



مدیرعامل منطقه آزاد اردبیل - بیله سوار
در گفت‌وگو با تجارت جهانی:

۴۷ هکتار زمین دولتی به نام منطقه آزاد اردبیل شد

۴

تجارت جهانی بررسی می‌کند

تورم سه رقمی

در مناطق آزاد

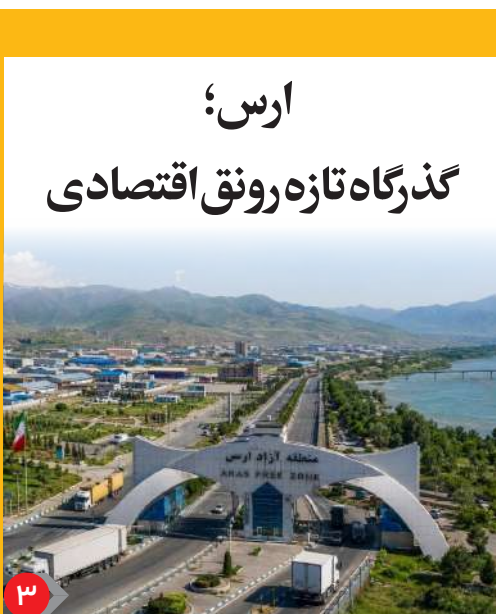
ماکو، کیش و قشم

۲

تجارت جهانی بررسی می‌کند

کاسپین پیشران تجارت شمالی ایران

۴



۳

بوشهر گرفتار توسعه نیمه تمام



۲

پتروشیمی ماهشهر میان بحران‌های انباشته



۳

بین الملل

سرمایه در انتظار تصمیم‌های کلون

تجارت جهان منطقه آزاد کلون با وجود برخورداری از ظرفیت‌های قابل توجه در حوزه لجستیک، تجارت و جذب سرمایه، این روزها بیش از آنکه با دستاوردهای اقتصادی خبرساز شود، با پرسش‌هایی درباره سرعت اجرای برنامه‌های توسعه، جذب سرمایه‌گذار و رقابت‌پذیری در برابر مناطق آزاد رقیب مواجه است.

در هفته‌های اخیر، اخبار منتشرشده درباره منطقه آزاد کلون نشان می‌دهد که مدیران این منطقه همچنان بر توسعه زیرساخت‌ها، افزایش همکاری‌های تجاری و جذب سرمایه‌گذاری خارجی تأکید دارند، اما فاصله میان برنامه‌های اعلام‌شده و نتایج ملموس همچنان قابل توجه است. در شرایطی که بسیاری از مناطق آزاد جهان با ارائه مشوق‌های جدید، تسهیل مقررات و توسعه زیرساخت‌های هوشمند برای جذب سرمایه رقابت می‌کنند، کلون هنوز نتوانسته جایگاه مورد انتظار خود را در زنجیره تجارت منطقه‌ای تثبیت کند.

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها، کندی در تبدیل ظرفیت‌های بالقوه به پروژه‌های اقتصادی سودآور است. صرف اعلام تفاهم‌نامه‌ها یا برنامه‌های توسعه، زمانی ارزشمند خواهد بود که به افزایش تولید، صادرات، اشتغال و حضور سرمایه‌گذاران بین‌المللی منجر شود. در غیر این صورت، منطقه آزاد تنها به محلی برای تکرار وعده‌هایی تبدیل می‌شود که اثر اقتصادی قابل اندازه‌گیری ندارند.

از سوی دیگر، تحولات ژئوپلیتیکی و نوسانات تجارت دریایی در منطقه، فشار مضاعفی بر عملکرد مناطق آزاد وارد کرده است. اختلال در مسیرهای حمل و نقل، تغییر مقررات تجاری و افزایش هزینه‌های لجستیک باعث شده سرمایه‌گذاران با احتیاط بیشتری تصمیم‌گیری کنند. در چنین فضایی، مناطق آزادی موفق خواهند بود که با کاهش بروکراسی، ارائه مشوق‌های شفاف و ایجاد امنیت سرمایه‌گذاری، ریسک فعالیت اقتصادی را کاهش دهند.

کارشناسان معتقدند کلون برای رقابت با مناطق آزاد موفق منطقه، نیازمند اصلاحات ساختاری است. دیجیتالی شدن کامل فرآیندهای اداری، تسریع صدور مجوزها، توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل، و ارائه بسته‌های تشویقی هدفمند، از جمله اقداماتی است که می‌تواند جذابیت این منطقه را افزایش دهد.

همچنین شفافیت در انتشار آمار عملکرد، میزان سرمایه‌گذاری جذب‌شده، حجم صادرات و نرخ اشتغال از دیگر مطالبات فعالان اقتصادی است. بدون انتشار داده‌های دقیق، ارزیابی میزان موفقیت برنامه‌های توسعه‌ای دشوار خواهد بود و اعتماد سرمایه‌گذاران نیز کاهش می‌یابد.

یادداشت روز

صادرات؛ گروگان تصمیم‌های متناقض امروز



تجارت جهان توسعه صادرات، بیش از آنکه به کمبود ظرفیت تولید وابسته باشد، از ناهماهنگی سیاست‌های دفاعی، مقررات متغیر و نبود راهبرد پایدار برای حضور در بازارهای جهانی آسیب می‌بیند.

در سال‌های اخیر، توسعه صادرات به یکی از پرتکرارترین کلیدواژه‌های سیاست‌گذاری اقتصادی تبدیل شده است؛ اما فاصله میان شعار و واقعیت همچنان قابل توجه است. در شرایطی که اقتصاد ایران برای افزایش درآمدهای ارزی، کاهش وابستگی به نفت و حفظ اشتغال بیش از هر زمان دیگری به صادرات نیاز دارد، مجموعه‌ای از سیاست‌های متناقض و تصمیم‌های مقطعی، مسیر صادرکنندگان را دشوارتر از گذشته کرده است.

نخستین مانع، بی‌ثباتی در مقررات صادراتی است. فعال اقتصادی زمانی می‌تواند برای ورود به یک بازار خارجی برنامه‌ریزی کند که از ثبات قوانین اطمینان داشته باشد. اما تغییر مداوم دستورالعمل‌ها، اعمال محدودیت‌های ناگهانی بر صادرات برخی کالاها و اصلاح پی‌درپی بخشنامه‌ها، اعتماد شرکای تجاری را کاهش داده و هزینه فعالیت صادرکنندگان را افزایش داده است. بازارهای بین‌المللی منتظر تصمیم‌های داخلی ایران نمی‌مانند و هر خلأیی به سرعت توسط رقبای منطقه‌ای پر می‌شود.

یادداشت روز

سرخس؛ مسیر پرچالش ترانزیت



تجارت جهان سرخس این روزها بار دیگر در کانون توجه سیاست‌گذاران قرار گرفته است؛ از تصویب بسته‌های تسهیل تجارت و شبانه‌روزی شدن گمرک تا تأکید بر دیپلماسی اقتصادی با ترکمنستان. اما پرسش اصلی اینجاست که آیا این تصمیم‌ها به جهش واقعی اقتصاد منطقه منجر می‌شود یا همچنان فاصله میان وعده‌ها و اجرا پابرجا خواهد ماند؟ منطقه آزاد سرخس در هفته‌های اخیر شاهد موجی از اخبار امیدوارکننده بوده است. مسئولان از تقویت همکاری‌های اقتصادی با ترکمنستان، تسهیل تجارت مرزی، استقرار کد گمرکی جدید و برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت ترانزیت سخن گفته‌اند. همچنین اعلام شده است که گمرک سرخس به صورت شبانه‌روزی فعالیت خواهد کرد تا روند صادرات، واردات و ترانزیت کالا سرعت بیشتری بگیرد. در نگاه نخست، این اقدامات می‌تواند جایگاه سرخس را به عنوان مهم‌ترین دروازه ایران به آسیای مرکزی تقویت کند. موقعیت جغرافیایی ممتاز، اتصال ریلی به کشورهای منطقه و همجواری با ترکمنستان، مزیت‌هایی هستند که سال‌ها درباره آن‌ها صحبت شده است. با این حال، تجربه نشان داده که صرف تصویب مقررات جدید یا تغییر عنوان منطقه ویژه به منطقه آزاد، به تنهایی تضمین‌کننده رونق اقتصادی نیست. یکی از مهم‌ترین اخبار اخیر، کاهش ۱۵ درصدی سود بازرگانی برای کالاهایی است که تحت کد گمرکی جدید منطقه آزاد سرخس اظهار می‌شوند؛ اقدامی که می‌تواند هزینه واردات مواد اولیه را کاهش دهد و به نفع تولیدکنندگان باشد. اما فعالان اقتصادی معتقدند کاهش هزینه‌های گمرکی زمانی اثر واقعی خواهد داشت

تجارت جهانی بررسی می کند

تورم سه رقمی در مناطق آزاد ماکو، کیش و قشم



سید مصرفی خانوارها با وزن بالاتر کالاهای اساسی، هزینه های بالای حمل و نقل، وابستگی به شبکه توزیع سراسری و تأثیر نوسانات ارزی بر کالاهای وارداتی. فاصله تورمی میان این استان ها و تهران (که با ۷۳٫۹ درصد تورم نقطه ای و ۵۵٫۲ درصد تورم سالانه، کم تورم ترین استان کشور است) به حدود ۳۰ تا ۳۸ واحد درصد می رسد. این شکاف جغرافیایی، بار دیگر بر نابرابری منطقه ای در تجربه تورم تأکید می کند و نشان می دهد که میانگین ملی، تصویر کاملی از فشار معیشتی در بسیاری از استان ها ارائه نمی دهد.

در مجموع، داده های تیرماه ۱۴۰۵ حاکی از آن است که وجود مناطق آزاد به تنهایی نتوانسته است سپر مؤثری در برابر موج تورمی اخیر ایجاد کند. استمرار این روند می تواند چالش های معیشتی خانوارها در این استان ها را تشدید کند و ضرورت بازنگری در سیاست های حمایتی و تنظیم بازار را بیش از پیش برجسته سازد.

تحلیل وضعیت اشتغال در مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران
مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران از ابتدا با هدف جذب سرمایه گذاری،

تجارت جهان گزارش تازه مرکز آمار ایران نشان می دهد استان های دارای مناطق آزاد تجاری-صنعتی در تیرماه ۱۴۰۵ با فشار تورمی بالاتری نسبت به میانگین کشور روبه رو بوده اند؛ هرمزگان و آذربایجان غربی با تورم نقطه ای بالای ۱۰۰ درصد و جهش شدید قیمت خوراکی ها، در صدر استان های پرتلاهب قرار گرفته اند.

تازه ترین داده های مرکز آمار ایران از وضعیت تورم استانی در تیرماه ۱۴۰۵ نشان می دهد که استان های دارای مناطق آزاد تجاری-صنعتی، به طور کلی فشار تورمی بالاتری نسبت به میانگین کشوری تحمل کرده اند. در حالی که نرخ تورم ماهانه کل کشور به ۳٫۱ درصد، تورم نقطه به نقطه به ۸۷٫۹ درصد و تورم سالانه به ۶۶ درصد رسیده است، بسیاری از این استان ها در شاخص های کلیدی، بالاتر از میانگین ملی قرار گرفته اند.

بررسی جزئیات نشان می دهد استان هرمزگان که میزبان دو منطقه آزاد مهم کیش و قشم است، با ثبت تورم ماهانه ۴٫۷ درصدی در رتبه دوم کشور پس از فارس قرار گرفته است. تورم نقطه به نقطه این استان نیز به ۱۰۴٫۷ درصد رسیده و آن را در جمع استان های دارای تورم سه رقمی جای داده است. فشار روی گروه خوراکی ها در هرمزگان حتی شدیدتر بوده و به حدود ۱۴۸٫۸ درصد رسیده است.

آذربایجان غربی، محل استقرار منطقه آزاد ماکو، وضعیت مشابهی دارد. تورم نقطه به نقطه این استان ۱۰۶٫۴ درصد گزارش شده و در ردیف استان های با بالاترین افزایش قیمت نسبت به تیرماه سال گذشته قرار گرفته است. تورم سالانه آن نیز در محدوده حدود ۷۶ درصد برآورد می شود که از میانگین کشوری بالاتر است. جالب آن که تورم نقطه ای خوراکی ها در این استان به ۱۴۹٫۹ درصد رسیده و بالاترین رقم کشور را ثبت کرده است.

آذربایجان شرقی (منطقه آزاد ارس) نیز با تورم ماهانه ۴٫۲ درصد و تورم نقطه به نقطه ۹۷٫۱ درصد، بالاتر از میانگین ملی قرار دارد. تورم سالانه این استان ۷۲٫۶ درصد اعلام شده است. خوزستان (منطقه آزاد اروند) نیز تورم نقطه ای بالاتر از ۹۶ درصد را تجربه کرده و در گروه استان های پرتورم قرار می گیرد.

در مقابل، استان سیستان و بلوچستان که میزبان منطقه آزاد چابهار است، اگرچه در شاخص کل وضعیت نسبتاً بهتری نسبت به برخی استان های مرزی دارد، اما حتی در این استان نیز تورم نقطه ای خوراکی ها ۱۱۰ درصد فراتر رفته است. داده های مربوط به گیلان (منطقه آزاد انزلی) نیز حاکی از فشار تورمی قابل توجه است، هرچند جزئیات دقیق تر آن در گزارش های منتشرشده محدودتر بوده است.

تحلیل این ارقام نشان می دهد که استان های دارای مناطق آزاد، برخلاف انتظار برخی از کاهش فشار قیمتی به دلیل تسهیلات گمرکی و تجاری، در عمل با چالش های تورمی جدی روبه رو هستند. عوامل متعددی می تواند در این امر نقش داشته باشد؛ از جمله ساختار

گزارش کوتاه

بوشهر گرفتار توسعه نیمه تمام



در همین حال، بخش خصوصی نیز خواستار تداوم برخی تسهیلات و تصمیمات حمایتی برای اقتصاد استان شده است. فعالان اقتصادی معتقدند آثار تنش های ماه های گذشته همچنان بر تجارت، صادرات و فعالیت بنگاه ها سایه انداخته و ادامه حمایت های هدمند می تواند از کاهش سرمایه گذاری جلوگیری کند. این مطالبه نشان می دهد که اقتصاد بوشهر، با وجود مزیت های فراوان، همچنان در برابر شوک های بیرونی آسیب پذیر است.

از سوی دیگر، انتصاب مدیران جدید در بخش های کلیدی حوزه انرژی و منطقه ویژه اقتصادی پارس، فرصتی برای بازنگری در شیوه مدیریت پروژه های بزرگ محسوب می شود. با این حال، تغییر مدیران زمانی اثرگذار خواهد بود که با اصلاح فرآیندهای اداری، کاهش بروکراسی و افزایش شفافیت همراه باشد؛ در غیر این صورت، جابه جایی افراد به تنهایی تغییری در خروجی ایجاد نخواهد کرد. البته در کنار این چالش ها، برخی شاخص های اجتماعی نیز روند مثبتی را نشان می دهند.

گزارش کوتاه

مرز فعال، اقتصاد کم رقم قصر شیرین



تجارت جهان با وجود افزایش تردد زائران اربعین، رونق تجارت مرزی و وعده های متعدد درباره توسعه زیرساخت های قصر شیرین، همچنان این شهرستان مرزی با شکافی عمیق میان ظرفیت های اقتصادی و واقعیت های اجرایی روبه روست. قصر شیرین این روزها بیش از هر زمان دیگری در کانون توجه قرار گرفته است. نزدیک شدن به اربعین حسینی، افزایش تردد از مرز خسروی، آماده سازی زیرساخت های خدماتی و استمرار فعالیت مرزهای تجاری، تصویری از یک منطقه فعال و راهبردی ارائه می دهد. با این حال، پشت این تصویر امیدوارکننده، پرسش مهمی باقی مانده است؛ چرا شهرستانی که دو مرز بین المللی خسروی و پرویزخان را در اختیار دارد، هنوز نتوانسته به جایگاه واقعی خود در اقتصاد ملی دست یابد؟

در هفته های اخیر، مسئولان از تکمیل زیرساخت های مرز خسروی، آسفالت محل استقرار موکب ها، پایداری آب و برق و آمادگی کامل برای پذیرش زائران خبر داده اند. این اقدامات بدون تردید ضروری است، اما تجربه سال های گذشته نشان می دهد که رونق فصلی اربعین نمی تواند جایگزین یک برنامه دائمی برای توسعه اقتصادی منطقه شود. اگر سرمایه گذاری ها تنها در چند هفته منتهی به اربعین متمرکز بماند، بخش بزرگی از ظرفیت های مرزی در سایر ماه های سال بلااستفاده خواهد ماند.

در حوزه تجارت نیز آمارهای صادراتی از مرز پرویزخان همچنان قابل توجه است و مسئولان بر توسعه تجارت و حتی مدیریت واحد مرزی تأکید دارند. با این حال، فعالان اقتصادی همچنان از بروکراسی، ناهماهنگی میان دستگاه های اجرایی، کندی برخی فرآیندهای گمرکی و نبود زیرساخت های لجستیکی متناسب با حجم تجارت گلایه دارند. منطقه ای که می تواند به هاب صادرات غرب کشور تبدیل شود، هنوز با موانعی روبه رو است که سرعت رقابت پذیری آن را کاهش می دهد.

از سوی دیگر، ایجاد منطقه آزاد تجاری قصر شیرین نیز هنوز نتوانسته آثار ملموسی در زندگی مردم منطقه بر جای بگذارد. هرچند اقداماتی مانند صدور مجوزهای زیست محیطی برای خودروهای وارداتی منطقه آزاد انجام شده است، اما سرمایه گذاری گسترده، ایجاد صنایع جدید و اشتغال پایدار هنوز با انتظارات اولیه فاصله دارد. این موضوع نگرانی هایی را

ایجاد شده در کشور (به طور متوسط چند صد هزار شغل در سال) سهم نسبتاً محدودی دارد. برخی مقامات مناطق آزاد در سال های اخیر از هدف گذاری ایجاد ۵۰ هزار شغل سالانه سخن گفته اند، اما تحقق کامل این هدف با چالش هایی همراه بوده است.

نقاط قوت و دستاوردها

مناطق آزاد در برخی حوزه ها توانسته اند اشتغال ایجاد کنند؛ - بخش خدمات و گردشگری (به ویژه در کیش و قشم) - فعالیت های لجستیکی و حمل و نقل (مانند ماکو و چابهار) - واحدهای تولیدی کوچک و متوسط و واحدهای صنفی در منطقه آزاد ماکو به عنوان نمونه، اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در حوزه حمل و نقل و واحدهای صنفی قابل توجه گزارش شده است. همچنین رشد اخیر سرمایه گذاری خارجی و داخلی در برخی مناطق (به ویژه در سال ۱۴۰۴) می تواند زمینه ساز اشتغال جدید باشد.

چالش ها و نقاط ضعف ساختاری

با وجود این دستاوردها، چندین نقد اساسی به وضعیت اشتغال در مناطق آزاد وارد است: ۱. کیفیت و پایداری مشاغل: بخش قابل توجهی از اشتغال ایجادشده در حوزه های خدماتی و بازرگانی است و سهم مشاغل صنعتی پایدار و با ارزش افزوده بالا کمتر از انتظار بوده است. ۲. اشتغال نیروی محلی: یکی از اهداف اصلی، اولویت دادن به نیروی کار بومی بود، اما در عمل بخش مهمی از مشاغل تخصصی یا مدیریتی به نیروهای غیربومی اختصاص یافته و در برخی مناطق، سهم اشتغال پایدار برای ساکنان محلی محدود مانده است. ۳. تأثیر واردات بر تولید داخلی: تسهیلات گمرکی گاهی به جای تقویت تولید، به گسترش واردات کالاهای نهایی منجر شده و رقابت را برای واحدهای تولیدی کوچک محلی دشوار کرده است. ۴. شکاف میان سرمایه گذاری و اشتغال: رشد نسبی سرمایه گذاری در برخی دوره ها لزوماً به افزایش متناسب اشتغال منجر نشده و بهره وری نیروی کار و پیوند با اقتصاد سرزمین اصلی ضعیف ارزیابی می شود. ۵. تورم بالا در استان های میزبان: همان طور که در آمار تورم تیرماه ۱۴۰۵ مشاهده شد، استان هایی مانند هرمزگان، آذربایجان غربی و خوزستان با تورم نقطه ای و سالانه بالاتر از میانگین کشور مواجه اند. این موضوع قدرت خرید واقعی دستمزدها را کاهش داده و جذابیت مشاغل ایجادشده را تحت تأثیر قرار می دهد. در پایان خاطر نشان باید کرد که مناطق آزاد ایران تاکنون در ایجاد اشتغال نقش داشته اند، اما این نقش متناسب با امتیازات ویژه ای که دریافت کرده اند و انتظارات اولیه نبوده است. تمرکز بیش از حد بر فعالیت های تجاری و واردات، ضعف پیوند با زنجیره های ارزش داخلی و محدودیت در انتقال فناوری از جمله دلایل اصلی این فاصله هستند.

درباره کندی اجرای اهداف منطقه آزاد ایجاد کرده است.

مسئله دیگر، وابستگی بیش از حد اقتصاد شهرستان به تجارت مرزی است. هرگونه تغییر در روابط تجاری با عراق، تصمیمات گمرکی یا تحولات سیاسی می تواند مستقیماً بر اقتصاد محلی اثر بگذارد. این وابستگی نشان می دهد که توسعه صنایع تبدیلی، گردشگری جنگ، خدمات حمل و نقل و سرمایه گذاری تولیدی باید همزمان با تجارت مرزی دنبال شود؛ موضوعی که تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

در کنار این چالش ها، استمرار کشفیات مربوط به قاچاق سوخت در منطقه نیز بیانگر آن است که اختلاف قیمت انرژی و ضعف برخی سازوکارهای نظارتی همچنان زمینه فعالیت شبکه های غیرقانونی را فراهم کرده است. تداوم این وضعیت علاوه بر خسارت اقتصادی، می تواند بر امنیت سرمایه گذاری نیز اثر منفی بگذارد.

قصر شیرین امروز بیش از آنکه به وعده های تازه نیاز داشته باشد، محتاج اجرای دقیق برنامه های توسعه ای است. مرزهای بین المللی، منطقه آزاد، موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز و ظرفیت بالای صادرات، سرمایه هایی هستند که در صورت مدیریت کارآمد می توانند این شهرستان را به یکی از موتورهای رشد اقتصادی غرب کشور تبدیل کنند. اما اگر توسعه همچنان در حد پروژه های مقطعی و وعده های تکرارشونده باقی بماند، فاصله میان ظرفیت های قصر شیرین و دستاوردهای واقعی آن هر روز بیشتر خواهد شد.

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس؛ گذرگاه تازه رونق اقتصادی



می تواند ارس را در رقابت اقتصادی منطقه‌ای متمایز کند.

موضوع حمل و نقل و لجستیک نیز در آینده ارس اهمیت ویژه‌ای دارد. تجارت بین‌المللی امروز بدون زیرساخت‌های مناسب حمل کالا امکان رشد ندارد. هر منطقه‌ای که بتواند مسیرهای سریع‌تر و کم‌هزینه‌تری برای جابه‌جایی کالا ایجاد کند، سهم بیشتری از تجارت منطقه‌ای به دست خواهد آورد.

جلفا به عنوان یکی از نقاط تاریخی تجارت ایران، سابقه طولانی در ارتباطات ریلی و بازرگانی دارد. احیای ظرفیت‌های این منطقه در حوزه حمل و نقل ریلی و تقویت مراکز لجستیکی می‌تواند نقش ارس را در مسیرهای تجاری بین‌المللی افزایش دهد. توسعه این بخش نه تنها برای فعالان اقتصادی منطقه، بلکه برای کل اقتصاد کشور اهمیت دارد؛ زیرا می‌تواند مسیرهای جدیدی برای صادرات و ترانزیت کالا ایجاد کند. توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل در ارس زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که نقش کریدورهای منطقه‌ای در اقتصاد جهانی پررنگ‌تر شده است. کشورها برای افزایش سهم خود از تجارت بین‌المللی، تنها به تولید کالا توجه نمی‌کنند، بلکه به دنبال ایجاد مسیرهای امن، سریع و اقتصادی برای انتقال محصولات هستند. ارس با قرار گرفتن در مسیر ارتباطی ایران با قفقاز و ظرفیت اتصال به شبکه‌های تجاری گسترده‌تر، می‌تواند در آینده به یکی از حلقه‌های مهم زنجیره ترانزیتی منطقه تبدیل شود. در

باشد. افزایش ورود گردشگران، رونق کسب و کارهای محلی، توسعه خدمات اقامتی و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید از جمله پیامدهای اقتصادی این بخش خواهد بود. همچنین گردشگری می‌تواند به معرفی ظرفیت‌های فرهنگی و تاریخی منطقه در سطح ملی و بین‌المللی کمک کند. با این حال، تبدیل ظرفیت‌های گردشگری به درآمد پایدار نیازمند برنامه‌ریزی دقیق است. ایجاد زیرساخت‌های مناسب، معرفی جاذبه‌ها، توسعه خدمات گردشگری و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند این حوزه را در ارس تقویت کند.

در کنار فرصت‌های اقتصادی، توجه به نیروی انسانی نیز یکی از عوامل تعیین‌کننده در مسیر توسعه ارس است. توسعه صنعتی و تجاری زمانی موفق خواهد بود که همراه با ارتقای مهارت‌های نیروی کار و استفاده از توان متخصصان داخلی باشد. ایجاد فرصت‌های شغلی تخصصی می‌تواند به ماندگاری نیروهای جوان منطقه کمک کند و زمینه رشد اقتصادی پایدار را فراهم آورد.

نقش ارس در اقتصاد منطقه‌ای تنها به محدوده جغرافیایی خود محدود نمی‌شود. این منطقه می‌تواند به عنوان یک پل اقتصادی میان تولیدکنندگان ایرانی و بازارهای کشورهای همسایه عمل کند. افزایش صادرات، توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای پیرامونی و استفاده از ظرفیت‌های مرزی، فرصت‌هایی هستند که می‌توانند جایگاه ارس را در اقتصاد کشور ارتقا دهند.

البته دستیابی به این اهداف نیازمند نگاه بلندمدت و پرهیز از تصمیم‌های مقطعی است. مناطق آزاد در جهان زمانی موفق شده‌اند که علاوه بر مزیت‌های اولیه، توانسته‌اند اکوسیستم اقتصادی کامل ایجاد کنند؛ اکوسیستمی که در آن تولید، تجارت، فناوری، خدمات مالی و حمل و نقل در کنار یکدیگر فعالیت می‌کنند.

ارس نیز برای تبدیل شدن به یک منطقه اقتصادی پیشرو باید همین مسیر را دنبال کند. افزایش بهره‌وری، توسعه فناوری، حمایت از نوآوری و تقویت ارتباط میان مراکز علمی و بخش تولید، می‌تواند این منطقه را وارد مرحله جدیدی از رشد کند.

امروز ارس با مجموعه‌ای از فرصت‌های اقتصادی روبه‌رو است. موقعیت جغرافیایی، ظرفیت‌های صنعتی، امکان توسعه کشاورزی مدرن، قابلیت‌های ترانزیتی و جاذبه‌های گردشگری، مجموعه‌ای از مزیت‌ها را در اختیار این منطقه قرار داده است. استفاده درست از این ظرفیت‌ها می‌تواند ارس را به یکی از نمونه‌های موفق توسعه منطقه‌ای در کشور تبدیل کند. آینده ارس وابسته به توانایی این منطقه در تبدیل فرصت‌ها به دستاوردهای واقعی است. اگر مسیر توسعه تولیدمحور، صادرات‌گرا و سرمایه‌پذیر ادامه پیدا کند، ارس می‌تواند نقش مهم‌تری در اقتصاد ایران ایفا کند و به یکی از دروازه‌های اصلی ارتباط اقتصادی کشور با بازارهای منطقه‌ای تبدیل شود.

در نهایت، ارس تنها یک منطقه آزاد نیست؛ بلکه فرصتی برای بازتعریف نقش مناطق مرزی در اقتصاد ایران است. منطقه‌ای که می‌تواند نشان دهد مرزها به جای آنکه نقطه پایان فعالیت اقتصادی باشند، می‌توانند آغاز مسیرهای تازه تجارت، سرمایه‌گذاری و رشد باشند.

گزارش کوتاه

پشت صحنه توسعه کند پارسیان



موضوع دیگری که کمتر به آن پرداخته می‌شود، فاصله میان توسعه صنعتی و توسعه محلی است. مردم شهرستان پارسیان انتظار دارند رونق صنایع و بنادر، به ایجاد اشتغال پایدار، افزایش درآمد خانوارها و بهبود زیرساخت‌های شهری منجر شود. اگر آثار توسعه در زندگی ساکنان منطقه دیده نشود، موفقیت پروژه‌های اقتصادی نیز با تردید افکار عمومی روبه‌رو خواهد شد.

خبر تخلیه نخستین محموله بزرگ بلوک آند در بندر پارسیان، بدون تردید یک دستاورد عملیاتی مهم محسوب می‌شود و می‌تواند هزینه‌های حمل مواد اولیه صنایع را کاهش دهد. اما یک عملیات موفق بندری، به تنهایی معیار موفقیت یک منطقه ویژه اقتصادی نیست. شاخص اصلی، حجم سرمایه‌گذاری‌های جدید، میزان صادرات، رشد تولید، ایجاد فرصت‌های شغلی و افزایش سهم منطقه در تجارت خارجی کشور است.

پارسیان امروز بیش از هر زمان دیگری به عبور از مرحله شعار نیاز دارد. اگر قرار است این منطقه به هاب صنایع انرژی بر و صادرات جنوب ایران تبدیل شود، باید برنامه‌های اعلام‌شده با جدول زمانی مشخص، گزارش‌های شفاف و پاسخگویی مستمر همراه باشد. در غیر این صورت، اخبار امیدوارکننده امروز نیز ممکن است مانند بسیاری از وعده‌های سال‌های گذشته، در حافظه اقتصادی کشور به فهرست فرصت‌های از دست‌رفته اضافه شود.

کنار حمل و نقل، جذب سرمایه‌گذاری یکی از مهم‌ترین شاخص‌های موفقیت مناطق آزاد به شمار می‌رود. ارس برای دستیابی به اهداف توسعه‌ای خود نیازمند آن است که محیطی جذاب برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ایجاد کند. سرعت در صدور مجوزها، کاهش موانع اداری، ارائه خدمات تخصصی و ایجاد اطمینان برای فعالان اقتصادی، عواملی هستند که می‌توانند میزان حضور سرمایه‌گذاران در این منطقه را افزایش دهند.

سرمایه‌گذاری زمانی در یک منطقه ماندگار می‌شود که علاوه بر مشوق‌های اقتصادی، چشم‌انداز روشنی از آینده وجود داشته باشد. ارس با توجه به ظرفیت‌های صنعتی، مرزی و لجستیکی خود، امکان ایجاد چنین چشم‌اندازی را دارد؛ به شرط آنکه سیاست‌های توسعه‌ای با ثبات ادامه پیدا کند و فعالان اقتصادی بتوانند برای برنامه‌های بلندمدت خود تصمیم‌گیری کنند.

یکی دیگر از حوزه‌هایی که می‌تواند به رشد اقتصادی ارس کمک کند، گردشگری است. این منطقه علاوه بر ظرفیت‌های تجاری و صنعتی، از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی قابل توجهی برخوردار است. طبیعت منطقه، رودخانه ارس، آثار تاریخی و موقعیت خاص مرزی، مجموعه‌ای از فرصت‌ها را برای توسعه گردشگری فراهم کرده است.

توسعه گردشگری در ارس می‌تواند مکمل فعالیت‌های اقتصادی دیگر

پتروشیمی ماهشهر میان بحران‌های انباشته



از سوی دیگر، رخدادهای اخیر اهمیت بازنگرگی در نظام پدافند غیرعامل و مدیریت بحران را بیش از گذشته نمایان کرده است. منطقه‌ای که میلیاردها دلار سرمایه صنعتی را در خود جای داده، نمی‌تواند تنها پس از وقوع حادثه به فکر بازسازی باشد. افزایش تاب‌آوری زیرساخت‌ها، توسعه سامانه‌های ایمنی، تنوع بخشی به مسیرهای تأمین انرژی و به‌روزرسانی تجهیزات حفاظتی باید به اولویت نخست مدیران تبدیل شود.

کارشناسان همچنین معتقدند که تداوم نااطمینانی، تصمیم سرمایه‌گذاران برای ورود به پروژه‌های جدید را دشوارتر می‌کند. سرمایه، پیش از هر چیز به امنیت، ثبات و قابلیت پیش‌بینی نیاز دارد و هرگونه اختلال در این مؤلفه‌ها می‌تواند روند توسعه صنعت را کند سازد.

پتروشیمی ماهشهر همچنان یکی از مهم‌ترین موتورهای ارزآوری کشور است، اما حفظ این جایگاه تنها با افزایش ظرفیت تولید ممکن نیست. رفع مشکلات کارگری، ارتقای استانداردهای ایمنی، نوسازی زیرساخت‌ها و شفافیت در مدیریت بحران، چهار ضرورتی هستند که آینده این منطقه را رقم خواهند زد. در غیر این صورت، حتی اگر خطوط تولید دوباره فعال شوند، چالش‌های ساختاری همچنان سایه خود را بر بزرگ‌ترین هاب پتروشیمی ایران حفظ خواهند کرد.

گزارش کوتاه

حملات اخیر به تأسیسات پتروشیمی ماهشهر، هم‌زمان با ادامه مشکلات زیرساختی، دغدغه‌های ایمنی و اعتراض‌های کارگری، بار دیگر این پرسش را مطرح کرده است که آیا مهم‌ترین قطب پتروشیمی کشور از چرخه مدیریت بحران عبور کرده یا همچنان درگیر انباشت چالش‌هایی است که می‌تواند آینده تولید و صادرات را تهدید کند؟

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر که سهم قابل توجهی در تولید و صادرات محصولات پتروشیمی ایران دارد، در هفته‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری در کانون اخبار قرار گرفته است. حملات به برخی مجتمع‌های مستقر در این منطقه و آسیب دیدن بخشی از تأسیسات، اگرچه با تلاش نیروهای عملیاتی و آتش‌نشانی مهار شد، اما بار دیگر شکنندگی زیرساخت‌های حیاتی این قطب صنعتی را آشکار کرد.

در ادامه، مسئولان از بازگشت تدریجی بخشی از زیرساخت‌ها و ازسرگیری فعالیت برخی واحدها خبر دادند؛ موضوعی که نشان‌دهنده توان فنی مجموعه برای مدیریت شرایط اضطراری است. با این حال، بازگشت به تولید عادی تنها بخشی از ماجراست. آنچه کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد، هزینه‌های اقتصادی توقف تولید، خسارت به تجهیزات، افزایش ریسک سرمایه‌گذاری و تأثیر این اتفاقات بر اعتبار صادراتی صنعت پتروشیمی ایران است.

در کنار مسائل امنیتی، مشکلات قدیمی صنعت پتروشیمی ماهشهر همچنان پابرجاست. طی روزهای اخیر گزارش‌هایی از ادامه اعتراض کارگران پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی منتشر شده است. کارکنان از کاهش برخی مزایا، تبعیض در پرداخت‌ها و بی‌نتیجه ماندن مطالبات صنفی خود سخن می‌گویند؛ موضوعی که نشان می‌دهد رشد آمارهای تولید و صادرات، الزاماً به معنای بهبود وضعیت نیروی انسانی نیست. این وضعیت، یک تناقض جدی را آشکار می‌کند. از یک سو مدیران از افزایش عملکرد صادراتی و بهبود شاخص‌های عملیاتی سخن می‌گویند و از سوی دیگر بخشی از نیروی کار معتقد است که دستاوردهای اقتصادی، تأثیر محسوسی بر شرایط معیشتی آنان نداشته است. اگر این شکاف عمیق‌تر شود، سرمایه انسانی صنعت پتروشیمی با آسیب‌های جدی مواجه خواهد شد.

مدیرعامل منطقه آزاد اردبیل -بیله سوار در گفت وگو با تجارت جهانی:

۴۷ هکتار زمین دولتی به نام منطقه آزاد اردبیل شد



شبنم درخشان
معاون سر دبیر

تجارت جهان

بیله سوار، در گفت وگو با تجارت جهانی، ضمن تشریح آخرین وضعیت واردات و پلاک گذاری خودرو، از چالش های تأمین اراضی، برنامه های جذب سرمایه گذاری و اهمیت انتقال مالکیت ۴۷ هکتار از اراضی دولتی به نام سازمان منطقه آزاد سخن گفت. در ادامه می توانید صحبت های اسلام محمد گیلگو از آخرین وضعیت منطقه آزاد اردبیل را دنبال کنید.

آقای مهندس، ابتدا درباره شرایط واردات و شماره گذاری خودرو در منطقه آزاد بفرمایید. اکنون چه میزان واردات خودرو در منطقه آزاد اردبیل -بیله سوار انجام می شود و چه تعداد خودرو وارد شده است؟

ببینید، ما از تابستان ۱۴۰۴ شروع کردیم و ابتدا قرارداد با پلیس راهور کشور منعقد شد. سپس پلاک گذاری خودروها را به صورت محدود، در حد ۱۰ دستگاه خودرویی که از طریق منطقه آزاد وارد شده بود، انجام دادیم. بعد از آن فراخوان همکاری با شرکت های واردکننده خودرو منتشر شد و بر اساس آن، بیش از ۲۰ شرکت متقاضی واردات خودرو شدند. از این تعداد، تعدادی از شرکت ها واجد شرایط شناخته شدند. اما در روزهای اخیر، با توجه به صورت جلسه ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز که از طریق دادستانی کل کشور به دادستان های استان ها ابلاغ شده، هنوز وارد مرحله واردات انبوه خودرو و صدور مجوز برای شرکت های ارزیابی شده نشده ایم. ما واردات خودرو را صرفاً به صورت محدود

و برای انجام مراحل پلاک گذاری و ایجاد زیرساخت ها و سامانه های مورد نیاز انجام داده ایم، نه به شکل انبوه برای استفاده عمومی.

این صورت جلسه چه موضوعی را دنبال می کند؟

صورت جلسه مذکور درباره محدوده تردد خودروهاست. ضمن اینکه تفاهم نامه استانداران درباره تردد خودروها بین مناطق را محدود می کند، اما درباره جزئیات آن نمی توانم توضیح دهم، زیرا محرمانه است. فقط می توانم بگویم که بر اجرای قانون مربوط به محدوده تردد خودروهای مناطق آزاد جدید تأکید دارد.

در حال حاضر چه خودروهایی امکان ورود دارند؟

بر اساس توافق با پلیس راهور، خودروهای کمتر از ۲۵۰۰ سی سی، هشت سیلندر، غیر آمریکایی و مدل سال امکان واردات دارند. البته این موضوع هنوز به صورت کامل در منطقه اردبیل عملیاتی نشده است.

سقف واردات خودرو چقدر است؟

در مقررات پیش بینی شده، محدودیت خاصی برای سقف واردات پیش بینی نشده است.

هویت یه منطقه آزاد اردبیل بازگشت

در خصوص سرمایه گذاری در منطقه آزاد اردبیل اگر زمین کافی برای واگذاری به سرمایه گذاران وجود نداشته باشد، آیا منطقه آزاد می تواند به اهداف توسعه ای خود برسد؟

طبیعتاً خیر. بسیاری از کسب وکارهایی که ما در محدوده منطقه آزاد، به ویژه اردبیل -بیله سوار، دنبال توسعه آن ها هستیم، نیازمند زمین هستند. بنابراین اگر بخواهیم به اهداف سازمان برسیم، باید زمین کافی برای واگذاری داشته باشیم. از سوی دیگر، منطقه آزاد اردبیل -بیله سوار از نظر وضعیت اراضی شرایط

منحصربه فردی دارد. برخلاف بسیاری از مناطق آزاد که حدود ۷۰ درصد اراضی آن ها ملی است، اینجا اراضی ملی عملاً وجود ندارد و تقریباً همه اراضی متعلق به بخش خصوصی است. به همین دلیل، یکی از محدود سازمان هایی هستیم که اراضی قابل توجهی به نام خود ندارد.

راهکار شما برای حل این مشکل چیست؟

راهکار ما تملک اراضی دولتی و خصوصی است. در بخش خصوصی بر اساس توافق ۳۰ به ۷۰ پیش می رویم و در بخش دولتی نیز اقداماتی را آغاز کرده ایم. انتقال سند مالکیت ۴۷ هکتار از اراضی دولتی به نام منطقه آزاد اردبیل -بیله سوار که به تازگی انجام شده، اقدامی منحصربه فرد است و بخشی از بن بست موجود در زمینه تملک اراضی را برطرف می کند.

این میزان اراضی چه ظرفیتی برای جذب سرمایه گذاری ایجاد خواهد کرد؟

با توجه به اینکه هدف ما استقرار صنایع زمین بر نیست و به دنبال صناعی هستیم که در کمترین زمین بیشترین ارزش افزوده را ایجاد کنند، برآورد دقیق سرمایه گذاری آسان نیست. اما قطعاً در این ۴۷ هکتار، ده ها و شاید صدها همت سرمایه گذاری قابل تحقق خواهد بود. اهمیت این اقدام فقط به سرمایه گذاری محدود نمی شود. پیش از این، به دلیل نداشتن زمین، موجودیت منطقه آزاد اردبیل -بیله سوار نیز با چالش هایی روبه رو بود. با تملک این اراضی، بخشی از مالکیت سازمان تثبیت شد و زمینه توسعه زیرساخت ها، واگذاری زمین به سرمایه گذاران و اجرای پروژه های توسعه ای فراهم شده است. به اعتقاد من، این اتفاق یک نقطه عطف در تاریخ توسعه منطقه آزاد اردبیل -بیله سوار محسوب می شود.

آیا تملک اراضی ادامه خواهد داشت؟

بله. این تنها بخشی از اراضی دولتی بود که تملک شد. بخش های دیگری که در اختیار گمرک و پایانه قرار دارد نیز در هفته ها و ماه های آینده در دستور کار قرار خواهد گرفت.

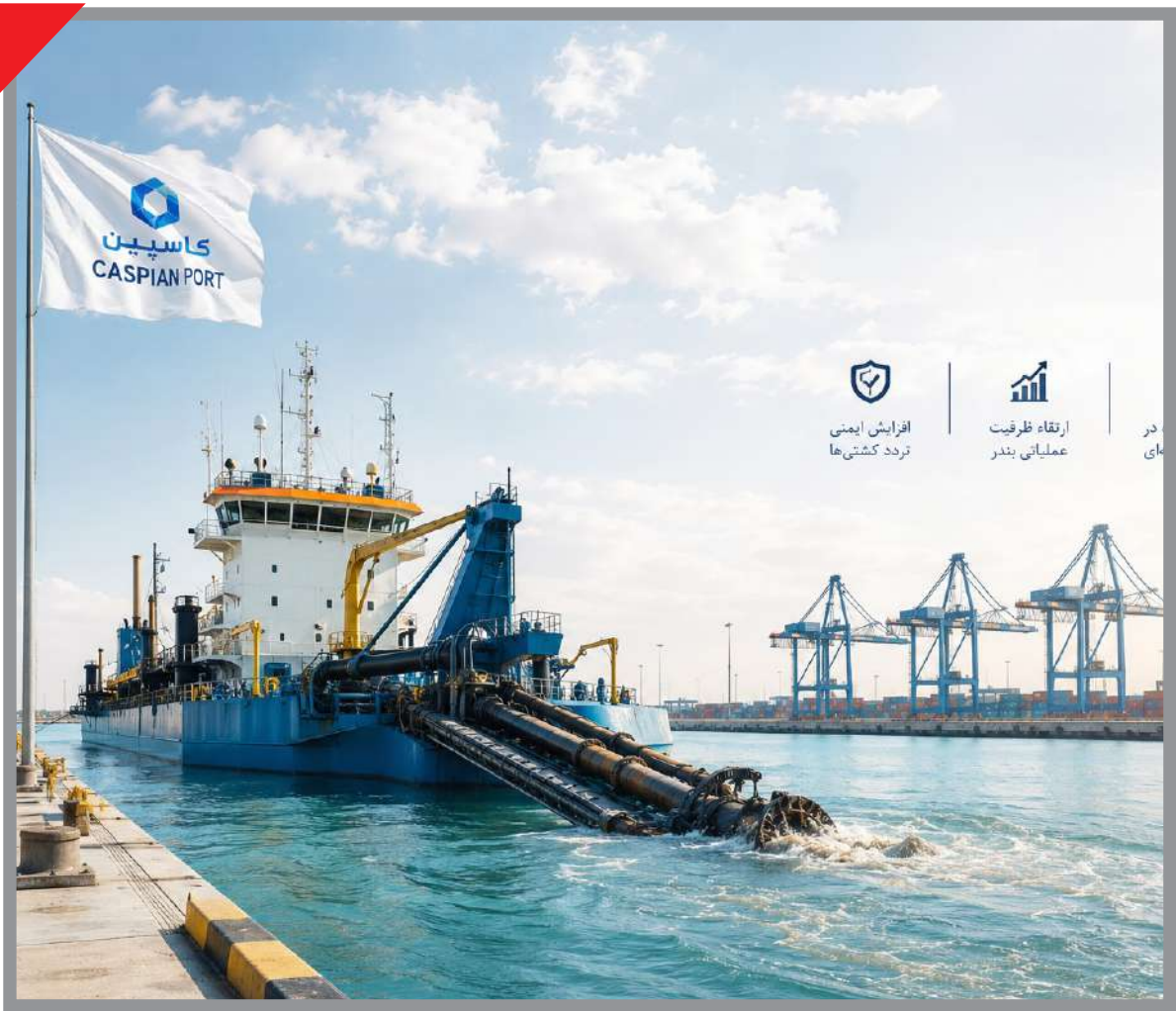
وضعیت تقاضاهای سرمایه گذاری چگونه است؟



در حال حاضر حدود ۱۰۰ درخواست سرمایه گذاری در منطقه آزاد اردبیل -بیله سوار داریم. بخشی از این سرمایه گذاران تاکنون به دلیل محدودیت زمین امکان فعالیت پیدا نکرده اند. اکنون که یکی از مهم ترین موانع برطرف شده، امیدواریم بتوانیم این سرمایه گذاری ها را به مرحله اجرا برسانیم.

تجارت جهانی بررسی می کند

کاسپین پیشران تجارت شمالی ایران



تجارت جهان شتاب توسعه زیرساخت های بندری، افزایش ظرفیت ترانزیتی، گسترش همکاری های بین المللی و جذب سرمایه گذاری های جدید، منطقه آزاد انزلی را در هفته های اخیر به یکی از مهم ترین کانون های تحول در اقتصاد دریامحور کشور تبدیل کرده است؛ روندی که می تواند جایگاه ایران را در کریدور بین المللی شمال جنوب بیش از گذشته تقویت کند.

منطقه آزاد انزلی طی هفته های اخیر در صدر اخبار اقتصادی کشور قرار گرفته است؛ اخباری که وجه مشترک همه آنها، حرکت این منطقه به سمت تبدیل شدن به یکی از مهم ترین مراکز لجستیکی و تجاری ایران است. برخلاف سال های ابتدایی فعالیت منطقه که تمرکز اصلی بر جذب گردشگر و توسعه تجارت محلی بود، اکنون نگاه مدیران و سیاست گذاران به سمت تبدیل انزلی به یک هاب منطقه ای حمل و نقل و ترانزیت تغییر کرده است؛ تغییری که همسو با سیاست توسعه اقتصاد دریامحور و افزایش سهم ایران از تجارت بین المللی دنبال می شود.

در این میان، بندر کاسپین مهم ترین موتور محرک این تحولات محسوب می شود. ثبت رکوردهای تازه در تخلیه و بارگیری کالا، افزایش ورود کشتی های تجاری و رشد مبادلات کانتینری نشان می دهد ظرفیت های ایجاد شده در سال های گذشته اکنون در حال ورود به مرحله بهره برداری اقتصادی هستند. مدیران منطقه اعلام کرده اند حجم عملیات بندری نسبت به دوره مشابه سال قبل افزایش یافته و بخش مهمی از این رشد ناشی از افزایش تجارت با کشورهای حاشیه دریای خزر و فعال تر شدن مسیرهای ترانزیتی است.

اهمیت این آمار زمانی بیشتر مشخص می شود که جایگاه بندر کاسپین در کریدور بین المللی شمال جنوب مورد توجه قرار گیرد. این مسیر که کشورهای هند، روسیه، ایران و بخش بزرگی از آسیای مرکزی را به یکدیگر متصل می کند، یکی از مهم ترین پروژه های حمل و نقل جهان به شمار می رود. کاهش زمان انتقال کالا، کاهش هزینه حمل و افزایش امنیت مسیر باعث شده بسیاری از شرکت های حمل و نقل بین المللی نگاه ویژه ای به این کریدور داشته باشند و منطقه آزاد انزلی نیز در قلب این مسیر قرار گرفته است.

یکی دیگر از خبرهای مهم روزهای اخیر، توسعه حمل و نقل ترکیبی در منطقه است. اتصال بندر کاسپین به شبکه ریلی کشور، امکان انتقال مستقیم کالا از کشتی به قطار را فراهم کرده و همین موضوع هزینه های لجستیکی را به میزان قابل توجهی کاهش می دهد. کارشناسان معتقدند هرچه شبکه ریلی منطقه کامل تر شود، مزیت رقابتی انزلی نسبت به بسیاری از بنادر منطقه افزایش خواهد یافت و صاحبان کالا تمایل بیشتری برای استفاده از این مسیر خواهند داشت.

در کنار توسعه زیرساخت های حمل و نقل، سرمایه گذاری در بخش انبارداری و خدمات پشتیبانی نیز سرعت گرفته است. احداث انبارهای مدرن، مراکز لجستیکی، پایانه های کانتینری و توسعه تجهیزات تخلیه و بارگیری موجب شده ظرفیت پذیرش کالا در بندر کاسپین به شکل محسوس افزایش یابد. این زیرساخت ها نه تنها پاسخگوی نیاز امروز هستند، بلکه برای رشد تجارت در سال های آینده نیز برنامه ریزی شده اند.

موضوع دیگری که در اخبار اخیر منطقه آزاد انزلی مورد توجه قرار گرفته،

مجدد کشور تبدیل شود؛ جایی که اکنون برخی بنادر رقیب در منطقه در اختیار دارند.

در حوزه همکاری های بین المللی نیز اخبار امیدوارکننده ای منتشر شده است. رایزنی با شرکت های حمل و نقل دریایی، توسعه خطوط کشتیرانی در دریای خزر و افزایش تعامل با فعالان اقتصادی کشورهای همسایه، بخشی از برنامه هایی است که در ماه های اخیر با جدیت دنبال شده است. افزایش تعداد سفرهای دریایی و تنوع مقاصد تجاری، علاوه بر رونق بندر کاسپین، موجب افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور نیز خواهد شد.

از سوی دیگر، توسعه خدمات گمرکی و حرکت به سمت هوشمندسازی فرآیندهای تجاری از دیگر اقداماتی است که فعالان اقتصادی از آن استقبال کرده اند. کاهش زمان ترخیص کالا، تسهیل فرآیندهای اداری و استفاده از سامانه های الکترونیکی، هزینه تجارت را کاهش داده و جذابیت منطقه را برای سرمایه گذاران افزایش می دهد. در تجارت امروز، سرعت انجام امور به اندازه زیرساخت های فیزیکی اهمیت دارد و منطقه آزاد انزلی تلاش کرده است در هر دو حوزه پیشرفت کند. گردشگری نیز همچنان یکی از ظرفیت های مهم منطقه باقی مانده است. هرچند تمرکز اصلی اخبار اخیر بر توسعه تجارت و ترانزیت بوده، اما توسعه زیرساخت های گردشگری دریایی، مراکز تفریحی، هتل ها و خدمات ساحلی می تواند به تنوع بخشی درآمدهای منطقه کمک کند. تلفیق اقتصاد گردشگری با اقتصاد دریا، الگویی است که در بسیاری از مناطق آزاد موفق جهان تجربه شده و انزلی نیز ظرفیت اجرای آن را دارد.

کارشناسان اقتصادی معتقدند مزیت اصلی منطقه آزاد انزلی، قرار گرفتن در نقطه اتصال چندین مسیر راهبردی حمل و نقل است. اتصال به دریای خزر، شبکه ریلی سراسری، جاده های ترانزیتی و نزدیکی به بازار کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، فرصت کم نظیری را در اختیار این منطقه قرار داده است. در شرایطی که بسیاری از کشورها برای جذب سهم بیشتری از بازار ترانزیت منطقه رقابت می کنند، سرمایه گذاری مستمر در زیرساخت های انزلی می تواند جایگاه ایران را در این رقابت تقویت کند.

البته استمرار این روند نیازمند حفظ سرعت اجرای پروژه های عمرانی، تکمیل زیرساخت های باقی مانده، افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی و توسعه همکاری های بین المللی است. فعالان اقتصادی نیز بر این باورند که ثبات مقررات، تسهیل فرآیندهای اداری و حمایت از سرمایه گذاران، نقش مهمی در تداوم رشد منطقه خواهد داشت. مجموع تحولات هفته های اخیر نشان می دهد منطقه آزاد انزلی وارد مرحله تازه ای از فعالیت خود شده است؛ مرحله ای که در آن توسعه صرفاً به ساخت زیرساخت محدود نیست، بلکه بهره برداری اقتصادی از ظرفیت های ایجاد شده در اولویت قرار گرفته است. اگر این روند با همین شتاب ادامه یابد، بندر کاسپین و منطقه آزاد انزلی می توانند در سال های آینده به یکی از مهم ترین دروازه های تجارت خارجی ایران و حلقه ای اثرگذار در کریدور بین المللی شمال جنوب تبدیل شوند؛ جایی که نه تنها به رونق اقتصاد گیلان، بلکه به افزایش سهم ایران از تجارت منطقه ای، توسعه صادرات غیرنفتی، ایجاد اشتغال پایدار و تقویت اقتصاد دریامحور کشور نیز کمک خواهد کرد.

نیز در هفته های اخیر به یکی از محورهای اصلی فعالیت منطقه آزاد انزلی تبدیل شده است. مدیران منطقه با برگزاری نشست های تخصصی و معرفی فرصت های سرمایه گذاری در حوزه های لجستیک، صنایع تبدیلی، فناوری، گردشگری و خدمات بندری تلاش کرده اند سرمایه گذاران بیشتری را به این منطقه جذب کنند. وجود معافیت های قانونی، دسترسی هم زمان به شبکه دریایی، ریلی و جاده ای و نزدیکی به بازار کشورهای اوراسیا، مزیت هایی است که کمتر منطقه ای در کشور به صورت هم زمان از آن برخوردار است.

در بخش صنعت نیز روند توسعه واحدهای تولیدی ادامه دارد. استقرار صنایع صادرات محور در شهرک های صنعتی منطقه، علاوه بر ایجاد اشتغال، ارزش افزوده بیشتری برای کالاهای ایرانی ایجاد می کند. بسیاری از کارشناسان معتقدند اگر زنجیره تولید، بسته بندی، انبارداری و صادرات به صورت کامل در منطقه آزاد انزلی شکل بگیرد، این منطقه می تواند به یکی از مهم ترین مراکز صادرات

افزایش همکاری های اقتصادی با استان های مختلف کشور است. انعقاد تفاهم نامه های همکاری در حوزه تجارت، صنعت، صادرات و سرمایه گذاری نشان می دهد منطقه آزاد انزلی به دنبال ایفای نقش ملی در اقتصاد ایران است. این همکاری ها می تواند زنجیره تولید در استان های مختلف را به مسیرهای صادراتی دریای خزر متصل کند و هزینه دسترسی تولیدکنندگان به بازارهای خارجی را کاهش دهد. از سوی دیگر، مدیران منطقه بر توسعه صادرات غیرنفتی تأکید ویژه ای دارند. نزدیکی جغرافیایی به بازار روسیه، قزاقستان، جمهوری آذربایجان و سایر کشورهای حوزه اوراسیا، فرصت ارزشمندی برای صادرکنندگان ایرانی ایجاد کرده است. با کاهش موانع حمل و نقل و توسعه زیرساخت های بندری، بسیاری از کالاهای ایرانی می توانند با هزینه کمتر و سرعت بیشتر به بازارهای هدف برسند؛ موضوعی که در شرایط رقابت شدید منطقه ای اهمیت فراوانی دارد.

در کنار توسعه تجارت کالا، جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی