



دو غارون؛ از شعار تا صادرات



تجار رسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

15-07-2026

www.TejarateJahani.Com

گزارش ویژه روزنامه تجارت جهانی

بررسی صورت‌های مالی

کیش ایر و ایرادهای

سازمان حسابرسی

۴

حمایت مالیاتی از
کیش روی میز؛ تأکید
بر حفظ معافیت‌ها

۳

اهمیت بندر کاسپین

منطقه آزاد انزلی

درافق ۱۴۱۰



۶

پروژه‌های عمرانی در

منطقه آزاد ارس؛ تلاش

شبانه روزی در اوج جنگ



۲

آرزوهای محقق نشده

تنها منطقه آزاد پایتخت



۴

مناطق آزاد جمهوری دومینیکن: موتور محرک اقتصاد

صادراتی کارائیب

(مانند گسترش DP World Caucedo با سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیون دلاری) ظرفیت حمل کانتینرهای بزرگ را افزایش داده و دومینیکن را به هاب لجستیکی منطقه تبدیل کرده است.

بخش‌های اصلی فعالیت

- نساجی و پوشاک: همچنان یکی از ستون‌های اصلی، به ویژه برای بازار آمریقا.
- الکترونیک، قطعات خودرو و پزشکی: رشد سریع در صنایع با ارزش افزوده بالا.
- خدمات ولجستیک: انبارداری، بسته‌بندی مجدد و خدمات BPO (تلفن محور).

- انرژی تجدیدپذیر و گردشگری: مشوق‌های ویژه برای پروژه‌های سبز.
- نتایج اقتصادی مناطق آزاد بیش از ۶۰ درصد صادرات غیرمعدنی کشور را تشکیل می‌دهند و نقش مهمی در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) دارند. دومینیکن پیشرو دریافت FDI در کارائیب و آمریکای مرکزی است. در سال‌های اخیر، تمرکز بر تنوع‌بخشی به بخش‌های دانش‌بنیان ولجستیک مدرن، مناطق آزاد را به سمت مدل‌های پیشرفته‌تری سوق داده است.

چالش‌ها و چشم‌انداز

با وجود موفقیت‌ها، چالش‌هایی مانند رقابت منطقه‌ای، نیاز به نیروی کار ماهرتر و مسائل زیرساختی در برخی مناطق وجود دارد. قانون ۳۰-۲۴ (۲۰۲۴) با تمرکز بر مراکز لجستیکی رقابتی، تلاشی برای رفع این مشکلات است.

در مجموع، مناطق آزاد دومینیکن الگویی موفق از سیاست‌های صادراتی محور است که با ترکیب مشوق‌های مالی قوی، موقعیت جغرافیایی و توافق‌های تجاری، رشد اقتصادی پایدار ایجاد کرده و هزاران فرصت شغلی برای جمعیت جوان کشور فراهم آورده است. برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی، این مناطق همچنان یکی از جذاب‌ترین مقاصد در منطقه محسوب می‌شوند.

تجارت جهان جمهوری دومینیکن یکی از موفق‌ترین نمونه‌های مناطق آزاد (Zonas Francas) در منطقه کارائیب و آمریکای لاتین است. این مناطق از دهه ۱۹۶۰ راه‌اندازی شدند و امروزه با بیش از ۹۲ پارک صنعتی آزاد، نقش کلیدی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ایجاد اشتغال و توسعه صادرات ایفا می‌کنند. طبق آمار شورای ملی مناطق آزاد صادراتی (CNZFE)، این مناطق بیش از ۲۰۰ هزار شغل مستقیم ایجاد کرده‌اند و بخش عمده‌ای از صادرات غیرسنستی کشور را پشتیبانی می‌کنند.

قوانین و مشوق‌های اصلی

- قانون شماره ۸-۹۰ (قانون ترویج مناطق آزاد) چارچوب قانونی اصلی را تشکیل می‌دهد. شرکت‌های مستقر در این مناطق از معافیت کامل (۱۰۰ درصدی) از اکثر مالیات‌های ملی و محلی بهره‌مند می‌شوند؛
- معافیت از مالیات بر درآمد (ISR)
- معافیت از مالیات بر ارزش افزوده (ITBIS)
- معافیت از حقوق گمرکی بر واردات مواد اولیه، ماشین‌آلات و تجهیزات
- معافیت از مالیات بر دارایی، انتقال املاک و سایر عوارض شهری

مدت این مشوق‌ها معمولاً ۱۵ سال برای مناطق معمولی و تا ۲۰ سال برای مناطق مرزی با هائیتی است. علاوه بر این، دسترسی به بازارهای ترجیحی از طریق توافق نامه‌هایی مانند DR-CAFTA (با ایالات متحده)، EPA (با اتحادیه اروپا) و توافق‌های تجاری با کانادا، پاناما و کشورهای آمریکای مرکزی، مزیت رقابتی بزرگی ایجاد کرده است.

موقعیت جغرافیایی و زیرساخت‌ها

دومینیکن به دلیل موقعیت استراتژیک در قلب کارائیب، دسترسی عالی به بنادر عمیق (مانند Caucedo) و فرودگاه‌های بین‌المللی دارد. پارک‌های آزاد مانند Punta Cana Free Trade Zone و مناطق نزدیک به بنادر، امکان لجستیک سریع و ارزان را فراهم می‌کنند. سرمایه‌گذاری‌های اخیر در زیرساخت‌ها

یادداشت روز

لزوم توجه ویژه به حمایت از کسب و کارهای مناطق

آزاد در دوران جنگ



گندم نیک اقبال
دبیر تحریریه

تجارت جهان در شرایط جنگی، مناطق آزاد ایران به عنوان پیشانی اقتصاد مقاومتی و دروازه‌های تجارت خارجی، اهمیت استراتژیک دوچندانی پیدا می‌کنند. کسب و کارهای فعال در این مناطق، از واحدهای تولیدی گرفته تا شرکت‌های خدماتی و بازرگانی، با چالش‌های جدی مواجه هستند: اختلال در زنجیره تأمین مواد اولیه، افزایش شدید هزینه‌های لجستیک و حمل و نقل، محدودیت‌های بانکی و تحریم‌های تشدیدشده، کاهش تقاضای داخلی و خارجی، و فشار بر نقدینگی. بی‌توجهی به این بخش می‌تواند منجر به تعطیلی گسترده واحدها، بیکاری هزاران نفر و از دست رفتن فرصت‌های صادراتی شود.

مناطق آزاد با مزیت‌های قانونی مانند معافیت‌های گمرکی، مالیاتی و مقرراتی، ظرفیت منحصربه‌فردی برای جذب سرمایه، تولید و صادرات دارند. در زمان جنگ، حفظ و تقویت این ظرفیت‌ها نه تنها یک ضرورت اقتصادی بلکه بخشی از جنگ اقتصادی و تأمین نیازهای کشور است. حمایت هدفمند دولتی از این کسب و کارها می‌تواند تاب‌آوری ملی را افزایش دهد.

دولت و نهاد‌های مرتبط باید اقدامات فوری و عملیاتی انجام دهند: تخصیص تسهیلات اعتباری کم‌بهره و سریع، تخفیف‌های موقت مالیاتی و بیمه‌ای، تضمین خرید محصولات استراتژیک، تسهیل فرآیندهای گمرکی و ترخیص کالا، تأمین انرژی و سوخت پایدار با قیمت مناسب، ایجاد صندوق حمایتی ویژه برای جبران خسارات ناشی از جنگ، همچنین، تقویت امنیت لجستیکی، بازاریابی بین‌المللی و حمایت دیپلماتیک برای حفظ بازارهای صادراتی ضروری است.

حمایت از کسب و کارهای مناطق آزاد در دوران جنگ، سرمایه‌گذاری بر آینده اقتصاد کشور است. این حمایت‌ها نه تنها مانع رکود می‌شوند، بلکه زمینه را برای جهش پس از جنگ فراهم می‌کنند. بی‌توجهی به این بخش، هزینه‌های بلندمدت سنگینی بر دوش اقتصاد ملی خواهد گذاشت. امروز، بیش از هر زمان دیگری، اتحاد دولت، بخش خصوصی و مدیران مناطق آزاد برای حفظ این موتور محرک اقتصاد ضروری است.

یادداشت روز

خانه‌های تاریخی؛ ظرفیتی مغفول برای توسعه فرهنگ و هنر

در مناطق آزاد



حسام الدین عقیانی
دبیر سرویس فرهنگ و هنر

تجارت جهان در حالی که بخش عمده سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد ایران به زیرساخت‌های تجاری، گردشگری و صنعتی اختصاص یافته، کارشناسان حوزه میراث فرهنگی معتقدند بسیاری از بناها و بافت‌های تاریخی این مناطق هنوز به عنوان سرمایه‌ای برای توسعه فرهنگ و هنر مورد استفاده قرار نگرفته‌اند. به باور آنان، تبدیل خانه‌های تاریخی به مراکز فرهنگی، گالری‌های هنری، خانه‌های صنایع دستی و فضاهای آموزش هنرمی تواند علاوه بر حفاظت از میراث بومی، به رونق اقتصاد خلاق نیز کمک کند. در برخی مناطق آزاد، ساختمان‌ها و بناهای ارزشمندی وجود دارد که سال‌هاست بلااستفاده مانده یا تنها کاربری اداری پیدا کرده‌اند. این در حالی است که در بسیاری از کشورهای جهان، بناهای تاریخی پس از مرمت به مراکز نمایش آثار هنری، کارگاه‌های صنایع دستی، کتاب‌فروشی‌های فرهنگی و فضاهای اجرای موسیقی و تئاتر تبدیل شده‌اند؛ مرکزی که امروز بخشی از جاذبه‌های اصلی گردشگری آن کشورها محسوب می‌شوند.

فعالان حوزه فرهنگ می‌گویند احیای این بناها تنها به حفظ میراث تاریخی محدود نمی‌شود. حضور هنرمندان در چنین فضاهایی، زمینه برگزاری نمایشگاه‌های دائمی، فروش آثار بومی، آموزش هنرهای سنتی و برگزاری نشست‌های فرهنگی را نیز فراهم می‌کند. از سوی دیگر، گردشگرانی که به مناطق آزاد سفر می‌کنند، علاوه بر مراکز خرید، به دنبال تجربه‌های فرهنگی و آشنایی با هویت تاریخی مقصد نیز هستند.

کارشناسان اقتصاد فرهنگ معتقدند سرمایه‌گذاری در مرمت و بهره‌برداری فرهنگی از بناهای تاریخی، بازدهی بلندمدت دارد. این اقدام علاوه بر ایجاد فرصت‌های شغلی برای هنرمندان، راهنمایان گردشگری، مرمت‌گران و فعالان صنایع دستی، می‌تواند مدت اقامت گردشگران در مناطق آزاد را نیز افزایش دهد؛ موضوعی که مستقیماً بر رونق کسب و کارهای محلی اثرگذار است. با این حال، نبود برنامه‌ریزی یکپارچه، محدودیت منابع مالی و کمبود مشارکت بخش خصوصی از جمله چالش‌هایی است که رونداحیای فضاهای تاریخی را کند کرده است. کارشناسان پیشنهاد می‌کنند سازمان‌های مناطق آزاد با ارائه مشوق‌های سرمایه‌گذاری، واگذاری بهره‌برداری فرهنگی به بخش خصوصی و حمایت از کسب و کارهای خلاق، مسیر استفاده دوباره از این بناها را هموار کنند.

در شرایطی که رقابت میان مناطق آزاد جهان تنها بر پایه تجارت و صنعت تعریف نمی‌شود، بهره‌گیری از ظرفیت بناهای تاریخی برای توسعه فرهنگ و هنرمی تواند مزیتی ماندگار برای مناطق آزاد ایران ایجاد کند. مزیتی که نه تنها به حفظ هویت تاریخی کمک می‌کند، بلکه با پیوند دادن میراث فرهنگی، هنر و گردشگری، زمینه‌ساز شکل‌گیری اقتصاد خلاق و افزایش درآمدهای پایدار خواهد بود.

نادیا محمدی
معاون سردبیر

گزارش ویژه روزنامه تجارت جهانی

بررسی ۴ ساله صورت‌های مالی کیش ایلرو ایرادهای مستمر سازمان حسابرسی



تجارت جهان شرکت هواپیمایی کیش ایر، به عنوان یکی از قدیمی‌ترین و مهم‌ترین شرکت‌های هوانوردی وابسته به سازمان منطقه آزاد کیش، در چهار سال مالی ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ با حجم قابل توجهی از qualifications و ایرادهای حسابرسی از سوی سازمان حسابرسی کل کشور مواجه بوده است. گزارش تفصیلی سال ۱۴۰۳ که نمونه‌ای از آن در اختیار این روزنامه قرار گرفته، نشان دهنده تداوم مشکلات ساختاری از جمله بلاتکلیفی دارایی‌ها، نقض مقررات، ضعف کنترل داخلی و تأخیر در خصوصی سازی است. این گزارش‌ها زنگ خطری جدی برای شفافیت مالی و پایداری این شرکت محسوب می‌شوند.

الگوی تکراری ایرادها در چهار سال

بررسی گزارش‌های سازمان حسابرسی از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ حاکی از آن است که بسیاری از مسائل اساسی حل نشده و سال به سال انباشته شده‌اند: سال ۱۴۰۰-۱۴۰۱: تمرکز بر مشکلات ثبت درآمد‌های پروازی، هزینه‌های نگهداری ناوگان و ارزش‌گذاری موجودی قطعات. در این دوره، تأثیر همه‌گیری کرونا و تحریم‌ها بر کاهش پروازها و افزایش زیان مشهود بود، اما گزارش حسابرسی بر عدم ثبت صحیح برخی معاملات تأکید داشت.

سال ۱۴۰۲: علی‌رغم گزارش سود خالص حدود ۱۰۵ میلیارد تومان، سازمان حسابرسی تعدیل‌های مهمی اعمال کرد. موضوع بلاتکلیفی مالکیت ساختمان‌ها و رعایت نکردن سقف حقوق کرو پروازی برجسته شد. سال ۱۴۰۳: گزارش مفصل (با جداول متعدد در ۱۴ صفحه) دقیق‌ترین تصویر را ارائه می‌دهد. ایرادهای اصلی شامل: بلاتکلیفی مالکیت ۲۸ باب ساختمان که مانع ثبت

صحیح دارایی‌ها در ترازنامه شده است. عدم رعایت سقف حقوق و مزایای پروازی. ابهامات در ثبت درآمد، هزینه‌ها و بدهی‌ها. ضعف در مستندسازی معاملات و کنترل‌های داخلی. تأخیر طولانی در واگذاری سهام به بخش خصوصی (بیش از شش سال).

ریشه‌های ساختاری مشکلات

بیشتر ایرادها ریشه در ساختار مالکیت (سهامی خاص تحت کنترل منطقه آزاد) و مدیریت دولتی-شبه دولتی دارند. گزارش‌ها بارها تأکید کرده‌اند که خصوصی سازی کامل (۱۰۰ درصدی) ضروری است تا شرکت از چرخه وابستگی خارج شود. عدم تصمیم‌گیری مناسب مجمع

سهمداران، یکی از دلایل اصلی بلاتکلیفی شش ساله واگذاری سهام بوده است. علاوه بر این، چالش‌های خارجی مانند تحریم‌ها، نوسان ارز و هزینه‌های بالای تعمیرات ناوگان، فشار بر سیستم حسابداری را افزایش داده و امکان ثبت دقیق را دشوار کرده است. با این حال، سازمان حسابرسی بر این نکته

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

پروژه‌های عمرانی در منطقه آزاد ارس؛ تلاش شبانه‌روزی در اوج جنگ



پیشرفت در حوزه گردشگری و شهری

پروژه‌های عمرانی گردشگری شامل احداث هتل‌های مدرن، مجتمع‌های تفریحی و توسعه روستاهای هدف گردشگری بوده است. بازسازی و زیباسازی بافت شهری جلفا و سایر نقاط منطقه، همراه با اجرای طرح‌های فضای سبز و پارک‌های شهری، کیفیت زندگی ساکنان و جذابیت برای گردشگران را به شکل چشمگیری ارتقا داده است. پروژه‌های تأمین آب شرب، فاضلاب و تصفیه خانه‌های مدرن نیز از نیازهای حیاتی منطقه را مرتفع کرده‌اند.

انرژی، محیط زیست و پایداری

مدیریت مقدم‌زاده بر توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر (نیروگاه‌های خورشیدی و بادی) و اجرای پروژه‌های زیست محیطی تأکید ویژه داشته است. احداث شبکه‌های مدرن آبرسانی و برق‌رسانی، همراه با کنترل دقیق آلاینده‌ها، ارس را به الگویی از توسعه پایدار تبدیل کرده است.

چشم‌انداز

در دوره مدیریتی جدید، منطقه آزاد ارس شاهد تحولات عمرانی بی‌سابقه‌ای بوده که نه تنها زیرساخت‌ها را تقویت کرده، بلکه زمینه را برای رشد اقتصادی، جذب سرمایه و افزایش رفاه ساکنان فراهم آورده است. این دستاوردها، ارس را به عنوان یکی از پیشروترین مناطق آزاد کشور تثبیت کرده و چشم‌انداز روشنی از توسعه آینده ترسیم می‌کنند. تداوم این مسیر، ارس را به نمادی از پیشرفت و کارآمدی در مناطق آزاد ایران تبدیل خواهد کرد.

دوغارون؛ از شعار تا صادرات



تجارت جهان

تبدیل منطقه ویژه اقتصادی دوغارون به منطقه آزاد تجاری - صنعتی، بار دیگر این پرسش را در مرکز توجه قرار داده است که آیا تغییر عنوان و افزایش اختیارات قانونی می‌تواند یک منطقه مرزی را به پیشران اقتصاد ملی تبدیل کند یا اینکه دوغارون نیز به سرنوشت بسیاری از مناطق آزاد کشور دچار خواهد شد؛ مناطقی که در اسناد رسمی با واژه‌هایی مانند «توسعه صادرات»، «جذب سرمایه‌گذاری» و «اشتغال پایدار» تعریف شدند، اما در عمل بخش قابل توجهی از ظرفیت آنها در تجارت و واردات خلاصه شد. دوغارون برای اقتصاد ایران یک نقطه عادی روی نقشه نیست. این مرز در استان خراسان رضوی، مهم‌ترین مسیر رسمی تجارت ایران با افغانستان محسوب می‌شود و سال‌هاست نقش دروازه صادراتی شرق کشور را ایفا می‌کند. اما مسئله اصلی اینجاست: آیا دوغارون صرفاً یک گمرک بزرگ است یا قرار است به یک قطب تولید، لجستیک و صادرات منطقه‌ای تبدیل شود؟

مجلس در سال ۱۴۰۲ ایجاد منطقه آزاد تجاری - صنعتی دوغارون را تصویب کرد و در سال ۱۴۰۳ نیز اساسنامه این منطقه به تصویب هیات وزیران رسید. در اهداف رسمی این منطقه، مواردی مانند توسعه سرمایه‌گذاری، تسهیل تولید و تجارت، افزایش صادرات غیرنفتی، اشتغال‌زایی و جذب فناوری‌های نوین ذکر شده است.

اما فاصله میان اهداف روی کاغذ و عملکرد اقتصادی، همان شکافی است که بسیاری از مناطق آزاد ایران با آن مواجه بوده‌اند. آمارهای کلان نشان می‌دهد مناطق آزاد کشور در سال‌های اخیر بیشتر با تجارت کالا شناخته شده‌اند تا ایجاد زنجیره‌های تولید صادرات محور؛ به گونه‌ای که در سال ۱۴۰۲ صادرات مناطق آزاد حدود ۲۰۲ میلیارد دلار و واردات آنها حدود ۴۰۸ میلیارد دلار اعلام شد؛ یعنی تراز تجاری منفی حدود ۲۰۶ میلیارد دلار.

دوغارون نیز اگرچه در بخش تجارت مرزی عملکرد قابل توجهی دارد، اما هنوز نشانه‌های روشنی از تبدیل شدن آن به یک منطقه صنعتی صادراتی دیده نمی‌شود. طبق آمار اعلام شده، در ۹ ماهه سال ۱۴۰۳ بیش از ۱۶۷ میلیون دلار کالا از گمرک دوغارون به افغانستان صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۰ درصد رشد داشته است. همچنین وزن صادرات در این دوره بیش از ۴۵۱ هزار تن اعلام شده است. این اعداد اهمیت دوغارون به عنوان مسیر صادراتی را نشان می‌دهد، اما صادرات عبوری با تولید صادراتی تفاوت اساسی دارد؛ تفاوتی که گاهی در هیاهوی آمارهای مرزی گم می‌شود.

مشکل اصلی دوغارون کمبود ظرفیت نیست؛ مشکل، مدل توسعه است. یک منطقه آزاد موفق باید فقط محل عبور کامیون‌ها نباشد، بلکه باید محل شکل‌گیری کارخانه، مرکز پردازش کالا، خدمات مالی، لجستیک پیشرفته، بسته‌بندی صادراتی و سرمایه‌گذاری مشترک باشد. در غیر این صورت، منطقه آزاد تنها یک تابلو جدید کنار همان ساختار قدیمی خواهد بود؛ اتفاقی که اقتصاد ایران متأسفانه در آن تجربه تاریخی دارد. چون ظاهر در برخی تصمیم‌ها، تغییر نام ساده‌تر از تغییر عملکرد است؛ یک عادت قدیمی مدیریتی که با چند جلسه افتتاحیه و

چند بنر رنگارنگ هم کنار نمی‌رود. دوغارون می‌تواند مزیت ژئوپلیتیک مهمی برای ایران باشد. افغانستان بازاری با جمعیتی حدود ۴۰ میلیون نفر است و ایران به دلیل همسایگی، زیرساخت و روابط تجاری تاریخی، مزیت طبیعی در این بازار دارد. اما تبدیل این مزیت به ارزش افزوده داخلی نیازمند جذب سرمایه‌گذار واقعی، ایجاد شهرک‌های صنعتی صادراتی، کاهش بروکراسی و تعریف مشوق‌هایی فراتر از معافیت‌های کاغذی است.

در شرایط فعلی، خطر اصلی آن است که منطقه آزاد دوغارون به جای سکوی جهش تولید، صرفاً به یک مسیر بزرگ‌تر برای تجارت مرزی تبدیل شود. منطقه‌ای که قرار بود موتور توسعه شرق کشور باشد، نباید فقط آمار عبور کالا تولید کند؛ باید کارخانه، اشتغال تخصصی، درآمد ارزی پایدار و زنجیره ارزش ایجاد کند.

آزمون واقعی دوغارون از روزی آغاز می‌شود که نخستین سرمایه‌گذار صنعتی، نخستین واحد صادرات محور و نخستین زنجیره تولید منطقه‌ای در آن شکل بگیرد؛ نه روزی که عنوان «منطقه آزاد» روی تابلوهای اداری نصب شود. اقتصاد با عنوان‌ها رشد نمی‌کند؛ با تولید، سرمایه‌گذاری و صادرات واقعی رشد می‌کند.

اصرار دارد که بخش عمده مشکلات، ناشی از ضعف‌های داخلی و عدم رعایت استانداردهای حسابداری است.

پیامدهای صنعت و گردشگری

کیش ایر نقش کلیدی در حمل و نقل هوایی به جزیره کیش دارد. ادامه این وضعیت: اعتماد سرمایه‌گذاران و سهامداران را کاهش می‌دهد. ریسک‌های قانونی و مالی برای مدیران ایجاد می‌کند. بر زنجیره گردشگری (هتل‌ها، خدمات جانبی) تأثیر منفی می‌گذارد.

منجر به زمین‌گیر شدن بخشی از ناوگان شده است. در حالی که رقبای منطقه‌ای با مدیریت حرفه‌ای و ناوگان مدرن رشد می‌کنند، کیش ایر در خطر از دست دادن سهم بازار است.

پیشنادهای عملی از گزارش‌های حسابرسی

سازمان حسابرسی در گزارش ۱۴۰۳ و سال‌های قبل، موارد زیر را توصیه کرده است: ثبت فوری اسناد مالکیت دارایی‌ها و رفع بلاتکلیفی‌ها. تقویت سیستم کنترل داخلی و رعایت دقیق استانداردهای حسابداری. تسریع فرآیند خصوصی سازی کامل. بازنگری در سیاست‌های حقوق و مزایا. انتشار منظم گزارش‌های شفاف حسابرسی شده.

چشم‌انداز آینده

با توجه به تغییرات مدیریتی و فشارهای نظارتی، سال‌های ۱۴۰۴-۱۴۰۵ می‌تواند نقطه عطفی باشد. اگر ایرادهای چهار ساله به سرعت رفع نشود، انباشت زیان‌ها و مشکلات قانونی می‌تواند موجودیت عملیاتی شرکت را تهدید کند. شفافیت مالی نه تنها الزام قانونی، بلکه کلید بقای کیش ایر در محیط رقابتی است.

روزنامه تجارت جهانی ضمن تأکید بر اهمیت نقش این شرکت در اقتصاد گردشگری کیش، انتظار دارد نهاد‌های مسئول با اقدام سریع، شفافیت را برقرار کنند تا کیش ایر به جایگاه شایسته خود بازگردد.

تجارت جهانی گزارش می دهد

حمایت مالیاتی از کیش روی میز؛ تأکید بر حفظ معافیت ها

تجارت جهان مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با تأکید بر ضرورت حمایت از فعالان اقتصادی، حفظ مشوق های قانونی مناطق آزاد و پیگیری سهم جزیره از منابع مالیات بر ارزش افزوده، خواستار تقویت همکاری میان دستگاه های اجرایی و بخش خصوصی شد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل سازمان منطقه آزاد کیش، محمد

کبیری همزمان با روز مالیات و هفته فرهنگ سازی مالیات، در بازدید از اداره امور مالیاتی منطقه آزاد کیش با رئیس و کارکنان این اداره دیدار و گفت وگو کرد.

در این بازدید که با حضور رئیس و اعضای هیئت مدیره جامعه بازاریان و رئیس جامعه مراکز پذیرایی برگزار شد، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش از نزدیک در جریان مسائل، مطالبات و مشکلات کارکنان اداره امور مالیاتی قرار گرفت.

کبیری با قدردانی از تلاش های کارکنان این اداره، اظهار کرد: فعالیت مستمر و همراهی این مجموعه در شرایط دشوار جنگ رمضان، مانع از ایجاد وقفه در ارائه خدمات و تحمیل مشکلات بیشتر به فعالان اقتصادی و کیشوندان شده است.

در ادامه، نشست با حضور رضا کوهستانی، مدیر حسابرسی مالیاتی منطقه آزاد کیش و نمایندگان بخش خصوصی برگزار شد و موضوعات مرتبط با فرایندهای مالیاتی، شرایط کسب وکارها و مطالبات کارکنان مورد بررسی قرار گرفت.

زیرساخت های آموزشی، رفاهی و بهداشتی هزینه شود.

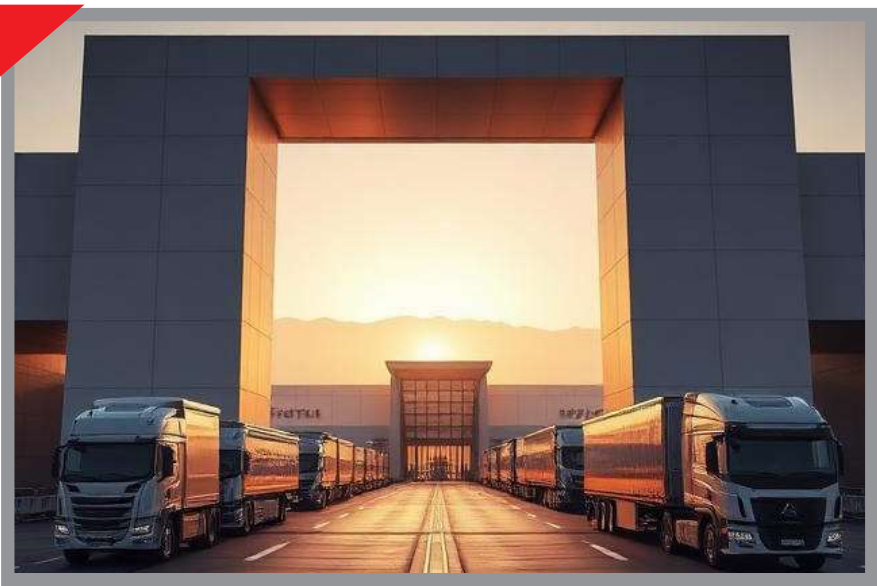
در این نشست، رضا کوهستانی، مدیر حسابرسی مالیاتی منطقه آزاد کیش نیز با اشاره به شرایط خاص اقتصاد جزیره اظهار کرد: نظام مالیاتی همان گونه که در دوران رونق در کنار فعالان اقتصادی قرار دارد، باید در

دوره کاهش فروش و زیان کسب وکارها نیز شرایط آنان را در نظر بگیرد. وی افزود: اداره امور مالیاتی کیش در ماه های اخیر تلاش کرده است فرایندهای حسابرسی و اقدامات اجرایی را با توجه به وضعیت فعالان اقتصادی مدیریت کند تا فشار مضاعفی بر کسب وکارهای جزیره وارد نشود.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

بررسی شایعات درباره بازنشست بودن مدیرعامل منطقه آزاد بانه-مریوان



تجارت جهان شایعه بازنشسته بودن مدیرعامل

سازمان منطقه آزاد بانه - مریوان، در روزهای اخیر به یکی از مهم ترین حواشی مدیریتی این منطقه تبدیل شده است؛ موضوعی که اگر صحت داشته باشد، تنها یک مسئله اداری نیست، بلکه پرسش هایی جدی درباره سازوکارهای احراز صلاحیت مدیران، فرآیند انتصاب در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و مسئولیت نهادهای نظارتی ایجاد می کند. در مقابل، اگر این ادعا نادرست باشد، انتظار می رود مسئولان با انتشار اسناد و توضیحات رسمی، به ابهامات پایان دهند. آنچه امروز بیش از هر چیز اهمیت دارد، شفافیت در حکمرانی اقتصادی است.

شایعه ای که به یک مطالبه برای شفافیت تبدیل شد

منطقه آزاد بانه. مریوان هنوز در نخستین مراحل استقرار ساختار اجرایی خود قرار دارد؛ منطقه ای که با هدف توسعه تجارت مرزی، جذب سرمایه گذاری، افزایش صادرات و ایجاد اشتغال در استان کردستان شکل گرفته و طبق آمارهای رسمی، تاکنون بیش از ۵۷۰ شرکت در آن به ثبت رسیده و حدود ۷۷۰ هکتار اراضی ملی نیز به سازمان منطقه آزاد منتقل شده است. همچنین دولت سهمیه واردات مرزنشینان استان را از ۵۴۰ میلیون دلار به ۶۶۰ میلیون دلار افزایش داده که نشان دهنده اهمیت این منطقه در سیاست های اقتصادی دولت است.

با این حال، همزمان با آغاز فعالیت های اجرایی، شایعاتی درباره بازنشسته بودن مدیرعامل منطقه آزاد بانه. مریوان در فضای رسانه ای و شبکه های اجتماعی منتشر شد. برخی رسانه ها حتی مدعی شده اند که وی ماه ها پیش مشمول بازنشستگی شده و ادامه فعالیت او با مکاتبات دستگاه های نظارتی مواجه شده است.

تاکنون اما هیچ نهاد رسمی، نه دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد، نه وزارت امور اقتصادی و دارایی و نه خود سازمان منطقه آزاد بانه. مریوان، اطلاعیه ای درباره تأیید یا تکذیب این ادعا منتشر نکرده اند. همین سکوت، زمینه گسترش شایعات را فراهم کرده است. اگر ادعا صحیح باشد، پرسش اصلی متوجه فرایند انتصاب است فرض نخست آن است که ادعای بازنشسته بودن مدیرعامل صحیح باشد. در این صورت، مهم ترین پرسش نه متوجه شخص مدیرعامل، بلکه متوجه فرایند انتصاب خواهد بود. مدیرعامل منطقه آزاد با حکم وزیر اقتصاد و در چارچوب پیشنهاد دبیر شورای عالی مناطق آزاد منصوب می شود. بدیهی است پیش از صدور حکم، بررسی سوابق مدیریتی، وضعیت استخدامی، شرایط قانونی و استعلام های لازم باید انجام شود. بنابراین اگر فردی در زمان انتصاب مشمول قوانین منع به کارگیری بازنشستگان بوده باشد، این سؤال مطرح می شود که:

آیا استعلام های قانونی انجام نشده است؟

آیا اطلاعات ناقص در اختیار مرجع انتصاب قرار گرفته است؟

یا اینکه اساساً انتصاب بر مبنای یکی از استثنائات قانونی صورت گرفته که تاکنون اطلاع رسانی نشده است؟

هر یک از این فرضیه ها پیامدهای متفاوتی دارد، اما وجه مشترک همه آنها، ضرورت پاسخگویی دستگاه های مسئول است.

اگر ادعا نادرست باشد، هزینه سکوت کمتر از شایعه نیست سناریوی دوم آن است که اساساً این ادعا صحت نداشته باشد.

در این حالت نیز سکوت چند هفته ای یا چند ماهه دستگاه های مسئول قابل دفاع نیست. در شرایطی که اعتماد سرمایه گذاران مهم ترین سرمایه مناطق آزاد محسوب می شود، باقی ماندن چنین ابهاماتی می تواند بر اعتبار سازمان اثر منفی بگذارد.

در بسیاری از کشورها، انتشار یک اطلاعیه کوتاه همراه با مستندات قانونی برای پایان دادن به چنین شایعاتی کافی است؛ رویکردی که علاوه بر حفظ اعتبار مدیران، از گسترش اخبار غیررسمی نیز جلوگیری می کند.

منطقه آزاد بانه. مریوان بیش از هر زمان دیگری به ثبات مدیریتی نیاز دارد اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می شود که بدانیم منطقه آزاد بانه. مریوان هنوز در مرحله شکل گیری زیرساخت های اولیه قرار دارد.

بر اساس گزارش های رسمی، طرح جامع منطقه آزاد هنوز در مرحله نهایی تصویب دولت قرار دارد و بخش مهمی از ساختار سازمانی نیز در حال تکمیل است. مدیرعامل این سازمان نیز اعلام کرده است که آغاز فعالیت مجموعه با کمبود نیروی انسانی، نبود زیرساخت اداری و مشکلات اجرایی همراه بوده و بخش عمده ای از انرژی مدیریت صرف ایجاد ساختار اولیه شده است.

در چنین شرایطی، هرگونه ابهام درباره وضعیت حقوقی مدیریت سازمان، می تواند روند

تصمیم گیری، جذب سرمایه گذار و اعتماد فعالان اقتصادی را تحت تأثیر قرار دهد.

تجربه جهانی چه می گوید؟

بررسی تجربه مناطق آزاد موفق نشان می دهد ثبات مدیریتی و شفافیت حقوقی دو رکن اصلی جذب سرمایه است. مطالعات بین المللی نشان می دهد سرمایه گذاران پیش از هر چیز به ثبات قوانین، امنیت حقوقی و شفافیت ساختار مدیریتی توجه می کنند. به همین دلیل، بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان، اطلاعات مربوط به مدیران، احکام انتصاب و سوابق اجرایی آنها را به صورت عمومی منتشر می کنند.

در چنین فضایی، شکل گیری شایعات درباره وضعیت قانونی مدیران، معمولاً ظرف چند ساعت با اطلاعیه رسمی پاسخ داده می شود.

جمع بندی

صرف نظر از اینکه شایعه بازنشسته بودن مدیرعامل منطقه آزاد بانه. مریوان صحیح یا نادرست باشد، اصل ماجرا به یک مطالبه مهم در حکمرانی اقتصادی بازمی گردد؛ شفافیت.

اگر ادعا درست است، افکار عمومی حق دارد بداند چرا پیش از صدور حکم انتصاب، وضعیت استخدامی مدیرعامل بررسی نشده یا بر چه مبنای قانونی این انتصاب انجام شده است.

اگر ادعا نادرست است، انتشار اسناد و توضیحات رسمی می تواند به سرعت این پرونده را مختومه کند و مانع آسیب دیدن اعتبار یکی از مهم ترین پروژه های توسعه ای غرب کشور شود.

در شرایطی که منطقه آزاد بانه. مریوان هنوز در آغاز مسیر قرار دارد و دولت از آن به عنوان یکی از پیشران های توسعه اقتصادی کردستان یاد می کند، شفاف سازی درباره وضعیت مدیریتی نه یک مطالبه رسانه ای، بلکه ضرورتی برای حفظ اعتماد فعالان اقتصادی، سرمایه گذاران و افکار عمومی است.

پارس جنوبی دوباره جان گرفت



تجارت جهان فاز ۱۱ پارس جنوبی، پروژه ای که سال ها

به عنوان نماد تأخیر در توسعه بزرگ ترین میدان گازی مشترک جهان شناخته می شد، اکنون با ورود چاه های جدید به مدار تولید وارد مرحله تازه ای شده است. افزایش ظرفیت تولید این فاز مرزی به بیش از ۲۶ میلیون مترمکعب گاز در روز، نه تنها یک دستاورد فنی برای صنعت نفت و گاز ایران محسوب می شود، بلکه از منظر راهبردی در رقابت با قطر بر سر برداشت از مخزن مشترک پارس جنوبی اهمیت ویژه ای دارد.

فاز ۱۱ میدان گازی پارس جنوبی سال هایی از پیچیده ترین پرونده های توسعه ای صنعت انرژی ایران بود؛ پروژه ای که به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص، در بخش مرزی میدان مشترک با قطر قرار گرفته و هرگونه تأخیر در توسعه آن می توانست پیامدهای اقتصادی و راهبردی داشته باشد. اکنون با افزایش تولید این فاز، یکی از نقاط حساس زنجیره تولید گاز کشور در مسیر فعال تر شدن قرار گرفته است.

بر اساس آخرین گزارش های منتشر شده، با بهره برداری از یازدهمین حلقه چاه موقعیت SPD۱۱B، ظرفیت تولید گاز غنی فاز ۱۱ پارس جنوبی به بیش از ۲۶ میلیون مترمکعب در روز رسیده است. این چاه به تنهایی حدود ۲.۵ میلیون مترمکعب در روز به ظرفیت تولید اضافه کرده و نشان می دهد توسعه تدریجی چاه های این فاز همچنان ادامه دارد. این رقم در مقایسه با ابتدای مسیر تولید فاز ۱۱ اهمیت بیشتری پیدا می کند. زمانی که تولید اولیه این فاز آغاز شد، ظرفیت تولید آن حدود ۱۱ میلیون مترمکعب در روز اعلام شده بود؛ بنابراین افزایش تولید تا سطح فعلی، رشدی بیش از دو برابر را در یک دوره توسعه ای فشرده نشان می دهد.

فاز مرزی؛ نقطه ای فراتر از یک پروژه اقتصادی

اهمیت فاز ۱۱ تنها به حجم تولید محدود نمی شود. این فاز در بخش شمالی میدان مشترک پارس جنوبی قرار دارد؛ همان مخزنی که در سمت قطر با نام میدان شمالی شناخته می شود. در چنین میادینی، سرعت توسعه و برداشت اهمیت مضاعف دارد، زیرا هر کشور تلاش می کند سهم بیشتری از ذخایر مشترک را در اختیار بگیرد.

میدان پارس جنوبی یکی از بزرگ ترین ذخایر گازی جهان است و سهم ایران از این میدان حدود نیمی از ساختار کلی آن را شامل می شود. با این حال، پیچیدگی توسعه بخش های مرزی، نیاز به فناوری های پیشرفته حفاری، تجهیزات دریایی و مدیریت فشار مخزن، باعث شده برخی پروژه ها با تأخیرهای طولانی مواجه شوند. فاز ۱۱ نمونه بارز همین چالش ها بود. این پروژه در سال های گذشته با حضور شرکت های بین المللی مختلف برنامه ریزی شد، اما خروج برخی شرکای خارجی در نتیجه تحریم ها، روند توسعه را کند کرد و در نهایت ادامه مسیر به شرکت های داخلی واگذار شد.

رشد تولید فاز ۱۱ در شرایطی اتفاق می افتد که ایران با افزایش مصرف داخلی گاز و چالش ناترازی انرژی روبه رو است. اضافه شدن هر میلیون مترمکعب گاز به

نمایندگان بخش خصوصی حاضر در این نشست نیز از همراهی سازمان منطقه آزاد کیش در پیگیری مسائل کسب وکارها و همکاری اداره امور مالیاتی در تسهیل امور مؤدیان و توجه به شرایط اقتصادی جزیره قدردانی کردند.

در پایان این نشست، بر ضرورت تعامل میان نهادهای اجرایی و بخش خصوصی تأکید شد و مقرر گردید تمامی موضوعات و مطالبات مطرح شده در محورهای تسهیل امور مؤدیان، حمایت از فعالان اقتصادی و بهبود شرایط معیشتی کارکنان، با پیگیری مستمر سازمان منطقه آزاد کیش و همکاری نزدیک اداره امور مالیاتی در دستور کار اجرایی قرار گیرد.

شبکه تولید کشور می تواند بخشی از فشار موجود در فصل های اوج مصرف را کاهش دهد.

با تولید روزانه ۲۶ میلیون مترمکعب گاز، فاز ۱۱ اکنون می تواند سالانه حدود ۹.۵ میلیارد مترمکعب گاز غنی تولید کند؛ رقمی که از نظر اقتصادی نیز قابل توجه است. اگر ارزش متوسط هر مترمکعب گاز صادراتی یا جایگزینی آن در مصرف داخلی را در نظر بگیریم، این حجم تولید می تواند ارزش اقتصادی چند میلیارد دلاری در سال ایجاد کند.

البته ظرفیت فعلی هنوز با اهداف نهایی توسعه فاصله دارد. برنامه های توسعه ای اولیه برای این فاز شامل تولید بالاتر و استفاده از فناوری های افزایش فشار مخزن بود؛ موضوعی که در سال های آینده برای حفظ سطح تولید اهمیت حیاتی خواهد داشت.

افت فشار در آینده و نیاز به فناوری

کارشناسان انرژی معتقدند موفقیت فاز ۱۱ تنها با افزایش تعداد چاه ها سنجیده نمی شود، بلکه حفظ تولید در بلندمدت مهم ترین آزمون این پروژه خواهد بود. میدان های گازی بزرگ پس از سال ها برداشت، با کاهش فشار مخزن مواجه می شوند و بدون استفاده از تجهیزات تقویت فشار، سطح تولید به مرور کاهش می یابد. در سمت دیگر میدان مشترک، قطر نیز برنامه های گسترده ای برای افزایش تولید از میدان شمالی دنبال می کند. همین مسئله باعث شده توسعه فاز ۱۱ برای ایران علاوه بر ارزش اقتصادی، ابعاد ژئوپلیتیکی نیز داشته باشد.

جمع بندی

ورود چاه جدید فاز ۱۱ پارس جنوبی به مدار تولید، یک گام مهم در مسیر فعال سازی کامل یکی از حساس ترین پروژه های انرژی ایران است. افزایش تولید این فاز از حدود ۱۱ میلیون مترمکعب در روز در مراحل ابتدایی به بیش از ۲۶ میلیون مترمکعب، نشان دهنده پیشرفت قابل توجه در توسعه این میدان مرزی است. با این حال، آینده فاز ۱۱ به توانایی ایران در تکمیل توسعه، مدیریت افت فشار مخزن و دستیابی به فناوری های جدید وابسته است. این پروژه دیگر فقط یک طرح تولید گاز نیست؛ بلکه بخشی از رقابت بلندمدت انرژی در خلیج فارس است؛ جایی که هر مترمکعب گاز تولید شده، بخشی از سهم اقتصادی و راهبردی کشورها را تعیین می کند.



حسنا راجبی

روزنامه نگار

تجارت جهانی گزارش می دهد

انزلی در مدار تجارت نو



تجارت جهان منطقه آزاد انزلی در هفته های اخیر بار دیگر در کانون تحولات اقتصادی شمال کشور قرار گرفته است؛ از توسعه محدوده تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد در پنج استان گرفته تا ثبت رکوردهای جدید در عملکرد بندر کاسپین و ادامه سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل و نقل. مجموعه این تحولات نشان می دهد که منطقه آزاد انزلی به تدریج در حال فاصله گرفتن از الگوی سنتی تجارت مبتنی بر واردات و گردشگری بوده و جایگاه خود را به عنوان یکی از مهم ترین گره های لجستیکی کریدور بین المللی شمال - جنوب تثبیت می کند.

منطقه آزاد انزلی طی سال های گذشته همواره یکی از مهم ترین پیرشران های اقتصاد دریامحور ایران بوده است؛ اما آنچه در ماه های اخیر رخ داده، بیش از هر زمان دیگری نشان دهنده تغییر رویکرد این منطقه از یک مرکز صرفاً تجاری به یک قطب لجستیکی و ترانزیتی است. جدیدترین تصمیم استانداران استان های حاشیه دریای خزر مبنی بر امکان تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد انزلی در پنج استان گیلان، مازندران، اردبیل، زنجان و قزوین را می توان یکی از مهم ترین اقدامات در جهت افزایش جذابیت سرمایه گذاری و رونق فعالیت های اقتصادی منطقه دانست. این تصمیم، علاوه بر کاهش محدودیت های تردد، می تواند هزینه های لجستیکی شرکت های فعال در منطقه را نیز کاهش دهد و دامنه بازار مصرف کالا و خدمات را گسترش دهد.

در کنار این تصمیم، عملکرد بندر کاسپین نیز تصویری امیدوارکننده از آینده تجارت شمال کشور ترسیم می کند. بر اساس اعلام مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، طی سه ماهه نخست سال جاری تعداد کشتی های پهلو گرفته در بندر کاسپین به ۱۰۵ فروند رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۳۵ درصد رشد داشته است. همچنین میزان تأمین غلات از طریق این بندر رشد ۴۱۱ درصدی را تجربه کرده است؛ آماری که بیانگر افزایش نقش بندر کاسپین در امنیت غذایی و

زنجیره تأمین کشور است.

این ارقام زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کنند که بدانیم بندر کاسپین اکنون یکی از حلقه های اصلی کریدور بین المللی شمال - جنوب محسوب می شود؛ مسیری که امکان انتقال کالا میان هند، کشورهای حوزه خلیج فارس، ایران، روسیه و اروپا را با زمان و هزینه کمتر نسبت به مسیرهای سنتی فراهم می کند. اتصال ریلی این بندر به شبکه سراسری نیز ظرفیت آن را برای تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی چندوجهی افزایش داده است.)

گزارش کوتاه

اهمیت بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی
درافق ۱۴۱۰

منطقه ای به بیش از ۳۰ درصد برسد و درآمدهای ارزی قابل توجهی برای کشور ایجاد کند.

تأثیر بر توسعه منطقه ای

توسعه بندر کاسپین، رونق اقتصادی منطقه آزاد انزلی را به همراه خواهد داشت. ایجاد هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم، جذب سرمایه گذاری خارجی، توسعه صنایع مرتبط (لجستیک، بسته بندی، فرآوری) و ارتقای گردشگری دریایی از دستاوردهای اصلی خواهد بود. همچنین، این پروژه به تعادل منطقه ای کمک کرده و شمال کشور را به قطب اقتصادی تبدیل می کند.

چالش ها و توصیه ها

برای تحقق این چشم انداز، نیاز به سرمایه گذاری مستمر در زیرساخت ها، مدرن سازی تجهیزات، آموزش نیروی متخصص، و همکاری بین المللی وجود دارد. رفع موانع اداری، تأمین مالی از طریق مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) و تمرکز بر فناوری های سبز (کاهش آلودگی دریایی) ضروری است.

چشم انداز

بندر کاسپین در افق ۱۴۱۰، فراتر از یک تأسیسات بندری، به نمادی از قدرت اقتصادی ایران در منطقه تبدیل خواهد شد. با اجرای برنامه های توسعه ای، این بندر می تواند نقش ایران را در تجارت جهانی تقویت کند، درآمدهای ارزی را افزایش دهد و رفاه ساکنان شمال را ارتقا بخشد. سرمایه گذاری هوشمندانه امروز در بندر کاسپین، تضمین کننده جایگاه استراتژیک ایران در دریای خزر و کریدورهای بین المللی فردا خواهد بود.

گزارش کوتاه

آرزوهای محقق نشده
تنها منطقه آزاد پایتخت

تجارت جهان

بیش از یک دهه از شکل گیری ایده «منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)» می گذرد؛ پروژه ای که قرار بود با تکیه بر موقعیت ژئوپلیتیکی تهران، ایران را به هاب لجستیک، ترانزیت کالا و تجارت هوایی منطقه تبدیل کند. اما امروز، با وجود برخورداری از هزاران هکتار اراضی و امتیازات قانونی مناطق آزاد، خروجی ملموس این پروژه برای فعالان اقتصادی چندان فراتر از نصب پلاک «منطقه آزاد» نبوده است. تغییر مکرر مدیران، فقدان راهبرد توسعه، نبود برند سازمانی و ضعف در جذب سرمایه گذار، باعث شده یکی از مهم ترین پروژه های اقتصادی کشور همچنان در مرحله وعده باقی بماند.

منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) از معدود مناطق آزادی است که نه در مرزهای کشور، بلکه در مجاورت پایتخت و مهم ترین فرودگاه بین المللی ایران قرار دارد. براساس اسناد قانونی، هدف از ایجاد این منطقه، تبدیل تهران به قطب نخست حمل و نقل بار، توسعه خدمات لجستیکی، افزایش ترانزیت، جذب سرمایه گذاری خارجی و ایجاد اشتغال مولد بوده است. در اساسنامه این شرکت نیز بر تبدیل فرودگاه به هاب منطقه ای و توسعه فعالیت های اقتصادی، بانکی، بیمه ای، گردشگری و صادرات محور تأکید شده است.

اما مرور عملکرد سال های گذشته نشان می دهد فاصله میان اهداف تعیین شده و واقعیت های اجرایی همچنان قابل توجه است.

یکی از مهم ترین نشانه های این فاصله، نبود هویت سازمانی قدرتمند برای منطقه آزاد است. بسیاری از مناطق آزاد کشور طی سال های گذشته توانسته اند دفتر فعال در مراکز اقتصادی، اتاق های بازرگانی و

پایتخت ایجاد کنند تا ارتباط مستمر با سرمایه گذاران برقرار شود. در مقابل، منطقه آزاد شهر فرودگاهی هنوز نتوانسته یک مرکز شناخته شده و اثرگذار برای تعامل با فعالان اقتصادی در قلب تهران ایجاد کند؛ موضوعی که از نگاه بسیاری از کارشناسان، بیانگر ضعف در بازاریابی سرمایه گذاری و معرفی ظرفیت های منطقه است.

در کنار این مسئله، بی ثباتی مدیریتی نیز به یکی از چالش های مزمن این مجموعه تبدیل شده است. طی سال های اخیر، مدیریت منطقه آزاد و شهر فرودگاهی بارها دستخوش تغییر شده و هر مدیر با رویکرد و اولویت های متفاوت، برنامه های مدیر پیشین را نیمه تمام رها کرده است. نتیجه چنین وضعیتی، از بین رفتن تداوم سیاست گذاری و نبود یک نقشه راه بلندمدت برای توسعه منطقه بوده است.

در ادبیات توسعه اقتصادی، پروژه های لجستیکی و مناطق آزاد معمولاً بر پایه برنامه های ۱۰ تا ۲۰ ساله اداره می شوند؛ زیرا جذب سرمایه گذار خارجی، توسعه زیرساخت و شکل گیری زنجیره های تأمین، فرآیندی زمان بر است. اما تغییر مداوم مدیریت، عملاً امکان اجرای چنین برنامه هایی را از بین می برد.

از سوی دیگر، هنوز استراتژی مشخصی برای جایگاه منطقه آزاد شهر فرودگاهی در اقتصاد ایران دیده نمی شود. این منطقه قرار است رقیب مناطق آزاد مرزی باشد یا مکمل آنها؟ تمرکز آن بر صادرات است یا خدمات لجستیکی؟ اولویت جذب سرمایه گذار خارجی است یا توسعه صنایع دانش بنیان؟ پاسخ روشنی برای این پرسش ها در اسناد اجرایی و عملکرد سال های گذشته مشاهده نمی شود.

زیرساخت های حمل و نقل است. این سرمایه گذاری ها، در صورت تکمیل، می توانند ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا را به شکل قابل توجهی افزایش داده و هزینه مبادلات تجاری را کاهش دهند.

با وجود این دستاوردها، منطقه آزاد انزلی همچنان با چالش هایی روبه روست. رقابت شدید با بنادر حاشیه دریای خزر، محدودیت های ناشی از تحریم، نوسانات نرخ ارز، بروکراسی اداری و ضرورت جذب سرمایه گذاری خارجی از جمله مهم ترین موانعی هستند که می توانند سرعت توسعه منطقه را کاهش دهند.

در همین حال، بازسازی مجتمع تجاری ونوس نیز به عنوان یکی از مهم ترین مراکز تجاری و گردشگری منطقه با سرعت در حال پیگیری است. این پروژه علاوه بر بازگرداندن ظرفیت های تجاری، نقش مهمی در حفظ اشتغال مستقیم و غیرمستقیم فعالان اقتصادی منطقه خواهد داشت.

بررسی روندهای اقتصادی نشان می دهد آینده منطقه آزاد انزلی بیش از گذشته به توسعه خدمات لجستیکی، صادرات مجدد، صنایع دانش بنیان، پردازش کالا و زنجیره ارزش وابسته خواهد بود. تجربه مناطق آزاد موفق جهان نیز نشان داده است که درآمد پایدار این مناطق نه از واردات کالا، بلکه از تولید صادرات محور، ترانزیت، خدمات مالی، فناوری و حمل و نقل بین المللی حاصل می شود.

در مجموع، داده های موجود نشان می دهد منطقه آزاد انزلی در حال ورود به مرحله ای تازه از توسعه است؛ مرحله ای که موفقیت آن بیش از هر چیز به تکمیل زیرساخت های حمل و نقل، افزایش تعاملات منطقه ای، جذب سرمایه گذاری و تثبیت جایگاه ایران در کریدور شمال - جنوب وابسته خواهد بود.

اگر روند فعلی سرمایه گذاری، توسعه بندر کاسپین و اتصال کامل شبکه های حمل و نقل ادامه یابد، منطقه آزاد انزلی می تواند طی سال های آینده به یکی از مهم ترین دروازه های تجارت ایران با کشورهای حوزه اوراسیا و دریای خزر تبدیل شود؛ جایگاهی که آثار آن تنها محدود به استان گیلان نخواهد بود، بلکه می تواند سهم تجارت خارجی ایران را نیز به شکل محسوسی افزایش دهد.

این در حالی است که موقعیت جغرافیایی منطقه آزاد شهر فرودگاهی یک مزیت کم نظیر محسوب می شود. دسترسی همزمان به فرودگاه بین المللی، شبکه آزادراهی، خطوط ریلی و نزدیکی به بزرگ ترین بازار مصرف کشور، ظرفیتی است که در بسیاری از کشورهای منطقه به موتور محرک تجارت تبدیل شده است.

در مقابل، آنچه تاکنون بیش از همه به چشم آمده، اقدامات نمادین بوده است. در ماه های اخیر نیز رونمایی از پلاک منطقه آزاد به عنوان آغاز رسمی فعالیت این منطقه معرفی شد؛ اقدامی که هرچند از منظر حقوقی اهمیت دارد، اما برای فعالان اقتصادی، معیار موفقیت محسوب نمی شود. سرمایه گذار بیش از پلاک، به ثبات مقررات، سرعت صدور مجوز، زیرساخت های آماده و چشم انداز روشن نیاز دارد.

آمارهای بین المللی نشان می دهد مناطق آزاد موفق جهان، از جبل علی در امارات گرفته تا شنژن در چین، بخش عمده موفقیت خود را مدیون سه عامل هستند؛ مدیریت پایدار، استراتژی روشن و تسهیل واقعی کسب و کار. در غیاب این سه مؤلفه، حتی بهترین موقعیت جغرافیایی نیز به مزیت رقابتی تبدیل نمی شود.

مسئله دیگر، نبود شاخص های شفاف ارزیابی عملکرد است. تاکنون گزارش جامعی درباره میزان سرمایه گذاری خارجی جذب شده، تعداد شرکت های مستقر، حجم صادرات، ارزش افزوده ایجاد شده یا میزان اشتغال مستقیم منطقه به صورت مستمر منتشر نشده است. در نتیجه، ارزیابی موفقیت یا ناکامی این پروژه بیش از آنکه مبتنی بر داده باشد، بر پایه روایت های مدیریتی شکل گرفته است.

در نهایت، منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) همچنان یکی از بزرگ ترین فرصت های استفاده نشده اقتصاد ایران به شمار می رود. پروژه ای که روی کاغذ، ظرفیت تبدیل شدن به مرکز تجارت هوایی و لجستیک کشور را دارد، اما در عمل هنوز با چالش های ابتدایی حکمرانی، ثبات مدیریتی و برنامه ریزی راهبردی مواجه است.

اگر قرار باشد این منطقه به اهداف اولیه خود نزدیک شود، صرف تغییر عنوان، نصب پلاک یا انتصاب مدیران جدید کافی نخواهد بود. تدوین یک سند راهبردی قابل سنجش، تثبیت مدیریت، شفافیت در انتشار شاخص های عملکرد و تمرکز بر جذب سرمایه گذاری، الزاماتی است که بدون آنها، «تنها» منطقه آزاد پایتخت» همچنان بیش از آنکه یک موتور توسعه اقتصادی باشد، نمادی از آرزوهای محقق نشده باقی خواهد ماند.