



بوشهر میان فرصت های
از دست رفته



دوشنبه ۵ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۷۷ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

تنه‌ارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

27-07-2026

www.TejarateJahani.Com

تجارت جهانی گزارش می دهد

فروزان دبیر مناطق آزاد شد

تجارت جهانی گزارش می دهد

توسعه ناتمام در قلب شیراز

مدیرعامل منطقه آزاد ارس در گفتگوی اختصاصی با تجارت جهانی مطرح کرد:

افزایش سهمیه کالای مسافر یعنی رونق جامعه محلی

جناب آقای حسین فروزان،

انتصاب شایسته جنابعالی رابه دبیری

شورای عالی مناطق آزاد تبریک عرض

می کنم و برایتان موفقیت روزافزون

آرزومندم.

محمد جعفر کبیری

مدیرعامل منطقه آزاد کیش

جناب آقای حسین فروزان،

این مسئولیت ارزشمند را صمیمانه

تبریک می گویم؛ امیدوارم دوران

مدیریتتان سرشار از تحول، پیشرفت

و دستاوردهای ماندگار باشد.

هادی مقدم زاده

مدیر عامل منطقه آزاد ارس

جناب آقای حسین فروزان،

انتخاب شایسته شما را تبریک می گویم؛

امیدوارم با تدبیر و تجربه، آینده ای

روشن برای مناطق آزاد رقم بزنید.

اسلام محمدی

مدیرعامل منطقه آزاد اردبیل

جناب آقای حسین فروزان، انتصاب

جنابعالی را تبریک عرض می کنم و توفیق،

سلامت و سربلندی شما را در خدمت به

مناطق آزاد آرزومندم.

مصطفی طاعتی مقدم

مدیرعامل منطقه آزاد انزلی

جناب آقای حسین فروزان، انتصاب جنابعالی مبارک؛ امیدوارم این مسئولیت،

آغازگر فصلی نواز رشد، هم افزایی و شکوفایی مناطق آزاد کشور باشد.

رسول رئیس جعفری، مدیرعامل آزاد تجاری - صنعتی سرخس

کلون

میان رونق و تردید



سرخس؛ تجارت مرزی
چشم انتظار اقدام ها



بیرجند و چالش
مدیریت توسعه



یادداشت روز

دیپلماسی اقتصادی؛ کلید عبور تحریم ها

بسیاری از موارد، وزارتخانه ها، سازمان های توسعه تجارت، گمرک، مناطق آزاد و دستگاه دیپلماسی هر یک مسیر جداگانه ای را دنبال می کنند و همین موضوع باعث کاهش اثربخشی سیاست ها شده است. در حالی که کشورهای موفق، سفارتخانه های خود را به پایگاه جذب سرمایه، بازاریابی صادراتی و حمایت از شرکت های داخلی تبدیل کرده اند، بخش مهمی از ظرفیت نمایندگی های اقتصادی ایران همچنان بلااستفاده باقی مانده است.

از سوی دیگر، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نیز می توانند بازوی مهم دیپلماسی اقتصادی باشند. این مناطق، به دلیل موقعیت جغرافیایی و برخورداری از برخی مشوق های قانونی، ظرفیت تبدیل شدن به دروازه تجارت منطقه ای را دارند؛ اما تا زمانی که زیرساخت های حمل و نقل، نظام مالی، قوانین سرمایه گذاری و ارتباطات بین المللی در آنها تقویت نشود، دستیابی به این هدف دشوار خواهد بود.

دیپلماسی اقتصادی تنها به مذاکرات سیاسی محدود نمی شود؛ بلکه بخش خصوصی، اتاق های بازرگانی، شرکت های دانش بنیان و صادرکنندگان نیز باید نقش فعال تری در این فرآیند ایفا کنند. تجربه بسیاری از اقتصادهای موفق نشان می دهد که تعامل مستمر میان دولت و فعالان اقتصادی، زمینه ورود به بازارهای جدید و افزایش سهم صادرات را فراهم می کند. بدون حضور بخش خصوصی، دیپلماسی اقتصادی به مجموعه ای از توافقات کم اثر و بدون نتیجه عملی تبدیل خواهد شد.

امروز اقتصاد جهانی با سرعت در حال تغییر است. رقابت بر سر جذب سرمایه، فناوری، زنجیره های تأمین و بازارهای صادراتی هر روز پیچیده تر می شود. ایران نیز اگر می خواهد از ظرفیت های ژئوپلیتیکی، منابع انزری، نیروی انسانی و موقعیت ترانزیتی خود بهره برداری کند، ناچار است دیپلماسی اقتصادی را از یک شعار به یک برنامه عملیاتی تبدیل کند.

حسام الدین عقیانی
عضو تحریریه تجارت جهانی



تجارت جهانی

در جهانی که رقابت کشورها بیش از هر زمان دیگری بر محور اقتصاد شکل گرفته، دیپلماسی اقتصادی دیگر یک انتخاب نیست؛ بلکه ضرورتی اجتناب ناپذیر برای حفظ منافع ملی، توسعه تجارت و افزایش قدرت چانه زنی در عرصه بین المللی است.

دیپلماسی اقتصادی در دهه های اخیر به یکی از مهم ترین ابزارهای سیاست خارجی دولت ها تبدیل شده است. اگر در گذشته قدرت نظامی یا نفوذ سیاسی معیار اصلی سنجش جایگاه کشورها بود، امروز توانایی جذب سرمایه، گسترش صادرات، حضور در بازارهای جهانی و ایجاد شبکه های اقتصادی منطقه ای، شاخص های اصلی قدرت ملی محسوب می شوند. در چنین شرایطی، کشوری که نتواند ظرفیت های اقتصادی خود را به ابزار سیاست خارجی تبدیل کند، ناگزیر بخشی از فرصت های توسعه را از دست خواهد داد.

برای ایران، اهمیت دیپلماسی اقتصادی دوچندان است. اقتصاد کشور سال هاست تحت تأثیر تحریم های بین المللی، محدودیت های بانکی و کاهش سرمایه گذاری خارجی قرار دارد. در چنین فضایی، فعال سازی ظرفیت های دیپلماسی اقتصادی می تواند بخشی از فشارهای موجود را کاهش دهد. توسعه روابط تجاری با کشورهای همسایه، استفاده از کریدورهای ترانزیتی، تقویت همکاری با اعضای سازمان های منطقه ای و انعقاد توافقات تجاری، از مهم ترین مسیرهایی است که می تواند به رونق اقتصاد ایران کمک کند.

باین حال، واقعیت آن است که دیپلماسی اقتصادی ایران هنوز با چالش های جدی روبه روست. یکی از مهم ترین مشکلات، نبود هماهنگی میان دستگاه های اقتصادی و سیاست خارجی است. در

مدیرعامل منطقه آزاد ارس در گفتگوی اختصاصی با تجارت جهانی مطرح کرد:

افزایش سهمیه کالای مسافر یعنی رونق جامعه محلی



شبنم درخشان

معاون سر دبیر

تجارت جهان: مدیرعامل منطقه آزاد ارس از پیشنهاد افزایش سهمیه کالای همراه مسافر برای اصناف هادیشهر و اجرای نظام شناور سهمیه‌ها خبر داد و این اقدامات را در شرایط جنگی، عاملی برای تقویت اقتصاد محلی دانست؛ هم‌زمان با اجرای این سیاست‌ها، پروژه‌های زیرساختی از جمله تکمیل جاده جلفا- تبریز و احیای اتصال ریلی ایران به نخجوان، ایروان و تفلیس در حال پیگیری است تا ارس به بندر خشک و هاب لجستیکی شمال غرب کشور تبدیل شود.

یکی از موضوعاتی که این روزها در حال پیگیری آن هستید، بحث افزایش سهمیه کالای همراه مسافر است. اگر این سهمیه افزایش پیدا کند، چه تأثیری بر اقتصاد منطقه آزاد ارس خواهد داشت؟

ابتدا از زحمات ارزشمند مجموعه شما تشکر می‌کنم و از لطف ویژه‌ای که دارید و زوایای مناطق و نیازهای کسبه، به‌ویژه در این شرایط جنگی، را به نحو احسن پوشش می‌دهید، قدردانی می‌کنم.

بحث کالای همراه مسافر از همان اوایل تأسیس مناطق آزاد مطرح بوده است. فلسفه وجودی این سهمیه‌ها، کمک به رونق مناطق و محلی بوده است. از منظر سازمانی نیز بخشی از هزینه‌های جاری سازمان از محل جذب این سهمیه‌ها تأمین می‌شود و از نظر درآمدی نیز برای مناطق کمک محسوب می‌شود.

اما متناسب با شرایط فعلی کشور، اگر سهمیه کالای همراه مسافر افزایش پیدا کند، به افزایش رضایت‌مندی محلی و بالارفتن سطح رضایت عمومی در میان اصناف و کسبه کمک خواهد کرد. در حال حاضر، میزان کالای همراه مسافر منطقه با تعداد صنوف فعال اصلاً مطابقت ندارد. از سوی دیگر، مناطقی که ظرفیت جذب کالای همراه مسافر را دارند، محدود هستند؛ به‌ویژه در شرایطی که مناطق جنوبی کشور تحت تأثیر شرایط جنگی قرار گرفته‌اند، حتی پیش از این نیز برخی مناطق در شرایط

عادی قادر به جذب کامل سهمیه خود نبودند، زیرا ظرفیت لازم را نداشتند.

به همین دلیل پیشنهاد کرده‌ایم با توجه به وسعت منطقه و محدوده توسعه آن، که بخشی از شهر هادیشهر نیز در این محدوده قرار دارد، اصناف هادیشهر نیز با افزایش سهمیه کالای همراه مسافر پوشش داده شوند. این اقدام در شرایط خاص فعلی می‌تواند به رونق و پویایی اقتصاد منطقه، افزایش سطح رضایت عمومی مردم، ارتقای تاب‌آوری جامعه و ایجاد روزه‌ای از امید در این تنگناهای اقتصادی کمک کند.

آیا سقف کالای همراه مسافر افزایش یافته است؟

خیر، سقف آن تغییری نکرده و مطابق مصوبه هیئت دولت میزان آن مشخص است.

آنچه اخیراً در دبیرخانه پیشنهاد کرده‌ایم این است که سهمیه‌ها متناسب با عملکرد مناطق و ظرفیت آن‌ها در جذب کالای همراه مسافر تعریف شود؛ یعنی نظامی شناور در نظر گرفته شود. به این صورت که سهمیه مازادی پیش‌بینی شود و هر منطقه‌ای که بتواند سهمیه خود را به‌طور کامل جذب کند و به سهمیه بیشتری نیاز داشته باشد، از آن سهمیه مازاد بهره‌مند شود.

این پیشنهاد را در سفر معاونت اقتصادی دبیرخانه، جناب آقای دکتر شاه‌منصوری و اعضای همراه ایشان به منطقه آزاد ارس مطرح کردیم. از این پیشنهاد استقبال شد و قرار شد به همین شکل عملیاتی شود.

با توجه به گسترش درگیری‌ها در جنوب کشور و اهمیت مناطق آزاد در تأمین کالاهای اساسی، ایجاد بندر خشک در منطقه آزاد ارس را تا چه اندازه ضروری می‌دانید؟

ما هم‌زمان با تسریع فرآیندها، کاهش بروکراسی‌های ژائد و اعمال برخی کاهش عوارض برای کالاهای اساسی که با مصوبه هیئت‌مدیره منطقه آزاد ارس انجام شده، در حال برنامه‌ریزی برای توسعه ظرفیت‌های منطقه نیز هستیم. با توجه به ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه، طرح‌هایی در حوزه لجستیک در دست اجرا داریم تا بتوانیم در واردات و صادرات خدمات بهتری ارائه

دهیم و روند تجارت کالا را بهبود ببخشیم.

ظرفیت‌های انبارداری و سایر امکانات موجود نیز در همین راستا قرار دارند تا بتوانیم متناسب با نیاز کشور، به‌ویژه در شمال غرب، نقش مؤثرتری ایفا کنیم.

ضرورت ایجاد بندر خشک را مختصراً توضیح بفرمایید؟

همانطور که بیان شد ضرورت ایجاد این طرح مورد توجه است، لذا زیرساخت‌های مرتبط با بندر خشک یا هاب لجستیکی باید متناسب با این هدف تجهیز شوند. از جمله پروژه‌هایی که در حال اجراست، تکمیل جاده جلفا تبریز است؛ پروژه‌ای که بخشی از آن ۱۶ سال نیمه‌تمام مانده بود و اکنون در حال تکمیل است.

همچنین اگر اتصال ریلی تاریخی ایران، نخجوان، ایروان و تفلیس احیا شود، کمک بسیار بزرگی خواهد بود و منطقه آزاد ارس را به هاب لجستیکی شمال غرب کشور تبدیل خواهد کرد. در این صورت، ارس می‌تواند به عنوان یکی از شاخه‌های فرعی کریدورهای شمال جنوب و شرق غرب نقش آفرینی کند.

بنابراین اگر این زیرساخت‌ها متناسب با ایجاد بندر خشک فراهم شوند، نتیجه مطلوب حاصل خواهد شد؛ در غیر این صورت، امکان بالفعل کردن ظرفیت‌های بالقوه منطقه و بهره‌گیری از آثار و برکات آن فراهم نخواهد شد.

اخیراً موضوع اجرای ماده ۶۵ نیز مطرح شده است. به نظر شما اجرای این ماده چه تأثیری بر مدیریت یکپارچه مناطق آزاد خواهد داشت؟

قانون‌گذار در قانون چگونگی اداره مناطق آزاد، بر مدیریت یکپارچه منطقه تأکید کرده است.

اگر این مدیریت یکپارچه محقق نشود، امکان اجرای کامل قوانین مناطق آزاد در ساختار اجرایی مستقر در منطقه وجود نخواهد داشت.

این موضوع به‌ویژه در حوزه‌هایی مانند گمرک و پایانه‌ها اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا این بخش‌ها نقش تعیین‌کننده‌ای در تسریع و تسهیل فرآیندهای صادرات و واردات دارند.

هدف ما این است که در شرایط خاص کشور، مدیریت

یکپارچه در مناطق آزاد عملیاتی شود تا خدمات بهتری ارائه شود و مناطق آزاد بتوانند نقش واقعی خود را در این شرایط ایفا کنند.

مهم‌ترین حوزه‌ای که اجرای مدیریت یکپارچه در آن اثرگذار خواهد بود، کدام است؟

در سند آمایش کشور، منطقه آزاد ارس در حوزه لجستیک شمال غرب کشور مأموریت مشخصی دارد. در سند آمایش لجستیک کشور نیز این مأموریت به منطقه آزاد ارس واگذار شده و مکلف شده‌ایم سایت‌های لجستیکی را ایجاد کنیم.

بحث من عمدتاً درباره حوزه‌هایی است که می‌توانند نقش مکمل مأموریت‌های ذاتی مناطق آزاد را ایفا کنند و کمک مؤثری به تحقق اهداف این مناطق داشته باشند.

اجرای ماده ۶۵ در حوزه گمرک چه تأثیری خواهد داشت؟

وقتی مبادی قانونی ورود و خروج کشور مشخص است، بخش مهمی از فرآیندهای صادرات و واردات به همین حوزه‌ها و زیرساخت‌های مرتبط وابسته است.

برای مثال، ایجاد پارکینگ کامیون‌ها، ساماندهی نوبت‌دهی و مدیریت تردد مرزی از جمله اقداماتی است که باید توسط مدیریت مناطق آزاد انجام شود.

قانون نیز تصریح کرده که مدیریت یکپارچه این حوزه‌ها باید با محوریت مناطق آزاد باشد، اما متأسفانه نگاه

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

بیرجند و چالش مدیریت توسعه



مصرف آب ممکن نیست. توسعه آبیاری نوین اقدامی ضروری است، اما زمانی اثرگذار خواهد بود که هم‌زمان با آن الگوی کشت، صنایع تبدیلی و بازار صادرات نیز تقویت شوند.

از سوی دیگر، نرخ بالای بیکاری فارغ‌التحصیلان همچنان یکی از دغدغه‌های اصلی بیرجند محسوب می‌شود. اگرچه مسئولان از واگذاری بخشی از خدمات کشاورزی به بخش خصوصی و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید سخن می‌گویند، اما فعالان اقتصادی معتقدند تا زمانی که فضای سرمایه‌گذاری تسهیل نشود و بروکراسی اداری کاهش نیابد، اشتغال پایدار شکل نخواهد گرفت.

مشکل دیگر، کندی توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک است. بیرجند برای تبدیل شدن به یک مرکز تجاری شرق کشور، نیازمند شبکه حمل‌ونقل کارآمد، اتصال مؤثر به کریدورهای منطقه‌ای و توسعه زیرساخت‌های صادراتی است. بدون این الزامات، تولیدکنندگان استان همچنان در رقابت با سایر مناطق کشور با هزینه‌های بیشتری روبه‌رو خواهند بود. در حوزه سرمایه‌گذاری نیز اگرچه مسئولان

تجارت جهان:

در حالی که طی روزهای اخیر از افتتاح پروژه‌های کشاورزی، توسعه سامانه‌های نوین آبیاری و برنامه‌های جدید برای رونق اقتصادی خراسان جنوبی خبرهای متعددی منتشر شده، پرسش اصلی این است که چرا با وجود این حجم از وعده‌ها و طرح‌ها، بیرجند همچنان با چالش‌های مزمن اشتغال، کم‌آبی، مهاجرت نخبگان و ضعف زیرساخت‌های اقتصادی دست‌وپنجه نرم می‌کند.

بیرجند سال‌هاست به عنوان مرکز خراسان جنوبی از ظرفیت‌های کم‌نظیری در حوزه کشاورزی، معدن، گردشگری و تجارت مرزی برخوردار است، اما فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه و دستاوردهای بالفعل همچنان محسوس است. در هفته‌های اخیر مسئولان از اجرای ده‌ها پروژه کشاورزی، توسعه سامانه‌های نوین آبیاری و حمایت از تولید خبر داده‌اند؛ اقداماتی که در صورت اجرای کامل می‌تواند بخشی از مشکلات استان را کاهش دهد.

با این حال، تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که افتتاح پروژه‌ها به تنهایی تضمین‌کننده توسعه نیست. بسیاری از طرح‌ها پس از بهره‌برداری به دلیل کمبود سرمایه در گردش، ضعف بازار فروش یا نبود صنایع فرآوری، به ظرفیت واقعی خود نمی‌رسند. این مسئله به‌ویژه در حوزه محصولات راهبردی استان مانند زرشک، زعفران و عنباب بیش از هر بخش دیگری دیده می‌شود.

کم‌آبی همچنان مهم‌ترین تهدید توسعه بیرجند است. مسئولان نیز اذعان دارند که بیش از ۱۷ سال خشکسالی بی‌دری، منابع آب زیرزمینی استان را با بحران مواجه کرده و ادامه کشاورزی بدون اصلاح الگوی

توسعه ناتمام در قلب شیراز



تجارت جهان:

روند پرشتاب افتتاح پروژه‌های عمرانی در شیراز، اگرچه تصویری امیدوارکننده از آینده این کلان‌شهر ارائه می‌دهد، اما هم‌زمان تداوم مشکلاتی مانند ترافیک، کمبود منابع پایدار، فشار بر محیط‌زیست و فاصله میان وعده‌ها و واقعیت، این پرسش را مطرح کرده است که آیا توسعه شهری بدون اصلاح چالش‌های بنیادین، می‌تواند به رضایت شهروندان منجر شود؟

شیراز این روزها بار دیگر در صدر اخبار عمرانی قرار گرفته است. شهرداری از فعال بودن حدود یک هزار و ۸۵۰ پروژه، توسعه خطوط مترو، افتتاح تقاطع‌های غیرهمسطح و اجرای طرح‌های بزرگ فضای سبز سخن می‌گوید و این اقدامات را نشانه جهش عمرانی شهر می‌داند.

با این حال، پرسش اصلی این است که آیا باید، واقعیت آن است که بیرجند بیش از آنکه به افتتاح‌های مقطعی نیاز داشته باشد، محتاج یک نقشه راه توسعه‌محور با زمان‌بندی مشخص، شفافیت در اجرای پروژه‌ها و پاسخگویی مستمر مدیران است. مردم استان سال‌هاست وعده‌های مشابه را شنیده‌اند و اکنون انتظار دارند آثار

این برنامه‌ها را در سفره معیشت، اشتغال جوانان و رونق اقتصاد محلی مشاهده کنند. اگر روند فعلی تنها به اعلام آمار پروژه‌ها محدود بماند، فرصت‌های ارزشمند توسعه نیز مانند سال‌های گذشته از دست خواهد رفت. اما اگر سیاست‌گذاران بتوانند میان سرمایه‌گذاری، زیرساخت، مدیریت منابع آب، صنایع فرآوری و تجارت منطقه‌ای پیوندی واقعی ایجاد کنند، بیرجند می‌تواند از استانی با ظرفیت‌های مغفول، به یکی از قطب‌های اقتصادی شرق ایران تبدیل شود.

از سوی دیگر، مسئله منابع مالی نیز به دغدغه‌ای جدی تبدیل شده است. شهردار شیراز اعلام کرده بیش از ۸۰ درصد شهروندان عوارض شهری را پرداخت نمی‌کنند؛

اجرای عملی، همچنان یکی از نقاط ضعف این حوزه به شمار می‌رود.

البته نمی‌توان اقدامات انجام‌شده را نادیده گرفت. توسعه تقاطع‌های غیرهمسطح، پروژه‌های فضای سبز و سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی، ظرفیت‌های مهمی برای آینده شیراز ایجاد کرده‌اند. اما مدیریت شهری زمانی می‌تواند از موفقیت سخن بگوید که آثار این پروژه‌ها در کاهش ترافیک، بهبود کیفیت هوا، افزایش رضایت شهروندان و ارتقای خدمات عمومی به‌صورت ملموس دیده شود.

در نهایت، شیراز بیش از هر زمان دیگری به مدیریتی نیاز دارد که علاوه بر اجرای پروژه‌های بزرگ، پاسخگوی مطالبات روزمره مردم نیز باشد. توسعه واقعی زمانی محقق خواهد شد که شاخص‌های رفاه شهری، شفافیت مالی، مشارکت شهروندان و کیفیت خدمات، همگام با افتتاح پروژه‌های عمرانی رشد کنند؛ در غیر این صورت، خطر تبدیل شدن «جهش عمرانی» به مجموعه‌ای از آمارهای تبلیغاتی، همچنان پابرجا خواهد ماند.

موضوعی که درآمدهای پایدار مدیریت شهری را با چالش مواجه کرده و اجرای بسیاری از برنامه‌ها را دشوار می‌کند. این آمار علاوه بر ضعف در فرهنگ پرداخت عوارض، می‌تواند نشانه کاهش اعتماد عمومی به نحوه هزینه‌کرد منابع نیز باشد.

در حوزه محیط‌زیست نیز اگرچه پروژه‌های آبخیزداری، توسعه زیرساخت‌های آبی و حفظ باغات قصردشت در دستور کار قرار گرفته، اما کارشناسان معتقدند سرعت تغییرات اقلیمی، کم‌آبی و گسترش ساخت‌وساز، تهدیدی جدی برای هویت سبز شیراز محسوب می‌شود و نیازمند سیاست‌هایی فراتر از اجرای پروژه‌های مقطعی است.

همچنین مدیریت شهری از هوشمندسازی خدمات، استفاده از هوش مصنوعی و توسعه شهر هوشمند سخن می‌گوید، اما گزارش‌های کارشناسی نشان می‌دهد نبود زیرساخت داده، کمبود نیروی متخصص و محدودیت منابع مالی، تحقق این اهداف را با ابهام روبه‌رو کرده است. فاصله میان برنامه‌های اعلامی و

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس؛ قطب نوین سرمایه گذاری



سرمایه گذاری در ارس تنها به بخش صنعت محدود نمی شود. این منطقه طی سال های اخیر در حوزه کشاورزی مدرن نیز به موفقیت های قابل توجهی دست یافته است. توسعه گلخانه های پیشرفته، استفاده از فناوری های نوین آبیاری، تولید محصولات صادرات محور و بهره گیری از دانش روز کشاورزی، ارس را به یکی از قطب های تولید محصولات باکیفیت تبدیل کرده است. بسیاری از این محصولات راهی بازار کشورهای همسایه می شوند و سهم قابل توجهی در صادرات غیرنفتی دارند.

در حوزه صنعت نیز تنوع فعالیت ها از ویژگی های برجسته ارس است. صنایع غذایی، دارویی، شیمیایی، فلزی، خودروسازی، صنایع سلولزی، نساجی، تجهیزات پزشکی و شرکت های دانش بنیان در این منطقه حضور دارند. این تنوع، وابستگی اقتصاد منطقه به یک صنعت خاص را کاهش داده و فرصت های گسترده ای برای سرمایه گذاران در حوزه های مختلف ایجاد کرده است.

یکی از مهم ترین دغدغه های فعالان اقتصادی، طولانی بودن

تجارت جهان منطقه آزاد ارس امروز دیگر تنها یک گذرگاه مرزی نیست؛ این منطقه با برخورداری از زیرساخت های صنعتی، لجستیکی و خدماتی آماده، به یکی از جذاب ترین مقاصد سرمایه گذاری ایران تبدیل شده است. در شرایطی که سرمایه گذاران بیش از هر زمان دیگری به دنبال کاهش هزینه های تولید و دسترسی سریع به بازارهای منطقه ای هستند، ارس با ترکیب مزیت های جغرافیایی و زیرساختی، فرصت کم نظیری برای توسعه تولید و صادرات فراهم کرده است.

در اقتصاد امروز جهان، رقابت میان مناطق آزاد دیگر صرفاً بر پایه معافیت های مالیاتی یا مشوق های گمرکی شکل نمی گیرد. آنچه سرمایه گذار را به انتخاب یک منطقه ترغیب می کند، وجود زیرساخت های آماده، دسترسی آسان به بازارهای هدف، ثبات مدیریتی، خدمات لجستیکی کارآمد و امکان آغاز سریع فعالیت اقتصادی است. منطقه آزاد ارس طی سال های اخیر تلاش کرده است همه این مؤلفه ها را در کنار یکدیگر فراهم کند و به همین دلیل، امروز در میان مناطق آزاد کشور از جایگاه ویژه ای برخوردار است.

قرار گرفتن ارس در شمال غرب ایران و همجواری با جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نزدیکی به بازارهای روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، مهم ترین مزیت راهبردی این منطقه به شمار می رود. این موقعیت جغرافیایی موجب شده است تولیدکنندگان بتوانند با هزینه ای کمتر و زمان کوتاه تر، کالاهای خود را به بازارهای خارجی صادر کنند. در شرایطی که هزینه حمل و نقل یکی از عوامل تعیین کننده در رقابت پذیری کالاهاست، این مزیت برای سرمایه گذاران اهمیت فراوانی دارد.

در کنار این موقعیت ممتاز، توسعه زیرساخت ها نقش تعیین کننده ای در افزایش جذابیت ارس ایفا کرده است. طی سال های اخیر، شبکه برق، گاز، آب، مخابرات و فیبر نوری در بخش های مختلف منطقه توسعه یافته و شهرک های صنعتی با امکانات کامل در اختیار سرمایه گذاران قرار گرفته است. آماده بودن زمین های صنعتی، دسترسی به تأسیسات زیربنایی و کاهش زمان راه اندازی واحدهای تولیدی، موجب شده هزینه اولیه سرمایه گذاری به شکل محسوسی کاهش یابد.

یکی دیگر از مزیت های ارس، توسعه شبکه حمل و نقل و لجستیک است. این منطقه از طریق جاده های استاندارد به مراکز صنعتی کشور متصل است و نزدیکی به فرودگاه بین المللی تبریز، امکان حمل سریع کالا و رفت و آمد فعالان اقتصادی را فراهم می کند. همچنین برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی و استفاده از ظرفیت کریدور بین المللی شمال جنوب، جایگاه ارس را در زنجیره تجارت منطقه ای بیش از گذشته تقویت کرده است.

گزارش کوتاه

کلون میان رونق و تردید



تجارت جهان در حالی که کلون آلمان

همچنان یکی از مهم ترین قطب های لجستیک، نمایشگاهی و تجاری اروپا محسوب می شود، مجموعه ای از چالش های زیرساختی، توقف پروژه های بزرگ و کمبود نیروی متخصص، پرسش هایی جدی درباره پایداری مزیت رقابتی این منطقه اقتصادی ایجاد کرده است.

کلون طی سال های اخیر تلاش کرده است جایگاه خود را به عنوان یکی از مراکز اصلی تجارت و لجستیک اروپا حفظ کند. اما بررسی تازه ترین تحولات نشان می دهد که مسیر

توسعه این منطقه، برخلاف ظاهر پُر رونق آن، با موانع قابل توجهی روبه رو شده است. از یک سو سرمایه گذاری های جدید، نمایشگاه های بین المللی و برنامه های جذب شرکت های نوآور ادامه دارد و از سوی دیگر، توقف پروژه های بزرگ، فشار بر زیرساخت های حمل و نقل و کمبود نیروی انسانی، آینده این قطب اقتصادی را با ابهام همراه کرده است. یکی از مهم ترین موضوعات هفته های اخیر، ادامه انتقادات نسبت به توقف پروژه بزرگ لجستیکی «Fusion Cologne» در اراضی صنعتی بندری HGK است. این پروژه که قرار بود ظرفیت لجستیکی کلون را به شکل قابل توجهی افزایش دهد، پس از صرف هزینه های اولیه متوقف شد. گزارش های منتشر شده از وجود ابهام هایی در ساختار قراردادها، ارزیابی اقتصادی و شیوه مدیریت پروژه حکایت دارد؛ مسئله ای که انتقاد فعالان اقتصادی و کارشناسان را برانگیخته است.

در همین حال، مسئولان توسعه اقتصادی کلون همچنان از جذب شرکت های نوآور، توسعه اکوسیستم استارتآپی و برنامه های مقابله با کمبود نیروی متخصص سخن می گویند. راه اندازی طرح هایی برای جذب

استعدادهای بین المللی و تقویت فضای کسب و کار نشان می دهد مدیران شهری به خوبی از رقابت شدید میان شهرهای اروپایی برای جذب سرمایه آگاه هستند. با این حال، بسیاری از کارشناسان معتقدند جذب سرمایه بدون توسعه متناسب زیرساخت ها، مزیت رقابتی بلندمدتی ایجاد نخواهد کرد. کلون همچنان میزبان نمایشگاه های بین المللی متعددی است که نقش مهمی در تجارت اروپا دارند. برگزاری نمایشگاه های تخصصی واردات و خرده فروشی، هزاران فعال اقتصادی را از ده ها کشور به این شهر می کشاند و درآمد قابل توجهی برای اقتصاد محلی ایجاد می کند. اما وابستگی بیش از حد به اقتصاد نمایشگاهی نیز می تواند در شرایط رکود یا بحران های بین المللی، آسیب پذیری این منطقه را افزایش دهد.

از سوی دیگر، کمبود نیروی متخصص همچنان یکی از جدی ترین دغدغه های شرکت های مستقر در کلون است. بسیاری از بنگاه های اقتصادی اعلام کرده اند که یافتن نیروی انسانی ماهر، به ویژه در بخش های فناوری، لجستیک و خدمات پیشرفته، دشوارتر از گذشته شده است. این وضعیت می تواند سرعت اجرای پروژه های جدید

گزارش کوتاه

سرخس؛ تجارت مرزی چشم انتظار اقدام ها



تجارت جهان آخرین تحولات سرخس

از فعال شدن برخی ظرفیت های منطقه آزاد حکایت دارد، اما تداوم مشکلات زیرساختی، کندی اجرای پروژه ها و بروکراسی اداری همچنان مانع بهره برداری کامل از مزیت های این گره راهبردی تجارت ایران شده است.

سرخس به دلیل قرار گرفتن در مرز ترکمنستان و اتصال به کریدورهای بین المللی شرق و غرب، سال هاست یکی از مهم ترین گلوگاه های ترانزیتی ایران محسوب می شود. طی هفته های گذشته نیز خبرهای متعددی از این منطقه منتشر شد که مهم ترین آن ها استقرار کد گمرکی منطقه آزاد سرخس در سامانه گمرک کشور بود؛ اقدامی که به گفته مسئولان، امکان بهره مندی فعالان اقتصادی از مزایایی همچون کاهش سود بازرگانی و تسهیل تشریفات گمرکی را فراهم کرده است. همزمان مسئولان منطقه از آغاز فاز عملیاتی منطقه آزاد سرخس و برنامه ریزی برای توسعه زیرساخت های تجاری، لجستیکی و سرمایه گذاری خبر داده اند؛ موضوعی که پس از سال ها انتظار، امید تازه ای میان فعالان اقتصادی ایجاد کرده است. با این حال، پرسش اصلی اینجاست که آیا تغییر عنوان و صدور بخشنامه ها به تنهایی می تواند موتور توسعه سرخس را روشن کند؟

واقعیت این است که سرخس سال هاست از مشکل زیرساخت های حمل و نقل، محدودیت های خدمات مرزی و کندی فرآیندهای اجرایی رنج می برد. اگرچه نمایندگان مجلس در بازدید اخیر خود بر لزوم رفع موانع گمرکی، راه اندازی پنجره واحد خدمات مرزی و تجهیز زیرساخت ها تأکید کردند، اما بسیاری از این مطالبات سال هاست در فهرست وعده های

توسعه ای قرار دارد.

از سوی دیگر، فرماندار سرخس نیز در بازدید از گمرک این شهرستان بر ضرورت تسهیل فرایندها و ارتقای کیفیت خدمات تأکید کرده است؛ موضوعی که خود نشان می دهد هنوز مشکلات عملیاتی در این گذرگاه مرزی وجود دارد و نیازمند اصلاحات جدی است. یکی دیگر از چالش های مهم، وضعیت محور ترانزیتی مشهد سرخس است. انتقادهای گسترده رانندگان و فعالان حمل و نقل از کیفیت آسفالت و ایمنی این مسیر، دولت را ناچار به اختصاص اعتبار برای بازسازی آن کرده است. جاده ای که باید شریان اصلی تجارت با آسیای مرکزی باشد، هنوز با مشکلات زیرساختی دست و پنجه نرم می کند و همین مسئله بخشی از مزیت رقابتی سرخس را کاهش داده است.

در کنار این مسائل، جذب سرمایه گذار نیز صرفاً با ارائه مشوق های قانونی محقق نمی شود. سرمایه گذار پیش از هر چیز به ثبات مقررات، زیرساخت مناسب، خدمات سریع و دسترسی آسان به بازار نیاز دارد. اگر این الزامات فراهم نشود، حتی امتیازات قانونی منطقه آزاد نیز نمی تواند به تنهایی

موج جدیدی از سرمایه گذاری ایجاد کند.

سرخس امروز بیش از هر زمان دیگری فرصت تبدیل شدن به قطب ترانزیت شرق کشور را در اختیار دارد. موقعیت جغرافیایی ممتاز، اتصال ریلی به آسیای مرکزی و ظرفیت های لجستیکی، مزیت هایی هستند که کمتر منطقه ای از آن برخوردار است. اما تجربه سال های گذشته نشان داده است که توسعه اقتصادی تنها با تصویب قوانین یا تغییر تابلوها محقق نمی شود؛ بلکه نیازمند اجرای سریع پروژه های زیرساختی، کاهش بروکراسی، تکمیل تجهیزات گمرکی و ایجاد فضای امن برای سرمایه گذاری است.

اگر این اقدامات با سرعت دنبال نشود، بیم آن می رود که سرخس نیز مانند بسیاری از مناطق دارای ظرفیت، همچنان در چرخه وعده ها باقی بماند و فرصت تاریخی تبدیل شدن به هاب تجارت شرق ایران را از دست بدهد. اکنون زمان آن رسیده که عملکرد دستگاه های اجرایی با شاخص های واقعی توسعه سنجیده شود؛ زیرا فعالان اقتصادی بیش از آنکه به اخبار امیدوارکننده نیاز داشته باشند، منتظر نتایج ملموس در میدان عمل هستند.

تجارت جهانی گزارش می دهد

فروزان، دبیر مناطق آزاد شد



پیشینه تحصیلی و خانوادگی

حسین فروزان متولد ۱۳۴۵ و اصلًا اهل ارومیه در استان آذربایجان غربی است. وی دانش آموخته رشته مدیریت بازرگانی از دانشگاه علامه طباطبایی است و تحصیلات تکمیلی خود را نیز در رشته مدیریت ادامه داده است.

در دوران جنگ تحمیلی، فروزان مسئولیت ستاد پشتیبانی جنگ دانشگاه علامه طباطبایی را بر عهده داشته است. این تجربه اولیه، یکی از نخستین سوابق اجرایی او محسوب می شود و نشان دهنده ورود زودهنگام وی به عرصه های سازمانی و مدیریتی است. وی دانش آموخته رشته مدیریت بازرگانی از دانشگاه علامه طباطبایی است و تحصیلات تکمیلی خود را نیز در رشته مدیریت ادامه داده است. وی اصلًا اهل ارومیه در استان آذربایجان غربی است. برادر او، کریم فروزان، سابقه شهرداری ارومیه و مدیریت عاملی شرکت پلی اکریل اصفهان را در کارنامه دارد. این پیوند خانوادگی در برخی گزارش های محلی به عنوان بخشی از شبکه مدیریتی استان آذربایجان غربی مورد اشاره قرار گرفته است.

در دوران جنگ تحمیلی، فروزان مسئولیت ستا

د پشتیبانی جنگ دانشگاه علامه طباطبایی را بر عهده داشته است. این تجربه اولیه، یکی از نخستین سوابق اجرایی او محسوب می شود و نشان دهنده ورود زودهنگام وی به عرصه های سازمانی و مدیریتی است.

سوابق اجرایی پیش از ورود به مناطق آزاد

پیش از تصدی مسئولیت در منطقه آزاد ماکو، حسین فروزان مجموعه ای از سمت های مدیریتی در شرکت های صنعتی و بازرگانی را تجربه کرده است. از جمله این سوابق می توان به موارد زیر اشاره کرد:

– مدیرعاملی شرکت عمران آذربایجان غربی

– عضویت در هیأت مدیره شرکت صنایع تجهیزات نفت ایران (وابسته به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران)

– مدیرعاملی یکی از شرکت های زیرمجموعه هلدینگ نفتی سرمایه گذاری امید (وابسته به بانک سپه)

– مدیرعاملی شرکت بازرگانی پلی اکریل ایران

– مدیرعاملی شرکت توسعه تجارت پتروامید کیش

این سوابق نشان دهنده تمرکز فعالیت های اجرایی او بر حوزه های بازرگانی، صنایع نفت و گاز، و توسعه تجارتی است. فعالیت در شرکت های مرتبط با پلی اکریل و پترو امید کیش، تجربه عملی در مدیریت بنگاه های تولیدی و تجارتی را برای وی فراهم کرده است.

دوره مدیریت در منطقه آزاد ماکو (حدود ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۷)

حسین فروزان در آذر ۱۳۹۲ با حکم اکبر ترکان (دبیر وقت

گزارش کوتاه

بریتانیا و سوئیس فصل تازه ای در تجارت خدمات اروپا گشودند

تجارت جهان

بریتانیا در ۱۳ ژوئیه ۲۰۲۶ اعلام کرد که به توافق تجارت آزاد به روز شده با سوئیس دست یافته است، توافقی که مقامات آن را «مهم ترین قرارداد خدمات تجاری» تاریخ مذاکرات بریتانیا توصیف کرده اند. این توافق که مذاکرات آن از مه ۲۰۲۳ آغاز شده بود، عمدتاً بر آزادسازی تجارت خدمات تمرکز دارد و برآورد می شود در بلندمدت صادرات خدمات بریتانیا به سوئیس را سالانه ۵٫۲ میلیارد پوند افزایش دهد.

سوئیس هم اکنون ششمین بازار بزرگ صادرات خدمات بریتانیا محسوب می شود. تجارت دوجانبه خدمات دو کشور در سال ۲۰۲۵ از ۳۰ میلیارد پوند فراتر رفت. کل تجارت کالا و خدمات میان دو طرف در چهار فصل منتهی به پایان ۲۰۲۵ به ۵۲٫۸ میلیارد پوند رسید که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۳٫۸ درصد رشد داشته است. سوئیس در این بازه دهمین شریک تجاری بزرگ بریتانیا بود و ۲٫۸ درصد از کل تجارت خارجی این کشور را تشکیل می داد.

اهمیت این توافق از جایگاه ساختاری بخش خدمات در اقتصاد بریتانیا ناشی می شود. خدمات حدود ۸۱ درصد از تولید اقتصادی و ۸۳ درصد از اشتغال بریتانیا را شامل می شود. بریتانیا دومین صادرکننده بزرگ خدمات در جهان است و توافق با سوئیس یکی از پیشرفته ترین اقتصادهای خدماتی اروپا به عنوان فرصتی برای تثبیت این موقعیت تلقی می شود. بخش های کلیدی مورد هدف شامل خدمات مالی، خدمات حرفه ای

(حقوقی، حسابداری و معماری)، علوم زیستی، صنایع خلاق و فناوری های دیجیتال هستند. برآورد رسمی دولت نشان می دهد که افزایش ۵٫۲ میلیارد پوندی سالانه در صادرات خدمات، در بلندمدت محقق خواهد شد. این رقم معادل حدود ۱۷ درصد رشد نسبت به سطح فعلی تجارت خدمات دوجانبه است. صادرات به سوئیس در سال ۲۰۲۲ از بیش از ۱۷۱ هزار شغل در بریتانیا حمایت می کرد که حدود ۱۴۵ هزار مورد آن مربوط به بخش خدمات بود. توافق جدید با کاهش موانع نظارتی، تسهیل جابه جایی موقت نیروی کار و ایجاد قطعیت بیشتر برای سرمایه گذاری، می تواند این پایه شغلی را تقویت کند. از ویژگی های قابل توجه توافق، مقررات مربوط به جابه جایی افراد است. متخصصان خدمات بریتانیایی می توانند تا ۹۰ روز در سال بدون ویزا در سوئیس فعالیت کنند. انتقال درون شرکتی کارکنان نیز تا پنج سال بدون آزمون نیازهای اقتصادی سخت گیرانه امکان پذیر خواهد شد. این مقررات به ویژه برای شرکت های مالی، مشاوره ای و فناوری که نیاز به حضور موقت کارشناسان دارند، اهمیت عملی دارد.

علاوه بر بخش تجاری، توافق های جانبی نیز اعلام شده است. بریتانیایی ها به زودی امکان استفاده از گیت های الکترونیکی فرودگاه های سوئیس را خواهند داشت که عبور از کنترل گذرنامه را برای حدود ۸۰۰ هزار مسافر سالانه تسهیل می کند. دو طرف همچنین قصد دارند هزینه های

تجارت جهان

رومینگ تلفن همراه را حذف کنند. از منظر تحلیلی، این توافق در چارچوب استراتژی گسترده تر بریتانیا پس از برگزیت معنا پیدا می کند. لندن در دو سال گذشته مجموعه ای از توافقی ها با هند، شورای همکاری خلیج فارس، کره جنوبی و ایالات متحده را نهایی کرده است. توافق با سوئیس از این جهت متمایز است که بر خلاف بسیاری از قراردادهای کالامحور، به طور مستقیم بر حوزه ای تمرکز دارد که بریتانیا در آن مزیت نسبی قوی دارد.

با این حال، واقع گرایی آماری ضروری است. حتی با تحقق کامل برآورد ۵٫۲ میلیارد پوندی، این افزایش معادل کمتر از یک درصد از کل صادرات خدمات بریتانیا خواهد بود. سوئیس بازاری ثروتمند اما کوچک است و رشد بالقوه بیشتر از طریق عمق بخشی به روابط موجود حاصل می شود تا گشایش بازارهای کاملاً جدید. موفقیت نهایی به اجرای عملی مقررات، کاهش اصطکاک های نظارتی در حوزه هایی مانند جریان داده و حمایت از مالکیت معنوی بستگی دارد.

توافق هنوز باید مراحل امضا و بررسی پارلمانی را طی کند. تجربه توافقی های مشابه نشان می دهد که فاصله میان اعلام نتیجه مذاکرات تا لازم الاجرا شدن می تواند چندین ماه تا بیش از یک سال طول بکشد. با این وجود، اعلام ژوئیه ۲۰۲۶ نشانه ای روشن از اولویت دهی بریتانیا به گسترش دسترسی خدمات در بازارهای پیشرفته اروپایی است؛ اولویتی که با ساختار اقتصادی این کشور همخوانی

دارد. همچنین به یاد داشته باشید که این توافق بخشی از مجموعه ای از اقدامات گسترده تر برای تقویت روابط تجاری با کشورهای اروپایی است. در حالی که توافق با سوئیس یک گام مهم است، بریتانیا همچنان به دنبال یافتن راه های جدید برای افزایش صادرات خدمات خود است. این توافق می تواند به عنوان یک آزمون برای مدل های جدید تجارت خدمات در نظر گرفته شود. اگرچه این توافق به تنهایی نمی تواند تحولی اساسی ایجاد کند، اما به عنوان بخشی از یک مجموعه اقدامات، می تواند به تقویت جایگاه بریتانیا در تجارت خدمات بین المللی کمک کند.

گزارش کوتاه

قصر شیرین در مسیر رونق مرزی



امنیت مسیرهای تجاری اهمیت مضاعفی یافته است. اختلال های مقطعی در برخی گذرگاه های مرزی عراق و کشورهای همسایه، نگاه بازرگانان را بیش از گذشته به مسیرهای بانبات معطوف کرده و این مسئله می تواند فرصت تازه ای برای افزایش سهم قصر شیرین در تجارت منطقه ای ایجاد کند. با این حال، تحقق این ظرفیت ها نیازمند سرمایه گذاری بیشتر در زیرساخت های حمل و نقل، انبارداری، صنایع فرآوری، پایانه های صادراتی و خدمات لجستیکی است. همچنین توسعه همکاری های اقتصادی با استان های مرزی عراق و تسهیل مقررات تجاری می تواند حجم مبادلات را در سال های آینده افزایش دهد.

در مجموع، قصر شیرین امروز تنها یک شهر مرزی نیست؛ بلکه به یکی از مهم ترین دروازه های تجارت ایران با عراق تبدیل شده است. اگر برنامه های توسعه ای با سرعت بیشتری اجرا شود و زیرساخت های مورد نیاز تکمیل شوند، این شهرستان می تواند نقش پررنگ تری در افزایش صادرات غیرنفتی، رونق اقتصاد مرزی و تقویت جایگاه ایران در بازار عراق ایفا کند.

در کنار ظرفیت های تجاری، توسعه زیرساخت های گمرکی نیز در دستور کار قرار دارد. تجهیز پایانه های مرزی، تسهیل تشریفات گمرکی، افزایش سرعت ترخیص کالا و توسعه امکانات لجستیکی از جمله اقداماتی است که می تواند هزینه تجارت را کاهش داده و رقابت پذیری صادرکنندگان ایرانی را افزایش دهد. مرز خسروی نیز علاوه بر کارکرد تجاری، جایگاه ویژه ای در تردد زائران دارد. نزدیکی به عتبات عالیات باعث شده این مرز در ایام مختلف سال، به ویژه مناسبت های مذهبی، پذیرای حجم قابل توجهی از مسافران باشد. همین ویژگی، فرصت مناسبی برای رونق خدمات، گردشگری، حمل و نقل و سرمایه گذاری در قصر شیرین ایجاد کرده است. کارشناسان اقتصادی بر این باورند که توسعه مناطق مرزی تنها به افزایش صادرات محدود نمی شود، بلکه می تواند زمینه ایجاد اشتغال پایدار، رشد صنایع وابسته، توسعه خدمات و افزایش درآمد خانوارهای محلی را نیز فراهم کند. از این منظر، قصر شیرین یکی از مهم ترین نقاطی است که ظرفیت تبدیل شدن به قطب تجارت غرب کشور را دارد. در عین حال، تحولات اخیر منطقه نشان داده

همچنین به آمار ترانزیت کالا از مرز بازرگان اشاره کرده و نقش منطقه آزاد ماکو را در تسهیل تجارت مرزی برجسته ساخته بود. منطقه آزاد ماکو به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود در شمال غرب کشور و مجاورت با مرز ترکیه، همواره به عنوان یکی از نقاط مهم ترانزیتی و تجاری کشور شناخته می شود. مدیریت فروزان در این منطقه با تلاش برای توسعه زیرساخت ها و جذب سرمایه گذاری همزمان بوده است، هرچند ارزیابی دقیق عملکرد کمی این دوره نیازمند بررسی گزارش های رسمی سازمان مناطق آزاد و آمار سرمایه گذاری جذب شده است که در منابع عمومی به صورت کامل منتشر نشده است.

انتصاب به دبیری شورای عالی مناطق آزاد

انتصاب حسین فروزان به سمت دبیری شورای عالی مناطق آزاد در شرایطی صورت گرفته که این نهاد با