



منطقه آزاد انزلی؛ رشد یافتد آمار؟



استانبول ودبی اوج گرفتند؛ تهران هنوز روی باند

دو غارون؛ جهش روی کاغذ، توقف در زمین



گفتگوی اختصاصی تجارت جهانی با سرپرست دبیرخانه؛

از زمان معرفی دبیر تا راهکار قانونی در منطقه آزاد ماکو

رایزنی‌های کبیری برای آرام شدن فضای کسب و کارها پس از جنگ، ادامه دارد

مات کردن مالیات در کیش!

تجارت جهان در اقتصادهای جزیره‌ای، جایی که جریان سرمایه، گردشگری و تجارت به مثابه شریان‌های حیاتی عمل می‌کنند، هرگونه اختلال در فعالیت‌های اقتصادی می‌تواند آثار مضاعفی بر اشتغال، سرمایه‌گذاری و پایداری کسب‌وکارها برجای بگذارد. جزیره کیش نیز در ماه‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های اقتصادی روبه‌رو بوده؛ از کاهش ورود گردشگران گرفته تا افت درآمد بنگاه‌های خدماتی و افزایش هزینه‌های عملیاتی. در چنین شرایطی، مالیات به یکی از مهم‌ترین محورهای گفت‌وگو میان بخش خصوصی و دولت تبدیل شده است.

نبرد ارس در چهارراه قدرت برای تصاحب بازار ۳۰۰ میلیونی!

کاتوویتسه؛ الگویی موفق از گذار صنعتی به اقتصاد نوآوری در قلب اروپا



تجارت جهان منطقه ویژه اقتصادی کاتوویتسه (Katowice Special Economic Zone) در جنوب لهستان، یکی از موفق‌ترین نمونه‌های توسعه منطقه‌ای و جذب سرمایه‌گذاری در اروپای مرکزی محسوب می‌شود. این منطقه که در استان صنعتی سیلزی قرار دارد، طی سه دهه گذشته توانسته با اتکا به سیاست‌های حمایتی دولت، زیرساخت‌های مدرن و پیوند میان صنعت و فناوری، مسیر گذار از اقتصاد مبتنی بر صنایع سنگین به اقتصاد دانش‌بنیان را با موفقیت طی کند. کاتوویتسه در گذشته به عنوان مرکز معادن زغال سنگ و صنایع فولاد لهستان شناخته می‌شد، اما تحولات اقتصادی پس از دهه ۱۹۹۰ زمینه بازتعریف نقش این منطقه در اقتصاد ملی و اروپایی را فراهم کرد. ایجاد منطقه ویژه اقتصادی با ارائه مشوق‌های مالیاتی، تسهیل فرآیندهای اداری و فراهم کردن بستر مناسب برای فعالیت سرمایه‌گذاران خارجی، موجب جذب میلیارد‌ها یورو سرمایه به این منطقه شد. امروزه صد هاشرت داخلی و بین‌المللی در حوزه‌هایی مانند خودروسازی، قطعه‌سازی، الکترونیک، فناوری اطلاعات، لجستیک و تجهیزات صنعتی در کاتوویتسه فعالیت می‌کنند. موقعیت جغرافیایی مناسب و دسترسی به شبکه گسترده حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی اروپا نیز نقش مهمی در افزایش جذابیت این منطقه برای سرمایه‌گذاران ایفا کرده است. یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت کاتوویتسه، همکاری نزدیک میان دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی و صنایع است. این همکاری‌ها علاوه بر توسعه فناوری‌های نوین، زمینه تربیت نیروی انسانی متخصص و افزایش بهره‌وری واحدهای تولیدی را فراهم کرده است. در سال‌های اخیر نیز توجه ویژه‌ای به صنایع سبز، انرژی‌های پاک و تحول دیجیتال در این منطقه صورت گرفته است. کارشناسان اقتصادی، کاتوویتسه را نمونه‌ای موفق از بازآفرینی مناطق صنعتی و الگویی الهام‌بخش برای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی جهان می‌دانند؛ منطقه‌ای که توانسته میان تولید، نوآوری و رقابت‌پذیری بین‌المللی توازن برقرار کند و جایگاه خود را در اقتصاد اروپا تثبیت سازد.

یادداشت روز

پایان عصر نسخه‌های واحد؛ آیا مناطق آزاد ایران به موتور نوسازی اقتصادی تبدیل می‌شوند؟

از این رویکرد به عنوان «الگوی جدید مدیریت مناطق آزاد» یاد کرد؛ الگویی که قرار است ساختار سنتی تصمیم‌گیری را دگرگون کند. در گذشته، بسیاری از سیاست‌ها و برنامه‌ها از مرکز تدوین و به مناطق ابلاغ می‌شد. نتیجه آن بود که مناطق مختلف، با وجود تفاوت‌های چشمگیر جغرافیایی، اقتصادی و اجتماعی، اغلب تحت چارچوب‌های مشابه اداره می‌شدند. منطقه‌ای با ظرفیت‌های عظیم دریایی همان نسخه‌ای را دریافت می‌کرد که برای منطقه‌ای با مزیت گردشگری یا تجارت مرزی طراحی شده بود. بر اساس این رویکرد، هر منطقه آزاد باید مأموریت اختصاصی خود را بر پایه مزیت‌های بومی تعریف کند؛ مأموریتی که نه از مرکز، بلکه از ظرفیت‌های واقعی همان منطقه سرچشمه می‌گیرد. در این چارچوب، منطقه آزاد بوشهر با محوریت اقتصاد دریامحور، لجستیک بندری، صنایع وابسته به دریا و تجارت دریایی تعریف می‌شود؛ همان‌گونه که مناطق دیگر می‌توانند بر حوزه‌هایی چون انرژی، فناوری، گردشگری یا ترانزیت بین‌المللی تمرکز کنند. این نگاه در واقع تلاشی برای پایان دادن به سیاست «یک نسخه برای همه» است؛ توسعه، مانعی جدی بر سر راه بهره‌برداری از مزیت‌های منطقه‌ای نبوده است. اما تخصصی‌سازی تنها بخش ماجرا نیست. یکی دیگر از ارکان مهم مگا پروژه تحول، تمرکززدایی در فرآیند مدیریت است. بر اساس مدل جدید، پس از تصویب برنامه‌های راهبردی، مسئولیت اجرای پروژه‌ها و تصمیمات توسعه‌ای به سازمان‌های مناطق آزاد واگذار می‌شود و نقش دبیرخانه شورای عالی بیشتر به نظارت، ارزیابی عملکرد و حمایت محدود خواهد شد.



دولت چهاردهم با اجرای «مگا پروژه تحول و بازآفرینی مناطق آزاد» به دنبال شکستن الگوی متمرکز گذشته و واگذاری اختیارات بیشتر به مناطق است؛ تغییری که می‌تواند مسیر توسعه اقتصادی کشور را بازتعریف کند. سال‌هاست که مناطق آزاد ایران میان دو تصویر متضاد در نوسان‌اند؛ از یک سو در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه به عنوان دروازه‌های تجارت بین‌المللی، قطب‌های جذب سرمایه و آزمایشگاه‌های اصلاحات اقتصادی معرفی می‌شوند و از سوی دیگر، منتقدان آنها را نمونه‌ای از ظرفیت‌های استفاده نشده و فرصت‌های از دست‌رفته می‌دانند. اکنون دولت چهاردهم در تلاش است این شکاف میان رؤیا و واقعیت را با یک تغییر بنیادین در شیوه حکمرانی مناطق آزاد پر کند؛ تغییری که در قالب «مگا پروژه تحول و بازآفرینی مناطق آزاد» تعریف شده و هدف آن، عبور از مدل متمرکز گذشته و حرکت به سوی حکمرانی محلی، تخصصی‌سازی مأموریت‌ها و مشارکت گسترده‌تر بخش خصوصی است. این پروژه در شرایطی مطرح می‌شود که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به کانون‌های جدید رشد، سرمایه‌گذاری و صادرات نیاز دارد. در چنین فضای، مناطق آزاد بار دیگر در مرکز توجه سیاست‌گذاران قرار گرفته‌اند؛ نه صرفاً به عنوان محدوده‌هایی با معافیت‌های گمرکی و مالیاتی، بلکه به عنوان پیش‌رسان‌های نوسازی اقتصادی. حسین فردوسی، سرپرست دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در مراسم معارفه مدیرعامل منطقه آزاد بوشهر

یادداشت روز

منطقه آزاد اینچه‌برون؛ دروازه آسیای میانه یا کارخانه‌ای که هنوز شکل نگرفته است؟

نه فقط عبور کامیون‌ها و قطارها. اما یک سؤال جدی باقی می‌ماند: تا امروز چه میزان تولید واقعی شکل گرفته است؟ برخلاف برخی مناطق آزاد قدیمی‌تر، اینچه‌برون هنوز در مرحله ساخت زیرساخت و جذب سرمایه‌گذار قرار دارد. بخش قابل توجهی از پروژه‌ها در قالب برنامه‌های توسعه‌ای تعریف شده‌اند؛ از جمله هدف‌گذاری ایجاد هزاران واحد صنعتی در افق بلندمدت. اما فاصله میان «پیش‌بینی روی کاغذ» و «واحد تولیدی فعال» همچنان یکی از چالش‌های اصلی است. یکی از پروژه‌های شاخص در حال توسعه، پایانه صادراتی محصولات کشاورزی است که با هدف تبدیل شدن به مرکز صادرات محصولات کشاورزی شمال کشور دنبال می‌شود. این پروژه نشان می‌دهد که کشاورزی و تجارت مواد غذایی می‌تواند یکی از اولین حوزه‌های واقعی فعالیت منطقه باشد. مشکل اینجاست که منطقه‌ای با وسعت بیش از ۱۲ هزار هکتار، اگر نتواند در یک یا دو حوزه مشخص تخصص پیدا کند، ممکن است به سرنوشت برخی مناطق آزاد دیگر دچار شود؛ یعنی داشتن زمین، معافیت و عنوان قانونی، اما بدون شکل‌گیری یک اقتصاد رقابتی. مزیت اصلی اینچه‌برون در نهایت کارخانه‌های بزرگ نیست؛ مزیت اصلی آن موقعیت ژئوپلیتیکی است. این منطقه می‌تواند تبدیل به هاب صادرات ایران به آسیای مرکزی شود، می‌شوند، فقط عبوری نباشند؛ بلکه در همین منطقه بسته‌بندی، فرآوری، تکمیل یا تولید شده باشند. آینده اینچه‌برون با یک سؤال سنجیده می‌شود: آیا این منطقه قرار است انبار بزرگ مسیر چین و آسیای مرکزی باشد، به یک مرکز واقعی تولید و صادرات تبدیل شود؟



منطقه آزاد اینچه‌برون با یک وعده بزرگ متولد شد؛ تبدیل شدن به پل ارتباطی ایران با آسیای میانه، چین و مسیرهای بین‌المللی تجارت. اما پرسش اصلی درباره این منطقه این است که قرار است چه چیزی صادر کند؟ آیا اینچه‌برون یک منطقه تولیدی خواهد بود یا صرفاً یک مسیر عبور کالا؟ موقعیت جغرافیایی اینچه‌برون، مهم‌ترین برگ برنده آن است. این منطقه در شمال گلستان و در نزدیکی مرز ترکمنستان قرار دارد و به شبکه ریلی ایران ترکمنستان قزاقستان متصل است؛ مسیری که می‌تواند ایران را به بازارهای آسیای مرکزی و حتی چین متصل کند. به همین دلیل، مهم‌ترین هویت اقتصادی تعریف شده برای این منطقه، بیش از آنکه صنعتی باشد، «لجستیکی و ترانزیتی» است. با این حال، در کنار لجستیک، برای این منطقه اهداف صنعتی نیز تعریف شده است. از جمله ایجاد شهرک‌های پتروشیمی و متالورژی و توسعه صنایع مرتبط با مزیت‌های منطقه. همچنین بخش کشاورزی یکی از محورهای مورد توجه است؛ چرا که گلستان ظرفیت تولید محصولاتی مانند غلات، پنبه، دانه‌های روغنی، محصولات باغی، دام و طیور را دارد. بر اساس برنامه‌های اعلام شده، کالاهایی که می‌توانند در آینده از این منطقه صادر شوند، بیشتر شامل محصولات کشاورزی فراوری شده، صنایع غذایی، محصولات مرتبط با زنجیره پتروشیمی و فلزات، و کالاهایی است که از مسیر لجستیکی آسیای میانه عبور می‌کنند. به بیان دیگر، مدل اقتصادی اینچه‌برون باید بر «افزایش ارزش کالا قبل از خروج از مرز» بنا شود.



نادیا محمدی
دبیر سرویس مناطق آزاد

تجارت جهان : با تغییرات مدیریتی اخیر در بدنه اقتصادی کشور، بازتعریف ساختار مدیریتی و ارزیابی عملکرد مدیران مناطق آزاد به یکی از دغدغه‌های اصلی فعالان اقتصادی و رسانه‌ها تبدیل شده است. حسین فردوسی، سرپرست دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در گفت‌وگوی اختصاصی با روزنامه «تجارت جهانی»، ضمن تبیین حدود اختیارات قانونی خود در دوره سرپرستی، از طراحی فریم‌ورک و سازوکار جدید امور اقتصادی و دارایی برای سنجش کارآمدی مدیران مناطق بر اساس پروژه‌های پیشران خبر داد. وی همچنین با تشریح یک مقرر قانونی، وضعیت ادامه فعالیت مدیرانی که مدت احکام آن‌ها منقضی شده است را شفاف‌سازی کرد.

ارزیابی جناب‌عالی از زمان معرفی دبیر جدید شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی چیست و این انتصاب چه زمانی صورت خواهد گرفت؟

حسین فردوسی: بنده در حال حاضر مسئولیت سرپرستی این مجموعه را بر عهده دارم و مجاز به اظهارنظر در خصوص مسائلی که در حیطه کاری و اختیارات بنده نیست، نمی‌باشم؛ چرا که از زمان دقیق آن مطلع نیستم. در هر صورت، این موضوع در حوزه اختیارات و تصمیمات وزیر محترم امور اقتصادی و دارایی و شورای عالی مناطق آزاد است. بنده موقتاً به عنوان سرپرست دبیرخانه، صرفاً جهت انجام امور جاری و هدایت کارهای محوله در مجموعه حضور دارم و هرگونه گمانه‌زنی در این رابطه مبنای دقیقی نخواهد داشت؛ اما ان‌شاءالله

این موضوع به زودی حل و فصل خواهد شد.

با توجه به نارضایتی‌های موجود در افکار عمومی و در میان مردم نسبت به عملکرد برخی از مدیران عامل مناطق آزاد، آیا وزارت امور اقتصادی و دارایی چارچوب (فریم‌ورک) فعالی برای آنالیز عملکرد و برکناری مدیران ناکارآمد در دستور کار

گفتگوی اختصاصی تجارت جهانی
با سرپرست دبیرخانه؛

از زمان معرفی دبیر تاراهکار قانونی در منطقه آزاد ماکو



دارد؟ به ویژه مدیرانی که از چهار سال گذشته در پست‌های خود باقی مانده و تغییر نکرده‌اند؟

حسین فردوسی: بنده چندان با این نحو طرح سوال موافق نیستم؛ اما در تبیین رویکرد کلی باید اشاره کنم که برنامه وزارت امور اقتصادی و دارایی، تدوین یک برنامه راهبردی جامع برای مناطق آزاد است.

در قالب طرح بازآفرینی و تحول جدید مناطق آزاد، راهبردها و پروژه‌های پیشران هر منطقه با در نظر گرفتن مزیت‌ها و ظرفیت‌های بومی همان منطقه تعریف خواهد شد. بر این اساس، فرآیند ارزیابی عملکرد مدیران نیز دقیقاً بر مبنای میزان پیشرفت پروژه‌ها و نحوه عملکرد آن‌ها در ابعاد این شاخص‌ها

صورت می‌گیرد؛ در نتیجه، هر تصمیمی که اتخاذ شود بر اساس خروجی این شاخص‌ها خواهد بود و جای نگرانی وجود نخواهد داشت.

در حال حاضر، مدیرعامل منطقه آزاد ماکو از یک سال گذشته تاکنون در حالی به فعالیت خود ادامه می‌دهد که مدت حکم قانونی ایشان منقضی شده و تمدیدی نیز صورت نگرفته است. موضع و نگاه مجموعه دبیرخانه به این وضعیت چیست؟

حسین فردوسی: در این خصوص یک مقرر قانونی وجود دارد؛ بر اساس این مقرر، احکام اعضای هیئت‌مدیره مناطق آزاد پس از انقضای دوره تعیین شده، تا زمان تصویب و انتصاب جایگزین جدید، کماکان دارای اعتبار قانونی است. این سازوکار حقوقی موضوعی است که بنده نیز در بررسی‌های خود در این مدت به آن دست یافته‌ام؛ بنابراین از نظر قانونی ابهامی در این زمینه وجود ندارد.

اما با توجه به انتقادات شدیدی که از سوی برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی نسبت به عملکرد ایشان مطرح است، این روند چگونه مدیریت خواهد شد؟

حسین فردوسی: همان‌طور که در پاسخ به سوال قبلی اشاره شد، ان‌شاءالله با اجرای شیوه جدید ارزیابی‌های عملکردی و بر مبنای تعیین تکلیفی که در نحوه اداره مناطق آزاد صورت می‌گیرد، در خصوص این موارد نیز تصمیم‌گیری نهایی مقتضی اتخاذ خواهد شد.

پس می‌توان این‌گونه نتیجه گرفت که تغییر در این روند، منوط به سپری شدن این دوره تصویب و انتصاب جایگزین است؟

حسین فردوسی: لزوماً نمی‌توان به این قطعیتی که اشاره کردید اظهارنظر کرد، اما ان‌شاءالله این موضوع نیز به زودی تعیین تکلیف خواهد شد.

نبرد ارس در چهارراه قدرت برای تصاحب بازار ۳۰۰ میلیونی!

تجارت جهان

در اقتصاد جهانی، برخی مناطق نه به دلیل وسعت، جمعیت یا منابع طبیعی، بلکه به واسطه موقعیت جغرافیایی خود به بازیگران تعیین‌کننده تبدیل می‌شوند. آنها بر سر چهارراه‌هایی قرار می‌گیرند که مسیر کالا، سرمایه و نفوذ اقتصادی از آن عبور می‌کند. منطقه آزاد ارس امروز در چنین نقطه‌ای ایستاده است؛ دروازه‌ای در شمال غرب ایران که می‌تواند از یک منطقه صنعتی و تجاری مرزی، به یکی از مهم‌ترین مراکز اتصال اقتصاد ایران به بازارهای قفقاز و اوراسیا تبدیل شود.

در شرایطی که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری نیازمند توسعه صادرات غیرنفتی، جذب سرمایه‌گذاری و یافتن بازارهای جدید است، نگاه‌ها به ارس دوخته شده است. منطقه‌ای که در همسایگی جمهوری آذربایجان و ارمنستان قرار دارد و از طریق شبکه‌های زمینی، ریلی و جاده‌ای به گرجستان، روسیه و حتی اروپا متصل می‌شود.

پرسش اینجاست؛ آیا ارس می‌تواند همان نقشی را برای شمال ایران ایفا کند که جبل علی برای امارات یا سنژن برای چین ایفا کردند؟

جغرافیا؛ سرمایه‌ای که قابل کین نیست

در دنیای تجارت، بسیاری از مزیت‌ها قابل تکرار هستند. کارخانه ساخته می‌شود، زیرساخت ایجاد می‌شود و سرمایه جذب می‌شود. اما موقعیت جغرافیایی را نمی‌توان کپی کرد.

ارس روی یکی از مهم‌ترین نقاط ژئوپلیتیکی منطقه قرار گرفته است. این منطقه در محل تلاقی ایران با قفقاز جنوبی واقع شده و به دو گذرگاه راهبردی جلفا و نوردوز دسترسی دارد. جلفا مسیر ارتباط با جمهوری آذربایجان و شبکه حمل و نقل قفقاز را فراهم می‌کند و نوردوز، ایران را به ارمنستان و سپس گرجستان و بنادر دریای سیاه متصل می‌سازد. در سال‌های اخیر، اهمیت این موقعیت بیش از گذشته آشکار شده است. تحولات ژئوپلیتیکی منطقه، جنگ اوکراین، بازتعریف مسیرهای ترانزیتی و رقابت قدرت‌ها برای کنترل کریدورهای تجاری، موجب شده است مسیرهای شمالی ایران دوباره در کانون توجه قرار گیرند. برای ایران، ارس صرفاً یک منطقه آزاد نیست؛ بلکه یک دارایی استراتژیک است که می‌تواند جایگاه کشور را در نقشه جدید تجارت اوراسیا تقویت کند.

بازاری که از باکو آغاز می‌شود و به مسکو می‌رسد

وقتی از ظرفیت صادراتی ارس سخن گفته می‌شود،



منظور تنها چند کشور همسایه نیست.

در شعاع نفوذ اقتصادی این منطقه، بازارهای جمهوری آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، روسیه، بلاروس و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا قرار دارند. مجموعه‌ای از اقتصادها که روی هم بیش از ۳۰۰ میلیون نفر جمعیت دارند و حجم تجارت سالانه آنها صدها میلیارد دلار برآورد می‌شود.

این بازارها برای ایران اهمیت مضاعفی دارند. از یک سو فاصله جغرافیایی کوتاه، هزینه حمل و نقل را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر بسیاری از کالاهای ایرانی از جمله محصولات کشاورزی، صنایع غذایی، مصالح ساختمانی، محصولات پتروشیمی، لوازم خانگی و تجهیزات صنعتی در این کشورها مزیت رقابتی دارند. به بیان دیگر، ارس می‌تواند دروازه ورود تولیدکنندگان ایرانی به بازاری باشد که هم از نظر جغرافیایی نزدیک است و هم در بسیاری از بخش‌ها نیازمند واردات کالا است.

فرصت طلایی روسیه

شاید هیچ بازاری به اندازه روسیه نتواند اهمیت راهبردی ارس را آشکار کند.

پس از تحولات چند سال اخیر و تغییر در روابط تجاری روسیه با غرب، این کشور بیش از گذشته به شرکای اقتصادی جدید نیاز پیدا کرده است. بسیاری از

کالاهایی که پیش‌تر از اروپا تأمین می‌شد، اکنون از مسیرهای جایگزین وارد بازار روسیه می‌شود. برای ایران، این تغییر یک فرصت کم‌سابقه محسوب می‌شود.

اما ورود به بازار روسیه صرفاً با تولید کالا ممکن نیست. آنچه اهمیت دارد توانایی رساندن سریع، ارزان و پایدار کالا به مقصد است. دقیقاً در همین نقطه است که نقش ارس برجسته می‌شود.

اگر شبکه‌های حمل و نقل، مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های صادراتی در این منطقه توسعه یابند، ارس می‌تواند به مهم‌ترین مسیر صادرات غیرنفتی ایران به روسیه تبدیل شود؛ مسیری که نه تنها درآمد ارزی ایجاد می‌کند بلکه حضور بلندمدت برندهای ایرانی در بازارهای شمالی را نیز تضمین خواهد کرد.

از منطقه آزاد تا هاب لجستیکی

تجربه موفق‌ترین مناطق آزاد جهان نشان می‌دهد که عصر معافیت‌های مالیاتی به تنهایی به پایان رسیده است. امروز مناطق آزاد موفق جهان به مراکز زنجیره تأمین تبدیل شده‌اند؛ نواحی که تولید، پردازش، بسته‌بندی، انبارداری، توزیع و صادرات در آنها به شکل یکپارچه انجام می‌شود.

سنژن در چین، اینچئون در کره جنوبی و کائوویتسه در لهستان نمونه‌هایی از این تحول هستند.

اگر ارس بخواهد به یک بازیگر منطقه‌ای تبدیل شود، باید از نقش سنتی خود عبور کند. توسعه شهرک‌های صنعتی صادرات محور، ایجاد پایانه‌های مدرن لجستیکی، راه‌اندازی مراکز پردازش صادراتی، گسترش خطوط ریلی و تسهیل فرآیندهای گمرکی، پیش شرط‌های این تحول هستند.

در واقع آینده ارس نه در تعداد معافیت‌های مالیاتی، بلکه در توانایی آن برای کاهش هزینه و زمان تجارت تعریف خواهد شد.

رقابت سخت در قفقاز

اما مسیر ارس به سمت تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای، بدون رقیب نیست. بدون رقیب نیست. در سوی دیگر مرزها، جمهوری آذربایجان میلیارد‌ها دلار برای توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی خود سرمایه‌گذاری کرده است. گرجستان به دنبال تقویت نقش بنادر دریای سیاه است و ترکیه نیز تلاش می‌کند جایگاه خود را به عنوان حلقه اتصال آسیا و اروپا تثبیت کند.

در چنین فضایی، رقابت بر سر جذب بار، سرمایه و مسیرهای تجاری بسیار شدید شده است. مزیت جغرافیایی ایران اگر با سرعت عمل همراه نباشد، می‌تواند به سرعت ارزش خود را از دست بدهد. در تجارت جهانی، فرصت‌ها منتظر تصمیم‌گیری‌های

طولانی نمی‌مانند.

هر روز تأخیر در توسعه زیرساخت‌های ارس، می‌تواند به معنای انتقال بخشی از مزیت‌های بالقوه ایران به کریدورهای رقیب باشد.

آزمون بزرگ دولت چهاردهم

تحول در مناطق آزاد یکی از محورهای اصلی سیاست‌های اقتصادی دولت چهاردهم محسوب می‌شود. سیاست تمرکززدایی، افزایش اختیارات مناطق و حرکت به سمت مدیریت تخصصی‌تر، می‌تواند فرصت تازه‌ای برای ارس ایجاد کند.

اگر این سیاست‌ها با سرمایه‌گذاری در زیرساخت، تسهیل مقررات، حمایت از صادرکنندگان و توسعه ارتباطات بین‌المللی همراه شود، ارس شانس آن را خواهد داشت که از یک منطقه مرزی به یک مرکز اقتصادی فراملی تبدیل شود.

اما اگر اصلاحات در حد شعار باقی بماند، ظرفیت‌های این منطقه نیز مانند بسیاری از پروژه‌های نیمه‌تمام اقتصادی کشور در همان مرحله بالقوه متوقف خواهد شد.

نبردی فراتر از یک منطقه آزاد

مسئله ارس در نهایت فقط درباره یک منطقه آزاد نیست.

موضوع اصلی، جایگاه ایران در نظم اقتصادی جدید اوراسیاست. جهانی که در آن کریدورها، مراکز لجستیکی و گره‌های ترانزیتی به اندازه میادین نفت و گاز اهمیت پیدا کرده‌اند.

ارس امروز در نقطه‌ای ایستاده که می‌تواند مسیر ورود ایران به یکی از بزرگ‌ترین بازارهای پیرامونی کشور را هموار کند. منطقه‌ای که از باکو تا تفلیس، از ایروان تا مسکو و از دریای خزر تا دریای سیاه امتداد می‌یابد.

شاید به همین دلیل است که آینده ارس تنها آینده یک منطقه آزاد نیست؛ آینده بخشی از استراتژی صادرات غیرنفتی ایران است.

اگر این فرصت به درستی مدیریت شود، ارس می‌تواند به دروازه شمالی اقتصاد ایران تبدیل شود؛ نقطه‌ای که کالاهای ایرانی از آن عبور می‌کنند تا در بازارهای قفقاز و اوراسیا سهم بیشتری از تجارت منطقه را به دست آورند.

و اگر چنین شود، نام ارس دیگر صرفاً روی نقشه آذربایجان شرقی دیده نخواهد شد؛ بلکه در نقشه تجارت منطقه‌ای اوراسیا به عنوان یکی از مهم‌ترین گره‌های اقتصادی ایران شناخته خواهد شد.

رایزنی‌های کبیری برای آرام شدن فضای کسب و کارها پس از جنگ، ادامه دارد

مات کردن مالیات در کیش!

تجارت جهان در اقتصادهای جزیره‌ای، جایی که جریان سرمایه، گردشگری و تجارت به مثابه شریان‌های حیاتی عمل می‌کنند، هرگونه اختلال در فعالیت‌های اقتصادی می‌تواند آثار مضاعفی بر اشتغال، سرمایه‌گذاری و پایداری کسب‌وکارها برجای بگذارد. جزیره کیش نیز در ماه‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های اقتصادی روبه‌رو بوده؛ از کاهش ورود گردشگران گرفته تا افت درآمد نگاهاهای خدماتی و افزایش هزینه‌های عملیاتی. در چنین شرایطی، مالیات به یکی از مهم‌ترین محورهای گفت‌وگو میان بخش خصوصی و دولت تبدیل شده است.



آنان، برخی واحدهای خدماتی و گردشگری با وجود تحمل هزینه‌های ثابت سنگین، با درآمدهایی مواجه شده‌اند که حتی پاسخگوی هزینه‌های عملیاتی نیست. این وضعیت از منظر اقتصادی زنگ خطری جدی به شمار می‌رود. زمانی که بنگاه‌ها نتوانند هزینه‌های خود را پوشش دهند، نخستین واکنش معمولاً کاهش سرمایه‌گذاری و سپس تعدیل نیروی انسانی است. از این رونگرانی فعالان اقتصادی درباره احتمال اخراج کارکنان، صرفاً یک دغدغه صنفی نیست؛ بلکه مسئله‌ای مرتبط با ثبات اقتصادی و اجتماعی منطقه محسوب می‌شود. صنعت گردشگری نیز که ستون اصلی اقتصاد کیش به شمار می‌رود، بیش از سایر بخش‌ها تحت تأثیر قرار گرفته است. کاهش ورود مسافران نه تنها هتل‌ها و مراکز اقامتی را با مشکل مواجه می‌کند، بلکه زنجیره‌ای از مشاغل وابسته شامل رستوران‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل، دفاتر خدمات مسافرتی، مراکز خرید و مجموعه‌های تفریحی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. در چنین شرایطی، فعالان این حوزه معتقدند سیاست‌های مالیاتی باید انعطاف‌پذیری بیشتری داشته باشند تا از تشدید رکود جلوگیری شود.

بررسی تجربه مناطق آزاد موفق جهان نیز نشان می‌دهد که مزیت اصلی این مناطق، صرفاً معافیت‌های مالیاتی نیست، بلکه قابلیت واکنش سریع به تحولات اقتصادی و طراحی سیاست‌های متناسب با شرایط محلی است. اگر مناطق آزاد قرار است نقش موتور محرک تجارت و سرمایه‌گذاری را ایفا کنند، باید ابزارهای کافی برای مدیریت بحران‌های مقطعی در اختیار داشته باشند. نشست اخیر کیش را می‌توان نقطه آغاز گفت‌وگویی مهم میان دولت و بخش خصوصی دانست؛ گفت‌وگویی که نتیجه آن می‌تواند برآیندها اقتصادی جزیره تأثیر مستقیم بگذارد. در شرایطی که اقتصاد ایران با چالش‌های متعدد داخلی و خارجی مواجه است، حفظ پویایی مناطق آزاد بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا کرده است.

اکنون فعالان اقتصادی کیش منتظرند ببینند وعده‌های مطرح شده در این نشست تا چه اندازه به اقدامات عملی تبدیل خواهد شد. برگزاری جلسات منظم، افزایش اختیارات محلی و بررسی راهکارهای حمایتی می‌تواند بخشی از مشکلات موجود را کاهش دهد، اما موفقیت نهایی به توانایی سیاست‌گذاران در ایجاد تعادل میان نیازهای درآمدی دولت و ضرورت حفظ حیات اقتصادی بنگاه‌ها بستگی خواهد داشت.

می‌کند. بسیاری از بنگاه‌های کوچک و متوسط به دلیل محدودیت منابع انسانی و فنی، در تطبیق با سامانه‌های جدید با دشواری مواجه می‌شوند.

به همین دلیل، اعلام آمادگی سازمان امور مالیاتی برای برگزاری دوره‌های آموزشی در زمینه نحوه استفاده از سامانه مؤدیان، ارسال صورت حساب‌های الکترونیکی و تکمیل اظهارنامه‌ها را می‌توان اقدامی در جهت کاهش هزینه‌های تطبیق کسب‌وکارها با مقررات جدید دانست. اما شاید مهم‌ترین بخش این نشست، روایت فعالان اقتصادی از واقعیت‌های جاری بازار کیش بود. نمایندگان جوامع صنفی از کاهش محسوس درآمد‌ها، افت فروش و دشواری تأمین هزینه‌های جاری سخن گفتند. به گفته

اقدام می‌تواند از منظر حکمرانی اقتصادی گامی مثبت تلقی شود؛ زیرا تمرکززدایی از تصمیم‌گیری، امکان واکنش سریع‌تر به مسائل محلی را فراهم می‌کند. در بسیاری از اقتصادهای موفق، نهادهای محلی به دلیل شناخت دقیق‌تر از شرایط منطقه، اختیار بیشتری برای مدیریت مسائل مالیاتی و حمایتی دارند.

موضوع دیگری که در این نشست مورد توجه قرار گرفت، چالش‌های ناشی از اجرای «سامانه مؤدیان» بود. اگرچه دیجیتالی‌سازی نظام مالیاتی یکی از الزامات اقتصاد مدرن محسوب می‌شود و می‌تواند به افزایش شفافیت و کاهش فرار مالیاتی کمک کند، اما در مرحله گذار معمولاً هزینه‌هایی را نیز به فعالان اقتصادی تحمیل

تصویری واقع‌بینانه از محدودیت‌های خود ارائه دهد. محمودرضا سماواتی، مدیرکل امور مالیاتی هرمزگان، در این نشست تأکید کرد که بخش مهمی از مطالبات فعالان اقتصادی به حوزه قانون‌گذاری بازمی‌گردد؛ حوزه‌ای که فراتر از اختیارات اجرایی این سازمان قرار دارد. این موضوع یکی از چالش‌های همیشگی نظام مالیاتی ایران است؛ جایی که فاصله میان انتظارات فعالان اقتصادی و ظرفیت‌های اجرایی دستگاه‌های مسئول گاه به منبعی برای نارضایتی تبدیل می‌شود.

با این حال، آنچه در سخنان مدیرکل امور مالیاتی هرمزگان بیش از همه مورد توجه قرار گرفت، اعلام تفویض کامل اختیارات استانی به اداره امور مالیاتی کیش بود. این

نشست مشترک سازمان منطقه آزاد کیش و اداره کل امور مالیاتی استان هرمزگان را می‌توان تلاشی برای یافتن راهی میان الزامات قانونی دولت و نیازهای فوری فعالان اقتصادی دانست؛ تلاشی که اگرچه هنوز به تصمیمات اجرایی مشخص منجر نشده، اما از منظر سیاست‌گذاری اقتصادی حامل پیام مهمی است: بقای کسب‌وکارها در شرایط رکود، به اندازه وصول درآمد‌های مالیاتی اهمیت دارد.

محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در این نشست با اشاره به شرایط ویژه اقتصادی جزیره، بر ضرورت اتخاذ رویکردی حمایتی از سوی دستگاه‌های اجرایی تأکید کرد. او معتقد است در دوره‌ای که بسیاری از بنگاه‌ها با کاهش درآمد و افزایش هزینه‌ها مواجه هستند، سیاست‌های مالیاتی باید به گونه‌ای تنظیم شوند که توان ادامه فعالیت از فعالان اقتصادی سلب نشود.

این رویکرد، در واقع بازتاب یک اصل پذیرفته‌شده در اقتصاد مدرن است؛ اینکه در دوران رکود، تمرکز صرف بر افزایش درآمد‌های مالیاتی می‌تواند به کاهش بیشتر فعالیت‌های اقتصادی منجر شود. بسیاری از کشورها در دوره‌های بحران اقتصادی، با اعطای معافیت‌های موقت، تقسیط بدهی‌ها یا تعویق وصول مالیات‌ها تلاش می‌کنند از تعطیلی کسب‌وکارها جلوگیری کنند تا در بلندمدت پایه‌های مالیاتی خود را حفظ کنند.

کیش به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق آزاد ایران، وابستگی قابل توجهی به صنعت گردشگری، خدمات، حمل‌ونقل و تجارت دارد. هرگونه کاهش در ورود گردشگران یا افت فعالیت‌های تجاری، به سرعت در تراز مالی شرکت‌ها و کسب‌وکارهای محلی منعکس می‌شود. به همین دلیل، فعالان اقتصادی جزیره معتقدند اجرای یکسان قوانین مالیاتی بدون توجه به شرایط خاص منطقه آزاد، می‌تواند فشار مضاعفی بر اقتصاد محلی وارد کند.

در این میان، یکی از نکات مهم مطرح شده در نشست اخیر، تأکید بر استمرار گفت‌وگو میان بخش خصوصی و نهادهای حاکمیتی بود. تجربه بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان نشان می‌دهد که وجود کانال‌های ارتباطی منظم میان دولت و فعالان اقتصادی، نقش مهمی در کاهش تنش‌ها و افزایش کارآمدی سیاست‌ها ایفا می‌کند. پیشنهاد برگزاری جلسات ماهانه میان مدیران صنفی و مسئولان مالیاتی نیز در همین چارچوب قابل ارزیابی است.

از سوی دیگر، سازمان امور مالیاتی نیز تلاش کرده است

دو غارون؛ جهش روی کاغذ، توقف در زمین



تجارت جهان در حالی که افغانستان در سال‌های اخیر تلاش کرده با تمرکز بر پروژه‌های زیربنایی تصویری از بازسازی اقتصادی ارائه دهد، داده‌های رسمی و روندهای اجرایی نشان می‌دهد فاصله میان «اعلام پروژه» و «تحقق واقعی» همچنان عمیق و ساختاری است. برآورد‌ها حاکی از آن است که تنها ۳۰ تا ۴۰ درصد پروژه‌های کلیدی به مرحله بهره‌برداری نزدیک شده‌اند، در حالی که بخش عمده در فازهای ابتدایی ساخت یا تأمین مالی متوقف مانده‌اند؛ الگویی که بیش از آن‌که نشانه توسعه باشد، بیانگر اختلال در چرخه سرمایه‌گذاری زیرساختی است.

در چارچوب برنامه‌های توسعه‌ای، چهار محور اصلی شامل شهرک سوخت، نیروگاه‌های خورشیدی، سایت‌های تخلیه و بازیگری کالا و پروژه‌های حصارکشی صنعتی به عنوان ستون‌های زیرساختی اقتصاد افغانستان معرفی شده‌اند. اما شکاف میان طراحی پروژه‌ها و توان واقعی اجرا، این محورهای توسعه را به مجموعه‌ای از طرح‌های نیمه‌فعال تبدیل کرده است.

۱. شکاف مالی؛ مسئله‌ای ساختاری نه موقتی برآورد‌های موجود نشان می‌دهد حجم پروژه‌های زیرساختی تعریف شده در دو سال اخیر حدود ۴۴ تا ۵۰ میلیون دلار در هر بسته پروژه‌ای است، اما تنها حدود ۱۲ درصد از بودجه عمومی به توسعه اختصاص

تجارت جهان در مرز غربی ایران، جایی که کوه‌های زاگرس به خاک عراق می‌رسند، شهرستان مریوان در ظاهر با عنوان «دروازه تجارت آزاد بانه-مریوان» شناخته می‌شود؛ اما در عمل، مسیر توسعه آن ترکیبی از فرصت‌های ژئواقتصادی، زیرساخت‌های نیمه‌کاره و ظرفیت‌های استفاده نشده است. منطقه‌ای با بیش از ۱۹۵ هزار نفر جمعیت، مساحتی حدود ۲,۳۰۰ کیلومتر مربع و موقعیت استراتژیک مرزی، که هنوز فاصله قابل توجهی میان «تصمیم سیاستی» و «تحقق اقتصادی» را تجربه می‌کند. (Shishdong)

مریوان در استان کردستان ایران، در ارتفاع بیش از ۱,۳۰۰ متر از سطح دریا قرار دارد و یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال ایران به بازار اقلیم کردستان عراق محسوب می‌شود. این موقعیت، آن را در زمره شهرهای با ظرفیت بالای تجارت مرزی و گردشگری قرار داده است. با این حال، اقتصاد محلی همچنان میان دو وضعیت «پتانسیل بالا» و «زیرساخت محدود» در نوسان است.

از منظر جمعیتی، شهرستان مریوان حدود ۱۹۵ هزار نفر جمعیت دارد که بخش عمده آن در مناطق شهری ساکن هستند. این ترکیب جمعیتی جوان، در کنار نرخ بالای مهاجرت داخلی در دهه‌های گذشته، بازار کار فشرده اما کم‌تنوعی ایجاد کرده است. به بیان دیگر، نیروی انسانی وجود دارد، اما ظرفیت جذب آن به اقتصاد رسمی محدود است.

در سطح کلان، مهم‌ترین پروژه اقتصادی این منطقه، «منطقه آزاد بانه-مریوان» است که با مساحتی حدود ۵,۵۰۰ هکتار طراحی شده و بخش قابل توجهی از آن در محدوده مریوان قرار دارد. هدف این پروژه، تبدیل مرز به یک کریدور صادراتی و وارداتی با نقش مکمل برای اقتصاد غرب ایران بوده است. (کوردستان اقتصاد) با این حال، داده‌های اجرایی نشان می‌دهد که مسیر تحقق این هدف با چالش‌های جدی روبه‌رو بوده است. طبق گزارش‌های رسمی، طرح جامع منطقه آزاد با کندی پیشرفت مواجه شده و در مقاطعی حتی روند سرمایه‌گذاری آن برای چند سال متوقف شده است. این مسئله باعث شده فاصله میان «تصویب منطقه آزاد» و «عملکرد واقعی منطقه آزاد» به یک شکاف ساختاری تبدیل شود.

از سوی دیگر، مرز باشماق به عنوان شریان اصلی تجارت مریوان با اقلیم کردستان عراق، در سال‌های اخیر نقش مهمی در مبادلات غیرنفتی ایفا کرده است. نشست‌های مشترک مرزی میان مقامات ایران و عراق نشان می‌دهد که دو طرف به دنبال تسهیل تجارت، کاهش موانع گمرکی و افزایش حجم مبادلات هستند.

با وجود این تحولات، اقتصاد مریوان هنوز به شدت به تجارت خرد مرزی، گردشگری فصلی و خدمات محلی وابسته است. ساختار اقتصادی متنوع نشده و سهم صنایع تولیدی در آن محدود باقی مانده است. این مسئله باعث شده نوسانات سیاسی و مقررات مرزی، تأثیر مستقیم بر درآمد خانوارها داشته باشد.

از منظر زیرساختی، یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌ها، حمل‌ونقل و لجستیک است.

مریوان؛ اقتصاد در مرز وعده‌ها



مسیرهای جاده‌ای به عراق اگرچه فعال هستند، اما ظرفیت حمل بارواستنداردهای ترانزیتی هنوز به سطح مناطق آزاد موفق منطقه‌ای نرسیده‌اند. همین موضوع موجب شده هزینه مبادله برای فعالان اقتصادی بالاتر از میانگین منطقه‌ای باقی بماند. در حوزه گردشگری، مریوان از مزیت طبیعی قابل توجهی برخوردار است. دریاچه زریوار، جنگل‌های بلوط زاگرس و اقلیم کوهستانی، این منطقه را به یکی از مقاصد مهم گردشگری غرب ایران تبدیل کرده است. با این حال، سهم گردشگری در تولید ناخالص محلی هنوز به سطح قابل توجهی نرسیده و بیشتر به اقتصاد خدماتی خرد محدود شده است.

از منظر سیاست‌گذاری توسعه، کارشناسان معتقدند مشکل اصلی مریوان نه کمبود ظرفیت، بلکه «عدم زمانی سیاست و اجرا» است. یعنی زیرساخت حقوقی توسعه (منطقه آزاد، مرز فعال، مزیت ژئواقتصادی) ایجاد شده، اما زیرساخت فیزیکی و نهادی (سرمایه‌گذاری پایدار، بانک‌های توسعه‌ای، صنایع صادرات‌محور) هنوز کامل نشده است. این وضعیت باعث شکل‌گیری یک اقتصاد دوگانه شده است:

از یک سو مرزی که روی کاغذ «آزاد و استراتژیک» تعریف شده، و از سوی دیگر واقعیتی که همچنان به تجارت سنتی و محدود وابسته است.

در سطح منطقه‌ای، مقایسه مریوان با سایر گذرگاه‌های مرزی نشان می‌دهد که موفقیت مناطق مرزی، به سه عامل کلیدی وابسته است: ثبات مقررات، سرمایه‌گذاری زیرساختی و اتصال به شبکه تولید ملی. مریوان در هر سه شاخص هنوز در مرحله گذار قرار دارد.

با این حال، چشم‌انداز آینده کاملاً مبهم نیست. موقعیت جغرافیایی، نزدیکی به بازار مصرف اقلیم کردستان عراق، و افزایش تعاملات مرزی، می‌تواند در صورت تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی و اصلاح ساختار سرمایه‌گذاری، مریوان را به یک هاب تجاری منطقه‌ای تبدیل کند.

تجارت جهانی، بررسی می‌کند

منطقه آزاد انزلی؛ رشد یا فقط آمار؟

حسنا راجبی
روزنامه‌نگار

تجارت جهان بیست سال از آغاز فعالیت منطقه آزاد انزلی می‌گذرد. منطقه‌ای که با وعده جذب سرمایه‌گذاری، افزایش صادرات، ایجاد اشتغال و تبدیل شدن به دروازه تجارت ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر شکل گرفت. اکنون پرسش اصلی این است که حاصل دوده فعالیت این منطقه برای مردم انزلی، بندرکاسپین، رضوانشهر و روستاهای اطراف چه بوده است؟ آیا توسعه اقتصادی تنها در آمارهای رسمی دیده می‌شود یا در زندگی روزمره شهروندان نیز قابل لمس است؟ بررسی شاخص‌های اقتصادی نشان می‌دهد منطقه آزاد انزلی در بسیاری از اهداف خود موفق بوده، هرچند همچنان فاصله‌ای میان رشد اقتصادی منطقه و انتظارات اجتماعی مردم وجود دارد.

از یک ایده اقتصادی تا یک قطب تجاری

منطقه آزاد انزلی در سال ۱۳۸۴ فعالیت رسمی خود را آغاز کرد. هدف اولیه، ایجاد بستری برای جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توسعه تجارت با کشورهای حوزه خزر و افزایش صادرات غیرنفتی بود.

امروز پس از دوده، منطقه آزاد انزلی به یکی از مهم‌ترین مراکز اقتصادی شمال کشور تبدیل شده است. براساس آمارهای رسمی، بیش از ۱۶۰ واحد تولیدی و صنعتی در شهرک‌های صنعتی منطقه فعال هستند که بخشی از آن‌ها با سرمایه‌گذاری خارجی راه‌اندازی شده‌اند. تنها ۱۵ واحد صنعتی دارای سرمایه‌گذاری خارجی، بیش از چهار هزار فرصت شغلی مستقیم ایجاد کرده‌اند. هم‌زمان توسعه بندر کاسپین، اتصال به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و افزایش ظرفیت‌های لجستیکی، جایگاه منطقه را در تجارت منطقه‌ای ارتقا داده است.

اشتغال؛ مهم‌ترین دستاورد برای مردم

اگر از ساکنان منطقه درباره مهم‌ترین اثر منطقه آزاد سؤال شود، پاسخ بسیاری از آن‌ها «کار» خواهد بود. بررسی روند توسعه صنعتی منطقه نشان می‌دهد

هزاران فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم طی دو دهه گذشته ایجاد شده است. صنایع غذایی، پوشاک، پلاستیک، بسته‌بندی، شیلات، لجستیک و خدمات بندری از مهم‌ترین حوزه‌های اشتغال‌زایی بوده‌اند. هرچند نرخ بیکاری در برخی مناطق پیرامونی همچنان بالاتر از میانگین مطلوب است، اما بسیاری از کارشناسان معتقدند بدون منطقه آزاد، وضعیت اشتغال در غرب گیلان به مراتب دشوارتر بود.

یک فعال اقتصادی محلی می‌گوید: «بخش بزرگی از جوانانی که امروز در واحدهای تولیدی، انبارها، شرکت‌های حمل‌ونقل و صنایع غذایی کار می‌کنند، محصول همین زیرساخت‌های ایجاد شده هستند.»

صادرات؛ از شعار تا واقعیت

یکی از معیارهای سنجش موفقیت مناطق آزاد، میزان صادرات است.

در سال‌های اخیر روند صادرات منطقه آزاد انزلی رشد قابل توجهی داشته است. براساس آمار رسمی، صادرات و صادرات مجدد منطقه در برخی سال‌ها به بیش از ۱۵۰

استانبول ودبی اوج گرفتند؛ تهران هنوز روی باند



تجارت جهان در اقتصاد امروز، فرودگاه‌ها فقط محل نشست و برخاست هواپیما نیستند؛ بلکه گره‌های اصلی تجارت جهانی‌اند. شهرهایی که بتوانند «هاب ترانزیتی» شوند، عملاً به جریان سرمایه، کالا و اطلاعات وصل می‌شوند. در خاورمیانه اما رقابت میان سه نقطه کلیدی تهران، استانبول ودبی به نبردی نابرابر تبدیل شده است. استانبول با جهش تاریخی در حمل‌ونقل بار، دبی با مدل شهر فرودگاهی یکپارچه و تهران با پروژه‌ای در حال توسعه، هرکدام تصویری متفاوت از آینده ترانزیت هوایی ارائه می‌دهند؛ اما داده‌ها نشان می‌دهد مسیر این رقابت یکسان پیش نرفته است.

در سال‌های اخیر، فرودگاه استانبول به عنوان یکی از سریع‌ترین هاب‌های در حال رشد جهان مطرح شده است. براساس داده‌های منتشرشده توسط نهادهای هوانوردی اروپا، این فرودگاه در سال ۲۰۲۴ حدود ۱.۹۷ میلیون تن بار هوایی جابه‌جا کرده و در صدر فهرست فرودگاه‌های باری اروپا قرار گرفته است. رشد نزدیک به ۴۰ درصدی سالانه، نشان‌دهنده مدلی است که نه فقط بر موقعیت جغرافیایی، بلکه بر شبکه‌سازی شرکت‌های هواپیمایی و لجستیکی جهانی تکیه دارد.

در سوی دیگر، دبی سال‌هاست که خود را به عنوان هاب ترکیبی «مسافر + کارگو» تثبیت کرده است. تنها در یکی از مراکز اصلی آن (DWC)، ظرفیت برنامه‌ریزی شده حمل‌بار تا ۱۲ میلیون تن در سال در افاق توسعه‌ای تعریف شده است (Dubai Airports)؛ رقمی که آن را در مقیاس جهانی در سطح ابرهاب‌های لجستیکی قرار می‌دهد. تهران اما در نقطه‌ای متفاوت ایستاده است. در شهر فرودگاهی امام خمینی، حجم ترانزیت کالا در یک دوره شش‌ماهه به حدود ۴۳ هزار تن رسیده است (Mehr News Agency). این عدد در مقایسه با رقبای منطقه‌ای، نه‌شانه ضعف مطلق، بلکه نشانه شکاف مقیاس است؛ شکافی که از زیرساخت تا سیاست‌گذاری ادامه دارد.

مقایسه خام اعداد، تصویر روشنی از فاصله ایجاد می‌کند:

- استانبول: نزدیک به ۲ میلیون تن بار در سال
 - دبی: هدف‌گذاری چند میلیون تنی (تا ۱۲ میلیون تن در آینده)
 - تهران: ده‌ها هزار تن در بازه‌های مشابه
- این تفاوت فقط عددی نیست؛ بلکه نشان‌دهنده تفاوت در «مدل اقتصادی هاب» است. استانبول و دبی عملاً به شبکه‌های جهانی حمل‌ونقل متصل‌اند، در حالی که تهران بیشتر نقش منطقه‌ای و محدود دارد.

تفاوت اصلی در نحوه توسعه نهفته است.

استانبول بر ایجاد یک هاب شبکه‌ای تمرکز کرده است؛ یعنی جذب هم‌زمان ایرلاین‌های باری، شرکت‌های لجستیکی و مسیرهای ترانزیتی متعدد. نتیجه آن، افزایش سهم در مسیرهای بین‌قاره‌ای و

لامرد؛ رقیب خاموش عسلویه



این اعداد نشان می‌دهد لامرد نه در سطح یک شهر صنعتی کوچک، بلکه در مسیر شکل‌گیری یک زنجیره ارزش پتروشیمی در حال حرکت است.

در مقابل، پارس جنوبی و عسلویه همچنان قلب تپنده صنعت گاز و پتروشیمی ایران هستند. این منطقه بر ذخایر عظیم گاز مشترک ایران و قطر تکیه دارد و به‌طور طبیعی از مزیت خوراک پایدار برخوردار است.

اما همین تمرکز بالا، چالش‌هایی نیز ایجاد کرده است: فشار زیرساختی، تراکم صنایع انرژی‌بر، محدودیت‌های زیست‌محیطی و ریسک تمرکز جغرافیایی. در چنین شرایطی، توسعه مناطقی مانند لامرد می‌تواند به عنوان «سوپاپ تعادل صنعتی» عمل کند. تحلیل ساختار صنعتی نشان می‌دهد که لامرد و عسلویه الزاماً در یک مسیر رقابتی مستقیم قرار ندارند. عسلویه در نقش «تامین‌کننده خوراک و تولید پایه» باقی می‌ماند، در حالی که لامرد به سمت صنایع پایین‌دستی، پتروشیمی‌های خاص و زنجیره‌های تکمیلی حرکت می‌کند.

با این حال، مرز میان رقابت و موازی‌کاری بسیار باریک است. اگر پروژه‌ها بدون هماهنگی زنجیره‌تأمین و بازار طراحی شوند، خطر ایجاد ظرفیت‌های بلااستفاده و تکرار سرمایه‌گذاری‌های سنگین وجود دارد؛ مسئله‌ای که در اقتصاد انرژی به عنوان «سرمایه‌گذاری موازی ناکارآمد» شناخته می‌شود.

برای تبدیل شدن به قطب دوم پتروشیمی، سه شرط اساسی لازم است:

۱. تضمین پایدار خوراک انرژی
 ۲. اتصال مؤثر به شبکه صادراتی و بنادر
 ۳. تکمیل زنجیره ارزش پایین‌دستی
- لامرد در دو مورد دوم در حال پیشرفت است، اما در بخش خوراک همچنان وابسته به زیرساخت‌های بیرونی است. این وابستگی، مهم‌ترین متغیر تعیین‌کننده آینده آن خواهد بود.

تبدیل شدن به نقطه اتصال اروپا-آسیا است. دبی مدل متفاوتی را دنبال می‌کند؛ «شهر فرودگاهی کامل». در این مدل، فرودگاه فقط نقطه حمل‌ونقل نیست، بلکه یک اکوسیستم اقتصادی شامل لجستیک، مالی، تجارت آزاد و خدمات هوایی است.

در مقابل، تهران هنوز در مرحله گذار از «پروژه زیرساختی» به «اکوسیستم اقتصادی» قرار دارد. شهر فرودگاهی امام خمینی هنوز بیشتر یک زیرساخت در حال توسعه است تا یک شبکه فعال اقتصادی.

عامل تعیین‌کننده: اتصال لجستیکی در اقتصاد هاب‌ها، فرودگاه بدون اتصال زمینی و شبکه لجستیک، عملاً ناقص است.

استانبول توانسته با اتصال ریلی، جاده‌ای و شبکه ایرلاین‌های باری، جریان کالا را تسهیل کند. دبی نیز با اتصال بنادر بزرگ و مسیرهای حمل‌ترکیبی، مفهوم «sea-air logistics» را به یک مزیت رقابتی تبدیل کرده است.

در مقابل، در تهران چالش اصلی نه فقط ظرفیت فرودگاهی، بلکه ضعف در یکپارچگی زنجیره حمل‌ونقل است. نبود اتصال قوی میان مناطق صنعتی، گمرکات سریع و شبکه هوایی باعث می‌شود زمان و هزینه ترانزیت افزایش یابد؛ عاملی که در اقتصاد جهانی امروز تعیین‌کننده است.

سرمایه‌گذاری و مقیاس مالی توسعه هاب‌های منطقه‌ای بدون سرمایه‌گذاری سنگین ممکن نیست.

دبی برای توسعه آینده فرودگاه‌های خود، پروژه‌هایی با ارزش ده‌ها میلیارد دلار تعریف کرده و هدف آن رسیدن به ظرفیت‌های چند ده میلیون در مسافر و چند میلیون تنی در کارگو است. این سطح سرمایه‌گذاری نشان می‌دهد که مدل توسعه، بلندمدت و بسیار تهاجمی است.

تهدیدهای زندگی از سرعت افزایش درآمد‌ها بیشتر بوده است. افزایش قیمت زمین و مسکن در برخی نقاط نیز اگرچه برای مالکان سودآور بوده، اما برای بخشی از جوانان منطقه دسترسی به مسکن را دشوارتر کرده است. به بیان دیگر، توسعه اقتصادی اتفاق افتاده اما توزیع منافع آن برای همه گروه‌های اجتماعی یکسان نبوده است.

بندر کاسپین؛ سرمایه‌ای برای آینده

بسیاری از کارشناسان معتقدند مهم‌ترین دستاورد منطقه آزاد انزلی هنوز به‌طور کامل نمایان نشده است. بندر کاسپین و اتصال آن به شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی می‌تواند طی سال‌های آینده نقش منطقه را در تجارت اوراسیا چند برابر کند. توسعه کریدور شمال - جنوب و افزایش مبادلات با روسیه، قزاقستان و سایر کشورهای حوزه خزر فرصت‌های تازه‌ای برای سرمایه‌گذاری و اشتغال ایجاد خواهد کرد.

در چنین شرایطی، منطقه آزاد انزلی نه فقط یک پروژه محلی بلکه بخشی از راهبرد ملی ایران برای حضور در بازارهای منطقه‌ای محسوب می‌شود.

جمع‌بندی

بیست سال پس از آغاز فعالیت منطقه آزاد انزلی، پاسخ به این پرسش که «مردم منطقه چه چیزی به دست آورده‌اند؟» نه کاملاً سفید است و نه کاملاً سیاه. واقعیت این است که هزاران شغل ایجاد شده، صدها میلیون دلار صادرات شکل گرفته، سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه جذب شده و زیرساخت‌هایی ساخته شده که پیش از آن وجود نداشتند. اما در عین حال، انتظار مردم از توسعه فراتر از آمارهای اقتصادی است. آنان می‌خواهند آثار این رشد را در درآمد خانوار، کیفیت خدمات شهری، قدرت خرید و آینده فرزندان خود ببینند.

شاید مهم‌ترین نتیجه دو دهه فعالیت منطقه آزاد انزلی این باشد که توسعه اقتصادی آغاز شده است؛ اکنون چالش اصلی آن است که منافع این توسعه بیش از گذشته در زندگی روزمره مردم منطقه دیده شود. زیرا در نهایت، موفقیت هر منطقه‌ای نه با حجم سرمایه‌گذاری، بلکه با رضایت مردمی سنجیده می‌شود که قرار بود نخستین ذی‌نفعان آن باشند.