



مناطق آزاد نباید
جزیره ای عمل کنند



از ارس قاشیامن؛
در مسیر باز تعریف
دیپلماسی اقتصادی

تجارت جهانی

شماره: ۲۱۵

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

۱۴۰۵ / ۰۶ / ۲۴ شنبه

سال هفتم / ۴ صفحه قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

قائم پناه، معاون اجرایی رییس جمهور:

مدیران عامل مناطق آزاد نباید در مقابل استانداران، بایستند



کیش ۵۰ و بازگشت باشکوه رونق گردشگری

در هفته منتهی به ۲۰ شهریور نیز ۱۲۵ پرواز ورودی و خروجی در فرودگاه کیش ثبت شد و ۱۴ هزار و ۳۸۶ مسافر از مسیر هوایی جابه جاشدند. این آمار نشان می دهد جریان سفر به جزیره پس از دورهای از اختلال، در مسیر بازگشت قرار گرفته است. یکی از برنامه های اصلی برای تقویت جریان گردشگری در ماههای اخیر، برگزاری جشنواره «کیش ۵۰» است. فصل نخست این جشنواره از شهریور آغاز شده و مجموعه ای از برنامه های تفریحی، گردشگری و رویدادهای جانبی را تا پایان دنیال می کند. هدف اصلی این رویداد افزایش جذابیت سفر به جزیره و ایجاد انگیزه بیشتر برای انتخاب کیش به عنوان مقصد گردشگری است.



قنبری با انتقاد از محدودیت های موجود در مناطق آزاد افزود: در برخی موارد، فعالیت اقتصادی در مناطق آزاد حتی از سرزمین اصلی نیز دشوارتر شده است. اگر بتوانیم وضعیت این مناطق را به شرایط پیش از محدودیت های ایجاد شده در سال های گذشته بازگردانیم، بخش خصوصی خود برای سرمایه گذاری وارد خواهد شد و این موضوع می تواند تحولی جدی در مناطق آزاد ایجاد کند.

معاون وزیر امور خارجه در امور دیپلماسی اقتصادی با اشاره به مشکلات داخلی فعالان اقتصادی گفت: بخش خصوصی ممکن است توانایی تأمین کالا و رساندن آن تا پشت مرز را نداشته باشد، اما هنگامی که کالا وارد ساختارهای اداری داخل کشور می شود، گاهی با چنان بروکراسی و محدودیت هایی مواجه می شود که تمام تلاش های قبلی بی اثر می ماند.



پیشنهاد کبیری؛ تاسیس بانک اختصاصی مناطق آزاد

معاون وزیر خارجه:
فعالیت در برخی مناطق
آزاد از سرزمین اصلی
نیز دشوارتر است!

بندر کاسپین؛ مسیر طلایی تأمین کالاهای اساسی کشور



دبیر تحریریه

نرگس گودرزی

تجارت جهانی: بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی در پنج ماه نخست سال جاری، نشانه هایی از افزایش نقش خود در زنجیره تأمین کالاهای اساسی کشور به نمایش گذاشته است. بر اساس اطلاعات منتشر شده در اینفوگرافیک، طی این مدت ۴۳ فروند کشتی فلهر حامل غلات و کالاهای خشک وارد این بندر شده اند؛ رقمی که در کنار رشد ۱۳۱ درصدی میزان ورود کالا، از تغییر قابل توجه در حجم فعالیت این مسیر دریایی حکایت دارد.

اهمیت این آمار زمانی بیشتر روشن می شود که بدانیم کالاهای اساسی، برخلاف بسیاری از کالاهای تجاری، مستقیماً با امنیت غذایی و ثبات بازار داخلی ارتباط دارند. بنابراین افزایش ظرفیت بنادر شمالی کشور برای تخلیه، ذخیره سازی و انتقال غلات می تواند فشار بر مسیرهای سنتی واردات را کاهش دهد و به متنوع تر شدن شبکه تأمین منجر شود.

آنچه در عملکرد بندر کاسپین اهمیت دارد، صرفاً افزایش تعداد کشتی هان نیست. ورود ۴۳ فروند کشتی فلهر نشان می دهد که زیرساخت بندری در حال ایفای نقشی فعال تر در جابه جایی محموله های عمده و فله ای است. در تجارت کالاهای اساسی، سرعت تخلیه و انتقال محموله به اندازه ظرفیت اسمی بندر اهمیت دارد، زیرا تأخیر در این فرآیند می تواند هزینه های انبارداری، دمو راژ و حمل و نقل را افزایش دهد و در نهایت بر قیمت تمام شده کالا اثر بگذارد. آمار ارائه شده همچنین از رشد قابل توجه حجم کالا حکایت دارد. اینفوگرافیک میزان رشد را ۱۳۱ درصد اعلام می کند و ارقام ۶۱ هزار تن و ۱۴۱ هزار تن را نیز در مقایسه عملکرد نشان می دهد. چنین جهشی، در صورت تداوم، می تواند بندر کاسپین را از یک مسیر مکمل به یکی از مسیرهای مهم تر ورود کالاهای اساسی به بازار ایران تبدیل کند. از منظر منطقه ای نیز این تحول برای منطقه آزاد انزلی اهمیت دارد. موقعیت بندر کاسپین در حاشیه دریای خزر، این منطقه را در نقطه ای قرار می دهد که می تواند میان بنادر شمالی، شبکه حمل و نقل داخلی و بازارهای کشورهای پیرامون خزر نقش واسطه ایفا کند.

افزایش ورود کشتی های فلهر می تواند تقاضا برای خدمات بندری، انبارداری، حمل و نقل، لجستیک و فعالیت های تجاری مرتبط را نیز افزایش دهد. با این حال، رشد ۱۳۱ درصدی نباید به تنهایی به معنای تثبیت یک مزیت پایدار تلقی شود. برای ارزیابی واقعی عملکرد بندر، باید در کنار تعداد کشتی ها و حجم واردات، شاخص هایی مانند زمان تخلیه، ظرفیت انبارش، هزینه لجستیک، اتصال ریلی و جاده ای، مقصد نهایی کالا و استمرار ورود محموله ها در طول سال نیز بررسی شود. در مجموع، آمار پنج ماهه نشان می دهد بندر کاسپین در حال افزایش سهم خود در جابه جایی کالاهای فله ای و به ویژه غلات است. اگر این روند با توسعه زیرساخت های لجستیکی و اتصال مؤثر تر بندر به شبکه حمل و نقل کشور همراه شود، کاسپین می تواند نقش مهم تری در تأمین کالاهای اساسی ایران و تقویت جایگاه منطقه آزاد انزلی در تجارت دریایی خزر ایفا کند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس :

مناطق آزاد نباید جزیره‌ای عمل کنند

مناطق آزاد است، اما تفسیرهای سلیقه‌ای موجب تضعیف این مزیت شده است. ارس هر سه شرط مقرر، شامل محصور بودن، داشتن تراز تجاری مثبت و فاصله از کانون های جمعیتی را دارد، اما سازمان امور مالیاتی این موضوع را نمی پذیرد.

مقدم زاده با اشاره به تحولات منطقه ای اظهار کرد: بازار آذربایجان را به معنای واقعی از دست داده ایم و باید به سمت تعریف منافع مشترک حرکت کنیم. وی افزود: ظرفیت ایجاد مناطق آزاد مشترک باارمنستان وجود دارد و تفاهمنامه ای نیز میان منطقه آزاد ارس و طرف ارمنی منعقد شده، اما تاکنون عملیاتی نشده است.

وی نبود باور و فهم مشترک در ساختار اجرایی و حاکمیتی کشور درباره نقش مناطق آزاد را از دیگر چالش ها عنوان کرد و گفت: با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی ارس، این منطقه باید در کمیسیون های مشترک ایران باارمنستان و آذربایجان حضور داشته باشد تا ظرفیت های سرمایه گذاری آن معرفی شود، اما تاکنون این امر محقق نشده است.

مقدم زاده در ادامه با اشاره به عملکرد ارس در شرایط خاص کشور گفت: منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۴ در شاخص های اقتصادی، عمرانی، فرهنگی و گردشگری رتبه نخست مناطق آزاد به دست آورده است. در صنعتی ترین منطقه آزاد کشور، حتی در شرایط جنگی، یک روز هم چرخه تولید متوقف نشد و فعال سازی نیز ادامه یافت.

وی افزود: ارس در تامین کالاهای اساسی شمال غرب کشور و مواد اولیه واحدهای تولیدی نقش دارد و تاکنون هیچ واحد صنعتی تحت تاثیر شرایط جنگی تعطیل نشده و نخواهد شد. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس در پایان با اشاره به تاکید رئیس جمهور بر توسعه انرژی های تجدیدپذیر گفت: پیش از دولت وفاق ملی عملا نیروگاه خورشیدی در مناطق آزاد وجود نداشت، اما امروز منطقه آزاد ارس به عنوان پیشران این حوزه در مناطق آزاد کشور فعالیت می کند.



گفته وی، یک سرمایه گذار خارجی آذری در سال ۱۳۹۱ بر اساس مشوق ها و شرایط موجود در ارس سرمایه گذاری کرده، اما قوانین ارزی و تعهد ارزی مصوب سال ۱۳۹۸ مشکلاتی برای وی ایجاد کرده است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس همچنین با اشاره به معافیت های مالیاتی گفت: معافیت ۲۰ ساله و معافیت مالیات بر عملکرد از مشوق های اصلی

نیز تاکنون سه بار از منطقه بازدید کرده و مواردی را به صورت مکتوب ابلاغ کرده است، اما برخوردهای سلیقه ای دستگاه ها مانع اجرای کامل این تصمیمات شده است.

وی بی ثباتی قوانین و تضعیف مشوق های سرمایه گذاری را از دیگر چالش ها دانست و افزود: این موضوع به مرور زمان مزیت های رقابتی مناطق آزاد را تحت الشعاع قرار داده است. به

دستگاه با رویکرد خود عمل کند و روان سازی واقعی در مرز محقق نشود. مرز محل ایستایی نیست و باید ضمن انجام کنترل و پایش، از توقف های غیر ضروری جلوگیری شود.

مقدم زاده گفت: منطقه آزاد ارس با توجه به سند آمایش کشور و اختیارات ناشی از ماده ۶۵ می تواند در تامین زیر ساخت ها و ساماندهی این حوزه نقش آفرینی کند. دکتر پور محمدی

تجارت جهانی : مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس با تأکید بر ضرورت تقویت جایگاه مناطق آزاد در ساختار اقتصادی و اجرایی کشور گفت: مناطق آزاد نسل ششم برای تعامل با کشور ها، توسعه دیپلماسی اقتصادی و ایجاد پیوندهای راهبردی طراحی شده اند و در صورت عملیاتی شدن این رویکرد، مناطق آزاد می توانند از عملکرد جزیره ای در حوزه صنعتی و تجاری فاصله گرفته و به پیشران و ابزار راهبردی کشور تبدیل شوند.

به گزارش تجارت جهانی، هادی مقدم زاده در نشست شورای معاونین و مدیران عامل مناطق آزاد با معاون اجرایی رئیس جمهور و سرپرست نهاد ریاست جمهوری اظهار کرد: مناطق آزاد برای تحقق مأموریت های تعریف شده به ابزار های متناسب نیاز دارند و نسل ششم این مناطق با هدف تعامل با کشور ها، توسعه دیپلماسی اقتصادی و ایجاد پیوندهای راهبردی شکل گرفته است.

وی افزود: با عملیاتی شدن این رویکرد، مناطق آزاد می توانند از عملکرد جزیره ای در حوزه صنعت و تجارت فاصله گرفته و به پیشران کشور در اقتصاد کلان و تاب آوری اقتصادی تبدیل شوند.

مقدم زاده تعدد مراجع تصمیم گیری و ناهماهنگی میان دستگاه ها را از مهمترین مشکلات مناطق آزاد عنوان کرد و گفت: این وضعیت موجب شده پنجره واحد به معنای واقعی برای سرمایه گذار قابل مشاهده نباشد و بخشی از امور در بروکراسی اداری متوقف شود.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس افزود: نور دوز یکی از مبادی فعال ورود و خروج کشور در شمال غرب و تنها مرز زمینی ایران با دسترسی به اتحادیه اوراسیا است و تسهیل تردد بار در آن اهمیت ویژه ای دارد.

وی ادامه داد: با وجود تلاش دستگاه های مختلف، نبود مدیریت یکپارچه موجب شده هر

گره های مرزی دوغارون همچنان باقی است

تجارت جهانی : مرز دوغارون در حالی یکی از مهم ترین

مسیرهای تجارت ایران با افغانستان به شمار می رود که افزایش ظرفیت عبور کامیون ها هنوز نتوانسته مشکل توقف طولانی ناوگان را به طور کامل برطرف کند؛ وضعیتی که علاوه بر تحمیل هزینه به فعالان اقتصادی، می تواند قدرت رقابت کالاهای ایرانی در بازار افغانستان را کاهش دهد.

مرز دوغارون در روزهای اخیر بار دیگر به یکی از نقاط مهم بحث درباره مشکلات تجارت ایران و افغانستان تبدیل شده است. این گذرگاه که نقش مهمی در صادرات کالا به افغانستان دارد، با وجود افزایش ظرفیت تردد و تلاش برای اصلاح فرآیندها، همچنان با چالش انباشت کامیون ها و طولانی شدن زمان عبور مواجه است. بر اساس گزارش های منتشر شده در شهر یورماه، حدود ۲۹۰۰ کامیون در پارکینگ های پس کرانه دوغارون متوقف بوده اند و حدود ۲۴۰۰ کامیون دیگر نیز به صورت اینترنتی نوبت دریافت کرده و در انتظار فراخوان ورود به محدوده مرزی بوده اند. مسئولان پایانه اعلام کرده اند که با اصلاح فرآیندها می توان ظرفیت عبور را به حدود ۲۵۰۰ کامیون در روز رساند.

مسئله اصلی اما اینجاست که افزایش ظرفیت اسمی، به تنهایی به معنای حل مشکل نیست. خود مسئولان پایانه نیز توقف کامیون ها را ناشی از مجموعه ای از عوامل از جمله تشریفات تجاری، کنترل های مرزی، فرآیندهای گمرکی، نقص اسناد، ظرفیت پذیرش طرف افغانستانی، شرایط بازار و مسائل مربوط به سوخت عنوان کرده اند.

از سوی دیگر، گزارش های اقتصادی اخیر از توقف برخی کامیون های ایرانی برای بیش از ۱۵ روز در مرزهای تجاری ایران و افغانستان حکایت دارد. رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان نیز هشدار داده است که ضعف مدیریت مرزی و افزایش زمان توقف،

هزینه حمل و نقل را بالا برده و قدرت رقابت صادرکنندگان ایرانی را تحت تأثیر قرار داده است.

این وضعیت از آن جهت اهمیت بیشتری پیدا می کند که دوغارون سهم قابل توجهی در تجارت ایران با افغانستان دارد. طبق آمار اعلام شده، در سه ماه نخست سال جاری حدود یک میلیون و ۷۰۰ هزار تن کالا از مسیر دوغارون به افغانستان صادر شده است. بنابراین، تداوم معطلی کامیون ها صرافیک مشکل حمل و نقلی نیست؛ بلکه مستقیماً با هزینه تمام شده صادرات، زمان تحویل کالا و اعتماد تجار به مسیرهای تجاری ایران ارتباط دارد. در بازاری که کشورهای رقیب نیز برای افزایش سهم خود تلاش می کنند، هر روز تأخیر می تواند بخشی از مزیت تجاری ایران را کاهش دهد. گزارش های اخیر حتی از افزایش صادرات رقبایی مانند ازبکستان به افغانستان در شرایطی خبر می دهند که صادرکنندگان ایرانی با مشکلات مرزی مواجه اند.

در چنین شرایطی، وعده هوشمندسازی و مدیریت واحد مرز دوغارون می تواند گامی ضروری باشد، اما نتیجه واقعی باید در کاهش صف، کوتاه شدن زمان توقف و افزایش سرعت ترخیص و عبور کامیون ها دیده شود. مدیران منطقه آزاد دوغارون نیز اخیراً مدیریت واحد و هوشمندسازی را از راهکارهای کاهش ایستایی ناوگان و تسهیل تجارت دانسته اند.

نکته انتقادی آن است که دوغارون سال هاست به عنوان یک مرز راهبردی معرفی می شود، اما تکرار مشکلاتی مانند صف کامیون ها، ناهماهنگی دستگاه ها و توقف های طولانی نشان می دهد هنوز میان ظرفیت بالقوه این مرز و کیفیت مدیریت عملیاتی آن فاصله وجود دارد. اگر قرار است دوغارون به دروازه مؤثر تجارت ایران با افغانستان تبدیل شود، اصلاحات باید از سطح اعلام برنامه عبور کرده و در عملکرد روزانه مرز قابل مشاهده باشد.

ارگ جدید بیم؛ وعده ها در انتظار اجرا

منطقه اکنون حدود ۳۵۰ هزار دستگاه اعلام شده و هدف گذاری شده است که طی سه سال به ۵۰۰ هزار دستگاه برسد. همچنین خط تولید موتورهای TGDی کرمان موتور با ظرفیت سالانه ۱۵۰ هزار دستگاه در بیم افتتاح شده که می تواند در مسیر داخلی سازی قوای محرکه و توسعه زنجیره تولید نقش مهمی داشته باشد.

با این حال، توسعه ظرفیت اسمی به تنهایی نمی تواند معیار موفقیت باشد. در ماه های گذشته موضوع تعدیل نیرو در برخی شرکت های خودروسازی منطقه نیز مطرح شده و مسئولان نسبت به پیامدهای آن بر اشتغال و امنیت اجتماعی هشدار داده اند. در سوی دیگر، فعالان اقتصادی بر ضرورت رفع موانع ارزی و اصلاح نظام قیمت گذاری خودرو تأکید کرده اند و اشتغال بیش از ۲۲ هزار نفر در این قطب صنعتی را یادآور شده اند.

از این منظر، چالش اصلی ارگ جدید کمبود ظرفیت نیست؛ بلکه تبدیل ظرفیت به تولید پایدار، اشتغال بایات و ارزش افزوده واقعی است. اگر مشکلاتی که امروز در حوزه ارز، گمرک و مقررات مطرح می شود همچنان ادامه پیدا کند، افزایش ظرفیت تولید نیز ممکن است با محدودیت های جدی روبه رو شود.

در همین حال، آمادگی فرودگاه شهیدای بیم برای ازسرگیری پروازها نیز از دیگر اخبار مهم منطقه است. فرماندار بیم اعلام کرده زیرساخت های لازم برای فعالیت مجدد فرودگاه فراهم شده است. فعال شدن پایدار این فرودگاه می تواند بخشی از محدودیت های دسترسی و ارتباطات اقتصادی بیم را کاهش دهد، اما آن نیز نیازمند برنامه مشخص برای تداوم پروازها و اتصال مؤثر به شبکه حمل و نقل کشور است.

تجارت جهانی : منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بیم در روزهای اخیر بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته است؛ از وعده پیگیری مشکلات گمرکی و ارزی تا چالش های اشتغال و تولید. با وجود ظرفیت بالای این قطب صنعتی، تداوم برخی موانع نشان می دهد فاصله میان ظرفیت های موجود و عملکرد واقعی همچنان جدی است. منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بیم یکی از مهم ترین کانون های صنعتی استان کرمان و از قطب های اصلی صنعت خودروی کشور به شمار می رود؛ با این حال اخبار روزهای اخیر نشان می دهد این منطقه همچنان با مجموعه ای از مشکلات اداری، مالی، ارزی و زیرساختی دست و پنجه نرم می کند. تازه ترین تحول، نشست دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با استاندار کرمان و فعالان اقتصادی بیم در ۱۸ شهریور بود؛ نشستی که در آن بخشی از مشکلات منطقه مستقیماً متوجه عملکرد دبیر خانه عنوان شد و موضوعاتی مانند ارتقای گمرک، مالیات بر ارزش افزوده، ثبت سفارش، تخصیص ارز و سامانه جامع انبارها مورد پیگیری قرار گرفت. در نگاه نخست، ورود دبیر خانه شورای عالی مناطق آزاد به مسائل ارگ جدید می تواند نشانه ای از توجه بیشتر به مشکلات این مجموعه باشد، اما تکرار همین مسائل در دوره های مختلف، پرسش جدی درباره سرعت حل فصل آنها ایجاد می کند. وقتی فعالان اقتصادی همچنان با مشکلاتی در فرآیند ثبت سفارش، تخصیص ارز و امور گمرکی مواجه اند، نمی توان صرف برگزاری نشست و وعده پیگیری را معادل رفع مانع دانست.

این موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کند که ظرفیت صنعتی ارگ جدید بسیار بالا است. بر اساس گزارش های منتشر شده، ظرفیت تولید خودرو در این

مدیران عامل مناطق آزاد نباید در مقابل استانداران، بایستند



عامل مناطق آزاد به کمک استانداران بایند و در یک تعامل کامل، ارتباطات با استان‌های مرزی کشورهای همسایه را گسترش دهند. لذا باید تعامل مناطق آزاد و استانداران افزایش یابد و با هماهنگی بیشتر به حل مشکلات محلی و ملی کمک کنند.

دهیم و در این مسیر باید به هر یک از مناطق آزاد با توجه به ویژگی‌های همان منطقه توجه شود. قائم پناه با اشاره به برنامه دولت چهاردهم برای توسعه دیپلماسی مرزی و منطقه‌ای، گفت: استاندار بالاترین مقام سیاسی هر استان است، مدیران

معاون اجرایی رئیس‌جمهور با اشاره به توسعه همکاری‌های تجاری و مرزی میان ایران و افغانستان در ایام جنگ و پس از آن، تصریح کرد: پاکستان و افغانستان در این جنگ حمایت جانانه‌ای از ایران کردند، باید روابط اقتصادی مان را در مناطق مرزی با همسایگان گسترش

تجارت جهانی: معاون اجرایی رئیس‌جمهور با اشاره به بندهای قوانین حاکم بر مناطق آزاد تجاری و صنعتی، تصریح کرد: مدیران عامل مناطق آزاد از اختیارات قانونی کامل و جامعی برخوردار هستند، باید از این اختیارات به نحو احسن استفاده کنند، البته برای استفاده از این اختیارات نیاز به تعامل نیز هستند.

قائم پناه همچنین با توجه به جایگاه ویژه مناطق آزاد در توسعه اقتصادی کشور، تصریح کرد: جذب سرمایه‌گذاری، افزایش تولید و گسترش بازارهای صادراتی باید در مناطق آزاد صورت گیرد و این مناطق سهم روشن و موثری در پاسخ به این نیازهای ملی داشته باشند، در این مسیر اختیارات و مزیت‌های قانونی نیز برای این مناطق پیش‌بینی شده است.

وی افزود: حفظ اعتماد سرمایه‌گذار از نکاتی است که باید به آن توجه ویژه داشت، باید افق بلندمدت و چندین ساله برای سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد پیش‌بینی کرد نه افق کوتاه مدت چند ماهه. باید در تغییر قوانین در مناطق آزاد و همچنین قوانین ملی که امنیت سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد را زیر سوال برد، تجدیدنظر کرد، باید قابل پیش‌بینی باشیم و حقوق قانونی سرمایه‌گذاران با تغییر مدیران تضییع نشود.

از ارس تا شیا من؛ در مسیر بازتعریف دیپلماسی اقتصادی

ابراهیم جلیلی / عضو هیات مدیره و معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد ارس

اقتصادی منطقه به نمایش گذاشت. از سوی دیگر، منطقه آزاد تجاری شیا من از زمان پایه‌گذاری در سال ۲۰۱۵، میدان آزمون نوآوری‌های نهادی و اصلاحات ساختاری چین بوده است. این منطقه با پیاده‌سازی صدها الگو و نوآوری نهادی، الگوهای موفقی در مدیریت لجستیک، تجارت فرامرزی، صنایع هوانوردی، خدمات مالی و لیزینگ و تجارت الکترونیک فرامرزی توسعه داده است. در این بازدید، آنچه بیش از هر مؤلفه‌ای توجه مرا به خود جلب کرد، هم‌افزایی ارگانیک میان «منطقه آزاد، بندر، شهر، فناوری، سرمایه و شبکه تجارت جهانی» بود. این الگو به وضوح اثبات می‌کند که منطقه آزاد زمانی پیش‌ران واقعی توسعه خواهد بود که از محدود ماندن در چارچوب «معافیت‌ها و مشوق‌های مقطعی» عبور کند و به پلتفرمی واقعی برای تولید با ارزش افزوده، جذب سرمایه، لجستیک و اتصال به زنجیره ارزش جهانی مبدل شود. این ره‌آورد برای مادر «منطقه آزاد ارس» پیامی روشن دارد. ارس با بر خور داری از موقعیت جغرافیایی کم‌نظیر، هم‌مرزی با جمهوری آذربایجان، جمهوری خودمختار نخجوان و ارمنستان، درگاه متصل به بازار گسترده اوراسیا، بر خور داری از زیرساخت‌های صنعتی، کشاورزی مدرن، کریدورهای حمل‌ونقل ترکیبی و توانمندی‌های گردشگری، استعداد تبدیل شدن از یک منطقه مرزی به یک هاب پایدار ژئواکونومیک را دارد؛ پلتفرمی برای مدیریت سرمایه‌گذاری و تجارت میان ایران، قفقاز، اوراسیا و زنجیره‌های تجاری بین‌المللی.



انتخاب شیا من برای میزبانی چنین گردهمایی بین‌المللی، انتخابی بسیار هوشمندانه و معنادار است. شیا من در استان ساحلی فوجیان در جنوب شرقی چین و مشرف بر تنگه تایوان، موقعیتی راهبردی دارد؛ استانی با پیشینه‌ای کهن در تجارت دریایی و یکی از کانون‌های پایدار اقتصاد در یامحور چین که امروز به عنوان گذرگاهی کلیدی در «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم»، نقشی حیاتی در اتصال دریاها و مداخلات ارزنده‌ای با مدیران منطقه آزاد تجاری شیا من (از بخش‌های محوری منطقه آزاد آزمایشی استان فوجیان) و فعالان اقتصادی از کشورهای چین، جمهوری آذربایجان، ازبکستان و قرقیزستان صورت گرفت. این مداخلات بر محورهایی راهبردی چون سرمایه‌گذاری مشترک، تسهیل تجارت و لجستیک، پیوند زنجیره‌های تأمین و گشایش مسیرهای نوین ترانزیتی و هم‌افزایی میان مناطق آزاد تمرکز داشت.

توانمندی‌ها شده بود. برای مادر مناطق آزاد تجاری -صنعتی ایران، این رویداد فراتر از یک حضور تشریفاتی معنا یافت؛ گامی در مسیر دیپلماسی فعال اقتصادی، معرفی مزیت‌های کم‌نظیر سرمایه‌گذاری کشور به ویژه در منطقه آزاد ارس، شناسایی شرکای معتبر و تبدیل پیوندهای خارجی به قراردادها و طرح‌های واقعی اقتصادی. در همین راستا، در حاشیه نمایشگاه دیدارها و مداخلات ارزنده‌ای با مدیران منطقه آزاد تجاری شیا من (از بخش‌های محوری منطقه آزاد آزمایشی استان فوجیان) و فعالان اقتصادی از کشورهای چین، جمهوری آذربایجان، ازبکستان و قرقیزستان صورت گرفت. این مداخلات بر محورهایی راهبردی چون سرمایه‌گذاری مشترک، تسهیل تجارت و لجستیک، پیوند زنجیره‌های تأمین و گشایش مسیرهای نوین ترانزیتی و هم‌افزایی میان مناطق آزاد تمرکز داشت.

حضور در بیست و ششمین نمایشگاه بین‌المللی سرمایه‌گذاری و تجارت چین (CIFT ۲۰۲۶) که از ۸ تا ۱۱ سپتامبر در شهر شیا من برگزار شد، برای من در کنار همکارانم، مدیران مناطق آزاد کشور و نمایندگان محترم وزارت امور اقتصادی و دارایی، فرصتی مغتنم بود تا از نزدیک با یکی از تعیین‌کننده‌ترین رویدادهای تجارت و سرمایه‌گذاری جهان همگام شوم؛ رویدادی که با شعار دائمی و راهبردی «گسترش سرمایه‌گذاری و جانبداری توسعه مشترک جهانی» برگزار می‌شود. «سیفیت» تنها نمایشگاه ملی چین با تمرکز ویژه بر مقوله سرمایه‌گذاری است که سه ضلع حیاتی «سرمایه‌گذاری در چین»، «سرمایه‌گذاری خارجی چین» و «سرمایه‌گذاری بین‌المللی» را به یکدیگر پیوند می‌دهد.

در دوره بیست و ششم، این نمایشگاه رویکردی به مراتب بین‌المللی‌تر، تخصصی‌تر و مبتنی بر فناوری‌های هوشمند اتخاذ کرده بود. این تحول نه تنها در توسعه فضای نمایشگاهی در مرکز جدید نمایشگاه‌های بین‌المللی شیا من، بلکه در برپایی نشست‌های تخصصی، ارائه دقیق فرصت‌ها... مشهود بود. سیفیت صرفاً یک ویتترین نمایشگاهی نبود، بلکه بستری پویا برای شبکه‌سازی بین‌المللی، انتقال فناوری، ارتقای زنجیره‌های ارزش و پیوند دولت‌ها، نهادهای مالی و بخش خصوصی به شمار می‌رفت؛ فضایی کارآمد که در آن «مذاکره برای خلق ارزش و همکاری پایدار» جایگزین نمایش نمادین

ترانزیت ایران در فشار گلوگاه‌ها

تحولات روزهای اخیر در حوزه لجستیک و ترانزیت نشان می‌دهد ایران از یک سو با فرصت کم‌سابقه برای تقویت مسیرهای زمینی و ریلی روبه‌رواست و از سوی دیگر، ضعف زیرساختی، ناپایداری مرزها و افزایش هزینه حمل، همچنان مانع تبدیل این ظرفیت جغرافیایی به مزیت پایدار اقتصادی شده است. لجستیک و ترانزیت ایران در روزهای اخیر بیش از گذشته به موضوعی راهبردی تبدیل شده است. کاهش شدید تردد در پایی در تنگه هرمز، اختلال در مسیرهای جنوبی و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، اهمیت مسیرهای زمینی و ریلی کشور را افزایش داده است. با این حال، این شرایط بیش از آنکه نشانه آمادگی کامل شبکه لجستیکی ایران باشد، ضعف‌های انباشته‌ای را نیز آشکار کرده است.

در چنین شرایطی، توسعه کریدورهای شمالی می‌تواند یک فرصت مهم باشد. راه‌اندازی نخستین قطار باری بلوکی از چین به ایران از مسیر چین، قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان و ورود آن از مرز سرخس، نمونه‌ای از حرکت به سمت فعال‌تر شدن مسیرهای ریلی است. این قطار با ۵۵ کانتینر بیش از ۶ هزار کیلومتر راطی می‌کند و زمان پیش‌بینی شده برای رسیدن به مقصد ۱۴ تا ۱۶ روز اعلام شده است. اما مسئله اصلی این است که آیا چنین پروژه‌هایی می‌توانند به یک جریان پایدار و گسترده تبدیل شوند یا همچنان در سطح رویدادهای موردی باقی خواهند ماند. پاسخ به این پرسش به کیفیت زیرساخت، سرعت تشریفات گمرکی، هماهنگی دستگاه‌های مرزی و ثبات مقررات وابسته است. در همین زمینه، توافق ایران و ارمنستان برای تبدیل گمرک نور دوز به کریدور سبز می‌تواند گامی مثبت برای کاهش زمان تشریفات و افزایش سرعت عبور کالا باشد؛ اما چنین اقداماتی زمانی اثر اقتصادی واقعی خواهد داشت که به یک الگوی فراگیر در سایر مرزهای کشور نیز تبدیل شود. در بخش جاده‌ای نیز وضعیت مرزها همچنان شکننده است. در روزهای اخیر بسته شدن موقت گذرگاه‌های شلمچه و چذابه، صف کامیون‌ها و توقف جریان صادرات و ترانزیت را به دنبال داشت. هر چند وضعیت مرزهای ایران و عراق بعداً به حالت عادی بازگشت، اما همین اتفاق نشان داد که کوچک‌ترین اختلال در هماهنگی‌های مرزی می‌تواند زنجیره تأمین و تجارت را با مشکل مواجه کند.

در سوی دیگر، مرز بازارگان با رشد ۲۰ درصدی تردد ناوگان باری مواجه شده است؛ اتفاقی که از افزایش ظرفیت تجارت حکایت دارد، اما همزمان فشار بیشتری بر زیرساخت‌های مرزی وارد می‌کند. اگر توسعه فیزیکی پایانه‌ها، مسیرهای دسترسی و خدمات لجستیکی متناسب با رشد تقاضا پیش نرود، افزایش تجارت به جای مزیت، به صف کامیون، افزایش زمان توقف و بالا رفتن هزینه تمام‌شده تبدیل خواهد شد.

مشکل دیگر، افزایش هزینه‌های حمل است. رشد نرخ ارز، هزینه قطعات، خدمات بندری و ریسک‌های منطقه‌ای، هزینه جابه‌جایی کالا را افزایش داده و حاشیه سود فعالان حمل‌ونقل را تحت فشار قرار داده است. در چنین شرایطی، صرفاً اعلام افزایش حجم ترانزیت نمی‌تواند معیار مناسبی برای ارزیابی عملکرد این بخش باشد؛ شاخص مهم‌تر، کاهش زمان و هزینه عبور کالا و افزایش قابلیت پیش‌بینی مسیر است.

ایران از نظر جغرافیایی در نقطه اتصال آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه، خلیج فارس و آب‌های آزاد قرار گرفته و همین موقعیت، ظرفیت بزرگی برای تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای ایجاد کرده است. با این حال، مزیت جغرافیایی بدون شبکه لجستیکی کارآمد، ارزش اقتصادی محدودی دارد. حتی گزارش‌های اخیر نیز تأکید می‌کنند که مسیرهای زمینی و ریلی می‌توانند بخشی از اختلال تجارت دریایی را جبران کنند، اما در شرایط فعلی قادر به جایگزینی کامل تجارت دریایی نیستند.

بنابراین، چالش اصلی لجستیک ایران دیگر صرفاً «داشتن کریدور» نیست؛ مسئله، قابل اتکا کردن کریدورهاست. کاهش بروکراسی، یکپارچه‌سازی سامانه‌های گمرکی، نوسازی ناوگان، توسعه خطوط ریلی، افزایش ظرفیت پایانه‌های مرزی و ثبات مقررات باید همزمان دنبال شود. در غیر این صورت، ایران ممکن است در نقشه کریدورهای منطقه‌ای جایگاه مهمی نداشته باشد، اما بخش قابل توجهی از ارزش اقتصادی ترانزیت همچنان نصیب مسیرهای رقیب شود.

پیشنهاد کبیری؛ تاسیس بانک اختصاصی مناطق آزاد



تعطیلی یک شرکت ۶۰ ساله در منطقه ویژه اقتصادی رزکنه



تجارت جهانی: سهامداران Rebir در حال انحلال شرکت هستند. LSM این خبر را در آخر هفته منتشر کرد. سایر رسانه‌های لتونی نیز در روزهای ۱۳ و ۱۴ سپتامبر همین کار را کردند. هیچ‌کس در ریگادستور تعطیلی شرکت را صادر نکرد. مالکان دومین جلسه فوق‌العاده را برگزار کردند، اعلام کردند که کارشان تمام شده است و تابستان امسال روند اداری آن را آغاز کردند. آنها می‌خواهند تا دسامبر از این کار خارج شوند. ساختمان‌ها، ماشین‌آلات و هر مقدار موجودی باقی‌مانده، برای فروش به مزایده گذاشته خواهد شد. Rebir نامی متعلق به دهه ۱۹۷۰ است. ابزارهای برقی شوروی که در رزکنه، در منطقه لاتگاله، مستقر شده بودند، جایی نزدیک تر به عمده‌فروشان روسیه و بلاروس تا اسکله‌های ریگا. عضویت در اتحادیه اروپا، این محل را در محدوده منطقه ویژه اقتصادی رزکنه قرار داد. رقم مالیات کمتر شد. اما سفارش‌ها همچنان به سمت شرق می‌رفتند. نیکولای سیمورف مدیریت هیئت مدیره را بر عهده دارد و بزرگ‌ترین سهام را در اختیار دارد. او می‌گوید تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه روسیه و بلاروس مشتریانی را که داشت از او گرفت. ترکیه و قزاقستان به‌عنوان راهی برای دور زدن این محدودیت‌ها امتحان شدند. موفق نشدند. او می‌گوید شرکت سال‌ها به دنبال توزیع کنندگان غربی بود، اما هیچ‌گاه نقدینگی لازم برای تأمین هزینه‌هایی را که چنین قراردادهایی به همراه دارند، نداشت. روزنامه‌ها می‌نویسند که مقامات مالیاتی لتونی در تعقیب Rebir بابت بدهی‌های معوق مالیاتی نبودند. یک گزارش، گردش مالی سال گذشته را حدود ۳۰۰-۶۰۰ یورو و سود را حدود ۸۰-۶۰۰ یورو اعلام کرده بود. خوب، تا همین جا درست است. یک کارخانه با آن اندازه با سبب هزار یورو دوام نمی‌آورد. کار تولیدی پیش از این به چین منتقل شده بود. رزکنه یک انبار و یک فروشگاه را حفظ کرده بود. حالا نوبت آنهاست. اریکا تیرومنیکا عضو هیئت مدیره منطقه ویژه اقتصادی است. او می‌گوید بازرسان مدام همان حرف‌ها را تکرار می‌کردند: تولید کم، نیروی انسانی کم، و نبود مهندس برای تولید یک محصول جدید. به روایت او، تحریم‌ها به بحثی پایان دادند که سال‌ها ادامه داشت. از زمان آغاز جنگ در اوکراین، پنج شرکت از منطقه ویژه اقتصادی رزکنه خارج شده‌اند. Rebir همان شرکتی است که مالکانش تحریم‌ها را روی گواهی فوت آن نوشته‌اند. فروش ابزارهای ساخت لتونی به روسیه و بلاروس، تحت مقررات اتحادیه اروپا، به یک آشفتگی حقوقی تبدیل شد. این بخش از روایت سیمورف عادی است. اما انتقال زودتر تولید به چین چیزی نبود که بروکسل اعلام کرده باشد. کاهش تدریجی گردش مالی در حالی که شرکت همچنان زمین منطقه ویژه اقتصادی را در اختیار داشت نیز چنین نبود. پرونده امسال شبیه آخرین پکت لتونیایی برای کسب و کاری است که پیش از آن، عملاً شهر را ترک کرده بود. پس از سال ۲۰۲۲، بسیاری از بازرگانان حوزه بالتیک ترکیه و قزاقستان را امتحان کردند.

تجارت جهانی: مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش نبود بانک اختصاصی را از مشکلات اساسی مناطق آزاد برشمرد و خواستار تاسیس بانک اختصاصی مناطق آزاد برای ارائه خدمات مالی تخصصی در این مناطق شد. به گزارش تجارت جهانی، محمد کبیری در نشست معاونان دبیرخانه و مدیران عامل سازمان‌های مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور گفت: مناطق آزاد کشور بانک اختصاصی ندارند و در جریان جنگ بیشتر مشخص شد که چه جغای بزرگی در حق مناطق آزاد شده است که از چنین ظرفیتی برخوردار نیستند.

وی بیان کرد: مناطق آزاد تجاری و صنعتی در عمل سهمی از منابع اعتباری ملی و استانی دریافت نمی‌کنند و گفته می‌شود که مناطق آزاد خود دارای منابع مالی کافی هستند و در نتیجه، به جای اینکه مناطق آزاد به یک ظرفیت توسعه‌ای تبدیل شوند، در حوزه بانکی و اعتباری با یک روند ضد توسعه‌ای مواجه شده‌اند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش پیشنهاد کرد: با توجه به اینکه اکنون ۱۹ منطقه آزاد تجاری و صنعتی در کشور شکل گرفته است، ایجاد یک بانک اختصاصی برای مناطق آزاد می‌تواند یکی از راهکارهای مهم برای حل مشکل تأمین مالی این مناطق باشد.

تعیین نماینده ویژه رئیس جمهور برای جزایر جنوب کشور

وی همچنین پیشنهاد داد که در صورت صلاحدید، یک نماینده ویژه رئیس جمهور برای جزایر جنوبی تعیین شود تا مسائل و مشکلات این مناطق را به صورت ویژه پیگیری کند. کبیری در ادامه خواستار اتخاذ تصمیم‌های فوری در حوزه مالیات، تأمین اجتماعی، بانکی و گمرکی مناطق آزاد شد و گفت: پیشنهاد مشخص ما این است که برای کسب و کارهای آسیب‌دیده، مالیات و تأمین اجتماعی برای سه ماه دریافت نشود.

وی اضافه کرد: این پیشنهاد به معنای بخشودگی نیست، بلکه تعویق پرداخت است تا کسب و کارهای مناطق آزاد بتوانند دوباره روی پای خود بایستند.

وجود محدودیت‌های پستی برای کیش پذیرفتنی نیست

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش اظهار کرد: بانک مرکزی باید محدودیت‌های بانکی را که در برخی استان‌ها برداشته شده، برای مناطق آزاد نیز رفع کند و همچنین در حوزه گمرکی نیز باید اجازه داده شود تا کالاها را دپو شده در کیش، برای مدت مشخصی از منطقه خارج شود.

وی با تأکید بر اهمیت اجرای ماده ۶۵ قانون مدیریت مناطق آزاد کشور در حوزه گمرک و تجارت گفت: یکی از نمونه‌های عجیب محدودیت‌های موجود این است که امکان ارسال مرسوله پستی از نقاط مختلف دنیا به تهران وجود دارد، اما از کیش برای ارسال مرسوله به سرزمین اصلی محدودیت اعمال می‌شود.

کبیری بیان کرد: هر فردی می‌تواند مثلاً واشنگتن و توکیو برای تهران مرسوله پستی ارسال کند، اما ارسال همان کالا و مرسوله از کیش با محدودیت مواجه شده و حدود ۶ ماه است که این موضوع در حال پیگیری بوده و تاکنون حل نشده است.

مالیات و تأمین اجتماعی دو چالش مهم مناطق آزاد کشور

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش همچنین موضوع مالیات و تأمین اجتماعی دو چالش مهم مناطق آزاد کشور برشمرد و افزود: مناطق آزاد کشور یک ریال بودجه دولتی ندارند و منابع آنها از محل درآمدهای خود تأمین می‌شود ولی با این حال، از سال ۱۴۰۱ مالیات نیز از مناطق آزاد دریافت می‌شود.

وی بیان کرد: کسب و کاری که در منطقه آزاد فعالیت می‌کند، از یک سو باید به دولت مرکزی مالیات پرداخت کند و از سوی دیگر باید عوارضی نیز در خود منطقه بپردازد، در حالی که فلسفه مناطق آزاد این است که بخشی از منابع ایجادشده در منطقه برای توسعه همان منطقه هزینه شود.

کبیری با بیان این که مجموع مالیات و تأمین اجتماعی پرداختی کیش در سال گذشته بیش از ۱۵۰ هزار میلیارد ریال بود، اظهار کرد: سال گذشته بیش از ۵۰ هزار میلیارد ریال از فعالان جزیره کیش بابت تأمین اجتماعی دریافت شد، در حالی که یک ریال از این منابع در کیش هزینه نشد.

وی اضافه کرد: سهمی که از محل این منابع به منطقه آزاد کیش بازگشته، کمتر از ۲ هزار میلیارد ریال بوده است.

درآمد پایدار و پایان نگاه زمین‌فروشی

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش همچنین خصوصی‌سازی و مدل درآمدی مناطق آزاد را از دیگر مسائل مهم در اداره این مناطق برشمرد و گفت: یکی از محورهای درآمدی مناطق آزاد باید سرمایه‌گذاری شرکت‌های سرمایه‌گذاری و سود حاصل از آن باشد، اما مناطق آزاد متهم به زمین‌فروشی هستند.

وی افزود: تنها چیزی که می‌تواند این نگاه را تغییر دهد و مناطق آزاد را به سمت درآمدهای پایدار ببرد، استفاده از عوارض خرد و سود حاصل از سرمایه‌گذاری است، اما مناطق آزاد در این بخش نیز با مشکلاتی مواجه هستند.

کبیری اضافه کرد: در موضوع عوارض خودرو وارد شده به مناطق آزاد، سازمان امور مالیاتی ورود کرده و در موضوع سود حاصل از سرمایه‌گذاری نیز سازمان خصوصی‌سازی ورود کرده است، در حالی که دولت در این سرمایه‌گذاری‌ها نقشی نداشته و حتی منابعی که از محل سرمایه‌گذاری ایجاد می‌شود، به جای این که در خود منطقه برای توسعه مجدد سرمایه‌گذاری شود، قرار است به خزانه واریز شود.

آمادگی مناطق آزاد برای پذیرش مأموریت‌های ملی

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با تأکید بر اینکه رفع این مشکلات می‌تواند جایگاه مناطق آزاد را در اقتصاد کشور تغییر دهد، گفت: اگر ابرچالش اجرای ماده ۶۵ حل شود و پنج چالش اصلی مناطق آزاد در حوزه‌های مختلف برطرف شود، مناطق آزاد ایران می‌توانند مانند مناطق آزاد موفق دنیا مأموریت‌های ملی بر عهده بگیرند.

وی تأکید کرد: مناطق آزاد تجاری و صنعتی کشور می‌توانند در حوزه تأمین مالی، لجستیک و اقتصاد دیجیتال مأموریت‌های بزرگی برای کشور انجام دهند چرا که ایران به حدود ۳۰۰ میلیارد دلار تأمین مالی نیاز دارد و اگر قرار باشد این رقم با بهترین عملکرد و با الگوبرداری از برخی کشورها

تأمین شود، ممکن است دهه‌ها زمان ببرد، بنابراین مناطق آزاد می‌توانند بخشی از این بار را بر عهده بگیرند.

دستاوردهای کیش در شرایط جنگی

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش در ادامه با اشاره به عملکرد این منطقه در شرایط جنگی ۶ ماه گذشته گفت: منطقه آزاد کیش در دو جنگ اخیر تلاش کرد تا فعالیت‌های مرسوم ادامه یابد و بر همین اساس، سرمایه‌گذاری در این منطقه هفت برابر شد، ناترازی به صفر رسید، ۱۱ هکتار زمین معطل سرمایه‌گذاری پس گرفته شد و مشکل بیش از ۱۸ پرونده سرمایه‌گذاری نیز حل شد.

وی با اشاره به کسب رتبه نخست فرودگاهی و بندری از سوی منطقه آزاد کیش در دو سال گذشته افزود: پس از دو جنگ اخیر فشارهای واردشده بر کسب و کارهای جنوب کشور و به ویژه کیش به شدت افزایش یافت و اکنون شرایط آنها به شدت دشوار شده است.

کبیری اضافه کرد: جزیره کیش از زمان شروع جنگ تا چهار ماه بعد، پرواز نداشت، اما بازاریان این جزیره حتی یک روز چراغ مغازه‌های خود را خاموش نکردند و امیدوارانه منتظر بهبود اوضاع بودند.

وی با اشاره به رشد پنج برابری ورود گردشگران به جزیره کیش در مدت دو هفته‌ای اجرای جشنواره گردشگری تابستانی کیش بیان کرد: با وجود همه تلاش‌ها، جزیره کیش تازه به یک‌دهم میزان گردشگران ورودی سال گذشته رسیده است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش اظهار کرد: تاب‌آوری کسب و کارهای مناطق آزاد جنوبی کشور به مرزهای نگران‌کننده‌ای رسیده و این مقاومت ۹ ماهه کسب و کارها باید مورد توجه قرار گیرد تا فشار اقتصادی به یک حادثه ضدامنیتی تبدیل نشود.

وی ادامه داد: به دلیل اینکه سال گذشته رکورد گردشگری در کیش شکسته شد، بسیاری از کسب و کارها اقدام به تأمین کالا کردند، اما اکنون این کالاها به علت شرایط جنگی و کاهش ورود گردشگران و نبود مشتری، در کیش دپو شده و حدود چهار ماه است که این موضوع در دولت در حال پیگیری بوده و حتی اکنون در ستاد بازاری‌سازی نیز مطرح شده است.

اجرای ۱۴۰ هزار میلیارد تومان طرح در کیش

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش همچنین گفت: امروز با وجود شرایط جنگی، حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان طرح برای افتتاح و ۷۰ هزار میلیارد تومان طرح نیز برای کلنگ‌زنی در کیش آماده است و در مجموع حدود ۱۴۰ هزار میلیارد تومان طرح و سرمایه‌گذاری در کیش وجود دارد.

وی اظهار کرد: از مسئولان کشور و به ویژه رئیس جمهور و دولت می‌خواهیم که از این مقاومت و ایستادگی کسب و کارها حمایت کنند چرا که همه خادمان کشور و به خصوص مردم با وجود همه سختی‌ها، عزتمندانه ایستاده‌اند و انتظار داریم که ظرفیت‌های موجود برای حفظ اشتغال، سرمایه‌گذاری و توسعه اقتصاد کشور مورد حمایت قرار گیرد.

کبیری بیان کرد: با وجود خالی شدن برخی جزایر از جمعیت، مردم همچنان پای کار ایران ایستاده‌اند و سرمایه‌گذاران و فعالان کسب و کارها با وجود ۲ جنگ اخیر همچنان ایستاده‌اند ولی ادامه این مسیر افتخارآمیز، نیازمند حمایت جدی است.