



سالی بدون
غریق در منطقه

→ ۴ آزاد انزلی

خروج از سایه

→ ۲



تجارت جهان

شماره: ۲۳۳

سه شنبه ۱۴۰۵/۰۷/۲۸

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

سال هفتم ۴۰۰۰۰ تومان

تجارت جهانی بررسی می کند:

جلفا و نور دوز؛ دو بال توسعه تجارت در منطقه آزاد اارس

→ ۲

افتتاح دفتر پستی

منطقه آزاد انزلی

تجارت جهانی: نخستین دفتر پستی مناطق آزاد کشور در منطقه آزاد انزلی با حضور هادی حق شناس استاندار گیلان، محمد احمدی معاون وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات و مدیر عامل شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران، مصطفی طاعتی مقدم رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد انزلی، مدیر کل گمرک استان و جمعی از مسئولان استانی و محلی افتتاح شد. این دفتر که در مرکز نمایشگاه های منطقه آزاد مستقر است، باز بر بنای حدود ۷۰ متر مربع و سرمایه گذاری حدود ۲ میلیارد تومان راه اندازی شده و ظرفیت پذیرش ماهانه ۶ هزار بسته پستی را دارد.

→ ۴



کبیری، مدیر عامل منطقه آزاد کیش مطرح کرد:

هوانوردی؛ فرصت در آمد ارزی

مزیت های واقعی هوشمند سازی مناطق آزاد

تجارت جهانی: تأکید اخیر دستیار رئیس جمهور در پیگیری طرح های خاص بر توسعه فناوری و هوشمند سازی جزیره کیش، بار دیگر این پرسش قدیمی اما حیاتی را زنده کرده است: چگونه می توان هوشمند سازی مناطق آزاد را از یک شعار جذاب و نمایش فناوری به ابزاری واقعی برای رونق اقتصادی، جذب سرمایه و کاهش هزینه فعالیت بنگاه ها تبدیل کرد؟

واقعیت آن است که منطقه آزاد هوشمند لزوماً جایی نیست که بیشترین تعداد دوربین، حسگر، ساختمان هوشمند یا اپلیکیشن مجهز به هوش مصنوعی را در خود جای داده باشد. منطقه آزاد هوشمند پیش از هر چیز جایی است که سرمایه گذار بتواند با کمترین رفت و آمد و در کوتاه ترین زمان ممکن کسب و کار خود را راه اندازی کند؛ جایی که گمرک، حمل و نقل، مجوز ها، انرژی و خدمات عمومی به جای فعالیت جزیره ای و جداگانه، با یکدیگر در ارتباط باشند و تصمیم گیری مدیران بر پایه داده های قابل اتکا و یکپارچه صورت گیرد. تجربه کشورهای دیگر این تعریف را تأیید می کند. مرکز مالی بین المللی دی (DIFC) با ترکیب خدمات دیجیتال، چارچوب حقوقی تخصصی و زیرساخت های مالی، به یکی از قطب های منطقه ای خدمات مالی تبدیل شده است. تا پایان سال ۲۰۲۵ بیش از ۸۸۰۰ شرکت فعال در این مرکز ثبت شده بود که بخش قابل توجهی از آن ها در حوزه های هوش مصنوعی، فناوری مالی و نوآوری فعالیت می کردند. منطقه آزاد چند کالایی دی (DMCC) نیز با توسعه خدمات دیجیتال تجاری، بخشی از فرآیندهای معاملاتی شرکت ها را تسهیل کرده است.

بازگشت ماهان به کیش

تجارت جهانی: هواپیمایی ماهان پرواز های تهران - کیش را روز های سه شنبه و جمعه از سر گرفت. پرواز ورودی ساعت ۱۵:۳۰ و خروجی ساعت ۱۷ با هواپیمای پهن پیکر ایرباس A۳۴۰ انجام می شود.

ممنوعیت ورود خودرو های لوکس

ورود خودرو های لوکس بالای ۲۰ هزار دلار به مناطق آزاد به زودی ممنوع می شود. دبیر شورای عالی مناطق آزاد اعلام کرد این تصمیم بنا به دستور رئیس جمهور گرفته شده و هدف آن جلوگیری از خروج ارز از کشور است.



مناطق آزاد مقاوم

تجارت جهانی: در میانه آشفتگی های ژئوپلیتیک و افت سرمایه گذاری خارجی در جهان، مناطق آزاد تجاری همچنان نقاط روشنی در نقشه اقتصاد بین المللی به شمار می روند. گزارش تازه جوایز سالانه fDi Intelligence وابسته به فایننشال تایمز که روز دوشنبه منتشر شد، این واقعیت را به روشنی نشان می دهد... ادامه در صفحه ۴



هوانوردی؛ فرصت در آمدارزی



تجارت جهانی: محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در نشست شورای معاونین دبیرخانه ومديران عامل سازمان‌های مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بر ضرورت بهره‌گیری از ظرفیت‌های این مناطق برای ایجاد فرصت‌های درآمدی تازه تأکید کرد. این نشست به ریاست حسین فروزان، دبیر شورایی عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، با حضور حبیب‌الله حقیقی، نماینده ویژه رئیس جمهور و رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، برگزار شد و محور اصلی آن گفت‌وگو درباره راهکارهای تقویت نظارت و همزمان توسعه فعالیت‌های اقتصادی در مناطق آزاد بود.

سیاست‌های هوشمندانه در مقابله با قاچاق سوخت کبیری در سخنان خود با اشاره به لزوم اتخاذ سیاست‌های اقتصادی هوشمندانه برای مقابله با قاچاق سوخت، گفت که مبارزه با این پدیده صرفاً با ابزارهای نظارتی و انتظامی به نتیجه مطلوب نمی‌رسد و لازم است در کنار آن، مسیرهای قانونی و پردرآمد جایگزین ایجاد شود. به باور او، مناطق آزاد می‌توانند علاوه بر ایفای نقش در کنترل و نظارت، به بستری برای خلق درآمدهای جدید و پایدار تبدیل شوند. اگر ظرفیت‌های موجود به درستی شناسایی و فعال شود، هم می‌توان از بروز قاچاق جلوگیری کرد و هم منابع ارزی قابل توجهی برای کشور فراهم آورد. وی تأکید کرد که نگاه به مناطق آزاد باید از یک رویکرد صرفاً کنترلی فراتر رود و این مناطق به عنوان پیشران توسعه اقتصادی، صادرات خدمات و جذب سرمایه‌گذاری مورد توجه قرار گیرند. چنین نگاهی می‌تواند به ایجاد تعادل میان الزامات امنیتی و نظارتی از یک سو و نیازهای توسعه‌ای از سوی دیگر منجر شود.

مزیت رقابتی کیش در خدمات فرودگاهی

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به برتری رقابتی این جزیره در حوزه خدمات فرودگاهی تصریح کرد: بر اساس برآوردهای موجود، هزینه ارائه برخی خدمات فنی و مهندسی هواپیمادر فرودگاه کیش به مراتب کمتر از مراکزی مانند دب است. او این تفاوت هزینه را ظرفیتی مهم دانست که می‌تواند به یکی از مزیت‌های کشور در عرصه صادرات خدمات فنی و مهندسی تبدیل شود. به گفته کبیری، موقعیت جغرافیایی کیش، وجود فرودگاه فعال و تجربه این جزیره در میزبانی از پروازهای داخلی و بین‌المللی، زمینه مناسبی برای توسعه خدمات تخصصی هوانوردی فراهم کرده است. اکنون با تکیه بر همین سرمایه‌ها می‌توان گام‌های بعدی را برای گسترش خدمات برداشت و آن را به مرکزی منطقه‌ای برای ارائه خدمات فرودگاهی بدل کرد. وی افزود: هزینه برخی خدمات فرودگاهی و توقف هواپیمادر کشورهای منطقه به‌ارام قابل توجهی می‌رسد و همین موضوع فرصتی برای ایران ایجاد می‌کند. در شرایط فعلی، بخشی از پروازهای عبوری از آسمان ایران برای دریافت خدماتی مانند سوخت‌گیری، تعمیر و نگهداری یا توقف فنی، به فرودگاه‌های کشورهای همسایه مراجعه می‌کنند. این در حالی است که با فراهم شدن زیرساخت‌های لازم و ایجاد شرایط رقابتی، می‌توان بخشی از این بازار را به فرودگاه‌های مناطق آزاد کیش و قشم منتقل کرد.

رقابت با امارات، قطر و عمان

کبیری تأکید کرد توسعه این خدمات می‌تواند ایران را در حوزه سوخت‌رسانی، تعمیر و نگهداری هواپیما و سایر خدمات فرودگاهی به رقیبی جدی برای کشورهای امارات، قطر و عمان تبدیل کند. به گفته او، چنین جایگاهی افزون بر ایجاد درآمد ارزی قابل توجه، پیامدهای مثبت دیگری نیز به همراه خواهد داشت؛ از جمله رونق اقتصادی مناطق آزاد، توسعه اشتغال تخصصی، انتقال دانش فنی و ارتقای جایگاه ایران در صنعت هوانوردی منطقه. وی یادآور شد که بازار خدمات هوانوردی یکی از بازارهای پرگردش و رقابتی در جهان است و کشورهایی که توانسته‌اند در این حوزه جایگاه ویژه‌ای کسب کنند، سالانه درآمدهای قابل توجهی از محل خدمات سوخت‌رسانی، تعمیرات، نگهداری و پشتیبانی فنی به‌دستی می‌آورند.

تجارت جهانی: توسعه مراکز

لجستیکی جلفا و نوردوز، در کنار گسترش زیرساخت‌های ریلی و ظرفیت‌های تولیدی منطقه آزاد ارس، زمینه تقویت صادرات، ترانزیت و ارتباط تجاری ایران با بازارهای منطقه‌ای را فراهم می‌کند. قرارگیری این منطقه در محدوده راهبردی شمال غرب کشور و نزدیکی به کشورهای قفقاز، ظرفیت ویژه‌ای برای توسعه خدمات حمل‌ونقل، انبارداری و جابه‌جایی کالا ایجاد کرده است؛ ظرفیتی که با تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی می‌تواند نقش ارس را در شبکه تجارت منطقه‌ای پررنگ‌تر کند.

مناطق آزاد برای ایفای نقش مؤثر در تجارت خارجی، علاوه بر برخورداری از ظرفیت‌های تولیدی و سرمایه‌گذاری، به زیرساخت‌هایی نیاز دارند که انتقال کالا از مراکز تولید به بازارهای هدف را تسهیل کند. در این میان، مراکز لجستیکی با فراهم کردن خدماتی همچون نگهداری کالا، سامان‌دهی ناوگان حمل‌ونقل، تخلیه و بارگیری و اتصال شیوه‌های مختلف جابه‌جایی، حلقه ارتباطی میان تولید و تجارت محسوب می‌شوند. منطقه آزاد ارس نیز با تکیه بر موقعیت جغرافیایی خود و توسعه سایت‌های لجستیکی جلفا و نوردوز، ظرفیت گسترش این خدمات را در شمال غرب کشور دنبال می‌کند.

جلفا؛ ظرفیت گسترده برای پشتیبانی از تجارت

سایت لجستیکی جلفا با مساحتی حدود ۲۲۷ هکتار، یکی از ظرفیت‌های مهم منطقه آزاد ارس برای سامان‌دهی جریان کالا و توسعه خدمات پشتیبان تجارت به شمار می‌رود. وسعت این محدوده، امکان برنامه‌ریزی برای استقرار فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات تجاری را فراهم می‌کند و می‌تواند ارتباط میان واحدهای تولیدی، گمرک و مسیرهای حمل‌ونقل را تقویت کند. قرارگیری جلفا در مجاورت مرز جمهوری آذربایجان و برخورداری از سابقه فعالیت‌های تجاری و حمل‌ونقلی، موقعیت مناسبی برای گسترش همکاری‌های اقتصادی با بازارهای منطقه ایجاد کرده است. توسعه زیرساخت‌های لجستیکی در این محدوده می‌تواند روند انتقال محصولات تولیدی را تسهیل کند و دسترسی فعالان اقتصادی به خدمات مورد نیاز تجارت خارجی را بهبود بخشد. اهمیت این ظرفیت زمانی بیشتر نمایان می‌شود که گستره فعالیت‌های تولیدی منطقه آزاد ارس نیز مورد توجه قرار گیرد.

بر اساس آمار اعلام‌شده در شهریور ۱۴۰۵، تعداد واحدهای

تولیدی فعال ارس

به ۲۸۳ واحد رسیده و ۱۹۲ واحد دیگر نیز در حال ساخت بوده‌اند. این مجموعه از فعالیت‌های صنعتی، زمینه مناسبی برای افزایش تقاضا به خدمات انبارداری، حمل‌ونقل و توزیع کالا ایجاد می‌کند. با توسعه هماهنگ زیرساخت‌های تولیدی و لجستیکی، امکان شکل‌گیری ارتباط منسجم‌تری میان محل تولید و مسیرهای صادراتی فراهم می‌شود. در چنین ساختاری، واحدهای صنعتی می‌توانند از خدمات پشتیبان تجارت در نزدیکی محل فعالیت خود بهره‌مند و انتقال محصولات به مبادی خروجی کشور با هماهنگی بیشتری انجام شود. این روند همچنین زمینه گسترش فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل، خدمات انبارداری و سایر کسب‌وکارهای مرتبط با زنجیره تأمین را فراهم می‌کند.

نوردوز؛ پیوند لجستیکی با بازار ارمنستان

سایت لجستیکی نوردوز نیز یکی دیگر از بخش‌های مهم شبکه لجستیکی منطقه آزاد ارس است. این محدوده با مساحتی حدود ۱۵ هکتار طراحی شده که فاز نخست آن به وسعت هفت هکتار به بهره‌برداری رسیده است. موقعیت نوردوز در مرز ایران و ارمنستان، این سایت را به ظرفیتی مهم برای سامان‌دهی خدمات حمل‌ونقل مرزی و تسهیل جابه‌جایی کالا تبدیل می‌کند. مرز نوردوز از مسیرهای ارتباطی ایران با ارمنستان و بازارهای مرتبط با منطقه قفقاز به شمار می‌رود. توسعه خدمات لجستیکی در این محدوده می‌تواند امکانات مورد نیاز رانندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل و فعالان تجاری را در نزدیکی مرز فراهم کند و به سامان‌دهی بهتر جریان ورود و خروج کالا کمک کند. خدماتی مانند انبارداری، تخلیه و بارگیری و فراهم کردن فضای توقف کامیون‌ها، از جمله بخش‌هایی هستند که در توسعه مراکز لجستیکی مرزی اهمیت دارند. بر اساس ظرفیت‌های اعلام‌شده برای طرح توسعه نوردوز، پیش‌بینی شده است که این مرکز پس از تکمیل توسعه، امکان جابه‌جایی سالانه ۷۵۰ هزار تن کالا، انبارداری ۴۵ هزار تن کالا و پارکینگ برای ۳۲ هزار کامیون را فراهم کند. این ارقام مربوط

به ظرفیت‌های هدف‌گذاری شده پس از توسعه است و نشان‌دهنده ابعاد برنامه‌ریزی شده برای گسترش خدمات لجستیکی در این محدوده است. افزایش ظرفیت خدمات در نوردوز می‌تواند به بهبود سازمان‌دهی فعالیت‌های حمل‌ونقل مرزی و تقویت ارتباط تجاری با ارمنستان کمک کند. همچنین توسعه امکانات پشتیبان، فرصت بیشتری برای ارائه خدمات به شرکت‌های حمل‌ونقل و فعالان زنجیره تأمین ایجاد می‌کند. از این منظر، نوردوز در کنار جلفا می‌تواند بخشی از شبکه‌ای باشد که وظیفه پشتیبانی از جریان کالا در منطقه آزاد ارس را بر عهده دارد.

اتصال ریلی؛ تکمیل زنجیره حمل‌ونقل ارس

توسعه مراکز لجستیکی زمانی اثر بخشی بیشتری پیدا می‌کند که با مسیرهای حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای ارتباط داشته باشد. در همین راستا، در تیرماه ۱۴۰۵، سازمان منطقه آزاد ارس و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تفاهم‌نامه‌ای برای توسعه و نوسازی زیرساخت‌های ریلی، افزایش ظرفیت حمل بار، توسعه پایانه‌های ریلی و گسترش خدمات ترابری حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در ایستگاه بین‌المللی جلفا امضا کردند.

این همکاری، زمینه هماهنگی بیشتر میان زیرساخت‌های لجستیکی منطقه و شبکه ریلی کشور را فراهم می‌کند. حمل‌ونقل ریلی برای جابه‌جایی حجم بالای کالا در مسیرهای مشخص اهمیت دارد و اتصال آن به خدمات جاده‌ای می‌تواند گزینه‌های بیشتری در اختیار صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل قرار دهد. ترکیب این شیوه‌ها همچن

ا مکان

برنامه‌ریزی متنوع‌تر برای انتقال کالا از مراکز تولیدی به مقصدهای داخلی و خارجی را فراهم می‌سازد. ایستگاه بین‌المللی جلفا نیز به دلیل موقعیت جغرافیایی و پیشینه ارتباطات ریلی، جایگاه مهمی در برنامه‌های توسعه حمل‌ونقل این منطقه دارد. تقویت زیرساخت‌های این ایستگاه و هماهنگی آن با مراکز لجستیکی می‌تواند به افزایش کارایی زنجیره جابه‌جایی کالا و گسترش خدمات مورد نیاز فعالان اقتصادی کمک کند.

سرمایه‌گذاری؛ پستوانه گسترش زیرساخت‌ها

ظرفیت‌های لجستیکی ارس در کنار روند سرمایه‌گذاری و توسعه فعالیت‌های تولیدی این منطقه اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. بر اساس آمار منتشرشده، میزان سرمایه‌گذاری جذب‌شده در منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۴ به حدود ۱۶۱ هزار میلیارد تومان رسید که در مقایسه با سال ۱۴۰۳ رشد ۲۳۸ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین افزایش قابل توجه سرمایه‌گذاری خارجی در این منطقه گزارش شده است. گسترش سرمایه‌گذاری و افزایش شمار واحدهای تولیدی می‌تواند زمینه تقاضای بیشتر برای خدمات حمل‌ونقل، انبارداری و توزیع کالا را فراهم کند.

از سوی دیگر، وجود زیرساخت‌های لجستیکی مناسب می‌تواند برای سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان اهمیت داشته باشد؛ زیرا دسترسی به خدمات جابه‌جایی و نگهداری کالا، بخشی از نیازهای عملیاتی فعالیت‌های صنعتی و صادراتی را پوشش می‌دهد. در مجموع، سایت لجستیکی جلفا با وسعت ۲۲۷ هکتار، مرکز لجستیکی نوردوز با طرح توسعه مشخص و برنامه تقویت زیرساخت‌های ریلی، سه بخش مکمل در مسیر توسعه شبکه حمل‌ونقل منطقه آزاد ارس به شمار می‌روند. هماهنگی میان این ظرفیت‌ها و فعالیت واحدهای تولیدی می‌تواند ارتباط میان تولید، انبارداری و انتقال کالا را تقویت کند و فرصت‌های بیشتری برای توسعه تجارت با بازارهای قفقاز فراهم آورد. بر

این اساس، توسعه لجستیک در ارس نه تنها پشتیبان فعالیت‌های اقتصادی موجود است، بلکه زمینه گسترش خدمات تجاری و تقویت جایگاه این منطقه در مسیرهای ارتباطی



خروج از سایه

تأمین ارز برای واحدهای غیر تولیدی از مرکز مبادله، بازگشایی موقت ۹۰ روزه کارت‌های بازرگانی واحدهای صادرات محور، و واریز مستقیم عوارض خروج مسافران مرزهای مناطق آزاد به حساب خودان‌ها. تحلیل این تحولات نیازمند نگاه واقع‌بینانه است. خروج کامل از زیر سایه وزارت اقتصاد، اگر محقق شود، می‌تواند استقلال تصمیم‌گیری مدیران مناطق را افزایش دهد و بوروکراسی را کاهش دهد. تجربه برخی کشورها نشان می‌دهد که مناطق آزاد موفق معمولاً از حکمرانی متمرکز و انعطاف‌پذیر برخوردارند. اما در ایران، چالش‌های عمیق‌تری وجود دارد. تحریم‌ها، نوسان قوانین، حذف تدریجی برخی معافیت‌های مالیاتی و گمرکی در سال‌های گذشته و وابستگی عملی به اقتصاد سرزمین اصلی، عملکرد مناطق را محدود کرده است. حتی اگر ساختار اداری تغییر کند، بدون ثبات مقررات و دسترسی پایدار به منابع ارزی و بانکی، جذابیت سرمایه‌گذاری به سرعت باز نمی‌گردد.

تضعیف می‌کند. مناطق آزاد که طبق قانون اولیه قرار بود از بسیاری از مقررات عمومی مستثنا باشند، به تدریج درگیر آیین‌نامه‌ها، استعلام‌های موازی و نگاه سرزمینی دستگاه‌های مختلف شدند. نتیجه، کاهش جذابیت برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و فاصله گرفتن از مأموریت اصلی یعنی تولید صادرات محور و جذب سرمایه بود. مدنی زاده از آغاز تصدی وزارت اقتصاد، این وضعیت را به صراحت نقد کرده است. او مناطق آزاد را «گرفتار واسیر» توصیف کرده و گفته هدف، حذف موانع قانونی، آیین‌نامه‌ای و مدیریتی تا افاق ۱۴۱۰ است. لایحه اصلاح قانون مناطق آزاد در کمیته تخصصی شورای عالی تهیه شده و مراحل بررسی در وزارت اقتصاد و سپس شورای عالی و هیئت دولتری می‌کند تا به مجلس ارسال شود. وزیر تأکید دارد که بدون تغییر اساسی در این لایحه، سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد آسان‌تر از سرزمین اصلی شود و هویت اولیه آن‌ها باز گردد. اقدامات عملی اخیر نیز در همین راستا بوده است: امکان

تجارت جهانی: مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران که دهه‌ها به عنوان آزمایشگاه توسعه و جذب سرمایه طراحی شده بودند، دوباره در کانون بحث ساختاری قرار گرفته‌اند. گزارش‌های اخیر از جمله خبری در پایگاه اقتصاد معاصر، این پرسش را مطرح کرده که آیا این مناطق از زیر مجموعه وزارت امور اقتصادی و دارایی خارج می‌شوند یا خیر. این بحث در شرایطی مطرح می‌شود که وزیر اقتصاد، سیدعلی مدنی‌زاده، بارها از «آزادسازی واقعی» مناطق آزاد سخن گفته و اصلاح قانون چگونگی اداره آن‌ها را در اولویت قرار داده است.

سابقه این وابستگی به برنامه ششم توسعه باز می‌گردد. در سال ۱۳۹۵ مجلس شورای اسلامی با انتقال وظایف اختیارات و ساختار دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد به وزارت اقتصاد موافقت کرد. هدف اعلام‌شده، هماهنگی بیشتر و پاسخگویی بود، اما منتقدان از همان زمان هشدار دادند که این انتقال استقلال عملی مناطق را

تجارت جهانی بررسی می کند:

افتتاح دفتر پستی منطقه آزاد انزلی



آنچه این اقدام را از افتتاح یک دفتر پستی معمولی متمایز می کند، رویکرد نسل سوم خدمات صنعت پست است. دفتر جدید تنها به جابه جایی فیزیکی بسته ها محدود نمی شود؛ بلکه قرار است خدمات مکان محور از جمله احراز نشانی، صدور تأییدیه کد پستی و ارائه مختصات جغرافیایی رانیز پوشش دهد. هم زمان، توافق هایی برای ایجاد پایگاه داده مکان محور اختصاصی منطقه آزاد انزلی بر بستر سامانه ملی GNAF (نشانی استاندارد مکان محور) صورت گرفته تا طی دو تا سه ماه آینده داده های دقیق مکانی در اختیار فعالان اقتصادی قرار گیرد.

این زیر ساخت می تواند پایه ای برای خدمات الکترونیک، تجارت آنلاین و حتی تسهیل فرآیندهای گمرکی باشد. استاندار گیلان در مراسم افتتاح بر ضرورت استقرار خدمات گمرکی در کنار دفتر پستی تأکید کرد و آن را ابزاری برای کاهش مراجعات حضوری و تسریع فرآیندهای اداری دانست. این دیدگاه نشان دهنده درک درست از واقعیت مناطق آزاد است: موفقیت اقتصادی این مناطق نه تنها به معافیت های مالیاتی و گمرکی، بلکه به کیفیت زیر ساخت های پشتیبان لجستیک و خدمات وابسته است. حضور هم زمان مدیر عامل شرکت ملی پست و مدیر کل گمرک استان در مراسم، سیگنال روشنی از اراده برای هم افزایی میان نهادهای پستی و گمرکی است.

در صورت عملی شدن این همکاری، امکان ارائه خدمات ترکیبی پستی-گمرکی در محل فراهم می شود که برای صادر کنندگان و وارد کنندگان خرد و متوسط منطقه اهمیت ویژه ای دارد. از منظر تحلیلی، افتتاح این دفتر را می توان در چارچوب چند روند کلان بررسی کرد.

تجارت جهانی: نخستین دفتر پستی مناطق آزاد کشور روز یکشنبه ۲۶ مهر ۱۴۰۵ در منطقه آزاد انزلی با حضور هادی حق شناس استاندار گیلان، محمد احمدی معاون وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات و مدیر عامل شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران، مصطفی طاعتی مقدم رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد انزلی، مدیر کل گمرک استان و جمعی از مسئولان استانی و محلی افتتاح شد. این دفتر که در مرکز نمایشگاه های منطقه آزاد مستقر است، با زیربنای حدود ۷۰ متر مربع و سرمایه گذاری حدود ۲ میلیارد تومان راه اندازی شده و ظرفیت پذیرش ماهانه ۶۰ هزار بسته پستی را دارد.

منطقه آزاد انزلی با مساحت ۸۶۰۹ هکتار، ۲۵ روستا و بیش از ۵۵۰۰ واحد تجاری، اداری، خدماتی و تولیدی، یکی از مهم ترین کانون های اقتصادی شمال کشور و دروازه ترانزیتی به سمت دریای خزر و کشورهای همسایه است.

تا پیش از این افتتاح، فعالان اقتصادی، تولید کنندگان و سرمایه گذاران این منطقه برای ارسال و دریافت مرسولات ناچار به مراجعه به دفاتر پستی خارج از محدوده منطقه بودند که هزینه های زمانی و مالی قابل توجهی به همراه داشت و گاه فرآیندهای لجستیکی را مختل می کرد.

راه اندازی این دفتر دقیقاً برای رفع همین گلوگاه طراحی شده است: مدیریت متمرکز دریافت و توزیع محموله های ورودی و خروجی، ارائه خدمات پستی در قالب زیست بوم اقتصاد دیجیتال و کاهش هزینه های نقل و انتقال برای واحدهای اداری، تجاری و تولیدی.

نشان می دهد برنامهریزان پیش بینی رشد حجم مبادلات را داشته اند. با این حال، موفقیت واقعی این دفتر به عوامل اجرایی وابسته است: کیفیت خدمات روزمره، سرعت پاسخگویی، یکپارچگی با سامانه های گمرکی و الکترونیکی، و توانایی گسترش خدمات به سمت مرسولات بین المللی. در مراسم افتتاح، بررسی ظرفیت های ارسال مرسولات بین المللی نیز در دستور کار همکاری های مشترک قرار گرفت که در صورت تحقق، می تواند مزیت رقابتی مهمی برای فعالان اقتصادی منطقه ایجاد کند.

نکته قابل تأمل دیگر، مشارکت شرکت توسعه و سرمایه گذاری منطقه آزاد انزلی در استقرار این دفتر است. این مشارکت نشان می دهد سازمان منطقه آزاد نه تنها نقش تسهیل گر، بلکه نقش سرمایه گذار و شریک عملیاتی را نیز

نخست، حرکت شرکت ملی پست به سمت خدمات مکان محور و دیجیتال سازی که در سال های اخیر با پروژه هایی مانند GNAF و نسل سوم خدمات پستی پیگیری شده است. دوم، تلاش مناطق آزاد برای تکمیل زنجیره ارزش و کاهش وابستگی به زیر ساخت های خارج از محدوده خود.

سوم، اهمیت روز افزون لجستیک در رقابت پذیری مناطق آزاد ایران در برابر رقبای منطقه ای. منطقه آزاد انزلی با موفقیت استراتژیک خود در کریدور شمال-جنوب و دسترسی به بنادر خزر، ظرفیت تبدیل شدن به هاب لجستیکی را دارد؛ اما بدون زیر ساخت های خدماتی مدرن، این ظرفیت محقق نمی شود.

ظرفیت ۶۰ هزار بسته در ماه برای منطقه ای با بیش از ۵۵۰۰ واحد فعال، عددی قابل توجه است

بوشهر؛ امتیازات آزاد، دستاوردها نامعلوم



تجارت جهانی: منطقه آزاد بوشهر پس از سال ها انتظار به مرحله اجرا نزدیک شده و رونمایی از پلاک خودروهای این منطقه، نخستین نشانه های اجرایی آن را به نمایش گذاشته است؛ با این حال، پرسش اصلی همچنان پابرجاست: این منطقه قرار است چه تغییری در اقتصاد بوشهر ایجاد کند و مردم چه زمانی آثار ملموس آن را خواهند دید؟

به گزارش تجارت جهانی، تبدیل بوشهر به منطقه آزاد تجاری-صنعتی می تواند فرصتی برای توسعه تجارت خارجی، جذب سرمایه گذاری و تقویت اقتصاد دریا محور باشد؛ اما بر خورداری از این عنوان به تنهایی تضمین کننده توسعه اقتصادی نیست. آنچه اهمیت دارد، برنامه عملیاتی، اولویت های سرمایه گذاری، زیر ساخت های مورد نیاز و سازوکار مشخص برای تبدیل ظرفیت های قانونی به تولید، صادرات و اشتغال پایدار است.

پلاک خودرو؛ همه ماجرا نیست

رونمایی از پلاک خودروهای منطقه آزاد، اقدامی قابل مشاهده در مسیر اجرایی شدن این طرح است؛ اما نمی تواند به تنهایی معیار ارزیابی عملکرد منطقه آزاد بوشهر باشد. در شرایطی که انتظار عمومی برای مشاهده نتایج اقتصادی این طرح افزایش یافته، ضروری است مسئولان درباره سایر اقدامات اجرایی و میزان پیشرفت برنامه های توسعه ای نیز اطلاعات دقیق تری ارائه کنند.

شبکه های آبیاری قصر شیرین؛ مصوبات روی زمین مانده



دو ایستگاه با پوشش حدود ۲۰۰ هکتار آماده فعالیت هستند و سه ایستگاه دیگر به دلیل مشکلات ناشی از سرقت از مدار خارج شده اند. این شبکه با حدود ۷۸۰ هکتار اراضی خالص و یک هزار هکتار اراضی ناخالص، به بازرگاری و سرویس تجهیزات نیاز دارد.

نواقص باقی مانده و ضرورت پاسخگویی

در شبکه سمت چپ سد تنگ حمام، از حدود ۸۴۰ هکتار اراضی خالص، نواقص نزدیک به ۸۰۰ هکتار بر طرف شده، اما حدود ۴۰ هکتار همچنان نیازمند عملیات اجرایی است.

آب اندازی مزارع شماره ۷ تا ۱۰ نیز انجام نشده است. فرماندار قصر شیرین با تأکید بر ضرورت مشخص شدن مسئولیت دستگاه ها گفت که تصمیم های کارشناسی نباید در مراحل اجرایی متوقف بماند و مشکلات باید در محل بررسی و برای آنها راهکار عملیاتی تعیین شود. با وجود افزایش اعتبارات کمیته برنامهریزی شهرستان از ۴۹ میلیارد تومان در سال گذشته به ۱۱۶ میلیارد تومان در سال جاری، محدودیت منابع همچنان ضرورت اولویت بندی طرح ها را مطرح می کند. اکنون مسئله اصلی، تبدیل مصوبات به اقدامات اجرایی، تعیین تکلیف اراضی بلا تکلیف و بازگرداندن ایستگاه های پمپاژ از مدار خارج شده به چرخه بهره داری است؛ موضوعاتی که تحقق آنها می تواند زمینه استفاده مؤثر تر از ظرفیت های کشاورزی قصر شیرین را فراهم کند.

تجارت جهانی: غیر فعال بودن ایستگاه های پمپاژ، نواقص شبکه های انتقال و توزیع آب، اجرانشدن مصوبات و بلا تکلیفی بخشی از اراضی کشاورزی، بهره برداری کامل از ظرفیت شبکه های آبیاری قصر شیرین را با چالش مواجه کرده است؛ مشکلاتی که با وجود برگزاری نشست های متعدد و صدور مصوبات، همچنان بخشی از آنها پابرجاست.

به گزارش تجارت جهانی، در نشست کارگروه آب و کشاورزی شهرستان قصر شیرین، آخرین وضعیت شبکه های آبیاری سدهای زاگرس، تنگ حمام و سامانه گرمسیری بررسی شد؛ نشستی که در آن، ضرورت باز دید میدانی و تصمیم گیری اجرایی برای حل مشکلات مورد تأکید قرار گرفت. محمد شفیعی، فرماندار قصر شیرین، با اشاره به جمع بندی مشکلات در چهار محور و انعکاس آنها به وزیر نیرو گفت: بخشی از مسائل بدون بررسی میدانی قابل تعیین تکلیف نیست و باید مدیران دستگاه های مرتبط در محل حاضر شوند و تصمیم های نهایی را به صورت مستند ثبت کنند.

ظرفیت های بلا استفاده سامانه گرمسیری

در شبکه دشت جگر لوی جنوبی، با مجموع ۷۵۰ هکتار اراضی خالص و یک هزار و ۱۰۰ هکتار اراضی ناخالص، تاکنون ۴۸۰ هکتار به بهره برداری رسیده است. در همین محدوده، ایستگاه های پمپاژ شماره یک و دو با پوشش ۳۰ و ۱۳۰ هکتار راه اندازی نشده اند و خط اصلی ایستگاه شماره سه با پوشش حدود ۳۰۰ هکتار نیز اجرا نشده است. همچنین حدود ۳۰۰ هکتار از اراضی همچنان تعیین تکلیف نشده اند. این وضعیت در کنار اختلاف نظر درباره شیوه آبیاری ۱۲۰ هکتار از اراضی باقی، ضرورت تسریع در تصمیم گیری و تکمیل زیر ساخت ها را برجسته می کند.

مصوبات اجرا نشده در شبکه تنگ حمام

در شبکه تنگ حمام نیز بخشی از مصوبات پیشین به مرحله اجرا نرسیده است. بر اساس مصوبه ۳۰ تیر ۱۴۰۴، قرار بود ۷۰۰ متر لوله از استخر آب بخش بازی دراز تا کانال بتنی و پنج کیلومتر لوله گذاری در ادامه مسیر اجرا شود. همچنین اجرای ۳۳۰ متر لوله برای کاهش هزینه های پمپاژ پیش بینی شده بود که تاکنون عملیاتی نشده است. در شبکه سمت راست تنگ حمام، از پنج ایستگاه پمپاژ، تنها

تجارت جهانی، بررسی می کند:

مزیت های واقعی هوشمندسازی مناطق آزاد



استفاده از متخصصان، پایگاه های داده و نرم افزار های بومی با کیفیت، استانداردهای منطقه و زیر ساخت های قابل جایگزینی می تواند وابستگی به تأمین کنندگان خارجی را کاهش دهد. اجرای مرحله ای طرح ها و دوری از بلند پروازی های غیرواقع بینانه نیز اهمیت زیادی دارد. به جای تخصیص بودجه های سنگین به یک پروژه جامع، بهتر است چند خدمت مشخص به صورت آزمایشی اجرا شود و بر اساس شاخص هایی مانند کاهش زمان صدور مجوز، کاهش هزینه بنگاه ها، رضایت کاربران و میزان استفاده واقعی از سامانه ها ارزیابی گردد. هوشمندسازی مناطق آزاد نباید به مسابقه های برای خرید تجهیزات و معرفی پروژه های فناورانه تبدیل شود.

معیار موفقیت نه تعداد سامانه ها و حسگرها، بلکه میزان تسهیل فعالیت اقتصادی، جذب سرمایه گذاری، افزایش بهره وری و ایجاد اشتغال است. اگر کیش بتواند در این زمینه الگویی کم هزینه، بومی و قابل توسعه ارائه دهد، هوشمندسازی می تواند به یکی از مزیت های رقابتی مناطق آزاد ایران تبدیل شود؛ مزیتی که فراتر از نمایش فناوری، ارزش اقتصادی واقعی خلق می کند.

دسترسی به برخی فناوری های خارجی، تقلید از الگوهای پرهزینه دیگر کشورها نه تنها ضروری نیست، بلکه در بسیاری موارد امکان پذیر هم به نظر نمی رسد. آنچه اهمیت دارد، انتخاب راه حل هایی است که با نیازها و توان داخلی تناسب داشته باشند. در این میان، منطقه آزاد کیش به عنوان جزیره ای که ظرفیت های گردشگری، هوانوردی، گردشگری سلامت و خدمات مالی آن امکان اجرای برنامه های هدفمند را فراهم می کند، می تواند نقطه آغاز مناسبی باشد. اولویت نخست باید ایجاد پنجره واحد واقعی برای سرمایه گذاران و فعالان اقتصادی باشد؛ به گونه ای که ثبت شرکت، دریافت مجوز، امور گمرکی و پیگیری درخواست ها تا حد امکان بدون مراجعات مکرر و بافرآیندهای شفاف انجام شود. در گام بعد می توان مدیریت هوشمند حمل و نقل و خدمات گردشگری، هماهنگی خدمات فرودگاهی و لجستیکی و کنترل مصرف آب و انرژی را در دستور کار قرار داد. این اقدامات لزوماً به فناوری های بسیار گران قیمت نیاز ندارد؛ بلکه بیش از هر چیز به یکپارچگی سامانه های موجود، اصلاح فرآیندهای اداری و تعیین مسئولیت روشن دستگاه ها وابسته اند.

نوآوری شنژن تأکیدی می کند که رشد این منطقه فقط به زیر ساخت محدود نبوده است. شکل گیری شرکت های بزرگی مانند هوآوی و تنسنت، دسترسی به نیروی متخصص، ارتباط با دانشگاه ها و سازوکارهای تأمین مالی برای شرکت های نوآور، همگی در این مسیر نقش داشته اند. در مقابل، تجربه برخی پروژه های بلندپروازانه یادآور محدودیت های رویکرد صرفاً فناوری محور است. کریدور چندرسانه ای مالزی با وجود سرمایه گذاری سنگین در زیر ساخت ها، در شکل دهی فرهنگ کارآفرینی و نوآوری با محدودیت هایی روبه رو شد. تجربه شهر هوشمند سئوگو در کره جنوبی نشان داد که طراحی فناورانه بدون انعطاف پذیری اقتصادی و توجه کافی به شرایط اجتماعی، از اهداف اصلی دور می ماند. تعدیل برخی برنامه های اولیه شهر ماسدار در ابوظبی نیز این واقعیت را یادآوری می کند که طرح های پرهزینه و آرمانی، اگر با تقاضای واقعی و توجیه اقتصادی متناسب نباشند، ممکن است به نتایج مورد انتظار نرسند. ارزش این تجربه ها برای ایران، شناخت محدودیت های رویکردهای فناوریمحور و پرهزینه است. برای ایران، به ویژه در شرایط محدودیت منابع مالی و دشواری

تجارت جهانی: تأکید اخیر دستیار

رئیس جمهور در پیگیری طرح های خاص بر توسعه فناوری و هوشمندسازی جزیره کیش، بار دیگر این پرسش قدیمی اما حیاتی را زنده کرده است: چگونه می توان هوشمندسازی مناطق آزاد را از یک شعار جذاب و نمایش فناوری به ابزاری واقعی برای رونق اقتصادی، جذب سرمایه و کاهش هزینه فعالیت بنگاه ها تبدیل کرد؟ واقعیت آن است که منطقه آزاد هوشمند لزوماً جایی نیست که بیشترین تعداد دوربین، حسگر، ساختمان هوشمند یا پلیکیشن مجهز به هوش مصنوعی را در خود جای داده باشد. منطقه آزاد هوشمند پیش از هر چیز جایی است که سرمایه گذار بتواند با کمترین ریسک و آلودگی در کوتاه ترین زمان ممکن کسب و کار خود را راه اندازی کند؛ جایی که گمرک، حمل و نقل، مجوزها، انرژی و خدمات عمومی به جای فعالیت جزیره ای و جداگانه، بایکدیگر در ارتباط باشند و تصمیم گیری مدیران بر پایه داده های قابل اتکا و یکپارچه صورت گیرد. تجربه کشورهای دیگر این تعریف را تأیید می کند. مرکز مالی بین المللی دیبی (DIFC) با ترکیب خدمات دیجیتال، چارچوب حقوقی تخصصی و زیر ساخت های مالی، به یکی از قطب های منطقه ای خدمات مالی تبدیل شده است. تا پایان سال ۲۰۲۵ بیش از ۸۸۰۰ شرکت فعال در این مرکز ثبت شده بود که بخش قابل توجهی از آن ها در حوزه های هوش مصنوعی، فناوری مالی و نوآوری فعالیت می کردند. منطقه آزاد چند کلایی دیبی (DMCC) نیز با توسعه خدمات دیجیتال تجاری، بخشی از فرآیندهای معاملاتی شرکت ها را تسهیل کرده است. تجربه شنژن چنین نشان می دهد فناوری زمانی به موتور توسعه تبدیل می شود که در کنار آن سرمایه انسانی، تحقیق و توسعه، تأمین مالی و محیط مناسب برای شرکت های نوآور شکل بگیرد. شنژن در آغاز اصلاحات اقتصادی چین با امتیازات ویژه و اختیارات بیشتر به فعالان اقتصادی کار خود را گسترش داد و به تدریج از یک پایگاه تولیدی به یکی از مراکز مهم فناوری و نوآوری جهان تبدیل شد. گزارش سازمان جهانی مالکیت فکری درباره اکوسیستم

مناطق آزاد مقاوم



تجارت جهانی: در میانه آشفتگی های

ژئوپلیتیک و افت سرمایه گذاری خارجی در جهان، مناطق آزاد تجاری همچنان نقاط روشنی در نقشه اقتصاد بین المللی به شمار می روند.

گزارش تازه جوایز سالانه fDi Intelligence وابسته به فایننشال تایمز که روز دوشنبه منتشر شد، این واقعیت را به روشنی نشان می دهد.

منطقه اقتصادی کانال سوئز مصر در رتبه بندی ۲۰۲۶ جایگاهی تاریخی کسب کرد: نخست آفریقا و هفتم جهان.

مسئولان این منطقه موفقیت را به اصلاحات اقتصادی مصر، یکپارچه سازی بنادر با مناطق صنعتی، سرعت در دیجیتال سازی خدمات و تلاش برای بومی سازی صنایع نسبت می دهند.

همزمان، Evolution Free Zone در کاستاریکا که تنها دو سال از آغاز فعالیتش می گذرد، عنوان بهترین منطقه آزاد قاره آمریکا را به دست آورد و در رتبه بندی جهانی به جایگاه سوم رسید.

این منطقه همچنین رتبه دوم مناطق صنعتی و رتبه پنجم آمادگی برای هوش مصنوعی را کسب کرد. تاکنون هشت شرکت در آن مستقر شده اند و شش هزار شغل تأیید شده است؛ هدف بلندمدت ایجاد بیست هزار شغل در پانزده سال آینده اعلام شده.

Masdar City در امارات نیز در جمع ده منطقه برتر جهان قرار گرفت و میزبان بیش از ۲۸۰۰ شرکت از نود کشور است؛ مجموعه ای که با تمرکز بر انرژی پاک و فناوری های نوین، به الگویی برای ترکیب پایداری زیست محیطی و جذب سرمایه تبدیل شده است.

آمار سرمایه گذاری مستقیم خارجی تصویر دقیق تری ارائه می دهد. در سال ۲۰۲۵ تعداد پروژه های سبز در مناطق آزاد جهان تنها ۰.۷ درصد کاهش یافت، در حالی که کل سرمایه گذاری خارجی جهان ۶.۵ درصد افت کرد.

این شکاف نشان می دهد مناطق آزاد همچنان به عنوان سپر در برابر نااطمینانی عمل می کنند؛ جایی که شرکت ها می توانند ریسک های زنجیره تأمین و تنش های سیاسی را تا حدی مدیریت کنند.

تحلیل گران معتقدند این روند تصادفی نیست. اختلال در مسیرهای تجاری خاورمیانه، فشار برای دوست شوری و نزدیک کردن تولید به بازارهای نهایی، شرکت ها را به سوی مناطقی سوق داده که زیر ساخت آماده، معافیت های مالیاتی شفاف و رویه های اداری ساده تری دارند.

در عین حال، ظهور مناطق آزاد دیجیتال در نیجریه و گسترش مدل های بدون مالیات بلندمدت در آسیای مرکزی نشان می دهد مفهوم منطقه آزاد در حال تکامل است و دیگر تنها به انبارها و بنادر محدود نمی شود.

با این حال، موفقیت این مناطق به تداوم ثبات سیاسی و اجرای واقعی اصلاحات وابسته است. تجربه مصر و کاستاریکا یادآوری می کند که رتبه بالا تنها با شعار به دست نمی آید؛ نیازمند زیر ساخت واقعی، قوانین پایدار و اعتماد سرمایه گذار است.

سالی بدون غریق در منطقه آزاد انزلی



قدردانی از تلاش نیروهای امدادی و ناجیان غریق گفت: نجات غریق باید به یک شغل دائمی تبدیل شود. وی با اشاره به ورود حدود ۱۲ میلیون خودرو به استان مازندران در نیمه نخست سال جاری، بر ضرورت تقویت زیر ساخت های ایمنی و امدادی در شمال کشور تأکید کرد و افزود: خدمات امداد و نجات نباید به فصل گردشگری محدود شود و تأمین تجهیزات مورد نیاز ناجیان غریق باید مورد توجه قرار گیرد.

تکمیل سامانه هوشمند مدیریت سواحل

محمد رضا بطحایی، معاون وزیر و رئیس سازمان امور اجتماعی کشور، با اشاره به عملکرد گیلان در اجرای طرح ساماندهی سواحل، از تلاش حدود ۲۵۰۰ نیروی نجات غریق در کشور قدردانی کرد. وی همچنین از بهبود نظام جبران خدمات نیروهای فعال در سواحل خبر داد و تکمیل سامانه هوشمند مدیریت طرح ساماندهی سواحل را ضروری دانست؛ سامانه ای که می تواند بایست اطلاعات عملکرد نیروها، زمینه ارزیابی دقیق تر و

ایمنی و توسعه زیر ساخت های گردشگری دریایی را فراهم کند. طاعتی مقدم با اشاره به ظرفیت های طبیعی گیلان، از دریا، جنگل، تالاب، دشت و کوهستان به عنوان فرصت هایی برای توسعه گردشگری یاد کرد و بر آمادگی سازمان منطقه آزاد انزلی برای همکاری با استانداری و مجموعه میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی تأکید کرد. وی همچنین با اشاره به ظرفیت ایجاد اکوپارک در محدوده طبیعی حفافصل تالاب بوجاق تا تالاب انزلی گفت: یکی از آب بندهای این محدوده با وسعت حدود ۴۰۰ هکتار، ظرفیت تبدیل شدن به اکوپارک را دارد و سازمان منطقه آزاد انزلی برای اجرای این طرح با مشارکت سرمایه گذاران اعلام آمادگی کرده است. وی احیای تالاب انزلی، حفاظت از جنگل های هیرکانی و ایجاد مارینا های دریایی را نیز از محورهای قابل توجه در برنامه ریزی گردشگری منطقه دانست.

حق شناس: نجات غریق باید به شغلی دائمی تبدیل شود

هادی حق شناس، استاندار گیلان، نیز با

تجارت جهانی: ثبت سالی بدون غریق

در محدوده منطقه آزاد انزلی و نجات جان ۹۰ نفر، دستاورداجرای طرح ساماندهی سواحل شمال کشور در این منطقه بود؛ موفقیتی که با همکاری دستگاه های اجرایی، نیروهای امدادی و ناجیان غریق حاصل شد. در آیین اختتامیه این طرح، مسئولان بر تداوم خدمات ایمنی در طول سال، بهبود شرایط فعالیت نیروهای امدادی و توسعه زیر ساخت های گردشگری دریایی تأکید کردند.

به گزارش تجارت جهانی، مصطفی طاعتی مقدم، رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد انزلی، با قدردانی از تلاش عوامل اجرایی و امدادی اظهار کرد: برنامه ریزی های استاندارد گیلان و همکاری دستگاه های مسئول، زمینه ثبت سالی بدون غریق در محدوده منطقه آزاد انزلی را فراهم کرد.

وی افزود: نجات جان ۹۰ نفر حاصل تلاش ناجیان غریق، معاونت فرهنگی، گردشگری و اجتماعی، حراست و عوامل انتظامی بود. این تجربه می تواند زمینه ارتقای خدمات