



خبرهای خوب درباره
انتصاب کاپیتان
عادل نورعلی
در قشم ایر

رفع موانع ثبت سفارش و
تسهیل تجارت در بنادر شمالی
ضرورتی راهبردی است



تجارت جهان

شماره: ۲۳۴

چهارشنبه ۱۴۰۵/۰۷/۲۹

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

سال هفتم / ۴ صفحه ۴۰۰ تومان

سقوط خاموش ایران ایر

تجارت جهانی: ناوگان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، که روزگاری نماد پروازهای بین‌المللی کشور و یکی از معتبرترین شرکت‌های هواپیمایی منطقه بود، اکنون به یکی از شدیدترین بحران‌های تاریخ خود رسیده است. طاهر عبدالحی، مدیرعامل ایران ایر، اخیراً اعلام کرده این شرکت با بیش از ۹ هزار کارمند، تنها شش هواپیمای فعال در اختیار دارد؛ رقمی که فاصله‌ای عظیم با گذشته‌های دارد که ناوگان آن به حدود ۴۰ فروند می‌رسید و مسیرهای متعددی در اروپا، آسیا و حتی برخی نقاط دورتر را پوشش می‌داد. این کاهش چشمگیر نه تنها نشان‌دهنده افت عملیاتی شرکت است، بلکه نمادی از چالش‌های عمیق تر صنعت هوانوردی ایران به شمار می‌رود.

کاهش شدید ناوگان عملیاتی نتیجه ترکیبی پیچیده از عوامل ساختاری و خارجی است. فرسودگی هواپیماها یکی از اصلی‌ترین مشکلات است. بسیاری از هواپیماهای ایران ایر سال‌هاست که عمر مفید خود را پشت سر گذاشته‌اند و نگهداری آن‌ها نیازمند تعمیرات مداوم و پرهزینه است. دشواری تأمین قطعات یدکی نیز به این مشکل دامن زده است. محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی، امکان دسترسی به قطعات اصلی و فناوری‌های روز را به شدت محدود کرده و شرکت را مجبور به استفاده از روش‌های جایگزین و گاه غیراستاندارد کرده است..

ارس آماده اجرای برنامه های مشترک برای پیوند دانشگاه و صنعت است

تجارت جهانی: معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد ارس گفت: این منطقه به عنوان صنعتی ترین منطقه آزاد کشور، آماده اجرای برنامه های مشترک با دانشگاه ها، به ویژه دانشگاه

جامع علمی کاربردی، برای تقویت ارتباط آموزش عالی با صنعت و توسعه اقتصاد دانش بنیان است.

محمد مسعودی نیا در گردهمایی سراسری روسای واحدهای استانی دانشگاه جامع علمی کاربردی و آیین افتتاح مرکز علمی کاربردی آتاویتادر....



چرا مقدم زاده
ریس مقابله با
قاچاق کالا و ارز شد؟

تاب آوری منطقه آزاد کیش

تجارت جهانی: جزیره کیش، که سال‌ها به عنوان ویتترین گردشگری و تجارت آزاد ایران شناخته می‌شده، در ماه‌های اخیر با فشارهای اقتصادی شدیدی روبه‌رو بوده است. محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در شانزدهمین جلسه شورای معاونین این سازمان، جزئیات بسته تاب آوری اقتصادی را تشریح کرد؛ بسته‌ای که دولت و سازمان منطقه آزاد برای حمایت از فعالان اقتصادی جزیره تا پایان سال جاری تدوین کرده‌اند. این اقدامات در شرايطی اعلام می‌شود که وابستگی شدید کیش به صنعت گردشگری و تجارت خرد، آن را در برابر شوک‌های خارجی آسیب‌پذیر کرده است.

کبیری با اشاره به مشکلات اقتصادی مناطق جنوبی کشور در ده ماه گذشته، تأکید کرد که کیش به دلیل ویژگی‌های خاص اقتصادی خود فشار مضاعفی را تجربه کرده است. افزایش تعداد پروازها از چهار به ۳۶ پرواز در چارچوب جشنواره کیش ۰۵ نشان‌دهنده تلاش برای احیای گردشگری بود، اما محدودیت‌های مربوط به برخی هواپیماهای MD این روند را متوقف کرد و تعداد پروازها را به حدود ۲۰ تا ۳۰ رساند. این محدودیت‌ها، که ریشه در مسائل فنی و احتمالاً تحریم‌های بین‌المللی دارند، نمادی از چالش‌های ساختاری ناوگان هوایی ایران هستند که مستقیماً بر مقاصد گردشگری مانند کیش اثر می‌گذارد. بسته حمایتی اعلام‌شده چند محور اصلی دارد. در حوزه بیمه، توافق با سازمان تأمین اجتماعی امکان تعویق و تقسیط معوقات بیمه‌ای را فراهم کرده و پوشش بیمه درمانی افرادی که در سال گذشته با محدودیت مواجه شده بودند، مجدداً برقرار می‌شود. در بخش مالیاتی، استمهال بدهی‌ها و بخشودگی جرایم پیش‌بینی شده است. کبیری اعلام کرد که میزان مبالغ وصول‌نشده مالیاتی تاکنون به بیش از ۹ همت رسیده و استمرار این حمایت‌ها با همکاری وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان امور مالیاتی پیگیری می‌شود. این ارقام نشان‌دهنده عمق رکود در فعالیت‌های تجاری جزیره است.

بلا تکلیفی خودروهای آزاد

تجارت جهانی: تغییر ناگهانی شیوه واردات خودرو به مناطق آزاد ایران، از اشخاص حقیقی به شرکت‌های دارای مجوز، بازاری را که تازه پس از سال‌ها رکود جان گرفته بود، دوباره به بن‌بست کشانده است. به گزارش مجله ماشین، این تصمیم که از شهریور ۱۴۰۵ اجرایی شده، هزینه تمام‌شده...



مرز ریمدان در حال تخلیه است

تجارت جهانی: مرز ریمدان نه تنها باز نشده، بلکه در حال تخلیه است. توثیت آقای اربابی (مدیرعامل منطقه آزاد چابهار) اثر معکوس داشت و حتی اجازه تردد کالاهای فاسدشدنی منتفی شد. فعالان اقتصادی می‌پرسند تا کی باید تاوان ناکارآمدی مدیری را بپردازند که به جای حل بحران، مشغول شوی انتخاباتی است؟ نهادهای نظارتی باید پاسخگو باشند.



چین در پی سند

شانگهای یک شرکت سرمایه‌گذاری مستقر در پکن این هفته تفاهم‌نامه‌ای با سازمان منطقه اقتصادی سند پاکستان امضا کرد؛ اقدامی که نشان‌دهنده تداوم تلاش پکن برای نفوذ در مناطق ویژه اقتصادی این کشور و تعمیق روابط صنعتی دوجانبه است. شرکت جیانگ تون‌لند اینترنشنال هولدینگ (پکن) و سازمان منطقه اقتصادی سند، این توافق را در حاشیه کنفرانس سرمایه‌گذاری سند امضا کردند؛ رویدادی که پس از ۱۲ سال وقفه در اواسط اکتبر برگزار شد. این تفاهم‌نامه که به امضای آماندا هی، رئیس هیئت‌مدیره شرکت چینی و...



چرا مقدم زاده ریس مقابله با قاچاق کالا و ارز شد؟



اهمیت بیشتری پیدای کند. با این وجود، چالش ها همچنان عمیق اند. قاچاق در ایران صرفاً مسئله ای مرزی نیست؛ نتیجه ترکیبی از تحریم ها، تفاوت نرخ ارز، بروکراسی سنگین، ضعف سامانه های نظارتی و گاه فساد ساختاری است. مناطق آزاد، با وجود معافیت های قانونی، می توانند هم به عنوان سپر دفاعی در برابر این مشکلات عمل کنند و هم به عنوان روزنه ای برای تشدید آن ها. تجربه سال های گذشته نشان داده که بدون هماهنگی واقعی میان گمرک، ستاد مبارزه با قاچاق، سازمان های مناطق آزاد و دستگاه های نظارتی، هر کار گروهی در معرض تبدیل شدن به ساختار تشریفاتی است.

موفقیت کار گروه ارس به چند عامل بستگی خواهد داشت. نخست، شفافیت در آمار و گزارش دهی. دوم، استقلال نسبی در تصمیم گیری درباره پرونده های تخلف، حتی اگر به ضرر منافع کوتاه مدت منطقه تمام شود. سوم، توانایی در جذب همکاری بخش خصوصی، چرا که بسیاری از فعالان اقتصادی از پیچیدگی های نظارتی و ترس از اتهام قاچاق رنج می برند و ترجیح می دهند در سایه فعالیت کنند. چهارم، اتصال این کار گروه محلی به برنامه ملی پنج ساله که در حال تدوین است، تا تصمیمات پرکننده نشود.

ارس از نظر جغرافیایی موقعیتی استراتژیک دارد. نزدیکی به مرزهای اوراسیا، امکان توسعه ترانزیت خشکی، طرح های لجستیکی در نوردوز و جلفا و حتی پیشنهاد ایجاد منطقه آزاد مشترک باارمنستان، همگی نشان می دهد که این منطقه می تواند نقشی فراتر از یک نقطه واردات ایفا کند. اگر کار گروه پیشگیری بتواند میان تسهیل تجارت قانونی و بستن راه های سوءاستفاده تعادل برقرار کند، ارس می تواند به الگویی برای سایر مناطق آزاد تبدیل شود.

در نهایت، انتصاب هادی مقدم زاده بیش از آنکه خبری اداری باشد، آزمونی برای رویکرد جدید جمهوری اسلامی به مناطق آزاد است: آیا این مناطق همچنان تحت سایه اتهام قاچاق باقی می مانند، یا می توانند به ابزار واقعی توسعه صادرات، جذب سرمایه و کاهش قاچاق از طریق رسمی سازی تجارت تبدیل شوند؟ پاسخ این سؤال نه در احکام انتصاب، که در عملکرد ماه ها و سال های آینده این کار گروه ها مشخص خواهد شد.

روشن است: صیانت از تولید ملی، حمایت از تجارت قانونی، روان سازی فرآیندهای اقتصادی و حفظ حقوق فعالان اقتصادی. رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق در همان نشست تأکید کرد که مقابله با قاچاق صرفاً با اقدامات انتظامی ممکن نیست و باید فرآیندهای اقتصادی به گونه ای اصلاح شود که فعالیت قانونی توجیه اقتصادی پیدا کند و قاچاق صرفه خود را از دست بدهد. او از تدوین برنامه پنج ساله همکاری میان ستاد و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد خبر داد و تشکیل کار گروه های تخصصی در هر منطقه را گامی در جهت ایجاد ساختار مشخص برای حل مسائل اجرایی دانست.

این رویکرد، بازتاب دهنده تغییری در گفتمان رسمی است. به جای نگاه صرفاً امنیتی و سرکوبگرانه به قاچاق، اکنون تأکید بر «پیشگیری از طریق تسهیل» است. ایده این است که اگر واردات مواد اولیه و کالاهای مورد نیاز از مسیرهای رسمی و با هزینه کمتر ممکن شود، انگیزه قاچاق کاهش می یابد. منطقه آزاد ارس در ماه های اخیر اقداماتی در این جهت انجام داده است: کاهش مازد عوارض برای کالاهای اساسی به ۵ درصد، امکان ترخیص روی کامیون، تمدید مدت نگهداری کالا در گمرک و حذف برخی مراحل ثبت سفارش. این اقدامات در شرایطی که کشور با فشارهای اقتصادی و محدودیت های ارزی روبه روست،

سرزمین اصلی رخ می دهد و اتهام به مناطق آزاد «آدرس غلط» برای انحراف افکار عمومی است. آن ها می گویند ورود و خروج کالا در مناطق محصور با دقت بیشتری کنترل می شود و آمار رسمی واردات و صادرات شفاف تر از بسیاری از گمرکات سرزمین اصلی است.

انتصاب مقدم زاده در این زمینه، بیش از یک تغییر سمت است. او که دارای دکترای مدیریت بازرگانی از دانشگاه تهران است و پیش تر شهردار منطقه ۴ تبریز بود، از مدیران بومی منطقه مرند و جلفا محسوب می شود. حضورش در رأس سازمان منطقه آزاد ارس از آذر ۱۴۰۳، با تمرکز بر تسهیل واردات مواد اولیه، کاهش بروکراسی و توسعه زیرساخت های لجستیکی همراه بوده است. اکنون، با قمار گرفتن در رأس کار گروه تخصصی پیشگیری و مقابله با قاچاق، او هم زمان هم مدیر اجرایی منطقه و هم مسئول هماهنگی مبارزه با تخلفات در همان منطقه خواهد بود.

این دوگانگی، هم فرصت است و هم ریسک. از یک سو، کسی که روزانه با فعالان اقتصادی، گمرک و تولیدکنندگان در تماس است، می تواند بهتر از هر مقام بیرونی، گلوگاه های واقعی قاچاق را شناسایی کند. از سوی دیگر، خطر تعارض منافع وجود دارد؛ اینکه اولویت های توسعه ای منطقه بر سخت گیری های نظارتی سایه بیندازد.

هدف اعلام شده از تشکیل این کار گروه ها

تجارت جهانی: در جلسه ای که

روز ۲۷ مهر ۱۴۰۵ در تهران برگزار شد، هادی مقدم زاده، رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس، با حکم رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز کشور به سمت رئیس کارگروه پیشگیری و مقابله با قاچاق کالا و ارز این منطقه منصوب شد. این انتصاب در جریان نشست شورای معاونین دبیرخانه و مدیران عامل سازمان های مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور صورت گرفت؛ نشستی که با حضور حبیب الله حقیقی، نماینده ویژه رئیس جمهور و رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، و دبیر شورای عالی مناطق آزاد برگزار شد.

در نگاه اول، این حکم یک انتصاب اداری معمولی به نظر می رسد. اما در واقعیت، نشانه ای از تلاش تازه برای بازتعریف رابطه پیچیده میان مناطق آزاد ایران و مبارزه با قاچاق است؛ رابطه ای که سال هاست میان ادعاهای توسعه اقتصادی و اتهامات سوءاستفاده از معافیت های گمرکی در نوسان بوده است.

منطقه آزاد ارس، واقع در شمال غرب ایران و در مرزهای مشترک با جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نخجوان، یکی از مهم ترین نقاط اتصال ایران به بازارهای اوراسیا و کریدور شمال-جنوب به شمار می رود. این منطقه با وسعتی نزدیک به ۵۱ هزار هکتار، طی سال های اخیر رشد قابل توجهی در صادرات و سرمایه گذاری ثبت کرده است. طبق اعلام رسمی، در نه ماه نخست سال جاری، تراز تجاری ارس مثبت ۲۶۰ میلیون دلار بوده؛ صادرات ۴۴۱ میلیون دلار در برابر واردات ۱۸۱ میلیون دلار. سرمایه گذاری داخلی نیز ۳۲۰ درصد سرمایه گذاری خارجی ۴۴۷ درصد رشد داشته است. این ارقام نشان می دهد که ارس دیگر صرفاً یک نقطه مرزی برای کالای همراه مسافر نیست، بلکه به تدریج به قطبی تولیدی و لجستیکی تبدیل شده است. با این حال، مناطق آزاد ایران همواره با سایه سنگین اتهام قاچاق روبه رو بوده اند. منتقدان می گویند معافیت های گمرکی، سهمیه های کالای همراه مسافر و پیچیدگی های نظارتی، این مناطق را به دروازه ای برای ورود غیررسمی کالا تبدیل کرده است. در مقابل، مسئولان مناطق آزاد بارها تأکید کرده اند که قاچاق واقعی در

سه شنبه های پر تردد



تجارت جهانی: فرودگاه بین المللی کیش

روز سه شنبه ۲۸ مهر ماه قرار است به ۴۰ پرواز خدمات رسانی کند؛ ۲۰ پرواز ورودی و ۲۰ پرواز خروجی. این حجم از ترافیک هوایی، که شهرهایی چون تهران، مشهد، شیراز، اصفهان، تبریز، رشت، اهواز، بندرعباس و کرمانشاه را به جزیره متصل می کند، نشان دهنده تداوم نقش کیش به عنوان یکی از قطب های گردشگری و ترانزیت هوایی جنوب کشور است.

بر اساس اعلام روابط عمومی سازمان منطقه آزاد کیش، شرکت های هواپیمایی قشم ایر، کارون، پارس، زاگرس، مهر، ایران ایر، سپهران، ماهان، فلای پرشیا، فلای کیش، کیش ایر و رایمون در برنامه این روز حضور دارند. نخستین پرواز ورودی ساعت ۸:۳۰ به زمین می نشیند و خروجی ها از ساعت ۹:۱۵ آغاز می شوند؛ فعالیت فرودگاه تا ساعات پایانی شب ادامه خواهد داشت.

نکته قابل توجه برنامه، بازگشت هواپیمایی ماهان به مسیر تهران-کیش-تهران با هواپیمای پهن پیکر ایرباس A۳۲۰ است. این هواپیما ساعت ۱۵:۳۰ وارد کیش می شود و ساعت ۱۷ راهی تهران خواهد شد. استفاده از هواپیمای عریض پیکر در مسیری که معمولاً با هواپیماهای باریک پیکر پوشش داده می شود، می تواند هم نشانه ای از افزایش تقاضا و هم تلاشی برای ارتقای کیفیت خدمات در یکی از شلوغ ترین مسیرهای داخلی باشد. این تصمیم ماهان از چند جهت اهمیت دارد: نخست آنکه ظرفیت صندلی بیشتری در اختیار مسافران قرار می دهد و امکان کاهش نسبی قیمت بلیت در صورت تکمیل ظرفیت را فراهم می کند؛ دوم آنکه تجربه پرواز با هواپیمای پهن پیکر برای بسیاری از مسافران داخلی جذاب تر و راحت تر است و می تواند حس رضایت بیشتری ایجاد کند؛ سوم آنکه حضور چنین هواپیمایی در فرودگاه کیش، پیام مثبتی به بازار گردشگری ارسال می کند مبنی بر اینکه جزیره همچنان در اولویت برنامه ریزی شرکت های بزرگ هواپیمایی قرار دارد.

این حجم پرواز در یک روز میانی هفته، بیش از آنکه صرفاً آمار عملیاتی باشد، بازتابی از پویایی گردشگری جزیره و تلاش برای حفظ اتصال پایدار میان مراکز جمعیتی کشور و منطقه آزاد کیش است. در شرایطی که صنعت هوایی ایران با محدودیت های ناوگان و تحریم ها دست و پنجه نرم می کند، برنامه ریزی برای چنین تراکمی -به ویژه با حضور هواپیمای پهن پیکر- حاکی از اولویت بخشی به مسیرهای پر تقاضا و تلاش برای جذب مسافر بیشتر است. کیش طی سال های اخیر توانسته با بهره گیری از مزایای منطقه آزاد، تسهیلات ویزا، مراکز خرید و جاذبه های طبیعی و تفریحی، سهم قابل توجهی از سفرهای داخلی را به خود اختصاص دهد. بسیاری از خانواده ها و گروه های جوان ترجیح می دهند تعطیلات کوتاه مدت خود را در این جزیره بگذرانند و وجود پروازهای متعدد در روزهای غیر تعطیل، امکان انعطاف بیشتری در برنامه ریزی سفر ایجاد می کند.

با این حال، موفقیت این برنامه به عواملی چون نظم عملیاتی، ظرفیت پذیرش مسافر در فرودگاه و هماهنگی میان شرکت های هواپیمایی بستگی دارد. افزایش ناگهانی تعداد پروازها می تواند فشار بیشتری بر بخش های مختلف فرودگاه از جمله پذیرش، بازرسی امنیتی، باربری و خدمات زمینی وارد کند. اگر این فشار به درستی مدیریت نشود، ممکن است منجر به تأخیرهای زنجیره ای شود که تجربه مسافران تحت تأثیر قرار دهد. از سوی دیگر، هماهنگی میان شرکت های مختلف برای استفاده بهینه از اسلات های پروازی و منابع مشترک فرودگاه، نیازمند نظارت دقیق و برنامه ریزی دقیق تر است.

رفع موانع ثبت سفارش و تسهیل تجارت در بنادر شمالی ضرورتی راهبردی است

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی همچنین با اشاره به افزایش قابل توجه هزینه حمل دریایی در دریای خزر خاطر نشان کرد: هزینه حمل کالا که پیش تر حدود ۴۰ تا ۴۵ دلار بود، اکنون به حدود ۱۲۰ دلار افزایش یافته و بیش از سه برابر شده است. این افزایش هزینه، ضرورت برنامه ریزی دقیق تر و استفاده مؤثر از ظرفیت های لجستیکی و انبارداری مناطق آزاد را دوچندان می کند.

طاعتی مقدم در پایان با تأکید بر ضرورت تقویت نقش مناطق آزاد در تجارت منطقه ای اظهار داشت: باید شرایطی فراهم شود تا صاحبان کالا و بازرگانان داخلی و کشورهای همسایه بتوانند از ظرفیت انبارداری و توزیع کالا در مناطق آزاد ایران بهره مند شوند. تحقق این هدف علاوه بر تسریع در تأمین کالاهای اساسی کشور، می تواند زمینه توسعه تجارت مجدد، کاهش هزینه های حمل و نقل و تبدیل بنادر شمالی به مراکز مؤثر تأمین و توزیع کالا در منطقه را فراهم کند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی با انتقاد از برخی محدودیت های قانونی و مشکلات ایجاد شده در فرآیند ثبت سفارش کالا تصریح کرد: متأسفانه تعدد مقررات، پیچیدگی های اداری و محدودیت های ثبت سفارش، مانع بهره برداری کامل از ظرفیت های موجود شده است. با این حال، مصوبات اخیر دولت و تصمیمات اتخاذ شده برای تسهیل فعالیت های تجاری، امیدواری هایی برای رفع بخشی از این مشکلات ایجاد کرده است.

طاعتی مقدم با تأکید بر ضرورت استمرار سیاست های تسهیل گرانه حتی پس از عبور از شرایط بحرانی و پساجنگ گفت: اصلاحات و تسهیلاتی که امروز برای روان سازی تجارت و تأمین کالا در نظر گرفته می شود، نباید صرفاً محدود به شرایط اضطراری باشد، بلکه لازم است به سیاست هایی پایدار تبدیل شود تا فعالان اقتصادی و سرمایه گذاران بتوانند با اطمینان بیشتری برای توسعه فعالیت های خود برنامه ریزی کنند.



وی افزود: ظرفیت انبارداری و زیرساخت های موجود در منطقه آزاد انزلی به گونه ای است که با تسهیل فرآیندهای تجاری و ورود مستمر کالا، امکان بهره برداری مجدد از ظرفیت انبارها بین ۶ تا ۱۰ مرتبه در سال وجود دارد؛ ظرفیتی که می تواند نقش مؤثری در تقویت زنجیره تأمین و افزایش ذخایر راهبردی کالاهای اساسی ایفا کند.

تجارت جهانی: مدیرعامل سازمان

منطقه آزاد انزلی با تأکید بر ضرورت بهره گیری حداکثری از ظرفیت بندر شمالی کشور برای تأمین کالاهای اساسی، خواستار رفع موانع قانونی، تسهیل فرآیند ثبت سفارش و تثبیت سیاست های حمایتی از تجارت و ترانزیت کالا در مناطق آزاد شد.

مصطفی طاعتی مقدم، در نشست شورای معاونین دبیرخانه، بر نقش راهبردی بندر شمالی در تأمین نیازهای اساسی کشور و ضرورت اصلاح فرآیندهای تجاری تأکید کرد. طاعتی مقدم با اشاره به اهمیت پیش بینی شرایط بحرانی و برنامه ریزی برای تأمین به موقع کالاهای اساسی اظهار داشت: با توجه به شرایط کشور، ضرورت داشت از گذشته برنامه ریزی منسجمی برای استفاده از ظرفیت بندر شمالی و زیرساخت های لجستیکی مناطق آزاد صورت گیرد تا بتوان در مواقع ضروری، کالاهای مورد نیاز کشور را با سرعت و سهولت بیشتری تأمین کرد.

تاب آوری جزیره کیش



تجارت جهانی: جزیره کیش، که سال‌ها به‌عنوان ویترین گردشگری و تجارت آزاد ایران شناخته می‌شود، در ماه‌های اخیر با فشارهای اقتصادی شدیدی روبه‌رو بوده است. محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در شانزدهمین جلسه شورای معاونین این سازمان، جزئیات بسته تاب‌آوری اقتصادی را تشریح کرد؛ بسته‌ای که دولت و سازمان منطقه آزاد برای حمایت از فعالان اقتصادی جزیره تا پایان سال جاری تدوین کرده‌اند. این اقدامات در شرایطی اعلام می‌شود که وابستگی شدید کیش به صنعت گردشگری و تجارت خرد، آن را در برابر شوک‌های خارجی آسیب‌پذیر کرده است.

کبیری با اشاره به مشکلات اقتصادی مناطق جنوبی کشور در ده ماه گذشته، تأکید کرد که کیش به دلیل ویژگی‌های خاص اقتصادی خود فشار مضاعفی را تجربه کرده است. افزایش تعداد پروازها از چهار به ۲۶ پرواز در چارچوب جشنواره کیش ۰۵ نشان‌دهنده تلاش برای احیای گردشگری بود، اما محدودیت‌های مربوط به برخی هواپیماهای IMD این روند را متوقف کرد و تعداد پروازها را به حدود ۲۰ تا ۳۰ رساند. این محدودیت‌ها، که ریشه در مسائل فنی و احتمالاً تحریم‌های بین‌المللی دارند، نمادی از چالش‌های ساختاری ناوگان هوایی ایران هستند که مستقیماً بر مقاصد گردشگری مانند کیش اثر می‌گذارد. بسته حمایتی اعلام‌شده چندمحور اصلی دارد. در حوزه بیمه، توافق با سازمان تأمین اجتماعی امکان تعویق و تقسیط معوقات بیمه‌ای را فراهم کرده و پوشش بیمه درمانی افرادی که در سال گذشته با محدودیت مواجه شده بودند، مجدداً برقرار می‌شود. در بخش مالیاتی، استمهال بدهی‌ها و بخشودگی جرایم پیش‌بینی شده است. کبیری اعلام کرد که میزان مبالغ وصول‌نشده مالیاتی تاکنون به بیش از ۹ همت رسیده و استمرار این حمایت‌ها با همکاری وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان امور مالیاتی پیگیری می‌شود. این ارقام

نشان‌دهنده عمق رکود در فعالیت‌های تجاری جزیره است.

حمایت‌های بانکی نیز بخش مهمی از بسته را تشکیل می‌دهد. سقف تسهیلات معیشتی قرض‌الحسنه به ۲۰۰ میلیون تومان افزایش یافته و مکاتبات بانک مرکزی برای رفع محدودیت‌های مقرراتی انجام شده است. رئیس کل بانک مرکزی دستوراتی در این زمینه صادر کرده و انتظار می‌رود این موانع تا پایان آبان‌ماه برطرف شود. نشست ستاد تسهیل در سطح استان نیز برای تسریع روند برنامه‌ریزی شده است. این اقدامات، هرچند کوتاه‌مدت، می‌توانند نقدینگی کسب‌وکارهای کوچک را تا حدی ترمیم کنند، اما کارشناسان معتقدند که بدون اصلاحات ساختاری در نظام بانکی، اثرگذاری آنها محدود خواهد ماند. یکی از مهم‌ترین تصمیمات اعلام‌شده، افزایش سقف معافیت کالای همراه مسافر از ۸۰ دلار به سه هزار دلار است. این مصوبه که پس از ماه‌ها پیگیری و ابلاغ وزیر امور اقتصادی و دارایی به گمرک اجرا می‌شود، تا پایان سال ۱۴۰۵ اعتبار دارد. کبیری آن را فرصتی برای ایجاد مزیت رقابتی نسبت به سفرهای خارجی

و تقویت جذابیت کیش دانست. در شرایطی که بسیاری از ایرانیان به دلیل مشکلات اقتصادی و محدودیت‌های ارزی ترجیح می‌دهند مقاصد داخلی را انتخاب کنند، این معافیت می‌تواند تقاضای خرید در بازارهای جزیره را افزایش دهد. با این حال، موفقیت آن به اجرای دقیق مقررات گمرکی و جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی بستگی دارد.

اجرای رویه ملوانی نیز از دیگر اقدامات حمایتی است. برخلاف برخی اخبار مبنی بر عدم اجراء این رویه اکنون در چهارمین هفته خود قرار دارد و ظرفیت واردات برای فعالان بدون تخلف از دو بار به سه بار در سال افزایش یافته است. همچنین رویه ارسال پستی کالا در دو بازار جزیره آغاز شده و عوامل پست و گمرک به‌صورت روزانه حضور دارند. این تدابیر می‌توانند بخشی از زیان‌های ناشی از کاهش ورود گردشگران را جبران کنند، به‌ویژه برای کسب‌وکارهایی که به تجارت خرد وابسته‌اند.

در حوزه تجارت تخصصی‌تر، مصوبه واردات تلفن همراه به مناطق آزاد از جمله کیش پس از بیش از ۱۸ ماه پیگیری ابلاغ شده و پیش‌بینی

می‌شود تا پایان آبان اجرایی شود. تعرفه‌های تعیین‌شده و سقف سهمیه می‌توانند مشوقی برای سفر گردشگران باشند، هرچند محدودیت‌های کمی آن را محدود می‌کند. علاوه بر این، از ابتدای آبان، به‌ازای هر مجوز فعالیت اقتصادی و متناسب با اشتغال، امکان واردات یک تاسه دستگاه خودرو با ۲۵۰ میلیون تومان تخفیف در عوارض گمرکی فراهم می‌شود. حمایت از هزینه‌های جاری کسب‌وکارها نیز مدنظر قرار گرفته است. از شرکت آب و برق کیش و شرکت مهابت خواسته شده شرایط تسهیل پرداخت هزینه‌های آب و برق را فراهم کنند تا از قطع خدمات جلوگیری شود. در حوزه مسکن، طرح مسکن خدمت برای فعالان اقتصادی و شاغلان جزیره با سازوکار توکنی و قیمت‌تمام‌شده تا پایان آبان پیگیری می‌شود. این اقدام می‌تواند بخشی از فشار معیشتی خانوارها را کاهش دهد، اما موفقیت آن به تأمین مالی پایدار و شفافیت در تخصیص بستگی دارد.

تحلیل این بسته حمایتی نشان می‌دهد که دولت و مدیریت منطقه آزاد کیش در تلاش‌اند با مجموعه‌ای از تدابیر کوتاه‌مدت، فشارهای ناشی از رکود گردشگری و تجارت را کاهش دهند. کیش،

که اقتصاد آن به‌شدت به ورود گردشگران داخلی و تجارت کالای همراه وابسته است، در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی از جمله تحریم‌ها، محدودیت‌های پروازی و نوسانات اقتصادی کلان مواجه بوده است. گزارش‌های پیشین از تخلیه موقت بخش‌هایی از جزیره و توقف فعالیت هتل‌ها در دوره‌های بحرانی، عمق آسیب‌پذیری این مدل اقتصادی را آشکار کرده است.

با این حال، کبیری خود اذعان دارد که اجرای این مصوبات ممکن است در کوتاه‌مدت به رونق کامل منجر نشود، اما می‌تواند بخشی از فشارها را کاهش دهد.

موفقیت بسته به هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، نظارت جوامع صنفی و تداوم حمایت‌های دولتی بستگی دارد. افزایش معافیت کالای همراه و تسهیل رویه‌های تجاری می‌توانند جذابیت نسبی کیش را در مقایسه با مقاصد خارجی افزایش دهند، اما رقابت با مقاصد منطقه‌ای که زیرساخت‌های قوی‌تری دارند، همچنان چالش برانگیز است. در سطح کلان‌تر، این اقدامات بخشی از تلاش گسترده‌تر برای حفظ نقش مناطق آزاد به‌عنوان موتورهای اقتصادی در شرایط محدودیت‌های بین‌المللی است. کیش می‌تواند با تنوع بخشی به اقتصاد خود فراتر از گردشگری صرف - از جمله توسعه لجستیک، انرژی‌های تجدیدپذیر و تجارت تخصصی - تاب‌آوری بیشتری پیدا کند.

برنامه‌های فرهنگی و گردشگری برای حفظ نشاط اجتماعی نیز ادامه خواهد یافت، که نشان‌دهنده درک اهمیت جنبه اجتماعی رونق اقتصادی است. در نهایت، بسته تاب‌آوری اقتصادی کیش بیانگر عزم مدیریتی برای همراهی با فعالان اقتصادی در شرایط دشوار است. تحقق رونق دوباره نیازمند هم‌افزایی بخش خصوصی، دستگاه‌های دولتی و تداوم اصلاحات اجرایی است. اگر این حمایت‌ها به‌موقع و شفاف اجرا شوند، می‌توانند پایه‌ای برای عبور از رکود فعلی فراهم کنند؛ در غیر این صورت، خطر تداوم مشکلات ساختاری اقتصاد جزیره همچنان پابرجا خواهد ماند.

سرمایه‌گذاری در کیش



تجارت جهانی: معاون اقتصادی سازمان منطقه آزاد کیش از ثبت سرمایه‌گذاری خارجی ۱۵۰ میلیون دلاری برای ساخت هتلی با زیربنای حدود ۱۰۰ هزار مترمربع در جنوب جزیره خبر داد. این طرح که در سازمان سرمایه‌گذاری خارجی به ثبت رسیده، در صورت تکمیل یکی از بزرگ‌ترین هتل‌های کشور خواهد بود. مسعود نیک‌افروز در بازدید از پروژه‌های گردشگری و خدمات نفت و گاز، تأکید کرد که سرمایه‌گذاری جذب‌شده با سرمایه‌گذاری تحقق‌یافته تفاوت دارد؛ ثبت قرارداد به معنای پایان کار نیست و تحقق آن پس از آغاز عملیات اجرایی، احداث سازه، تکمیل و ورود به بهره‌برداری رخ می‌دهد.

کیش طی دو سال اخیر با تکانه‌های متعدد از جمله جنگ تمحیلی، کاهش شدید پروازها و افت بیش از ۹۰ درصدی ورود گردشگر در مقاطع بحرانی روبه‌رو بوده است. با این حال، آمار رسمی نشان می‌دهد جذب سرمایه‌گذاری داخلی از ۱۱ همت در

بالاتکلیفی خودروهای آزاد



تجارت جهانی: تغییر ناگهانی شیوه واردات خودرو به مناطق آزاد ایران، از اشخاص حقیقی به شرکت‌های دارای مجوز، بازاری را که تازه پس از سال‌ها رکود جان گرفته بود، دوباره به بن‌بست کشانده است. به گزارش مجله ماشین، این تصمیم که از شهریور ۱۴۰۵ اجرایی شده، هزینه تمام‌شده واردات را حدود ۱۰ درصد افزایش داده و حدود هفت هزار دستگاه خودرو را در گمرک و محدوده فنس کشی شده منطقه آزاد انزلی بالاتکلیف گذاشته است.

واردات خودرو به مناطق آزاد پس از توقف طولانی مدت از اواخر ۱۴۰۳ از سر گرفته شد و طی حدود یک سال و نیم، نزدیک به ۶۰ هزار دستگاه در مجموع مناطق آزاد پلاک‌گذاری شد.

در این دوره، اشخاص حقیقی نیز می‌توانستند به‌طور مستقیم خودرو وارد و به نام خود شماره‌گذاری کنند؛ مسیری که به گفته مسئولان محلی، به رونق نسبی بازار و تنوع عرضه کمک کرده بود. اما ابلاغیه پلیس راهور فراچالین مسیر را بست. از اول شهریور، ترخیص و پلاک‌گذاری تنها از طریق شرکت‌های مجاز سازمان‌های مناطق آزاد امکان‌پذیر است. استدلال رسمی، تسهیل نظارت، الزام به خدمات پس از فروش و پاسخگویی حقوقی شرکت‌هاست.

منتقدان اما می‌گویند این انتقال عملاً لایه‌ای واسطه و هزینه‌بر ایجاد کرده است. شرکت‌ها باید مجوز، کاردکس و تعهدات خدمات پس از فروش داشته باشند؛ هزینه‌هایی که در نهایت به خریدار منتقل می‌شود. نتیجه آن، افزایش حدود ۱۰ درصدی قیمت نهایی و انباشت خودروهایی است که یا پیش از

تغییر مقررات وارد شده‌اند یا در میانه فرآیند گیر کرده‌اند. در انزلی، که یکی از نقاط فعال واردات بوده، این معطلی به هفت هزار دستگاه رسیده و فضای انبار و محدوده گمرکی را تحت فشار گذاشته است.

این وضعیت تنها مسئله‌ای محلی نیست. مناطق آزاد به‌عنوان کانال‌های نسبتاً کم‌تحرّفه برای ورود خودروهای متنوع‌تر طراحی شده‌اند، اما تغییرات مکرر مقررات، از ممنوعیت پیش‌فروش تا الزام به شرکت‌های واسطه، اعتماد واردکنندگان و خریداران را فرسوده کرده است. بدون شفاف‌سازی سریع و بازنگری در دستورالعمل‌ها، خطر آن وجود دارد که این بازار نوپا دوباره به رکود بازگردد و فرصت رقابت و نوسازی ناوگان محلی از دست برود. مسئولان هنوز توضیح روشنی درباره زمان‌بندی رفع بالاتکلیفی خودروهای موجود ارائه نداده‌اند.

چین در پی سند



تجارت جهانی: شانگهای یک شرکت سرمایه‌گذاری مستقر در پکن این هفته تفاهم‌نامه‌ای با سازمان منطقه اقتصادی سند پاکستان امضا کرد؛ اقدامی که نشان‌دهنده تداوم تلاش پکن برای نفوذ در مناطق ویژه اقتصادی این کشور و تعمیق روابط صنعتی دو جانبه است.

شرکت جیانگ تون‌لند اینترنشنال هولدینگ (پکن) و سازمان منطقه اقتصادی سند، این توافق را در حاشیه کنفرانس سرمایه‌گذاری سند امضا کردند؛ رویدادی که پس از ۱۲ سال وقفه در اواسط اکتبر برگزار شد.

این تفاهم‌نامه که به امضای آماندا هی، رئیس هیئت‌مدیره شرکت چینی، و فیصل مجیب، مدیرعامل سازمان پاکستانی رسید، هدفش هدایت سرمایه و تخصص چینی به مناطق ویژه اقتصادی سند است. حوزه‌های اولویت‌دار شامل تولید، لجستیک، انرژی، زیرساخت، فناوری، خودروهای برقی و قطعات خودرو می‌شود.

بر اساس این تفاهم‌نامه، طرفین سرمایه‌گذاران بالقوه را شناسایی، بازدیدهای میدانی ترتیب و اطلاعات مربوط به زمین‌های صنعتی و مشوق‌ها را به اشتراک می‌گذارند. جیانگ تون‌لند تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان فناوری چینی را به‌دو نفعان سندی متصل می‌کند و طرف پاکستانی هماهنگی‌های نظارتی را تسهیل خواهد کرد.

این توافق بخشی از یک برنامه گسترده‌تر است: مقامات سند در این کنفرانس از امضای ۳۴ تفاهم‌نامه خبر دادند که شامل توافق‌های دولتی و تجاری می‌شود.

مراد علی شاه، وزیر ارشد سند، منطقه ویژه اقتصادی دهابه‌چی - پروژه‌ای اولویت‌دار کریدور اقتصادی چین - پاکستان با مساحت ۱۵۳۰ جریب در نزدیکی کراچی - را تبلیغ کرد و از معافیت مالیاتی ۱۰ ساله و واردات بدون عوارض کالاهای سرمایه‌ای سخن گفت. او به پروژه‌های موجود چینی در برق زغال‌سنگ تار، انرژی بادی و تولید لاستیک اشاره کرد و امنیت بیشتر برای پرسنل چینی را تضمین نمود.

این پیمان هم‌فرضت و هم‌عمل‌گرایی را بازتاب می‌دهد. پاکستان می‌خواهد کریدور اقتصادی چین - پاکستان را از انرژی و زیرساخت فراتر برده و به سمت صنعت صادرات‌محور و ایجاد اشتغال سوق دهد. چین که با مازاد ظرفیت صنعتی داخلی در بخش‌هایی مانند خودروهای برقی روبه‌روست، همچنان به دنبال پایگاه‌های تولید و دسترسی به بازارهای خارجی است. بنادر، نیروی کار جوان و نزدیکی سند به مسیرهای تجاری منطقه‌ای می‌تواند نقطه اتکایی فراهم کند؛ هرچند پروژه‌های گذشته مناطق ویژه اقتصادی در پاکستان اغلب به دلیل کمبود زیرساخت، ناپایداری سیاست‌ها و نگرانی‌های امنیتی عقب‌افتاده‌اند.

اینکه این تفاهم جدید به کارخانه‌ها و اشتغال واقعی تبدیل شود، به اجرا بستگی دارد. فعلاً نشان می‌دهد هر دو طرف همچنان به بعد اقتصادی شراکت «همه‌آب‌و‌ها»ی خود متعهد هستند؛ حتی در شرایطی که اصطکاک‌های تجاری جهانی شدت گرفته است.

تجارت جهانی: دوشنبه، پایتخت

تاجیکستان، روز سه‌شنبه ۲۰ اکتبر ۲۰۲۶ میزبان بیست‌وپنجمین نشست شورای سران دولت‌های سازمان همکاری شانگهای بود؛ نشست که در ظاهر فنی و اداری به نظر می‌رسید، اما در عمل نقشه راهی تازه برای تجارت، ترانزیت و اقتصاد دیجیتال در پهنه اوراسیا ترسیم کرد. نخست‌وزیران و مقامات ارشد ۱۰ کشور عضو، از جمله لی‌چیانگ از چین، میخائیل میشوستین از روسیه، کوهیر رسول‌زاده از تاجیکستان و نمایندگان ایران و هند، در کاخ کوهی سومون‌گرد هم‌آمدند تا اسناد کلیدی را امضا کنند. نتیجه،

بیانیه مشترک و مجموعه‌ای از تصمیمات عملی بود که محور آن تسهیل تجارت چندجانبه، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و ساخت زیرساخت‌های دیجیتال است. سازمان همکاری شانگهای در سالگرد بیست‌وپنجم تأسیس خود، از تمرکز سنتی بر امنیت به سوی اولویت‌های اقتصادی حرکت کرده است. نشست دوشنبه این چرخش را نهادینه کرد. اعضای سازمان برنامه اقدام اجرای «برنامه همکاری تجاری و اقتصادی چندجانبه» برای سال‌های ۲۰۲۶ تا ۲۰۳۰ را تصویب کردند. این سند بر ساده‌سازی رویه‌های گمرکی، کاهش موانع غیرتعرفه‌ای و گسترش استفاده از ارزهای ملی در مبادلات تأکید دارد. میشوستین اعلام کرد که تجارت روسیه با کشورهای عضو در سال ۲۰۲۵ از ۳۰ تریلیون روبل فراتر رفت و در نیمه نخست ۲۰۲۶ نیز ۱۸ درصد رشد داشته است. سهم پرداخت‌ها به ارزهای ملی از حدود ۵۰ درصد پنج سال پیش به اکثریت رسیده است؛ تحولی که وابستگی به سیستم‌های مالی غربی را کاهش می‌دهد. ترانزیت، قلب این نقشه راه است. اعضای

تجارت جهانی، بررسی می‌کند:

نقشه راه اوراسیا



سازمان مفهوم ایجاد یک «سکوی دیجیتال شانگهای» برای مدیریت حمل‌ونقل چندوجهی بین‌المللی را تصویب کردند. این سکو قرار است جریان کالاها را از طریق ریل، جاده و بنادر هماهنگ کند، زمان عبور از مرزها را کوتاه و هزینه‌ها را پایین بیاورد. پروژه‌هایی مانند راه‌آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان بارهادر سخنرانی‌های برجسته شد. اولژاس بکتینوف، نخست‌وزیر قزاقستان، خواستار تقویت کریدورهای ترانزیتی و پروژه‌های مشترک دیجیتال شد. در منطقه‌ای که جغرافیای کوهستانی و مرزهای پیچیده همواره مانعی برای تجارت بوده، این رویکرد می‌تواند مسیرهای شمال - جنوب و شرق - غرب را کارآمدتر کند و کشورهای محصور در خشکی مانند تاجیکستان را به شبکه‌های جهانی متصل تر سازد. اقتصاد دیجیتال نیز جایگاه ویژه‌ای یافت. مقررات مربوط به بانک اطلاعات پروژه‌های سرمایه‌گذاری صنعتی کشورهای عضو تصویب شد تا سرمایه‌گذاران بتوانند فرصت‌ها را شفاف‌تر شناسایی کنند. همکاری در هوش مصنوعی، تجارت الکترونیک

و زیرساخت‌های داده در حاشیه نشست و دیدارهای دو جانبه مطرح شد. لی چیانگ در دیدار با امامعلی رحمان، رئیس‌جمهور تاجیکستان، آمادگی چین را برای گسترش همکاری در اقتصاد دیجیتال و هوش مصنوعی اعلام کرد. تجارت دو جانبه چین و تاجیکستان در ۲۰۲۵ به ۴.۳۱ میلیارد دلار رسید که ۱۱.۹ درصد رشد نشان می‌دهد. چین اکنون بزرگ‌ترین شریک تجاری تاجیکستان است و سرمایه‌گذاری‌هایش در زیرساخت، انرژی و معادن به میلیاردها دلار می‌رسد. این الگو در سطح سازمان تکرار می‌شود: چین و روسیه موتورهای مالی و فناوریانه هستند، در حالی که کشورهای آسیای مرکزی و ایران و پاکستان به دنبال جذب سرمایه و دسترسی به بازار هستند. برای ایران، این نشست فرصتی ملموس است. محمد رضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور، در نشست حضور داشت و بر تقویت ظرفیت‌های اقتصادی درون سازمان، از جمله در حوزه‌های ترانزیتی، انرژی و دیجیتال تأکید کرد. ایران که از ۲۰۲۳ عضو کامل است، می‌تواند از موقعیت جغرافیایی

سقوط خاموش ایران‌ایر

از تحریم‌های طولانی مدت که دسترسی به فناوری، قطعات و بازارهای بین‌المللی را قطع کرده، و ناکارآمدی‌های مدیریتی که فرصت‌های باقی‌مانده را هدر داده است. تحریم‌های سال‌ها مانع از خرید هواپیماهای جدید و به‌روزرسانی ناوگان شده‌اند. شرکت‌های هواپیمایی رقیب در منطقه با دسترسی به هواپیماهای مدرن و کارآمد، سهم بازار را تصاحب کرده‌اند در حالی که ایران‌ایر به تدریج جایگاه خود را از دست داده است. از سوی دیگر، نبود برنامه‌ریزی بلندمدت، شفافیت مالی و نظارت مؤثر بر عملکرد مدیران، باعث شده حتی در دوره‌هایی که فرصت‌هایی برای بهبود وجود داشته، این فرصت‌ها به هدر برود. باتنهاشش هواپیمای فعال، ایران‌ایر نه تنها توان رقابت در بازار منطقه‌ای را از دست داده، بلکه توانایی تأمین نیازهای اساسی داخلی و بین‌المللی خود را نیز به شدت محدود می‌بیند. پروازهای داخلی نیز تحت تأثیر قرار گرفته‌اند و مسافران با تأخیرهای مکرر، لغو پروازها و کاهش گزینه‌های سفر مواجه هستند. این وضعیت بر گردشگری، تجارت و حتی ارتباطات خانوادگی تأثیر منفی گذاشته است. علاوه بر این، نیروی انسانی شرکت که زمانی از متخصصان باتجربه تشکیل می‌شد، اکنون با احساس ناامنی شغلی و کاهش انگیزه روبه‌روست. حفظ این نیروها و جلوگیری از مهاجرت متخصصان به شرکت‌های خارجی، خود به چالشی جداگانه تبدیل شده است.

بگذار د و نگرانی‌های بیشتری را در میان جامعه ایجاد کند. با این حال، بحران صرفاً ناشی از فشارهای خارجی نیست. مدیرعامل ایران‌ایر به ضعف مدیریت منابع در سال‌های گذشته اشاره کرده است. ایران‌ایر زمانی از برخی مسیرهای بین‌المللی در آمد قابل توجهی کسب می‌کرد. مسیرهایی مانند پرواز به اروپا و کشورهای شرق آسیا می‌توانستند منابع مالی مناسبی برای نوسازی ناوگان فراهم کنند. اما این منابع به جای سرمایه‌گذاری هدفمند در خرید هواپیماهای جدید، بهبود بهرهوری و آموزش نیروی انسانی، به درستی مدیریت نشد. نتیجه، شرکتی است که امروز با هزینه‌های سنگین نیروی انسانی - بیش از ۹ هزار کارمند - و ظرفیت عملیاتی بسیار محدود، درگیر بقا است. هزینه‌های جاری شرکت بالا باقی مانده در حالی که درآمدها به شدت کاهش یافته و این عدم تعادل، وضعیت مالی را شکننده‌تر کرده است. این وضعیت نشان‌دهنده معضلی عمیق‌تر در صنعت هواپیمایی ایران

قطعات اصلی و فناوری‌های روز را به شدت محدود کرده و شرکت را مجبور به استفاده از روش‌های جایگزین و گاه غیراستاندارد کرده است. از چهار فروند ایرباس ۳۰۰-۶۰ شرکت، تنها دو فروند قابلیت پرواز دارند و وضعیت سایر هواپیماهای چندین بهتر نیست. هم‌زمان، ایران‌ایر با محدودیت‌های تازه برای پروازهای خارجی مواجه شده است. این محدودیت‌ها نه تنها تعداد مسیرهای بین‌المللی را کاهش داده، بلکه درآمد ارزی شرکت را نیز به شدت تحت تأثیر قرار داده است. بدهی‌های چندمیلیون دلاری به شرکت‌های خارجی و تأمین‌کنندگان قطعات، فشار مالی مضاعفی ایجاد کرده است. توقف پروازهای ویژه حمل دارو نیز یکی از جنبه‌های نگران‌کننده این بحران است. این پروازها که پیش‌تر نقش مهمی در تأمین داروهای حیاتی و تجهیزات پزشکی داشتند، اکنون متوقف شده‌اند و این موضوع ایحاد اجتماعی و بهداشتی پیدا کرده است. کاهش این خدمات می‌تواند بر دسترسی بیماران به داروهای خاص تأثیر



است: ترکیبی

تجارت جهانی: ناوگان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، که روزگاری نماد پروازهای بین‌المللی کشور و یکی از معتبرترین شرکت‌های هواپیمایی منطقه بود، اکنون به یکی از شدیدترین بحران‌های تاریخ خود رسیده است. طاهر عبدالحسی، مدیرعامل ایران‌ایر، اخیراً اعلام کرده این شرکت با بیش از ۹ هزار کارمند، تنها شش هواپیمای فعال در اختیار دارد؛ رقمی که فاصله‌ای عظیم با گذشته‌ای دارد که ناوگان آن به حدود ۴۰ فروند می‌رسید و مسیرهای متعددی در اروپا، آسیا و حتی برخی نقاط دور تر را پوشش می‌داد. این کاهش چشمگیر نه تنها نشان‌دهنده افت عملیاتی شرکت است، بلکه نمادی از چالش‌های عمیق‌تر صنعت هواپیمایی ایران به شمار می‌رود. کاهش شدید ناوگان عملیاتی نتیجه ترکیبی پیچیده از عوامل ساختاری و خارجی است. فرسودگی هواپیماهایی از اصلی‌ترین مشکلات

است. بسیاری از هواپیماهای ایران‌ایر سال‌هاست که عمر مفید خود را پشت سر گذاشته‌اند و نگهداری آن‌ها نیازمند تعمیرات مداوم و پرهزینه است. دشواری تأمین قطعات یدکی نیز به این مشکل دامن زده است. محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی، امکان دسترسی به