

کبیری: پروژه‌های
کیش یک ساله
تکمیل شوند

کاهش فعالیت شرکت‌های
بندری و آینده اشتغال چابهار



تجارت جهان

شماره: ۲۳۲

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

یکشنبه ۱۴۰۵/۰۷/۲۶

هفتم / ۴ صفحه قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

تجارت جهانی بررسی می‌کند؛

افتتاح نیروگاه خورشیدی در ارس، ۴ برابر ماکو!



بلا تکلیفی

خودروهای پلاک

منطقه آزاد مهران



جابه جایی بیش از ۲۴ هزار مسافر در مسیرهای هوایی و دریایی کیش

تجارت جهانی: در بازه زمانی ۱۸ تا ۲۴ تیرماه ۱۴۰۵، مجموع جابه جایی مسافران در مسیرهای هوایی و دریایی کیش به ۲۴ هزار و ۴۳۳ نفر رسید. در این مدت، فرودگاه بین‌المللی کیش بابت ۱۵۱ پرواز ورودی و خروجی، ۱۵ هزار و ۶۵۲ مسافر را جابه جا کرد. همچنین در مسیر دریایی، ۸ هزار و ۷۸۱ مسافر وارد جزیره شدند یا از آن خارج شدند.

تامین ارز واحدهای غیرتولیدی مناطق آزاد

تجارت جهانی: شنیده شده با اصلاح ضوابط ارزی بانک مرکزی، امکان استفاده واحدهای غیرتولیدی مستقر در مناطق آزاد از منشأ ارز مرکز مبادله با نرخ معامله مستقیم فراهم شد. بر اساس این اصلاحیه، واحدهای غیرتولیدی مناطق آزاد نیز از این پس می‌توانند همانند واحدهای تولیدی، از سازوکار مذکور برای تأمین ارز مورد نیاز فعالیت‌های اقتصادی خود بهره‌مند شوند. این اقدام در راستای تسهیل فعالیت‌های تجاری و خدماتی، کاهش محدودیت‌های ارزی و بهبود شرایط فعالیت فعالان اقتصادی در مناطق آزاد صورت گرفته است.

دو غارون؛ از وعده حمل یکسره تا توقف کامیون‌ها

تجارت جهانی: **تجارت جهانی: توقف ۲ هزار و ۲۷۱ کامیون در پشت مرز دو غارون، بار دیگر ضعف در تسهیل عبور کالا و تداوم گره‌های مرزی در تجارت ایران و افغانستان را برجسته کرده است؛ وضعیتی که در کنار اجرایی نشدن طرح حمل یکسره و بلا تکلیفی گذرگاه مرزی چین و افغانستان، چشم‌انداز روان‌سازی مبادلات تجاری را با ابهام روبه‌رو می‌کند.** مرز دو غارون همچنان یکی از گلوگاه‌های تجارت زمینی ایران و افغانستان است؛ جایی که توقف هزاران کامیون، از تداوم مشکلات در فرآیند عبور کالا حکایت دارد. در شرایطی که تسهیل تجارت خارجی از اهداف اعلام‌شده سیاست‌گذاران است، انباشت کامیون‌ها در این مرز نشان می‌دهد فاصله میان وعده‌های اجرایی و وضعیت عملیاتی مرزها همچنان قابل توجه است.

به گزارش تجارت جهانی، احسان ملک‌زاده، رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، با اشاره به وضعیت مبادلات تجاری دو کشور اعلام کرده است که در حال حاضر حدود ۲ هزار و ۲۷۱ کامیون پشت مرز دو غارون متوقف هستند. به گفته او، بخش عمده صادرات ایران به افغانستان در حوزه مشتقات نفتی و گاز انجام می‌شود، اما توقف طولانی کامیون‌ها همچنان یکی از مشکلات جدی حمل و نقل در این مسیر است. حمل یکسره؛ وعده‌ای که هنوز به اجرا نرسیده است یکی دیگر از موضوعات مطرح‌شده، اجرای طرح حمل یکسره کالا و کاهش توقف‌های مرزی است؛ طرحی که می‌تواند در صورت اجرای صحیح، از عملیات اضافی تخلیه و بارگیری در طول مسیر جلوگیری کند. باین حال، ملک‌زاده تأکید کرده است که حمل یکسره به خودی خود به معنای حذف کالا و فرآیند..... ادامه در صفحه ۳

نماینده پیشین مجلس در گفتگو با تجارت جهانی مطرح کرد؛

فاصله بین ماموریت اولیه مناطق آزاد با وضعیت فعلی!

سخنگوی وزارت خارجه

تعطیلی مرز ریمدان را تایید کرد

تجارت جهانی: سخنگوی وزارت امور خارجه از توقف موقت تردهای مرزی ایران و پاکستان به دلیل مشکلات فنی خبر داد و گفت: دو کشور برای رفع مشکل و بازگشت گذرگاه‌ها به روال عادی در حال رایزنی هستند.

اسماعیل بقائی، سخنگوی وزارت امور خارجه در پاسخ به پرسش خبرنگاران باره گزارش‌های مربوط به انسداد مرز زمینی با پاکستان گفت: «به دلیل بروز برخی مشکلات فنی و لزوم اتخاذ تدابیر احتیاطی، تردها و مرادات مرزی موقتاً متوقف شده است اما مراجع ذیربط دو کشور در تماس نزدیک با یکدیگر، در حال بررسی و مشورت برای رفع مشکل مذکور در اسرع وقت هستند تا فعالیت گذرگاه‌های مرزی به روال عادی باز گردد.»

مشارکت GWC و میدن برای گسترش تجارت منطقه‌ای

تجارت جهانی: گروه لجستیکی شرکت انبارداری خلیج (GWC) و منطقه آزاد میدن دبی با هدف تسهیل راه‌اندازی کسب‌وکار و توسعه تجارت منطقه‌ای همکاری می‌کنند. گروه GWC با بر خورداری از بیش از ۴ میلیون مترمربع زیرساخت لجستیکی، ۲۰ موقعیت راهبردی، بیش از ۱۶۰۰ وسیله نقلیه تخصصی و شبکه‌ای در بیش از ۱۲۰ کشور، خدمات موردنیاز شرکت‌های مستقر در منطقه آزاد میدن را تأمین خواهد کرد. این مجموعه سالانه بیش از ۲ میلیون تن بار جابه‌جایی می‌کند و با بیش از ۵۵۰ دفتر و شریک حمل‌ونقل در سراسر جهان همکاری دارد. هدف این مشارکت، ایجاد مسیری یکپارچه از ثبت شرکت و ورود به بازار امارات تا گسترش فعالیت در عربستان سعودی، قطر، عمان و بحرین است.

بر اساس این همکاری، منطقه آزاد میدن خدمات مربوط به تأسیس شرکت، صدور مجوزهای تجاری، تسهیل امور بانکی، پشتیبانی ویزا و خدمات مالیاتی و انطباق با مقررات ارائه می‌کند. در مقابل، گروه GWC مسئولیت تأمین خدمات لجستیکی موردنیاز شرکت‌ها، از حمل‌ونقل و ترخیص گمرکی تا انبارداری، آماده‌سازی سفارش‌ها و تحویل نهایی کالا به مشتریان را بر عهده می‌گیرد.

این مشارکت با هدف ایجاد ارتباط میان خدمات‌اداری و تجاری و زیرساخت‌های لجستیکی شکل گرفته است. شرکت‌هایی که قصد ورود به بازار امارات و توسعه فعالیت خود در کشورهای منطقه را دارند، علاوه بر ثبت شرکت و دریافت مجوز، به شبکه‌ای قابل اتکا برای انتقال، نگهداری و توزیع محصولات نیاز دارند. یکپارچه‌سازی این خدمات می‌تواند فرایند آغاز فعالیت اقتصادی را ساده‌تر کند و هماهنگی میان مراحل مختلف عملیات تجاری را افزایش دهد.

متیو کرنز، مدیرعامل گروه GWC، با تأکید بر نقش لجستیک در توسعه تجارت اعلام کرد که هدف این همکاری، فراهم کردن بستری یکپارچه برای شرکت‌ها از زمان تأسیس تا تحویل محصولات به مشتریان است. به گفته او، این مشارکت به کسب‌وکارها کمک می‌کند محصولات خود را با سرعت و سهولت بیشتری وارد بازار کنند و مدیریت فرایندهای لجستیکی را به یک ارائه‌دهنده تخصصی بسپارند.

محمد بن حمیدان، مدیر منطقه آزاد، اجاره و صدور مجوز در منطقه آزاد میدن، نیز با اشاره به نیاز شرکت‌ها به حمایت‌های عملیاتی اظهار کرد که کسب‌وکارها علاوه بر دریافت مجوز، به راهنمایی برای عبور از الزامات قانونی و ایجاد زیرساخت مناسب برای رشد نیاز دارند. به گفته او، همکاری با GWC با هدف تسهیل ورود شرکت‌ها به بازار امارات و گسترش فعالیت آن‌ها در منطقه انجام شده است.

یکی دیگر از محورهای این همکاری، ارائه راهکارهای فناوری محور برای دسترسی شرکت‌ها به بیش از ۴۰ بازارگاه آنلاین بین‌المللی از طریق یک پلتفرم واحد است. این خدمات با هدف تسهیل فروش آنلاین، مدیریت سفارش‌ها و توزیع محصولات طراحی شده‌اند و می‌توانند به شرکت‌هایی که قصد گسترش تجارت الکترونیک خود را دارند، کمک کنند.

این مشارکت در رویداد «کلینیک کسب‌وکار» منطقه آزاد میدن معرفی شد؛ رویدادی که با حضور کارآفرینان، سرمایه‌گذاران و صاحبان کسب‌وکار، به بررسی الزامات راه‌اندازی فعالیت اقتصادی و فرصت‌های رشد در امارات اختصاص داشت. در جریان این رویداد، نمایندگان GWC نیز خدمات لجستیکی و عملیاتی موردنیاز برای توسعه کسب‌وکارها را تشریح کردند.

همکاری میدن و GWC نمونه‌ای از تلاش مناطق آزاد برای توسعه خدمات یکپارچه و ایجاد ارتباط نزدیک‌تر میان فرایند تأسیس شرکت، عملیات تجاری و دسترسی به بازارهای بین‌المللی است. در این الگو، منطقه آزاد تنها محل ثبت شرکت و صدور مجوز نیست، بلکه با اتصال بنگاه‌ها به زیرساخت‌های تخصصی حمل‌ونقل و توزیع، در مراحل عملیاتی توسعه تجارت نیز نقش ایفا می‌کند.

نازنین محمدی / تجارت جهانی:

بهره‌برداری از نیروگاه خورشیدی ۱۲۰ مگاواتی یانار در منطقه آزاد ارس با سرمایه‌گذاری ۱۱ هزار میلیارد تومانی، در کنار ورود ۳۰ مگاوات ظرفیت نیروگاه‌های تجدیدپذیر منطقه آزاد ماکو به مدار، تفاوت عملکرد این دو منطقه در توسعه انرژی‌های پاک را نشان می‌دهد. ارس با افتتاح یک نیروگاه بزرگ، در ظرفیت عملیاتی پیشتاز است؛ در حالی که ماکو با برنامه‌ای ۱۱۰۰ مگاوات ظرفیت جدید و سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده ۶۶ همتی، اهداف بلندپروازانه‌ای را دنبال می‌کند. مقایسه این دو تجربه نشان می‌دهد که برتری واقعی، علاوه بر ظرفیت اسمی، به تحقق پروژه‌ها و تأثیر آن‌ها بر زیرساخت صنعتی و اقتصاد منطقه بستگی دارد.

تفاوت در مقیاس سرمایه‌گذاری و ظرفیت تولید

توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر در ارس و ماکو از دو مسیر متفاوت پیش می‌رود؛ ارس به دستاوردی عملیاتی رسیده و ماکو در کنار ظرفیت فعال خود، برای اجرای طرح‌های بزرگ‌تر برنامه‌ریزی می‌کند. نیروگاه خورشیدی ۱۲۰ مگاواتی یانار در منطقه آزاد ارس با سرمایه‌گذاری ۱۱ هزار میلیارد تومانی بخش خصوصی و در زمینی به مساحت ۲۰۰ هکتار احداث شده است. این نیروگاه با نصب ۱۶۸ هزار و ۹۴۸ پنل خورشیدی، هم‌زمان با بیست‌ودومین سفر استانی دولت به آذربایجان شرقی به بهره‌برداری رسید و به شبکه تأمین برق کشور کمک می‌کند. در مقابل، میلاد سروری، مدیر صنایع و معادن سازمان منطقه آزاد ماکو، از ورود ۳۰ مگاوات ظرفیت نیروگاه‌های تجدیدپذیر این منطقه به مدار خبر داده است. به گفته

او، این ظرفیت با سرمایه‌گذاری حدود ۲ همت و مشارکت بخش خصوصی، سازمان منطقه آزاد ماکو و سازمان انرژی‌های تجدیدپذیر و بهره‌وری انرژی برق (ساتبا) ایجاد شده است. بر این اساس، ظرفیت نیروگاه یانار به تنهایی چهار برابر ظرفیت ۳۰ مگاواتی اعلام‌شده برای ماکو است. البته برای مقایسه دقیق مجموع ظرفیت عملیاتی دو منطقه، باید سایر نیروگاه‌های فعال آن‌ها نیز در نظر گرفته شوند.

سرمایه‌گذاری؛ از دستور دقتعی تا برنامه توسعه

تفاوت مهم ارس و ماکو، فاصله میان سرمایه‌گذاری انجام‌شده و برنامه‌های آینده است. در ارس، نیروگاه یانار با سرمایه‌گذاری اعلام‌شده ۱۱ هزار میلیارد تومان به بهره‌برداری رسیده؛ اما بخش مهمی از ظرفیت هدف‌گذاری‌شده ماکو همچنان در مرحله برنامه‌ریزی قرار دارد. به گفته سروری، اقدامات اولیه برای جانمایی زمین دو دسته پروژه در ماکو در حال انجام است: احداث ۱۰۰ مگاوات ظرفیت نیروگاهی توسط بنگاه‌های خرد و کوچک مقیاس و اجرای یک مگا پروژه هزار مگاواتی. در صورت تحقق این برنامه‌ها، ظرفیت جدید به ۱۱۰۰ مگاوات می‌رسد؛ رقمی بیش از ۹ برابر ظرفیت نیروگاه یانار. سرمایه‌گذاری پیش‌بینی‌شده برای این طرح‌ها در مجموع ۶۶ همت اعلام شده است. با این حال، این رقم و ظرفیت‌ها هنوز دستور عملیاتی محسوب نمی‌شوند و تحقق آن‌ها به تأمین مالی، تخصیص زمین، اتصال به شبکه و اجرای پروژه‌ها وابسته است. بنابر این، ارس در شاخص بهره‌برداری از یک پروژه بزرگ پیشتاز است، اما ماکو از نظر برنامه توسعه آینده، ظرفیت گسترده‌تری را هدف گرفته است.

تجارت جهانی بررسی می‌کند؛

افتتاح نیروگاه خورشیدی در ارس ۴ برابر ماکو

شغل مستقیم اعلام شده است؛ در حالی که منطقه آزاد ماکو برای اجرای برنامه توسعه ۱۱۰۰ مگاواتی، ایجاد ۵۰۰ شغل مستقیم را پیش‌بینی کرده است.

صرفه‌جویی در منابع و کاهش فشار بر شبکه برق

نیروگاه‌های خورشیدی می‌توانند وابستگی به سوخت‌های فسیلی را کاهش دهند و در مقایسه با بسیاری از نیروگاه‌های حرارتی، به آب کمتری برای تولید برق نیاز داشته باشند. این مزیت برای مناطق صنعتی اهمیت دارد؛ زیرا تأمین انرژی پایدار، استمرار تولید را تسهیل می‌کند. نیروگاه یانار با ظرفیت ۱۲۰ مگاوات، از ظرفیت اسمی بیشتری نسبت به نیروگاه‌های تجدیدپذیر ۳۰ مگاواتی اعلام‌شده برای ماکو برخوردار است. با این حال، ظرفیت اسمی به تنهایی میزان برق تحویلی در طول سال را مشخص نمی‌کند. میزان تابش خورشید، عملکرد تجهیزات و محدودیت‌های شبکه نیز بر تولید واقعی اثر می‌گذارند. از این رو، مقایسه دقیق میزان صرفه‌جویی در آب و سوخت یا سهم هر منطقه در رفع ناترازی، به آمار تولید سالانه و داده‌های فنی نیاز دارد.

جمع‌بندی؛ برنده امروز ارس است یا ماکو آینده؟

مقایسه ارس و ماکو نشان می‌دهد هر دو منطقه توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر را در دستور کار دارند، اما در مراحل متفاوتی قرار گرفته‌اند. ارس با بهره‌برداری از نیروگاه خورشیدی ۱۲۰ مگاواتی یانار و سرمایه‌گذاری اعلام‌شده ۱۱ هزار میلیارد تومانی، در شاخص ظرفیت نیروگاه‌ها و مقایسه و تحقق یک پروژه بزرگ، عملکرد ملموس‌تری دارد.



تجارت جهانی بررسی می‌کند؛

دو غارون؛ از وعده حمل یکسره تا توقف کامیون‌ها

مرزی و گمرکی نیز ارتباط دارد و قرار است کنترل‌ها در حمل گمرک و در گمرک مقصد انجام شوند. با وجود این، طرح حمل یکسره هنوز اجرایی نشده و مشخص نیست مصوبات مرتبط چه زمانی به تغییر ملموس در وضعیت مرزها منجر خواهند شد. گذرگاه جدید؛ زیرساخت بدون بهره‌برداری بلا تکلیفی گذرگاه مرزی چین و افغانستان نیز سبب ابهام در چشم‌انداز حمل‌ونقل منطقه‌ای افزوده است. به گفته ملک‌زاده، با وجود ساخت ۱۲۱ کیلومتر جاده از سوی طرف افغانستانی تا محدوده مرز، این گذرگاه هنوز افتتاح نشده است. او همچنین یادآور شده که طرف چینی در مراسم افتتاح جاده حضور نداشته است؛ موضوعی که نشان می‌دهد احداث زیرساخت به تنهایی برای آغاز تردد رسمی و تجاری کافی نیست. ملک‌زاده در عین حال از تصویب مصوبات در ستاد گذر ابراز امیدواری کرده و اجرای آن‌ها را زمینه‌ساز تسهیل تجارت خارجی دانسته است. با این حال، تازمانی که این تصمیم‌ها به اقدامات اجرایی مشخص تبدیل نشوند، توقف کامیون‌ها در دو غارون همچنان نشانه‌ای از چالش‌های حل‌نشده در مسیر تجارت زمینی ایران و افغانستان خواهد بود.

تجارت خارجی از اهداف اعلام‌شده سیاست‌گذاران است، اما نباشت کامیون‌ها در این مرز نشان می‌دهد فاصله میان وعده‌های اجرایی و وضعیت عملیاتی مرزها همچنان قابل توجه است.

به گزارش تجارت جهانی، احسان ملک‌زاده، رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، با اشاره به وضعیت مبادلات تجاری دو کشور اعلام کرده است که در حال حاضر حدود ۲ هزار و ۲۷۱ کامیون پشت مرز دو غارون متوقف هستند. به گفته او، بخش عمده صادرات ایران به افغانستان در حوزه مشتقات نفتی و گاز انجام می‌شود، اما توقف طولانی کامیون‌ها همچنان یکی از مشکلات جدی حمل‌ونقل در این مسیر است. حمل یکسره؛ وعده‌ای که هنوز به اجرا نرسیده است یکی دیگر از موضوعات مطرح‌شده، اجرای طرح حمل یکسره کالا و کاهش توقف‌های مرزی است؛ طرحی که می‌تواند در صورت اجرای صحیح، از عملیات اضافی تخلیه و بارگیری در طول مسیر جلوگیری کند. با این حال، ملک‌زاده تأکید کرده است که حمل یکسره به خودی خود به معنای حذف توقف‌های مرزی نیست و باید میان شیوه حمل کالا و فرآیند کنترل‌های گمرکی تفاوت قائل شد. به گفته وی، موضوع تسهیل عبور کالا به نحوه انجام کنترل‌های



تجارت جهانی: توقف ۲ هزار و ۲۷۱ کامیون در پشت

مرز دو غارون، بار دیگر ضعف در تسهیل عبور کالا و تداوم گرہ‌های مرزی در تجارت ایران و افغانستان را برجسته کرده است؛ وضعیتی که در کنار اجرایی‌نشدن طرح حمل یکسره و بلا تکلیفی گذرگاه مرزی چین و افغانستان، چشم‌انداز روان‌سازی مبادلات تجاری را با ابهام روبه‌رو می‌کند. مرز دو غارون همچنان یکی از گلوگاه‌های تجارت زمینی ایران و افغانستان است؛ جایی که توقف هزاران کامیون، از تداوم مشکلات در فرآیند عبور کالا حکایت دارد. در شرایطی که تسهیل

گفت وگوی تجارت جهانی با عضو پیشین کمیسیون اقتصادی مجلس :

فاصله بین مأموریت اولیه مناطق آزاد با وضعیت فعلی!



خبرنگار

زارا هاشمی

تجارت جهانی: عضو پیشین کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت بازنگری در نحوه اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی گفت: مداخلات سیاسی و غیر تخصصی، قوانین دست و پاگیر و تغییرات مدیریتی می‌توانند این مناطق را از اهداف اولیه خود، از جمله جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات و ایجاد اشتغال پایدار، دور کنند. به اعتقاد شهربانو امانی، مجلس و سایر نهادهای مسئول باید به جای مداخله در مدیریت مناطق آزاد، بر عملکرد دستگاه‌ها نظارت کنند و با رفع موانع قانونی، زمینه فعالیت مؤثرتر این مناطق را فراهم آورند.

● با گذشت چند دهه از ایجاد مناطق آزاد، این مناطق تا چه اندازه در زمینه جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات و ایجاد اشتغال پایدار موفق بوده‌اند؟ آیا ارزیابی دقیقی از میزان تحقق این اهداف در مجلس انجام شده است؟

مناطق آزاد با هدف توسعه پایدار اقتصادی، گسترش صادرات و ایجاد اشتغال شکل گرفتند. ایده اولیه این بود که مواد اولیه وارد کشور شود، از نیروی کار و انرژی ارزان ایران برای تولید استفاده شود و محصولات نهایی به بازارهای خارجی صادر شوند. این الگو به‌ویژه برای مناطق جنوبی کشور و حاشیه خلیج فارس اهمیت داشت. با این حال، اقتصاد ایران طی حدود ۱۵ تا ۲۰ سال گذشته با تورم دورقمی، بیکاری مزمن و شرایط رکود تورمی مواجه بوده است. در چنین وضعیتی، انتظارات از مناطق آزاد افزایش یافته و بسیاری از مردم این مناطق به ظرفیت آنها برای ایجاد رونق اقتصادی امیدوار شده‌اند. پس از مرحوم آیت‌الله هاشمی رفسنجانی، که از بنیان‌گذاران مناطق آزاد در ایران بودند، این مناطق در دوره‌های بعد نیز توسعه یافتند و افرادی مانند اکبر ترکان در پیشبرد این سیاست نقش داشتند. به اعتقاد من، مناطق آزاد همچنان می‌توانند در شرایط دشوار اقتصادی کشور، نقش پیشران توسعه مناطق مختلف را ایفا کنند. جذب

سرمایه و استفاده از ظرفیت نیروی کار متخصص می‌تواند به رونق اقتصادی کمک کند. در گذشته، به‌ویژه پس از توافق برجام، برخی کشورها برای سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد ایران تمایل داشتند؛ زیرا امکان فعالیت اقتصادی و انتقال سرمایه و سود حاصل از آن برایشان اهمیت داشت. امروز با توجه به محدودیت‌های سرمایه‌گذاری خارجی، باید از ظرفیت‌های داخلی نیز بیشتر استفاده کرد. مناطق آزاد می‌توانند زمینه مناسبی برای به‌کارگیری سرمایه‌های داخلی و حفظ نیروی کار متخصص فراهم کنند و از گسترش بیکاری در میان جوانان تحصیل‌کرده جلوگیری کنند. البته من از سال ۱۳۸۳ دیگر در مجلس حضور نداشتم و نمی‌توانم درباره ارزیابی‌های ادوار اخیر مجلس اظهار نظر قطعی کنم. در دوره حضور خود در مجلس پنجم نیز ارزیابی جامع و مشخصی از میزان تحقق اهداف مناطق آزاد به یاد ندارم. آن زمان تعداد این مناطق محدودتر بود و در دوره‌های بعد، با تصمیم مجالس مختلف، مناطق بیشتری به مجموعه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اضافه شدند. امیدوارم دولت چهاردهم بتواند از ظرفیت این مناطق برای توسعه اقتصادی کشور استفاده کند.

● یکی از انتقادهای مطرح‌شده درباره مناطق آزاد، دخالت دستگاه‌های مختلف و تسری مقررات سرزمین اصلی به این مناطق است. چه محدودیت‌های قانونی در عمل مانع فعالیت مناطق آزاد می‌شوند و مجلس برای رفع آنها چه اقداماتی باید انجام دهد؟

من در حال حاضر در مجلس حضور ندارم، اما معتقدم مجلس باید برای تحقق اهداف اولیه مناطق آزاد تلاش کند و در صورت وجود قوانین بازدارنده و دست‌وپاگیر، زمینه اصلاح آنها را فراهم آورد. در شرایط فعلی، به جای ایجاد محدودیت‌های بیشتر، باید موانع موجود را شناسایی و برطرف کرد. کشور با حجم قابل توجهی از قوانین مواجه است و به نظر من، در مواردی که مقررات غیرضروری مانع فعالیت مناطق آزاد می‌شوند، باید به سمت قانون‌زدایی و مانع‌زدایی حرکت کرد. مناطق آزاد در شرایط دشوار اقتصادی کنونی



می‌توانند به توسعه منطقه‌ای و بهبود عملکرد اقتصاد کشور کمک کنند. تحقق این ظرفیت مستلزم آن است که قوانین و مقررات، به‌جای محدود کردن فعالیت اقتصادی، زمینه فعالیت مؤثرتر این مناطق را فراهم کنند. تغییرات مدیریتی و انتصاب مدیران غیرمتخصص می‌تواند برنامه‌های بلندمدت مناطق آزاد را مختل کند. چه‌سازوکاری برای پاسخ‌گو کردن مدیران و جلوگیری از انتصاب‌های غیرتخصصی ضروری است؟ به اعتقاد من، سیاست‌یون باید در عزل‌ونصب مدیران مناطق آزاد کمتر دخالت کنند و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و تجاری - صنعتی باید فرصت بیشتری برای انتخاب نیروهای متخصص داشته باشد. استفاده از کارشناسان باتجربه، نیروهای شناخته‌شده در حوزه اقتصاد و افرادی که شناخت مناسبی از ظرفیت‌های مناطق آزاد دارند، می‌تواند به بهبود عملکرد این مناطق کمک کند. علاوه بر تخصص، ثبات مدیریتی و برخورداری از دیدگاه بلندمدت و آینده‌نگرانه نیز اهمیت زیادی دارد. برای نمونه، منطقه آزاد ماکو در دوره مدیریت حسین فروزان توانست ظرفیت‌هایی را برای رونق اقتصادی و توسعه منطقه به نمایش بگذارد. ارزیابی نهایی درباره میزان موفقیت چنین مدیریت‌هایی نیز باید با توجه به نتایج عملکرد و نظر مردم انجام شود؛ زیرا افکار عمومی و رضایت مردم از مهم‌ترین معیارهای ارزیابی عملکرد مدیران است.

در عین حال، وظیفه مجلس نظارت بر عملکرد دستگاه‌ها و مطالبه پاسخ‌گویی از آنهاست، نه مداخله مستقیم در انتصاب مدیران اجرایی. سایر نهادها نیز باید در چارچوب وظایف قانونی خود عمل کنند. اقتصاد دستوری در تجربه کشورهای مختلف نتوانسته است جایگزین مناسبی برای مدیریت اقتصادی کارآمد باشد. بنابراین، باید به مدیران متخصص اختیار داد تا در چارچوب قانون مسئولیت‌های خود را انجام دهند و متناسب با اختیاراتی که در اختیار دارند، پاسخ‌گو باشند

● با وجود قوانین و امتیازات ویژه مناطق آزاد، تداخل اختیارات دستگاه‌های اجرایی و موانع اداری همچنان مطرح است. آیا این وضعیت ناشی از ضعف قانون است یا اراده کافی برای اجرای قوانین وجود ندارد؟

به نظر من، باید شرایط پیچیده اقتصادی کشور را نیز در ارزیابی عملکرد مناطق آزاد در نظر گرفت. تحریم‌های طولانی‌مدت، محدودیت‌های اقتصادی و پیامدهای جنگ، فشار زیادی بر اقتصاد ایران و دولت چهاردهم وارد کرده‌اند. در چنین شرایطی، مناطق آزاد می‌توانند بخشی از ظرفیت لازم برای تنفس اقتصادی و کاهش فشارهای موجود را فراهم کنند؛ اما تحقق این هدف مستلزم کاهش مداخلات سیاسی و غیرتخصصی و رفع موانع اداری است. اگر مقررات دست‌وپاگیر مانع فعالیت این مناطق

هستند، باید برای اصلاح یا حذف آنها اقدام کرد. همچنین، دستگاه‌های اجرایی باید از مداخلات غیرضروری پرهیز کنند و اجازه دهند مدیران مناطق آزاد در چارچوب اختیارات قانونی خود تصمیم بگیرند. به اعتقاد من، روان‌سازی فرایندهای اداری و فراهم کردن فضای مناسب برای فعالیت اقتصادی می‌تواند به افزایش کارآمدی مناطق آزاد و کمک به اقتصاد کلان کشور منجر شود.

● مناطق آزاد با هدف جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات و ایجاد اشتغال شکل گرفته‌اند. ارزیابی شما از میزان انطباق عملکرد این مناطق با اهداف اولیه چیست و چه کسی باید درباره فاصله احتمالی میان اهداف و عملکرد آنها پاسخ‌گو باشد؟

در وهله نخست، مسئولان دستگاه‌های ذی‌ربط باید درباره عملکرد خود پاسخ‌گو باشند. با این حال، به اعتقاد من، مداخلات بیرونی، تغییر اولویت‌ها و شکل‌گیری منافع کوتاه‌مدت فردی یا گروهی، در مأموریت مناطق آزاد را از اهداف اولیه خود دور کرده است. به نظر می‌رسد انتظاراتی که در طول زمان از این مناطق ایجاد شده و تصمیم‌هایی که خارج از چارچوب اهداف اصلی آنها اتخاذ شده‌اند، بر کارکرد این مجموعه‌ها تأثیر گذاشته‌اند. در نتیجه، میان مأموریت اولیه مناطق آزاد و آنچه در عمل از آنها انتظار می‌رود، فاصله ایجاد شده است. امیدوارم اعتماد دولت به مدیریت فعلی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد، زمینه فعالیت مؤثرتر این مجموعه را فراهم کند. مدیران باید اختیار کافی برای اجرای برنامه‌های خود برخوردار باشند و در مقابل، درباره نتایج عملکردشان پاسخ‌گو بمانند. اصل اساسی این است که پاسخ‌گویی باید متناسب با اختیار باشد. نمی‌توان از مدیری انتظار داشت درباره نتایج تصمیم‌ها مسئولیت کامل بپذیرد، اما اختیار لازم برای اجرای برنامه‌هایش را در اختیار او قرار نداد. همچنین، هر دستگاه یا فردی که در تصمیم‌گیری‌ها و امور اجرایی مناطق آزاد مداخله می‌کند، باید در چارچوب مسئولیت خود پاسخگو باشد.

بلا تکلیفی خودروهای پلاک منطقه آزاد مهران

تأیید، نیازمند توضیح دقیق‌تری است. مراسم افتتاحیه ممکن است فرصتی برای معرفی ظرفیت‌های اقتصادی منطقه باشد، اما نباید به عاملی برای تأخیر در ارائه خدمتی تبدیل شود که فعالان اقتصادی برای دریافت آن هزینه کرده‌اند. اولویت باید حل مسئله باشد، نه زمان‌بندی تشریفات مربوط به اعلام حل آن. مدیریت منطقه آزاد مهران همچنین از سرعت بالای طی شدن مراحل اجرایی در مقایسه با دیگر مناطق آزاد جدید سخن گفته است. حتی اگر این ارزیابی درست باشد، سرعت‌نسبی اجرای فرایندها می‌تواند جایگزین پاسخ‌گویی درباره وضعیت موجود شود. سرمایه‌گذار نه‌بامقایسه عملکرد اداری مناطق، بلکه با امکان استفاده از سرمایه، هزینه‌های تحمیل شده و زمان تحقق تعهدات مواجه است.

از این رو، انتظار می‌رود مدیریت منطقه به جای تکرار وعده آغاز قریب‌الوقوع شماره‌گذاری، زمان دقیق شروع آن را اعلام کند و در صورت وجود مانع، ماهیت مانع و دستگاه مسئول رفع آن را شفاف‌سازی کند. همچنین لازم است درباره تعداد خودروهای متوقف‌مانده، وضعیت پرونده‌های واردکنندگان و مراحل باقی‌مانده اطلاعات مشخصی ارائه شود.

زیرساخت‌ها آماده‌اند، ارتباط سامانه‌ای برقرار شده و موانع قانونی و فنی برطرف شده‌اند، علت دقیق انتظار واردکنندگان چیست؟ کدام مرحله باقی‌مانده و چه دستگاهی مسئول تعیین تکلیف نهایی آن است؟ پاسخ روشن به این پرسش‌ها می‌تواند ابهام موجود را برطرف کند؛ تأکید مکرر بر آمادگی تجهیزات، به تنهایی پاسخگوی مطالبه سرمایه‌گذاران نیست. از سوی دیگر، به تعویق افتادن آغاز یک خدمت برای برگزاری آیین رسمی بهره‌برداری، در صورت



به اندازه هزینه و سود اقتصادی اهمیت دارد. در مقابل، مهدی رعیتی، مدیرعامل منطقه آزاد مهران، اعلام کرده است که زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری شماره‌گذاری مستقر شده و هماهنگی‌های لازم با استانداری، گمرک، پلیس راهور و سازمان ملی استاندارد انجام گرفته است. او همچنین تأکید کرده که آغاز پلاک‌گذاری با چند روز تأخیر و هم‌زمان با برگزاری آیین رسمی بهره‌برداری انجام خواهد شد. اما پرسش اساسی اینجاست: اگر

بی‌آنکه زمان دقیق بهره‌برداری از سرمایه‌خود را بدانند، در اقتصادی که تأمین منابع مالی و حفظ نقدینگی برای بنگاه‌ها به یکی از دشوارترین چالش‌ها تبدیل شده، هر روز توقف‌دارایی‌ها می‌تواند فشار مضاعفی بر سرمایه‌گذار تحمیل کند؛ فشاری که با وعده‌های کلی و اعلام آمادگی‌های اداری از بین نمی‌رود. ناصر منصوری، مدیرعامل یکی از شرکت‌های واردکننده خودرو، از خسارت‌های مالی قابل توجه و بی‌نتیجه ماندن پیگیری‌های انجام‌شده سخن گفته است. حسن سرتنگی، دیگر واردکننده خودرو در منطقه نیز، طولانی شدن فرآیند صدور مجوزها و پلاک‌گذاری را عاملی برای تحمیل زیان به فعالان اقتصادی دانسته و از احتمال انتقال خودروها به دیگر مناطق آزاد کشور خبر داده است. این اظهارات یک هشدار جدی برای مدیریت منطقه آزاد مهران است. وقتی سرمایه‌گذار از انتقال خودروهای خود به منطقه‌ای دیگر سخن می‌گوید، دیگر نمی‌توان موضوع را صرفاً یک تأخیر اجرایی محدود تلقی کرد. چنین وضعیتی می‌تواند نشانه‌ای از شکل‌گیری تردید نسبت به قابلیت پیش‌بینی فرایندهای اداری باشد؛ عاملی که در تصمیم‌گیری برای سرمایه‌گذاری، گاه

تجارت جهانی: ورود خودروهای وارداتی به منطقه آزاد مهران قرار بود آغازگر فصل تازه‌ای از فعالیت اقتصادی در ایلام باشد، اما بلا تکلیفی در پلاک‌گذاری این خودروها، سرمایه‌گذاران را با هزینه‌های فزاینده و آینده‌ای نامعلوم روبرو کرده است؛ وضعیتی که در آن، واردکنندگان از خسارت و پیگیری‌های بی‌نتیجه می‌گویند و مدیریت منطقه همچنان بر آمادگی زیرساخت‌ها و آغاز قریب‌الوقوع شماره‌گذاری تأکید دارد.

ورود نخستین محموله خودروهای وارداتی به منطقه آزاد مهران در شهر یورامسال، فرصتی بود تا این منطقه پس از سال‌ها انتظار، نخستین نشانه‌های عملی فعالیت اقتصادی خود را به نمایش بگذارد. با این حال، طولانی شدن فرآیند پلاک‌گذاری، این فرصت را به‌آزمونی برای سنجش توان اجرایی مدیریت منطقه و میزان پایبندی دستگاه‌های مسئول به الزامات سرمایه‌گذاری تبدیل کرده است. مسئله فقط چند خودرو و تأخیر در صدور پلاک نیست؛ براساس آنچه باشگاه خبرنگاران جوان اعلام کرد: موضوع اصلی، هزینه‌ای است که بخش خصوصی برای ورود به بازاری تازه پرداخت کرده،

کاهش فعالیت شرکت‌های بندری و آینده اشتغال چابهار

تجارت جهانی: فعالیت شرکت‌های بندری چابهار با تنها ۱۰ تا ۱۵ درصد ظرفیت گذشته، زنگ خطر را برای اشتغال در یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری جنوب کشور به‌صداور آورده‌است. در منطقه‌ای که با وعده جذب سرمایه‌گذاری، توسعه تجارت و ایجاد اشتغال شناخته می‌شود، افت فعالیت شرکت‌های بندری و محدود شدن فرصت‌های شغلی، پرسشی جدی را مطرح می‌کند: سهم مردم بومی از ظرفیت‌های اقتصادی چابهار چیست؟

به گزارش تجارت جهانی، حسینعلی اکبری، دبیر اجرایی خانه کارگر سیستان و بلوچستان، از کاهش شدید فعالیت شرکت‌های حمل و نقل، تخلیه و بارگیری کالا در چابهار خبر داده‌است. به گفته او، بسیاری از این شرکت‌ها اکنون با تنها ۱۰ تا ۱۵ درصد ظرفیت گذشته فعالیت می‌کنند؛ برخی نیز به‌طور کامل از فعالیت بازمانده‌اند یا برای ادامه کار به حوزه‌های محدودتری روی آورده‌اند. این ارقام تنها نشانه افت فعالیت چند شرکت نیست، بلکه هشدار در باره آینده اشتغال در منطقه‌ای است که ظرفیت‌های بندری و تجاری آن همواره به‌عنوان مزیت توسعه‌ای مطرح شده‌اند. کاهش مبادلات کالا، نیاز به نیروی کار را پایین می‌آورد و فشار بیشتری بر شرکت‌ها و خانوارهایی وارد می‌کند که معیشتشان به فعالیت‌های بندری وابسته است.

ظرفیت اقتصادی کجاست و اشتغال پایدار چه زمانی ایجاد می‌شود؟ اکبری تحریم‌ها و محدودیت‌های تجاری را از عوامل کاهش واردات و صادرات از مسیر چابهار دانسته است. با این حال، مسئله فقط افت فعالیت‌های بندری نیست؛ پرسش مهم‌تر، میزان آمادگی مجموعه‌های مسئول برای حمایت از کسب و کارها و جلوگیری از گسترش بیکاری است. منطقه آزاد چابهار با مأموریت‌هایی همچون جذب سرمایه‌گذاری و توسعه فعالیت‌های اقتصادی، باید در باره سهم این فعالیت‌ها در ایجاد اشتغال پایدار و بهبود معیشت مردم منطقه پاسخ‌روشنی ارائه کند. برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز و زیرساخت‌های تجاری، زمانی به موفقیت اقتصادی تبدیل می‌شود که نتیجه آن در زندگی مردم نیز دیده شود.

مردم بومی؛ بیرون از دایره منافع توسعه؟ اکبری با اشاره به وضعیت اشتغال استان گفته است فرصت‌های شغلی پایدار کافی وجود ندارد. او همچنین بر ضرورت استفاده از نیروی کار بومی در معادن و بهره‌گیری شرکت‌ها از ظرفیت کسب و کارهای محلی تأکید کرده است؛ مطالبه‌ای که مسئله مشارکت مردم در منافع اقتصادی منطقه را برجسته می‌کند. توسعه اقتصادی بدون توجه به اشتغال بومی نمی‌تواند پاسخ‌گوی نیازهای اجتماعی منطقه باشد. اگر فعالیت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری‌ها به فرصت‌های شغلی پایدار برای مردم محلی منجر نشوند، فاصله میان ظرفیت‌های اقتصادی و واقعیت معیشتی خانوارها همچنان باقی خواهد ماند.

اکنون سازمان منطقه آزاد چابهار باید درباره میزان اشتغال ایجادشده، سهم نیروی کار بومی و برنامه‌های خود برای حمایت از بنگاه‌های

آسیب دیده

شفاف‌سازی

کند.



تجارت جهانی: مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با تأکید بر ضرورت تسریع در اجرای طرح‌های عمرانی و ارتقای کیفیت خدمات شهری، ایجاد درآمدهای پایدار را از اولویت‌های مهم این سازمان دانست و خواستار تعیین تکلیف پروژه‌های در دست اجرا در بازه زمانی مشخص یک‌ساله شد؛ رویکردی که با هدف تقویت زیرساخت‌های جزیره، افزایش رضایتمندی کیشوندان و فراهم کردن زمینه توسعه پایدار دنبال می‌شود.

محمد کبیری در مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده شرکت عمران، آب و خدمات کیش، بر ضرورت حرکت سریع‌تر پروژه‌های عمرانی و تدوین برنامه‌های عملیاتی برای تأمین منابع مالی پایدار تأکید کرد. این نشست با حضور مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش و اعضای مجمع در سالن رازی مرکز همایش‌های بین‌المللی خلیج فارس برگزار شد و طی آن، عملکرد شرکت و برنامه‌های پیش‌رو در حوزه خدمات شهری و توسعه زیرساخت‌ها مورد بررسی قرار گرفت. کبیری با اشاره به جایگاه شرکت عمران، آب و خدمات در مدیریت امور شهری جزیره، این مجموعه را یکی از مهم‌ترین بخش‌های ارتباط مستقیم سازمان با شهروندان و گردشگران دانست و گفت کیفیت عملکرد این شرکت تأثیر قابل توجهی بر رضایتمندی عمومی از خدمات شهری دارد. وی با تأکید بر ضرورت اصلاح فرآیندها و افزایش کارآمدی مجموعه‌های اجرایی اظهار کرد که تصمیم‌ها و برنامه‌های شرکت باید در نهایت به بهبود کیفیت زندگی مردم و ارتقای سطح خدمات منجر شود.

به گفته وی، خدمات شهری کیش متعلق به تمام ساکنان و مسافران جزیره است و پاسخگویی به نیازها و مطالبات آنان باید در

تجارت جهانی بررسی می‌کند؛

کبیری: پروژه‌های کیش یک‌ساله تکمیل شوند



اولویت فعالیت‌های این مجموعه قرار گیرد. **تأمین درآمدهای پایدار؛ پشتوانه توسعه کیش**

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، ایجاد منابع درآمدی پایدار را یکی از الزامات استمرار برنامه‌های توسعه‌ای جزیره عنوان کرد و بر ضرورت فاصله گرفتن از شیوه‌های سنتی تأمین مالی تأکید داشت. وی از شرکت عمران، آب و خدمات خواست با تکیه بر برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده طی دو سال گذشته، وارد مرحله اجرا شود و پیشنهادهای خود را برای تحقق درآمدهای پایدار به اقدامات عملیاتی تبدیل کند.

توسعه منابع درآمدی پایدار می‌تواند زمینه تأمین مالی منظم‌تر پروژه‌های شهری، کاهش وابستگی به منابع محدود و افزایش توان اجرایی مجموعه را فراهم کند. از این منظر، برنامه‌ریزی اقتصادی در کنار مدیریت هزینه‌ها و استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود، یکی از محورهای مهم ارتقای کیفیت خدمات و پیشبرد طرح‌های عمرانی کیش به شمار می‌رود.

ضرب‌الاجل یک‌ساله برای

پروژه‌های عمرانی

کبیری همچنین با اشاره به پروژه‌های مهم جزیره، بر ضرورت تسریع در تکمیل طرح‌های در دست اجرا تأکید کرد. بر اساس رویکرد اعلام‌شده در این نشست، پروژه‌های عمرانی از طرح‌های کوچک شهری تا طرح‌های مهمی مانند تصفیه‌خانه، مصلای کیش و دهکده المپیک باید با تقویت نظارت، بهبود مدیریت و تعیین زمان‌بندی مشخص، در بازه‌ای یک‌ساله به سرانجام برسند. وی تصریح کرد که شرایط و تحولات مختلف کشور نباید به عاملی برای توقف یا ایجاد وقفه طولانی در اجرای پروژه‌های عمرانی تبدیل شود.

به گفته مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، این سازمان نیز با تسهیل فرآیندهای اداری و واگذاری اختیارات لازم، از اقدامات شرکت عمران، آب و خدمات برای تحقق اهداف تعیین‌شده حمایت خواهد کرد. تأکید بر زمان‌بندی مشخص، نظارت مستمر و افزایش اختیارات اجرایی می‌تواند زمینه شفاف‌تر شدن مسئولیت‌ها و پیگیری دقیق‌تر پیشرفت پروژه‌ها را فراهم کند. تکمیل

این طرح‌ها علاوه بر ارتقای زیرساخت‌های جزیره، در بهبود خدمات عمومی و افزایش ظرفیت کیش برای میزبانی از گردشگران نیز نقش مؤثری خواهد داشت.

تاب‌آوری خدمات شهری در مسیر توسعه

در ادامه این نشست، علی عدلی، مدیرعامل شرکت عمران، آب و خدمات کیش، گزارشی از عملکرد یک‌ساله این مجموعه ارائه کرد و با اشاره به شرایط دشوار سال گذشته، تلاش کارکنان و حمایت سازمان منطقه آزاد کیش را از عوامل مؤثر در تداوم فعالیت‌ها دانست. وی با بیان اینکه جزیره در سال گذشته با تحولات و چالش‌های داخلی و بین‌المللی متعددی روبه‌رو بود، اظهار امیدواری کرد با بهبود شرایط و رونق دوباره گردشگری، امکان اجرای کامل برنامه‌های پیش‌بینی‌شده و ارتقای شاخص‌های شهری و خدماتی فراهم شود.

عدلی همچنین توسعه درآمدهای پایدار و تسریع پروژه‌های عمرانی را از مهم‌ترین محورهای کاری پیش‌رو عنوان کرد؛ محورهایی که تحقق آن‌ها می‌تواند توان اجرایی شرکت را افزایش دهد و زمینه ارائه خدمات مطلوب‌تر به ساکنان و گردشگران را فراهم سازد.

مجموع مباحث مطرح‌شده در این نشست نشان می‌دهد که تکمیل پروژه‌های عمرانی، تقویت منابع مالی پایدار و ارتقای کیفیت خدمات شهری، در کانون برنامه‌های توسعه‌ای کیش قرار دارد.

پیگیری منظم مصوبات، اجرای زمان‌بندی تعیین‌شده و هماهنگی میان سازمان منطقه آزاد کیش و شرکت عمران، آب و خدمات می‌تواند نقش مهمی در تبدیل این اهداف به نتایج ملموس و بهبود شرایط زندگی در جزیره ایفا کند.

تجارت جهانی بررسی می‌کند؛

مناطق آزاد؛ ظرفیتی برای نوسازی ناوگان و ارتقای ایمنی خودروها

آیین‌نامه اجرایی واردات خودروهای تا پنج سال ساخت از سوی دولت و وزارتخانه مربوطه گفت: اجرای این کار از مناطق آزاد آغاز شده است. حسینی همچنین از آمادگی پلیس راهور برای انجام اقدامات مربوط به پلاک‌گذر موقت و شماره‌گذاری خودروهای تا پنج سال ساخت در بوشهر خبر داد و گفت: آمادهم بلافاصله پس از آیین‌رونامایی، این موضوع را اجرایی کنیم تا فرصت بهره‌مندی از این ظرفیت در اختیار استان قرار گیرد. اظهارات رئیس پلیس راهور نشان می‌دهد که مسئله واردات خودرو در مناطق آزاد دیگر صرفاً یک بحث اقتصادی یا تجاری نیست و به موضوعی مرتبط با ایمنی عمومی و سلامت جامعه تبدیل شده است.

مناطق آزاد به دلیل ساختار اجرایی منعطف‌تر، می‌توانند به‌عنوان محل آزمون این سیاست عمل کنند و پیش از تعمیم آن به کل کشور، ظرفیت‌ها و چالش‌هایشان را نشان دهند. با این حال، موفقیت این رویکرد به چند شرط بستگی دارد: نظارت دقیق بر استانداردهای خودروهای وارداتی، جلوگیری از ورود خودروهای کم‌کیفیت با ظاهر نو، و هماهنگی میان نهادهای اقتصادی و پلیس. همچنین مناقشه‌ای که میان نگاه ایمنی‌محور پلیس و نگرانی‌های ارزی برخی مسئولان اقتصادی وجود دارد، نیازمند ارزیابی شفاف و مبتنی بر داده است.

اگر هزینه‌های ناشی از تصادفات، مصرف سوخت و معلولیت‌ها در محاسبات لحاظ شود، نوسازی ناوگان می‌تواند از یک هزینه به سرمایه‌گذاری بلندمدت تبدیل شود؛ اما این ادعا برای تبدیل شدن به سیاستی پایدار، باید با مطالعات کارشناسی مستقل پشتیبانی شود.



حسینی گفت: جایگزینی ناوگان خودرویی با خودروهای باکیفیت از نظر کارشناسی دو دستاورد مهم دارد: نخست، منافع زیست‌محیطی و کاهش محسوس مصرف سوخت، و دوم، ارتقای استحکام، ایمنی و استانداردهای ضربه‌پذیری خودروها. او با اشاره به طرح محدودیت منابع ارزی و مالی برای واردات خودرو از سوی برخی مسئولان اقتصادی افزود: خودروهای باکیفیت برای سلامت، حفظ جان، امنیت و آرامش مردم آورده دارند و صرفه‌جویی‌های کلان ناشی از استفاده از آنها باید در محاسبات دیده شود. به باور او، این منافع می‌تواند به ۱۰ برابر هزینه‌های مورد بحث برای واردات خودرو برسد و آثار آن در کاهش هزینه‌ها و حفظ جان مردم قابل مشاهده است.

مناطق آزاد؛ نقطه شروع واردات خودروهای تا پنج سال ساخت

رئیس پلیس راهور فراجا تأکید کرد که مناطق آزاد ظرفیتی مهم برای ارتقای ایمنی خودروها هستند. او با اشاره به ابلاغ

تجارت جهانی: رئیس پلیس راهور فراجا، سردار سید تیمور حسینی، در آیین رونمایی از پلاک منطقه آزاد بوشهر، بهره‌گیری از ظرفیت مناطق آزاد را یکی از مسیرهای جایگزینی خودروهای فاقد استاندارد با خودروهای باکیفیت دانست و تأکید کرد که این مناطق می‌توانند در اجرای سیاست‌های ارتقای ایمنی ناوگان خودرویی کشور نقشی مؤثر ایفا کنند.

حسینی با اشاره به آمارهای تصادفات رانندگی گفت: این حوادث یکی از نگرانی‌های جدی کشور در حوزه حمل و نقل و ترافیک است و سالانه به‌طور میانگین حدود ۲۰ هزار نفر از هموطنان در آنها جان خود را از دست می‌دهند. به گفته او، هر سال حدود ۲۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر نیز در تصادفات مصدوم می‌شوند که به‌طور میانگین پنج درصد آنان به ضایعات نخاعی و معلولیت دچار می‌شوند. وی افزود: بخش بزرگی از جان‌باختگان و مصدومان از قشر مولد و کارآفرین جامعه‌اند و آسیب‌دیدگی‌شان آنان را از چرخه فعالیت اقتصادی و اجتماعی دور می‌کند. بنابراین پیامدهای تصادفات تنها به خانواده‌های قربانیان محدود نمی‌شود و بر اقتصاد و بهره‌وری کشور نیز اثر می‌گذارد.

رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به سه مؤلفه راه، وسیله و نقیله و عامل انسانی در تصادفات گفت: برخورداری از خودروی استاندارد هم در پیشگیری از حادثه و هم در کاهش شدت آسیب‌ها اثرگذار است. به گفته او، سامانه‌های ایمنی فعال در خودروهای باکیفیت به کاهش احتمال وقوع تصادف کمک می‌کنند و سامانه‌های ایمنی غیرفعال نیز هنگام بروز حادثه در حفظ جان راننده و سرنشینان نقش دارند.