاهای تهنلجی از انواع و اقسام مرزهای کشور وارد می‌شوند و عوارض آنها ۵ درصد است. این اتفاق در حال رخ دادن است. ما جدا از بهانه‌های کاهش تبعات اجتماعی، مجموعه‌ای از تصمیم‌گیری‌ها را انجام داده‌ایم که آنها اکنون به دروازه‌هایی برای نوعی قاچاق رسمی کشور تبدیل شده‌اند و این روند را آنها در حال اتفاق افتادن است. پس از آن، تمام نگاه‌ها متوجه کجا می‌شود؟ متوجه جایی که توسعه اتفاق افتاده است. توسعه کجا اتفاق افتاده است؟ در مناطق آزاد. وقتی یک منطقه توسعه پیدا کرده است، شاید اگر سرزمین اصلی و مناطق آزاد همگام با یکدیگر توسعه پیدا می‌کردند، چنین نگاهی وجود نداشت. اما وقتی دیده می‌شود که در یک محدوده که به نام منطقه آزاد شناخته می‌شود، مظاهر توسعه کاملاً مشخص است و در مناطق مجاور و نزدیک به آن شاید محرومیت وجود داشته باشد، باز هم نگاه‌ها به زرق‌وبرق بازارها معطوف می‌شود. متأسفانه این زرق‌وبرق بازارها باعث می‌شود تصمیم‌گیری‌هایی اتفاق بیفتد و نسبت به نقشی که مناطق آزاد انزلی و سایر مناطق آزاد در توسعه زیرساخت‌های کشور ایفا می‌کنند، واقعاً بی‌تفاوتی ایجاد شود. اکنون در منطقه آزاد انزلی، بیش از ۲۰۰ واحد صنعتی داریم. بیش از ۲۰۰ واحد صنعتی در حال فعالیت هستند که یکی از بزرگ‌ترین واحدهای تولیدی کشور در حوزه سلولزی نیز در منطقه آزاد انزلی فعالیت می‌کند و بخشی از نیاز کشور را تأمین می‌کند. اما متأسفانه تمام نگاه‌ها به همان مجتمع‌های تجاری دوخته شده است.

ادامه در صفحه ۳

تجارت جهان

امنطقه آزاد ارس در ماه‌های اخیر با تمرکز بر تولید، صادرات، توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی و جذب سرمایه‌گذاری، بیش از گذشته در جایگاه یکی از محورهای مهم تجارت ایران با قفقاز قرار گرفته است؛ مسیری که در صورت تکمیل زیرساخت‌ها می‌تواند نقش ارس را از یک منطقه مرزی به یک کره تجاری منطقه‌ای ارتقا دهد.

منطقه آزاد ارس در شمال غرب ایران، به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در مجاورت جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نخجوان، یکی از معدود نقاط کشور است که همزمان ظرفیت تجارت، ترانزیت، تولید و گردشگری را در اختیار دارد. در شرایطی که تحولات قفقاز جنوبی، مسیرهای تازه‌ای برای جابه‌جایی کالا در منطقه ایجاد کرده، ارس بیش از گذشته به یک نقطه مهم در معادلات تجاری ایران تبدیل شده است.

تازه‌ترین تحولات اقتصادی ارس نیز نشان می‌دهد که جهت‌گیری این منطقه صرفاً بر واردات و فعالیت‌های تجاری استوار نیست و سیاست تقویت تولید و صادرات را دنبال می‌کند. بر اساس گزارش‌های منتشرشده در روزهای اخیر، مدیریت منطقه آزاد ارس توسعه منطقه را بر پایه تولید، صادرات‌محوری و حمایت از سرمایه‌گذاران دنبال می‌کند. این رویکرد می‌تواند به تدریج ساختار اقتصادی ارس را از یک منطقه متکی بر تجارت مرزی به منطقه‌ای با ارزش افزوده بالاتر تغییر دهد.

صادرات: نقطه قوت ارس

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های ارس، قرار گرفتن آن در مسیر تجارت ایران با بازارهای قفقاز و اوراسیاست. آمارهای بخش کشاورزی نیز نشان می‌دهد ظرفیت صادراتی این منطقه تنها به محصولات صنعتی محدود نمی‌شود. بر اساس اعلام جهاد کشاورزی جلفا، طی سال گذشته بیش از ۳۳۶ هزار تن انواع محصولات کشاورزی از مبادی خروجی جلفا صادر، وارد یا ترانزیت شده است. از این میزان، بیش از ۱۰۳ هزار تن محصول کشاورزی در قالب محموله‌های صادراتی از این منطقه عبور کرده و مقصد بخشی از این کالاهاکشورهای عضواتحادیه اقتصادی اوراسیا، جمهوری آذربایجان، ترکیه و گرجستان بوده‌اند. تنوع کالاهای صادراتی نیز یکی از نقاط قوت این مسیر است. سیب، میوه‌های هسته‌دار، مرکبات، صیفی جات، خشکبار، انار، کیوی، انگور و خرما از جمله محصولات عبوری از این مسیر هستند. چنین ظرفیتی نشان می‌دهد ارس می‌تواند در کنار کالاهای صنعتی، در توسعه صادرات محصولات کشاورزی و ایجاد دسترسی سریع‌تر تولیدکنندگان شمال غرب کشور به بازارهای خارجی نیز نقش داشته باشد.

در این میان، فعالیت شبانه‌روزی مراکز قرنظینه نباتی جلفا نیز اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا سرعت تجارت کشاورزی در نهایت به سرعت انجام فرآیندهای کنترل و تأیید محموله‌ها وابسته است. استمرار این خدمات می‌تواند مزیت رقابتی مسیر ارس را برای صادرکنندگان تقویت کند.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

کریدور ارس، فرصت تازه تجارت ایران



تولید در مسیر صادرات

در کنار تجارت، یکی از اتفاقات مهم در ارس حرکت سرمایه‌گذاری‌ها به سمت تولید است. نمونه قابل توجه آن پروژه «گوزل طبیعت ارس» در جلفاست؛ طرحی بزرگ در حوزه کشت گلخانه‌ای که با هدف توسعه تولید محصولات کشاورزی مدرن و صادرات‌محور دنبال می‌شود. این پروژه در زمینی حدود ۲۴۰ هکتاری و با سرمایه‌گذاری اولیه ۲۳ هزار میلیارد ریالی در حال توسعه است و برای آن ایجاد حدود ۴۰۰ شغل مستقیم پیش‌بینی شده است. توسعه چنین طرح‌هایی در منطقه‌ای مرزی از این جهت اهمیت دارد که تولید را مستقیماً به بازارهای پیرامونی متصل می‌کند و می‌تواند زنجیره‌ای از اشتغال، بسته‌بندی، حمل‌ونقل، خدمات و صادرات را به همراه داشته باشد. توسعه گلخانه‌های مدرن همچنین می‌تواند از منظر بهره‌وری منابع اهمیت داشته باشد. جهاد کشاورزی آذربایجان شرقی در جریان بررسی پروژه‌های گلخانه‌ای ارس، بر نقش این نوع کشت در افزایش بهره‌وری تولید، مدیریت مصرف آب و توسعه صادرات تأکید کرده است.

به این ترتیب، ارس می‌تواند به جای آنکه صرفاً محل عبور کالا باشد، به محل تولید کالای صادراتی نیز تبدیل شود؛ تغییری که از منظر اقتصاد منطقه‌ای ارزش بیشتری ایجاد می‌کند.

کریدور ارس؛ برگ برنده منطقه

اما شاید مهم‌ترین ظرفیت بلندمدت ارس، موقعیت آن در شبکه

فرصت سرمایه‌گذاری در مرز

یکی از مهم‌ترین موضوعات برای آینده ارس، تبدیل مزیت جغرافیایی به سرمایه‌گذاری واقعی است. موقعیت مرزی زمانی برای اقتصاد ارزش‌آفرین خواهد بود که در کنار عبور کالا، انبارداری، لجستیک، صنایع تبدیلی، بسته‌بندی، تولید و خدمات تخصصی نیز توسعه پیدا کند. در همین راستا، تسهیل واردات مواد اولیه و کالاهای اساسی برای واحدهای تولیدی منطقه آزاد ارس نیز در ماه‌های اخیر دنبال شده است. طبق گزارش‌های منتشرشده، با استفاده از اختیارات ایجادشده برای استان‌های مرزی و همکاری دستگاه‌های استانی، روند تأمین برخی کالاهای اساسی و مواد اولیه واحدهای تولیدی از مسیر ارس تسهیل شده است.

این سیاست در صورت استمرار می‌تواند به کاهش هزینه تولید و افزایش توان رقابت واحدهای صنعتی کمک کند. برای سرمایه‌گذار، صرف وجود معافیت‌ها یا مشوق‌های منطقه آزاد کافی نیست؛ سرعت ترخیص مواد اولیه، دسترسی به بازار، زیرساخت حمل‌ونقل و ثبات مقررات نیز تعیین‌کننده است. ارس اکنون این فرصت را دارد که با تمرکز بر همین عوامل، جذابیت خود را برای سرمایه‌گذاران افزایش دهد.

ارس در آستانه نقش تازه

آینده ارس را نمی‌توان جدا از تحولات قفقاز جنوبی بررسی کرد. تغییر مسیرهای تجاری، تلاش کشورها برای توسعه کریدورهای جدید و افزایش اهمیت اتصال زمینی میان ایران، قفقاز و اوراسیا، فرصت تازه‌ای برای این منطقه ایجاد کرده است.

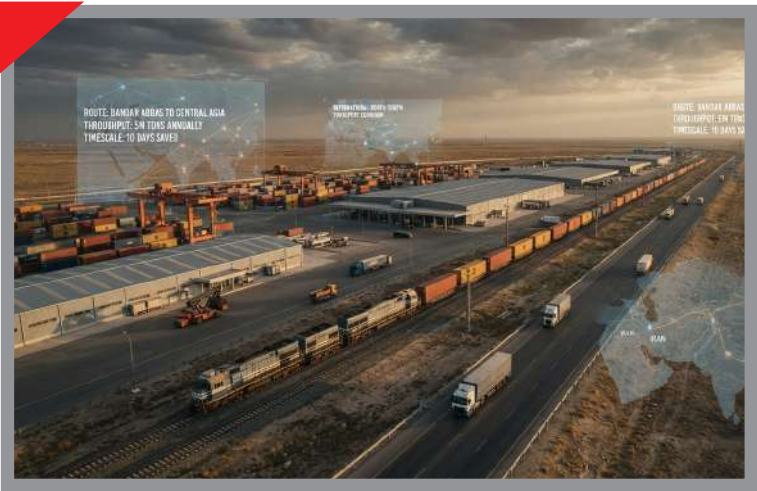
در این میان، مزیت ارس تنها به موقعیت مرزی خلاصه نمی‌شود. ترکیب سه ظرفیت «تولید، صادرات و ترانزیت» می‌تواند مهم‌ترین مزیت رقابتی آن باشد. اگر توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای ولجستیکی با سرعت بیشتری پیش برود، سرمایه‌گذاری‌های تولیدی افزایش پیدا کند و فرآیندهای گمرکی و اداری همچنان تسهیل شود، ارس ظرفیت آن را دارد که به یکی از کانون‌های اصلی تجارت ایران در شمال غرب کشور تبدیل شود.

آنچه در ماه‌های اخیر در ارس دیده می‌شود، نشانه حرکت تدریجی از یک اقتصاد صرفاً مرزی به سمت یک اقتصاد تولیدمحور و صادرات‌گراست. عبور صدها هزار تن کالای کشاورزی، توسعه گلخانه‌های بزرگ، پیگیری پروژه‌های ترانزیتی و تلاش برای تسهیل فعالیت واحدهای تولیدی، مجموعه‌ای از نشانه‌هایی است که ظرفیت این منطقه را برجسته می‌کند.

در نهایت، ارس می‌تواند برای ایران بیش از یک منطقه آزاد باشد؛ یک دروازه اقتصادی به قفقاز و اوراسیا. تحقق کامل این ظرفیت البته به استمرار سرمایه‌گذاری، تکمیل زیرساخت‌ها و ثبات سیاست‌های تجاری وابسته است. اما روند فعلی نشان می‌دهد این منطقه از ظرفیت لازم برای ایفای نقشی بزرگ‌تر در تجارت خارجی ایران برخوردار است؛ ظرفیتی که با توسعه کریدور ارس و تقویت تولید صادرات‌محور، می‌تواند در سال‌های آینده بیش از گذشته خود را نشان دهد.

گزارش کوتاه

اینچه برون؛ کریدوری که قفل شد



نکته مهم اینجاست که موقعیت جغرافیایی به‌تنهایی یک منطقه را به هاب ترانزیتی تبدیل نمی‌کند. اینچه برون اگر قرار است در رقابت مسیرهای تجاری منطقه‌ای سهمی جدی داشته باشد، باید از مرحله شعار «دروازه تجارت اوراسیا» عبور کند و به زیرساختی متناسب با این ادعا برسد. توقف قطارهای ترانزیتی در آن سوی مرز، در شرایطی که ایران به افزایش درآمدهای غیرنفتی و توسعه مسیرهای ترانزیتی نیاز دارد، صرفاً یک مشکل عملیاتی نیست؛ هشدارى درباره هزینه فرصت از دست رفتن مسیرهای تجاری است. تازمانی که ظرفیت ریلی، گمرکی و لجستیکی اینچه برون متناسب با اهداف اعلام‌شده توسعه پیدا نکند، وعده تبدیل این منطقه به یکی از قطب‌های تجارت شمال کشور، همچنان بیشتر یک چشم‌انداز روی کاغذ خواهد بود تا یک واقعیت اقتصادی.

خبرهای متعددی درباره توسعه منطقه آزاد اینچه برون منتشر شده است. از افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا و پیشرفت پروژه محصورسازی گرفته تا برنامه‌های مربوط به تأمین آب و برق و جذب سرمایه‌گذاری. در حالی که گزارش‌های اخیر نیز اعلام شد حجم تخلیه و بارگیری کانتینری منطقه در هشت ماه از حدود ۴۰۰ هزار تن به ۱.۲ میلیون تن رسیده است.

اما رشد اعداد زمانی معنا پیدا می‌کند که زیرساخت‌های اصلی نیز هم‌پای آن توسعه پیدا کنند. پیش‌تر نیز فعالان اقتصادی تأکید کرده بودند که توسعه منطقه آزاد اینچه برون بدون تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی و کریدور ریلی، توجیه اقتصادی کافی نخواهد داشت. از سوی دیگر، موضوع آب و برق نیز همچنان یکی از چالش‌های زیرساختی منطقه عنوان شده است.

اینچه برون در سال‌های اخیر بارها به عنوان یکی از ظرفیت‌های راهبردی ایران برای توسعه تجارت با آسیای مرکزی و اتصال به کریدورهای بین‌المللی معرفی شده است؛ منطقه‌ای که قرار است از طریق راه‌آهن، مرز ترکمنستان و مسیرهای منتهی به قزاقستان و دیگر کشورهای آسیای مرکزی، بخشی از بار ترانزیتی ایران را جذب کند. با این حال، تازه‌ترین خبر از این منطقه بیش از آنکه از یک جهش تجاری حکایت کند، تصویری از یک گلوگاه زیرساختی ارائه می‌دهد.

بر اساس اظهارات اخیر مدیرعامل راه‌آهن، برای امسال ترانزیت ریلی ۱۰ میلیون تن کالا از منطقه آزاد اینچه برون هدف‌گذاری شده است؛ اما در عمل تنها چهار خط ریلی فعال وجود دارد، در حالی که برای پاسخگویی به این ظرفیت به حدود ۴۰ خط نیاز است. نتیجه این شکاف نیز توقف ۱۵ قطار حامل کالا در ایستگاه‌های ترک و ترکمنستان عنوان شده است.

این وضعیت یک پرسش جدی را پیش روی سیاست‌گذار قرار می‌دهد: چگونه می‌توان برای یک کریدور بین‌المللی، هدف ترانزیت ۱۰ میلیون تن تعیین کرد، اما زیرساخت لازم برای عبور این حجم کالا فراهم نکرد؟ مشکل اینچه برون صرفاً کمبود چند خط ریلی نیست؛ بلکه نشان می‌دهد توسعه تجارت در این منطقه هنوز بیش از آنکه بر ظرفیت عملیاتی استوار باشد، بروعه‌ها و هدف‌گذاری‌ها تکیه دارد.

این در حالی است که در ماه‌های گذشته،

مناطق آزاد در دوراهی «تاب‌آوری اقتصادی» و «مزیت

رقابتی»؛ مشوق‌ها به نقطه بازگشت می‌رسند؟

❶ یکی از انتقادهای اصلی درباره مناطق آزاد، از دست رفتن بخشی از مشوق‌های اولیه است. این مسئله چه اثری بر تولید، جذب سرمایه‌گذار و رقابت‌پذیری مناطق آزاد گذاشته است؟

مصطفی طاعتی مقدم: اکنون قوانینی که در مناطق آزاد داشتیم، ببینید، وقتی در سالیان گذشته بخشی از مشوق‌ها را در مناطق آزاد از دست دادیم، متأسفانه مزیت‌های مالیاتی را نیز از دست دادیم.

وقتی قانون مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۴۰۰ تغییر پیدا کرد، یعنی از مصرف‌کننده به تولیدکننده تغییر کرد، ما وقتی منطقه‌ای هستیم که در داخل کشور قرار داریم، مانند منطقه آزاد انزلی، منطقه آزاد ارس و منطقه آزاد ماکو که محصور در سرزمین اصلی هستیم، با تغییر قانون ارزش افزوده، عملاً تولیدکننده در منطقه آزاد انزلی باید ۹ درصد ارزش افزوده مضاعف را به صورت علی‌الحساب پرداخت کند تا بتواند آن را در سرزمین اصلی تهاثر کند. در نتیجه، عملاً هزینه‌های تولید ما در مناطق آزاد نسبت به سرزمین اصلی، حداقل ۹ درصد افزایش پیدا می‌کند. علاوه بر هزینه‌های دیگری که مناطق آزاد دارند، این مسائل موجب شده است که اکنون واقعاً برای جذب سرمایه‌گذار در مناطق آزاد با مشکل مواجه شویم. نیازمند آن هستیم که مشوق‌هایی را که در مناطق آزاد از دست رفته‌اند، احیا کنیم. حالا معافیت مالیاتی ۲۰ ساله که امسال متأسفانه در قانون برنامه هفتم، موضوع مالیات بر ارزش افزوده نیز به آن اضافه شد و معافیت آن برداشته شد، از جمله مواردی است که باید برای احیای آنها تلاش کنیم. آقای شاه‌منصوری می‌دانند که دبیرخانه تا چه اندازه تلاش کرده است تا این موارد از قوانین حذف شوند و بتوانیم دوباره مناطق آزاد را به روال سابق و مزیت‌های رقابتی واقعی که باید داشته باشند، بازگردانیم. زیرا در دنیا میان مناطق آزاد رقابت وجود دارد. وقتی ما مزیت‌ها را از مناطق آزاد می‌گیریم، چگونه انتظار داریم سرمایه‌گذار خارجی به منطقه آزاد انزلی یا منطقه آزاد ارس بیاید؟

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی، نقطه اتصال ایران و اوراسیا



محموله‌ها میان بندار شمالی و بازارهای داخلی و خارجی را فراهم کند. در تیرماه نیز موضوع ارتقای بهره‌برداری از ظرفیت‌های ریلی بندر کاسپین و توسعه ایستگاه و خطوط ریلی در دیدار مسئولان سازمان منطقه آزاد انزلی و معاون ساخت و توسعه راه‌آهن مطرح شد. همزمان، مسئولان گیلان بر تسریع در تکمیل پروژه راه‌آهن رشت آستارا و رفع موانع اتصال ریلی کاسپین به انزلی تأکید کرده‌اند. اهمیت این اتصال فقط برای گیلان نیست. بندر کاسپین می‌تواند بخشی از زنجیره کریدور بین‌المللی شمال جنوب باشد؛ مسیری که ایران را به کشورهای حاشیه خزر، روسیه و در ادامه به بازارهای اوراسیا متصل می‌کند. در همین چارچوب، مسئولان منطقه آزاد انزلی اتصال ریلی را عاملی برای تسریع تجارت با روسیه و آسیای مرکزی می‌دانند و بندر کاسپین را یکی از حلقه‌های مهم ارتباط ایران با بازارهای منطقه‌ای معرفی کرده‌اند. روابط اقتصادی با روسیه نیز در هفته‌های اخیر یکی دیگر از نشانه‌های اهمیت رو به افزایش انزلی بوده است. در تازه‌ترین تحولات، سرکنسول

تجارت جهان بندرانزلی در حال عبور از نقش سنتی یک شهر بندری و گردشگری به جایگاهی تازه در معادلات تجارت منطقه‌ای است؛ توسعه بندر کاسپین، پیگیری اتصال‌های ریلی، ظرفیت منطقه آزاد و گسترش مناسبات اقتصادی با روسیه، این شهر را به یکی از نقاط مهم ایران برای دسترسی به بازارهای شمالی و اوراسیا تبدیل کرده است. بندر انزلی سال‌ها بیشتر با ساحل، گردشگری، شیلات و بازارهای محلی شناخته می‌شد، اما تحولات ماه‌های اخیر نشان می‌دهد که این شهر در حال پیدا کردن جایگاهی متفاوت در نقشه اقتصادی کشور است. امروز وقتی از انزلی صحبت می‌شود، موضوع فقط ظرفیت‌های گردشگری یا بندر قدیمی این شهر نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از ظرفیت‌های بندری، ریلی، منطقه آزاد، فرودگاهی و تجاری در حال شکل دادن به یک موقعیت جدید برای این منطقه است؛ موقعیتی که می‌تواند انزلی را به یکی از دروازه‌های اصلی ایران به بازارهای روسیه و اوراسیا تبدیل کند.

تازه‌ترین اظهارات سرپرست فرمانداری بندرانزلی نیز بر همین ظرفیت‌ها تأکید دارد. او اخیراً با اشاره به ظرفیت‌های ساحلی، منطقه آزاد و فرودگاه، بندرانزلی را آماده جهش در تجارت دریایی و ترانزیت کالا توصیف کرده است. در شرایطی که تجارت ایران با کشورهای شمالی اهمیت بیشتری پیدا کرده، هم افزایی این ظرفیت‌ها می‌تواند مزیتی مهم برای اقتصاد محلی و حتی تجارت ملی باشد.

در مرکز این تحول، بندر کاسپین قرار دارد؛ بندری که طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های لجستیکی شمال کشور تبدیل شده است. توسعه این بندر تنها به افزایش تعداد اسکله‌ها محدود نمی‌شود، بلکه هدف اصلی آن ایجاد یک حلقه کارآمد میان حمل‌ونقل دریایی و شبکه ریلی و جاده‌ای کشور است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، فعالیت بندر کاسپین در بهار امسال رشد قابل توجهی در شاخص‌های عملیاتی داشته و نقش آن در تجارت خارجی و تأمین کالاهای اساسی پررنگ‌تر شده است.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که ظرفیت نهایی بندر کاسپین را در نظر بگیریم. طبق اظهارات نماینده ویژه رئیس‌جمهور در اقتصاد دریامحور، ظرفیت نهایی این بندر ۱۵ میلیون تن پیش‌بینی شده و امکان پهلوگیری همزمان ۱۵ فروند کشتی برای آن در نظر گرفته شده است. البته بخش مهمی از این ظرفیت هنوز به طور کامل فعال نشده و همین مسئله نشان می‌دهد مرحله بعدی توسعه انزلی، نه صرفاً ساخت زیرساخت، بلکه افزایش بهره‌وری و رساندن زیرساخت‌های موجود به ظرفیت واقعی است.

در این میان، راه‌آهن مهم‌ترین حلقه تکمیل‌کننده زنجیره تجارت بندرانزلی است. اتصال بندر کاسپین به شبکه ریلی می‌تواند هزینه و زمان جابه‌جایی کالا را کاهش دهد و امکان انتقال مستقیم‌تر

گزارش کوتاه

پارسیان؛ بندری در انتظار جهش



تجارت جهان بندر منطقه ویژه اقتصادی پارسیان در ماه‌های اخیر نشانه‌هایی از افزایش فعالیت تجاری بروز داده، اما فاصله میان ظرفیت‌های بزرگ این منطقه و میزان واقعی بهره‌برداری از آن همچنان قابل توجه است؛ مسئله‌ای که نشان می‌دهد صرف توسعه اسکله و پروژه‌های زیرساختی، بدون جذب سرمایه و تکمیل زنجیره تولید، پارسیان را به یک قطب واقعی صادراتی تبدیل نمی‌کند.

منطقه ویژه اقتصادی صنایع انرژی‌بر پارسیان سال‌هاست با هدف تبدیل شدن به یکی از قطب‌های صنعتی و صادراتی جنوب کشور مطرح است؛ منطقه‌ای که قرار است صنایع فولاد، آلومینیوم، پتروشیمی و دیگر صنایع انرژی‌بر را در کنار یک بندر اختصاصی گرد هم آورد. با این حال، آنچه در سال‌های گذشته بیش از همه به چشم آمده، فاصله میان وعده‌های توسعه‌ای و سرعت تحقق آنها بوده است. اکنون با افزایش فعالیت بندر و ورود پروژه‌های جدید، باردیگر این پرسش مطرح است که آیا پارسیان از مرحله «ظرفیت بالقوه» عبور خواهد کرد یا همچنان در فهرست پروژه‌های بزرگ اما نیمه‌فعال باقی می‌ماند.

یکی از تازه‌ترین نشانه‌های تغییر در وضعیت بندر، تخلیه نخستین محموله ۴۴۰۰ تنی بلوک آند در اسکله منطقه ویژه اقتصادی پارسیان در تیرماه امسال بود. این محموله مستقیماً به کارخانه آلومینیوم جنوب منتقل شد؛ اتفاقی که می‌تواند هزینه و زمان حمل‌مواد اولیه را کاهش دهد و بخشی از بار عملیاتی بندار دیگر را نیز به پارسیان منتقل کند.

از سوی دیگر، در ماه‌های اخیر مدیرعامل جدید منطقه ویژه اقتصادی پارسیان نیز

منصوب شده است. شکیب ذوالغیبات در اردیبهشت ۱۴۰۵ به این سمت رسید؛ تغییری که در شرایط فعلی اهمیت دارد، زیرا پارسیان برای عبور از مرحله زیرساخت‌سازی، بیش از هر چیز به مدیریت سرمایه‌گذاری، فعال‌سازی قراردادهای صنعتی و پیوند دادن بندر با زنجیره تولید نیاز دارد. مسئله اصلی اما همچنان زیرساخت است. در گزارش‌های منتشرشده از منطقه، از اجرای پروژه‌های برق و گاز و همچنین سرمایه‌گذاری چند هزار میلیارد تومانی برای تکمیل زیرساخت‌ها سخن گفته شده است. در سطح شهرستان نیز اجرای فیبر نوری سایت شمالی منطقه ویژه و اصلاح دسترسی ورودی آن در دستور کار قرار گرفته است. این اقدامات ضروری‌اند، اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده که ساخت زیرساخت به‌تنهایی تضمین‌کننده رونق اقتصادی نیست.

پارسیان از موقعیت جغرافیایی ممتازی برخوردار است و حتی اسکله منطقه ویژه از

تجارت جهان هم‌زمان با نزدیک شدن فاز ۱۱ پارس جنوبی به تولید اسمی و ادامه بازسازی برخی پالایشگاه‌های آسیب‌دیده، مسئله اصلی این میدان دیگر فقط افزایش برداشت نیست؛ حفظ ظرفیت تولید در میدانی مشترک و قدیمی است که زیر فشار افت فشار مخزن، فرسودگی تجهیزات و کمبود سرمایه‌گذاری قرار دارد.

پارس جنوبی بار دیگر در مرکز اخبار انرژی قرار گرفته است؛ این بار نه صرفاً به دلیل افتتاح یک پروژه جدید، بلکه به دلیل تلاش برای حفظ تولید در یکی از حیاتی‌ترین دارایی‌های گازی ایران. آخرین گزارش‌ها از فاز ۱۱ نشان

می‌دهد تولید این فاز از مرز ۲۶ میلیون مترمکعب در روز عبور کرده و توسعه آن همچنان ادامه دارد. همچنین اعلام شده بلوک نخست این فاز طی دو ماه آینده به ظرفیت اسمی نزدیک خواهد شد. این اعداد در نگاه نخست خبر خوبی برای صنعت گاز است، اما در پس آن یک پرسش مهم وجود دارد: آیا افزایش تولید فاز ۱۱ می‌تواند مشکل ساختاری پارس جنوبی را حل کند؟ پاسخ چندان امیدوارکننده نیست. پارس جنوبی سال‌هاست ستون اصلی تأمین گاز کشور است و بخش بزرگی از مصرف داخلی به تولید این میدان وابسته است. چنین وابستگی سنگینی، در شرایطی که میدان وارد مرحله افت فشار می‌شود، یک ریسک جدی برای امنیت انرژی ایجاد می‌کند.

مشکل فقط زیر آب و در چاه‌ها نیست. تأسیسات پالایشگاهی نیز نیازمند بود تا واقعیتی در اقتصاد ایران.

پارس جنوبی در آزمون فرسودگی



برای نادیده گرفتن نیازهای بلندمدت میدان شود. افزایش تعداد چاه‌ها و رساندن یک بلوک به ظرفیت اسمی، بدون برنامه جامع برای مقابله با افت فشار و حفظ تولید، بیشتر شبیه مدیریت کوتاه‌مدت بحران است تا یک راهبرد پایدار. واقعیت این است که پارس جنوبی بیش از افتتاح‌های جدید، به سرمایه‌گذاری مستمر، فناوری فشارافزایی، نوسازی تجهیزات و برنامه‌ای چندساله برای حفظ تولید نیاز دارد. اگر سیاست‌گذار همچنان موفقیت را با «افزایش تولید امروز» بسنجد و هزینه نگهداشت «تولید فردا» را به تعویق بیندازد، ممکن است رشدهای مقطعی امروز، در سال‌های آینده با افت تولید و تشدید ناترازی گاز پاسخ داده شود. پارس جنوبی هنوز موتور اصلی انرژی کشور است؛ اما موتور اصلی، بدون تعمیر و نوسازی، نمی‌تواند برای همیشه با حداکثر توان کار کند.

بازسازی و نوسازی هستند. گزارش‌های اخیر از ادامه عملیات بازسازی پالایشگاه‌های فازهای ۴ و ۵ و رسیدن پیشرفت این عملیات به حدود ۹۰ درصد حکایت دارد. از سوی دیگر، روند ساخت و تأمین تجهیزات برای بازسازی پالایشگاه فاز ۱۴ نیز در حال پیگیری است.

این وضعیت نشان می‌دهد سیاست انرژی کشور برای سال‌ها بر افزایش برداشت و استفاده حداکثری از ظرفیت موجود متمرکز بوده، اما مسئله نگهداشت این ظرفیت به همان اندازه جدی گرفته نشده است. در میدان مشترکی مانند پارس جنوبی، هر وقفه یا کاهش تولید فقط یک مسئله صنعتی نیست؛ مستقیماً بر تأمین گاز نیروگاه‌ها، صنایع، مصرف خانگی و حتی تولید محصولات پتروشیمی اثر می‌گذارد.

از سوی دیگر، توسعه فاز ۱۱ اگرچه یک گام مهم است، اما نباید بهانه‌ای