

## مناطق آزاد

### نیجریه بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار سرمایه خارجی جذب کردند

تجارت جهانی: در حالی که مناطق آزاد نیجریه بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار سرمایه خارجی جذب کردند دولت فدرال نیجریه اعلام کرد که مناطق آزاد تجاری کشور بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی و بیش از ۹۰۰ میلیارد نایر سرمایه‌گذاری داخلی جذب کرده‌اند.

این مناطق بیش از ۱۰۰ هزار شغل مستقیم ایجاد کرده‌اند و وقتی زنجیره تأمین، شبکه‌های لجستیک و جوامع میزبان هم حساب شوند، رقم اشتغال به بیش از ۵۰۰ هزار نفر می‌رسد. جومو که اودووله، وزیر صنعت، تجارت و سرمایه‌گذاری، این آمار را در نشست مجازی ذی نفعان مناطق ویژه اقتصادی در ماه سپتامبر اعلام کرد.

دولت در حال بازنگری مقررات سازمان مناطق پردازش صادرات نیجریه است تا طرح را با ماهیت در حال تغییر کسب و کارها و سرمایه‌گذاری‌ها، از جمله عملیات دیجیتال، هماهنگ‌تر کند.



مرئضی عزتی در گفتگو با تجارت جهانی:

## مناطق آزاد، دروازه واردات است

## خرج ۱۵۰۰ میلیارد تومانی ماکو در خارج از منطقه آزاد

نماینده مجلس افشا کرد:

عمر علیپور اقدم در مراسم اختتامیه جشنواره ماهیگیری و طبخ غذاهای دریایی منطقه آزاد ماکو با تأکید بر اهمیت همدلی و اتحاد اقوام منطقه گفت: وحدت و همدلی مردم کرد و ترک از سرمایه‌های مهم منطقه است و باید از این ظرفیت برای توسعه و پیشرفت منطقه استفاده شود. او با اشاره به موضوع اختصاص حدود ۱۵۰۰ همت از منابع منطقه آزاد ماکو برای هزینه کرد خارج از محدوده اظهار کرد: «چراغی که به خانه رواست، به مسجد حرام است. در منطقه با مشکلات و نیازهای متعددی روبه‌رو هستیم و پروژه‌های خارج از محدوده باید از محل بودجه‌های ملی دولت تأمین شوند. اجازه نمی‌دهیم حتی یک تومان از منابع منطقه به خارج از منطقه منتقل شود.»

نماینده مجلس همچنین با تأکید بر اجرای ماده ۱۶۵ احکام دائمی برنامه‌های توسعه گفت: مدیریت مرزبازرگان باید در چارچوب قانون و با محوریت منطقه آزاد انجام شود و دستگاه‌ها ملزم به اجرای قانون هستند. او افزود: فراهم شدن امکان تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد در سطح استان، از اقداماتی است که به افزایش درآمدهای منطقه کمک کرده است.



## پایان بیست و یکمین جشنواره زیبایی «اسب کاسپین» در منطقه آزاد انزلی

بیست و یکمین جشنواره زیبایی و همایش ملی «اسب کاسپین» با معرفی اسطوره‌های نریان و مادیان و تجلیل از فعالان حوزه پرورش و حفظ این نژاد اصیل ایرانی، در منطقه آزاد انزلی به کار خود پایان داد.

در این مراسم استاندار گیلان به پیوند نام اسب کاسپین با منطقه شمال کشور و دریای کاسپین اشاره و بر ضرورت معرفی ظرفیت‌های تاریخی و فرهنگی گیلان در سطح ملی تأکید کرد و گفت: این ظرفیت‌ها می‌توانند زمینه‌ساز حضور بیشتر گردشگران داخلی و خارجی در استان باشند.

## چشم‌انداز منطقه آزاد بوشهر برای بخش خصوصی

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه استان بوشهر گفت: روند عملیاتی شکل‌گیری منطقه آزاد بوشهر و زیرساخت‌های پیش‌بینی‌شده در این منطقه، چشم‌انداز روشنی برای فعالیت بخش خصوصی و توسعه اقتصادی استان ترسیم کرده است. مهر داد ابراهیمی، زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های در نظر گرفته‌شده در منطقه آزاد بوشهر، فرصت‌های مناسبی برای جذب سرمایه‌گذاری، رونق فعالیت‌های اقتصادی و توسعه کسب و کارها ایجاد خواهد کرد.



## اسب‌های دریایی کشف شده در اصفهان، این هفته به کیش بازگردانده می‌شوند

رئیس اداره حفاظت حیات وحش اداره کل حفاظت محیط زیست استان اصفهان گفت: یک جفت اسب دریایی که پس از قاچاق از آب‌های خلیج فارس در یک واحد صنفی در اصفهان کشف و در شرایط ویژه قرنطینه شده‌اند، این هفته به اداره حفاظت محیط زیست منطقه آزاد کیش تحویل داده می‌شوند. وی افزود: نیروهای یگان حفاظت پس از دریافت گزارش، موضوع را پیگیری کردند و حدود ۲ ساعت بعد، موفق شدند یک جفت اسب دریایی را در یک مغازه در اصفهان کشف کنند.



مر تضي عز تي در گفتگو با تجارت جهانی :

# مناطق آزاد، دروازه واردات است

**تجارت جهانی:** مر تضي عز تي، اقتصاددان و عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس، در گفت و گویا «تجارت جهانی» درباره واردات خودرو از مناطق آزاد، آثار آن بر رقابت در صنعت خودرو، خروج ارز و عملکرد صادراتی مناطق آزاد گفت: «به نظر می رسد وجود مناطق آزاد و ورود خودرو از مسیر مناطق آزاد به این جنبه ها کمک می کند.» وی همچنین تأکید کرد که مشکل اصلی مناطق آزاد ایران را باید در سیاست گذاری و مدیریت این مناطق جست و جو کرد.

● **توجه به اینکه مأموریت قانونی مناطق آزاد توسعه صادرات است و اخیراً نیز اخباری مبنی بر واردات ۶۰ هزار خودرو از مناطق آزاد منتشر شده که بیش از ۲ میلیارد دلار هزینه واردات آنها بوده است، با توجه به شرایط جنگ نظامی و اقتصادی که در حال حاضر با آن مواجه هستیم، این موضوع چه مفهومی دارد؟**

در بحث واردات خودرو مسائل مختلفی وجود دارد و نمی توان تنها به یک نکته توجه کرد. نخستین مسئله این است که واردات خودرو می تواند رقابت داخلی را تقویت کند. وجود هر خودروی خارجی می تواند تولیدکنندگان داخلی را وادار کند که کیفیت محصولات خود را افزایش دهند و اگر خودرو با قیمت مناسب عرضه شود، قیمت محصولات خود را کاهش دهند. به همین دلیل، گروه هایی در کشور که با تولیدکنندگان داخلی مرتبط هستند، تلاش می کنند مانع واردات خودرو شوند یا اگر قرار است خودرو وارد شود، تلاش می کنند شرایطی ایجاد کنند که خودرو با قیمت های بسیار بالا وارد شود.

● **یعنی واردات خودرو از این منظر می تواند به رقابتی شدن بازار داخلی کمک کند؟**

این یک طرف قضیه است. طرف دیگر این است که همین مسئله موجب می شود عوارض سنگینی برای ورود خودرو تعیین شود. این عوارض از یک طرف قیمت خودرو، از جمله قیمت خودروی داخلی را افزایش می دهد و از طرف دیگر، برای دولت در آمد ایجاد می کند. یک جنبه دیگر، خروج ارز است. به هر حال هر نوع واردات خودرو به ارز نیاز دارد و این موضوع نیز می تواند مورد توجه قرار گیرد.

● **از طرف دیگر، آیا واردات خودرو می تواند بخشی از نیاز بازار داخلی را نیز تأمین کند؟**

از طرف دیگر، ورود خودرو می تواند بخشی از نیاز بازار را تأمین کند. در شرایط فعلی، خودروسازان عنوان می کنند که ظرفیت تولید آنها پایین است، امکان افزایش تولید ندارند یا مشکلاتی در فرآیند تولید مواجه هستند. در چنین شرایطی، واردات می تواند بخشی از نیاز بازار را تأمین کند و تا حدودی از التهابات بازار، به ویژه التهابات مربوط به قیمت و تولید، جلوگیری کند.

● **این موضوع در مناطق آزاد چه تفاوتی پیدا می کند؟**

از طرف دیگر، در مناطق آزاد خودروهای خارجی وارداتی وجود دارند و مورد استفاده قرار می گیرند. معمولاً در همه مناطق آزاد، خودروها مجاز به تردد در سطح استان هستند. همین مسئله موجب می شود برخی استان ها بتوانند از خودروهای بهتری استفاده کنند و برخی دیگر نتوانند. ممنوعیت واردات نیز تا حدودی موجب دوگانگی در سیاست ها و امکاناتی می شود که مردم می توانند از آنها استفاده کنند.

● **آیا این وضعیت درباره خودروسازان و مونتاژکاران داخلی نیز تبعاتی دارد؟**

مسائل دیگری نیز وجود دارد. بسیاری از خودروسازان داخلی یا مونتاژکاران داخلی خودشان

واردکننده خودرو هستند و این مسئله نیز مسائل دیگری ایجاد می کند؛ از جمله ایجاد رانت و فساد. همچنین جایگزینی خودروی وارداتی به جای خودروی داخلی یا حتی بالعکس، و تنظیم قیمت خودروی خارجی به شکلی که بتوانند خودروهای خود را حفظ کنند، مسائل مختلف دیگری ایجاد می کند.

● **آیا در بررسی واردات خودرو باید موضوعاتی مانند اشتغال، تورم و قیمت نیز مورد توجه قرار گیرد؟**

مسائل دیگری نیز در زمینه اشتغال، تورم، قیمت، مصرف بالای بنزین خودروهای داخلی و موارد مشابه وجود دارد. بنابراین باید همه این موارد را در نظر گرفت تا بتوان درباره واردات خودرو بحث کرد.

● **باید نظر گرفتن شرایط جنگی و محدودیت های ارزی، در نهایت ارزیابی شما از واردات خودرو چیست؟**

اگر همه این موارد را در نظر بگیریم، بحث جنگ نیز وجود دارد که می تواند گاهی محدودیت های ارزی ایجاد کند. به نظر می رسد اگر شرایط جنگی را استثنا کنیم، در سایر شرایط، واردات خودرو، اگر با عوارض همراه نباشد، می تواند کمک بسیار خوبی به صنعت خودروی داخلی کند؛ نه صنعت رانتي، بلکه صنعتی که به دنبال ارتقای کیفیت خودروور رقابت

● **اما در شرایط فعلی که بحث کمبود ارز مطرح است، خروج ارز بابت واردات خودرو چگونه باید ارزیابی شود؟**

در شرایط فعلی که تا حدودی بحث کمبود ارز مطرح است، شاید هر گونه ورود خودرو موجب خروج ارز از کشور و ایجاد محدودیت هایی شود. اما با توجه به اینکه طی حدود شش ماه گذشته ورود ارز به کشور بسیار بیشتر از شش ماه مشابه سال قبل بوده است، به نظر می رسد بحث خروج ارز به صورت بسیار مقطعی و کوتاه مدت، در شرایط فعلی اهمیت زیادی نداشته باشد.

● **یعنی با وجود شرایط ارزی، جلوگیری از خروج ارز در هر شرایطی می تواند اقدام مثبتی تلقی شود؟**

به هر حال در هر مقطعی از زمان، اگر بتوانیم بدون آسیب رساندن به تولید، مصرف مردم، کیفیت کالاها و موارد مشابه، از خروج ارز جلوگیری کنیم، می تواند مسئله مثبتی باشد. اگر بتوانیم بدون آسیب رساندن به بخش های دیگر، از خروج ارز جلوگیری کنیم، برای کشور مثبت است. البته این موضوع فقط درباره خودرو نیست و خودرو نیز یکی از این موارد است.

● **درباره خودروهایی که از مناطق آزاد به سایر مناطق وارد می شوند، آیا همه این خودروها به معنای خروج ارز جدید از کشور هستند؟**

نکته بسیار مهم این است که تقریباً تمام خودروهایی که از مناطق آزاد به سایر مناطق وارد می شوند، خودروهایی هستند که اکنون وارد نمی شوند و اغلب نو نیستند. با توجه به قوانین و مقررات، بسیاری از این خودروها مقداری کار کرده هستند. اگر خودرو مقداری کار کرده باشد، معنایش این است که امروز ارزی به آن اختصاص پیدا نمی کند؛ زمانی ارز وجود داشته و خودرو وارد شده است و اکنون موضوع تخصیص ارز به آن منتفی است.

● **فارغ از ارزیابی واردات خودرو از طریق مناطق آزاد و ایجاد بازار رقابتی در صنعت خودرو، طبق آمارهای رسمی، صادرات کل مناطق آزاد ایران طی ۱۱ ماه فقط ۱.۳ میلیارد دلار بوده، در حالی که واردات خودرو بیش از ۲ میلیارد دلار بوده است. این مسئله در شرایط فعلی چگونه قابل توجیه است؟**

هیچ قانونی در هیچ جا عنوان نکرده است که واردات مناطق آزاد باید از محل صادرات آنها تأمین ارز



شود. این موضوع مبنایی ندارد که بگوییم چون این مناطق صادرات نداشته اند، بنابراین نباید واردات داشته باشند.

● **بنابر این نمی توان واردات مناطق آزاد را مستقیماً به میزان صادرات همان مناطق مرتبط دانست؟**

اینکه صادرات ندارند، به مشکلات سیاست های بالادستی برمی گردد؛ ما مناطق آزاد را به درستی تعریف نکرده ایم. مناطق آزاد ما تفاوت چندانی با مناطق دیگر کشور ندارند. در همه دنیا مناطق آزاد به گونه ای تعریف می شوند که سرمایه گذار خارجی برای سرمایه گذاری در آنجا ترغیب شود و این مناطق برای سرمایه گذاران خارجی جذاب باشند. ما شرایط کشور را به گونه ای تعریف و تنظیم می کنیم که خارجی ها حاضر نمی شوند در مناطق آزاد ما سرمایه گذاری کنند. بنابراین نباید انتظار داشته باشیم که مناطق آزاد ما مانند مناطق آزاد کشورهای دیگر باشند.

● **یکی از مشکلاتی که به آن اشاره می کنید، نبود امتیازات کافی برای تولیدکنندگان در مناطق آزاد است؟**

مهم تر اینکه امتیازات ویژه ای برای تولیدکنندگان کشور در مناطق آزاد وجود ندارد. یک امتیاز بسیار محدود وجود دارد و آن این است که واردات مواد اولیه در مناطق آزاد مشمول عوارض نیست. در حالی که واردات مواد اولیه در سایر نقاط کشور نیز عوارض بسیار ناچیزی دارد و تفاوت عمده ای وجود ندارد.

● **این مسئله هنگام ورود محصولات تولید شده در مناطق آزاد به سرزمین اصلی نیز مشکل ایجاد می کند؟**

علاوه بر این، زمانی که تولیدکنندگان می خواهند محصولات خود را از مناطق آزاد وارد کشور کنند، با محدودیت هایی مواجه هستند و باید عوارض پرداخت کنند. بسیاری از تولیدکنندگان ما، چه در مناطق آزاد و چه در سایر نقاط کشور، محصولاتی تولید می کنند که مصرف کننده

هستند و سرمایه گذاران خارجی به ندرت حضور دارند و تعداد آنها در کل کشور بسیار محدود است. به این علت نمی توانیم انتظار داشته باشیم افراد یا سرمایه گذاران زیادی در مناطق آزاد سرمایه گذاری کنند.

● **و طبیعتاً وقتی سرمایه گذاری شکل نگیرد، صادرات نیز نمی تواند به میزان مورد انتظار رشد کند؟**

وقتی سرمایه گذاران در مناطق آزاد سرمایه گذاری نکنند، به تبع آن صادراتی نیز نخواهند داشت. وقتی یک سرمایه گذار خارجی در اینجا سرمایه گذاری نکند، طبیعتاً صادرات نیز در آن زمینه نمی تواند شکل بگیرد.

● **بنابر این مشکل اصلی مناطق آزاد را باید در سیاست گذاری و مدیریت جست و جو کرد؟**

مشکل اساسی مادر سیاست گذاری و مدیریت مناطق آزاد است که اجازه نمی دهد مناطق آزاد ما در سیاست گذاری کل کشور و سپس در مدیریت دست اندر کاران مناطق آزاد رشد خوبی داشته باشند و جایگاه شایسته خود را به دست آورند. چون این مشکل وجود دارد، نمی توانیم ادعا کنیم که مناطق آزاد باید به شکل خاصی عمل کنند. شرایط به گونه ای است که امکان دستیابی آنها به صادرات بالا وجود ندارد.

● **اما آیا می توان واردات از مناطق آزاد را صرفاً با مقایسه صادرات همان مناطق ارزیابی کرد؟**

نکته دیگر این است که کل واردات کشور و کل صادرات را باید در نظر بگیریم. کالایی که وارد می شود، مانند خودرو، قرار نیست در خود منطقه آزاد استفاده شود. این کالاها به سایر نقاط کشور می روند و مورد استفاده قرار می گیرند. خودرویی که وارد تهران می شود و در تهران مورد استفاده قرار می گیرد را نمی توان با صادرات تهران مقایسه کرد. چرا باید چنین مقایسه ای انجام شود؟

● **پس مناطق آزاد از نظر ساختاری چه نقشی در واردات کشور پیدا کرده اند؟**

یک نکته خاص در اینجا وجود دارد و آن این است که مناطق آزاد ما، در حوزه خودرو و سایر کالاها، محلی برای ایجاد شرایط مناسب تر جهت واردات بیشتر هستند. مناطق آزاد به این شکل هستند و بنابر این قطعاً واردات مناطق، یعنی واردات از مسیر مناطق آزاد، بسیار بیشتر از صادرات آنهاست؛ در همه زمینه ها و همه جنبه ها.

● **پس یعنی مطابق صحبت های شما، به دلیل ساختار و قانون و همچنین نحوه مدیریت و سیاست گذاری در مناطق آزاد ایران، این مناطق مزیت رقابتی خود را برای تولیدکنندگان داخلی و خارجی از دست داده اند و به نوعی به دروازه های وارداتی تبدیل شده اند که در آنها صرفه اقتصادی بیشتری برای واردات نسبت به صادرات وجود دارد؟**

نه، واژه «اصلاً» را نمی توان به کار برد، اما برای بیشتر تولیدکنندگان منطقه نیست که در آنجا تولید کنند. موارد آن بسیار محدود است و صادرات نیز بسیار محدود است. بنابر این در عمل، صرفه اقتصادی در مناطق آزاد بیشتر به سمت واردات رفته است و در حال حاضر یکی از نمونه های آن، واردات خودرو است؟

واردات سایر کالاهانیز در آنجا زیاد است. دقیقاً اگر نگاه کنید، هر کالایی که وارد می شود، حجم واردات همه کالاهان نسبت به صادرات آنها از این مناطق بسیار بالاتر است.

در همه زمینه ها و همه جنبه ها. خودرو هم که مادر مناطق آزاد نداریم، اما سایر کالاها وجود دارند. مثلاً فرض کنید تولید کیک و کلوچه، خب به شما داد...

تجارت جهانی گزارش می دهد؛

# NIGHT LIFE کیش، زنده تر از همیشه



شده است.

او همچنین یادآوری می کند که وزارت اقتصاد بسته حمایتی در نظر گرفته، اما بسیاری از فعالان به دلیل چک های برگشتی امکان استفاده از وام را ندارند. این ارقام نشان می دهند اقتصاد شب چقدر به یک عامل ساده وابسته است: حضور مسافر، رستوران، کشتی تفریحی و تله کابین بدون پرواز و بدون گردشگر، درآمد ندارند.

به همین دلیل بازگشت پروازها و اعتماد مسافران، مهم تر از هر برنامه تازه است. نکته دیگر آن است که بسیاری از این کسب و کارها نیروی فصلی و مهاجر دارند.

بنابر این هر شب خالی فقط یک رستوران را متأثر نمی کند، بلکه سفره خانواده هایی را هم که برای کار به جزیره آمده اند.

## شب‌بی که می ماند

با این همه، ظرفیت های کیش دست نخورده مانده اند. زیرساخت ها، تنوع جاذبه ها، ساختار منطقه آزاد و تجربه برگزاری رویداد، همه سر جای خود هستند و جزیره آماده پذیرایی است. تحلیل گران معمولاً دو مسیر برای تقویت اقتصاد شب پیشنهاد می کنند: یکی گسترش ساعات فعالیت و برنامه های مستمر، به جای رویدادهای مقطعی، و دیگری پیوند بیشتر میان نمایشگاه ها، فرهنگ و تفریح، تا مسافر هر شب دلیلی برای ماندن داشته باشد. کیش از دیرباز جزیره تجارت و صید مروارید بوده و نامش با دریا و بازار گره خورده است.

امروز، بخشی از همان بازار بعد از غروب باز می شود.

وقتی چراغ های اسکله روشن می شوند و موسیقی از رستوران ها بیرون می آید، جزیره یک بار دیگر کاری را می کند که قرن ها کرده است: میزبانی از کسانی که از راه رسیده اند.

عرفانی ترکیب کرد و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد، مسئولان، ساکنان و گردشگران در آن حضور داشتند. حضور مقام های جزیره در چنین رویدادی، نشانه توجه مدیریت به این بخش است. رویدادهای فرهنگی دو کار هم زمان می کنند. برای مسافر دلیلی تازه برای ماندن می سازند و برای هتل ها و سالن ها، شب هایی را پر می کنند که شاید خالی می ماند. جشنواره های فصلی هم همین منطق را دارند. جشنواره تابستانه کیش از ۱۵ تیر تا ۳۰ شهریور با حراج های متعدد برگزار می شود. این جشنواره در ماه هایی اجرا می شود که هوای روز تحمل ناپذیر است و در عمل، بخش بزرگی از فروش به ساعات شب منتقل می شود.

## نمایشگاه ها و شب کاری

بخش دیگری از اقتصاد شب کمتر دیده می شود: شب کاری. نمایشگاه های بین المللی کیش نمونه آن اند. گزارش ها از حضور بیش از ۳۰۰ نماینده خارجی از بیش از ۴۰ کشور و ۲۵۰ شرکت در یکی از دوره های اخیر خبر داده اند. ساعات بازدید در برخی دوره ها تا ۱۰ شب ادامه داشته است.

وقتی نمایشگاه تا شب باز است، مذاکره تجاری به شام کاری و دیدار شبانه می انجامد و هتل ها و رستوران ها از آن سود می برند. این همان نقطه ای است که اقتصاد شب کیش از تفریح صرف فراتر می رود و به ابزاری برای تجارت تبدیل می شود.

## سال سخت و سؤال آینده

تصویر امروز اما بی ملاحظه نیست. رئیس جامعه هتلداران کیش می گوید گردشگری جنوب در یک سال گذشته زیر فشار جنگ، محدودیت پروازها و کاهش ورود گردشگران بوده است. به گفته او، هتل ها و بخش های گردشگری در مقطعی تعطیل بوده اند و نسبت به سال پیش حدود ۹۵ درصد زیان ثبت

کاریز، کشتی یونانی، تله کابین میکامال، هتل زامبی و پارک تفریحی میرمهنا نام می برند. کشتی هایی مانند سیمرغ با کف شیشه ای، تماشای ماهی ها از زیر پاراممکن می کنند. این تنوع نکته مهمی دارد: شب در کیش فقط یک تجربه نیست، بلکه چندین بازار کوچک است که هر کدام مخاطب خود را دارند. بخش دیگر، گردش در ساحل است.

سواحل میرمهنا، مرجان و کلبه هور به خاطر نورپردازی و فضای آرام برای پیاده روی شبانه معرفی می شوند. این بخش از اقتصاد شب شاید کم هزینه ترین باشد، اما ماهیت «زنجیره ای» دارد. کسی که ساحل را برای قدم زدن انتخاب می کند، معمولاً شام هم در همان حوالی می خورد.

بازارچه مرجان نزدیک ساحل است و امکان خرید سوغات یا شام در رستوران های محلی را می دهد. پارک ها، باغ مجسمه و پارک ساحلی مرد ماهیگیر نیز گزینه های رایگان اند. به این ترتیب مسافر با بودجه های مختلف می تواند شب خود را بسازد. رستوران ها و کافه ها نقش لنگر را دارند. برخی تا دیروقت باز می مانند و برنامه موسیقی زنده یا اجرای هنری دارند. این برنامه ها مشتری را بیشتر نگه می دارند و میانگین خرج هر نفر را بالا می برند. اقتصاددانان گردشگری معمولاً همین را کلید ماجرا می دانند: مقصدی که فقط روز را پر کند، مسافر را زود راهی می کند، اما مقصدی که شب را هم پر کند، اقامت را طولانی تر می کند.

## فرهنگ، تازه ترین لایه

در سال های اخیر، رویدادهای فرهنگی هم به برنامه شب کیش اضافه شده اند.

تازه ترین نمونه «شب مولانا» بود که این هفته در سالن اجتماعات یک هتل برگزار شد. این برنامه گفت و گو درباره اندیشه های مولانا را با موسیقی

**تجارت جهانی :** وقتی خورشید پایین می آید، بخش دیگری از اقتصاد جزیره شروع به کار می کند. در کیش ظهرها جزیره آرام است. خیابان ها خلوت اند و مراکز خرید پناهگاه خنک مسافران. اما با غروب خورشید، ریتم جزیره عوض می شود. خرید و بازارگردی در روزهای گرم اغلب به شب موکول می شود تا هوا خنک تر شود. این جابه جایی ساعت، فقط یک عادت سفر نیست.

پایه چیزی است که می توان آن را «اقتصاد شب» کیش نامید: زنجیره ای از رستوران، کافه، تفریح دریایی، بازارچه، رویداد فرهنگی و حمل و نقل که بخش مهمی از درآمد جزیره را بعد از غروب می سازد.

## جزیره ای که از گردشگر زندگی می کند

برای فهم اهمیت شب، باید اندازه کیش را دید. بر پایه سرشماری ۱۳۹۵، جمعیت جزیره حدود ۴۱ هزار نفر بود و اقتصاد آن بر گردشگری و تجارت استوار است. برآوردها از ورود سالانه نزدیک به ۱/۷ میلیون بازدیدکننده خبر می دهند. یعنی به ازای هر ساکن، چند ده مسافر. چنین نسبتی یعنی هر ساعتی که مسافر در جزیره بیدار و در حال خرج کردن است، برای اقتصاد محلی ارزش دارد. کیش بر خلاف بسیاری از مقصدهای ایرانی، با مدل «منطقه آزاد» اداره می شود. این ساختار، جزیره را هم مقصد تجاری و هم مقصد تفریحی کرده است. روز صرف خرید، نمایشگاه و کار می شود و شب نوبت تفریح و گردش است. هر دو بخش مشتری مشترکی دارند: مسافری که چند روز می ماند و هر شب باید جایی برای رفتن داشته باشد.

## نقشه شب

فهرست جاذبه های شبانه کیش گسترده است. راهنماهای سفر از اسکله تفریحی، گذر هنرمندان، شهر زیرزمینی

## تأمین زمین؛ شرط اجرای ۵۰ طرح سرمایه گذاری اردبیل

**تجارت جهانی:** اسلام محمدی، مدیرعامل منطقه آزاد تجاری - صنعتی اردبیل - بیله سوار، از ارائه ۵۰ درخواست و طرح سرمایه گذاری به این منطقه خبر داد و گفت: تأمین زمین و صدور مجوزهای لازم، زمینه را برای آغاز اجرای این طرح ها فراهم می کند.

محمدی با اشاره به برگزاری همایش ملی تأمین مالی بنگاه های اقتصادی و زیرساختی در استان اردبیل اظهار کرد: در این همایش، روش های نوین تأمین مالی بنگاه های اقتصادی، به ویژه شیوه های غیرنقدی و تعهدی، مورد بررسی قرار گرفت تا سرمایه گذاران بتوانند از ظرفیت بانک ها و بازار سرمایه برای اجرای طرح های خود استفاده کنند.

وی افزود: برگزاری این رویداد در شرایط فعلی کشور می تواند زمینه ساز تقویت همکاری بخش خصوصی، تأمین منابع مالی و توسعه زیرساخت های اقتصادی باشد. منطقه آزاد اردبیل نیز با آمادگی کامل در این همایش حضور یافت تا از ظرفیت های موجود برای پیشبرد برنامه های توسعه ای خود استفاده کند.

مدیرعامل منطقه آزاد اردبیل با تأکید بر ضرورت توسعه زیرساخت ها و گسترش واحدهای تولیدی و اقتصادی بیان کرد: با توجه به مشوق های پیش بینی شده برای سرمایه گذاری در این منطقه، تأمین منابع مالی و فراهم کردن بستر فعالیت سرمایه گذاران از اولویت های سازمان است.

محمدی با اشاره به اعلام آمادگی نهادهای مالی، بانک ها و بازار سرمایه برای حمایت از بنگاه های اقتصادی گفت: پیگیری اقدامات لازم با حمایت استاندار اردبیل و سایر مسئولان در حال انجام است و استفاده از روش های جدید تأمین مالی می تواند به اجرای طرح های تولیدی و زیرساختی کمک کند.

وی در ادامه، نبود طرح جامع و مشکلات مربوط به تملک زمین را از موانع جدی پیش روی منطقه آزاد اردبیل عنوان کرد و افزود: این منطقه به عنوان مجموعه ای نو پا با چالش هایی روبه روست که رفع سریع آنها می تواند مسیر ورود سرمایه گذاران بخش خصوصی را هموار کند.

محمدی تصریح کرد: ۵۰ درخواست و طرح سرمایه گذاری به منطقه آزاد ارائه شده است و سرمایه گذاران آمادگی دارند پس از تأمین زمین و صدور مجوزهای مورد نیاز، منابع مالی لازم را از طریق روش های غیرنقدی و تعهدی تأمین کرده و اجرای طرح ها را آغاز کنند



منطقه آزاد ارس فرصت جدید تجارت در اوج جنگ؛

# نوردوز، نوری در تاریکی تحریم ها



## اینچه برون و ضرورت تعریف استراتژی صادراتی

**تجارت جهانی:** منطقه آزاد اینچه برون روی کاغذ از یکی از روشن ترین مزیت های جغرافیایی مناطق آزاد ایران برخوردار است. مجاورت با ترکمنستان، اتصال ریلی به آسیای میانه و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین المللی. اسناد رسمی منطقه نیز هدف هایی مانند تبدیل شدن به دروازه آسیای میانه، توسعه لجستیک، صنایع مرتبط با کشاورزی و تجارت فرامرزی را مطرح کرده اند. اما مسئله اصلی اینچه برون ظاهر آکمبود «پده» نیست؛ مشکل، فاصله میان این اهداف و یک برنامه مدیریتی منسجم و قابل سنجش برای اجرای آنهاست.

آخرین گزارش های منتشر شده نشان می دهد هنوز زیرساخت های پایه، از جمله آب، برق و راه، مانع توسعه هستند. معاون عمرانی منطقه گفته است تعهد دستگاه های خدمات رسان برای تأمین زیرساخت ها به طور کامل اجرا نشده و حتی پروژه پست ۲۰/۶۳ کیلوولت و خطوط انتقال برق، سال ها پس از تصویب، به بهره برداری نرسیده است. نیاز آبی منطقه نیز در افق بلندمدت، در صورت تحقق طرح های صنعتی، حدود ۴۶ میلیون مترمکعب در سال برآورد شده است.

در مقابل، مدیریت منطقه از ۱۶۰ درخواست سرمایه گذاری، جذب ۱۰ میلیون یورو سرمایه خارجی و ۶ همت سرمایه گذاری داخلی خبر داده و گفته اولویت فاز دوم، آب، برق و جاده است. این ارقام نشانه تحرک مدیریتی هستند، اما به تنهایی نشان نمی دهند سرمایه گذاری هادر چه زنجیره ارزش مشخصی متمرکز شده اند، چه میزان از آنها به تولید و صادرات رسیده و چه شاخصی برای سنجش موفقیت وجود دارد.

مسئله مهم تر، چند پارگی تصمیم گیری است. در نشست نهاد ریاست جمهوری، حل مشکلات دستگاه های اجرایی و اجرای ماده ۶۵ قانون احکام دائمی، یعنی مدیریت یکپارچه منطقه، از محورهای اصلی اعلام شد. گزارش دیگری نیز از اختلاف بر سر اراضی و اختیارات میان راه آهن و منطقه آزاد خبر داده است.

بنابر این نقداصلی متوجه نبودمطلق برنامه نیست؛ بلکه متوجه نبود یک نقشه اجرایی واحد، زمان بندی شده و پاسخ گوست. اینچه برون بیش از شعارهای جدید به چند هدف محدود، مسئول مشخص، بودجه روشن و شاخص های قابل اندازه گیری نیاز دارد. بدون این چارچوب، هر پروژه می تواند به جزیره ای مستقل تبدیل شود و مزیت منطقه را هدر دهد.



**تجارت جهانی:** جنگ و محاصره ی دریایی، تنها گذرگاه زمینی ایران و ارمنستان را به یکی از حساس ترین نقاط تجارت منطقه تبدیل کرده است.

در کرانه ی رود ارس، در شهرستان جلفا، گذرگاه نوردوز قرار دارد. این تنها مرز زمینی ایران و ارمنستان است و مهم ترین مسیر تجاری ایران به منطقه ی اوراسیا شمرده می شود. در سمت ارمنستان همین نقطه «آگراک» یا «مغری» نام دارد. یک پل واحد روی ارس دو کشور را به هم وصل می کند و این مرز در سال های عادی ترافیکی سبک داشت، امروز تصویر فرق کرده است. در هفته های اخیر، آمار کامیون های منتظر عبور ابتدایه ۱۷۰۰ تا ۱۸۰۰ دستگاه رسید و آخرین برآورد رسمی از انباشت حدود ۲۶۰۰ کامیون خبر می دهد. از این تعداد، حدود ۱۳۰۰ دستگاه در محدوده ی مرزی مستقرند و ۱۳۰۰ دستگاه دیگر در نوبت اینترنتی قرار دارند.

**جنگ، مسیر را عوض کرد**  
جنگی که آمریکا و اسرائیل از ۲۸ فوریه علیه ایران آغاز کردند هنوز تمام نشده است. محاصره ی دریایی بنادر جنوبی و اختلال در تنگه ی هرمز، ایران را به سمت خزر و مرزهای زمینی سوق داده است. پیش از جنگ، بخش عمده ی تجارت دریایی کشور از جنوب انجام می شد. آمار این جابه جایی را نشان می دهد. سهم بنادر شمالی از حمل کالاهای اساسی از ۱۸ درصد به ۳۰ درصد رسیده و ورود کانتینر به بنادر خزر نسبت به سال گذشته ۵۰ درصد افزایش یافته است. اما ظرفیت شمال محدود است. از ۳۰۰ میلیون تن ظرفیت اسمی بنادر ایران، فقط ۳۰ میلیون تن به بنادر شمالی تعلق دارد. باری یک کشتی جنوبی تقریباً با بار بیست کشتی خزری برابری می کند. افت تراز آب دریای خزر هم ظرفیت را کم کرده است: بنادر شمالی که کشتی های ۶۰۰۰ تنی می پذیرفتند، اکنون فقط ۴۰۰۰ تنی ها را می پذیرند. آنچه خزر نمی تواند جابه جا کند، به جاده و مرز می رسد. نوردوز یکی از این مرزهاست.

**گلوگاه از چه ساخته شده؟**

روایت مقام های ایرانی از ازدحام، بیشتر به عوامل داخلی و فنی اشاره دارد تا به حجم تجارت. اجرای «طرح جامع نوردوز» و تعریض جاده ی جلفا-نوردوز گاهی یک مسیر را مسدود می کند. در پایانه نیز تراکم کامیون ها زیاد است و رویه های اداری در سمت ایرانی کند پیش می روند. حداقل ۳۰۰ تا ۳۱۰ کامیون در روز باید عبور کنند، اما در بیشتر روزها فقط ۲۰۰ تا ۲۱۰ دستگاه از مرز می گذرند.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای یک مقایسه ی گویا هم مطرح کرده است. ایران ۲۶ مرز فعال دارد و در برخی از آن ها روزانه ۷۰۰ تا ۸۰۰ کامیون تردد می کند، اما در نوردوز این رقم کمتر از ۲۰۰ است. به گفته ی او این عدد با ظرفیت واقعی مرز نمی خواند. بخش مهمی از ناوگان متوقف شده هم متعلق به ارمنستان است و کالاهایی مثل مصالح ساختمانی و قیر حمل می کند. این یعنی ازدحام نوردوز هم به صادرات ایران آسیب می زند و هم به زنجیره ی تأمین ارمنستان. فشار فقط از سوی کامیون ها نیست. تحریم هواپیمایی های ایرانی مسافران بیشتری را به مرزهای زمینی کشانده و پایانه همزمان باید بار و مسافر را مدیریت کند.

**دوسوی ارس**

تهران و ایروان در هفته های اخیر واکنش نشان داده اند. در ۲۱ شهریور (۱۲ سپتامبر)، مدیر کل خدمات گمرکی ایران و رئیس کمیته ی درآمدهای دولتی ارمنستان در جلفا تفاهم نامه ی «کریدور سبز» را امضا کردند. بر پایه ی این طرح، هر کشور فهرستی از فعالان اقتصادی معتبر را به طرف مقابل می دهد و گمرک ها پشتیبانه ی آن ها می شوند تا تشریفات سریع تر انجام شود. تبادل الکترونیکی اطلاعات کالا و خودرو هم بخشی از همین بسته است. در نشست مرزی اخیر در پایانه ی نوردوز، دو طرف بر افزایش پذیرش به ۳۰۰ کامیون در روز توافق کردند تا صف ها در کوتاه مدت خالی شود. مقام های ایرانی هدف بلندمدت را ۵۰۰ کامیون در روز اعلام کرده اند. رئیس گمرک ارمنستان نیز از عبور روزانه ی حدود ۲۵۰ کامیون گفته و تأکید کرده با فراهم شدن زیرساخت، ظرفیت افزایش دارد. زیرساخت هم در دست ساخت است. دولت ایران توسعه ی مسیر جلفا-نوردوز، ساخت پل جدید روی ارس و ایجاد دو «پس کرانه ی لجستیکی» در مسیرهای نوردوز-جلفا و نوردوز-تبریز را در دستور کار دارد تا بخشی از خدمات گمرکی از خود مرز به نقاط دیگر منتقل شود. ارمنستان هم پایانه ی آگراک را بازسازی می کند و قطعه ی ۳۲ کیلومتری کاجاران-آگراک از بزرگراه شمال-جنوب را با هزینه ای حدود ۲۱۵ میلیون دلار می سازد. پل ۷۰۰ متری این قطعه طولانی ترین پل تاریخ ارمنستان خواهد بود.

**ریل، حلقه ی گمشده**

مرز ارس فقط یک مسئله ی جاده ای نیست. اتصال ریلی ایران به قفقاز جنوبی از زمان جنگ نخست قره باغ قطع است. احیای خط آهن جلفا-نخجوان به روند صلح ارمنستان و جمهوری آذربایجان و پروژه ی «ترپ» با حمایت آمریکا وابسته است. تا آن زمان، بخش بزرگی از بار شاخه ی غربی کریدور شمال-

جنوب باید روی کامیون بماند و از معبرهای محدود بگذرد.

**سقف ظرفیت کجاست؟**

حتی اگر صف ها کوتاه شوند، کارشناسان انتظار ندارند شمال جای جنوب را بگیرد. کالاهای ارزشمند صادراتی ایران، یعنی فراورده های نفتی و سنگ آهن، عمدتاً از جنوب خارج می شوند. صادرات شمالی بیشتر کالاهای سبک مثل مواد غذایی فرآوری شده و بسته بندی است. همسایگان شمالی ایران نیز خود صنایع نفت و فلز دارند و بازار برای گسترش صادرات ممکن است محدود باشد. بنابر این نوردوز بیشتر شبیه یک شیر اطمینان است تا جایگزین کامل بنادر جنوبی. ارزش آن در این است که کالاهای ضروری را وارد می کند و مسیرهای کوچک تر را زنده نگه می دارد.

**آنچه باید دید**

چهار متغیر سرنوشت این گذرگاه را تعیین می کنند. نخست اینکه کریدور سبز با چه سرعتی عملیاتی شود و آیا پذیرش روزانه واقعاً به ۳۰۰ و سپس ۵۰۰ کامیون برسد. دوم اینکه پل جدید و پس کرانه های لجستیکی در چه زمانی به بهره برداری برسند. سوم اینکه گفت وگوها برای بازگشایی هر مرز نتیجه بدهد یا نه، چون هر گشایشی در جنوب فشار را از شمال برمی دارد. چهارم اینکه روند صلح در قفقاز جنوبی راه ریل را باز کند یا نه. در کنار این عوامل، وضعیت تردد در دوسوی مرز نیز اهمیت دارد. هر چه هماهنگی میان گمرک های ایران و ارمنستان بیشتر شود، بخشی از زمان توقف کامیون ها می تواند کاهش یابد و ظرفیت موجود بدون ساخت زیرساخت تازه مورد استفاده قرار گیرد.

مسئله فقط تعداد کامیون های عبوری نیست؛ زمان ماندگاری هر کامیون در پایانه، نحوه نوبت دهی، سرعت کنترل اسناد و امکان انتقال بخشی از عملیات به پس کرانه ها نیز مستقیماً بر ظرفیت واقعی مرز اثر می گذارد.

به همین دلیل، افزایش ظرفیت اسمی بدون اصلاح فرآیندهای عملیاتی ممکن است دوباره به شکل گیری صف شود.

از سوی دیگر، تداوم اختلال در مسیرهای دریایی می تواند فشار بر نوردوز را برای مدت طولانی تری حفظ کند و اهمیت هماهنگی برای مدیریت جریان کالا را افزایش دهد.

در چنین شرایطی، هر اقدام برای کاهش توقف می تواند اثر قابل توجهی بر جریان تجارت داشته باشد. تا آن زمان، گذرگاهی که روزی چند خودرو از آن می گذشت، در یکی از پرتنش ترین دوره های اخیر بخشی از بار شریان های اقتصادی ایران را بر دوش می کشد.