



قصر شیرین با  
پلاک ۸۸ وارد  
فاز عملیاتی  
شد

# تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی سه شنبه ۲۶ خرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۴۷ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

آراء تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

15-06-2026

www.TejarateJahani.Com

## منطقه آزاد کیش در دوران پساتوافق!



۵۰ هزار خودرو در قفل گمرکی ارگ جدید



چابهار؛ زمین زیاد، زیرساخت کم



استفادار شاه منصور در گفت و گو با «تجارت جهانی» تشریح کرده:

## اولویت های مناطق آزاد در شرایط جدید

تجارت جهانی روندی که طی سال های اخیر به تدریج نقشه همکاری های

## پایان رویا فروشی پلاک منطقه آزاد به مردم

در امتداد روندی که طی سال های اخیر به تدریج نقشه همکاری های اقتصادی ایران با همسایگان شمالی را بازتعریف کرده است، دیدار هیأت انجمن سرمایه گذاری گرجستان با مدیران منطقه آزاد ارس را می توان فراتر از یک رویداد اداری معمولی خواند. این نشست، در بطن خود نشانه ای از تلاش دو طرف برای ورود به مرحله ای جدید از تعاملات اقتصادی است؛ مرحله ای که در آن جغرافیا، زیرساخت و سیاست خارجی به طور هم زمان در خدمت شکل گیری مسیرهای تازه تجارت منطقه ای قرار می گیرند.

ارس در مدار سرمایه گذاران گرجی؛ آزمون ژئوپلیتیکی کریدور خلیج فارس. دریای سیاه  
فرش قرمز منطقه آزاد ارس برای سرمایه گذاران گرجی

## منطقه آزاد کولون پاناما؛ قلب تجارت مجدد در آمریکای لاتین



منطقه آزاد کولون در پاناما، به عنوان یکی از بزرگ ترین و مهم ترین مناطق آزاد تجاری در نیمکره غربی، نقشی کلیدی در شبکه تجارت جهانی ایفا می کند. این منطقه در نزدیکی ورودی اقیانوس اطلس کانال پاناما قرار گرفته و به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود، به یک مرکز اصلی برای واردات، صادرات مجدد و توزیع کالا در سراسر آمریکای لاتین و حوزه کارائیب تبدیل شده است. کولون از دهه ۱۹۴۰ به عنوان یک منطقه آزاد عملیاتی شکل گرفت و امروز میزبان هزاران شرکت بین المللی در حوزه های الکترونیک، پوشاک، دارو، لوازم خانگی و کالاهای مصرفی است. مدل اقتصادی این منطقه بر پایه «تجارت مجدد» (Re-export) بنا شده است؛ یعنی کالاها بدون پردازش سنگین وارد، ذخیره و سپس به بازارهای منطقه ای صادر می شوند. همین ویژگی باعث شده کولون به یکی از مهم ترین هاب های لجستیکی در جهان تبدیل شود.

مزیت اصلی این منطقه، معافیت های گسترده گمرکی، مالیاتی و تسهیل در ترانزیت کالا است. شرکت ها می توانند بدون پرداخت تعرفه های سنگین، کالاها را انبار کرده و به سرعت به بازارهای هدف در آمریکای جنوبی مانند کلمبیا، برزیل و ونزوئلا ارسال کنند. در کنار این مزایا، نزدیکی به کانال پاناما نیز امکان دسترسی سریع به مسیرهای اقیانوسی جهانی را فراهم کرده است.

با این حال، منطقه آزاد کولون با چالش هایی مانند بدهی های انباشته برخی شرکت ها، فشارهای مالی دولت پاناما و تغییرات قوانین تجاری جهانی نیز روبه روست. رقابت با مناطق آزاد جدید در مکزیک و آمریکای مرکزی نیز این هاب تاریخی را در موقعیت بازتعریف نقش خود قرار داده است.

با وجود این چالش ها، کولون همچنان یکی از ستون های اصلی تجارت منطقه ای باقی مانده و نقش آن در زنجیره تأمین جهانی، به ویژه در دوران اختلالات لجستیکی و تغییر مسیرهای تجارت بین الملل، همچنان حیاتی ارزیابی می شود.

## پارس جنوبی و جهش تازه تولید

توسعه این فاز با چالش های متعددی از جمله خروج شرکت های خارجی، تحریم ها و پیچیدگی های فنی روبه رو بود، اما اکنون روند افزایش تولید نشان می دهد پروژه وارد مرحله ای تازه شده است.

آنچه اهمیت این تحول را دوچندان می کند، نقش مستقیم منطقه ویژه اقتصادی پارس در بهره برداری از این ظرفیت هاست. منطقه ویژه اقتصادی پارس که در عسلویه و نوار ساحلی خلیج فارس مستقر شده، طی دو دهه گذشته به بزرگ ترین مرکز انرژی کشور تبدیل شده است. بخش عمده گاز تولیدی کشور، خوراک پالایشگاه ها و صنایع پتروشیمی مستقر در این منطقه را تأمین می کند و هزاران میلیارد تومان سرمایه گذاری صنعتی در پیرامون آن شکل گرفته است.

افزایش تولید در فاز ۱۱ در شرایطی رخ می دهد که نیاز کشور به گاز طبیعی همچنان رو به افزایش است. رشد مصرف خانگی، توسعه صنایع انرژی بر و نیاز مجتمع های پتروشیمی به خوراک پایدار موجب شده هر واحد افزایش تولید در پارس جنوبی اهمیت راهبردی پیدا کند. از این منظر، ورود چاه جدید به مدار تولید صرفاً یک موفقیت عملیاتی نیست، بلکه اقدامی در راستای تقویت امنیت انرژی کشور محسوب می شود.

مدیرعامل شرکت نفت و گاز پارس اعلام کرده است که با راه اندازی این چاه، تولید روزانه فاز ۱۱ از مرز ۲۶ میلیون مترمکعب گاز غنی عبور کرده است. این رقم در مقایسه با کمتر از دو سال گذشته رشد چشمگیری را نشان می دهد. طبق آمار منتشر شده، میزان تولید این فاز طی این مدت بیش از ۱۱۷ درصد افزایش یافته است؛ رشدی که از منظر صنعت نفت و گاز یک دستاورد قابل توجه به شمار می رود.



محسن میرزایی جمارانی سردبیر

در حالی که بسیاری از میداین گازی جهان وارد مرحله افت طبیعی تولید شده اند و رقابت بر سر منابع انرژی در خاورمیانه ابعاد تازه ای پیدا کرده است، ورود یک حلقه چاه جدید به مدار تولید در فاز ۱۱ میدان گازی پارس جنوبی، بار دیگر نگاه ها را به مهم ترین قطب انرژی ایران یعنی منطقه ویژه اقتصادی پارس معطوف کرده است؛ منطقه ای که نه تنها قلب تپنده صنعت گاز کشور محسوب می شود، بلکه نقش تعیین کننده ای در امنیت انرژی، صادرات محصولات پتروشیمی و آینده اقتصادی ایران ایفا می کند.

اعلام خبر بهره برداری از یازدهمین حلقه چاه سکوی B فاز ۱۱ پارس جنوبی در نگاه نخست شاید تنها یک خبر فنی در حوزه نفت و گاز به نظر برسد، اما در واقع این رویداد بخشی از پازل بزرگ تری است که آینده تولید گاز ایران را شکل می دهد. چاهی که به گفته مسئولان روزانه حدود ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار مترمکعب گاز به ظرفیت تولید کشور اضافه می کند، در نقطه ای استراتژیک از میدان مشترک پارس جنوبی قرار دارد؛ میدانی که سال هاست رقابت برداشت از آن میان ایران و قطر ادامه دارد.

فاز ۱۱ پارس جنوبی از همان ابتدا جایگاهی متفاوت نسبت به سایر فازهای این میدان عظیم داشت. این فاز که در مرزی ترین بخش مخزن مشترک قرار گرفته، آخرین پروژه توسعه ای پارس جنوبی محسوب می شود و به همین دلیل هر مترمکعب گاز تولیدی از آن اهمیت ویژه ای در حفظ سهم ایران از ذخایر مشترک دارد. در سال های گذشته

## راه های بازگردان مناطق آزاد به ریلپس از توافق ژنو ۲۰۲۶

نقل و انتقال مالی و افزایش حضور شرکت های خارجی از جمله نتایجی است که می تواند رونق قابل توجهی را در این مناطق رقم بزند. از سوی دیگر، صنعت گردشگری نیز از مهم ترین بخش هایی خواهد بود که از فضای صلح و ثبات بهره می برد. جزایری مانند کیش و قشم و همچنین مناطق ساحلی نظیر انزلی، ظرفیت بالایی برای جذب گردشگران خارجی دارند. بهبود تصویر بین المللی ایران و کاهش محدودیت های سفر می تواند ورود گردشگران و سرمایه گذاران حوزه گردشگری را افزایش داده و به رشد اشتغال و درآمد های محلی منجر شود.

منطقه آزاد چابهار نیز در چنین شرایطی می تواند بیش از گذشته جایگاه خود را به عنوان یک هاب ترانزیتی بین المللی تثبیت کند. این منطقه به دلیل دسترسی مستقیم به آب های آزاد و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم حمل و نقل، توانایی تبدیل شدن به یکی از مراکز اصلی تجارت منطقه ای را دارد. همچنین مناطق آزاد شمال غرب کشور مانند ارس و ماکو می توانند از توسعه همکاری های اقتصادی با کشورهای اوراسیا، قفقاز و اروپا بهره بیشتری ببرند.

البته تحقق این چشم انداز تنها به بهبود روابط خارجی محدود نمی شود. اصلاح قوانین، کاهش بروکراسی، توسعه زیرساخت ها، افزایش شفافیت و تقویت مزیت های رقابتی مناطق آزاد نیز از الزامات اساسی برای بهره گیری از فرصت های جدید است. اگر این پیش نیازها فراهم شود، صلح و تعامل سازنده با جهان می تواند آغازگر دوره ای تازه از شکوفایی اقتصادی در مناطق آزاد ایران باشد؛ دوره ای که در آن این مناطق به موتور محرک صادرات، سرمایه گذاری و توسعه پایدار کشور تبدیل شوند.



محمد لوری ابکنار روزنامه نگار

مناطق آزاد تجاری و صنعتی ایران همواره به عنوان پیشانی اقتصاد بین الملل کشور شناخته شده اند؛ مناطقی که فلسفه شکل گیری آن ها بر پایه جذب سرمایه گذاری، توسعه صادرات، انتقال فناوری و تسهیل تجارت خارجی استوار بوده است. با این حال، در سال های گذشته تحریم ها و تنش های سیاسی میان ایران و آمریکا، ظرفیت های گسترده این مناطق را تحت تأثیر قرار داده و مانع از بهره برداری کامل از فرصت های موجود شده است.

در شرایطی که روابط سیاسی میان دو کشور به سمت صلح، تعامل و کاهش تنش حرکت کند، مناطق آزاد ایران می توانند از نخستین بخش های اقتصادی باشند که آثار مثبت این تحول را تجربه می کنند. کاهش ریسک های سیاسی و اقتصادی، مهم ترین عاملی است که می تواند نگاه سرمایه گذاران خارجی را بار دیگر به سوی ایران جلب کند. در چنین فضایی، مناطق آزادی مانند کیش، قشم، چابهار، ارس، انزلی، اروند و ماکو به دلیل برخورداری از مشوق های قانونی و موقعیت های راهبردی، به مقصدی جذاب برای سرمایه گذاری های بین المللی تبدیل خواهند شد.

یکی از مهم ترین پیامدهای تنش زدایی، افزایش حجم تجارت خارجی است. مناطق آزاد به دلیل دسترسی آسان تر به بازارهای جهانی و زیرساخت های تجاری، می توانند نقش دروازه ورود سرمایه و کالا به اقتصاد ایران را ایفا کنند. فعال شدن خطوط کشتیرانی، توسعه همکاری های بانکی، تسهیل

یادداشت روز

یادداشت روز

ارس در مدار سرمایه‌گذاران گرجی؛ آزمون ژئوپلیتیکی کریدور خلیج فارس. دریای سیاه

## فرش قرمز منطقه آزاد ارس برای سرمایه‌گذاران گرجی

**تجارت جهان** در امتداد روندی که طی سال‌های اخیر به تدریج نقشه همکاری‌های اقتصادی ایران با همسایگان شمالی را بازتعریف کرده است، دیدار هیأت انجمن سرمایه‌گذاری گرجستان با مدیران منطقه آزاد ارس را می‌توان فراتر از یک رویداد اداری معمولی خواند. این نشست، در بطن خود نشانه‌ای از تلاش دو طرف برای ورود به مرحله‌ای جدید از تعاملات اقتصادی است؛ مرحله‌ای که در آن جغرافیا، زیرساخت و سیاست خارجی به‌طور هم‌زمان در خدمت شکل‌گیری مسیرهای تازه تجارت منطقه‌ای قرار می‌گیرند.



این دیدار با محوریت بررسی ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری مشترک در حوزه‌های صنعتی، کشاورزی، لجستیکی و تجاری برگزار شد؛ حوزه‌هایی که در سال‌های اخیر به اولویت اصلی مناطق آزاد ایران برای جذب سرمایه خارجی تبدیل شده‌اند. منطقه آزاد ارس نیز در این میان تلاش کرده است از موقعیت مرزی خود در شمال غرب کشور، میان ارمنستان، جمهوری آذربایجان و نزدیکی به ترکیه، به عنوان یک مزیت راهبردی استفاده کند و خود را در قالب یک هاب چندمنظوره تولید، صادرات و ترانزیت بازتعریف کند.

در این نشست، معاون توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری منطقه آزاد ارس با اشاره به جایگاه گرجستان در سیاست‌های توسعه همکاری‌های بین‌المللی این منطقه تأکید کرد که تفلیس نه صرفاً یک شریک دو جانبه، بلکه بخشی از یک شبکه گسترده‌تر اتصال ایران به قفقاز جنوبی و در نهایت به اروپا از مسیر دریای سیاه است. او بر این نکته تأکید کرد که هدف ارس صرفاً جذب سرمایه نیست، بلکه ایجاد زنجیره‌های پایدار همکاری در حوزه تولید، ترانزیت و صادرات است؛ زنجیره‌هایی که بتوانند ارزش افزوده را از مرحله خام‌فروشی به سمت فرآوری و صادرات صنعتی هدایت کنند.

از منظر ژئوپلیتیکی، اهمیت این دیدار در چارچوب رقابت فزاینده کریدورهای حمل‌ونقل در منطقه اوراسیا قابل درک است. در سال‌های اخیر، مسیرهای ترانزیتی از آسیای مرکزی و قفقاز به سمت اروپا به صحنه رقابت بازیگران مختلف تبدیل شده‌اند؛ از پروژه‌های مورد حمایت اتحادیه اروپا گرفته تا طرح‌های موازی در قالب ابتکار «کمربند و راه» چین و مسیرهای منطقه‌ای ایران، ترکیه و روسیه. در چنین فضایی، هر نقطه اتصال زمینی یا بندری، به بخشی از یک معادله بزرگ‌تر ژئوپلیتیکی تبدیل می‌شود که در آن سرعت، امنیت، هزینه و ثبات سیاسی نقش تعیین‌کننده دارند.

در مرحله ارزیابی و سنجش ریسک قرار دارد. گرجستان در سال‌های اخیر تلاش کرده است جایگاه خود را به عنوان یک گذرگاه ترانزیتی میان اروپا و آسیا تثبیت کند. بندرهای این کشور در دریای سیاه، به‌ویژه در باتومی و پوتی، نقش مهمی در جریان کالاهای منطقه‌ای دارند. در عین حال، موقعیت سیاسی

گرجستان که میان اتحادیه اروپا و روسیه قرار گرفته، باعث شده است سیاست خارجی و اقتصادی این کشور همواره با ملاحظات چندلایه همراه باشد. در چنین شرایطی، همکاری اقتصادی با ایران می‌تواند فرصت‌هایی جدید ایجاد کند، اما هم‌زمان نیازمند مدیریت دقیق ملاحظات بین‌المللی نیز هست. از منظر اقتصادی، ارس در تلاش است با تکیه بر مزیت‌های قانونی مناطق آزاد ایران، از جمله معافیت‌های مالیاتی، تسهیل واردات مواد اولیه

تأکید کرده‌اند که ارس صرفاً یک منطقه مرزی نیست، بلکه بستری برای پیوند اقتصاد ایران با بازارهای قفقاز و اوراسیا است. توسعه خدمات لجستیکی، انبارداری، بسته‌بندی و تولید مشترک از جمله محورهایی است که در برنامه‌های این منطقه برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی قرار دارد.

در همین راستا، هیأت سرمایه‌گذاری گرجستان نیز در این نشست با لحنی محتاط اما مثبت، از سطح زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های مشاهده‌شده در منطقه آزاد ارس ابراز رضایت کرد. اعضای این هیأت، ارس را یکی از قطب‌های رو به رشد اقتصادی در شمال غرب ایران توصیف کردند و هدف اصلی سفر خود را بررسی میدانی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و شناخت دقیق مشوق‌های قانونی اعلام کردند. این رویکرد نشان می‌دهد که طرف گرجی بیش از آنکه در مرحله تصمیم‌گیری نهایی باشد،

کریدور خلیج فارس. دریای سیاه که در سال‌های اخیر بارها در محافل اقتصادی منطقه‌ای مطرح شده، یکی از همین مسیرهای بالقوه است که در صورت تحقق کامل، می‌تواند ارتباط تجاری میان بنادر جنوبی ایران و بازارهای اروپای شرقی را از طریق خاک ارمنستان و گرجستان برقرار کند. در این میان، گرجستان به دلیل دسترسی به دریای سیاه و زیرساخت‌های بندری خود، نقش کلیدی در این معادله ایفا می‌کند. از همین رو، هرگونه تعامل اقتصادی میان ایران و بخش خصوصی گرجستان را باید در چارچوب همین پروژه بزرگ‌تر تحلیل کرد.

در سوی دیگر، منطقه آزاد ارس تلاش دارد با توسعه زیرساخت‌های صنعتی، ایجاد شهرک‌های تولیدی و ارائه مشوق‌های قانونی، خود را به عنوان حلقه‌ای قابل اتکاد در این زنجیره معرفی کند. مسئولان این منطقه بارها

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

## پایان رویا فروشی پلاک منطقه آزاد به مردم



**تجارت جهان** تجارت جهانی: اعلام ممنوعیت تردد خودروهای دارای پلاک منطقه آزاد چابهار در خارج از محدوده این منطقه، یک تصمیم صرفاً انتظامی نیست؛ این تصمیم پرده‌ای را کنار می‌زند از یک مسئله بزرگ‌تر: فاصله میان وعده‌هایی که به مردم داده شد و واقعیت‌های حقوقی و اجرایی که از ابتدا وجود داشت. به گزارش تجارت جهانی، بر اساس اعلام پلیس راهور جنوب سیستان و بلوچستان، مالکان خودروهای پلاک ویژه منطقه آزاد چابهار تنها تا ۲۶ خرداد فرصت دارند خودروهای خود را به محدوده منطقه آزاد بازگردانند و پس از آن تردد این خودروها در سایر نقاط کشور غیرمجاز خواهد بود. این تصمیم برای بسیاری از مالکان خودروهایی که طی ماه‌های گذشته با تصور «آزاد شدن تردد» اقدام به خرید، واردات یا نگهداری این خودروها کرده بودند، یک شوک اقتصادی و روانی ایجاد کرده است.

اما پرسش اصلی اینجاست: آیا این اتفاق ناگهانی بود یا نتیجه یک برداشت اشتباه و بزرگ‌نمایی شده؟ واقعیت این است که خودروهای مناطق آزاد، از ابتدا با فلسفه‌ای مشخص وارد نظام اقتصادی کشور شدند. پلاک منطقه آزاد به معنای پلاک ملی نبود؛ بلکه امتیازی محدود برای تردد در محدوده جغرافیایی مشخص بود. این تفاوتی بود که در قوانین و مقررات وجود داشت، اما در فضای رسانه‌ای و تبلیغاتی گاهی به شکلی دیگر روایت شد.

در مقطعی، به دلیل شرایط خاص کشور و محدودیت‌های ناشی از بحران‌های امنیتی و اقتصادی، امکان تردد این خودروها در برخی مناطق خارج از محدوده اصلی فراهم شد. اما این اقدام بیشتر یک تصمیم اجرایی و موقت بود تا یک تغییر بنیادین در قانون.

با این حال، بخشی از مسئولان مناطق آزاد و فعالان مرتبط، به جای توضیح دقیق این شرایط، تصویری از یک تغییر دائمی ارائه کردند؛ تصویری که باعث شد برخی شهروندان تصور کنند نه فقط تردد استانی، بلکه تردد کشوری خودروهای پلاک منطقه آزاد قطعی شده است.

این همان نقطه‌ای است که مسئله «رویا فروشی» شکل گرفت.

در اقتصاد، امید دادن به مردم اگر بر پایه اطلاعات ناقص باشد، می‌تواند هزینه‌زا شود. وقتی یک شهروند با سرمایه شخصی خود وارد بازاری می‌شود، انتظار دارد پیام‌های رسمی، دقیق و مسئولانه باشند. تفاوت بزرگی وجود دارد میان «احتمال بررسی یک طرح» و «اعلام غیررسمی یک اتفاق قطعی».

انتظارات قرار گرفت. بخشی از تقاضا نه بر اساس نیاز واقعی، بلکه بر اساس یک تصور شکل گرفت؛ اینکه خودرویی که امروز محدودیت دارد، فردا ممکن است مانند یک خودروی پلاک ملی در سراسر کشور تردد کند.

این تصور، ارزش اقتصادی ایجاد کرد؛ قیمت‌ها تحت تأثیر قرار گرفتند؛ و برخی افراد تصمیم‌های مالی خود را بر مبنای آینده‌ای انجام دادند که تضمینی برای آن وجود نداشت.

مسئله فقط خودرو نیست. این یک نمونه از چالشی قدیمی در مدیریت مناطق آزاد است؛ فاصله میان اهداف واقعی این مناطق و تصویری که گاهی از آنها ساخته می‌شود.

محلی برای جذب سرمایه، صادرات، گردشگری و ایجاد اشتغال. اما در سال‌های گذشته، در برخی موارد، تمرکز افکار عمومی به سمت مزایایی مانند خودرو، واردات و معافیت‌های مصرفی رفت. نتیجه این شد که «مزیت توسعه‌ای» جای خود را به «مزیت مصرفی» داد.

در چنین فضایی، وعده‌هایی مانند آزاد شدن تردد خودروها جذابیت زیادی پیدا می‌کند؛ زیرا برای مردم ملموس است. اما توسعه پایدار با چنین امتیازهایی ساخته نمی‌شود.

نگاهی آماری به ساختار مناطق آزاد نشان می‌دهد که بسیاری از چالش‌های اصلی این مناطق نه کمبود خودرو، بلکه مشکلاتی مانند سرمایه‌گذاری پایدار، زیرساخت، حمل‌ونقل، اشتغال و پیوند با اقتصاد ملی است. اگر یک منطقه آزاد بتواند برای جوانان شغل ایجاد کند، صرف داشتن امکان تردد یک خودرو با

و امکان صادرات مجدد، جذابیت خود را برای سرمایه‌گذاران خارجی افزایش دهد. با این حال، تجربه مناطق آزاد در ایران نشان داده است که موفقیت این الگوها تا حد زیادی به ثبات سیاست‌گذاری، دسترسی به نظام بانکی بین‌المللی و کاهش ریسک‌های کلان اقتصادی وابسته است؛ عواملی که در محیط تحریم‌زده کنونی، همچنان چالش برانگیز باقی مانده‌اند.

با وجود این محدودیت‌ها، روند تعاملات منطقه‌ای نشان می‌دهد که ایران در حال تقویت مسیرهای جایگزین برای اتصال به بازارهای جهانی است. تمرکز بر قفقاز جنوبی و به‌ویژه گرجستان، بخشی از این راهبرد محسوب می‌شود. در این چارچوب، ارس می‌تواند نقش یک دروازه آزمایشی برای این نوع همکاری‌ها را ایفا کند؛ دروازه‌ای که در آن الگوهای جدید سرمایه‌گذاری مشترک مورد آزمون قرار می‌گیرند.

بازدید هیأت گرجی از سایت‌های صنعتی، تولیدی و گردشگری منطقه آزاد ارس نیز نشان‌دهنده عبور تدریجی از سطح گفت‌وگوهای رسمی به سمت بررسی‌های میدانی است. این مرحله در ادبیات سرمایه‌گذاری بین‌المللی معمولاً به‌عنوان گام پیش‌نیاز برای تصمیم‌گیری‌های عملیاتی تلقی می‌شود. مشاهده مستقیم پروژه‌های در حال اجرا، زیرساخت‌های لجستیکی و ظرفیت‌های صنعتی، به طرف خارجی امکان می‌دهد تصویر دقیق‌تری از ریسک‌ها و فرصت‌ها به دست آورد.

در نهایت، آنچه این دیدار را مهم می‌سازد نه صرفاً محتوای مذاکرات، بلکه جایگاه آن در یک روند بلندمدت‌تر است؛ روندی که در آن ایران تلاش می‌کند از موقعیت جغرافیایی خود به‌عنوان یک پل ارتباطی میان شمال و جنوب و شرق و غرب استفاده کند. در این معادله، ارس تنها یک نقطه مرزی نیست، بلکه یکی از گره‌های بالقوه در شبکه‌ای گسترده‌تر از تجارت منطقه‌ای است.

اگر این مسیر با موفقیت ادامه یابد، همکاری‌های مشابه می‌تواند به تدریج به شکل‌گیری یک معماری جدید اقتصادی در قفقاز جنوبی منجر شود؛ معماری‌ای که در آن ایران، گرجستان و سایر بازیگران منطقه‌ای، نه صرفاً به‌عنوان کشورهای همسایه، بلکه به‌عنوان شرکای مکمل در یک زنجیره ارزش مشترک عمل کنند. اما تحقق این چشم‌انداز، همچنان وابسته به عبور از موانع ساختاری و ژئوپلیتیکی است که سال‌هاست بر تجارت منطقه‌ای سایه انداخته‌اند.

پلاک خاص، نمی‌تواند نشانه موفقیت باشد. در ماجرای چابهار، مسئله مهم‌تر از بازگشت خودروها این است که چرا جامعه به این نتیجه رسید که یک استثنا، تبدیل به یک قاعده دائمی شده است.

پاسخ را باید در شیوه اطلاع‌رسانی جست و جو کرد. وقتی یک مقام مسئول درباره «آزاد شدن» صحبت می‌کند، مخاطب معمولاً تفاوت میان تصمیم موقت، پیشنهاد، پیگیری اداری و مصوبه نهایی را نمی‌داند. وظیفه مسئولان این است که این مرزها را روشن کنند. اگر از ابتدا گفته می‌شد که تردد خارج از محدوده، حاصل یک شرایط خاص و قابل بازگشت است، بسیاری از شهروندان با احتیاط بیشتری تصمیم می‌گرفتند. اما وقتی پیام غالب این باشد که «محدودیت تمام شده»، طبیعی است که بخشی از جامعه آن را یک تغییر قطعی تلقی کند.

اکنون با پایان این دوره، هزینه این سوء برداشت بیشتر متوجه کسانی است که سرمایه شخصی خود را وارد این مسیر کردند.

اعتماد عمومی سرمایه‌ای است که با چنین تجربه‌هایی آسیب می‌بیند.

مردم بیش از آنکه از بازگشت یک محدودیت ناراحت باشند، از این ناراحت‌اند که احساس می‌کنند تصویر کاملی از واقعیت دریافت نکرده‌اند.

ماجرای پلاک منطقه آزاد چابهار می‌تواند یک درس مدیریتی باشد؛ در سیاست‌گذاری عمومی، امید دادن بدون پشتوانه قطعی شاید در کوتاه‌مدت محبوبیت ایجاد کند، اما در بلندمدت هزینه اعتماد را افزایش می‌دهد.

توسعه مناطق آزاد نیازمند وعده‌های بزرگ‌تر اما واقعی‌تر است؛ وعده‌هایی درباره تولید، سرمایه‌گذاری، اشتغال و زیرساخت. نه ساختن انتظاری که از ابتدا مشخص بود با یک تغییر شرایط، ممکن است فرو بریزد.

در نهایت، خودروها به منطقه آزاد برمی‌گردند؛ اما پرسش اصلی همچنان باقی می‌ماند: چه تعداد از مردم، به جای خرید یک خودرو، تم‌های مالی خود را بر پایه یک وعده غیرقطعی تغییر دادند؟

اسفندیار شاه‌منصوری در گفت‌وگو با «تجارت جهانی» تشریح کرد:

## هم‌افزایی با اتاق‌های بازرگانی و توسعه مسیرهای جایگزین تجاری؛ دواولویت مناطق آزاد در شرایط جدید

**تجارت جهان** معاون اقتصادی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با تأکید بر ضرورت استفاده از ظرفیت اتاق‌های بازرگانی کشور، گفت: اتاق‌ها به عنوان نمایندگان و حلقه ارتباطی فعالان اقتصادی با دولت و نهادهای تصمیم‌گیر می‌توانند نقش مهمی در حل مشکلات اقتصادی ایفا کنند. اسفندیار شاه‌منصوری همچنین با اشاره به اقدامات حمایتی از کسب‌وکارهای مناطق آزاد در شرایط متأثر از جنگ، از تسهیل فرآیندهای گمرکی، فعال‌سازی مسیرهای جدید حمل‌ونقل و پیگیری مشکلات ارزی فعالان اقتصادی خبر داد.



**نادیا محمدی**  
دبیر سرویس مناطق آزاد

تجارت جهانی: ارزیابی شما از برگزاری نشست اتاق‌های بازرگانی در منطقه آزاد انزلی چیست؟  
اسفندیار شاه‌منصوری: اتاق‌های بازرگانی در واقع یکی از مهم‌ترین نهادها در اقتصاد کشور هستند که نقش ارتباطی میان فعالان اقتصادی، سازمان‌ها، دستگاه‌های اجرایی و نهادهای تصمیم‌گیر را بر عهده دارند. فلسفه شکل‌گیری اتاق‌های بازرگانی نیز ارائه خدمات به فعالان اقتصادی، پیگیری مطالبات آنان و کمک به حل مشکلات در چارچوب مأموریت‌های تعریف شده است.

پیش از این نیز در سال گذشته نشست اتاق بازرگانی تهران و حضور آقای حسن‌زاده برگزار کردیم که هدف آن افزایش تعاملات و استفاده از ظرفیت اتاق‌های بازرگانی در مناطق آزاد بود؛ چه در حوزه جذب سرمایه‌گذار و چه در زمینه هم‌افزایی برای رفع مشکلات فعالان اقتصادی.

عنوان نشست اخیر نیز «هم‌افزایی» بود و امیدواریم این همکاری‌ها صرفاً در حد یک نشست باقی نماند و به اقدامات عملی منجر شود. اتاق‌های بازرگانی از ظرفیت‌های علمی، تجربی و مدیریتی ارزشمندی برخوردارند و بسیاری از پیشکسوتان حوزه اقتصاد کشور در این مجموعه‌ها حضور دارند.

در شرایط اقتصادی فعلی، مناطق آزاد می‌توانند به‌ویژه در حوزه‌های حمل‌ونقل و لجستیک نقش مؤثرتری ایفا کنند. هدف ما این است که تجربیات و ظرفیت‌های

طرفین به اشتراک گذاشته شود. ما دست همکاری به سوی اتاق‌های بازرگانی دراز کرده‌ایم و خوشبختانه آن‌ها نیز آمادگی خود را برای افزایش تعاملات اعلام



کرده‌اند. البته این همکاری نیازمند رفع برخی موانع به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل، زیرساخت‌های ریلی و دریایی، مسائل گمرکی و برخی موضوعات مرتبط با

وزارت امور اقتصادی و دارایی است که امیدواریم با تسهیل‌گری بیشتر، شاهد نقش‌آفرینی جدی‌تر این همکاری‌ها باشیم.

تجارت جهانی: آیا بسته حمایتی مشخصی برای کسب‌وکارهای مناطق آزاد که از شرایط جنگی متأثر شده‌اند، در نظر گرفته‌اید؟

اسفندیار شاه‌منصوری: حمایت از کسب‌وکارها می‌تواند اشکال مختلفی داشته باشد؛ از ارائه تسهیلات و معافیت‌ها گرفته تا تمدید سررسید تعهدات بانکی و سایر اقدامات حمایتی. در مناطق آزاد، بخش مهمی از این حمایت‌ها در قالب تسهیل امور حمل‌ونقل، گمرکی و کاهش تشریفات اداری دنبال می‌شود.

در حوزه گمرک، با همراهی شورای عالی امنیت ملی و همکاری مناسب گمرک جمهوری اسلامی ایران، تلاش کرده‌ایم تعاملات را به حداکثر برسانیم تا فعالان اقتصادی بتوانند با سهولت بیشتری امور مربوط به واردات و ترخیص کالا را انجام دهند.

با این حال، موضوع گمرک تنها یکی از حلقه‌های زنجیره حمایت از فعالان اقتصادی است. یکی از چالش‌های مهم کنونی، مسائل بانکی و تخصیص ارز است که به دلیل محدودیت‌های ارزی کشور، فرآیند تخصیص ارز فعالان اقتصادی مناطق آزاد طی دو تا سه ماه اخیر با مشکلاتی مواجه شده است. این موضوع خارج از اختیارات مناطق آزاد بوده و نیازمند نگاه ویژه و حمایت بانک مرکزی است؛ موضوعی که جلسات متعددی درباره آن برگزار شده است.

در حوزه حمل‌ونقل نیز تلاش کرده‌ایم با فعال‌تر کردن مبادی جایگزین مانند سرخس، اینچه‌برون، انزلی و امیرآباد و بهره‌گیری بیشتر از ظرفیت‌های لجستیکی کشورهای شرقی از جمله قزاقستان، ترکمنستان و چین، مسیرهای ریلی و زمینی جدیدی را برای تأمین کالا فعال کنیم تا فعالان اقتصادی بتوانند بخشی از نیازهای خود را به جای مبادی جنوبی از مسیرهای جایگزین تأمین کنند.

تا این مرحله اقدامات قابل توجهی انجام شده است، اما بخشی از چالش‌ها متأثر از شرایط کلان اقتصادی و مسائل ناشی از جنگ است و رفع کامل آن نیازمند همراهی همه بخش‌ها، گذر زمان و اتخاذ حمایت‌های تکمیلی در سطح ملی خواهد بود تا بتوان خدمات مؤثرتری به فعالان اقتصادی مناطق آزاد ارائه کرد.

## گرمسار و چشم‌انداز تبدیل به هاب لجستیک شرق تهران

**تجارت جهان** مجمع عمومی سالیانه شرکت مدیریت منطقه ویژه اقتصادی گرمسار در حالی برگزار شد که صورت‌های مالی منتهی به سال ۱۴۰۴ به تصویب سهامداران رسید و مدیریت این منطقه بر ادامه مسیر توسعه زیرساختی، جذب سرمایه‌گذاری و تقویت زنجیره‌های لجستیکی تأکید کرد. این نشست که در محل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) برگزار شد، بیش از آنکه حامل تغییرات ساختاری باشد، تصویری از تداوم سیاست‌های توسعه محور و تثبیت جایگاه گرمسار در نقشه مناطق ویژه اقتصادی کشور ارائه داد.

برگزاری مجامع عمومی در شرکت‌های وابسته به مناطق ویژه اقتصادی، به‌طور معمول نقش‌آیندهای برای ارزیابی عملکرد سالانه و ترسیم چشم‌انداز آتی دارد. در مورد منطقه ویژه اقتصادی گرمسار، این مجمع در تاریخ ۲۵ خرداد ۱۴۰۵ و با محوریت بررسی عملکرد سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۴ برگزار شد؛ سالی که به گفته منابع مدیریتی، تمرکز اصلی آن بر توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، تکمیل پروژه‌های عمرانی و جذب سرمایه‌گذاران صنعتی بوده است.

بر اساس گزارش ارائه‌شده در جلسه، عملکرد مالی شرکت در سال ۱۴۰۴ با رشد نسبی درآمدهای عملیاتی همراه بوده است. اگرچه رقم دقیق درآمدها به‌صورت عمومی منتشر نشده، اما الگوی گزارش‌دهی مناطق ویژه مشابه نشان می‌دهد که بخش عمده درآمدها از محل واگذاری اراضی صنعتی، ارائه خدمات زیرساختی و قراردادهای مشارکت با سرمایه‌گذاران تأمین می‌شود.

برآوردهای کارشناسی از عملکرد مناطق ویژه در ایران نشان می‌دهد که سهم درآمدهای غیرنفتی در این ساختارها می‌تواند بین ۶۰ تا ۸۵ درصد متغیر باشد و وابستگی مستقیم به جذب سرمایه‌گذار خارجی و داخلی دارد. در همین چارچوب، گرمسار نیز در سال‌های اخیر تلاش کرده با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی در کریدور تهران مشهد، نقش خود را در شبکه لجستیکی کشور تقویت کند.

یکی از مهم‌ترین خروجی‌های این مجمع، تصویب صورت‌های مالی سالانه پس از گزارش حسابرس مستقل و بازرسی قانونی بود. این موضوع نشان‌دهنده نبود چالش جدی در ساختار مالی و حسابداری شرکت تلقی می‌شود و به‌طور معمول از دید تحلیلگران، نشانه‌ای از ثبات نسبی مدیریتی در مجموعه‌های زیرساختی است.

در ادبیات مالی، تصویب بدون قید و شرط صورت‌های مالی در مجامع مناطق ویژه معمولاً به معنای تأیید جریان نقدی عملیاتی و نبود انحراف‌های عمده در هزینه‌کرد منابع ارزیابی می‌شود. هرچند نبود شفافیت عمومی در ارائه جزئیات عددی، امکان تحلیل دقیق‌تر را محدود می‌کند.

طبق گزارش هیئت مدیره، بخش عمده فعالیت‌های سال مالی گذشته بر سه محور متمرکز بوده است:

۱. توسعه شبکه زیرساختی شامل راه‌های دسترسی و خدمات زیربنایی

۲. جذب سرمایه‌گذار در حوزه صنایع سبک و متوسط

۳. ارتقای ظرفیت‌های لجستیکی و انبارداری

بر اساس داده‌های منتشرشده از روند‌های مشابه در مناطق ویژه کشور، متوسط هزینه ایجاد زیرساخت در هر هکتار زمین صنعتی می‌تواند بین ۸۰۰ میلیون تا ۲ میلیارد تومان متغیر باشد. در همین چارچوب، توسعه فازهای جدید در گرمسار نیز نیازمند سرمایه‌گذاری چند هزار میلیارد تومانی در افاق میان‌مدت است.

موقعیت جغرافیایی گرمسار در مجاورت محور ریلی و جاده‌های تهران مشهد، این منطقه را در موقعیت استراتژیک برای تبدیل شدن به هاب لجستیکی شرق پایتخت قرار داده است. کارشناسان معتقدند در صورت تکمیل زیرساخت‌های گمرکی و حمل‌ونقل ترکیبی، این منطقه می‌تواند بخشی از بار لجستیکی تهران را جذب کند و به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل صنعتی کمک نماید.

طبق برآوردهای توسعه منطقه‌ای، هر یک درصد افزایش سهم مناطق ویژه در زنجیره لجستیک کشور می‌تواند تا ۰.۲ درصد کاهش هزینه تمام‌شده تولید در صنایع وابسته ایجاد کند؛ موضوعی که برای سرمایه‌گذاران صنعتی اهمیت مستقیم دارد.

## قصر شیرین با پلاک ۸۸ وارد فاز عملیاتی شد



که سال‌ها تحت تأثیر پیامدهای جنگ و محدودیت‌های توسعه‌ای قرار داشته، اکنون می‌تواند از مزیت موقعیت جغرافیایی خود برای جذب سرمایه‌های جدید بهره‌برد. فعال شدن منطقه آزاد به معنای افزایش تقاضای برای زمین، خدمات فنی، حمل‌ونقل، انبارداری و فعالیت‌های تجاری خواهد بود.

با این حال، تحلیلگران اقتصادی هشدار می‌دهند که موفقیت منطقه آزاد قصر شیرین صرفاً به صدور پلاک یا واردات خودرو وابسته نیست. تجربه برخی مناطق آزاد کشور نشان داده است که بدون تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی، اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، جذب سرمایه‌گذاری مولد و تسهیل فرآیندهای اداری، مزایای اقتصادی مناطق آزاد به‌طور کامل محقق نمی‌شود.

در حال حاضر، یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی منطقه آزاد قصر شیرین، تسریع در تصویب و اجرای طرح جامع توسعه منطقه است. این طرح باید تکلیف کاربری اراضی، پهنه‌های صنعتی، تجاری، گردشگری و لجستیکی را مشخص کند. سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی معمولاً پیش از ورود به یک منطقه آزاد، نیازمند شفافیت حقوقی و برنامه توسعه بلندمدت هستند.

از سوی دیگر، رقابت منطقه‌ای نیز موضوع مهمی است. در سال‌های اخیر کشورهای همسایه ایران سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در توسعه مناطق ویژه اقتصادی و مراکز لجستیکی انجام داده‌اند. بنابراین منطقه آزاد قصر شیرین برای تبدیل شدن به یک هاب تجاری مؤثر، باید مزیت‌های رقابتی مشخصی در حوزه هزینه، سرعت خدمات و دسترسی به بازار عراق ارائه دهد.

با وجود این چالش‌ها، رونمایی از پلاک «۸۸» را می‌توان نقطه عطفی در مسیر توسعه منطقه آزاد قصر شیرین دانست. این اقدام نشان می‌دهد که پس از سال‌ها برنامه‌ریزی، بخشی از زیرساخت‌های اجرایی منطقه وارد مدار بهره‌برداری شده‌اند. در صورت تکمیل زنجیره زیرساختی، توسعه خدمات گمرکی و جذب سرمایه‌گذاری، قصر شیرین می‌تواند در دهه آینده به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجارت ایران با عراق و حتی بازارهای گسترده‌تر غرب آسیا تبدیل شود.

پلاک «۸۸» شاید در ظاهر تنها یک کد جدید بر بدنه خودروها باشد، اما در واقع نمادی از آغاز رقابتی بزرگ‌تر است؛ رقابتی برای تبدیل قصر شیرین به یکی از گره‌های اصلی تجارت منطقه‌ای ایران در سال‌های پیش رو.

**تجارت جهان** حسنا رجبی، رونمایی رسمی از پلاک اختصاصی «۸۸» برای

خودروهای منطقه آزاد قصر شیرین را می‌توان بیش از یک اقدام نمادین در حوزه حمل‌ونقل دانست. این رویداد در واقع نشانه ورود یکی از جدیدترین مناطق آزاد کشور به مرحله عملیاتی است؛ منطقه‌ای که در یکی از مهم‌ترین کریدورهای تجاری ایران با عراق قرار گرفته و می‌تواند در سال‌های آینده به یکی از مراکز اصلی لجستیک، تجارت و سرمایه‌گذاری غرب کشور تبدیل شود. کارشناسان معتقدند آغاز شماره‌گذاری خودروها و ورود نخستین خودروهای وارداتی، نخستین نشانه ملموس از فعال شدن سازوکارهای اقتصادی منطقه آزاد قصر شیرین پس از سال‌ها انتظار است.

منطقه آزاد قصر شیرین که در مجاورت مرز عراق و در مسیر ارتباطی بازار ۴۰۰ میلیونی این کشور قرار دارد، طی ماه‌های اخیر وارد مرحله‌ای شده که می‌توان آن را گذار از «تأسیس حقوقی» به «فعالیت اجرایی» نامید. در همین چارچوب، رونمایی از پلاک اختصاصی «۸۸» و آغاز رسمی شماره‌گذاری خودروهای منطقه آزاد، به یکی از مهم‌ترین اخبار اقتصادی غرب کشور تبدیل شده است.

اگرچه در نگاه نخست، اختصاص یک کد پلاک جدید شاید صرفاً یک اقدام اداری به نظر برسد، اما در ادبیات اقتصادی مناطق آزاد، صدور پلاک اختصاصی به معنای فعال شدن بخشی از زیرساخت‌های گمرکی، حمل‌ونقل، ثبت مالکیت و مدیریت تردد کالا و خودرو است. به بیان دیگر، پلاک «۸۸» نخستین نشانه قابل مشاهده از ورود منطقه آزاد قصر شیرین به فاز اجرایی محسوب می‌شود.

قصر شیرین از نظر موقعیت جغرافیایی یکی از مهم‌ترین نقاط مرزی ایران به شمار می‌رود. این شهرستان در استان کرمانشاه و در مجاورت گذرگاه‌های مرزی پرویزخان و خسروی قرار گرفته است. بر اساس آمارهای رسمی، مرز پرویزخان طی سال‌های گذشته همواره در میان فعال‌ترین مرزهای صادراتی ایران به عراق قرار داشته و سهم قابل توجهی از صادرات غیرنفتی کشور به بازار عراق از طریق این محور انجام شده است.

عراق در سال‌های اخیر یکی از سه مقصد اصلی صادرات غیرنفتی ایران بوده و حجم مبادلات تجاری دو کشور در برخی سال‌ها به بیش از ۱۰ میلیارد دلار رسیده است. در چنین شرایطی، ایجاد یک منطقه آزاد در قصر شیرین از منظر سیاست‌گذاری اقتصادی با هدف کاهش هزینه‌های مبادله، تسهیل سرمایه‌گذاری و افزایش رقابت‌پذیری تجارت مرزی تعریف شده است.

کارشناسان معتقدند فعال شدن سازوکار واردات خودرو در منطقه آزاد قصر شیرین می‌تواند چند پیامد اقتصادی مهم به همراه داشته باشد. نخستین اثر، افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در منطقه است. تجربه مناطق آزادی مانند کیش، قشم، ارس و انزلی نشان داده است که امکان واردات خودرو و بهره‌مندی از مزایای گمرکی، یکی از محرک‌های اولیه جذب سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی محسوب می‌شود. دومین پیامد، توسعه زیرساخت‌های خدماتی و لجستیکی است. ورود خودروهای وارداتی مستلزم ایجاد شبکه‌های شماره‌گذاری، خدمات پس از فروش، مراکز نگهداری، انبارداری و سامانه‌های گمرکی است. هر یک از این بخش‌ها می‌تواند به ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در منطقه منجر شود.

سومین اثر، افزایش جریان سرمایه در اقتصاد محلی است. شهرستان قصر شیرین



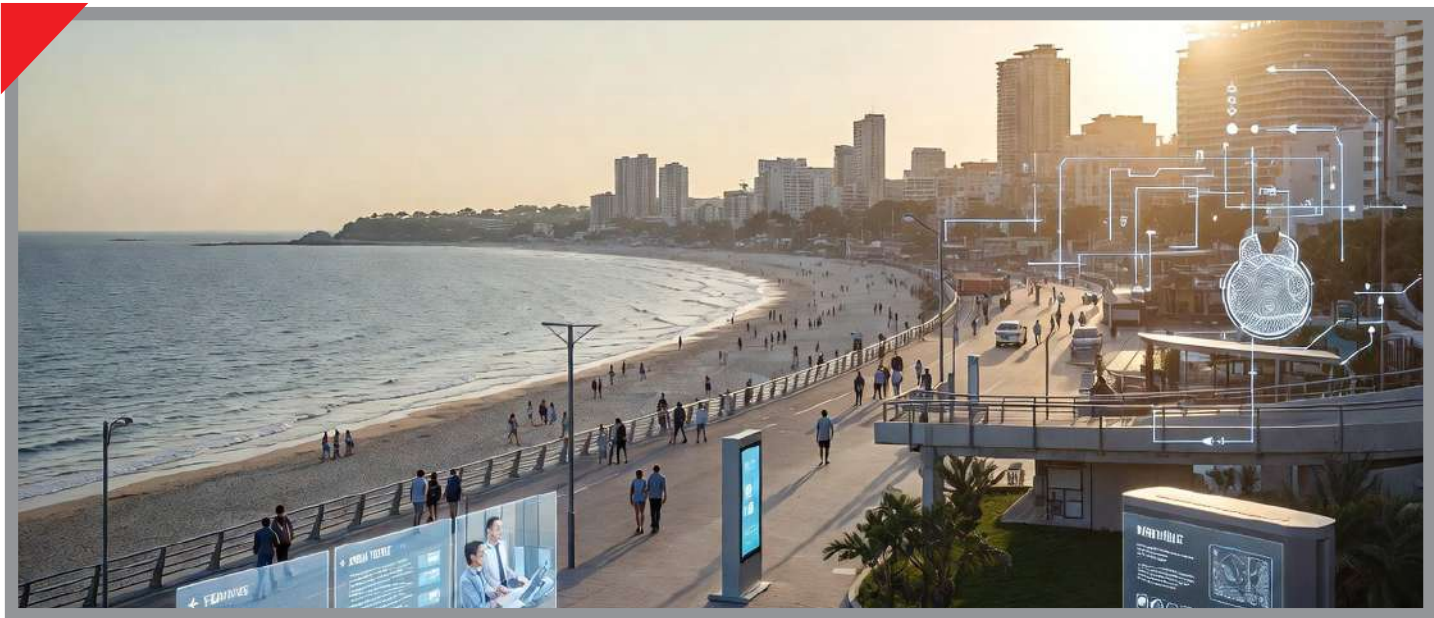
آریناز عباسی فشمی

دبیر سرویس مناطق ویژه

تجارت جهانی، تحلیل می‌کند

# منطقه آزاد کیش در دوران پساتوافق!

**تجارت جهان** در سواحل جنوبی ایران، جایی که برج‌های ساحلی، مراکز خرید و هتل‌های پنج‌ستاره سال‌ها نماد رؤیای تبدیل ایران به یک قطب گردشگری منطقه‌ای بودند، چهار ماه رکود و توقف فعالیت‌های اقتصادی، تصویری متفاوت از جزیره کیش ترسیم کرد؛ جزیره‌ای که اقتصاد آن بیش از هر نقطه دیگری در ایران به جریان آزاد گردشگر، تجارت و اعتماد سرمایه‌گذار وابسته است.



اکنون، در سناریوی یک توافق میان ایران و آمریکا و بازگشت تدریجی ثبات به فضای اقتصادی، پرسش اصلی این نیست که آیا کیش دوباره رونق خواهد گرفت؛ بلکه پرسش این است که چگونه می‌تواند زمان از دست‌رفته را جبران کند و جایگاه خود را در رقابت شدید گردشگری منطقه بازپس بگیرد. اقتصاد کیش بر پایه گردشگری و خدمات بنا شده است. برآوردها نشان می‌دهد در سال‌های عادی، این جزیره سالانه حدود دو میلیون گردشگر داخلی و خارجی را جذب می‌کند. صدها واحد اقامتی، هزاران واحد صنفی، مراکز تفریحی، شرکت‌های حمل‌ونقل، رستوران‌ها و فعالان حوزه خدمات به حضور مستمر مسافروابسته‌اند.

اگر فرض شود متوسط هزینه هر گردشگر در کیش حدود ۱۰ تا ۱۵ میلیون تومان باشد، گردش مالی مستقیم صنعت گردشگری جزیره می‌تواند سالانه به بیش از ۳۰ تا ۳۰ هزار میلیارد تومان برسد. در چنین ساختاری، چهار ماه کاهش شدید سفرها و افت فعالیت‌های تجاری، تنها به معنی کاهش فروش هتل‌ها نیست؛ بلکه زنجیره‌ای از مشاغل از رانندگان تاکسی تا فروشندگان بازارهای محلی، شرکت‌های خدماتی و نیروی کار فصلی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تجربه جزایر گردشگری جهان نشان داده است که بازگشت تقاضا پس از یک شوک سیاسی یا امنیتی، معمولاً به صورت خودکار اتفاق نمی‌افتد. اعتماد گردشگر باید دوباره ساخته شود و این مسئله نیازمند سیاست‌گذاری فعال است. اولویت اول: یک کمیسیون ملی و بین‌المللی برای بازگرداندن اعتماد بزرگ‌ترین اشتباه پس از پایان بحران، انتظار برای بازگشت طبیعی مسافران است. کیش باید در شش ماه نخست دوران پساتوافق، یک کمیسیون گسترده بازاریابی را آغاز کند؛ مشابه آنچه کشورهایی مانند امارات پس از بحران‌های منطقه‌ای انجام داده‌اند.

این کمیسیون باید بر سه پیام اصلی تمرکز کند:

\* امنیت و ثبات جزیره

\* قیمت رقابتی نسبت به مقاصد منطقه

\* تجربه گردشگری متفاوت در خلیج فارس

هدف باید بازگشت سریع به سطح دو میلیون گردشگر سالانه و سپس عبور از آن تا حدود سه میلیون گردشگر در افق چند ساله باشد.

اولویت دوم: بسته نجات اقتصادی برای فعالان بخش خصوصی چهار ماه رکود، بسیاری از کسب‌وکارهای کیش را با بحران نقدینگی روبه‌رو خواهد کرد.

در دوران پساتوافق، سازمان منطقه آزاد کیش و دولت باید بسته‌ای فوری شامل موارد زیر را بررسی کنند:

\* تعویق یا تقسیط اجاره‌های دولتی و حقوق بهره‌بردار

\* تخفیف مالیاتی و عوارض محلی

\* ارائه تسهیلات ارزان قیمت برای بازسازی سرمایه در

گردش

\* حمایت از حفظ اشتغال

هدف این بسته نباید کمک دائمی باشد؛ بلکه باید به کسب‌وکارها فرصت دهد تا دوره بازگشت گردشگر را پشت سر بگذرانند.

اولویت سوم: جذب گردشگر خارجی؛ فرصتی که سال‌ها از دست رفت

کیش در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند به یک رقیب منطقه‌ای برای مقاصد دبی، دوحه و مسقط تبدیل شود؛ اما این هدف تنها با ساخت هتل‌های جدید محقق نمی‌شود.

پساتوافق می‌تواند فرصت‌هایی ایجاد کند؛ از جمله:

\* افزایش پروازهای بین‌المللی

\* ورود شرکت‌های هواپیمایی جدید

\* همکاری با برندهای بین‌المللی هتلداری

\* جذب سرمایه‌گذاری خارجی در پروژه‌های گردشگری در یک سناریوی خوش‌بینانه، اگر تنها ۵۰۰ هزار گردشگر خارجی با متوسط هزینه هزار دلار وارد کیش شوند، بیش از ۵۰۰ میلیون دلار درآمد مستقیم ارزی برای جزیره ایجاد خواهد شد.

اولویت چهارم: تبدیل کیش به منطقه‌ای برای زندگی و تجارت، نه فقط سفر

یکی از ضعف‌های تاریخی کیش وابستگی بیش از حد به گردشگری کوتاه‌مدت بوده است.

در دوره جدید، کیش باید مدل اقتصادی خود را متنوع کند و به سمت:

## ۵۰ هزار خودرو در قفل گمرکی ارگ جدید

دارد اما امکان جابه‌جایی قانونی آن وجود ندارد.

انباشت ۵۰ هزار خودرو در یک نقطه، تنها یک چالش لجستیکی نیست؛ بلکه پیامدهای چندلایه‌ای برای اقتصاد خودرو به همراه دارد:

۱. فشار بر بازار داخلی؛ عدم ورود این حجم خودرو به بازار، باعث تداوم فشار تقاضا و افزایش نوسان قیمت‌ها شده است.

۲. فرسایش سرمایه‌واردکنندگان: سرمایه‌های بلوکه‌شده در پارکینگ‌های روباز، در معرض استهلاک فیزیکی و کاهش ارزش قرار دارند.

۳. افزایش هزینه انبارداری و نگهداری؛ نگهداری طولانی‌مدت در مناطق ویژه، هزینه‌های جانبی قابل توجهی ایجاد می‌کند.

۴. کاهش کارایی زنجیره واردات: طولانی شدن چرخه ترخیص، پیش‌بینی‌پذیری تجارت را مختل کرده است.

در سطح کلان، این وضعیت می‌تواند اثر ضدتوسعه‌ای داشته باشد؛ زیرا سرمایه به جای گردش در بازار، در یک نقطه راکد باقی می‌ماند.

اثر نهادهای شکاف هماهنگی میان دستگاه‌ها

یکی از نکات کلیدی در تحلیل این بحران، نقش هماهنگی نهادی است. در شرایط فعلی، چند نهاد به صورت هم‌زمان در فرآیند واردات خودرو نقش دارند، اما نبود یکپارچگی عملیاتی میان آن‌ها، موجب ایجاد تأخیرهای زنجیره‌ای شده است.

به بیان دیگر، هر نهاد در چارچوب وظایف خود عملکرد دارد، اما نبود یک سیستم یکپارچه تصمیم‌گیری باعث شده خروجی نهایی دچار گسست شود. این وضعیت در ادبیات اقتصاد نهادی، نمونه‌ای از «هزینه‌های هماهنگی بالا» تلقی می‌شود؛ هزینه‌ای که در نهایت به شکل صف‌های انباشت کالا ظاهر می‌گردد.

صورت ۲۴ ساعته فعال هستند و امکان اظهار کالا به شکل آنلاین وجود دارد، اما مسئله در لایه‌های بالادستی و میان‌دست تصمیم‌گیری رخ داده است؛ جایی که هماهنگی میان دستگاه‌هایی مانند بانک مرکزی، وزارت صمت و نهادهای صدور مجوز، به شکل کامل برقرار نیست. همین ناهماهنگی موجب شده خودروها در مرحله‌ای میان واردات و ترخیص متوقف بمانند.

بر اساس داده‌های تجمیعی موجود، می‌توان ابعاد این اختلال را در سه سطح تحلیل کرد:

• حجم انباشت: حدود ۵۰ هزار خودروی وارداتی در ارگ جدید

• میانگین توقف زمانی: در برخی موارد چندین ماه تا بیش از یک سال

اثر مالی تخمینی: با فرض ارزش متوسط ۱۵ تا ۲۰ هزار دلار برای هر خودرو، ارزش بلوکه‌شده این محموله‌ها بین ۷۵۰ میلیون تا ۱ میلیارد دلار برآورد می‌شود

این ارقام نشان می‌دهد بحران صرفاً یک مشکل اداری نیست، بلکه یک گره اقتصادی با اثر مستقیم بر نقدشوندگی سرمایه و گردش بازار است.

تحلیل کارشناسان گمرکی نشان می‌دهد مسئله اصلی نه در خود فرآیند گمرک، بلکه در «زنجیره صدور مجوزهای مکمل» قرار دارد. در ساختار واردات خودرو، چندین حلقه موازی وجود دارد: ثبت سفارش، تخصیص ارز، تأیید استاندارد، و در نهایت صدور کد رهگیری. هرگونه اختلال در یکی از این حلقه‌ها، کل فرآیند را متوقف می‌کند.

در وضعیت فعلی، گزارش‌ها حاکی از آن است که مهم‌ترین گره در مرحله صدور کدهای رهگیری شکل گرفته؛ کدی که بدون آن، سیستم اجازه ترخیص نهایی را صادر نمی‌کند. این موضوع باعث شده خودروها عملاً در یک «برزخ اداری دیجیتال» قرار بگیرند؛ جایی که کالا وجود

**تجارت جهان** در یکی از کم‌سابقه‌ترین اختلالات زنجیره واردات خودرو در سال‌های اخیر، منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم به کانون انباشت حدود ۵۰ هزار خودروی وارداتی تبدیل شده است؛ خودروهایی که بنا بر داده‌های رسمی و گزارش‌های میدانی، ماه‌هاست در انتظار ترخیص باقی مانده‌اند. دلیل اصلی این توقف گسترده نه کمبود کالا یا محدودیت ارزی، بلکه اختلال در صدور برخی کدها و مجوزهای سیستمی اعلام شده است؛ مسئله‌ای که اکنون به یک بحران ساختاری در هماهنگی میان نهادهای سیاست‌گذار و اجرایی تبدیل شده است.

در حالی که بازار خودرو ایران با فشار تقاضا و کمبود عرضه دست‌وپنجه نرم می‌کند، در جنوب شرق کشور و در قلب منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم، تصویر کاملاً متفاوتی شکل گرفته است:

پارکینگ‌های عظیمی که به جای گردش کالا، به انبار دائمی خودروهای وارداتی تبدیل شده‌اند. بر اساس برآوردهای منتشر شده از سوی منابع مرتبط با گمرک، حجم این خودروهای دپو شده حدود ۵۰ هزار دستگاه تخمین زده می‌شود؛ رقمی که در مقیاس تجارت خودرو، یک گلوگاه کم‌سابقه محسوب می‌شود. (ارسانه سی‌اچ‌ان | اخبار روز دنیا | CHN)

بررسی‌ها نشان می‌دهد ریشه اصلی این بحران در «اختلال در صدور کدهای رهگیری و مجوزهای سیستمی» قرار دارد؛ موضوعی که عملاً حلقه میانی فرآیند ترخیص را قفل کرده است. به بیان ساده، کالا وارد کشور شده، ثبت اولیه نیز انجام شده، اما در مرحله تأیید نهایی مجوزها متوقف مانده است. این وضعیت باعث شده زنجیره ترخیص از حالت پیوسته خارج و به یک صف طولانی و فرسایشی تبدیل شود.

در ظاهر، سامانه‌های گمرکی کشور به

## چابهار؛ زمین زیاد، زیرساخت کم



حدی نابرابری مزمن توسعه در سیستان و بلوچستان را کاهش دهد.

با این حال، تجربه نشان داده در صورت نبود حمایت‌های مالی پایدار، تسهیلات اعتباری و تضمین بازار، بخش بزرگی از واگذاری‌ها به صورت غیرمستقیم به بازیگران بزرگ‌تر اقتصادی منتقل می‌شود و هدف «بومی‌سازی توسعه» به تدریج تضعیف می‌گردد.

**جمع‌بندی تحلیلی**

واگذاری ۲۱۵ هکتار در ریمدان را باید نه یک پروژه مستقل، بلکه آزمونی برای مدل جدید توسعه مرزهای شرقی ایران دانست. موفقیت این طرح وابسته به سه متغیر کلیدی است:

۱. تکمیل زیرساخت لجستیکی و حمل‌ونقل

۲. ایجاد زنجیره ارزش تجارت مرزی (نه صرفاً زمین و انبار)

۳. حفظ واقعی نقش سرمایه‌گذاران بومی در برابر تمرکز سرمایه

در غیر این صورت، ریمدان نیز ممکن است به فهرست پروژه‌هایی بپیوندد که «روی کاغذ توسعه یافتند، اما در اقتصاد واقعی فقط زمین جابه‌جا کردند.»

اگر بخوای، نسخه دوم همین گزارش رو هم می‌تونم تندتر و کاملاً انتقادی‌تر بنویسم؛ در حد سرمقاله‌ای که مستقیم سیاست‌گذار رو هدف بگیره، نه فقط پروژه رو.

**تجارت جهان**

واگذاری ۲۱۵ هکتار از اراضی منطقه مرزی ریمدان در چارچوب منطقه آزاد چابهار، ۲۱۵ هکتار از اراضی آماده‌سازی شده در محدوده ریمدان برای اجرای طرح‌های اقتصادی به سرمایه‌گذاران بومی واگذار می‌شود؛ اراضی‌ای که طبق برآوردهای رسمی، بخشی از یک پهنه بزرگ‌تر نزدیک به ۵ هزار هکتار ظرفیت توسعه‌ای منطقه ریمدان را تشکیل می‌دهد.

بر اساس اعلام مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، این اراضی با هدف ایجاد زیرساخت‌های تجاری، انبارداری، خدمات لجستیکی و فعالیت‌های تولیدی مرزی واگذار شده‌اند؛ اقدامی که در چارچوب هدف کلان افزایش تبادلات تجاری ایران و پاکستان از حدود ۳ میلیارد دلار فعلی به هدف‌گذاری ۱۰ میلیارد دلار تعریف می‌شود. اما مسئله اصلی در تحلیل این تصمیم، نه «میزان واگذاری»، بلکه کیفیت مدل توسعه‌ای پشت آن است.

**اقتصاد زمین‌محور در برابر اقتصاد زنجیره‌محور**

تجربه مناطق آزاد ایران نشان می‌دهد که واگذاری زمین، به‌تنهایی موتور توسعه نیست. در بسیاری از دوره‌های مشابه، از کیش تا قشم و چابهار، بخش قابل توجهی از پروژه‌ها در مرحله «تملک و تفکیک زمین» متوقف شده‌اند و کمتر به فاز ارزش‌افزوده پایدار رسیدند.

در مورد ریمدان نیز، ۲۱۵ هکتار اگرچه