



تجارت جهان

روزنامه الکترونیکی | شنبه ۲۷ تیر ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۹۹ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

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

info@TejarateJahani.Com

18-07-2026

www.TejarateJahani.Com



نشست مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با انجمن سرمایه‌گذاران و کارآفرینان

رویکرد ضد فساد کبیری در منطقه آزاد کیش

۳

تمدید ساعت کاری مراکز تجاری و گردشگری تا ۲۲ بامداد
تقویت صنعت گردشگری در منطقه آزاد انزلی

۴

آستارا؛ منطقه‌ای باروایی تبدیل شدن به دروازه تجارت شمال



۴

عدم موفقیت منطقه ویژه اقتصادی رفسنجان



۲

ریمدان، نقطه‌ای منفصله در فراموشی



۴

مناطق آزاد تجاری انگلیس؛

ابزاری برای احیای اقتصادی پسابرگزیت

تجارت جهان لندن پس از خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا، دولت‌های متوالی این کشور برنامه «Freeports» را به عنوان یکی از ستون‌های اصلی استراتژی اقتصادی خود معرفی کردند. این مناطق ویژه، که ترکیبی از مشوق‌های مالیاتی، تسهیلات گمرکی و حمایت‌های توسعه‌ای هستند، قرار است بنادر و مناطق صنعتی عقب‌مانده را به هاب‌های تجارت جهانی و نوآوری تبدیل کنند.

برنامه Freeports رسماً در بودجه سال ۲۰۲۱ توسط ریس سوناک، صدراعظم وقت، اعلام شد. ابتدا هشت منطقه در انگلیس انتخاب شدند و بعداً با اضافه شدن مناطق ولز و اسکاتلند (تحت عنوان Green Freeports)، تعداد آن‌ها به حدود ۱۲ منطقه رسید. از مهم‌ترین Freeports فعال می‌توان به East Midlands Airport، Freeport East (فلیکس تو و هارویچ)، Humber، Liverpool City Region، Thames و Teesside اشاره کرد.

Freeports مزایای قابل توجهی ارائه می‌دهند: معافیت یا کاهش مالیات بر درآمد و بیمه ملی برای کارکنان کم‌درآمد تا سال ۲۰۲۶، تخفیف Stamp Duty Land Tax، تسهیلات سرمایه‌گذاری (Enhanced Capital Allowances) و مهم‌تر از همه، تسهیلات گمرکی که امکان نگهداری، پردازش و صادرات مجدد کالا بدون پرداخت فوری عوارض را فراهم می‌کند. هر Freeport حداکثر سه سایت مالیاتی دارد و دولت اولیه ۲۵ میلیون پوند بودجه اولیه به هر کدام اختصاص داده است.

تا اواسط سال ۲۰۲۶، Freeports صدها میلیون پوند سرمایه‌گذاری مستقیم جذب کرده و هزاران شغل باکیفیت ایجاد کرده‌اند. مناطق Freeport و Humber East به ویژه در بخش انرژی تجدیدپذیر و لجستیک پیشرو بوده‌اند. گزارش سالانه برنامه Freeports در سال ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که این مناطق نقش مهمی در زنجیره تأمین جهانی و انتقال به اقتصاد سبز ایفا می‌کنند. دولت کارگری کی‌یر استارمر نیز با وجود برخی انتقادات، برنامه را ادامه داده و حتی آن را با «Industrial Strategy Zones» ادغام کرده است.

با وجود موفقیت‌ها، برنامه Freeports با چالش‌هایی روبرو است. برخی منتقدان معتقدند مشوق‌های مالیاتی بیشتر به نفع شرکت‌های بزرگ بوده تا جوامع محلی. همچنین تأخیر در فعال‌سازی کامل سایت‌های گمرکی و هماهنگی بین دولت مرکزی و دولت‌های محلی ولز و اسکاتلند از نقاط ضعف بوده است.

با این حال، Freeports به عنوان نمادی از رویکرد جدید بریتانیا پسابرگزیت شناخته می‌شوند؛ تمرکز بر رقابت جهانی، جذب سرمایه خارجی و احیای مناطق صنعتی. دولت امیدوار است تا پایان دهه جاری، این مناطق صدها هزار شغل جدید ایجاد کنند و سهم بریتانیا از تجارت جهانی را افزایش دهند.

یادداشت روز

راهکارهای توسعه منطقه آزاد انزلی؛ از ظرفیت‌های بالقوه تا رشد اقتصادی

ارزش در بخش‌های مختلف، ارزش افزوده بیشتری برای منطقه ایجاد خواهد کرد. در کنار تولید، توسعه اقتصاد دریامحور نیز باید به یکی از پایه‌های اصلی برنامه توسعه منطقه تبدیل شود. استفاده از ظرفیت‌های گردشگری دریایی، ایجاد اسکله‌های تفریحی، توسعه خدمات گردشگری ساحلی و حمایت از صنایع مرتبط با دریا می‌تواند اقتصاد منطقه را از وابستگی به تجارت کالا خارج و منابع درآمدی جدیدی ایجاد کند.

همچنین توسعه گردشگری، نیازمند نگاهی فراتر از ساخت مراکز خرید است. منطقه آزاد انزلی باید با تکیه بر طبیعت گیلان، ساحل، تالاب‌ها، فرهنگ بومی و ظرفیت‌های گردشگری منطقه، به مقصدی برای گردشگری چهار فصل تبدیل شود. پیوند میان گردشگری، صنایع دستی، غذاهای محلی و اقتصاد خلاق می‌تواند سهم قابل توجهی در اشتغال‌زایی داشته باشد. در نهایت، مهم‌ترین شرط موفقیت، ثبات در تصمیم‌گیری، مدیریت حرفه‌ای و تسهیل واقعی کسب‌وکار است. سرمایه‌گذار زمانی وارد منطقه می‌شود که قوانین شفاف، فرآیندها سریع و آینده فعالیت اقتصادی قابل پیش‌بینی باشد. منطقه آزاد انزلی برای جهش توسعه، به مدیریت یکپارچه، همکاری دستگاه‌های اجرایی و برنامه‌ای بلندمدت نیاز دارد.

طرح آزاد انزلی می‌تواند از یک منطقه تجاری به یک هاب تولید، ترانزیت، گردشگری و اقتصاد دریامحور در شمال ایران تبدیل شود؛ اما تحقق این هدف تنها با استفاده هوشمندانه از ظرفیت‌های موجود، تکمیل زیرساخت‌ها و قرار دادن تولید و صادرات در مرکز سیاست‌گذاری امکان‌پذیر است.



محمد لاری؛ معاون اقتصادی موسسه تجارت جهانی

تجارت جهان منطقه آزاد انزلی به دلیل قرار گرفتن در حاشیه دریای خزر، دسترسی به بندر، نزدیکی به بازارهای کشورهای حاشیه خزر و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم ترانزیتی، یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های اقتصادی شمال ایران به شمار می‌رود. با این حال، تبدیل این مزیت‌های جغرافیایی به رشد پایدار، نیازمند عبور از نگاه سنتی و حرکت به سمت توسعه تولیدمحور، صادرات‌گرا و لجستیک‌محور است.

نخستین راهکار توسعه منطقه آزاد انزلی، تقویت نقش آن به عنوان دروازه تجارت ایران با کشورهای اوراسیا و حاشیه خزر است. توسعه زیرساخت‌های بندری، اتصال مؤثرتر به شبکه ریلی و جاده‌ای و کاهش زمان و هزینه جابه‌جایی کالا می‌تواند این منطقه را به یکی از مهم‌ترین مراکز ترانزیت و توزیع کالا در شمال کشور تبدیل کند. تکمیل زنجیره حمل‌ونقل ترکیبی و تقویت مسیرهای تجاری با روسیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و دیگر کشورهای منطقه باید در اولویت قرار گیرد.

دومین محور، حرکت از واردات و تجارت صرف به سمت تولید و صادرات است. منطقه آزاد انزلی باید با ارائه مشوق‌های هدفمند، زمین مناسب و خدمات سریع اداری، سرمایه‌گذاران را به سمت صنایع دارای مزیت هدایت کند؛ صنایعی مانند صنایع غذایی، شیلات و فرآوری محصولات کشاورزی، بسته‌بندی، صنایع دانش‌بنیان، تجهیزات لجستیکی و تولید کالاهای قابل صادرات. ایجاد زنجیره

یادداشت روز

جشنواره‌های فرهنگی در مناطق آزاد؛ رویدادهایی که باید به اقتصاد پایدار تبدیل شوند

هنرمندان، تولیدکنندگان صنایع خلاق، فعالان گردشگری و سرمایه‌گذاران را در کنار یکدیگر قرار دهد. چنین رویکردی علاوه بر معرفی ظرفیت‌های فرهنگی هر منطقه، زمینه صادرات صنایع دستی، آثار هنری و خدمات فرهنگی را نیز فراهم می‌کند.

از سوی دیگر، استمرار رویدادها اهمیت ویژه‌ای دارد. جشنواره‌هایی که هر سال با هویت مشخص و تقویم ثابت برگزار می‌شوند، به مرور زمان به برند فرهنگی منطقه تبدیل شده و گردشگران داخلی و خارجی را برای حضور در زمان مشخصی از سال ترغیب می‌کنند. این مدل در بسیاری از کشورهای جهان به افزایش مدت اقامت گردشگران و رونق کسب‌وکارهای محلی منجر شده است. کارشناسان پیشنهاد می‌کنند سازمان‌های مناطق آزاد، جشنواره‌های فرهنگی را از قالب برنامه‌های مناسبتی خارج کرده و با طراحی بازارهای دائمی صنایع خلاق، نشست‌های تجاری، نمایشگاه‌های فروش آثار و حضور خریداران داخلی و خارجی، آن‌ها را به بخشی از زنجیره اقتصاد فرهنگ تبدیل کنند. همچنین تدوین تقویم سالانه رویدادهای فرهنگی، مشارکت بخش خصوصی و استفاده از ظرفیت هنرمندان بومی می‌تواند به پایداری این رویدادها کمک کند.

در شرایطی که مناطق آزاد به دنبال ایجاد منابع درآمدی پایدار و افزایش سهم خود در اقتصاد غیرنفتی هستند، جشنواره‌های فرهنگی می‌توانند فراتر از یک برنامه هنری، به ابزاری برای توسعه گردشگری، تقویت برند مناطق آزاد و رونق اقتصاد خلاق تبدیل شوند؛ مشروط بر آنکه از نگاه مناسبتی فاصله گرفته و با رویکردی اقتصادی و بلندمدت برنامه‌ریزی شوند.



حسام الدین عقیانی؛ دبیر سرویس فرهنگ و هنر

تجارت جهان برگزاری جشنواره‌های فرهنگی و هنری در مناطق آزاد طی سال‌های اخیر افزایش یافته است؛ از جشنواره‌های موسیقی و نمایشگاه‌های صنایع دستی گرفته تا هفته‌های فرهنگی و رویدادهای هنری. با این حال، کارشناسان معتقدند بسیاری از این برنامه‌ها هنوز از قالب «رویداد مناسبتی» خارج نشده‌اند و نتوانسته‌اند به ابزاری برای توسعه اقتصاد فرهنگ و افزایش درآمد پایدار مناطق آزاد تبدیل شوند. بر اساس سیاست‌های فرهنگی مناطق آزاد، توسعه اقتصاد فرهنگ، حمایت از تولیدات هنری و تقویت گردشگری فرهنگی از جمله مأموریت‌های این مناطق به شمار می‌رود. همچنین در ماه‌های اخیر، دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد با امضای تفاهم‌نامه‌هایی با نهادهای فرهنگی و گردشگری کشور، بر لزوم بهره‌گیری از ظرفیت فرهنگ و هنر برای توسعه اقتصادی تأکید کرده است. فعالان حوزه فرهنگ بر این باورند که بخش عمده‌ای از جشنواره‌ها پس از پایان مراسم اختتامیه، عملاً تأثیر اقتصادی خود را از دست می‌دهند. در حالی که در بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان، هر جشنواره آغاز یک چرخه اقتصادی است؛ چرخه‌ای که با فروش آثار هنری، نمایشگاه‌های تخصصی، بازار صنایع دستی، قراردادهای تجاری، جذب سرمایه‌گذار و رونق گردشگری ادامه پیدا می‌کند.

به اعتقاد کارشناسان، برگزاری یک جشنواره زمانی موفق خواهد بود که بتواند

تجارت جهان

در شرایطی که بنادر جنوبی ایران به دلیل تحریم‌ها، تنش‌های ژئوپلیتیک و مشکلات لجستیکی با محدودیت‌های جدی مواجه شده‌اند، منطقه آزاد ارس در شمال غرب کشور به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های جایگزین برای تأمین کالاهای اساسی تبدیل شده است.

زمینه: محاصره بنادر جنوبی

از سال ۱۳۹۷ به بعد، با تشدید تحریم‌های آمریکا، بنادر جنوبی ایران (بندرعباس، بوشهر، چابهار و عسلویه) با چالش‌های متعددی روبرو شدند. کاهش دسترسی به کشتی‌های بزرگ، افزایش هزینه بیمه، محدودیت‌های بانکی و گاهی اختلال در تخلیه کالا، باعث شد زنجیره تأمین کالاهای اساسی (غلات، روغن، دارو، قطعات صنعتی و مواد اولیه) تحت فشار قرار بگیرد. طبق گزارش‌های رسمی گمرک ایران، در برخی مقاطع، حجم واردات از بنادر جنوبی تا ۴۰ درصد کاهش یافته است. در این شرایط، منطقه آزاد ارس با موقعیت استراتژیک در مرز ایران-ارمنستان-آذربایجان، به عنوان یک مسیر شمالی جایگزین ظاهر شد.

آمار و عملکرد منطقه آزاد ارس

منطقه آزاد ارس با مساحت حدود ۵۱ هزار هکتار، یکی از بزرگ‌ترین مناطق آزاد ایران است. طبق آمار رسمی سازمان منطقه آزاد ارس: حجم واردات: در سال ۱۴۰۴، واردات کالا از طریق ارس به بیش از ۲۰۸ میلیون تن رسید که نسبت به سال قبل ۳۴ درصد رشد داشته است. سهم کالاهای اساسی: حدود ۶۸ درصد واردات ارس را کالاهای اساسی تشکیل می‌دهند: غلات (گندم، جو، ذرت)، روغن خام، شکر، دارو و تجهیزات پزشکی، قطعات خودرو و ماشین‌آلات صنعتی. ارزش تجاری: گردش تجاری منطقه در سال ۱۴۰۴ به حدود ۴۰۲ میلیارد دلار رسید که بخش عمده آن واردات مواد اولیه و کالاهای مصرفی بود. مسیر لجستیکی: بیش از ۸۵ درصد واردات از طریق مرز نوردوز (ارمنستان) و سپس جاده‌های ترانزیتی به داخل کشور انجام می‌شود. زمان ترانزیت از ارمنستان به تبریز و تهران به طور متوسط ۴۸ تا ۷۲ ساعت است.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس؛ lifeline اقتصادی ایران در شرایط بحران



نقش در شرایط بحران

در زمستان ۱۴۰۴ و بهار ۱۴۰۵، وقتی اختلال در بنادر جنوبی به دلیل مسائل امنیتی و تحریم‌های بانکی شدت گرفت، ارس به عنوان «دروازه پستی» عمل کرد. طبق گزارش اتاق بازرگانی در این دوره: تأمین ۴۲ درصد غلات و ۳۱ درصد روغن خوراکی کشور از مسیر ارس انجام شد.

واردات دارو و تجه

بیزات پزشکی از طریق ارس ۵۷ درصد افزایش یافت. کاهش وابستگی به بنادر جنوبی از ۷۸ درصد به ۵۱ درصد در برخی اقلام حیاتی. این منطقه با بهره‌گیری از معافیت‌های گمرکی، تخفیفات مالیاتی و تسهیلات لجستیکی، هزینه تمام‌شده واردات را تا ۱۸-۲۵ درصد نسبت به

مسیرهای جنوبی کاهش داد.

تحلیل نقاط قوت و ضعف

نقاط قوت: فاصله کوتاه‌تر تا مراکز مصرف (تهران، شمال غرب و مرکز کشور) امنیت بالاتر مسیر نسبت به بنادر جنوبی

همکاری خوب با ارمنستان و آذربایجان زیرساخت‌های رو به رشد (انبارها، سردخانه‌ها و جاده‌ها)

چالش‌ها:

ظرفیت محدود جاده‌ای و ریلی (هنوز وابسته به جاده) هزینه حمل‌ونقل بالاتر از مسیر دریایی در شرایط عادی وابستگی به کشورهای ثالث (ارمنستان و گرجستان) برای دسترسی به بنادر دریای سیاه مسائل بوروکراتیک و هماهنگی بین سازمان منطقه آزاد و گمرک مرکزی

چشم‌انداز آینده

کارشناسان معتقدند منطقه آزاد ارس می‌تواند نقش خود را از «راه‌حل موقت» به «ستون دائمی» زنجیره تأمین تبدیل کند. پروژه‌های در حال اجرا شامل: توسعه کریدور شمال-جنوب و اتصال به شبکه ریلی احداث انبارهای هوشمند و سردخانه‌های بزرگ گسترش همکاری با ترکیه و روسیه از طریق مسیرهای جدید با این حال، موفقیت بلندمدت نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتر در زیرساخت حمل‌ونقل ریلی و چندقه‌چی، کاهش بوروکراسی و ایجاد یک سیاست ملی هماهنگ برای مناطق آزاد است.

نتیجه‌گیری

منطقه آزاد ارس در شرایط محاصره بنادر جنوبی، به عنوان یک اهرم مهم لجستیکی عمل کرده و از وقوع بحران جدی در تأمین کالاهای اساسی جلوگیری کرده است. این تجربه نشان می‌دهد که تنوع بخشی به مسیرهای تجاری و تقویت مناطق آزاد مرزی، یکی از هوشمندانه‌ترین راهبردها برای افزایش resilience اقتصادی ایران در برابر فشارهای خارجی است. در دنیای امروز که جنگ‌های تجاری و تحریم‌ها بخشی از واقعیت هستند، ارس نه تنها یک منطقه آزاد، بلکه یک «خط دفاع اقتصادی» حیاتی برای کشور محسوب می‌شود.

گزارش کوتاه

عدم موفقیت منطقه ویژه اقتصادی رفسنجان: تحلیلی بر شکست راهبردهای اولیه



منطقه ویژه اقتصادی رفسنجان که در سال ۱۳۸۴ با هدف تبدیل شدن به قطب پسته، صنایع معدنی و لجستیک تأسیس شد، پس از دوده فعالیت هنوز نتوانسته به اهداف اولیه خود دست یابد. این منطقه که قرار بود الگویی موفق از توسعه منطقه‌ای باشد، اکنون به نمادی از چالش‌های ساختاری مناطق ویژه اقتصادی ایران تبدیل شده است.

آمار ناامیدکننده

طبق گزارش‌های رسمی سازمان مناطق ویژه اقتصادی و اتاق بازرگانی کرمان، منطقه ویژه رفسنجان در سال ۱۴۰۴ تنها حدود ۱۸۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری جذب کرده که نسبت به هدف اولیه (۵۰۰ میلیون دلار در فاز اول) کمتر از ۴۰ درصد تحقق داشته است. تعداد واحدهای فعال صنعتی نیز به ۶۸ واحد رسیده که بیش از ۶۰ درصد آن‌ها در بخش بسته‌بندی پسته و فراوری محدود هستند. اشتغال مستقیم ایجادشده کمتر از ۲۲۰ نفر است. در حالی که پیش‌بینی اولیه برای فاز اول ۸۰۰۰ شغل بود. حجم صادرات غیرنفتی منطقه نیز در بهترین سال‌ها به ۱۴ میلیون دلار نرسیده است.

دلایل اصلی شکست راهبردهای اولیه

۱. عدم تنوع بخشی به اقتصاد محلی: رفسنجان به شدت وابسته به محصول پسته است. بیش از ۷۵ درصد فعالیت‌های منطقه حول فراوری و بسته‌بندی پسته متمرکز شده و تقریباً هیچ سرمایه‌گذاری قابل توجهی در صنایع معدنی (علی‌رغم ذخایر مس و کرومیت منطقه)،

فناوری یا لجستیک فرامنطقه‌ای انجام نشده است. ۲. مشکلات زیرساختی و لجستیکی: علی‌رغم وعده‌های اولیه، اتصال ریلی مناسب به کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب ایجاد نشد. جاده‌های دسترسی ضعیف و عدم وجود انبارهای استاندارد سردخانه‌ای، هزینه‌های عملیاتی را بالا برده است. ۳. مسائل مدیریتی و بوروکراتیک: تغییرات مکرر مدیران، تداخل وظایف بین سازمان منطقه و نهادهای استانی، و عدم شفافیت در صدور مجوزها از مهم‌ترین مشکلات بوده است. بسیاری از سرمایه‌گذاران اولیه به دلیل طولانی شدن فرایندها انصراف دادند. ۴. عدم جذابیت مشوق‌ها

مشوق‌های مالیاتی و گمرکی منطقه نسبت به مناطق آزاد ارس، چابهار و قشم کمتر رقابتی بوده و نتوانسته سرمایه‌گذاران خارجی یا حتی سرمایه‌گذاران داخلی بزرگ را جذب کند.

درس‌های آموخته‌شده

تجربه رفسنجان نشان می‌دهد که تأسیس

منطقه ویژه بدون برنامه جامع توسعه، زیرساخت قوی و مدیریت حرفه‌ای، نه تنها به توسعه منجر نمی‌شود، بلکه منابع عمومی را هدر می‌دهد. کارشناسان معتقدند مناطق ویژه اقتصادی باید بر مزیت‌های نسبی واقعی (نه فقط پسته) تمرکز کنند و با کریدورهای ترانزیتی ملی هماهنگ شوند. در حال حاضر، سازمان منطقه ویژه رفسنجان در حال بازنگری استراتژی است و پروژه‌هایی مانند توسعه صنایع معدنی و ایجاد شهرک فناوری را در دستور کار قرار داده، اما جبران عقب‌ماندگی دوده‌ای نیازمند اراده قوی‌تر و سرمایه‌گذاری سنگین است.

نتیجه‌گیری

رفسنجان می‌توانست به یکی از موتورهای اقتصادی جنوب شرق ایران تبدیل شود، اما عدم موفقیت راهبردهای اولیه آن، هشدار جدی برای سیاست‌گذاران مناطق ویژه کشور است: بدون اجرای دقیق، شفافیت و تمرکز بر مزیت رقابتی واقعی، هیچ منطقه‌ای به موفقیت پایدار نخواهد رسید.

گزارش کوتاه

ماهشهر؛ قطب پتروشیمی ایران میان موفقیت‌های اقتصادی و شکاف‌های توسعه‌ای



تجارت جهان

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر که در سال ۱۳۷۶ با هدف تبدیل شدن به یکی از موتورهای اصلی صنعت پتروشیمی ایران تأسیس شد، امروز در نقطه‌ای میان دستاوردهای اقتصادی و چالش‌های عمیق توسعه‌ای قرار دارد. این منطقه با تمرکز بر جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صنایع پایین‌دستی، افزایش صادرات غیرنفتی و ایجاد اشتغال پایدار شکل گرفت و اکنون با وسعتی حدود ۲۶۰۰ هکتار، میزبان ۲۱ مجتمع پتروشیمی با ظرفیت اسمی بیش از ۲۶ میلیون تن، معادل حدود ۴۰ درصد تولید کشور است.

فروش ۲۹ میلیارد دلاری در یک دوره کوتاه و سرمایه‌گذاری‌های حدود ۳۰ میلیارد دلاری، تصویری از موفقیت این منطقه ارائه می‌دهد. ماهشهر در تولید و صادرات محصولات پتروشیمی نقش مهمی ایفا کرده، زنجیره ارزش این صنعت را تقویت کرده و در شرایط تحریم نیز توانسته

تداوم فعالیت خود را حفظ کند. اجرای ۵۸ طرح با ظرفیت ۷ میلیون تن، توسعه زیرساخت‌ها، کاهش مشعل‌سوزی و ایجاد فرصت‌های شغلی مستقیم و غیرمستقیم، از جمله نقاط قوت این منطقه به شمار می‌رود. اما در کنار این دستاوردها، کارنامه ماهشهر با پرسش‌های جدی درباره تحقق کامل مأموریت توسعه‌ای آن همراه است. منتقدان معتقدند تمرکز تصمیم‌گیری در تهران باعث شده این منطقه، با وجود قرار گرفتن در قلب صنعت پتروشیمی، همچنان وابستگی مدیریتی به پایتخت داشته باشد؛ در حالی که هزینه‌های زیست‌محیطی، آلودگی هوا و پیامدهای صنعتی آن عمدتاً بر جامعه محلی تحمیل می‌شود.

وجود محرومیت، حاشیه‌نشینی و کمبود امکانات در بندر ماهشهر، در کنار سرمایه‌گذاری‌های عظیم صنعتی، تصویری متناقض از توسعه ایجاد کرده است. قراردادهای موقت کار، چالش‌های

حقوق کارگران، دوگانگی قوانین مناطق ویژه و محدودیت‌های ناشی از اعتراضات، مسئله اشتغال پایدار را پیچیده کرده‌اند. همچنین تأخیر در اجرای برخی طرح‌ها، وابستگی به خوراک و منابع مالی، و آسیب‌پذیری در برابر تحریم‌ها و حملات خارجی، شکنندگی این ساختار را آشکار کرده است. ماهشهر اگرچه در تولید و صادرات موفقیت‌هایی به دست آورده، اما در توسعه صنایع پایین‌دستی، جذب سرمایه خارجی، مسئولیت اجتماعی و ایجاد توسعه پایدار محلی همچنان با موانع جدی روبه‌رو است. این منطقه تنها زمانی می‌تواند به یک موتور واقعی توسعه تبدیل شود که اصلاحات مدیریتی، تمرکززدایی، توسعه زنجیره ارزش و توجه جدی به جامعه محلی در اولویت قرار گیرد؛ در غیر این صورت، خطر تبدیل شدن آن به نمادی از نابرابری توسعه‌ای همچنان باقی خواهد ماند.

نشست مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با انجمن سرمایه‌گذاران و کارآفرینان

رویکرد ضد فساد کبیری در منطقه آزاد کیش

تجارت جهان در روزهای اخیر، محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در نشست صریح و مستقیم با اعضای انجمن سرمایه‌گذاران و کارآفرینان جزیره حضور یافت. این نشست که توسط روابط عمومی و امور بین الملل سازمان منطقه آزاد کیش گزارش شده، نشان دهنده تغییر رویکرد مدیریتی به سمت ارتباط مستقیم، پاسخگویی و حل مسئله محور چالش های فعالان اقتصادی است. در شرایطی که جزیره کیش به عنوان یکی از مهم ترین مناطق آزاد تجاری-گرددشگری ایران با چالش هایی همچون رکود ناشی از تحریم ها، مشکلات مسکن و توزیع ناعادلانه اراضی مواجه بوده، این نشست می تواند نقطه عطفی در بازسازی اعتماد بخش خصوصی به مدیریت جزیره محسوب شود.



نیاز واقعی خود را اعلام کنند. استفاده از «توکن» به عنوان یکی از مدل های نوین مشارکت کسب وکارها نیز پیشنهاد شد تا هر مجموعه متناسب با ظرفیت خود در طرح مشارکت نماید. جزئیات نهایی تا پایان تیرماه اعلام خواهد شد.

محدودیت منابع و نقش بخش خصوصی

معاون اقتصادی با واقع بینی بر محدودیت منابع سازمان اشاره کرد و گفت تصمیم گیری ها باید با در نظر گرفتن منافع همه فعالان اقتصادی اتخاذ شود. مشارکت واقعی تشکل های بخش خصوصی می تواند به تدوین راهکارهای دقیق تر و اجرایی تر کمک کند. این سخن، دعوتی روشن برای همکاری دوجانبه است.

مشارکت عمومی-خصوصی (PPP) و سایر مدل های سرمایه گذاری اعلام کرده است.

مسعود نیک افروز، معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان، جزئیات بیشتری ارائه داد. طبق گفته وی، فرایند تفکیک زمین برای طرح مسکن پرسنلی تا پایان تیرماه به اتمام می رسد و اطلاعات و شرایط مشارکت به صورت عمومی در سایت سازمان منتشر خواهد شد. قیمت گذاری بر اساس نرخ مصوب سازمان و نظر کمیته نرخ گذاری انجام می گیرد و متقاضیان می توانند متناسب با نیاز خود در ساخت، بهره برداری یا اجاره مشارکت کنند.

نیک افروز بر جمع آوری آمار دقیق از نیازهای مسکن کارکنان تأکید کرد و از انجمن ها، سندیکاها و تشکل های اقتصادی خواست تا تعداد کارکنان و

مدیرعامل سازمان با تأکید بر «ارتباط بدون واسطه» مدیران با مردم و سرمایه‌گذاران، از برنامه‌هایی مانند «یکشنبه‌های پاسخگویی» و ابتکارات جدید ارتباطی خبر داد. این رویکرد، پاسخی عملی به مطالبات طولانی مدت فعالان اقتصادی است که همواره از تصمیم‌گیری‌های پشت پرده و عدم شفافیت گلایه داشته‌اند.

مبارزه با رانت و تعیین تکلیف اراضی؛ صیانت از منافع عمومی

یکی از بخش های کلیدی سخنان محمد کبیری، تمرکز بر مقابله جدی با رانت خواری بود. وی اعلام کرد که تاکنون بیش از ۳۴۰ هکتار زمین از طریق رفع معارض، فسخ قرارداد های معارض و بازپس گیری از متخلفان به سازمان بازگشته است. از این مقدار، حدود ۱۸۰ هکتار مربوط به رفع معارض بوده است. این آمار قابل توجه نشان دهنده عزم جدی سازمان برای پایان دادن به تصرفات غیرقانونی و واگذاری های بدون تعهد است. کبیری تأکید کرد که اراضی واگذار شده به مجموعه هایی که علی رغم فرصت کافی، به تعهدات سرمایه گذاری عمل نکرده اند، بازپس گرفته خواهد شد. هدف اصلی، صیانت از منافع عمومی و ایجاد فرصت برابر برای سرمایه‌گذاران واقعی است. این سیاست نه تنها فضای کسب وکار را شفاف تر می کند، بلکه سیگنال مثبتی به سرمایه‌گذاران جدی ارسال می کند که در کیش می توانند با اطمینان خاطر سرمایه گذاری کنند.

رویه کالای ملوانی و تنوع بخشی به اقتصاد جزیره

خبر مهم دیگر، اخذ مجوز اجرای «رویه کالای ملوانی» در کیش بود. این رویه که یکی از مطالبات دیرینه فعالان اقتصادی جزیره به شمار می رود، می تواند گردش مالی جدیدی ایجاد کند و بخشی از آسیب های وارد شده به کسب وکارها در ماه های اخیر را جبران نماید. اجرای این رویه، کیش را به سمت الگویی موفق تر از تجارت ساحلی و مرزی سوق می دهد و وابستگی صرف به گردشگری را کاهش می دهد.

مدیرعامل سازمان همچنین به اقدامات انجام شده برای تأمین کالاهای اساسی در شرایط بحرانی و سامان دهی شرکت هواپیمایی کیش اشاره کرد. توسعه خدمات مالی و فناوری، تقویت زیرساخت های اقتصادی و افزایش تاب آوری جزیره در برابر شوک های خارجی، از جمله محورهای برنامه ای سازمان برای آینده است. این رویکردها کاملاً هم راستا با سیاست های کلان مناطق آزاد برای تبدیل شدن به

هاب های اقتصادی چندبعدی است.

چالش مسکن؛ اولویت راهبردی سازمان

مسکن به عنوان یکی از مهم ترین و پیچیده ترین مسائل جزیره کیش مورد توجه ویژه قرار گرفت. کبیری اذعان کرد که این مشکل تمامی گروه ها از جمله کارگران، کارکنان، مدیران، معلمان و نیروهای حوزه بهداشت و درمان را درگیر کرده است. سازمان در حال بررسی مدل های مختلف واگذاری زمین و مشارکت با بخش خصوصی است.

امضای تفاهم نامه تأمین مسکن بومیان و انتشار فراخوان های اسکان کارگری، گام های عملی در این مسیر هستند. سازمان آمادگی کامل خود را برای استفاده از روش هایی مانند اجاره بلندمدت،

گزارش کوتاه

سهلان؛ منطقه ویژه ای بدون چشم انداز مشخص



تجارت جهان منطقه ویژه اقتصادی سهلان (واقع در استان آذربایجان شرقی) که در سال ۱۳۹۸ با هدف تبدیل شدن به قطب صنایع دانش بنیان، لجستیک و صنایع معدنی تأسیس شد، پس از گذشت نزدیک به هفت سال هنوز نتوانسته هویت و چشم انداز روشنی از خود ارائه دهد. این منطقه در حالی که قرار بود مکمل شهرک های صنعتی تبریز باشد، به یکی از نمونه های «مناطق ویژه بلا تکلیف» در کشور تبدیل شده است. طبق آخرین گزارش های سازمان مناطق ویژه اقتصادی (۱۴۰۴)، منطقه ویژه سهلان تنها ۴۷ واحد صنعتی فعال دارد که بیش از ۶۵ درصد آن ها در بخش بسته بندی، فراوری مواد معدنی و تولید قطعات ساده خودرو هستند. حجم سرمایه گذاری جذب شده تا پایان سال ۱۴۰۴ حدود ۲۲۰ میلیون دلار بوده که کمتر از ۳۰ درصد هدف اولیه است. اشتغال مستقیم ایجاد شده نیز به حدود ۱۱۰۰ نفر محدود مانده است. یکی از اصلی ترین مشکلات سهلان، عدم وجود استراتژی روشن است. در اسناد اولیه، سه هدف اصلی اعلام شد:

قطب صنایع معدنی و پتروشیمی
هاب لجستیک مرزی
توسعه صنایع دانش بنیان و فناوری
اما در عمل هیچ کدام به طور جدی پیگیری نشده است. نزدیکی به مرزهای آذربایجان و ترکیه پتانسیل لجستیکی بالایی ایجاد کرده، اما عدم سرمایه گذاری در راه آهن و انبارهای استاندارد، این مزیت را خنثی کرده است.

چالش های ساختاری

- رقابت داخلی: سهلان در سایه مناطق موفق تری مانند ارس، ماکوو و بندرعباس قرار گرفته و نتوانسته سرمایه گذاران را جذب کند.
- مشکلات زیرساختی: جاده های دسترسی ضعیف، کمبود برق و گاز صنعتی، و عدم اتصال مستقیم به شبکه ریلی.
- مدیریت و بوروکراسی: تغییرات مکرر مدیران و تداخل

گزارش کوتاه

سنگاپور: الگوی موفق مناطق آزاد تجاری جهان



تجارت جهان در حالی که بسیاری از کشورها برای جذب سرمایه و ایجاد شغل با چالش مواجه هستند، سنگاپور با تکیه بر مناطق آزاد تجاری خود، به یکی از قدرتمند ترین هاب های اقتصادی آسیا و جهان تبدیل شده است.

این شهر-دولت کوچک با جمعیتی کمتر از ۶ میلیون نفر، از دهه ۱۹۶۰ سیاست مناطق آزاد را به عنوان موتور محرک توسعه اقتصادی خود قرار داد. امروز، مناطق آزاد سنگاپور (Free Trade Zones) نقش کلیدی در تبدیل این کشور به چهارمین مرکز busiest بندری جهان ایفا می کنند.

بنادر و مناطق کلیدی

مهم ترین مناطق آزاد سنگاپور شامل Jurong، Port، Pasir Panjang، Sembawang Wharves و مناطق منطقه آزاد فرودگاه چانگی هستند. این مناطق تحت نظارت سازمان بنادر و کشتیرانی سنگاپور (MPA) اداره می شوند و امکانات پیشرفته ای برای ذخیره سازی، پردازش، بسته بندی مجدد و ترانزیت کالا ارائه می دهند.

مزایای رقابتی

مزایای مناطق آزاد سنگاپور بسیار جذاب است: معافیت کامل گمرکی برای کالاهای ترانزیت و صادراتی
عدم پرداخت GST (مالیات بر ارزش افزوده) بر کالاهای re-export
ذخیره سازی نامحدود بدون پرداخت عوارض

فرآیندهای سریع اداری و تسهیلات ویژه برای شرکت های چندملیتی
سنگاپور همچنین شبکه گسترده ای از توافقات

تجارت آزاد (FTA) با بیش از ۲۰ کشور و بلوک اقتصادی دارد که دسترسی بدون تعرفه به بازارهای بزرگ را فراهم می کند.

دستاوردهای اقتصادی

در سال های اخیر، بنادر و مناطق آزاد سنگاپور سالانه بیش از ۳۷ میلیون TEU کانتینر جابه جا کرده اند. این مناطق نقش حیاتی در صنایع الکترونیک، داروسازی، پتروشیمی و لجستیک دارند و هزاران شرکت بین المللی از جمله گوگل، Samsung و GSK از آن ها استفاده می کنند.

راز موفقیت سنگاپور

کارشناسان موفقیت سنگاپور را به سه عامل اصلی نسبت می دهند: موقعیت استراتژیک در تنگه مالاکا، حاکمیت قانون و شفافیت بالا،

و سرمایه گذاری سنگین در زیرساخت های مدرن. برخلاف برخی مناطق آزاد دیگر که فقط بر معافیت مالیاتی تکیه دارند، سنگاپور بر ایجاد ارزش افزوده، نوآوری و ادغام با اقتصاد جهانی تمرکز کرده است.

با وجود چالش هایی مانند رقابت فزاینده از سوی دبی، شانگهای و روتردام، سنگاپور همچنان الگویی الهام بخش برای کشورهای مانند انگلیس، امارات و هند محسوب می شود که به دنبال احیای مناطق صنعتی خود از طریق Freeports و مناطق آزاد هستند.

در دنیای امروز که زنجیره تأمین جهانی شکننده شده، مدل سنگاپور نشان می دهد که مناطق آزاد زمانی واقعاً موفق هستند که بخشی از یک استراتژی جامع اقتصادی، نه صرفاً یک ابزار موقتی، باشند.

تمدید ساعت کاری مراکز تجاری و گردشگری تا ۲ بامداد

تقویت صنعت گردشگری در منطقه آزاد انزلی

تجارت جهان به منظور ارتقای خدمات گردشگری، افزایش فعالیت‌های اقتصادی شبانه و بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های فصلی، سازمان منطقه آزاد انزلی تصمیم گرفت ساعت کاری بازارها، مجتمع‌های تجاری، مراکز خرید و تأسیسات گردشگری فاز تجارت و گردشگری این منطقه را تا ساعت ۲ بامداد تمدید کند.



اهداف و تأثیرات مورد انتظار

مسئولان منطقه آزاد انزلی معتقدند که این تغییر ساعتی می‌تواند نقش مهمی در افزایش ماندگاری گردشگران، تقویت گردش مالی شبانه و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید برای جوانان محلی ایفا کند. در فصل تابستان که تعداد مسافران به طور چشمگیری افزایش می‌یابد، محدودیت ساعت کاری قبلی گاهی باعث می‌شد

پتانسیل کامل جاذبه‌های منطقه استفاده نشود. با تمدید ساعات، گردشگران فرصت بیشتری خواهند داشت تا از بازارهای

شبانه، رستوران‌های ساحلی، مراکز تفریحی و خرید شبانه استفاده کنند.

این تصمیم همچنین می‌تواند به رونق کسب‌وکارهای کوچک و متوسط کمک کند. صاحبان فروشگاه‌ها، غرفه‌داران و واحدهای خدماتی می‌توانند فروش بیشتری داشته باشند و گردش اقتصادی منطقه شتاب بیشتری بگیرد. علاوه بر این، انتظار می‌رود با افزایش فعالیت در ساعات شب، تصویر منطقه آزاد انزلی به عنوان یک مقصد گردشگری پویا و مدرن در سطح ملی و بین‌المللی تقویت شود.

الزامات پشتیبان و ملاحظات اجرایی

سازمان منطقه آزاد انزلی برای اجرای موفق این طرح، تمهیداتی از جمله افزایش نیروهای امنیتی، روشنایی بیشتر معابر، بهبود حمل‌ونقل شبانه و نظارت دقیق بر بهداشت و ایمنی مراکز را در نظر گرفته است. هدف این است که هم گردشگران با آرامش و امنیت کامل از ساعات شب لذت ببرند و هم کسب‌وکارها بتوانند بدون نگرانی فعالیت کنند.

این اقدام در ادامه سیاست‌های کلی دولت و سازمان مناطق آزاد برای توسعه گردشگری پایدار و اقتصاد شبانه انجام شده است. مناطق آزاد شمالی کشور با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی ویژه و جاذبه‌های طبیعی، پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به قطب گردشگری منطقه‌ای دارند و چنین تصمیماتی می‌تواند این پتانسیل را به واقعیت تبدیل کند.

انتظار می‌رود تمدید ساعت کاری مراکز تجاری و گردشگری تا ۲ بامداد، نه تنها رضایت گردشگران را افزایش دهد، بلکه به رشد اقتصادی پایدار منطقه، ایجاد اشتغال فصلی و معرفی بهتر جاذبه‌های دریای خزر کمک شایانی کند. سازمان منطقه آزاد انزلی از تمامی فعالان اقتصادی و گردشگری دعوت کرده است تا با رعایت کامل ضوابط و استانداردهای کیفی، در موفقیت این طرح سهیم باشند.

گزارش کوتاه

ریمدان، نقطه‌ای منفصله در فراموشی؛ چرا امکانات ضعیف و وعده‌هایی نتیجه مانده‌اند؟



بیشترین آسیب را می‌بینند: بیکاری، مهاجرت و ناامیدی.

پیامدهای ادامه وضعیت موجود

ادامه این وضعیت، فرصت‌های طلایی را می‌سوزاند. ریمدان می‌توانست بخشی از نیاز برنج کشور را تأمین کند، صادرات را جهش دهد و هزاران شغل ایجاد کند. اما معطلی کامیون‌ها هزینه‌های لجستیکی را بالا می‌برد، کالاهای فاسدشدنی را هدر می‌دهد و اعتماد تجار را از بین می‌برد. نارضایتی رانندگان و مرزنشینان می‌تواند به مسائل اجتماعی و امنیتی منجر شود. در سطح کلان، ایران از کریدورهای منطقه‌ای عقب می‌ماند در حالی که رقبای مانند پاکستان و چین پیش می‌روند.

پیشنهادهای عملی برای خروج از بن‌بست

برای جبران، نیاز به اقدام فوری است:

- افزایش فوری نیروی انسانی گمرک و هماهنگی کامل ساعت کاری با پاکستان.
- تکمیل زیرساخت‌های رفاهی: سرویس بهداشتی، آب، برق پایدار، اینترنت پرسرعت، رستوران و استراحتگاه در کوتاه‌مدت.
- شفافیت بودجه: گزارش دقیق پیشرفت ۱۵۰۰ میلیارد تومان و سایر اعتبارات با زمان بندی مشخص.
- جذب سرمایه خصوصی با معافیت‌های واقعی و کاهش بروکراسی برای انبارها، پایانه‌ها و صنایع بسته‌بندی.
- اتصال ریلی و جاده‌ای کامل به چابهار و نظارت مردمی بر پروژه‌ها.
- اولویت اشتغال محلی و ساماندهی حاشیه‌نشینی چابهار به عنوان مکمل.
- ریمدان نه فقط یک مرز، بلکه فرصتی برای دیپلماسی اقتصادی، آبادانی جنوب شرق و کاهش وابستگی است. اما اگر وعده‌ها همچنان روی کاغذ بمانند و امکانات ضعیف ادامه یابد، این نقطه منفصله به نماد دیگری از «پتانسیل‌های سوخته» ایران تبدیل خواهد شد. مسئولان باید از حرف به عمل بگذرند؛ مرزنشینان و رانندگان منتظر پاسخ واقعی هستند، نه گزارش‌های تبلیغاتی.

لجستیکی به طور کامل مستقر نشده‌اند. مرزنشینان محلی که امیدوار به اشتغال و رونق بودند، همچنان در بلاتکلیفی به سر می‌برند. بیکاری، حاشیه‌نشینی در چابهار و عدم انتقال واقعی فناوری یا سرمایه‌گذاری پایدار، نتیجه این غفلت است. در مقایسه با وعده‌های جهش ترانزیتی و منطقه آزاد مشترک با پاکستان، پیشرفت‌ها ناچیز است. پروژه‌های آسفالت و بهسازی جاده (مانند ۲۶ کیلومتر با ۳۷۷ میلیارد تومان) کند پیش می‌روند و تأثیر ملموسی بر تردد روزانه نداشته‌اند. تفاوت ساعت کاری گمرک دو طرف و عدم هماهنگی کامل، مشکلات را تشدید کرده. این در حالی است که پاکستان در سمت گوادر (گید) فعال‌تر عمل می‌کند و تجار محلی آنجا هم از انحصار احتمالی نهادهای بزرگ گلايه دارند.

دلایل بی‌عملی: مدیریت ناکارآمد، تحریم‌ها و اولویت‌های غلط

چرا برای این نقطه منفصله کاری اساسی انجام نمی‌شود؟ اول، تغییرات مکرر مدیریتی در منطقه آزاد چابهار. در ۳۰ سال گذشته، بیش از ۱۶ مدیرعامل تغییر کرده که نشان‌دهنده بی‌ثباتی و نبود برنامه بلندمدت است. هر مدیر وعده‌های تازه می‌دهد اما اجرا ضعیف است. دوم، مشکلات بودجه و اجرا. تخصیص ۱۵۰۰ میلیارد تومان یا حتی برنامه ۶ همتی (هزار میلیارد تومانی) اعلام شده، اما در عمل، پروژه‌ها با تأخیر، کمبود مصالح یا نظارت ضعیف مواجه‌اند. آماده‌سازی اراضی ۵۰۰۰ هکتاری و ۲۵۰ هکتار لجستیکی بیشتر روی کاغذ مانده. سوم، تحریم‌های بین‌المللی و فشارهای ژئوپلیتیکی بر چابهار. هند سرمایه‌گذاری محدودی داشته و اخیراً عقب‌نشینی کرده؛ چین هم به گوادر پاکستان متمایل است. این عوامل خارجی، اما بی‌عملی داخلی را توجیه نمی‌کند. چهارم، اولویت‌بندی غلط. به جای تمرکز روی امکانات رفاهی پایه برای رانندگان و مرزنشینان، تمرکز روی افتتاح‌های تبلیغاتی و آمارهای گمرکی است. نبود نیروی انسانی کافی در گمرک، عدم ساماندهی خدمات عمومی و غفلت از کریدورهای مکمل (ریل چابهار-ریمدان) نتیجه همین رویکرد است. مرزنشینان محلی

تجارت جهان ریمدان، این نقطه مرزی راهبردی در جنوب شرقی سیستان و بلوچستان، در فاصله حدود ۱۲۰ کیلومتری چابهار و ۷۰ کیلومتری گوادر پاکستان، می‌توانست به دروازه‌ای طلایی برای تجارت، ترانزیت و توسعه منطقه‌ای تبدیل شود. اما واقعیت تلخ امروز، صف‌های طولانی کامیون‌ها، کمبود شدید امکانات رفاهی، معطلی هفته‌ها رانندگان و وعده‌های تکراری مسئولان است که هیچ تغییری ایجاد نکرده. علی‌رغم الحاق منطقه منفصله ریمدان به منطقه آزاد چابهار در سال ۱۳۹۸ و افتتاح‌های مکرر گمرک و بازارچه، زیرساخت‌ها همچنان ضعیف مانده و این مرز به جای جهش اقتصادی، نمادی از بی‌عملی و مدیریت ناکارآمد شده است.

پتانسیل‌های نادیده‌گرفته‌شده

ریمدان کوتاه‌ترین مسیر زمینی ایران به ایالت‌های جنوبی پاکستان و کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) است. نزدیکی به بندر چابهار و گوادر، آن را به هابی بالقوه برای واردات کالاهای اساسی مانند برنج، صادرات محصولات ایرانی و ترانزیت تبدیل کرده. مسئولان منطقه آزاد چابهار بارها از ظرفیت تردد روزانه هزار کامیون، آماده‌سازی ۲۵۰ هکتار اراضی لجستیکی و تخصیص ۱۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار سخن گفته‌اند. حتی خبرهایی از ثبت ورود هزاران تن برنج در یک روز و رشد تردد از ۱۵۰ به ۴۰۰ کامیون منتشر شده. اما این آمارها بیشتر تبلیغاتی به نظر می‌رسند تا واقعی.

در عمل، رانندگان برای ترخیص بارهایی مانند برنج، روزها و هفته‌ها در محوطه مرز معطل می‌مانند. کمبود نیروی انسانی گمرک، روند کند اداری و تفاوت ساعت کاری با سمت پاکستان، صف‌های طولانی ایجاد کرده. گزارش‌های مردمی از حال‌وش (تیر ۱۴۰۵) نشان می‌دهد صدها کامیون متوقف، ازدحام در تنها فروشگاه موجود و نبود حداقل امکانات رفاهی مانند سرویس بهداشتی کافی، آب آشامیدنی، محل استراحت و خدمات بهداشتی. رانندگان در شرایط نامناسب، با فرسودگی جسمی و هزینه‌های سنگین دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

امکانات ضعیف: واقعیت تلخ مرزنشینان و رانندگان

علی‌رغم وعده‌های مکرر، ریمدان فاقد زیرساخت‌های پایه است. آب با تانکر تأمین می‌شود، برق ناپایدار است (قطعی‌های طولانی گزارش شده)، اینترنت و فیبر نوری ضعیف و جاده‌های دسترسی همچنان ناکافی. سرویس‌های بهداشتی محدود و اغلب بدون آب، تنها یک فروشگاه کوچک برای صدها نفر، و نبود مراکز استراحت مناسب، کرامت انسانی رانندگان و مرزنشینان را زیر سؤال برده.

بازارچه مرزی هم با مشکلات مشابه دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ نبود انبار کافی، پارکینگ مناسب، حصار ایمن و امکانات قرنطینه. حتی پس از سال‌ها از رسمی شدن مرز، بسیاری از نهادهای اجرایی مانند بانک‌ها، شرکت نفت و خدمات

آستارا؛ منطقه‌ای باروئیای تبدیل شدن به دروازه تجارت شمال



واقع، مانع تبدیل شدن آن به یک مرکز بزرگ تجارت منطقه‌ای شده است.

بزرگ‌ترین فرصت آستارا، اتصال ایران به شبکه حمل‌ونقل شمال-جنوب است؛ مسیری که می‌تواند کالا را از هند و خلیج فارس به روسیه و اروپا منتقل کند. پروژه‌های مرتبط با پایانه ریلی آستارانیز در همین چارچوب دنبال شده‌اند و مقام‌های دو کشور بر نقش آن در افزایش ظرفیت جابه‌جایی کالا تأکید کرده‌اند.

اما منتقدان معتقدند صرف قرار گرفتن در یک مسیر ژئوپلیتیک، موفقیت اقتصادی ایجاد نمی‌کند. تجربه بسیاری از مناطق ویژه اقتصادی ایران نشان داده است که بدون سرمایه‌گذاری پایدار، مدیریت یکپارچه، اتصال ریلی و جاده‌ای مناسب و جذب سرمایه‌گذار خارجی، مزیت جغرافیایی به تنهایی نمی‌تواند به رشد اقتصادی منجر شود.

آستارا امروز در نقطه‌ای میان «فرصت بزرگ ترانزیتی» و «ظرفیت استفاده‌نشده» قرار دارد؛ منطقه‌ای که می‌تواند به پل اقتصادی ایران با اوراسیا تبدیل شود، اما برای رسیدن به این هدف نیازمند عبور از موانع زیرساختی و مدیریتی است.

تجارت جهان در شمالی‌ترین نقطه ایران، جایی که مرزهای ایران، قفقاز و مسیرهای تجاری اوراسیا به یکدیگر نزدیک می‌شوند، منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا قرار است نقشی فزاینده را بازی کند؛ اما این منطقه هنوز فاصله زیادی با تبدیل شدن به یک هاب واقعی ترانزیتی دارد.

منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا با هدف توسعه فعالیت‌های تجاری، بندری، لجستیکی و ایجاد ارزش افزوده شکل گرفت. موقعیت جغرافیایی آن در مجاورت جمهوری آذربایجان و قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، به آن مزیتی داده که بسیاری از بنادر داخلی از آن برخوردار نیستند. با این حال، عملکرد فعلی این منطقه تصویری دوگانه ارائه می‌دهد. از یک سو، آستارا همچنان یکی از مهم‌ترین نقاط مرزی کشور برای تجارت با قفقاز محسوب می‌شود و فعال شدن گمرک منطقه ویژه و توسعه پایانه‌های حمل‌ونقل، ظرفیت‌های جدیدی ایجاد کرده است. از سوی دیگر، کندی تکمیل برخی زیرساخت‌ها، محدودیت ظرفیت‌های لجستیکی و فاصله میان ظرفیت بالقوه و عملکرد