

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس کانون نوین تجارت منطقه‌ای

تجارت جهانی بررسی می کند

انزلی؛ سکوی جهش صادرات

مدیرکل ارتباطات نهاد ریاست جمهوری در گفتگو با تجارت جهانی:

انتخاب فروزان برای دبیری مناطق آزاد
بسیار درست بود

بين الملل

جبل علی
در تنگنای ژئوپلیتیک منطقه

تحولات هفته‌های اخیر نشان می‌دهد بزرگ‌ترین بندر و منطقه آزاد خاورمیانه، همزمان با توسعه زیرساخت‌ها، با واقعیاتی تازه روبه‌رو شده است؛ واقعیاتی که امنیت مسیرهای تجاری را به مهم‌ترین دغدغه فعالان اقتصادی تبدیل کرده و پرسش‌هایی جدی درباره آینده مزیت رقابتی جبل علی ایجاد کرده است.

منطقه آزاد جبل علی (JAFZA) طی چند دهه گذشته به یکی از مهم‌ترین مراکز تجارت، ترانزیت و لجستیک جهان تبدیل شده است؛ جایی‌گاهی که بر پایه دسترسی به بندر جبل علی، زیرساخت‌های پیشرفته و قوانین تسهیل‌کننده سرمایه‌گذاری شکل گرفت. اماروداد‌های اخیر نشان می‌دهد حتی قدرتمندترین هاب‌های تجاری نیز از تحولات ژئوپلیتیکی مصون نیستند.

در هفته‌های گذشته، شرکت DP World از سرمایه‌گذاری گسترده برای احداث دو پایانه جدید در فجیره خبر داد؛ پروژه‌ای که به صراحت با هدف گشایش و ابستگی به تنگه هرمز و ایجاد مسیر جایگزین برای شبکه تجاری امارات طراحی شده است. هرچند این طرح از سوی مسئولان به عنوان نووسعه شبکه لجستیکی معرفی شده، اما در عمل بیانگر افزایش نگرانی نسبت به آسیب‌پذیری مسیرهای سنتی تجارت است.

این تصمیم، پریشانی اساسی را مطرح می‌کند؛ اگر جبل علی همچنان من‌ترین و کارآمدترین هاب منطقه است، چرا میلیاردها دلار سرمایه به ایجاد مسیرهای جایگزین اختصاص یافته است؟ پاسخ را باید در تغییر معادلات امنیتی منطقه جست‌وجو کرد؛ جایی که تجارت دیگر صرفاً تابع مزیت اقتصادی نیست و ریسک‌های سیاسی به یکی از عوامل اصلی تصمیم‌گیری سرمایه‌گذاران تبدیل شده‌اند.

لبته توسعه در جیل علی متوقف نشده است. طی ماه‌های اخیر چندین مرکز جستجویی جدید، انبارهای پیشرفته و پروژه‌های مرتبط با صنعت خودرو در این منطقه افتتاح یا کلنگ‌زنی شده‌اند و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی همچنین ادامه دارد. همچنین مسئولان از دستیابی تأسیسات تحت مدیریت این منطقه به اهداف زیست محیطی و توسعه پایدار خبر داده‌اند. با این حال، افزایش ظرفیت به‌تنهایی تضمین‌کننده حفظ جایگاه رقابتی نیست. شرکت‌های بین‌المللی امروز بیش از هر زمان دیگری به تنوع بخشی مسیرهای حمل و نقل، کاهش ریسک و ایجاد زنجیره‌های تأمین انعطاف‌پذیر فکر می‌کنند. همین مسئله باعث شده بخشی از تمرکز سرمایه‌گذاری از یک باب واحد به شبکه‌ای از مسیرهای مکمل منتقل شود.

یادداشت روز

چالش‌های پنهان قطب پتروشیمی ایران

روند تولید به تدریج در حال عادی شدن است. با این حال، کاهش ظرفیت تولید در برخی واحدها و محدودیت‌های عملیاتی نشان می‌دهد که بازگشت به شرایط پیش از بحران هنوز محقق نشده است.

اما مهم‌تر از بازسازی تجهیزات، مسئله اعتماد فعالان اقتصادی است. سرمایه‌گذاری در صنعت پتروشیمی نیازمند اطمینان از ثبات، امنیت و استمرار تولید است. هرگونه اختلال در این زنجیره، علاوه بر کاهش صادرات، بر اعتبار ایران در بازارهای جهانی محصولات پتروشیمی نیز اثر مستقیم می‌گذارد. در چنین شرایطی، صرف اعلام بازگشت تولید بدون انتشار گزارش‌های شفاف از میزان خسارت، برنامه جبران آسیب‌ها و زمان‌بندی دقیق بازسازی، نمی‌تواند نگرانی سرمایه‌گذاران را برطرف کند.

از سوی دیگر، وضعیت نیروی انسانی نیز به یکی از چالش‌های مهم منطقه تبدیل شده است. در ماه‌های گذشته اعتراض‌های کارگری، اختلاف بر سر قراردادها، مطالبات معوق و حتی اخراج برخی نیروها، بار دیگر توجه افکار عمومی

را به مشکلات ساختاری صنایع پتروشیمی جلب کرد. هرچند بخشی از کارگزاران پس از اعتراض ها به محل کار خود بازگشتند، اما این اتفاق نشان داد که بحران های مدیریتی تنها به مسائل فنی و تولیدی محدود نیست و حوزه منابع انسانی نیز نیازمند اصلاحات جدی است.

محسن میرزایی جمارانی
روزنامه نگار

حجرات چهارم

تولید در پتروشیمی های ماهشهر اگرچه نشانه‌ای از تاب‌آوری صنعت است، اما تداوم ایهام درباره امنیت زیرساخت‌ها، وضعیت معیشتی کارگران و نبود برنامه شفاف برای جبران خسارت‌ها، همچنان آینده بزرگ‌ترین هاب پتروشیمی کشور را پارسش‌های جدی روبه‌رو کرده است.

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر بار دیگر در هفته‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین کانون‌های اخبار اقتصادی کشور تبدیل شد. پس از حملات نظامی به بخشی از زیرساخت‌های این منطقه، مسئولان از مهار سریع خسارت‌ها و بازگشت تدریجی واحدهای تولیدی خبر دادند. در مقابل، گزارش‌های میدانی و روایت‌های کارگری نشان می‌دهد که فاصله محسوسی میان آمارهای رسمی و واقعیت‌های جاری در این قطب صنعتی وجود دارد.

بر اساس اطلاعاتی‌های منتشرشده، بخش مهمی از تأسیسات زیربنایی شامل شبکه‌های آب، برق و خدمات جانبی دوباره وارد مدار شده و برخی مجتمع‌ها فعالیت خود را از سر گرفته‌اند. همچنین اعلام شده که زیرساخت‌های اصلی منطقه در وضعیت قابل قبول قرار دارند و

تجارت خارجی؛ بیشران مغفول توسعه یابدار

یت‌های مقطعی، فضای کسب‌وکار را
ش‌بینی کرده‌ و انگیزه فعالان اقتصادی
ر در بازارهای بین‌المللی را کاهش

گرچه تجارت خارجی بدون زیرساخت‌های مکان رشد پایدار ندارد. توسعه بنادر، حمل‌ونقل، گمرکات هوشمند، خدمات فناوری‌های دیجیتال باید همگام با راه‌های تجاری پیش برود. در دنیای دیجیتال هزینه جابه‌جایی کالا به اندازه محصول اهمیت دارد و کشورهایی که راه‌های کارآمدتری دارند، سهم بیشتری از بازار جهانی را به خود اختصاص می‌دهند.

ی به بازارهای صادراتی نیز ضرورتی پذیر است. وابستگی بیش از حد به چند دود، تجارت کشور را در برابر تحولات اقتصادی آسیب پذیر می کند. حضور بازارهای منطقه، استفاده از توافق های تقویت دیپلماسی اقتصادی می تواند مزایای زیادی برای تولیدکنندگان ایرانی و ریسک های ناشی از تمرکز بازار را

ن. موارد، ارتقای کیفیت تولید داخلی
سه‌های دارد. صادرات پایدار تنها با اتکا
قیمتی شکل نمی‌گیرد، بلکه نیازمند
های بین‌المللی، نوآوری، بسته‌بندی
شناخت دقیق نیازهای بازارهای هدف
بت در بازار جهانی دیگر صرفاً بر سر
ست؛ کیفیت، خدمات پس از فروش و
نیز تعیین‌کننده هستند.

تجارت خارجی زمانی می‌تواند به رک اقتصاد ایران تبدیل شود که نگاه جای خود را به برنامه‌ای بلندمدت و ببات بدهد. سیاست‌گذار باید به جای مقطعی، محیطی قابل پیش‌بینی اقتصادی ایجاد کند.

حسام الدين عقياني
عضو تحريک به تجارت جهانی

تجارت خارجی زمانی به موتور
ی تبدیل می شود که سیاست گذاری
نقطه مقطعی فاصله بگیرد و ثبات،
و اعتماد را جایگزین محدودیت های
د.

تجاری در اقتصادهای موزهور
ی برای افزایش صادرات تا تأمین
انی نیست، بلکه یکی از مهم
ترین سنجش کیفیت حکمرانی اقتصادی
رود. هر اندازه سیاست های تجاری
این پایدارتر و ارتباط با بازارهای
برده تر باشد، امکان جذب سرمایه،
و افزایش اشتغال نیز بیشتر خواهد
یل، بی ثباتی مقررات، تغییرات مکرر
و نبود چشم انداز روشن، هزینه
صادی را افزایش داده و قدرت رقابت
شش می دهد.

با وجود برخورداری از منابع طبیعی، ایلیمتیکي ممتاز و دسترسی به بازارهای، هنوز نتوانسته از ظرفیت‌های بی‌پایان خود بهره‌برد. سهم تجارت جهانی همچنان پایین‌تر از واقعی اقتصاد کشور است و این می‌دهد که مشکل تنها به تحریم‌ها محدود شود، بلکه بخشی از آن به ضعف داخلی، تعدد مقررات و نبود میان‌دستگاه‌های اجرایی بازمی‌گردد. بخش‌های مهم، تغییر مداوم مقررات و صادرات و واردات‌کننده و نداشتن برنامه‌ریزی کند که بین اطمینان داشته باشند. صدور و تعدد، تغییر ناگهانی تعرفه‌ها



شب‌نم درخشان

معاون سر‌دبیر

مدیرکل ارتباطات نهاد ریاست جمهوری در گفتگو با تجارت جهانی:

انتخاب فروزان برای دبیری مناطق آزاد بسیار درست بود



تجارت جهان در شرایطی که کشور درگیر یک جنگ تمام‌عیار اقتصادی و شرایط بحرانی است، شریان‌های حیاتی اقتصاد ایران یعنی مناطق آزاد زیر بار سنگین دیوان‌سالاری دولتی و مدیریت‌های ناکارآمد گذشته در حال تضعیف هستند. حسین فروزان در یکی از دشوارترین برهه‌های تاریخی، هدایت دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد را بر عهده گرفته است؛ جایگاهی که به گفته کارشناسان، در دولت گذشته و با حضور افراد «مخالف ماهیت مناطق آزاد»، به شدت تضعیف شد. آیا فروزان می‌تواند با عبور از سد محکم دیوان‌سالاری، راه‌اندازی بانک‌های آفشور (Offshore)، و مقابله با ساختار فرسوده اداری، خون تازه‌ای به رگ‌های تجارت جهانی ایران تزریق کند، یا در باتلاق «دولت پنهان» و کارشکنی‌های داخلی غرق خواهد شد؟ در این گفتگوی صریح و بی‌پرده، بارضا امیدوار تجربی‌شی، اقتصاددان و مدیرکل ارتباطات نهاد ریاست جمهوری به بررسی این مأموریت خطیر، امنیت ملی و پشت‌پرده‌های مدیریت مناطق آزاد پرداخته‌ایم.

با توجه به انتصاب آقای فروزان به عنوان دبیر شورای عالی مناطق آزاد، به نظر شما چه نشانه‌هایی وجود دارد که این انتخاب و انتصاب در این سمت می‌تواند موجب بهبود عملکرد حکمرانی و جذب سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد شود؟

در ابتدا باید عرض کنم که انتخاب ایشان بسیار درست و مطلوب است. با این حال، دوران تصدی آقای فروزان به عنوان دبیر مناطق آزاد، حقیقتاً دوره بسیار دشواری است. به این معنا که شرایط کشور یک شرایط عادی نیست. ما دو جنگ را پشت سر گذاشته‌ایم و اکنون اساساً در شرایط جنگی قرار داریم و در زمان صلح به سر نمی‌بریم؛ بنابراین وضعیت فعلی ترکیبی از شرایط جنگی و نیمه‌آتش‌بس است. اما آقای فروزان با توجه به تجربه بسیار ارزشمندی که در مناطق آزاد، به ویژه در منطقه آزاد ماکو دارند، قاعدتاً باید پیگیر تحقق ظرفیت‌های ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و ماده ۱۱ پیشرفت باشند.

همچنین، ایفای نقش دبیرخانه به عنوان نهاد راهبردی و پشتیبان مناطق آزاد بسیار حائز اهمیت است. دبیرخانه مناطق آزاد دارای یک نقش ستادی در مدیریت این مناطق است که مرحوم مهندس ترکان به نحو احسن این نقش را ایفا کردند. اما در دو دولت گذشته، به خصوص با حضور آقای دکتر عبدالملکی که شخصاً با ماهیت مناطق آزاد مخالف بودند، جایگاه دبیرخانه به شدت تنزل یافت.

من درباره دوره مدیریت آقای مسرور اظهارنظری نمی‌کنم، اما دبیرخانه مناطق آزاد باید نقش واسطه‌گری ایفا کند تا با استفاده از داده‌ها و ظرفیت‌های موجود در مناطق آزاد، شبکه‌های مختلف را به یکدیگر پیوند دهد. هدف نهایی باید این باشد که مناطق آزاد در مسیر ایفای نقش اصلی خود قرار گیرند. قرار نیست به عنوان مثال در منطقه آزاد کیش تولید صورت گیرد، زیرا تولید در این منطقه منطقاً فاقد توجیه اقتصادی است. نقش تولیدی برای مناطقی نظیر اروند، ماکو، ارس، سرخس، چابهار و سیستان تعریف شده است. هر منطقه آزاد باید

با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، نقش لجستیکی و کلیدی مختص به خود را برای کشور ایفا کند. در نتیجه، مناطق آزاد باید به سمت صادرات‌محور شدن حرکت کرده و به دروازه‌های صادراتی تبدیل شوند و در مقابل، نقش دروازه‌وارداتی را برای کالاهای اساسی و کالاهایی که امکان ایجاد ارزش افزوده بر روی آن‌ها وجود دارد، ایفا کنند.

تعامل میان آقای فروزان و مدیران عامل مناطق آزاد می‌تواند مسیر سرمایه‌گذاری را برای سرمایه‌گذاران تسهیل نماید. دبیرخانه باید یک بانک اطلاعاتی جامع ایجاد کند تا فرصت‌های سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد به دقت مشخص شود. فرض کنید من به عنوان یک سرمایه‌گذار قصد دارم در حوزه صادرات معدن یا تولید پوشاک سرمایه‌گذاری کنم؛ دبیرخانه به عنوان قطب و نهاد واسطه‌گر اصلی، باید همچون اتاق فکری عمل کند که سرمایه‌گذاران با ورود به آن، بتوانند بهترین موقعیت‌ها را برای سرمایه خود شناسایی کنند. استقرار الگوی حکمرانی در مناطق آزاد باید مبتنی بر مأموریت‌های توسعه‌ای مشخص باشد و مدیریت این مناطق باید در قبال چشم‌انداز، اهداف و مأموریت‌های محوله پاسخگو باشند.

آقای فروزان بیشتر باید بر کدام یک از این مأموریت‌های جدید تمرکز کنند؟ به عنوان مثال هماهنگی با گمرک و مالیات، یا لزوم بازآفرینی اسناد راهبردی؟

به طور کلی آقای فروزان باید این موضوع را به مدیران عامل مناطق آزاد القا کنند که روندهای دیوان‌سالاری حاکم بر سرزمین اصلی، نباید در مناطق آزاد اجرا شود. اگر قرار باشد برای سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد، همان فرآیندها و تشریفات اداری سرزمین اصلی طی شود، دیگر دلیلی برای حضور در منطقه آزاد وجود نخواهد داشت.

یک سرمایه‌گذار باید بتواند از طریق یک درگاه اینترنتی مراحل را بررسی کرده و ظرف مدت کوتاهی مجوزهای لازم را دریافت کند. اگر فرآیندها با سرزمین اصلی یکسان باشد، دیگر نمی‌توان نام آن را منطقه آزاد گذاشت. به عنوان مثال در منطقه آزاد جبل علی یا ماکائو، ثبت شرکت و راه‌اندازی تجارت در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام می‌شود.

بنابراین، مدیران عاملی که برای مناطق آزاد منصوب می‌شوند باید اعضای هیئت مدیره‌ای را انتخاب کنند که دارای جسارت در تصمیم‌گیری، روحیه وفاق و همدلی با سایر مدیران، و تجربه تجارت جهانی اعم از صادرات و واردات باشند. آن‌ها باید افراد ریسک‌پذیری باشند. نگاه دستگاه‌های نظارتی به مناطق آزاد قاعدتاً باید متفاوت از نگاه آن‌ها به سرزمین اصلی باشد. منطقه آزاد شرایط واقتضائات خاص خود را دارد و قرار نیست دستگاه‌های نظارتی به طور مداوم در پی مچ‌گیری باشند.

سازمان امور مالیاتی و گمرک در نهایت زیرمجموعه وزارت اقتصاد هستند و مناطق آزاد نیز نهادهای کاملاً مستقلی محسوب نمی‌شوند، بلکه ذیل وزارت اقتصاد فعالیت می‌کنند. در نتیجه، دبیر شورای عالی مناطق آزاد نقش معاون وزیر اقتصاد را ایفا می‌کند. بنابراین، مشکلات بانکی، مالیاتی و گمرکی باید در شورای معاونین وزارت اقتصاد حل و فصل شود. رسالت اصلی دبیرخانه و دبیر شورای عالی مناطق آزاد این است که مانع از درگیر شدن مدیران عامل با بروکراسی اداری و کارشکنی‌های کارشناسان وزارتخانه‌ها شوند. منطقه آزاد باید در عمل آزاد باشد و از الگوهای موفق جهانی بهره‌برداری کند.

در حال حاضر، مناطق آزادی نظیر ماکو در همسایگی ما باید به قطب تجاری ایران با ترکیه، کشورهای مستقل همسود (CIS) و اروپا تبدیل شوند. ارس نیز موقعیت مشابهی دارد. نباید تصور شود که مناطق آزاد تنها به کیش و قشم محدود می‌شوند. توسعه تجاری مناطق آزاد باید بر اساس برنامه هفتم توسعه پیش برود. مناطق آزاد باید به پایگاهی برای اجرای آزمایشی طرح‌هایی تبدیل شوند که دولت قصد دارد در سرزمین اصلی اجرا کند؛ طرح‌هایی مانند آزادسازی ارز یا اصلاح قیمت حامل‌های انرژی. ساختار این مناطق باید اساساً متفاوت باشد و یارانه‌های تخصیصی در سرزمین اصلی نباید در آنجا اعمال شود. در عوض، فضا باید برای سرمایه‌گذاران و ساکنان بومی جذابیت داشته باشد و مدیریت و نظارت بر این حکمرانی اقتصادی بر عهده دبیرخانه است.

علاوه بر عبور از ساختارهای دیوان‌سالارانه به سوی نگاه توسعه‌محور توسط آقای فروزان، آیا نیازی به گنجاندن تغییرات ساختاری در برنامه‌های ایشان برای بنگاه‌های اقتصادی مستقر در مناطق آزاد نیز وجود دارد؟

منظور شما از تغییر ساختار چیست؟ تغییر ساختار دبیرخانه یا ساختار مناطق آزاد، مدیران عامل و هیئت مدیره‌ها؟ همان‌طور که عرض کردم، باید مدیران عامل و هیئت مدیره‌هایی منصوب شوند که جسارت کافی و سابقه فعالیت‌های صادراتی، وارداتی و بنگاه‌داری داشته باشند. مناطق آزاد نباید صرفاً با دیدگاهی نظیر مدیریت استاندارد، فرماندار یا شهردار اداره شوند. باید به مناطق آزاد به عنوان یک شرکت، یک مجموعه تجاری بزرگ یا یک هلدینگ نگاه کرد. مدیران منصوب شده باید این جسارت را داشته باشند که در چارچوب قوانین و با رعایت صرفه و صلاح دولت و ملت، دست سرمایه‌گذار را در فرآیند سرمایه‌گذاری باز گذارند.

به عنوان مثال، یک کارمند دولت که سابقه فعالیت در مجموعه‌های تجاری و اقتصادی را ندارد، نباید در چنین ابرارهای بازسازی اعتماد در تجارت بین‌المللی است. از سوی دیگر، رقابت منطقه‌ای در حوزه لجستیک هر روز شدیدتر می‌شود. بنادر رقیب در کشورهای همسایه با سرمایه‌گذاری گسترده در دیجیتالی‌سازی، هوشمندسازی و افزایش ایمنی، در تلاش برای

جایگاهی قرار گیرد. باید از افرادی با تجربه کار اقتصادی بهره برد. من امیدوارم آقای فروزان که از مدیران توانمند هستند، کارنامه درخشانی از خود بر جای بگذارند. البته زمان محدود است و عمر دولت تنها دو سال باقی مانده است. شرایط نیز شرایطی جنگی است و نمی‌توان انتظار معجزه داشت، اما باید در این حوزه تلاش‌های بنیادین صورت گیرد. یکی از اقدامات بسیار مؤثری که آقای فروزان می‌توانند در مناطق آزاد پایه‌ریزی کنند، توسعه ساختار «بانک‌های آفشور» است. کشورهایی مانند سوئیس، سنگاپور و جزایر برمودا توانسته‌اند با ایجاد حساب‌های آفشور به مقاصدی محبوب و درآمدزا تبدیل شوند و این حوزه بستر بسیار مناسبی برای فعالیت است.

پس از نظر شما این موضوع باید در اولویت ایشان قرار گیرد. مهم‌ترین نقطه قوت آقای فروزان چه می‌تواند باشد و چه خطرات و ریسک‌هایی در این مسیر ایشان را تهدید می‌کند؟

بله، دقیقاً در خصوص نقاط قوت آقای فروزان باید گفت که ایشان از مدیران پرورش‌یافته در خود مناطق آزاد هستند و به خوبی از موانع و مقررات دست‌وپاگیر این مناطق آگاهی دارند. همچنین، ایشان تجربه مدیریت و همکاری تحت نظر مرحوم مهندس ترکان را داشته‌اند و قطعاً می‌توانند از جسارت، شجاعت و تجربیات ارزشمند ایشان بهره‌برداری کنند.

در مورد ریسک‌ها، باید توجه داشت که در فضای جنگی کنونی، مناطق مرزی و مناطقی مانند کیش، قشم، چابهار، ارس و اروند محتمل خسارتی شده‌اند. بازسازی این مناطق و شرکت‌های تابعه آن‌ها، زمان و انرژی بسیاری از ایشان خواهد گرفت و مسیر را دشوار خواهد کرد.

با این حال، من اطمینان دارم ایشان با بهره‌گیری از درایت، تیم‌کاری خود و استفاده از مدیران جوان، جسور و ریسک‌پذیری که تمایل به برقراری ارتباط مؤثر با جهان دارند، موفق خواهند شد. ایشان باید تعاملات اقتصادی با کشورهای همسایه را دوچندان کنند. مناطق آزاد نقش رایزنان بازرگانی ایران را در پیرامون مرزها ایفا می‌کنند و می‌توانند به جریان صادرات و واردات سرزمین اصلی کمک شایانی نمایند. با وجود تمام این خطرات، تکیه بر تیمی شجاع، جوان و باتجربه می‌تواند فضا را به نحو مطلوبی بهینه‌سازی کند.

بسیار عالی. در صورت وجود نکته پایانی، بفرمایید.

من تنها امیدوارم که بدنه دولت، ساختار دیوان‌سالاری و دستگاه‌های حاکمیتی در مسیر فعالیت مناطق آزاد سنگ‌اندازی نکنند و به آن‌ها یاری رسانند. این ارتباط باید سازنده و مؤثر باشد؛ زیرا هر اندازه مناطق آزاد ما فرصت‌های مناسبی برای سرمایه‌گذاران، به ویژه سرمایه‌گذاران خارجی و ایرانیان مقیم خارج، فراهم کنند، ارزآوری، اشتغال‌زایی و امنیت بیشتری برای کشور به ارمغان خواهد آمد. امنیت مرزهای ما از طریق توسعه اشتغال‌زایی و تجارت تأمین خواهد شد. مناطق آزاد در واقع حکم پدافند غیرعامل را در امنیت ملی کشور ایفا می‌کنند. ما باید توسعه را در مناطق مرزی و پیرامونی کشور متمرکز کنیم، نه آنکه صرفاً به فلات مرکزی محدود بمانیم.

از فرصتی که در اختیار ما قرار دادید و از توضیحات ارزشمندتان بسیار سپاسگزارم.

از شما سپاسگزارم. سلامت باشید. خدانگهدار.

گزارش کوتاه

بندر شهید رجایی؛ پس لرزه‌های بحران بر اسکله‌ها



تجارت جهان بازگشت تدریجی فعالیت‌های بندر شهید رجایی، اگرچه نشانه‌ای از احیای جریان تجارت کشور است، اما همچنان پرسش‌های جدی درباره تاب‌آوری زیرساخت‌ها، مدیریت بحران و آینده این گلوگاه حیاتی اقتصاد ایران بی‌پاسخ مانده است.

بندر شهید رجایی به‌عنوان مهم‌ترین دروازه کانتینری ایران، در هفته‌های اخیر بار دیگر به کانون توجه فعالان اقتصادی تبدیل شده است. پس از دوره‌ای پر تنش که با اختلال در فعالیت‌های بندری همراه بود، مسئولان از عادی شدن چرخه حمل‌ونقل، تخلیه و بارگیری کالا و پهلوگیری مجدد کشتی‌های کانتینری خبر می‌دهند. همچنین ورود نخستین کشتی کانتینربر بزرگ پس از بحران اخیر، از نگاه مدیران بندری نشانه بازگشت اعتماد خطوط کشتیرانی به این بندر عنوان شده است.

با این حال، صرف بازگشت کشتی‌ها به معنای پایان چالش‌ها نیست. بندری که بخش عمده تجارت دریایی ایران را مدیریت می‌کند، نباید تنها پس از وقوع بحران به صدر اخبار باگردد. حادثه اخیر نشان داد که تمرکز بخش بزرگی از واردات و صادرات کشور در یک نقطه، آسیب‌پذیری اقتصاد ملی را افزایش می‌دهد و هر اختلالی می‌تواند زنجیره تأمین، تولید و بازار داخلی را تحت تأثیر قرار دهد. مسئولان تأکید دارند عملیات بندری بدون وقفه ادامه دارد و کالاهای اساسی نیز با مشکلی در تأمین و توزیع روبه‌رو نشده‌اند. این

موضوع برای جلوگیری از التهاب بازار اهمیت زیادی دارد، اما افکار عمومی و فعالان اقتصادی انتظار دارند علاوه بر ارائه آمار عملکرد، گزارش‌های شفاف‌تری درباره علت حوادث، نقاط ضعف زیرساختی و برنامه‌های پیشگیرانه نیز منتشر شود. شفافیت، یکی از مهم‌ترین

جذب خطوط کشتیرانی هستند. در چنین شرایطی، هرگونه تأخیر در نوسازی تجهیزات، ارتقای استانداردهای ایمنی یا کاهش سرعت خدمات، می‌تواند بخشی از مزیت رقابتی بندر شهید رجایی را تضعیف کند.

فعالان بخش خصوصی نیز معتقدند توسعه پایدار این بندر تنها با افزایش ظرفیت اسکله‌ها محقق نمی‌شود. اصلاح فرآیندهای گمرکی، کاهش بروکراسی، توسعه حمل‌ونقل ریلی، مدیریت هوشمند انبارها و تقویت امنیت سایبری، از الزامات حفظ جایگاه این بندر در شبکه تجارت منطقه‌ای است.

اکنون که نشانه‌های بازگشت فعالیت‌های عادی در بندر دیده می‌شود، فرصت مناسبی برای بازنگری در سیاست‌های مدیریت بنادر کشور فراهم شده است. اگر تجربه بحران اخیر صرفاً به چند اقدام مقطعی محدود شود، احتمال تکرار مشکلات همچنان وجود خواهد داشت. اما اگر این تجربه به اصلاح ساختارها، افزایش شفافیت، ارتقای ایمنی و سرمایه‌گذاری هدفمند منجر شود، بندر شهید رجایی می‌تواند نه تنها جایگاه گذشته خود را باز یابد، بلکه به الگویی برای مدیریت نوین بنادر کشور تبدیل شود.

اقتصاد ایران برای حفظ سهم خود در تجارت منطقه، بیش از هر زمان دیگری به بندری نیاز دارد که علاوه بر ظرفیت بالا، از تاب‌آوری، شفافیت و مدیریت پیشگیرانه نیز برخوردار باشد؛ ویژگی‌هایی که تحقق آنها، آزمون واقعی سیاست‌گذاران در سال‌های پیش رو خواهد بود.

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس کانون نوین تجارت منطقه ای



نیز طی سال های اخیر نتایج قابل توجهی به همراه داشته است. حضور واحدهای صنعتی فعال در حوزه های مختلف از صنایع غذایی و کشاورزی گرفته تا تجهیزات صنعتی، محصولات شیمیایی و صنایع دانش بنیان، نشان می دهد که ارس تنها یک مرکز مبادلات تجاری نیست، بلکه به بستری برای خلق ارزش افزوده و توسعه تولید صادرات محور تبدیل شده است.

کارشناسان اقتصادی معتقدند یکی از مهم ترین مزیت های ارس، ایجاد پیوند میان تولید، تجارت و لجستیک است. این پیوند باعث می شود کالا پس از تولید، بدون تحمل هزینه های اضافی و با سرعت بیشتر به بازارهای هدف برسد؛ موضوعی که در شرایط رقابت شدید بازارهای جهانی، مزیتی تعیین کننده برای صادرکنندگان ایرانی به شمار می آید.

در چنین شرایطی، توسعه آموزش های تخصصی، به روزرسانی فرآیندهای گمرکی، تسهیل مقررات تجاری و گسترش همکاری با کشورهای همسایه، می تواند ظرفیت های منطقه آزاد ارس را بیش از گذشته فعال کند. مجموعه این اقدامات، تصویری روشن از آینده این منطقه ارائه می دهد؛ آینده ای که در آن ارس نه تنها به موتور محرک اقتصاد شمال غرب کشور، بلکه به یکی از مهم ترین دروازه های تجارت خارجی ایران تبدیل خواهد شد.

توسعه صادرات غیرنفتی یکی از مهم ترین اهداف کلان اقتصاد ایران در سال های اخیر بوده و مناطق آزاد در تحقق این هدف نقشی

تجارت جهان هم زمان با توسعه همکاری های تجاری با اتحادیه اقتصادی اوراسیا، اجرای پروژه های زیرساختی و افزایش برنامه های حمایتی از تولید، منطقه آزاد ارس در حال تثبیت جایگاه خود به عنوان یکی از مهم ترین پیشران های صادرات غیرنفتی و تعاملات اقتصادی ایران با بازارهای پیرامونی است.

منطقه آزاد ارس در ماه های اخیر بار دیگر در کانون توجه فعالان اقتصادی، سرمایه گذاران و سیاست گذاران حوزه تجارت خارجی قرار گرفته است. انتشار مجموعه ای از اخبار امیدوارکننده درباره توسعه زیرساخت ها، گسترش همکاری های بین المللی، برگزاری دوره های آموزشی تخصصی و اجرای پروژه های عمرانی نشان می دهد که این منطقه آزاد با برنامه ریزی هدفمند، مسیر تبدیل شدن به یکی از مهم ترین قطب های اقتصادی کشور را با سرعت بیشتری دنبال می کند. در تازه ترین تحولات، برگزاری کارگاه تخصصی تبیین قوانین گمرکی موافقت نامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، مورد استقبال فعالان اقتصادی، صادرکنندگان و کارشناسان حوزه تجارت قرار گرفت. اهمیت این رویداد از آن جهت است که موافقت نامه تجارت آزاد با کشورهای عضو اوراسیا، فرصت تازه ای برای افزایش صادرات کالاهای ایرانی ایجاد کرده و آشنایی دقیق بخش خصوصی با مقررات جدید، می تواند سهم تولیدکنندگان داخلی از این بازار گسترده را به شکل محسوسی افزایش دهد.

منطقه آزاد ارس به واسطه همجواری با جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نزدیکی به روسیه و آسیای میانه، از موقعیتی کم نظیر در شبکه تجارت منطقه ای برخوردار است. این موقعیت جغرافیایی موجب شده ارس تنها یک منطقه آزاد نباشد، بلکه به حلقه اتصال تولیدکنندگان ایرانی با بازارهای بین المللی تبدیل شود. کاهش هزینه های حمل و نقل، دسترسی سریع تر به مرزهای زمینی و امکان توسعه کریدورهای ترانزیتی، مزیت هایی هستند که جایگاه ارس را نسبت به بسیاری از مناطق اقتصادی کشور متمایز کرده اند.

در کنار توسعه تعاملات تجاری، اجرای پروژه های عمرانی نیز با سرعت ادامه دارد. افتتاح «کریدور شهدای اقتدار» در روزهای اخیر، نمونه ای از رویکرد توسعه محور مدیریت منطقه آزاد ارس به شمار می رود. تکمیل چنین پروژه هایی علاوه بر ارتقای کیفیت زیرساخت های حمل و نقل، زمینه را برای تسهیل فعالیت واحدهای تولیدی، افزایش سرعت جابه جایی کالا و جذب سرمایه گذاری های جدید فراهم می کند. تجربه بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان نیز نشان داده است که سرمایه گذاری در زیرساخت، نخستین گام برای رونق تجارت و افزایش رقابت پذیری اقتصادی محسوب می شود.

از سوی دیگر، سیاست های حمایتی از تولیدکنندگان مستقر در ارس

گزارش کوتاه

آستارا پشت صف های بی پایان ترانزیت



تجارت جهان افزایش حجم ترانزیت و صادرات از مرز آستارا، بار دیگر

این بندر را به یکی از مهم ترین گره های تجارت خارجی ایران تبدیل کرده است؛ اما هم زمان، ضعف زیرساخت ها، گلوگاه های اداری و حاشیه های مدیریتی این پرسش را مطرح می کند که آیا آستارا ظرفیت ایفاي نقش یک هاب منطقه ای را دارد یا همچنان درگیر مشکلات مزمن گذشته است؟ بندر آستارا در ماه های اخیر دوباره در کانون توجه سیاست گذاران حوزه تجارت خارجی قرار گرفته است. آمارها از عبور بیش از ۴ هزار کامیون از مرز آستارا در سه ماهه نخست سال حکایت دارد؛ رقمی که اهمیت این گذرگاه را در کریدور شمال جنوب بیش از گذشته نمایان می کند. در کنار این افزایش تردد، توافقات تازه میان گمرکات ایران و جمهوری آذربایجان نیز با هدف کاهش صف کامیون ها و تسهیل صادرات محصولات، به ویژه کالاهای یخچال دار، به اجرا درآمده است. با این حال، رشد آمار ترانزیت به تنهایی نمی تواند نشانه موفقیت باشد. فعالان اقتصادی سال ها ست نسبت به کندی تشریفات گمرکی، کمبود فضای توقف کامیون ها، نبود مدیریت یکپارچه مرزی و ضعف زیرساخت های لجستیکی هشدار می دهند. هر بار که حجم تجارت افزایش می یابد، صف های طولانی کامیون ها و معطلی رانندگان نیز دوباره به صدر مشکلات بازمی گردد؛ مسئله ای که هزینه صادرات را بالا برده و رقابت پذیری تجار ایرانی را کاهش می دهد.

از سوی دیگر، پروژه های مهمی مانند راه آهن رشت آستارا، بارانداز ریلی، پایانه جدید مرزی و توسعه محورهای ارتباطی همچنان در مرحله اجرا قرار دارند. اگرچه مسئولان از پیشرفت این طرح ها سخن می گویند، اما فاصله میان وعده ها و بهره برداری عملی همچنان محسوس است. تا زمانی که این زیرساخت ها به بهره برداری کامل نرسند، ظرفیت واقعی

آستارا برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه محقق نخواهد شد. نگرانی دیگر، موضوع شفافیت و سلامت اداری است. با زداشت تعدادی از کارکنان گمرک آستارا در ماه های اخیر، بار دیگر توجه افکار عمومی را به ضرورت مقابله با فساد در مبادی تجاری کشور جلب کرد. هرچند برخورد قضایی اقدامی ضروری است، اما پرسش اصلی این است که چرا سازوکارهای نظارتی نتوانسته اند پیش از وقوع تخلفات، از شکل گیری چنین پرونده هایی جلوگیری کنند. تجارت خارجی بیش از هر چیز به اعتماد، شفافیت و پیش بینی پذیری نیاز دارد.

در همین راستا، نصب سامانه های نظارتی و صدها دوربین پایش در محوطه گمرک اقدامی مثبت ارزیابی می شود، اما تجربه نشان داده است که فناوری بدون اصلاح فرآیندهای اداری و یاسخگویی مدیریتی، به تنهایی قادر به رفع مشکلات ساختاری نخواهد بود. آستارا به دلیل همجواری با جمهوری آذربایجان و قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال جنوب، یکی از مهم ترین دارایی های تجاری ایران محسوب می شود. اما این مزیت جغرافیایی زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل خواهد شد که تصمیم گیری ها از حالت مقطعی خارج شده و برنامه ای بلندمدت برای توسعه زیرساخت، تسهیل تجارت، کاهش بروکراسی و ارتقای شفافیت تدوین شود.

در شرایطی که کشورهای رقیب با سرمایه گذاری گسترده در بنادر و پایانه های مرزی، سهم بیشتری از بازار ترانزیت منطقه را به دست می آورند، تعلل در تکمیل پروژه های آستارا می تواند فرصت های ارزشمند اقتصادی را از ایران سلب کند. آینده این بندر نه به تعداد وعده های توسعه، بلکه به سرعت اجرای پروژه ها، اصلاح نظام مدیریتی و افزایش اعتماد فعالان اقتصادی وابسته است.

تجارت جهان در حالی که طی روزهای

اخیر از آغاز پروژه های جدید، توسعه زیرساخت های لجستیکی، آماده سازی مرز بازرگان برای اربعین، اجرای طرح های صنعتی و تأکید دوباره بر ظرفیت های منطقه آزاد ماکو خبرهای متعددی منتشر شده. پرسش اصلی همچنان پابرجاست؛ آیا این حجم از وعده ها به رونق واقعی اقتصاد منطقه منجر شده یا همچنان فاصله ای معنادار میان برنامه های اعلامی و نتایج ملموس وجود دارد؟

منطقه آزاد ماکو بار دیگر در کانون اخبار اقتصادی قرار گرفته است. از توسعه

دهکده لجستیکی و آغاز پروژه های جدید صنعتی گرفته تا برنامه ریزی برای افزایش نقش مرز بازرگان در جابه جایی زائران اربعین، مجموعه ای از اقدامات در دستور کار مدیران قرار دارد. هم زمان نیز بر تکمیل طرح جامع منطقه و جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی تأکید می شود.

با این حال، تجربه سال های گذشته نشان داده است که صرف اعلام پروژه های بزرگ نمی تواند معیار موفقیت باشد. منطقه آزاد ماکو سال ها ست به عنوان بزرگ ترین منطقه آزاد کشور معرفی می شود، اما سهم آن از صادرات، تولید صنعتی و اشتغال پایدار همچنان کمتر از ظرفیت های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی آن ارزیابی می شود. این شکاف میان ظرفیت و عملکرد، مهم ترین چالش پیش روی مدیران منطقه است.

در هفته های اخیر عملیات اجرایی برخی طرح های تولیدی از جمله صنایع مرتبط با فرآوری روغن های خوراکی و توسعه زیرساخت های لجستیکی آغاز شده است. همچنین مسئولان از اجرای پروژه های راهسازی، توسعه محورهای

ارتباطی و تکمیل اسناد طرح جامع سخن گفته اند. این اقدامات در صورت تکمیل می تواند بخشی از مشکلات زیرساختی منطقه را کاهش دهد، اما تحقق اهداف نهایی نیازمند تأمین منابع مالی، جذب سرمایه گذار و ثبات سیاست های اقتصادی است.

موضوع دیگر، مرز بازرگان است که این روزها با نزدیک شدن به اربعین در مرکز توجه قرار گرفته است. مسئولان از آمادگی برای پذیرش زائران و تقویت خدمات مرزی خبر داده اند. هرچند این موضوع از منظر خدمات رسانی اهمیت دارد، اما نباید باعث شود نقش اصلی این مرز به عنوان یکی از مهم ترین کریدورهای تجاری کشور تحت الشعاع قرار گیرد. رونق تجارت خارجی، تسهیل صادرات و کاهش زمان ترخیص کالا همچنان مهم ترین مطالبه فعالان اقتصادی منطقه است.

از سوی دیگر، سرمایه گذاران همچنان با دغدغه هایی مانند تغییرات مقررات، طولانی بودن فرآیندهای اداری و نبود برخی زیرساخت های تکمیلی مواجه هستند. هرچند مسئولان بر حمایت از

و تکمیلی نیز ارزش افزوده بیشتری برای این محصولات ایجاد کرده و زمینه صادرات آن ها را به بازارهای منطقه ای فراهم ساخته است. این روند علاوه بر افزایش درآمد تولیدکنندگان، فرصت های شغلی جدیدی نیز در منطقه ایجاد کرده است.

جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی نیز از دیگر محورهای توسعه منطقه آزاد ارس به شمار می رود. سرمایه گذاران همواره به دنبال مناطقی هستند که از ثبات مدیریتی، زیرساخت مناسب، دسترسی به بازارهای هدف و قوانین حمایتی برخوردار باشند. ارس در سال های اخیر تلاش کرده است با تکمیل پروژه های عمرانی، بهبود خدمات و تسهیل فرآیندهای اداری، فضای مطمئن تری برای فعالیت سرمایه گذاران فراهم کند. استمرار این سیاست ها می تواند زمینه ورود سرمایه های جدید و توسعه واحدهای تولیدی را بیش از پیش فراهم سازد.

در کنار صنعت و تجارت، گردشگری نیز ظرفیت ارزشمندی برای رونق اقتصادی ارس محسوب می شود. طبیعت کم نظیر، جاذبه های تاریخی، مراکز خرید و موقعیت مرزی، سالانه شمار زیادی از گردشگران را به این منطقه جذب می کند. توسعه گردشگری علاوه بر افزایش درآمد های محلی، موجب رونق بخش خدمات، ایجاد اشتغال و معرفی توانمندی های اقتصادی منطقه به سرمایه گذاران خواهد شد. تجربه بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان نشان داده است که هم افزایی میان تجارت و گردشگری، یکی از مهم ترین عوامل پایداری رشد اقتصادی است.

از سوی دیگر، قرار گرفتن ارس در مسیر کریدورهای بین المللی حمل و نقل، فرصت ارزشمندی برای توسعه ترانزیت کالا ایجاد کرده است. تکمیل شبکه های ریلی و جاده ای، توسعه مراکز لجستیکی و افزایش ظرفیت انبارداری می تواند جایگاه این منطقه را در زنجیره تأمین منطقه ای ارتقا دهد. در صورت تحقق این برنامه ها، ارس نه تنها محل تولید و صادرات کالا خواهد بود، بلکه به یکی از مراکز اصلی توزیع و ترانزیت کالا در شمال غرب کشور نیز تبدیل می شود.

برآیند تحولات اخیر نشان می دهد منطقه آزاد ارس با تکیه بر برنامه ریزی منسجم، توسعه زیرساخت ها، تقویت تعاملات بین المللی و حمایت از تولید، در مسیر تبدیل شدن به یکی از موفق ترین مناطق آزاد کشور قرار گرفته است. اگر این روند با استمرار سرمایه گذاری، ثبات سیاست های اقتصادی و گسترش همکاری با کشورهای همسایه ادامه یابد، ارس می تواند سهمی پررنگ تر در تجارت خارجی ایران، افزایش صادرات غیرنفتی، ایجاد اشتغال پایدار و رشد اقتصادی کشور ایفا کند؛ جایگاهی که نه تنها به توسعه شمال غرب ایران کمک خواهد کرد، بلکه الگویی موفق برای سایر مناطق آزاد در مسیر تحقق اهداف کلان اقتصادی خواهد بود

ماکو در انتظار جهش واقعی



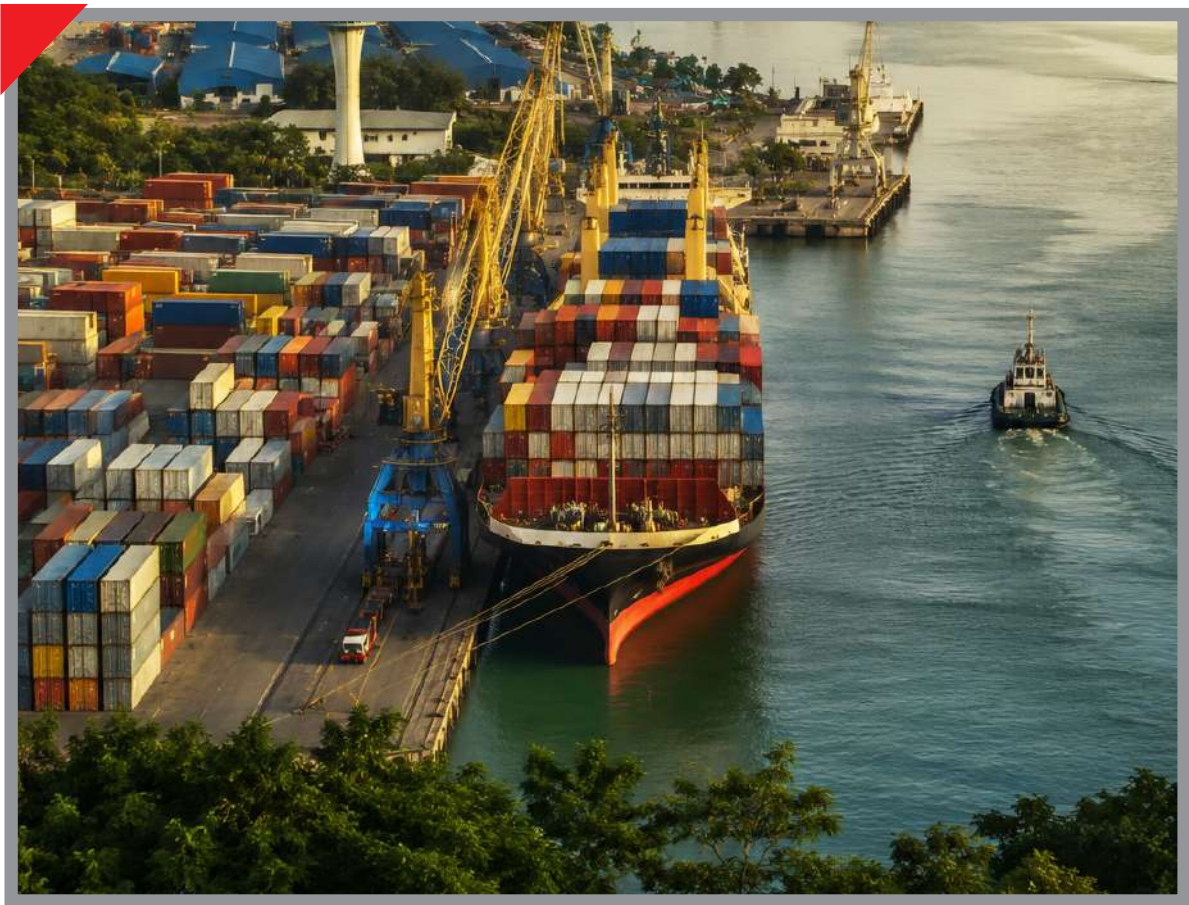
تولید صادرات محور تأکید می کنند، اما فعالان اقتصادی معتقدند برای تبدیل ماکو به هاب تجاری شمال غرب کشور، اصلاح رویه های اجرایی به اندازه ساخت پروژه های عمرانی اهمیت دارد.

نکته قابل توجه آن است که بسیاری از خبرهای منتشرشده پیرامون ماکو همچنان بر آغاز پروژه ها، امضای تفاهم نامه ها و اعلام برنامه های آینده متمرکز است؛ در حالی که افکار عمومی بیش از هر چیز منتظر انتشار آمار دقیق از میزان اشتغال ایجادشده، حجم سرمایه گذاری محقق شده، رشد صادرات و اثر واقعی این طرح ها بر اقتصاد منطقه است.

در نهایت، منطقه آزاد ماکو همچنان یکی از مهم ترین ظرفیت های توسعه اقتصادی ایران محسوب می شود؛ اما موفقیت آن زمانی قابل دفاع خواهد بود که فاصله میان وعده و عملکرد کاهش یابد. تا زمانی که شاخص های اقتصادی و رفاه مردم همگام با حجم پروژه های اعلامی رشد نکند، نقدها نسبت به کارنامه این منطقه همچنان ادامه خواهد داشت.

تجارت جهانی بررسی می‌کند

انزلی؛ سکوی جهش صادرات



تجارت جهان رشد صادرات غیرنفتی دیگر تنها یک هدف اقتصادی نیست؛ به شاخصی برای سنجش تاب‌آوری اقتصاد ایران تبدیل شده و منطقه آزاد انزلی در سال‌های اخیر تلاش کرده با تکیه بر موقعیت راهبردی، زیرساخت‌های لجستیکی و توسعه تجارت با کشورهای

حاشیه دریای خزر، سهمی پررنگ در این مسیر ایفا کند. گسترش صادرات غیرنفتی یکی از مهم‌ترین راهبردهای اقتصاد ایران برای کاهش وابستگی به درآمد‌های نفتی به شمار می‌رود. در این میان، مناطق آزاد به دلیل برخورداری از قوانین تسهیل‌گر، معافیت‌های گمرکی، دسترسی آسان‌تر به بازارهای خارجی و جذب سرمایه‌گذاری، نقش مهمی در افزایش تولید صادرات‌محور بر عهده دارند. منطقه آزاد انزلی به واسطه قرار گرفتن در ساحل جنوبی دریای خزر و اتصال به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، یکی از مهم‌ترین حلقه‌های این زنجیره محسوب می‌شود؛ منطقه‌ای که در سال‌های اخیر با توسعه زیرساخت‌های بندری، لجستیکی و صنعتی، ظرفیت صادرات غیرنفتی کشور را افزایش داده است.

قرار گرفتن انزلی در مسیر تجارت میان ایران، روسیه، کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و بازارهای آسیای میانه، مزیتی است که کمتر منطقه‌ای در کشور از آن برخوردار است. این موقعیت باعث شده بسیاری از تولیدکنندگان داخلی، منطقه آزاد انزلی را به عنوان پایگاه صادراتی خود انتخاب کنند. کاهش هزینه حمل‌ونقل، کوتاه شدن زمان انتقال کالا و دسترسی همزمان به حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای و ریلی، مزیت رقابتی قابل توجهی برای صادرکنندگان ایجاد کرده است. یکی از مهم‌ترین عوامل رشد صادرات غیرنفتی در منطقه آزاد انزلی، توسعه زیرساخت‌های بندری است. مجتمع بندری کاسپین با افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا، پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر و تجهیز ترمینال‌های تخصصی، توانسته سهم قابل توجهی در افزایش مبادلات تجاری ایران با کشورهای حوزه خزر ایفا کند. توسعه این بندر نه تنها موجب افزایش صادرات کالاهای تولید داخل شده، بلکه فرصت مناسبی برای صادرات مجدد و ترانزیت کالا نیز فراهم کرده

است. راه‌اندازی خطوط منظم کشتیرانی میان بندر کاسپین و بنادر روسیه و قزاقستان، مسیر صادرات بسیاری از کالاهای ایرانی را کوتاه‌تر کرده است. محصولات کشاورزی، صنایع غذایی، مصالح ساختمانی، محصولات پتروشیمی، مواد معدنی، تجهیزات صنعتی و انواع کالاهای تولیدی اکنون با هزینه کمتر و سرعت بیشتر به بازارهای هدف ارسال می‌شوند. این روند موجب افزایش رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی در بازارهای منطقه شده است.

یکی دیگر از ظرفیت‌های مهم منطقه آزاد انزلی، توسعه شهرک‌های

صنعتی و جذب واحدهای تولیدی صادرات‌محور است. طی سال‌های اخیر، سرمایه‌گذاری در صنایع بسته‌بندی، صنایع غذایی، فراوری محصولات کشاورزی، تولید تجهیزات صنعتی، صنایع سلولزی و محصولات شیمیایی رشد قابل توجهی داشته است. بسیاری از این واحدها از همان ابتدای فعالیت با هدف صادرات طراحی شده‌اند و بخش مهمی از تولیدات خود را به بازارهای خارجی اختصاص داده‌اند.

توافق تجارت آزاد میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز فرصت تازه‌ای برای فعالان اقتصادی منطقه آزاد انزلی ایجاد کرده است.

گزارش کوتاه

سرمایه‌گذاری اروند چشم‌انتظار اصلاحات



تجارت جهان اروند این روزها با خبرهایی

از توسعه تجارت، گسترش همکاری‌های بین‌منطقه‌ای، پروژه‌های شلمچه و برنامه‌ریزی برای افزایش صادرات در صدر اخبار قرار گرفته است؛ اما پرسش اصلی اینجاست که آیا این دستاوردها توانسته‌اند به بهبود ملموس فضای کسب‌وکار و زندگی مردم آبادان و خرمشهر منجر شوند یا همچنان فاصله میان وعده‌های توسعه و واقعیت‌های اقتصادی پابرجاست؟

در هفته‌های اخیر، سازمان منطقه آزاد اروند از تدوین مسیرهای جدید تجاری برای دسترسی به بازارهای اوراسیا، امکان صادرات ده‌ها قلم کالای تولیدی با تعرفه ترجیحی و توسعه همکاری با مناطق آزاد دیگر خبر داده است.

هم‌زمان، پروژه‌های زیرساختی شلمچه، از جمله تکمیل پایانه ریلی و برنامه‌های لجستیکی، دوباره مورد تأکید مسئولان قرار گرفته و این منطقه به‌عنوان یکی از حلقه‌های مهم تجارت با عراق معرفی شده است.

این اخبار در ظاهر نویدبخش هستند، اما تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد که اروند بارها شاهد رونمایی از طرح‌هایی بوده که یا با تأخیر اجرا شده‌اند یا آثار اقتصادی آن‌ها کمتر از انتظارات بوده است. هنوز بسیاری از فعالان اقتصادی از پیچیدگی‌های اداری، ناهماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و کندی فرآیند سرمایه‌گذاری گلایه دارند؛ مسائلی که صرفاً با امضای تفاهم‌نامه یا اعلام برنامه‌های جدید برطرف نمی‌شوند.

از سوی دیگر، ظرفیت راهبردی اروند به دلیل همجواری با عراق و دسترسی به آب‌های آزاد، مزیتی انکارناپذیر است. اما بهره‌برداری از این مزیت زمانی امکان‌پذیر خواهد بود که زیرساخت‌های حمل‌ونقل، خدمات گمرکی، لجستیک و نظام مالی با

سرعت بیشتری توسعه پیدا کنند. در غیر این صورت، رقبای منطقه‌ای می‌توانند سهم بیشتری از بازارهای هدف را در اختیار بگیرند.

یکی دیگر از چالش‌های مهم، فاصله میان رشد شاخص‌های رسمی و وضعیت معیشتی مردم است. اگرچه آمارهای صادرات یا حجم سرمایه‌گذاری اهمیت دارند، اما برای ساکنان آبادان و خرمشهر، معیار اصلی موفقیت، ایجاد اشتغال پایدار، افزایش درآمد و رونق بازارهای محلی است. تا زمانی که این آثار در زندگی روزمره شهروندان دیده نشود، روایت توسعه برای افکار عمومی چندان قانع‌کننده نخواهد بود. در کنار این مسائل، شرایط اقتصادی کشور، تورم بالا و محدودیت‌های مالی نیز بر عملکرد مناطق آزاد سایه انداخته است. جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی در چنین فضایی نیازمند ثبات مقررات، شفافیت و کاهش ریسک‌های اقتصادی است؛ موضوعی که تنها در اختیار مدیریت منطقه آزاد نیست و به سیاست‌های کلان

اقتصادی کشور نیز وابسته است.

با این حال، نمی‌توان ظرفیت‌های اروند را نادیده گرفت. توسعه مرز شلمچه، افزایش تعامل با بازار عراق، گسترش همکاری با سایر مناطق آزاد و برنامه‌های صادراتی، فرصت‌هایی واقعی هستند؛ اما این فرصت‌ها زمانی به نتیجه می‌رسند که از مرحله خبر و تفاهم‌نامه عبور کرده و به پروژه‌های تکمیل‌شده، سرمایه‌گذاری‌های عملیاتی و اشتغال پایدار تبدیل شوند.

اروند امروز بیش از هر زمان دیگری به «نتیجه» نیاز دارد، نه صرفاً «اعلام برنامه». اگر مسئولان بتوانند موانع مزمن سرمایه‌گذاری را برطرف کنند و پروژه‌های نیمه‌تمام را به سرانجام برسانند، این منطقه می‌تواند جایگاه واقعی خود را در تجارت منطقه‌ای باز یابد. در غیر این صورت، اخبار امیدوارکننده نیز مانند بسیاری از وعده‌های گذشته، در حافظه اقتصادی کشور به‌عنوان فرصت‌هایی از دست رفته ثبت خواهند شد.

گزارش کوتاه

ظرفیت‌های طلایی زیر سایه تعلل



تجارت جهان چابهار بار دیگر در کانون

اخبار توسعه قرار گرفته است؛ از امضای تفاهم‌نامه‌های جدید و طرح‌های سرمایه‌گذاری گرفته تا پروژه‌های مسکن و توسعه مرز ریمدان. اما تکرار وعده‌ها بدون رفع گره‌های زیرساختی، این پرسش را زنده نگه داشته که آیا مهم‌ترین بندر اقیانوسی ایران از چرخه شعار خارج خواهد شد یا همچنان در انتظار تحقق برنامه‌های قدیمی باقی می‌ماند؟

چابهار سال‌هاست به‌عنوان مهم‌ترین فرصت ژئوپلیتیکی و اقتصادی ایران معرفی می‌شود. دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، امکان اتصال به بازارهای آسیای میانه، افغانستان، پاکستان و هند و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی،

مزیت‌هایی هستند که کمتر نقطه‌ای در کشور از آن برخوردار است. با این حال، فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه و عملکرد واقعی همچنان قابل توجه است.

در روزهای اخیر مسئولان از آغاز ساخت واحدهای مسکن حمایتی در منطقه آزاد، توسعه همکاری با پاکستان با محوریت محور چابهار گوادر و برنامه‌های جدید سرمایه‌گذاری در ریمدان خبر داده‌اند. همچنین پروژه‌های صنعتی سواحل مکران و توسعه صنایع فولادی بار دیگر در صدر اخبار قرار گرفته است.

اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده صرف اعلام پروژه‌های جدید، تضمینی برای تحول اقتصادی نیست. بسیاری از طرح‌های بزرگ چابهار طی سال‌های گذشته نیز با تبلیغات گسترده آغاز شدند، اما بخشی از آنها به دلیل کمبود منابع مالی، تغییر سیاست‌ها یا مشکلات اجرایی با تأخیرهای طولانی مواجه شدند.

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها همچنان اتصال کامل چابهار به شبکه ریلی کشور است. تا

زمانی که این حلقه راهبردی تکمیل نشود، هزینه حمل‌ونقل کالا بالا باقی می‌ماند و مزیت رقابتی بندر نسبت به رقبای منطقه‌ای کاهش می‌یابد. در شرایطی که بنادر رقیب با سرعت در حال توسعه زیرساخت‌های لجستیکی هستند، هر سال تأخیر می‌تواند بخشی از بازار ترانزیت منطقه را از دسترس ایران خارج کند.

موضوع دیگر، اجرای ناقص قوانین مناطق آزاد است. فعالان اقتصادی با پاکستان و فعال‌سازی ظرفیت مرز ریمدان می‌تواند تجارت شرق کشور را متحول کند، اما تحقق این هدف نیازمند هماهنگی‌های گمرکی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ثبات در سیاست‌های تجاری است. چابهار امروز بیش از هر زمان دیگری به تصمیم‌های عملی نیاز دارد، نه صرفاً اعلام پروژه‌های تازه. اگر تکمیل زیرساخت‌ها، اجرای قوانین مناطق آزاد، اتصال ریلی و تسهیل سرمایه‌گذاری با سرعت دنبال شود، این بندر می‌تواند به موتور تجارت اقیانوسی ایران تبدیل شود. در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که چابهار همچنان در صدر اخبار باقی بماند، اما از جایگاه واقعی خود در اقتصاد منطقه فاصله داشته باشد.

فرآیند ارسال محصولات شده است. این موضوع به‌ویژه در صادرات محصولات کشاورزی و مواد غذایی اهمیت فراوانی دارد.

صادرات غیرنفتی تنها به افزایش درآمد‌های ارزی محدود نمی‌شود، بلکه محرکی برای رونق تولید داخلی نیز محسوب می‌شود. هرچه بازارهای صادراتی گسترده‌تر شوند، ظرفیت تولید کارخانه‌ها افزایش یافته و فرصت‌های شغلی جدید ایجاد می‌شود. منطقه آزاد انزلی در سال‌های اخیر با جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی توانسته زمینه توسعه صنایع صادرات‌محور را فراهم کند و اشتغال پایدار را در استان گیلان و مناطق همجوار افزایش دهد.

توسعه تجارت الکترونیک و دیجیتالی شدن فرآیندهای گمرکی نیز از دیگر اقداماتی است که سرعت صادرات را افزایش داده است. کاهش زمان انجام تشریفات اداری، حذف بسیاری از فرایندهای کاغذی و استقرار سامانه‌های الکترونیکی، هزینه مبادلات را کاهش داده و رضایت فعالان اقتصادی را به دنبال داشته است.

با این حال، کارشناسان معتقدند ظرفیت‌های منطقه آزاد انزلی هنوز به طور کامل مورد استفاده قرار نگرفته است. تکمیل اتصال راه‌آهن رشت - کاسپین، توسعه بیشتر شبکه حمل‌ونقل ترکیبی، افزایش خطوط منظم دریایی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و گسترش همکاری با کشورهای حاشیه دریای خزر می‌تواند حجم صادرات غیرنفتی از این منطقه را بیش از پیش افزایش دهد. همچنین توسعه صنایع دانش‌بنیان و حمایت از شرکت‌های نوآور می‌تواند ترکیب کالاهای صادراتی را به سمت محصولات با ارزش افزوده بالاتر سوق دهد.

در کنار زیرساخت‌ها، دیپلماسی اقتصادی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در موفقیت صادرات غیرنفتی دارد. حضور فعال در نمایشگاه‌های بین‌المللی، انعقاد توافق‌های تجاری دوجانبه، تسهیل تبادلات بانکی و توسعه همکاری با اتاق‌های بازرگانی کشورهای همسایه، از جمله اقداماتی است که می‌تواند جایگاه منطقه آزاد انزلی را در تجارت منطقه‌ای تقویت کند.

در مجموع، منطقه آزاد انزلی امروز تنها یک منطقه تجاری نیست؛ بلکه به یکی از مهم‌ترین پیشران‌های صادرات غیرنفتی کشور تبدیل شده است. بهره‌گیری از موقعیت ژئوپلیتیکی، توسعه زیرساخت‌های بندری و لجستیکی، حمایت از تولید صادرات‌محور و گسترش ارتباط با بازارهای منطقه، زمینه‌ای فراهم کرده تا این منطقه نقش مؤثرتری در افزایش درآمد‌های ارزی، رونق تولید و تحقق اهداف کلان اقتصادی کشور ایفا کند. استمرار این مسیر می‌تواند منطقه آزاد انزلی را به مهم‌ترین دروازه صادرات غیرنفتی ایران در شمال کشور و یکی از موتورهای اصلی رشد تجارت خارجی در سال‌های آینده تبدیل کند.