



موقعیت استراتژیک
در مدیترانه



پنجشنبه ۸ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۸۰ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

تهارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarteJahani.Com

30-07-2026

www.TejarteJahani.Com

روایت صعود ارس

تجارت جهانی
بررسی می‌کند

۳



بندر کاسپین در مسیر تقویت لجستیک



۴

رئیس کل گمرک به دیدار دبیر جدید مناطق آزاد آمد



۲

لاوان در تنگنای فرصت‌ها



۳

بین الملل

سوئز زیر سایه ناامنی

چالش امنیتی نیست؛ بلکه یک مسئله اقتصادی حیاتی است. بخش مهمی از درآمد ارزی این کشور از محل عوارض عبور کشتی‌ها تأمین می‌شود و هر کاهش در حجم تردد، فشار مضاعفی بر اقتصاد مصر وارد می‌کند. هرچند در ماه‌های گذشته با افزایش انتقال نفت از مسیر سوئز، درآمد این کانال تا حدی بهبود یافته بود، اما استمرار ناامنی می‌تواند این روند را دوباره معکوس کند. از سوی دیگر، شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل دریایی اکنون بیش از گذشته به محاسبه ریسک می‌پردازند. بسیاری از خطوط کشتیرانی ترجیح می‌دهند مسیر طولانی دماغه آفندیک را انتخاب کنند؛ مسیری که زمان سفر را چندین روز افزایش می‌دهد اما از منظر امنیتی قابل پیش‌بینی‌تر است. این تغییر مسیر، هزینه سوخت، بیمه و حمل کالا را بالا برده و در نهایت به افزایش قیمت کالاها در بازارهای جهانی منجر می‌شود. در همین حال، برخی کشورها نیز تلاش کرده‌اند با مذاکره مستقیم، امنیت کشتی‌های خود را تضمین کنند. گزارش‌ها حاکی از آن است که چین برای عبور نفتکش‌های حامل نفت عربستان، ریزنی‌هایی با انصارالله انجام داده تا جریان واردات انرژی خود را حفظ کند. این موضوع نشان می‌دهد امنیت دریانوردی در دریای سرخ بیش از گذشته به توافق‌های موردی و سیاسی وابسته شده است؛ روندی که می‌تواند اصل آزادی کشتیرانی را با چالش روبه‌رو کند.

تجارت جهانی در حالی که کانال سوئز همچنان یکی از مهم‌ترین شریان‌های تجارت جهانی است، تشدید ناامنی در دریای سرخ و باب‌المندب بار دیگر نشان داده که مزیت جغرافیایی، بدون امنیت پایدار، نمی‌تواند ضامن رونق این آبراه استراتژیک باشد. کانال سوئز در سال‌های اخیر از یک مسیر صرفاً تجاری به شاخصی برای سنجش ثبات ژئوپلیتیکی خاورمیانه تبدیل شده است. هرگونه تنش در دریای سرخ، باب‌المندب یا شرق مدیترانه، مستقیماً بر میزان عبور کشتی‌ها، درآمدهای مصر و هزینه تجارت جهانی اثر می‌گذارد. تازه‌ترین تحولات نیز نشان می‌دهد این آبراه بار دیگر در معرض فشارهای امنیتی قرار گرفته و شرکت‌های کشتیرانی با احتیاط بیشتری درباره عبور از این مسیر تصمیم می‌گیرند. در روزهای اخیر، حملات و تهدیدهای جدید انصارالله یمن علیه کشتی‌های مرتبط با عربستان باعث کاهش محسوس تردد شناورها در تنگه باب‌المندب شده است. داده‌های رهگیری دریایی عبوری نسبت به هفته‌های گذشته عبوری قابل توجهی داشته و برخی نفتکش‌ها مسیر خود را تغییر داده یا به‌طور کامل از ورود به دریای سرخ منصرف شده‌اند. این اتفاق، هرچند مستقیماً در کانال سوئز رخ نمی‌دهد، اما اثر آن بلافاصله در شمال دریای سرخ و کانال سوئز احساس می‌شود. برای مصر، این موضوع صرفاً یک

یادداشت روز

پتروشیمی ماهشهر نیازمند بازنگری جدی

بدون سرمایه‌گذاری مستمر در ایمنی، پدافند غیرعامل و نوسازی تجهیزات، ریسک‌های بزرگی را متوجه این صنعت می‌کند. در روزهای گذشته مسئولان از ادامه فعالیت بخش زیبادی از مجتمع‌ها و عادی بودن وضعیت برخی زیرساخت‌ها خبر داده‌اند، اما واقعیت این است که تنها بازگشت تولید، به معنای رفع مشکلات نیست. تجربه‌های گذشته نشان داده است که هزینه‌های ناشی از توقف تولید، تعمیرات اضطراری و کاهش اعتماد سرمایه‌گذاران، آثار بلندمدتی بر اقتصاد صنعت پتروشیمی بر جای می‌گذارد. از سوی دیگر، کارشناسان معتقدند مدیریت بحران نباید تنها به واکنش پس از حادثه محدود شود. ایجاد سامانه‌های هوشمند پایش، افزایش ضریب ایمنی تأسیسات، تنوع بخشی به مسیرهای انتقال خوراک و توسعه زیرساخت‌های پشتیبان، اقداماتی است که سال‌ها درباره آن سخن گفته شده اما اجرای کامل آن با کندی همراه بوده است. نکته قابل تأمل دیگر، تأثیر این حوادث بر فضای سرمایه‌گذاری است. صنعت پتروشیمی برای توسعه نیازمند جذب سرمایه‌های کلان داخلی و خارجی است، اما سرمایه‌گذاران بیش از هر چیز به ثبات، امنیت و پیش‌بینی‌پذیری نیاز دارد. هر حادثه‌ای که این مؤلفه‌ها را تضعیف کند، هزینه تأمین مالی پروژه‌های آینده را افزایش خواهد داد.



محسن میرزایی جمارانی
روزنامه نگار

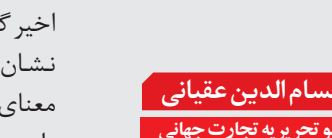
تجارت جهانی

حملات اخیر به زیرساخت‌های پتروشیمی ماهشهر، هم‌زمان با چالش‌های قدیمی صنعت پتروشیمی، بار دیگر این پرسش را مطرح کرده است که چرا مهم‌ترین قطب پتروشیمی کشور ریسک، نوسازی زیرساخت‌ها و برنامه‌ریزی بلندمدت رنج می‌برد. تحولات روزهای اخیر در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر، بار دیگر این مجموعه صنعتی را در کانون توجه قرار داده است. حمله به بخشی از پتروشیمی کارون، خروج اضطراری کارکنان و آغاز عملیات بازسازی واحدهای آسیب‌دیده، تصویری از شکنندگی یکی از مهم‌ترین مراکز تولید محصولات پتروشیمی کشور ارائه کرد. هرچند مسئولان اعلام کرده‌اند که تلفات انسانی رخ نداده و روند بازگشت واحدها به مدار تولید آغاز شده است، اما پرسش‌های جدی درباره میزان تاب‌آوری این مجموعه همچنان پابرجاست. ماهشهر سهم قابل توجهی در زنجیره ارزش صنعت پتروشیمی ایران دارد و هرگونه اختلال در فعالیت آن، می‌تواند صادرات، تأمین خوراک صنایع پایین‌دستی و درآمدهای ارزی کشور را تحت تأثیر قرار دهد. با این حال، رخدادهای اخیر نشان داد که اتکای صرف به ظرفیت تولید،

یادداشت روز

صنعت تشنه، وعده‌های بی‌سرانجام توسعه

اخیر گرمسار است. اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده افزایش تعداد جلسات، لزوماً به معنای افزایش اشتغال پایدار نیست. بسیاری از واحدهای تولیدی همچنان با مشکلاتی مانند کمبود نقدینگی، افزایش هزینه تولید، دشواری تأمین مواد اولیه و محدودیت بازار روبه‌رو هستند. گرمسار ظرفیت صنعتی قابل توجهی دارد؛ از صنایع بسته‌بندی و پلیمر گرفته تا واحدهای معدنی، شیمیایی و تولید مصالح. حتی برخی کارخانه‌ها موفق شده‌اند محصولات دانش‌بنیان یا فناوری‌های بومی را وارد چرخه تولید کنند. اما این موفقیت‌های پراکنده زمانی اثرگذار خواهند بود که سیاست صنعتی شهرستان بر پایه برنامه‌ای بلندمدت و قابل ارزیابی استوار باشد، نه مجموعه‌ای از اقدامات مقطعی. یکی دیگر از چالش‌های مهم، وابستگی بیش از حد توسعه صنعتی به زیرساخت‌هایی است که متناسب با رشد واحدهای تولیدی ارتقا پیدا نکرده‌اند. کمبود آب، محدودیت انرژی، هزینه حمل‌ونقل و فرسودگی برخی تأسیسات، مزیت رقابتی گرمسار را در برابر دیگر شهرک‌های صنعتی کشور کاهش داده است. در چنین شرایطی، جذب سرمایه‌گذار نیز دشوارتر می‌شود. سرمایه‌گذار پیش از هر چیز به امنیت سرمایه، دسترسی به زیرساخت و ثبات مقررات توجه می‌کند. اگر این مؤلفه‌ها فراهم نباشد، حتی بهترین موقعیت جغرافیایی نیز نمی‌تواند ضامن رونق اقتصادی باشد. موضوع دیگری که کمتر مورد توجه قرار گرفته، ضرورت تنوع بخشی به اقتصاد گرمسار است. تمرکز بیش از اندازه بر صنایع آب‌بر با فعالیت‌های سنتی، تاب‌آوری اقتصادی شهرستان را کاهش داده است. توسعه صنایع دانش‌بنیان، انرژی‌های تجدیدپذیر، لجستیک، فناوری مواد معدنی و خدمات فنی می‌تواند بخشی از این وابستگی را کاهش دهد.



حسام الدین عقیانی
عضو تحریریه تجارت جهانی

تجارت جهانی

گرمسار همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی کشور است، اما اخبار روزهای اخیر نشان می‌دهد مسیر توسعه این شهرستان بیش از آنکه با سرمایه‌گذاری پایدار هموار شود، زیر سایه بحران آب، کمبود زیرساخت و تصمیم‌های دیر هنگام قرار گرفته است. گرمسار سال‌هاست به واسطه موقعیت جغرافیایی، همجواری با تهران، دسترسی به شبکه ریلی و جاده‌ای و استقرار ده‌ها واحد صنعتی، به عنوان یکی از قطب‌های تولیدی استان سمنان شناخته می‌شود. با این حال، مرور آخرین اخبار شهرستان نشان می‌دهد مهم‌ترین دغدغه امروز این منطقه نه جذب سرمایه‌گذار جدید، بلکه حفظ ظرفیت‌های موجود است. تشکیل کمیته مدیریت آب صنایع در روزهای اخیر، مهم‌ترین خبر اقتصادی گرمسار بود. مسئولان اعلام کرده‌اند توسعه صنعتی از این پس با اولویت استقرار صنایع کم‌آب دنبال خواهد شد؛ تصمیمی که اگرچه ضروری به نظر می‌رسد، اما این پرسش را ایجاد می‌کند که چرا چنین سیاستی پس از سال‌ها توسعه صنایع پرمصرف و تشدید بحران منابع آبی اتخاذ شده است؟ واقعیت این است که بخش مهمی از صنایع گرمسار در سال‌های گذشته بدون تناسب کامل با ظرفیت منابع آب توسعه یافته‌اند. اکنون که کاهش منابع زیرزمینی و خشکسالی به مرحله هشدار رسیده، سیاست‌گذاران ناچار شده‌اند به سمت مدیریت مصرف حرکت کنند؛ اقدامی که اگر زودتر اجرا می‌شد، شاید امروز هزینه کمتری به بخش تولید تحمیل می‌کرد. از سوی دیگر، برگزاری شورای اشتغال شهرستان و تأکید بر ایجاد فرصت‌های شغلی نیز از اخبار

و خروجی این کریدور در شمال کشور، نقش مهمی در کاهش هزینه‌ها و زمان حمل کالا ایفا می‌کند. منطقه آزاد انزلی نیز با بهره‌مندی از معافیت‌های مناطق آزاد و موقعیت جغرافیایی مناسب، به‌کانونی برای تجارت، ترانزیت و حتی گردشگری دریایی تبدیل شده است.

تیتان دیزل ونوسازی ناوگان؛ حلقه مفقوده لجستیک

شرکت تیتان دیزل به‌عنوان نماینده رسمی کامیون‌وکشنده‌های اسکانیا در ایران، یکی از فعالان اصلی حوزه تأمین ناوگان سنگین حمل‌ونقل جاده‌ای است. همکاری این شرکت با منطقه آزاد انزلی در زمینه تأمین و تقویت ناوگان تخصصی، می‌تواند گلوگاه‌های موجود در زنجیره تأمین را کاهش دهد. نوسازی ناوگان نه تنها سرعت و ایمنی جابه‌جایی کالا را افزایش می‌دهد، بلکه با کاهش مصرف سوخت و هزینه‌های عملیاتی، بهره‌وری کلی سیستم لجستیکی را بهبود می‌بخشد. در شرایطی که بنادر شمالی ایران با چالش‌هایی همچون محدودیت ناوگان جاده‌ای و نیاز به هماهنگی بهتر میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل مواجه‌اند، چنین توافقاتی می‌تواند زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاری بیشتر در حوزه حمل‌ونقل و زنجیره تأمین شود. مسئولان منطقه آزاد انزلی تأکید دارند که تقویت توان عملیاتی بندر از طریق مشارکت بخش خصوصی، جذابیت منطقه را برای شرکت‌های داخلی و خارجی افزایش خواهد داد.

چشم‌انداز آینده؛ اقتصاد دریامحور و تکمیل زنجیره تأمین

سیاست‌های کلان منطقه آزاد انزلی بر توسعه اقتصاد دریامحور، تکمیل حلقه‌های زنجیره تأمین و تقویت جایگاه منطقه در کریدورهای تجاری شمال کشور استوار است. بندر کاسپین با دارا بودن بهترین آبخور در میان بنادر جنوبی دریای خزر، ظرفیت بالقوه بالایی برای جذب بارهای ترانزیتی دارد. برنامه‌های آتی شامل توسعه بیشتر اسکله‌ها، تقویت پسکرانه‌ها، افزایش ظرفیت ریلی و بهبود فرآیندهای گمرکی و ترخیص کالا است.

با اجرای توافقات اخیر و ادامه پروژه‌های زیرساختی، انتظار می‌رود بندر کاسپین در ماه‌ها و سال‌های آینده نقش پررنگ‌تری در تجارت منطقه‌ای ایفا کند. این مسیر نه تنها به نفع اقتصاد گیلان و شمال کشور خواهد بود، بلکه می‌تواند سهم ایران را در ترانزیت بین‌المللی از طریق کریدور شمال - جنوب افزایش دهد و به تحقق اهداف توسعه پایدار و اقتصاد مقاومتی کمک کند.

در مجموع، توافق سازمان منطقه آزاد انزلی با تیتان دیزل را می‌توان گامی عملی در جهت تکمیل زیرساخت‌های نرم و سخت لجستیکی دانست؛ گامی که اگر بایپیگیری مستمر و هماهنگی دستگاه‌های مرتبط همراه شود، بندر کاسپین را به یکی از قطب‌های واقعی تجارت و ترانزیت در شمال کشور تبدیل خواهد کرد.

توافق راهبردی منطقه آزاد انزلی با تیتان دیزل؛ گامی برای تکمیل حلقه‌های کریدور شمال - جنوب

بندر کاسپین در مسیر تقویت لجستیک



فله خشک، چندمنظوره، کالاهای عمومی، رورو و مسافری می‌شود. موج‌شکن‌های شرقی و غربی نیز با طول مجموعاً بیش از ۵۸۰۰ متر، حوضچه آرامش مناسبی برای تردد کشتی‌ها فراهم کرده‌اند.

ظرفیت اولیه بندر در فازهای نخست بین ۳ تا ۵ میلیون تن در سال برآورده شده بود، اما با توسعه اسکله‌ها و زیرساخت‌های پسکرانه (از جمله انبارهای سربوشیده با ظرفیت نگهداری سالانه حدود یک میلیون تن کالا در فاز اول) این رقم به‌طور قابل توجهی افزایش یافته است. گزارش‌ها نشان می‌دهد حجم تخلیه و بارگیری در این بندر طی سال‌های اخیر رشد چشمگیری داشته و در مقاطعی بالاترین نرخ رشد را در میان بنادر شمالی کشور ثبت کرده است. در سال ۱۴۰۴ حجم عملیات به حدود ۱٫۲ میلیون تن رسید که نسبت به سال‌های پیشین رشد معناداری محسوب می‌شود.

اتصال ریلی؛ مکمل حیاتی کریدور شمال - جنوب

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی بندر کاسپین، اتصال آن به شبکه ریلی سراسری کشور است. پروژه اتصال راه‌آهن رشت - بندر کاسپین که

تجارت جهان سازمان منطقه آزاد انزلی در ادامه برنامه‌های توسعه‌ای خود برای تقویت زیرساخت‌های تجاری و ترانزیتی شمال کشور، توافقاتی با راهبردی با شرکت «تیتان دیزل» امضا کرد؛ توافقی که با محوریت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و ارتقای توان لجستیکی منطقه، می‌تواند نقش بندر کاسپین را در کریدور شمال - جنوب پررنگ‌تر کند. این توافقاتی در نشست با حضور مصطفی طاعتی‌مقدم، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، و مجید فاتحی، عضو هیئت‌مدیره و معاون توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری، به امضا رسید.

بر اساس مفاد همکاری، دو طرف بر توسعه زیرساخت‌های پشتیبان تجارت، تسهیل فرآیندهای واردات و ترخیص کالا و فراهم‌سازی بستر مناسب‌تر برای فعالیت فعالان اقتصادی در منطقه تأکید کرده‌اند. هدف اصلی این همکاری، افزایش بهره‌وری لجستیکی و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های بندر کاسپین عنوان شده است.

در این چارچوب، تأمین و تقویت ناوگان تخصصی حمل‌ونقل، بهبود ارتباط میان بنادر، مراکز تجاری و مسیرهای ترانزیتی و همچنین افزایش سرعت جابه‌جایی کالا از جمله محورهای مورد توجه طرفین است؛ اقداماتی که می‌تواند کیفیت خدمات لجستیکی در شمال کشور را ارتقا دهد.

مسئولان منطقه آزاد انزلی معتقدند این همکاری علاوه بر تقویت توان عملیاتی منطقه، می‌تواند جذابیت این منطقه را برای سرمایه‌گذاران و شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و زنجیره تأمین افزایش دهد.

این توافق در چارچوب سیاست‌های کلان منطقه آزاد انزلی برای توسعه اقتصاد دریامحور، تکمیل حلقه‌های زنجیره تأمین و تقویت جایگاه منطقه در کریدورهای تجاری شمال کشور منعقد شده و انتظار می‌رود آثار آن در ماه‌های آینده در بخش‌های مختلف اقتصادی و لجستیکی منطقه نمایان شود.

بندر کاسپین؛ بزرگ‌ترین زیرساخت بندری ایران در دریای خزر

بندر کاسپین که در محدوده منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی و سواحل شهرستان بندر انزلی واقع شده، به‌عنوان بزرگ‌ترین زیرساخت بندری ایران در دریای خزر شناخته می‌شود. این مجتمع بندری با رویکرد صادراتی و با هدف توسعه روابط اقتصادی با کشورهای حاشیه دریای خزر و فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب توسط قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا ساخته شده و همچنان در حال توسعه است.

عملیات عمرانی فاز نخست این بندر از سال ۱۳۸۹ آغاز شد و هیئت وزیران در بهمن‌ماه ۱۳۹۶ آن را به‌عنوان مرز رسمی و مجاز دریایی تعیین کرد. مجتمع بندری کاسپین در طراحی نهایی دارای ۲۵ پست اسکله با طول پهلوگیری حدود ۴۷۲۰ متر و ظرفیت سالانه ۱۵ میلیون تن کالا است. اسکله‌های آن شامل ترمینال‌های کانتینری، نفتی، کالاهای

گزارش کوتاه

موقعیت استراتژیک در مدیترانه



تجارت جهان معاون وزیر زیرساخت‌ها و حمل‌ونقل ایتالیا، ادواردو ریکسی، در ۲۴ جولای ۲۰۲۴ اعلام کرد که گسترش zona franca بندر Trieste به طور جدی پیگیری می‌شود. وی این بندر را «یکبوم غیرقابل جایگزینی» توصیف کرد و هشدار داد که بدون سرمایه‌گذاری مناسب، خطر از دست دادن ترافیک به بنادر مقابل وجود دارد. این اعلامیه بخشی از استراتژی گسترده‌تر ایتالیا برای تقویت سیستم بندری و جذب ترافیک بین‌المللی است.

Trieste به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد در شمال دریای آدریاتیک، نقش کلیدی در تجارت ایتالیا و اتصال به بازارهای اروپای مرکزی دارد. گسترش zona franca می‌تواند معافیت‌های گمرکی، ساده‌سازی اداری و جذابیت بین‌المللی را افزایش دهد. ریکسی بر نیاز به روابط با کشورهای ثالث و سرمایه‌گذاری در بنادر خارج از اتحادیه اروپا برای جذب ترافیک تأکید کرد و گفت که ایتالیا باید مانند کشورهای دریایی دیگر، استراتژی تهاجمی داشته باشد.

از نظر آماری، بنادر ایتالیا بخش مهمی از تجارت خارجی کشور را تشکیل می‌دهند. گسترش zona franca می‌تواند جریان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را افزایش دهد و اشتغال در بخش لجستیک را تقویت کند. این حرکت با روند‌های گسترده‌تر اروپا همخوانی دارد. ZES Unica در جنوب ایتالیا مشوق‌های مالیاتی ارائه می‌دهد، مناطق آزاد اسپانیا بر نوآوری تمرکز دارند و کمیسیون اروپا بر مدرن‌سازی مناطق آزاد با اهداف Green Deal تأکید دارد.

تحلیلگران معتقدند گسترش Trieste می‌تواند موقعیت ایتالیا را در زنجیره تأمین اروپا تقویت کند. چالش‌هایی مانند رقابت شدید بنادر شمال آفریقا، هزینه انرژی و نیاز به زیرساخت‌های مدرن وجود دارد، اما سرمایه‌گذاری استراتژیک می‌تواند ترافیک را حفظ کند و حتی افزایش دهد. ریکسی بر اهمیت روابط با کشورهای ثالث برای جذب ترافیک تأکید کرد و گفت که ایتالیا باید مانند جمهوری‌های دریایی قدیمی، استراتژی بین‌المللی داشته باشد. برای سرمایه‌گذاران خارجی، این گسترش فرصت‌های لجستیکی ایجاد می‌کند.

گزارش کوتاه

رییس کل گمرک به دیدار دبیر جدید مناطق آزاد آمد



راهکارهای عملیاتی برای رفع آنها ارائه دهد. کارشناسان معتقدند موفقیت این کمیته، در صورتی که با اختیارات اجرایی و پیگیری مستمر همراه باشد، می‌تواند بخشی از گلوگاه‌های موجود در مبادلات تجاری مناطق آزاد را برطرف کرده و زمینه را برای افزایش کارایی نظام گمرکی، تسهیل تجارت و تقویت نقش مناطق آزاد در صادرات فراهم کند. چند روز پیش با ایستادگی و پیگیری هادی مقدم‌زاده، مدیرعامل منطقه آزاد ارس، مدیر گمرک منصوب شده توسط فرود عسگری که بدون هماهنگی با مقدم‌زاده انجام شده بود با حکم مرجع قضایی، برکنار شد. اجرای ماده ۶۵ از خواسته‌های به حق مدیران مناطق آزاد است که در دولت چهاردهم شاهد تحقق آن برای نخستین بار هستیم.

هماهنگی میان گمرک و مناطق آزاد متمرکز بود؛ حوزه‌ای که سال‌ها از سوی فعالان اقتصادی به‌عنوان یکی از چالش‌های اصلی تجارت کشور مطرح شده است. دو طرف همچنین راهکارهای تسریع در واردات کالاهای اساسی از مبادی مناطق آزاد را بررسی کردند؛ اقدامی که می‌تواند در تأمین به‌موقع نیازهای بازار داخلی و کاهش زمان ترخیص کالاها نقش مؤثری ایفا کند.

در این نشست، توسعه همکاری‌های نهادی و ایجاد سازوکارهای مشترک برای حل مسائل اجرایی نیز مورد تأکید قرار گرفت. بر همین اساس، مقرر شد کمیته فنی مشترکی میان دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و گمرک جمهوری اسلامی ایران تشکیل شود تا به‌صورت مستمر، مسائل و چالش‌های میان دودستگاه را بررسی کرده و

تجارت جهان در شرایطی که سرعت بخشی به زنجیره تأمین و کاهش موانع اداری به یکی از مهم‌ترین مطالبات فعالان اقتصادی تبدیل شده است، نشست مشترک رییس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، نشانه‌ای از تلاش دولت برای ایجاد هماهنگی بیشتر میان دو نهاد کلیدی تجارت کشور به شمار می‌رود.

در این چارچوب، فرود عسگری، رییس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران، با حسین فروزان، دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در ساختمان شماره ۵۱ بلوار اسفندیار، دیدار و درباره راهکارهای ارتقای همکاری‌های مشترک گفت‌وگو کرد. محور اصلی مذاکرات بر تسهیل فرآیندهای تجاری، کاهش موانع اجرایی و افزایش

تجارت جهانی گزارش می دهد

روایت صعود ارس



یکی از گزینه های اصلی توسعه فعالیت های صنعتی خود انتخاب کنند. در سال های اخیر صنایع غذایی به یکی از مهم ترین بخش های تولیدی ارس تبدیل شده است. نزدیکی به قطب های کشاورزی آذربایجان شرقی و استان های همجوار، امکان تأمین مواد اولیه را برای کارخانه های صنایع غذایی فراهم کرده است. تولید انواع محصولات لبنی، فرآورده های گوشتی، نوشیدنی ها، محصولات بسته بندی شده، کنسروها و فرآورده های کشاورزی علاوه بر تأمین بازار داخلی، سهم مهمی در صادرات منطقه نیز دارد. کشاورزی مدرن نیز یکی از پایه های اصلی اقتصاد ارس به شمار می رود. توسعه گلخانه های صنعتی، استفاده از فناوری های نوین آبیاری، تولید محصولات صادراتی و به کارگیری دانش روز کشاورزی باعث شده این منطقه در زمینه تولید محصولات گلخانه ای وباغی جایگاه ویژه ای به دست آورد. تولید محصولات با کیفیت و صادرات آن ها به کشورهای همسایه، ارزش افزوده قابل توجهی برای منطقه ایجاد کرده است. از سوی دیگر، توسعه صنایع دارویی، شیمیایی و تجهیزات پزشکی نیز در سال های اخیر شتاب گرفته است. حضور شرکت های فعال در این حوزه هانشان می دهد ارس به تدریج از صنایع سنتی فاصله گرفته و به سمت تولید محصولات با فناوری بالاتر حرکت می کند. این تغییر رویکرد می تواند در آینده سهم صنایع دانش بنیان را در اقتصاد منطقه افزایش دهد. توسعه فعالیت شرکت های دانش بنیان از دیگر برنامه های مهم منطقه آزاد ارس است. ایجاد مراکز نوآوری، همکاری با دانشگاه ها،

حمایت از استارت آپ ها و فراهم کردن بستر فعالیت شرکت های فناوری، زمینه شکل گیری اقتصاد مبتنی بر دانش را در این منطقه فراهم کرده است. این روند نه تنها موجب افزایش بهره وری صنایع می شود، بلکه قدرت رقابت تولیدکنندگان ایرانی را در بازارهای جهانی نیز افزایش خواهد داد. رشد صنایع تولیدی در منطقه آزاد ارس، آثار قابل توجهی بر بازار کار شمال غرب کشور نیز بر جای گذاشته است. راه اندازی واحدهای صنعتی جدید، توسعه صنایع موجود و افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی، هزاران فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده است. علاوه بر اشتغال در کارخانه ها، فعالیت بخش هایی مانند حمل و نقل، خدمات فنی، انبارداری، بسته بندی، بازرگانی و خدمات مالی نیز رونق گرفته و این زنجیره اقتصادی به بهبود معیشت بسیاری از خانوارهای منطقه کمک کرده است. در واقع، ارس تنها محل استقرار کارخانه ها نیست، بلکه به یک اکوسیستم اقتصادی تبدیل شده که صنایع و خدمات در کنار یکدیگر رشد می کنند.

یکی از ویژگی های مهم ارس، تنوع صنایع مستقر در آن است. برخلاف برخی مناطق که وابستگی زیادی به یک صنعت خاص دارند، در ارس مجموعه ای از صنایع سبک، متوسط و حتی صنایع پیشرفته در کنار هم فعالیت می کنند. این تنوع موجب شده منطقه در برابر نوسانات بازار مقاوم تر باشد و کاهش فعالیت در یک بخش، کل اقتصاد منطقه را با بحران مواجه نکند. چنین ساختاری، یکی از مهم ترین

تجارت جهان تبدیل شدن به قطب تولید، حاصل یک تصمیم یا یک پروژه نیست؛ ارس این جایگاه را با توسعه زیرساخت، جذب سرمایه و پیوند با بازارهای منطقه ای به دست آورده و اکنون یکی از مهم ترین مراکز صنعتی کشور به شمار می رود.

منطقه آزاد ارس در شمال غرب ایران و در مجاورت سه کشور جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نزدیکی به ترکیه قرار گرفته است؛ موقعیتی که از همان ابتدای تأسیس، این منطقه را به یکی از مستعدترین نقاط کشور برای توسعه تجارت و سرمایه گذاری تبدیل کرد. با این حال، آنچه امروز ارس را از بسیاری از مناطق آزاد کشور متمایز کرده، تغییر رویکرد از تجارت صرف به سمت تولید، صادرات و ایجاد ارزش افزوده است؛ رویکردی که طی سال های اخیر نتایج قابل توجهی در رشد اقتصادی و اشتغال منطقه به همراه داشته است. در سال های ابتدایی فعالیت مناطق آزاد، بسیاری از این مناطق بیش از آنکه پایگاه تولید باشند، به مراکز مبادلات تجاری و واردات کالا تبدیل شدند؛ اما مدیریت منطقه آزاد ارس با تمرکز بر توسعه صنایع، ایجاد زیرساخت های صنعتی و حمایت از سرمایه گذاران، مسیر متفاوتی را انتخاب کرد. نتیجه این سیاست ها، شکل گیری صدها واحد تولیدی در حوزه های مختلف صنعتی، کشاورزی، غذایی، دارویی، شیمیایی، نساجی، قطعه سازی، تجهیزات صنعتی و محصولات دانش بنیان بوده است. یکی از مهم ترین دلایل موفقیت ارس، موقعیت راهبردی آن در کریدورهای بین المللی حمل و نقل است. این منطقه در مسیر اتصال ایران به بازارهای قفقاز، روسیه، اروپا و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا قرار دارد. دسترسی آسان به بازارهای خارجی موجب شده بسیاری از تولیدکنندگان، ارس را به عنوان پایگاه تولید صادراتی خود انتخاب کنند. کاهش هزینه حمل و نقل، کوتاه شدن زمان صادرات و دسترسی همزمان به بازار داخلی و خارجی، مزیتی است که کمتر منطقه ای در کشور از آن برخوردار است. در کنار موقعیت جغرافیایی، توسعه زیرساخت ها نقش تعیین کننده ای در تبدیل ارس به قطب تولیدی ایفا کرده است. ایجاد شهرک های صنعتی مجهز، توسعه شبکه برق، گاز، آب، مخابرات، فیبر نوری، جاده های استاندارد، انبارهای مدرن و مراکز لجستیکی، شرایطی را فراهم کرده که سرمایه گذاران بدون دغدغه کمبود زیرساخت بتوانند فعالیت خود را آغاز کنند. این موضوع یکی از مهم ترین دلایل افزایش استقبال بخش خصوصی از سرمایه گذاری در منطقه آزاد ارس بوده است. عامل مهم دیگر، سیاست های حمایتی از سرمایه گذاران است. معافیت های مالیاتی، تسهیل فرایند صدور مجوزها، کاهش بروکراسی اداری، امکان ثبت شرکت با سرعت بیشتر، حمایت از سرمایه گذاران خارجی و ارائه خدمات متمرکز، فضای کسب و کار را در این منطقه نسبت به بسیاری از نقاط کشور رقابتی تر کرده است. همین مزایا سبب شده سرمایه گذاران داخلی و خارجی، ارس را به عنوان

گزارش کوتاه

خبر خوش برای ارس پلاک ها؛

سهلان؛ ظرفیتی گرفتار تعلل



یکی از مهم ترین چالش های سهلان، بروکراسی پیچیده و زمان بر برای سرمایه گذاران است. بسیاری از فعالان اقتصادی معتقدند طولانی شدن فرایند اخذ مجوزها، تغییر مداوم مقررات و نبود ثبات در سیاست های اقتصادی، انگیزه سرمایه گذاری را کاهش می دهد. در چنین شرایطی حتی مناسب ترین زیرساخت های فیزیکی نیز نمی توانند به تنهایی موتور رشد اقتصادی باشند. از سوی دیگر، رقابت میان مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور نیز شدت گرفته است. هر منطقه برای جذب سرمایه ناچار است مزیت رقابتی مشخصی ارائه دهد. اگر سهلان نتواند خدمات سریع تر، هزینه کمتر و مشوق های مؤثرتر نسبت به رقبای فراهم کند، بخشی از سرمایه های بالقوه به سایر مناطق منتقل خواهد شد. چالش دیگر، کمبود شفافیت در انتشار آمار عملکرد است. اطلاعات دقیق درباره میزان صادرات، حجم سرمایه گذاری محقق شده، نرخ بهره برداری واحدهای صنعتی و اشتغال ایجاد شده به صورت مستمر منتشر نمی شود. همین موضوع ارزیابی عملکرد مدیران و سیاست گذاری آینده را دشوار کرده است. در نهایت، آینده سهلان بیش از آنکه به تعداد پروژه های افتتاح شده وابسته باشد، به کیفیت حکمرانی اقتصادی وابسته است. اگر اصلاحات اداری، تسهیل سرمایه گذاری، انتشار شفاف آمار و تکمیل زنجیره های تولید در اولویت قرار گیرد، این منطقه می تواند به یکی از بازیگران مهم اقتصاد شمال غرب کشور تبدیل شود. در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که سهلان نیز مانند برخی مناطق ویژه دیگر، بیشتر با آمار افتتاح پروژه ها شناخته شود تا اثر واقعی بر رشد تولید، صادرات و اشتغال.

تجارت جهان میان وعده های پرتکرار توسعه و واقعیت های میدانی، منطقه ویژه اقتصادی سهلان هنوز نتوانسته جایگاه متناسب با ظرفیت های لجستیکی و صنعتی خود را به دست آورد؛ شکافی که بیش از هر چیز، ریشه در کندی تصمیم گیری و ضعف اجرای سیاست های حمایتی دارد. منطقه ویژه اقتصادی سهلان طی ماه های اخیر بار دیگر در اخبار اقتصادی کشور قرار گرفت؛ از بهره برداری پروژه های عمرانی و سرمایه گذاری گرفته تا تأکید مسئولان بر نقش این منطقه در توسعه صادرات و جذب سرمایه. با این حال، آنچه در عمل مشاهده می شود، فاصله ای محسوس میان وعده های توسعه و نتایج ملموس اقتصادی است. سهلان به دلیل قرار گرفتن در مجاورت تبریز و دسترسی مناسب به شبکه حمل و نقل، از ظرفیت های قابل توجهی برای تبدیل شدن به یکی از قطب های لجستیکی و صنعتی شمال غرب کشور برخوردار است. اما این مزیت ها زمانی ارزش اقتصادی پیدا می کنند که زیرساخت های نرم افزاری، فرآیندهای اداری و سیاست های حمایتی نیز همگام با توسعه فیزیکی پیش بروند.

در ماه های گذشته چندین پروژه عمرانی و سرمایه گذاری در سهلان به بهره برداری رسید؛ اقدامی که در ظاهر نشانه حرکت رو به جلو است. اما تجربه سال های گذشته نشان داده صرف افتتاح پروژه هانی نمی تواند معیار موفقیت باشد. پرسش اصلی این است که این طرح ها چه میزان اشتغال پایدار ایجاد کرده اند، چه سهمی در افزایش صادرات داشته اند و تا چه اندازه نتوانسته اند سرمایه گذاران جدید را جذب کنند. پاسخ شفاف به این پرسش ها همچنان در دسترس افکار عمومی نیست.

گزارش کوتاه

لاوان در تنگنای فرصت ها



تجارت جهان جزیره ای که می توانست به موتور پیشبران تجارت انرژی ایران تبدیل شود، امروز بیش از آنکه از کمبود ظرفیت رنج ببرد، گرفتار تأخیر در تصمیم گیری، فرسودگی زیرساخت ها و فرصت های از دست رفته است. جزیره لاوان سال هاست در معادلات انرژی ایران جایگاهی ویژه دارد. استقرار پالایشگاه نفت، تأسیسات نفت و گاز، اسکله های صادراتی و موقعیت ممتاز در خلیج فارس، این منطقه را به یکی از مهم ترین مراکز راهبردی کشور تبدیل کرده است. با این حال، مرور تازه ترین اخبار و تحولات نشان می دهد ظرفیت های اقتصادی لاوان همچنان زیر سایه چالش هایی قرار دارد که نه تنها بر تولید، بلکه بر آینده سرمایه گذاری

در این منطقه نیز اثر گذاشته است. یکی از مهم ترین موضوعات ماه های اخیر، آسیب وارده شده به پالایشگاه لاوان در جریان تنش های نظامی منطقه بود؛ رخدادی که به گفته مسئولان، بخشی از ظرفیت تولید این مجموعه را از مدار خارج کرد و ضرورت بازسازی سریع زیرساخت ها را بیش از گذشته آشکار ساخت. هرچند تلاش هایی برای استمرار تولید انجام شده، اما کاهش ظرفیت عملیاتی پالایشگاه نشان داد که اتکای بیش از حد به تأسیسات قدیمی و نبود برنامه جامع نوسازی، هزینه های سنگینی بر صنعت انرژی تحمیل می کند.

از سوی دیگر، لاوان سال هاست با مسئله توسعه نامتوازن روبه روست. بخش عمده سرمایه گذاری ها به صنایع بالادستی نفت و گاز محدود مانده و صنایع پایین دستی، خدمات لجستیکی، گردشگری دریایی و فعالیت های دانش بنیان سهم اندکی از برنامه های توسعه ای داشته اند. این در حالی است که بسیاری از مناطق انرژی محور جهان با تنوع بخشی به فعالیت های اقتصادی، توانسته اند وابستگی خود را به درآمدهای نفتی کاهش دهند.

کارشناسان معتقدند نبود مشوق های مؤثر برای جذب سرمایه گذاران خصوصی، پیچیدگی فرآیندهای اداری و کندی اجرای پروژه های زیرساختی، از مهم ترین عوامل عقب ماندن لاوان نسبت به ظرفیت های واقعی آن است. در شرایطی که رقابت منطقه ای برای جذب سرمایه شدت گرفته، هرگونه تعلل در اصلاح ساختارهای مدیریتی می تواند فرصت های اقتصادی را به رقبای منطقه ای واگذار کند. مسئله دیگر، وضعیت زیرساخت های عمومی جزیره است. توسعه صنعتی بدون ارتقای هم زمان خدمات شهری، حمل و نقل، مسکن کارکنان و امکانات رفاهی، پایداری فعالیت های اقتصادی را با چالش روبه رو می کند. فعالان این حوزه بارها بر لزوم سرمایه گذاری در زیرساخت های غیرنفتی تأکید کرده اند، اما روند اجرای این طرح ها همچنان کند ارزیابی می شود.

در کنار این مسائل، شرایط ژئوپلیتیکی خلیج فارس نیز بر اهمیت لاوان افزوده است. هرگونه اختلال در امنیت یا زنجیره تأمین، مستقیماً بر تولید و صادرات انرژی اثر می گذارد. همین موضوع ضرورت مقاوم سازی تأسیسات، افزایش تاب آوری زیرساخت ها و تنوع بخشی

به مسیرهای پشتیبانی را دوچندان کرده است. با وجود همه این چالش ها، ظرفیت های لاوان همچنان قابل توجه است. دسترسی به آب های آزاد، مجاورت با میدان های نفت و گاز، نیروی انسانی متخصص و سابقه طولانی فعالیت صنعتی، مزیت هایی هستند که در صورت اصلاح سیاست های مدیریتی می توانند این جزیره را به یکی از پیشران های اقتصاد دریامحور ایران تبدیل کنند.

اکنون پرسش اصلی این است که آیا سیاست گذاران از رخداد های اخیر برای بازنگری در مسیر توسعه لاوان استفاده خواهند کرد یا این منطقه همچنان در چرخه تکراری وعده، تأخیر و بهره برداری ناقص از ظرفیت های خود باقی خواهد ماند. آینده لاوان بیش از هر زمان دیگری به تصمیم هایی وابسته است که امروز درباره نوسازی زیرساخت ها، جذب سرمایه و اصلاح حکمرانی اقتصادی اتخاذ می شود؛ تصمیم هایی که می توانند این جزیره را از یک مرکز صرفاً نفتی، به یک قطب واقعی توسعه و تجارت دریایی تبدیل کنند یا فرصت تاریخی آن را برای سال های دیگر به تعویق بیندازند.

تجارت جهانی، تحلیل می کند؛

تأثیر بنزین ۱۰ هزار تومانی بر مناطق آزاد ایران



شب‌نم درخشان

معاون سردبیر

تجارت جهان افزایش قیمت بنزین به سطح ۱۰ هزار تومان در هر لیتر، یکی از مهم‌ترین تحولات بالقوه در اقتصاد ایران محسوب می‌شود که پیامدهای گسترده‌ای بر مناطق آزاد تجاری-صنعتی کشور خواهد داشت. این مناطق که با هدف جذب سرمایه‌گذاری، تسهیل تجارت، ایجاد اشتغال وتوسعه صادرات ایجاد شده‌اند، به دلیل ویژگی‌های خاص جغرافیایی، اقتصادی و حقوقی خود، نسبت به تغییرات قیمت سوخت واکنش متفاوتی نشان می‌دهند. در ادامه، تأثیر این تغییر قیمت از ابعاد مختلف بررسی می‌شود.

افزایش هزینه‌های لجستیک وحمل‌ونقل

یکی از مستقیم‌ترین وسریع‌ترین پیامدهای بنزین ۱۰ هزار تومانی، افزایش قابل توجه هزینه حمل‌ونقل است. مناطق آزاد ایران عمدتاً در نقاط مرزی یا جزایر قرار دارند و وابستگی شدیدی به حمل‌ونقل جاده‌ای، دریایی و در برخی موارد هوایی دارند.

در مناطقی مانند چابهار، قشم و کیش که فاصله قابل توجهی با مراکز جمعیتی و صنعتی کشور دارند، افزایش قیمت سوخت به‌طور مستقیم هزینه انتقال مواد اولیه به منطقه و ارسال محصولات نهایی به بازارهای داخلی یا صادراتی را بالا می‌برد. برآوردها نشان می‌دهد که در صورت دو یا سه برابر شدن قیمت بنزین نسبت به سطوح یارانه‌ای قبلی، هزینه تمام‌شده حمل جاده‌ای می‌تواند بین ۲۵ تا ۴۰ درصد افزایش یابد. این موضوع به‌ویژه برای واحدهای تولیدی کوچک ومتوسط که حاشیه سود محدودی دارند، فشار جدی ایجاد می‌کند.

در مقابل، برخی مناطق آزاد که به‌بنادر بزرگ دسترسی دارند (مانند چابهار و انزلی) ممکن است بتوانند بخشی از این فشار را با افزایش سهم حمل دریایی جبران کنند. با این حال، حتی در این موارد نیز هزینه سوخت کشتی‌ها و عملیات بندری تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

تأثیر بر جذابیت سرمایه‌گذاری و هزینه تولید

یکی از مزیت‌های اصلی مناطق آزاد ایران، کاهش هزینه‌های عملیاتی برای سرمایه‌گذاران بوده است. افزایش شدید قیمت بنزین این مزیت را تضعیف می‌کند. هزینه انرژی و حمل‌ونقل از جمله مهم‌ترین مؤلفه‌های قیمت تمام‌شده در صنایع سبک، مونتاژ، بسته‌بندی و حتی خدمات گردشگری است.

در صنایعی که وابستگی بالایی به جابه‌جایی کالا دارند (مانند صنایع غذایی، مصالح ساختمانی و کالاهای مصرفی)، افزایش قیمت سوخت می‌تواند حاشیه سود را به‌طور محسوسی کاهش دهد. این موضوع به‌ویژه

گزارش کوتاه

شریان شمالی صادرات ایران



صادرات، زمینه رشد ترانزیت کالا و صادرات مجدد را نیز فراهم کرده است.

یکی دیگر از عوامل مؤثر در تقویت صادرات غیرنفتی از منطقه آزاد انزلی، توسعه حمل‌ونقل ترکیبی است. اتصال حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای و درآینده ریلی، هزینه انتقال کالا را کاهش داده و زمان دسترسی به بازارهای خارجی را کوتاه‌تر می‌کند. تکمیل راه‌آهن رشت ـ کاسپین و اتصال آن به شبکه ریلی کشور، می‌تواند جایگاه این منطقه را به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیکی شمال ایران تثبیت کند. کارشناسان معتقدند با بهره‌برداری کامل از این مسیر، سهم ایران در کریدور شمال ـ جنوب افزایش یافته و صادرات غیرنفتی نیز رشد قابل توجهی خواهد داشت.

توافق تجارت آزاد میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز فرصت تازه‌ای پیش روی فعالان اقتصادی منطقه آزاد انزلی قرار داده است. کاهش یا حذف تعرفه‌های گمرکی برای طیف گسترده‌ای از کالاها، امکان رقابت بیشتر محصولات ایرانی در بازارهای منطقه را فراهم کرده است. نزدیکی جغرافیایی انزلی به این کشورها باعث شده بسیاری از صادرکنندگان، این منطقه را به عنوان پایگاه اصلی فعالیت خودانتخاب کنند.

در کنار توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ایجاد شهرک‌های صنعتی و جذب سرمایه‌گذاری در صنایع صادرات‌محور نیز از دیگر اقدامات مهم منطقه آزاد انزلی بوده است. واحدهای فعال در حوزه صنایع غذایی، فرآوری محصولات کشاورزی، صنایع سلولزی، محصولات شیمیایی، تجهیزات صنعتی، پوشاک و

صنایع دانش بنیان، بخشی از تولیدات خود را مستقیماً به بازارهای خارجی صادر می‌کنند. این موضوع علاوه بر افزایش ارزآوری، موجب ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و رونق تولید در استان گیلان شده است.

صادرات محصولات کشاورزی نیز یکی از ظرفیت‌های مهم منطقه آزاد انزلی محسوب می‌شود. نزدیکی به مراکز تولید محصولات باغی، شیلات، صنایع غذایی و فرآورده‌های کشاورزی، فرصت مناسبی برای صادرات این کالاها به کشورهای حاشیه دریای خزر فراهم کرده است. ایجاد سردخانه‌های مدرن، مراکز بسته‌بندی و انبارهای مکانیزه، کیفیت محصولات صادراتی را افزایش داده و ضایعات را کاهش داده است. این اقدامات باعث شده محصولات ایرانی با استانداردهای بالاتری وارد بازارهای هدف شوند.

در حوزه لجستیک نیز منطقه آزاد انزلی طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی انجام داده است. توسعه انبارهای عمومی، مراکز توزیع کالا، سامانه‌های هوشمند مدیریت زنجیره تأمین و گمرک الکترونیکی، فرایند صادرات را برای فعالان اقتصادی ساده‌تر کرده است. کاهش زمان انجام تشریفات گمرکی وحذف بخشی از بروکراسی اداری، هزینه تجارت را کاهش داده و انگیزه سرمایه‌گذاری در این منطقه را افزایش داده است.

با وجود این ظرفیت‌ها، همچنان چالش‌هایی نیز پیش روی توسعه صادرات غیرنفتی از منطقه آزاد انزلی قرار دارد. محدودیت‌های بانکی ناشی از تحریم‌ها، مشکلات نقل‌وانتقال ارز، نوسانات نرخ ارز، کمبود خطوط منظم کشتیرانی، هزینه‌های حمل‌ونقل و برخی ناهماهنگی‌های اداری، از جمله موانعی هستند که فعالان اقتصادی بارها به آن اشاره کرده‌اند. همچنین بخشی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل ولجستیک هنوز به مرحله بهره‌برداری کامل نرسیده‌وتکمیل آنها نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتر است. کارشناسان اقتصادی بر این باورند که رفع این موانع می‌تواند ظرفیت صادرات منطقه آزاد انزلی را چندین برابر افزایش دهد. توسعه همکاری با کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا، افزایش خطوط منظم دریایی، تکمیل شبکه ریلی، حمایت از صنایع صادرات‌محور، تسهیل باگشت ارز حاصل از صادرات و جذب سرمایه‌گذاران خارجی، از مهم‌ترین اقداماتی است که می‌تواند جایگاه این منطقه را در تجارت منطقه‌ای ارتقا دهد.

گزارش کوتاه

بندر کاسپین در مسیر تقویت لجستیک



تجارت جهان

کاسپین عنوان شده است. در این چارچوب، تأمین و تقویت ناوگان تخصصی حمل‌ونقل، بهبود ارتباط میان بنادر، مراکز تجاری و مسیرهای ترانزیتی و همچنین افزایش سرعت جابه‌جایی کالا از جمله محورهای مورد توجه طرفین است؛ اقداماتی که می‌تواند کیفیت خدمات لجستیکی در شمال کشور را ارتقا دهد.

مسئولان منطقه آزاد انزلی معتقدند این همکاری علاوه بر تقویت توان عملیاتی منطقه، می‌تواند جذابیت این منطقه آزاد را برای سرمایه‌گذاران و شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و زنجیره تأمین افزایش دهد.

این توافق در چارچوب سیاست‌های کلان منطقه آزاد انزلی برای توسعه اقتصاد دریامحور، تکمیل حلقه‌های زنجیره تأمین و تقویت جایگاه منطقه در کریدورهای تجاری شمال کشور منعقد شده و انتظار می‌رود آثار آن در ماه‌های آینده در بخش‌های مختلف اقتصادی ولجستیکی منطقه نمایان شود.

سازمان منطقه آزاد انزلی در ادامه برنامه‌های توسعه‌ای خود برای تقویت زیرساخت‌های تجاری و ترانزیتی شمال کشور، توافقنامه‌ای راهبردی با شرکت «تیتان دیزل» امضا کرد؛ توافقی که با محوریت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و ارتقای توان لجستیکی منطقه، می‌تواند نقش بندر کاسپین را در کریدور شمال ـ جنوب پررنگ‌تر کند.

این توافقنامه در نشستی با حضور مصطفی طاعتی‌مقدم، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، و مجید فاتحی، عضو هیئت‌مدیره و معاون توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری، به امضا رسید.

بر اساس مفاد همکاری، دو طرف بر توسعه زیرساخت‌های پشتیبان تجارت، تسهیل فرآیندهای واردات وتربخیص کالا و فراهم‌سازی بستر مناسب‌تر برای فعالیت فعالان اقتصادی در منطقه تأکید کرده‌اند. هدف اصلی این همکاری، افزایش بهره‌وری لجستیکی و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های بندر