دولت

۱۵ هزار واحد مسکونی ویژه دهک‌های پایین ساخته می‌شود

شتاب تولید و عرضه واحدهای حمایتی در شهرهای جدید

میانگین پیشرفت فیزیکی ماهانه واحدهای حمایتی در شهرهای جدید از ۰.۹درصد به ۲.۲ درصد در یکسال اخیر افزایش یافته است.

شهر جدید و شهرک به عنوان یکی از ظرفیت‌های موجود در قوانین کشور، می‌تواند در ساماندهی نظام سکونتی، اسکان جمعیت و فعالیت در کشور نقش مهمی ایفا کند. براساس برنامه هفتم توسعه کشور، مأموریت شهرهای جدید و شهرک‌ها را می‌توان در عرصه تأمین زمین، ساماندهی نظام اسکان به ویژه در جنوب کشور، برنامه‌ریزی و ساخت مسکن و تمرکززدایی از شهرهای بزرگ خلاصه کرد. تمرکز این برنامه‌ها بر پاسخگویی به نیاز سکونتی زوج‌های جوان و خانوارهای دهک‌های پایین درآمدی، نه تنها به‌عنوان یک رویکرد اجتماعی، بلکه به‌عنوان بخشی از سیاست عدالت فضایی و کاهش فشار جمعیتی بر کلان‌شهرها تعریف شده است.

در دولت چهاردهم و هم‌راستا با نهضت ملی مسکن، اجرای احکام برنامه هفتم در دستور کار قرار گرفته است، در این شهرها ساخت واحدهای حمایتی، وارد مرحله تحول‌محور شده است؛ مرحله‌ای که در آن، افزایش ظرفیت‌های سکونتی، تأمین همزمان خدمات زیربنایی و روبنایی، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین ساخت و مصالح پایدار و گسترش مشارکت با بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به‌عنوان محورهای عملیاتی پیگیری می‌شود. همچنین، ارتقای کیفیت طراحی شهری با رویکرد انسان‌محور، توسعه حمل‌ونقل عمومی کارآمد و کم‌کربن و ایجاد بسترهای سرزندگی اجتماعی و اقتصادی، از جمله راهبردهای اصلی است که دولت در شهرهای جدید دنبال می‌کند تا ضمن پاسخگویی به نیازهای کوتاه‌مدت، زمینه‌ساز پایداری بلندمدت و تحقق الگوی مطلوب توسعه شهری کشور باشد.

شتاب پیشرفت واحدهای نهضت ملی مسکن

بر اساس این گزارش، با اجرای برنامه‌های تسریع در فرآیند صدور پروانه، تأمین منابع مالی و تمرکز بر پروژه‌های دارای پیشرفت فیزیکی بالا، میانگین پیشرفت فیزیکی ماهانه در ساخت واحدهای حمایتی در شهرهای جدید از ۰.۹درصد به ۲.۲ درصد در دولت چهاردهم افزایش یافته است. این رشد در مراحل مختلف ساخت شامل فونداسیون، اجرای سقف و اسکلت، سفت‌کاری و نازک‌کاری تحقق پیدا کرده است. یکی از مسائل شهرهای جدید، اجرای همزمان نهضت ملی مسکن و مسکن مهر به عنوان برنامه‌ای که از دو دهه قبل باقی مانده، است.

تحویل مسکن مهر باقیمانده

بر اساس این گزارش، در ابتدای دولت چهاردهم تعداد واحدهای باقیمانده مسکن مهر ۳۳ هزار و ۸۰۰ واحد بود که هم‌اکنون این رقم به ۲۵ هزار و ۳۰۹ واحد رسیده است. تکمیل و تحویل واحدها همزمان با تأمین خدمات زیربنایی و روبنایی انجام می‌شود.

ارتقای کیفیت ساخت و ساز و سکونت در شهرهای جدید

علاووه بر برنامه تکمیل واحدهای باقیمانده مسکن مهر، ۱۵ هزار واحد مسکونی ویژه دهک‌های پایین جامعه در شهرهای جدید در حال ساخت است. در این برنامه تدوین الگوهای متنوع سکونتگاه از جمله پروژه‌های کم تراکم، محله محور، مجتمع‌های چند عملکردی و واحدهای ۶۰ تا ۹۰ متری متناسب با نیاز جوانان طراحی شده است. همچنین تسهیل مشارکت بخش خصوصی برای پیشبرد اهداف تأمین مسکن اقشار مختلف، بخش دیگری از برنامه دولت در توسعه شهرهای جدید است. از این رو، ترسیم راهکارهای مشارکت بخش خصوصی در شهرک‌سازی و بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ساخت شهرک و شهر جدید در دستور کار قرار گرفته است.

مدیریت زنجیره، تأمین مصالح، خرید عمده و قرارداد با تأمین‌کنندگان برای کاهش قیمت مسکن، استقرار سیستم‌های خورشیدی جهت تأمین انرژی برق در اراضی شهرهای جدید نیز بخش دیگری از برنامه اجرایی دولت در شهرهای جدید است.

دولت چهاردهم با تأکید بر بازبینی فرآیند تهیه و تصویب طرح‌ها، افزایش بهره‌مندی از سامانه‌های اطلاعات مکانی و هدایت توسعه شهری بر مبنای ظرفیت‌های محیطی و اقلیمی، گام‌هایی مؤثر در راستای ارتقای کیفیت زندگی در شهرهای جدید برداشته است. همچنین، تحقق اهداف برنامه هفتم در زمینه تعادل‌بخشی فضایی، کنترل حاشیه‌نشینی، ساماندهی کاربری اراضی و تقویت هماهنگی بین دستگاهی در سطوح مختلف سیاست‌گذاری شهری، مستلزم تحول در ساختار و کارکرد طرح‌های شهری است که در دولت پیگیری می‌شود.

حمل و نقل

از معضلات شهرهای جدید و بخصوص شهرهای اقماری در نزدیکی کلان‌شهرها، حمل و نقل است. بسیاری از ساکنان این شهرها، اشتغال شان در کلان‌شهرها و شهرهای مادر است و روزانه مجبور به تردد بین محل سکونت و محل کار هستند. اتصال شهرهای جدید به شبکه ریلی از برنامه‌هایی است که دولت بر اجرا و سرعت بخشی به آن تأکید دارد. در حال حاضر مهم‌ترین پروژه‌هایی که در این شهرها اجرا می‌شود، اتصال شهر جدید گلبهار در خراسان رضوی و شهر جدید بهارستان در اصفهان به شهرهای مادر است. پروژه مترو گلبهار – مشهد و بهارستان اصفهان متناسب با اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای به پیش می‌رود و حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

با وجود اعمال فشارها و محدودیت‌های زیاد رقم خورد

ارتقای رتبه جهانی کشتیرانی ایران

در سال گذشته ۲۷ میلیون تن کالا توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران جابه‌جا شده است

گزارش

سهیلا یادگاری
گروه اقتصادی

با وجود تحریم‌های شدید، کشتیرانی جمهوری اسلامی به رتبه ۱۶ جهانی در حمل کانتینر صعود کرده و آمار جابه‌جایی ۲۷ میلیون تن کالا را به جای گذاشته است؛ اما با تحولات جدید و البته لغو معافیت تحریمی چابهار، چالش‌های جدیدی پیش‌روی صنعت دریایی کشور قرار گرفته است.

صنعت کشتیرانی ایران، به‌رغم قرار گرفتن در کانون تحریم‌های بین‌المللی، نه تنها در تجارت و ترانزیت کالا توقف نداشته، بلکه با رشد کم‌سابقه‌ای در عرصه جهانی مواجه شده است. براساس آخرین آمار، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۲۵ به رتبه ۱۶ جهانی در حمل کانتینری صعود کرده که سه پله نسبت به سال قبل بهبود نشان می‌دهد. همچنین براساس گزارش‌های رسمی منتشرشده، ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بیش از ۱۰۰هزار TEU بیشتر از سال گذشته حمل کرده است. عملکرد حمل‌ونقل دریایی نسبت به پنج‌سال پیش افزایش یافته و در سال گذشته، ۲۷میلیون تن کالا توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی جابه‌جا شده است. این موفقیت در شرایطی به دست آمده که هزینه‌های عملیاتی به دلیل تحریم‌ها بشدت افزایش یافته و دسترسی به بنادر بین‌المللی محدود شده است.

توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر کشور از مهم‌ترین سیاست‌های دولت در راستای تقویت تجارت خارجی، توسعه صادرات غیرنفتی، افزایش سهم ترانزیت و ارتقای جایگاه ایران در شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی است. این سیاست در اسناد بالادستی از جمله برنامه هفتم پیشرفت و سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بر ارتقای ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، به‌روزرسانی ناوگان دریایی و استفاده از فناوری‌های نوین تأکید کرده است.

ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری بنادر ۳۰۰ میلیون تن است. بهره‌برداری از این ظرفیت مستلزم توسعه همه جانبه هم ناوگان و هم زیرساخت‌های دریایی و بندری است. اما از سوی دیگر یکی از بخش‌هایی که در دهه‌های اخیر در تیررس تحریم‌ها قرار گرفته، بخش دریایی، بندری و کشتیرانی است. بنادر و کشتیرانی دروازه تجارت کشور است، به همین دلیل همواره تحریم‌کنندگان، کشتیرانی را محور اعمال سیاست‌های تحریمی علیه کشور قرار داده‌اند. افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل که اثر مستقیم بر قیمت نهایی کالاها دارد، مهم‌ترین پیامد این تحریم است. براساس آمار رسمی، نتیجه سیاست‌های تحریمی، افزایش هزینه‌های عملیاتی برای کشتیرانی و کاهش دسترسی به بنادر و کندی توسعه متوازن دریانوردی، بنادر و زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی بوده است. اما موضوع این است که تحریم‌ها نتوانسته مانع تجارت شود و واردات، صادرات و ترانزیت کالا از بنادر و توسط ناوگان کشتیرانی در همه سال‌های تحریم بدون وقفه ادامه داشته است.

محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی اعلام کرده با وجود تنگ‌ترشدن حلقه تحریم‌ها طی سال‌های اخیر توانستیم سالانه حدود ۲۷ میلیون تن کالا را جابه‌جا و با تأمین بی‌وقفه نیاز کشور، با اتکا به ناوگان ۱۴۳ فروندی و ۴ هزار دریانورد ایرانی، سهم قابل توجهی در تجارت جهانی ایفا کنیم.

مدرس خیابانی با اشاره به انجام ۸۵ درصد از تجارت جهانی از مسیرهای دریایی گفت: «بسیاری از کشورهای دنیا که از مزیت نزدیکی به آب‌های آزاد و بنادر برخوردار هستند، برنامه‌های راهبردی برای توسعه صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی تدوین و عملیاتی می‌کنند که بر این اساس گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز با تدوین سند راهبردی خود ظرف پنج سال پیش‌رو، تلاش کرده تا در این عرصه نقش‌آفرین بوده و توجه همه جانبه‌ای به توسعه فعالیت‌های خود داشته باشد.»

> مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی، با اشاره به لغو معافیت های تحریم بندر چابهار گفت: کشتیرانی ایران برای مقابله با این چالش‌ها، سند راهبردی ۵ ساله‌ای تدوین کرده که به صورت سالانه بازبینی می‌شود

بازگشت تحریم چابهار

در میان این موفقیت‌ها، خبر لغو معافیت تحریمی بندر چابهار توسط آمریکا از ۲۹ سپتامبر، چشم‌انداز نه چندان مساعدی را برای آینده این بندر استراتژیک ترسیم می‌کند. این در حالی است که چابهار اخیراً از رتبه چهارم به دومین بندر کانتینری ایران صعود کرده و نزدیک به ۱۰۰ هزار TEU کالا در سال جاری در این بندر جابه‌جا شده است. پیش‌بینی شده است این رقم سال آینده به بیش از ۱۵۰هزار TEU برسد.

براساس این آمار، مجموع بارگیری ۲۳۴/۸میلیون تن کالا(۸۲/۳میلیون تن ورودی و ۱۵۲/۵میلیون تن خروجی)، با ۱۰۳میلیون تن نفتی و ۱۳۱/۸میلیون تن غیرنفتی در سال گذشته در بنادر ثبت شده و عملیات کانتینری نیز ۱۳درصد رشد داشته و به ۳/۰۸میلیون TEU رسیده است. این دستاوردها، به‌رغم تحریم‌ها، ایران را به‌عنوان هاب تجاری اوراسیا تقویت کرده و نشان‌دهنده خودکفایی در تعمیرات، سوخت‌رسانی ولجستیک است.

بر اساس این گزارش عملیات ساخت اسکله نفتی ۵۰ هزار تنی بندر چابهار و احداث کریدور لجستیکی منتهی به بندر شهید بهشتی آغاز شده است.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی، با اشاره به لغو معافیت های تحریم بندر چابهار گفت: «کشتیرانی ایران برای مقابله با این چالش‌ها، سند راهبردی ۵ ساله‌ای تدوین کرده که به صورت سالانه بازبینی می‌شود. با این سند راهبردی، کشتیرانی در مسیر توسعه گام برداشته و علاوه بر نوسازی ناوگان و ورود شناورهای تازه‌نفس، با اتکا به ظرفیت‌های گسترده سرمایه‌های انسانی دریانورد، خود زمینه را برای کسب سهم بیشتر از تجارت جهانی دنیا فراهم آورد. همچنین توسعه زیرساخت‌های بندری در بنادر راهبردی کشور از جمله چابهار نیز از جمله اقداماتی است که نشان از نگاه توسعه‌ای و راهبردی به توسعه فعالیت‌های بندری در این منطقه استراتژیک دارد.»

پیش‌بینی افزایش تخلیه و بارگیری تا پایان سال

به گفته مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی تمامی این دستاوردها که منتهی به حمل ۲۷ میلیون تن بار و تأمین بی‌وقفه کالاهای مورد نیاز کارخانجات تولیدی و سفره خانوار شده است، به اتکای دانش، تخصص و مهارت دریانوردان ایرانی است، به نحوی که هم‌اکنون ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با حدود ۴ هزار دریانورد، توانسته این مأموریت را به سرانجام برساند.

وی ادامه داد: «بر این اساس در سنوات گذشته همواره تلاش شده تا با ارائه آموزش‌های به روز و مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی، در مسیر افزایش سطح دانش و مهارت‌های تخصصی این بخش از نیروی انسانی گام برداشته شود. این درحالی است که به کمک برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته تعداد دریانوردان خارجی در ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی به صفر رسیده است.»

میزان بارش در ۱۶ استان کاهش ۱۰۰ درصدی داشته است

افت ۷۱ درصدی ورودی آب به سدها در آغاز پاییز

گزارش

حدیث حدادی
گروه اقتصادی

بر اساس آمار رسمی، ورودی آب به سدهای کشور در سال جاری با کاهش چشمگیر ۷۱ درصدی مواجه شده است. این وضعیت بحرانی باعث شده تا حجم کل آب موجود در مخازن سدهای کشور به ۱۸.۵۷ میلیارد مترمکعب کاهش یابد و سدها تنها در ۳۶ درصد از ظرفیت خود پر شوند. آمارها از کاهش ۲۴ درصدی حجم آب موجود در سدهای کشور نسبت به سال گذشته حکایت دارد. این کاهش همزمان با افت ۷۱ درصدی ورودی آب به سدها رخ داده و میانگین پرشدگی مخازن سدهای کشور را به رقم هشداردهنده ۳۶ درصد رسانده است.

به گزارش خبرنگار روزنامه ایران؛ بر اساس آمار اعلامی دفتر اطلاعات و داده‌های آب کشور، میزان ورودی آب سدها در سال جاری ۰/۱۰ میلیارد متر مکعب بوده که در مقایسه با سال گذشته ۷۱ درصد کاهش داشته است. از همین رو حجم آب موجود در مخازن سدها نیز تا ۵ مهرماه سال جاری ۱۸/۵۷ میلیارد متر مکعب است که این امر به آن معناست که سدها تنها ۳۶ درصد پر شدگی دارند و حجم آب موجود در مخازن امسال، نسبت به سال گذشته ۲۴ درصد کاهش داشته است.

با توجه به این آمار سد شمیل و نیان هرمزگان بیشترین اختلاف را با سال قبل داشته به طوری که موجودی مخزن آن صفر بوده و در مقایسه با سال گذشته ۱۰۰ درصد کاهش داشته است. همچنین سد سفید رود گیلان با اختلاف ۸۳- درصدی نسبت به سال گذشته در این رتبه‌بندی در جایگاه دوم قرار گرفته است. میزان پرشدگی آن ۳ درصد بوده که موجودی مخزن آن را به ۳۰ میلیون متر مکعب رسانده است. علاوه برآن سد امیر کبیر تهران و البرز و سد استقلال هرمزگان نیز هر دو با درصد اختلاف ۷۵- در جایگاه بعدی قرار می‌گیرند. پس از اینها سد دوستی با اختلاف ۷۴- درصدی دراین رتبه‌بندی جای گرفته که موجودی مخزن آن ۴۷ میلیون متر مکعب است.

با توجه به اینکه شایعاتی در خصوص از مدار خارج شدن سد ماملو در فضای مجازی منتشر شده باید گفت براساس این آمار اعلامی میزان پرشدگی این سد در حال حاضر ۱۲ درصد با موجودی مخزن ۳۸ میلیون مترمکعب است که درصد اختلاف آن با سال قبل منفی ۴۸ درصد است. بنابراین این سد «هنوز از مدار خارج نشده است.»

نگاهی به وضعیت بارش‌ها از ابتدای سال آبی

میزان بارش‌ها بر اساس آمار اعلامی از سوی دفتر اطلاعات و داده‌های آب کشور در ۱۶ استان ۱۰۰ درصد کاهش در مقایسه با متوسط بارش در دراز مدت ۵۷ ساله داشته است. همچنین از اول مهر تا ۴ مهرماه سال آبی جاری میزان بارش‌ها ۲۲ استان صفر بوده است که همین امر خبر از پاییز کم بارش می‌دهد.

بیشترین بارش از ابتدای سال آبی تا ۴ مهر مربوط به استان گلستان بوده که ۲۳ میلیمتر میانگین آن ثبت شده است. در این دسته‌بندی استان مازندران بعد از گلستان جای گرفته به طوری که میزان بارش آن در سال آبی جاری ۱۷ میلیمتر ثبت شده است. پس از آن استان گیلان با ۷/۸ میلیمتر بارش در رتبه سوم این طبقه‌بندی جای گرفته است.

یادداشت

تبدیل ثروت معدنی به مزیت صنعتی؛ با نگاهی به تجارب استرالیا، آفریقای جنوبی و شیلی

رضا موسایی
پژوهشگر مرکز پژوهش‌های مجلس

چالش دیرینه کشورهای غنی از منابع، فراتر رفتن از خام‌فروشی و تبدیل موهبت‌های طبیعی به موتور محرک توسعه صنعتی پایدار است. این گزارش با کالبدشکافی سه آزمایشگاه برجسته سیاست‌گذاری صنعتی در حوزه معدن (استرالیا، آفریقای جنوبی و شیلی) نشان می‌دهد اگرچه مسیرهای توسعه متنوع‌اند، اما موفقیت همواره بر پایه اصولی چون یکپارچگی راهبردی و توازن میان اهرم‌های سیاستی استوار است.

شیلی: دولت به‌مثابه کاتالیزور؛ هم‌افزایی صنعت و نوآوری

شیلی مسیری متفاوت را پیموده و از یک الگوی کاملاً بازار آزاد به سمت مدلی مبتنی بر همکاری عمومی-خصوصی حرکت کرده است که در آن دولت نقش یک تسهیلگر را ایفا می‌کند.

نوآوری مبتنی بر نیاز: برنامه شاخص این کشور، «تأمین‌کنندگان کلاس جهانی» (WCSP)، یک پل ارتباطی میان نیازهای فناورانه غول‌های معدنی و توانمندی شرکت‌های نوآور داخلی است. در این مدل «نوآوری باز»، تقاضا، محرک اصلی برای خلق راه‌حل‌های بومی است.

تکامل سیاست‌گذاری: این مدل در ابتدا از یک ضعف ساختاری رنج می‌برد: ریسک مالی نوآوری تقریباً به طور کامل بر دوش تأمین‌کنندگان کوچک قرار داشت و حمایت دولتی محدود بود، اما سیاست‌های تکمیلی مانند «Alta Ley» با تقویت بودجه‌های پژوهشی و ایجاد شوراهای مهارتی، در حال پر کردن این خلأ هستند.

عصاره تجربه: مدل شیلی نشان می‌دهد چگونه می‌توان با تحریک تقاضا، نوآوری را از پایین به بالا هدایت کرد، اما درس بزرگ‌تر این است که حتی بهترین ایده‌های مشارکتی نیز بدون وجود یک شبکه حمایتی قدرتمند (مالی، مهارتی و پژوهشی) در سمت عرضه، به پتانسیل کامل خود دست نمی‌یابند.

استرالیا: معماری یک اکوسیستم نوآوری

استرالیا نمونه‌ای موفق از کشوری است که با سرمایه‌گذاری صبورانه بر دانش، از اقتصاد منبع‌محور به صادرکننده فناوری و خدمات مهندسی (METS) بدل شده است. راهبرد این کشور بر توانمندسازی سمت عرضه و خلق یک زیست‌بوم نوآوری جهانی استوار است.

زیرساخت‌های دانش و مهارت: تزریق سرمایه‌گذاری‌های عظیم و مستمر به شریان‌های تحقیق و توسعه، معافیت‌های مالیاتی هدفمند برای تشویق نوآوری و پرورش سرمایه انسانی متخصص، از طریق نظام آموزشی هماهنگ با صنعت.

خلق تقاضای هوشمند: دولت صرفاً به تقاضای طبیعی بازار اکتفا نکرد. از طریق قوانینی مانند «قانون مشاغل استرالیا»، با ملزم کردن پروژه‌های کلان به استفاده از ظرفیت‌های داخلی و شکستن انحصار قراردادهای بزرگ، بازاری تضمین شده برای شرکت‌های کوچک و متوسط بومی ایجاد کرد.

عصاره تجربه: موفقیت استرالیا حاصل یک استراتژی دووجهی و هماهنگ است: از یک سو، ساخت عمیق قابلیت‌های فناورانه و از سوی دیگر، مهندسی هوشمندانه تقاضا برای این قابلیت‌ها.

آفریقای جنوبی: توسعه صنعتی و عدالت اجتماعی

دولت پس از آپارتاید در آفریقای جنوبی، سیاست صنعتی را ابزاری برای تحقق دو هدف موازی قرار داد: رشد اقتصادی و کاهش نابرابری‌های تاریخی. این رویکرد، به اتخاذ سیاست‌های مداخله‌گرانه و تقاضامحور منجر شد.

اهرم‌های قدرتمند تقاضا: قوانین کلیدی مانند «منشور معدن» و «راهبرد توانمندسازی اقتصادی سیاه‌پوستان»، شرکت‌های بزرگ را وادار به رعایت سهمیه‌های مشخصی در مالکیت، استخدام و بویژه خرید کالا و خدمات داخلی (محتوای محلی) می‌کند. این سیاست‌ها، یک بازار داخلی قدرتمند و قابل پیش‌بینی را به وجود آورده است.

چالش عدم توازن: در حالی که سمت تقاضا با ابزارهای دستوری تقویت می‌شد، سمت عرضه از هماهنگی مشابهی برخوردار نبود. شکاف میان تقاضای ایجاد شده و ظرفیت واقعی عرضه داخلی (به‌خصوص در حوزه مهارت‌های پیشرفته) یکی از چالش‌های اصلی این مدل بوده است.

عصاره تجربه: آفریقای جنوبی ثابت می‌کند که می‌توان سیاست صنعتی را در خدمت اهداف اجتماعی به کار گرفت، اما این تجربه همچنین هشدار می‌دهد که رشد نامتوازن و تکیه بر سیاست‌های تحمیلی بدون توانمندسازی متناظر در سمت عرضه، می‌تواند به ناکارآمدی منجر شود.

لزوم معماری هوشمندانه سیاست

تجربه این سه کشور نشان می‌دهد کلید موفقیت، نه در میزان دخالت دولت، بلکه در کیفیت، هوشمندی و یکپارچگی سیاست‌های آن نهفته است. هیچ نقشه گنج واحدی وجود ندارد؛ بلکه مجموعه‌ای از اصول راهنما در دسترس است. موفقیت در گرو انتخاب هوشمندانه حلقه‌هایی از زنجیره ارزش و سپس ایجاد یک هم‌افزایی دقیق میان سیاست‌های محرک عرضه (توانمندسازی) و سیاست‌های محرک تقاضا (بازارسازی) است.