



منطقه آزاد هامبورگ؛ دروازه تاریخی آلمان به تجارت جهانی



منطقه آزاد انزلی در مسیر تبدیل شدن به هاب تجاری دریای خزر



رونق گردشگری طبیعی در محدود رودارس



تجارت جهانی تحلیل می کند

در جستجوی دبیر!



تجارت جهانی گزارش می دهد؛ منطقه آزاد چابهار؛ همچنان بدون ۲ معاون!

نقش کمرنگ منطقه آزاد اینچه برون در تجارت با ترکمنستان

مرزهای زمینی-ریلی ایران با ترکمنستان محسوب می شود و در مسیر کریدورهای شرق-غرب و شمال-جنوب قرار دارد. با این وجود، سهم آن در ترانزیت منطقه ای همچنان محدود است و بخش عمده تجارت با ترکمنستان از مسیرهای سنتی و گمرکات قدیمی انجام می شود. کارشناسان لجستیک معتقدند که ظرفیت حمل و نقل ریلی این منطقه، در صورت تکمیل زنجیره اتصال به شبکه های آسیای میانه، می تواند حجم مبادلات را چند برابر کند. با این حال، نبود هماهنگی نهادی میان دستگاه های اجرایی و کندی سرمایه گذاری بخش خصوصی باعث شده این مزیت رقابتی بالفعل نشود. از سوی دیگر، بازارچه مرزی اینچه برون نیز که می توانست به یک هاب تجارت خرد و صادرات مجدد تبدیل شود، بیشتر در سطح مبادلات محدود کالاها مصرفی باقی مانده است. این وضعیت نشان می دهد که ساختار اقتصادی منطقه هنوز از مرحله «مرز محلی» به «هاب تجارت بین الملل» عبور نکرده است. در سطح کلان تر، تجارت ایران با ترکمنستان طی سال های اخیر نوسان داشته و به جای رشد پایدار، تحت تأثیر محدودیت های زیرساختی و بانکی قرار گرفته است. این موضوع باعث شده نقش مناطق آزاد مرزی مانند اینچه برون در افزایش حجم مبادلات، کمتر انتظار باشد.

در حالی که منطقه آزاد اینچه برون با بیش از ۱۲ هزار هکتار وسعت و ظرفیت تبدیل شدن به یکی از گلوگاه های اصلی تجارت ایران با آسیای میانه طراحی شده، آمارهای موجود از عملکرد آن نشان می دهد این منطقه هنوز نتوانسته نقش تعیین کننده ای در تجارت با ترکمنستان ایفا کند. موقعیت ژئوپلیتیک ممتاز، اتصال ریلی و جاده ای و مجاورت مستقیم با مرز ترکمنستان، در عمل به سطحی از بهره برداری تجاری نرسیده و این شکاف، به یکی از انتقادات جدی کارشناسان تجارت خارجی تبدیل شده است. منطقه آزاد اینچه برون در استان گلستان، بر اساس طرح های توسعه ای، قرار بود به «دروازه ایران به آسیای میانه» تبدیل شود؛ نقطه ای که بتواند جریان کالا میان ایران، ترکمنستان، قزاقستان و حتی چین را تسهیل کند. اما واقعیت میدانی، فاصله معناداری با این چشم انداز دارد. بر اساس برآوردهای منتشر شده، ظرفیت اشتغال زایی این منطقه حدود ۴۷ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم تعریف شده است، اما میزان تحقق این هدف به مراتب پایین تر از پیش بینی هاست. کمبود زیرساخت های حیاتی مانند برق پایدار، تکمیل خطوط ریلی و توسعه گمرکات تخصصی از مهم ترین موانع توسعه عنوان می شود. در بعد ژئواکونومیک، اینچه برون یکی از معدود

سیاست کلی مناطق آزاد؛ از دروازه تجارت تا موتور توسعه منطقه ای

جایگاه کشور در عرصه تجارت بین الملل است. طبق اطلاعات درگاه خدمات مناطق آزاد و ویژه ایران، کیش، قشم، ماکو، اروند، انزلی، ارس، چابهار و شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، مناطق آزاد فعال ایران هستند. علاوه بر اینها، مناطق آزاد قصر شیرین، بانه و مریوان، اینچه برون، مهران، اردبیل، بوشهر و سیستان که دولت موظف به راه اندازی آن شده، نیز باید به این فهرست افزود؛ مناطقی که افتتاح یا عملیات اجرایی آنها، طی سال گذشته تاکنون انجام شده و در آینده، بروز و ظهور بیشتری خواهند داشت. واکاوای اهداف هشتگانه مندرج در ماده ۱ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران، درباره تشکیل این مناطق، به خوبی بیانگر وضعیت موجود آنهاست. این اهداف عبارتند از: ۱. تسریع در انجام امور زیربنایی ۲. عمران و آبادانی ۳. رشد و توسعه اقتصادی ۴. سرمایه گذاری و افزایش درآمد عمومی ۵. ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا ۶. حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه ای ۷. تولید و صادرات کالاها و خدماتی و تبدیلی ۸. ارائه خدمات عمومی

مرور گزارش های منتشر شده در خصوص عملکرد مناطق آزاد و اظهارات مسئولان و کارشناسان مختلف طی ماه های اخیر، موی عدم تحقق اهداف تشکیل مناطق آزاد ایران در حوزه های مختلف اعم از امور زیربنایی و زیرساختی، تولید، صادرات، اشتغال زایی، سرمایه گذاری و آبادانی کشور از یک سو و تداوم مشکلات ظاهراً لاینحل این مناطق طی ۳۰ سال گذشته از سوی دیگر است.

دولت صادرات و ۱۴۳ میلیون دلار واردات داشته و تراز تجاری مثبت ۱۱۳ میلیون دلاری را ثبت کرده است. برخی کارشناسان از مناطق آزاد با تعابیری مانند دروازه خطاها یا واردات، محملی برای قاچاق کالا، زمینه ساز رانت و فساد و امثال آنها یاد می کنند که البته همواره از سوی مسئولان مربوطه رد می شود. شاید زمانی که قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی در مجلس مصوب شد، کمتر کسی فکر می کرد بعد از سه دهه، عملکرد این مناطق به جایی برسد که از آن با تعابیر و تیریهایی مانند «دروازه خطاها»، «دروازه واردات»، «محملی برای کالاهای قاچاق»، «در مسیر انحرافی»، «زمینه ساز رانت و فساد» یاد شود؛ پیشرفت های اندک در برابر سیرفت های زیاد، نشانه موفقیت و کامیابی نیست. مناطق آزاد، محدوده های جغرافیایی هستند که با هدف حمایت از صنعت داخلی و تسهیل واردات، صادرات و ترانزیت کالا برای تولیدکنندگان کالاهای صادراتی و بازرگانان، غالباً در نزدیکی مرزها و مبادی گمرکی ایجاد شده اند. این مناطق، قوانین محدودتر و تشریفات گمرکی ساده تری نسبت به سرزمین اصلی دارند و از شمول بسیاری از قوانین سرزمین اصلی، خارج هستند. معافیت های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی، نبود تشریفات دست و پاگیر ارزی و اداری، تسریع در فرآیندهای صادرات و واردات، جذب سرمایه گذاری خارجی و انتقال فناوری برای کمک به توسعه اقتصادی، از جمله ویژگی های این مناطق است. در مجموع، تمرکز مناطق آزاد بر تقویت

مناطق آزاد در اقتصاد جهانی به عنوان آزمایشگاه سیاست های توسعه گرا شناخته می شوند؛ مناطقی که با کاهش محدودیت های تجاری، تسهیل سرمایه گذاری و ایجاد پیوند با زنجیره های ارزش جهانی، نقش مهمی در رشد صادرات و جذب سرمایه خارجی ایفا می کنند. با این حال، تجربه ایران نشان می دهد فاصله معناداری میان اهداف اولیه و عملکرد واقعی این مناطق وجود دارد. سیاست کلی مناطق آزاد بر سه محور اصلی استوار است: توسعه صادرات، جذب سرمایه گذاری خارجی و انتقال فناوری. در اغلب کشورهای موفق، مناطق آزاد به سکوی اتصال اقتصاد ملی به بازارهای بین المللی تبدیل شده اند؛ اما در ایران، ارزیابی های رسمی نشان می دهد سهم مناطق آزاد در برخی شاخص های کلان اقتصادی همچنان محدود است. بر اساس گزارش های منتشر شده، سهم این مناطق در صادرات غیرنفتی کشور طی سال های گذشته بین ۲ تا ۳ درصد برآورد شده است. در مقابل، طی سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ نشانه هایی از بهبود عملکرد تجاری برخی مناطق مشاهده شده است. مناطقی مانند قشم، کیش، ارس و ماکو توانسته اند تراز تجاری مثبت ثبت کنند و روند صادرات خود را تقویت نمایند. به عنوان نمونه، منطقه آزاد قشم در ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۳ بیش از ۲۵۷ میلیون

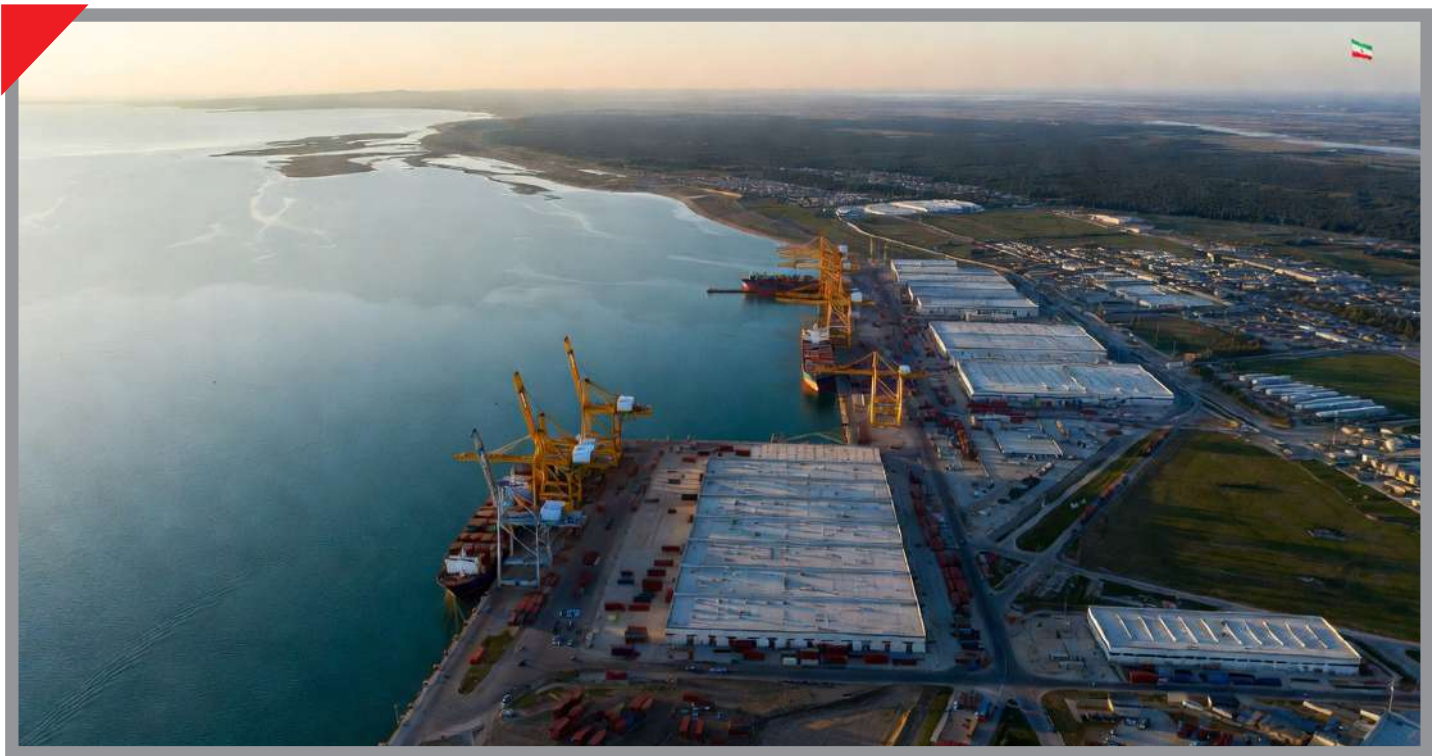


محسن میرزایی جمارانی سردبیر

جهش آرام اما پیوسته در شمال ایران؛

منطقه آزاد انزلی در مسیر تبدیل شدن به هاب تجاری دریای خزر

تجارت جهان در حالی که اقتصاد ایران در سال‌های اخیر با فشارهای بیرونی و محدودیت‌های تجاری مواجه بوده، منطقه آزاد انزلی توانسته با تکیه بر موقعیت ژئواکونومیک خود در کرانه جنوبی دریای خزر، روندی روبه رشد در جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توسعه زیرساخت‌های بندری و افزایش ظرفیت‌های تولیدی ثبت کند؛ روندی که این منطقه را به یکی از کانون‌های مهم تجارت شمال کشور تبدیل کرده است.



منطقه آزاد انزلی در استان گیلان، طی یک دهه گذشته از یک منطقه صرفاً بندری به یک اکوسیستم اقتصادی چندلایه تبدیل شده است؛ اکوسیستمی که در آن تجارت، لجستیک، صنعت و گردشگری به صورت هم‌زمان در حال توسعه هستند. موقعیت جغرافیایی این منطقه، به‌ویژه دسترسی مستقیم به دریای خزر و قرارگرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال جنوب و شرق غرب، نقش کلیدی در افزایش اهمیت آن در معادلات تجارت منطقه‌ای ایفا کرده است.

براساس داده‌های رسمی منتشرشده، تنها در یک دوره اخیر، حدود ۱۵ واحد صنعتی با سرمایه‌گذاری خارجی در این منطقه فعال شده‌اند که در مجموع برای بیش از ۴ هزار نفر اشتغال مستقیم ایجاد کرده‌اند. این آمار نشان می‌دهد که انزلی دیگر صرفاً یک منطقه خدماتی نیست، بلکه به تدریج به یک قطب تولیدی-صنعتی نیز تبدیل می‌شود.

در حوزه سرمایه‌گذاری خارجی، روندها نیز قابل توجه است. گزارش‌ها نشان می‌دهد ارزش سرمایه‌گذاری خارجی در این منطقه در یک سال اخیر به حدود ۲۶ میلیون دلار رسیده که نسبت به دوره مشابه قبل، رشد ۱۳ درصدی را تجربه کرده است. هرچند این رقم در مقیاس اقتصادهای بزرگ منطقه‌ای هنوز محدود به نظر می‌رسد، اما برای یک منطقه آزاد در حال توسعه در شرایط تحریمی، نشانه‌ای از تداوم جذابیت سرمایه‌پذیری محسوب می‌شود.

از منظر عملکرد کلان، یکی از شاخص‌های قابل توجه، نسبت صادرات به واردات است. داده‌های پیشین نشان می‌دهد مجموع صادرات و صادرات مجدد در منطقه آزاد انزلی حدود ۴ برابر واردات بوده است و حجم صادرات به حدود ۱۵۰ میلیون دلار رسیده است. این

نسبت، در ادبیات مناطق آزاد، یک شاخص مثبت تلقی می‌شود زیرا نشان‌دهنده نقش منطقه در خلق ارزش افزوده و نه صرفاً مصرف کالاهاى وارداتی است.

توسعه زیرساختی؛ موتور پنهان رشد

در کنار شاخص‌های مالی، توسعه زیرساخت‌ها نیز یکی از ستون‌های اصلی رشد انزلی محسوب می‌شود. طی سال‌های اخیر، پروژه‌های متعددی شامل انبارهای لجستیکی، سردخانه‌ها، واحدهای تولیدی و مجتمع‌های تجاری در این منطقه به بهره‌برداری

رسیده‌اند. به عنوان نمونه، تنها در یک دوره توسعه‌ای، ۱۱ پروژه اقتصادی با اعتباری بالغ بر ۶۷ هزار میلیارد ریال افتتاح شده است که بیش از ۱۲۰۰ فرصت شغلی مستقیم ایجاد کرده‌اند.

این حجم سرمایه‌گذاری نشان می‌دهد که الگوی توسعه در منطقه آزاد انزلی از مرحله زیرساخت‌سازی ابتدایی عبور کرده و وارد مرحله «تثبیت ظرفیت تولید و خدمات» شده است. به‌ویژه پروژه‌های بندری و لجستیکی در بندر کاسپین، نقش مهمی در ارتقای جایگاه این منطقه در زنجیره تأمین منطقه‌ای ایفا کرده‌اند.

جایگاه ژئواکونومیک؛ مزیت رقابتی پایدار یکی از مهم‌ترین مزیت‌های منطقه آزاد انزلی، موقعیت آن در حاشیه دریای خزر است. این موقعیت، دسترسی مستقیم به بازارهای روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی را فراهم می‌کند. در شرایطی که تجارت زمینی با محدودیت‌های سیاسی و لجستیکی مواجه است، مسیرهای دریایی شمال ایران اهمیت دوچندانی پیدا کرده‌اند. در همین چارچوب، انزلی به عنوان یک «دروازه تجاری شمال ایران» در حال تثبیت جایگاه خود است.

تکرار چرخه ناکارآمدی در «سایر مناطق آزاد ایران» و شکاف میان سیاست و عملکرد

با گذشت بیش از سه دهه از شکل‌گیری مناطق آزاد در ایران، انتظار می‌رفت این نواحی به موتور محرک صادرات غیرنفتی و جذب سرمایه خارجی تبدیل شوند. اما داده‌های رسمی نشان می‌دهد سهم مناطق آزاد از صادرات کشور همچنان حدود ۲ درصد است و در برخی دوره‌ها حتی تراز تجاری منفی گزارش شده است. در حالی که هدفگذاری اولیه بر پایه تبدیل این مناطق به هاب‌های صنعتی-تجاری منطقه‌ای شکل گرفته بود، واقعیت امروز نشان‌دهنده فاصله‌ای معنادار میان «طرح توسعه» و «کارکرد اقتصادی» است؛ فاصله‌ای که در سایر مناطق آزاد کشور نیز به وضوح قابل مشاهده است.

بررسی عملکرد مناطق آزاد ایران نشان می‌دهد که این مناطق، برخلاف اهداف اولیه، هنوز نتوانسته‌اند نقش تعیین‌کننده‌ای در زنجیره صادرات و جذب سرمایه خارجی ایفا کنند. بر اساس برخی گزارش‌های رسمی، سهم مناطق آزاد از کل صادرات کشور در سال‌های اخیر حدود ۲ درصد برآورد شده است؛ رقمی که در مقایسه با ظرفیت‌های جغرافیایی، مزیت‌های مالیاتی و دسترسی به بازارهای پیرامونی، بسیار پایین ارزیابی می‌شود.

در همین حال، داده‌های گمرکی نشان می‌دهد که حجم واردات به برخی مناطق آزاد در دوره‌هایی به چند میلیارد دلار رسیده و این امر تراز تجاری این مناطق را تحت فشار قرار داده است. به عنوان نمونه، گزارش‌های اقتصادی از دوره‌های اخیر نشان می‌دهد تنها در بازه‌ای یک ساله، حدود ۴.۸ میلیارد دلار کالا به مناطق آزاد وارد شده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد کارکرد این مناطق بیشتر به سمت مصرف و توزیع سوق یافته تا تولید صادرات محور. این در حالی است که فلسفه ایجاد مناطق آزاد در ایران، بر اساس قانون چگونگی اداره این مناطق، شامل اهدافی چون «توسعه صادرات»، «جذب سرمایه‌گذاری خارجی»، «ایجاد اشتغال مولد» و «انتقال فناوری» تعریف شده بود. اما مرور عملکرد ۳۰ ساله نشان می‌دهد این اهداف در بسیاری از موارد به‌طور کامل محقق نشده‌اند و شکاف ساختاری میان سیاست‌گذاری و اجرا همچنان پابرجاست.

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در سایر مناطق آزاد کشور، مسئله جذب سرمایه‌گذاری خارجی است. با وجود مزیت‌هایی همچون معافیت‌های مالیاتی و دسترسی به مسیرهای تجاری، سهم واقعی این مناطق از سرمایه‌گذاری خارجی سالانه تنها در حدود

۷ تا ۸ درصد از کل جریان جذب سرمایه در کشور گزارش شده است؛ رقمی که نشان‌دهنده عدم موفقیت در رقابت منطقه‌ای برای جذب سرمایه بین‌المللی است. در بخش اشتغال نیز وضعیت مشابهی دیده می‌شود. برآوردها نشان می‌دهد کل اشتغال ایجادشده در مناطق آزاد کشور حدود ۵۱۰ هزار نفر است؛ یعنی کمتر از ۳ درصد کل اشتغال ملی. این رقم نشان می‌دهد که مناطق آزاد هنوز به سطحی از بلوغ اقتصادی نرسیده‌اند که بتوانند به عنوان قطب‌های اشتغال صنعتی عمل کنند.

تحلیلگران اقتصادی معتقدند یکی از ریشه‌های این ناکارآمدی، نبود یک سیاست صنعتی منسجم در مناطق آزاد است. در بسیاری از این مناطق، توسعه زیرساخت‌ها بر توسعه زنجیره ارزش پیشی گرفته و نتیجه آن شکل‌گیری فضاهای نیمه‌فعال اقتصادی بوده است. به بیان دیگر، زمین و زیرساخت ایجاد شده اما «صنعت رقابتی» شکل نگرفته است.

از سوی دیگر، تغییرات مکرر مقررات، عدم ثبات سیاست‌های ارزی و گمرکی و همچنین نبود یکپارچگی نهادی میان دولت مرکزی و مدیریت مناطق آزاد، باعث شده سرمایه‌گذار خارجی این مناطق را به عنوان مقصدی کم‌ثبات ارزیابی کند. این مسئله در گزارش‌های تحلیلی اخیر نیز به عنوان یکی از موانع اصلی توسعه مناطق آزاد ایران مطرح شده است.

در مقایسه منطقه‌ای، کشورهایمانند ترکیه، امارات و حتی برخی کشورهای آسیای مرکزی توانسته‌اند مناطق ویژه اقتصادی خود را به مراکز واقعی تولید صادراتی تبدیل کنند. تفاوت اصلی در این کشورها، تمرکز بر صنایع هدفمند، اتصال مستقیم به زنجیره جهانی تأمین و کاهش مداخلات غیرضروری اداری است؛ در حالی که در ایران، تعدد اهداف و تداخل نهادی باعث کاهش کارایی شده است.

در جمع‌بندی می‌توان گفت «سایر مناطق آزاد ایران» همچنان در مرحله گذار باقی مانده‌اند؛ گذاری که از اقتصاد زمین‌محور به اقتصاد صنعتی-صادراتی باید طی می‌شد اما به‌طور کامل تحقق نیافته است. بدون اصلاح ساختار حکمرانی، تثبیت سیاست‌های اقتصادی و تمرکز بر صنایع مزیت‌دار، مناطق آزاد همچنان در چرخه‌ای از رشد کم‌اثر و عملکرد محدود باقی خواهند ماند؛ چرخه‌ای که بیش از آنکه توسعه‌زا باشد، بازتابی از ناهماهنگی سیاست و اجرا در اقتصاد ایران است.

منطقه آزاد هامبورگ؛

دروازه تاریخی آلمان به تجارت جهانی

تجارت جهان وقتی سخن از مناطق آزاد و مراکز تجارت بین‌المللی در اروپا به میان می‌آید، نام هامبورگ همواره در میان مهم‌ترین نمونه‌های موفق قرار دارد. منطقه آزاد هامبورگ یا «فری هافن هامبورگ» (Hamburg Free Port) بیش از یک قرن یکی از بزرگ‌ترین و تأثیرگذارترین مناطق آزاد جهان بوده و نقشی کلیدی در تبدیل آلمان به یکی از قدرت‌های تجاری و صنعتی دنیا ایفا کرد. هرچند این منطقه از سال ۲۰۱۳ به طور رسمی جایگاه منطقه آزاد خود را از دست داد، اما میراث اقتصادی، لجستیکی و تجاری آن همچنان در ساختار بندر هامبورگ و اقتصاد آلمان باقی مانده است.

منطقه آزاد هامبورگ در سال ۱۸۸۸ و هم‌زمان با پیوستن هامبورگ به اتحادیه گمرکی آلمان تأسیس شد. مقامات این شهر بندری برای حفظ مزیت رقابتی خود در تجارت بین‌المللی، بخشی از بندر را از قوانین گمرکی داخلی مستثنی کردند. این اقدام به بازرگانان اجازه می‌داد کالاهای خود را بدون پرداخت فوری حقوق گمرکی وارد، انبار، پردازش و سپس مجدداً صادر کنند. چنین ساختاری باعث شد هامبورگ به یکی از مهم‌ترین مراکز ترانزیت کالا در اروپا تبدیل شود.

موقعیت جغرافیایی هامبورگ یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت این منطقه آزاد بود. این شهر در شمال آلمان و در حاشیه رودخانه البه قرار گرفته و از طریق دریای شمال به بازارهای جهانی متصل است. بندر هامبورگ نه تنها دروازه ورود کالا به آلمان محسوب می‌شود، بلکه بخش بزرگی از تجارت کشورهای اروپای مرکزی و شرقی نیز از طریق این بندر انجام می‌گیرد. به همین دلیل، هامبورگ از دیرباز به «دروازه آلمان به جهان» شهرت یافته است.

منطقه آزاد هامبورگ طی دهه‌های مختلف به یکی از بزرگ‌ترین مراکز لجستیک، انبارداری و توزیع کالا در اروپا تبدیل شد. هزاران شرکت بین‌المللی در این منطقه فعالیت داشتند و کالاهایی از سراسر جهان در انبارهای آن ذخیره، دسته‌بندی و توزیع می‌شدند. صنایع مختلف از جمله قهوه، چای، ادویه‌جات، محصولات کشاورزی، فلزات، مواد شیمیایی و کالاهای صنعتی از مزایای این منطقه بهره می‌بردند.

یکی از شاخص‌ترین بخش‌های منطقه آزاد هامبورگ، مجموعه تاریخی «اشپایششتات» بود؛ بزرگ‌ترین شهر انبارهای آجری جهان که در اواخر قرن نوزدهم ساخته شد. این مجموعه عظیم به نمادی از قدرت تجاری هامبورگ تبدیل شد و برای دهه‌ها محل نگهداری کالاهای وارداتی از آسیا، آفریقا و قاره آمریکا بود. امروزه این منطقه به عنوان یکی از جاذبه‌های مهم گردشگری و میراث فرهنگی آلمان شناخته می‌شود.

موقعیت منطقه آزاد هامبورگ تنها به معافیت‌های گمرکی محدود نبود. این منطقه از زیرساخت‌های پیشرفته حمل‌ونقل، شبکه گسترده ریلی، بزرگراه‌های

مدرن و دسترسی آسان به بازارهای اروپایی برخوردار بود. اتصال مؤثر میان حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای باعث شد هزینه‌های لجستیکی کاهش یابد و زمان انتقال کالا به حداقل برسد. بسیاری از کارشناسان معتقدند زیرساخت‌های قدرتمند، بیش از مشوق‌های مالیاتی، عامل اصلی موفقیت هامبورگ بوده است.

بندر هامبورگ همچنین نقش مهمی در توسعه صنایع وابسته ایفا کرد. شرکت‌های فعال در حوزه کشتی‌رانی، بیمه، خدمات مالی، بازرسی کالا، حمل‌ونقل و فناوری‌های لجستیکی در اطراف این منطقه مستقر شدند و یک اکوسیستم اقتصادی گسترده را شکل دادند. این تمرکز فعالیت‌های اقتصادی موجب ایجاد ده‌ها هزار فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم شد و سهم قابل توجهی در تولید ناخالص داخلی شهر هامبورگ داشت.

با وجود موفقیت‌های چشمگیر، تحولات اقتصادی و مقررات جدید اتحادیه اروپا در دهه‌های اخیر ضرورت بازنگری در وضعیت منطقه آزاد را مطرح کرد. در نهایت دولت آلمان در سال ۲۰۱۳ تصمیم گرفت وضعیت رسمی منطقه آزاد هامبورگ را لغو کند. هدف از این تصمیم، ساده‌سازی روبه‌های گمرکی، توسعه زیرساخت‌های بندری و استفاده بهینه از اراضی بندر عنوان شد. با حذف مرزهای گمرکی داخلی منطقه آزاد، امکان گسترش پروژه‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری‌های جدید فراهم شد.

با این حال، پایان وضعیت حقوقی منطقه آزاد به معنای کاهش اهمیت اقتصادی هامبورگ نبود. این بندر همچنان یکی از بزرگ‌ترین بنادر اروپا و یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیکی جهان به شمار می‌رود. سالانه میلیون‌ها کانتینر از طریق این بندر جابه‌جا می‌شود و صدها شرکت بین‌المللی از خدمات آن استفاده می‌کنند. هامبورگ همچنان نقش محوری خود را در زنجیره تأمین جهانی حفظ کرده و یکی از مهم‌ترین حلقه‌های اتصال اقتصاد اروپا به بازارهای آسیا، آفریقا و آمریکا محسوب می‌شود.

تجربه هامبورگ برای مناطق آزاد جهان دارای درس‌های ارزشمندی است. نخست آنکه موفقیت یک منطقه آزاد تنها به معافیت‌های مالیاتی و گمرکی وابسته نیست، بلکه کیفیت زیرساخت‌ها، دسترسی به بازارها، کارآمدی قوانین و ثبات اقتصادی اهمیت بیشتری دارند. دوم آنکه مناطق آزاد باید همواره خود را با تغییرات اقتصاد جهانی و فناوری‌های جدید تطبیق دهند. سوم اینکه ایجاد یک اکوسیستم کامل شامل خدمات مالی، حمل‌ونقل، فناوری و آموزش می‌تواند ارزش افزوده‌ای بسیار فراتر از مشوق‌های کوتاه‌مدت اقتصادی ایجاد کند. منطقه آزاد هامبورگ اگرچه دیگر به شکل گذشته وجود ندارد، اما همچنان به عنوان یکی از موفق‌ترین نمونه‌های تاریخ مناطق آزاد جهان شناخته می‌شود.

تداوم اجرای پروژه‌های زیرساختی در منطقه آزاد ارس

پیشرفت ۶۵ درصدی عملیات احداث نخستین ساختمان اداری هوشمند شمال غرب کشور در زون خدآفرین

مصرف انرژی در شمال غرب کشور، به پیشرفته ترین سامانه های هوشمند کنترل و مدیریت انرژی مجهز خواهد شد و گامی مؤثر در مسیر توسعه پایدار و ارتقای زیرساخت های منطقه به شمار می رود.

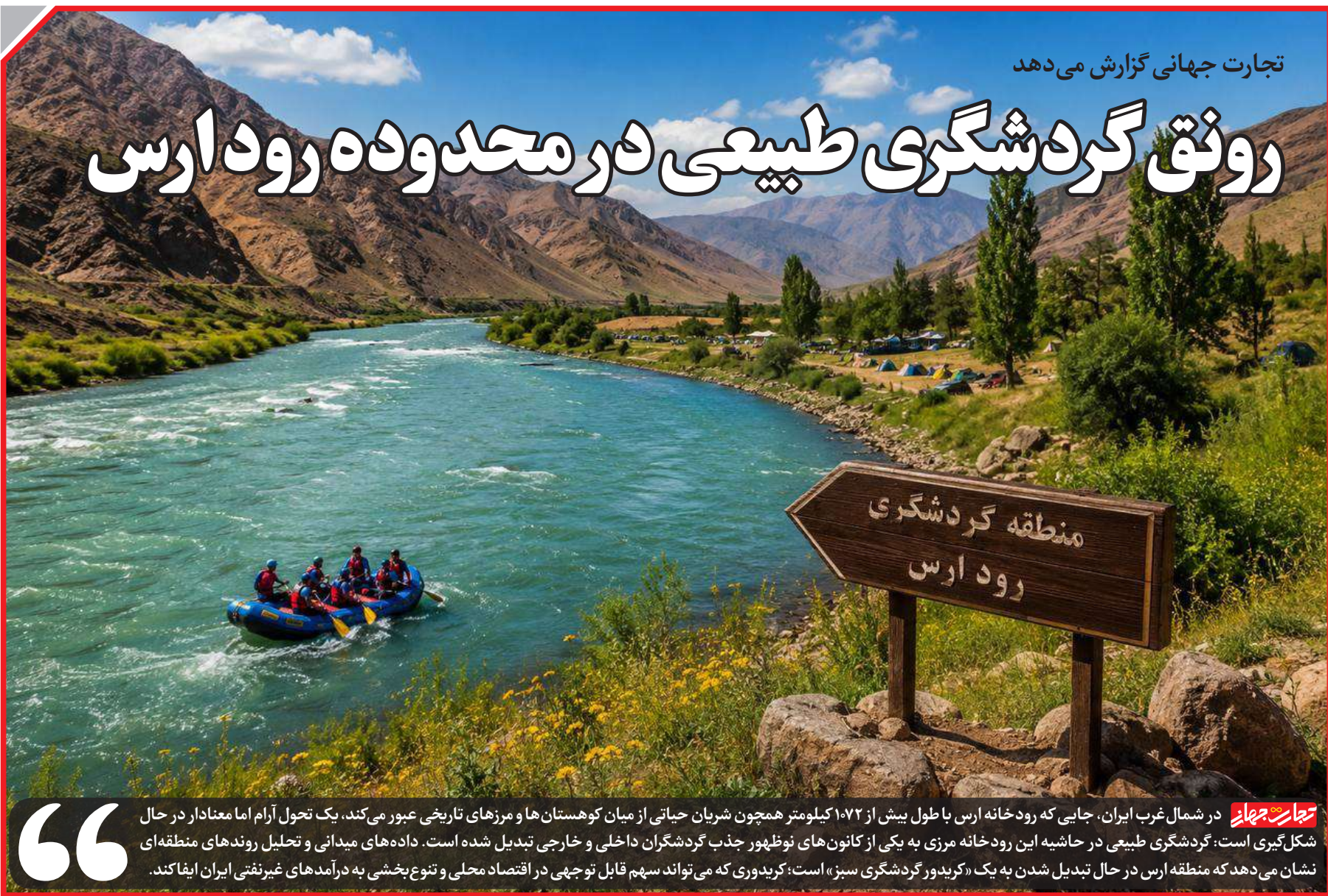
تجارت جهان عملیات اجرایی ساختمان اداری مرکز خدآفرین منطقه آزاد ارس با هدف توسعه زیرساخت های اداری و استقرار خدمات نوین در حال اجراست. این پروژه به عنوان نخستین ساختمان اداری هوشمند با رویکرد مدیریت و بهینه سازی

این پروژه در زمینی به مساحت ۶ هزار متر مربع و با زیربنای ۳۸۵۰ متر مربع، در چهار طبقه با سازه بتن آرمه احداث می شود و با بهره‌گیری از فناوری های نوین، استانداردهای جدیدی را در حوزه ساختمان های اداری هوشمند منطقه تعریف خواهد کرد.

ساختمان اداری هوشمند خدآفرین با اعتباری بالغ بر ۹۹۴ میلیارد ریال توسط سازمان منطقه آزاد ارس در حال احداث بوده و پس از بهره‌برداری، نقش مهمی در توسعه خدمات و تقویت زیرساخت های اداری مرکز خدآفرین منطقه آزاد ارس ایفا خواهد کرد.

تجارت جهانی گزارش می دهد

رونق گردشگری طبیعی در محدوده رود ارس



تجارت جهان در شمال غرب ایران، جایی که رودخانه ارس با طول بیش از ۱۰۷۲ کیلومتر همچون شریان حیاتی از میان کوهستان ها و مرزهای تاریخی عبور می کند، یک تحول آرام اما معنادار در حال شکل گیری است؛ گردشگری طبیعی در حاشیه این رودخانه مرزی به یکی از کانون های نوظهور جذب گردشگران داخلی و خارجی تبدیل شده است. داده های میدانی و تحلیل روندهای منطقه ای نشان می دهد که منطقه ارس در حال تبدیل شدن به یک «کریدور گردشگری سبز» است؛ کریدوری که می تواند سهم قابل توجهی در اقتصاد محلی و تنوع بخشی به درآمدهای غیرنفتی ایران ایفا کند.

رودخانه ارس که از کوه های آناطولی در ترکیه سرچشمه گرفته و پس از عبور از مرزهای ایران، ارمنستان و جمهوری آذربایجان به رود کورا می پیوندد، یکی از مهم ترین رودخانه های فرامرزی غرب آسیاست. این رود با حوضه ای به وسعت بیش از ۱۰۲ هزار کیلومتر مربع، نه تنها یک مرز طبیعی، بلکه یک اکوسیستم پیچیده و غنی از تنوع زیستی محسوب می شود.

در سال های اخیر، بخش ایرانی حوضه ارس به ویژه در استان های آذربایجان شرقی و غربی، به دلیل توسعه زیرساخت های دسترسی، ایجاد مناطق نمونه گردشگری و افزایش تقاضا برای سفرهای طبیعت محور، وارد مرحله تازه ای از رشد گردشگری شده است. بر اساس برآوردهای مبتنی بر داده های گردشگری ملی، سهم گردشگری از تولید ناخالص

داخلی ایران حدود ۳ درصد است و این بخش ظرفیت بالایی برای رشد در مناطق مرزی و طبیعی دارد.

در این میان، منطقه ارس به واسطه ویژگی های منحصر به فرد طبیعی خود، از جمله رودخانه پرآب، جنگل های حاشیه ای، زیستگاه های پرندگان و چشم اندازهای کوهستانی، به یکی از مقاصد جذاب برای گردشگری اکوتوریسم تبدیل شده است. مطالعات زیست محیطی نشان می دهد که تنها در بخش هایی از حوضه ارس، بیش از ۴۰۰ گونه پرنده شناسایی شده اند و برخی مناطق مانند زیست بوم های پیرامون ارس تا ۶۰ درصد گونه های پرندگان ثبت شده در شمال غرب ایران را در خود جای داده اند.

از منظر اقتصادی، این تحول اهمیت ویژه ای دارد. برآوردهای

کارشناسی نشان می دهد که هر گردشگر طبیعت محور در مناطق مرزی ایران به طور متوسط بین ۴۰۰ تا ۸۰۰ دلار اثر اقتصادی مستقیم و غیرمستقیم در زنجیره محلی ایجاد می کند. این شامل هزینه های اقامت، حمل و نقل محلی، خدمات راهنمایی گردشگری و خرید محصولات بومی است. اگر تنها ۵۰۰ هزار گردشگر سالانه به منطقه ارس جذب شوند، گردش مالی بالقوه ای در حدود ۴۰۰ تا ۴۰۰ میلیون دلار در سال قابل تصور خواهد بود.

یکی از عوامل کلیدی رشد گردشگری در این منطقه، شکل گیری «مناطق حفاظت شده و ژئوپارک ارس» است. این ژئوپارک با تأکید بر حفاظت از تنوع زیستی و زمین ساختی، توانسته مدل جدیدی از توسعه پایدار را معرفی کند که در آن حفاظت محیط زیست و بهره برداری گردشگری

تحلیل اقتصادی و چشم انداز

بر اساس تحلیل روندهای منطقه ای، گردشگری طبیعی در حوضه ارس در حال حرکت به سمت یک مدل «اقتصاد تجربه محور» است؛ مدلی که در آن ارزش اقتصادی نه فقط از اقامت، بلکه از تجربه طبیعت، فرهنگ مرزی و فعالیت های ماجراجویانه ایجاد می شود.

اگر سیاست گذاری های فعلی ادامه یابد و سرمایه گذاری در زیرساخت های سبز افزایش پیدا کند، پیش بینی می شود تا پنج سال آینده تعداد گردشگران منطقه ارس بین ۱۲ تا ۱۳ درصد رشد سالانه داشته باشد. این رشد می تواند ارس را به یکی از سه قطب اصلی گردشگری طبیعی ایران در کنار البرز و زاگرس تبدیل کند.

جمع بندی

رودخانه ارس امروز تنها یک مرز جغرافیایی نیست؛ بلکه به یک دارایی اقتصادی - زیست محیطی تبدیل شده است که می تواند نقش مهمی در آینده گردشگری ایران ایفا کند. ترکیب منحصربه فرد طبیعت بکر، تنوع زیستی، موقعیت مرزی و ظرفیت های فرهنگی، این منطقه را به یکی از مهم ترین پروژه های بالقوه توسعه پایدار در شمال غرب ایران تبدیل کرده است.

اگر مدیریت منابع، حفاظت محیط زیست و سرمایه گذاری هوشمندانه هم زمان پیش بروند، ارس می تواند از یک رودخانه مرزی به یک برند جهانی گردشگری طبیعی تبدیل شود؛ برندی که نه تنها برای ایران، بلکه برای کل منطقه قفقاز و خاورمیانه ارزش آفرین خواهد بود.

در جستجوی دبیر!

تجارت جهان

نزدیک به یک ماه از خالی ماندن کرسی دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی می گذرد؛ جایگاهی که در شرایط عادی نیز از مهم ترین مناصب اقتصادی کشور به شمار می رود، چه برسد به روزهایی که اقتصاد ایران با مجموعه ای از فشارهای داخلی و خارجی، محدودیت های تجاری، چالش های سرمایه گذاری و فضای بی ثبات منطقه ای روبرو است.

در چنین شرایطی، شاید نخستین پرسشی که در ذهن فعالان اقتصادی، مدیران مناطق آزاد و سرمایه گذاران شکل می گیرد این باشد: چرا هنوز دبیر جدید انتخاب نشده است؟

این پرسش زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کند که مناطق آزاد، به عنوان یکی از معدود ابزارهای در اختیار دولت برای جذب سرمایه، توسعه صادرات و تسهیل تجارت خارجی، بیش از هر زمان دیگری نیازمند مدیریت متمرکز و تصمیم گیری سریع هستند. نبود دبیر دائمی، صرفاً خالی ماندن یک صندلی مدیریتی نیست؛ بلکه به معنای تعویق تصمیماتی است که می تواند بر آینده ده ها پروژه اقتصادی، هزاران فرصت شغلی و میلیاردها تومان سرمایه گذاری تأثیر بگذارد.

تاریخچه مدیریت در مناطق آزاد نشان داده است که دوره های بلا تکلیفی معمولاً با کاهش سرعت تصمیم گیری همراه بوده اند. سرمایه گذار، چه داخلی و چه خارجی، بیش از هر چیز به ثبات نیاز دارد. او می خواهد بداند تصمیم گیر نهایی چه کسی است، سیاست ها در چه

مسیری حرکت می کنند و مسئولیت پاسخگویی بر عهده چه فردی قرار دارد. هر روز تأخیر در تعیین مدیر ارشد این حوزه، این پیام را به بازار مخابره می کند که هنوز اجماع لازم درباره آینده مناطق آزاد شکل نگرفته است.

اما دلیل این تأخیر چیست؟

پاسخ رسمی وجود ندارد و همین موضوع به گسترش گمانه زنی ها دامن زده است. برخی از اختلاف دیدگاه میان نهادهای تصمیم گیر سخن می گویند. گروهی دیگر معتقدند دولت در حال بررسی گزینه های مختلف است تا فردی را انتخاب کند که بتواند میان مطالبات اقتصادی، الزامات سیاسی و محدودیت های اجرایی تعادل برقرار کند. در فضای سیاست گذاری ایران، چنین ملاحظاتی تازه نیست؛ اما مسئله اینجا است که زمان به سرعت در حال سپری شدن است.

در میان نام هایی که طی هفته های اخیر مطرح شده اند، نام حسین جوشقانی نیز بارها مورد توجه رسانه ها و فعالان اقتصادی قرار گرفته است. دلیل این توجه صرفاً جوان بودن او نیست. بسیاری از حامیان این گزینه معتقدند که وی از تحصیلات و سوابق برخوردار است که با مأموریت های اصلی مناطق آزاد، از جمله تجارت بین الملل، جذب سرمایه و توسعه اقتصادی، ارتباط مستقیم دارد.

این پرسش از سوی بخشی از بدنه اقتصادی کشور مطرح می شود که اگر هدف، استفاده از مدیران جوان،

متخصص و آشنا با اقتصاد جهانی است، چه عواملی مانع از تصمیم گیری سریع تر درباره چنین گزینه هایی شده است؟

البته در ساختار سیاسی و اجرایی ایران، انتخاب یک مدیر ارشد صرفاً به رزومه حرفه ای محدود نمی شود. توانایی تعامل با دستگاه های مختلف، ایجاد هماهنگی میان وزارتخانه ها، مدیریت اختلاف منافع و برخورداری از پشتوانه سیاسی نیز از عوامل تعیین کننده به شمار می روند. به همین دلیل، گاه فرآیند انتخاب مدیران ارشد طولانی تر از آن چیزی می شود که فعالان اقتصادی انتظار دارند. اما منتقدان این روند استدلال دیگری دارند. آنان می گویند مناطق آزاد بیش از آنکه به مدیران سیاسی نیاز داشته باشند، به مدیران اقتصادی نیاز دارند. از نگاه آنان، مأموریت اصلی این مناطق روشن است؛ افزایش صادرات، جذب سرمایه گذاری، توسعه لجستیک و تبدیل شدن به پیشران رشد اقتصادی. اگر این اهداف مبنا قرار گیرد، تخصص و تجربه مرتبط باید مهم ترین معیار انتخاب باشد.

این بحث، در واقع بخشی از یک مناظره بزرگ تر درباره آینده مدیریت اقتصادی در ایران است. آیا کشور باید همچنان به الگوی سنتی انتصاب مدیران تکیه کند یا زمان آن رسیده که نسل جدیدی از مدیران اقتصادی، با دانش به روزتر و نگاه بین المللی تر، فرصت بیشتری برای حضور در سطوح عالی تصمیم گیری پیدا کنند؟ در بسیاری از کشورهای موفق در حوزه مناطق آزاد، از



شود، خود به یک مسئله اقتصادی تبدیل شده است. مسئله ای که می تواند بر اعتماد فعالان اقتصادی تأثیر بگذارد و پیام نامناسبی به سرمایه گذاران مخابره کند. شاید اکنون بیش از هر زمان دیگری، مناطق آزاد به مدیری نیاز دارند که بتواند میان دولت، بخش خصوصی و بازارهای بین المللی پل برزند؛ مدیری که نه تنها با ادبیات تجارت جهانی آشنا باشد، بلکه توانایی تبدیل ظرفیت های بالقوه مناطق آزاد به فرصت های واقعی اقتصادی را نیز داشته باشد. پرسش اصلی اما همچنان پابرجاست؛ در حالی که کشور نیازمند تصمیم گیری سریع و روشن است، جست و جوی برای یافتن دبیر جدید دقیقاً تا چه زمانی ادامه خواهد یافت؟

و اگر گزینه ای با تحصیلات مرتبط، تجربه اقتصادی و انرژی نسل جدید در دسترس است، چه عاملی باعث شده است که این صندلی همچنان خالی بماند؟

امارات متحده عربی گرفته تا سنگاپور و چین، مدیران این مناطق عمدتاً بر اساس توانایی های تخصصی و شناخت عمیق از تجارت جهانی انتخاب می شوند. موفقیت این مناطق نیز تا حد زیادی نتیجه همین رویکرد بوده است. آنها به جای تمرکز بر ملاحظات کوتاه مدت سیاسی، بر کارآمدی اقتصادی و جذب سرمایه متمرکز کرده اند.

برای ایران نیز شاید مهم ترین مسئله در شرایط فعلی، نه صرفاً انتخاب یک نام مشخص، بلکه پایان دادن به وضعیت بلا تکلیفی باشد. بازارها از خلأ مدیریتی استقبال نمی کنند. سرمایه گذاران نیز معمولاً منتظر نمی مانند تا اختلاف نظرهای اداری حل شود. سرمایه به جایی می رود که تصمیم گیری سریع تر، قوانین شفاف تر و مدیریت پایدارتر باشد.

از این منظر، تأخیر در انتخاب دبیر شورای عالی مناطق آزاد، صرف نظر از اینکه در نهایت چه فردی برگزیده

تجارت جهانی گزارش می دهد

توسعه صادرات محصولات کشاورزی شمال کشور

تجارت جهان در سال های اخیر، نوار شمالی ایران شامل استان های گیلان، مازندران و گلستان به یکی از مهم ترین کانون های تولید محصولات کشاورزی کشور تبدیل شده است؛ منطقه ای که با سهم قابل توجهی از تولید برنج، مرکبات، کیوی، چای و سبزیجات، اکنون در آستانه یک جهش صادراتی قرار گرفته است. بررسی داده های تجاری نشان می دهد صادرات محصولات کشاورزی این منطقه در برخی سال ها به بیش از ۲۸۴ هزار تن و ارزشی حدود ۲۱۴ میلیون دلار رسیده و ظرفیت رشد آن همچنان بالاست. این روند، شمال ایران را از یک تولیدکننده صرف به بازیگری فعال در بازارهای منطقه ای و اوراسیایی تبدیل کرده است.



۱. ظرفیت تولید؛ مزیت اقلیمی شمال ایران

استان های شمالی ایران به دلیل بارندگی مناسب، خاک حاصلخیز و تنوع اقلیمی، حدود ۲۵ تا ۴۰ درصد محصولات باغی و زراعی خاص کشور را تولید می کنند. مازندران به تنهایی سهمی حدود ۴۵ درصدی در تولید برنج کشور دارد و سالانه بیش از ۲ میلیون تن برنج سفید و شلتوک در این استان تولید می شود. گیلان نیز با تمرکز بر چای، برنج و کیوی، حدود ۳۰ درصد تولید چای کشور و بخش مهمی از صادرات کیوی را تأمین می کند. در گلستان نیز تولید گندم، سویا و محصولات دانه ای نقش مهمی در امنیت غذایی کشور دارد. این تنوع تولیدی، شمال ایران را به یک «سبد غذایی استراتژیک» تبدیل کرده که قابلیت تبدیل شدن به هاب صادراتی را دارد.

۲. وضعیت صادرات؛ از خام فروشی تا تجارت منطقه ای

بر اساس داده های گمرکی و گزارش های جهاد کشاورزی، مجموع صادرات محصولات کشاورزی از استان مازندران در یک بازه ۹ ماهه به حدود ۱۵۱ هزار تن و ارزشی نزدیک به ۲۵۲ میلیون دلار رسیده است. در مقیاس استانی دیگر، گیلان نیز در سال های اخیر بیش از ۲۸۴ هزار تن محصول کشاورزی به ارزش تقریبی ۲۱۴ میلیون دلار صادر کرده است.

توسعه گردشگری دریایی و ورزش های آبی در خلیج فارس

نرخ رشد سالانه نزدیک به ۵ درصد توسعه یابد.

تحلیلگران گردشگری معتقدند خلیج فارس از چند مزیت رقابتی مهم برخوردار است. نخست، تمرکز جمعیت با درآمد بالا در منطقه است که تقاضای قابل توجهی برای تفریحات دریایی ایجاد می کند. دوم، دسترسی هوایی گسترده از طریق هاب های بین المللی منطقه، امکان جذب گردشگران از اروپا، آسیا و آفریقا را فراهم ساخته است. سوم، سیاست های تسهیل روادید و توسعه زیرساخت های گردشگری باعث شده سفر به مقاصد ساحلی منطقه برای گردشگران بین المللی جذاب تر شود.

در همین حال، روندهای جهانی نیز از توسعه این بخش حمایت می کنند. بر اساس ارزیابی های بین المللی، گردشگری ساحلی و دریایی سالانه حدود ۱.۵ تریلیون دلار ارزش اقتصادی در جهان ایجاد کرده و از بیش از ۵۲ میلیون شغل پشتیبانی می کند. این ارقام نشان می دهد اقتصاد آبی یکی از مهم ترین فرصت های رشد صنعت گردشگری در دهه آینده خواهد بود.

از منظر اقتصادی، توسعه گردشگری دریایی مزایای متعددی برای کشورهای ساحلی خلیج فارس دارد. این صنعت علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی، موجب رونق کسب وکارهای کوچک و متوسط، توسعه خدمات حمل و نقل دریایی، افزایش اشتغال در مناطق ساحلی و جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی می شود. همچنین گردشگری دریایی نسبت به بسیاری از صنایع سنتی، ارزش افزوده بالاتری ایجاد می کند و ظرفیت بالایی برای اشتغال جوانان دارد.

یکی دیگر از فرصت های مهم، توسعه زنجیره ارزش ورزش های آبی است. برگزاری مسابقات بین المللی، ایجاد مدارس آموزشی ورزش های دریایی، توسعه گردشگری ماجراجویانه و جذب برندهای جهانی فعال در این حوزه می تواند سهم اقتصاد ورزش را در تولید ناخالص داخلی کشورهای منطقه افزایش دهد. تجربه بازارهای موفق جهانی نشان می دهد ترکیب گردشگری و ورزش یکی از سودآورترین مدل های توسعه اقتصادی در مناطق ساحلی محسوب می شود.

با این حال، موفقیت بلندمدت این مسیر مستلزم توجه هم زمان به الزامات زیست محیطی است. مطالعات جهانی نشان می دهد مناطق دریایی و ساحلی در صورت مدیریت نادرست ممکن است با فشارهای اکولوژیکی روبه رو شوند. از این رو توسعه گردشگری دریایی باید بر مبنای اصول پایداری، حفاظت از اکوسیستم های دریایی و مدیریت هوشمند منابع طبیعی انجام شود.

کارشناسان اقتصادی بر این باورند که آینده گردشگری خلیج فارس تنها به هتل ها و مراکز خرید محدود نخواهد بود. اقتصاد دریا، گردشگری دریایی و ورزش های آبی در حال تبدیل شدن به یکی از ارکان اصلی استراتژی های توسعه منطقه هستند. رشد مستمر ورود گردشگران، افزایش درآمدهای گردشگری و سرمایه گذاری های گسترده در زیرساخت های ساحلی نشان می دهد خلیج فارس می تواند طی سال های آینده به یکی از مهم ترین مقاصد گردشگری دریایی جهان تبدیل شود.

در چنین شرایطی، توسعه گردشگری دریایی دیگر یک انتخاب لوکس برای کشورهای منطقه نیست؛ بلکه یک ضرورت اقتصادی برای افزایش رقابت پذیری، تنوع بخشی به درآمدها و خلق فرصت های جدید اشتغال در اقتصاد پسانفتی محسوب می شود. خلیج فارس اکنون بیش از هر زمان دیگری ظرفیت آن را دارد که از یک مسیر راهبردی تجارت انرژی، به یکی از قطب های بزرگ گردشگری دریایی و ورزش های آبی جهان تبدیل شود.

مناطق آزاد

تبدیل شود، ارزش صادراتی شمال کشور می تواند بیش از ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون دلار در سال افزایش یابد. علاوه بر این، رشد تقاضا در بازارهای روسیه و کشورهای حوزه اوراسیابه دلیل تغییرات ژئوپلیتیک و زنجیره تأمین جهانی، فرصت کم نظیری برای کشاورزی ایران ایجاد کرده است.

۶. تحلیل اقتصادی؛ اثر صادرات بر معیشت

صادرات محصولات کشاورزی شمال کشور نقش مستقیمی در تثبیت قیمت داخلی و افزایش درآمد کشاورزان دارد. تجربه نشان داده در سال هایی که صادرات مرکبات و کیوی افزایش یافته، نوسانات قیمتی داخلی کاهش پیدا کرده و انگیزه تولید رشد داشته است. از منظر کلان اقتصادی، هر ۱۰۰ میلیون دلار صادرات کشاورزی می تواند به ایجاد حدود ۱۵ تا ۲۰ هزار فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم در زنجیره تولید، بسته بندی و حمل و نقل منجر شود.

جمع بندی

شمال ایران امروز در نقطه ای ایستاده که می تواند از یک منطقه صرفاً تولیدکننده، به یک قطب صادراتی کشاورزی در سطح منطقه تبدیل شود. ترکیب مزیت اقلیمی، تنوع محصول و دسترسی به بازارهای همسایه، یک فرصت تاریخی ایجاد کرده است. با این حال، تحقق این چشم انداز نیازمند اصلاح زیرساخت های صادراتی، توسعه برند ملی محصولات کشاورزی و ثبات سیاست های تجاری است.

اگر این الزامات فراهم شود، صادرات کشاورزی شمال کشور نه تنها یک فعالیت اقتصادی، بلکه به یکی از موتورهای اصلی رشد غیرنفتی ایران تبدیل خواهد شد؛ موتوری که می تواند نقش تعیین کننده ای در تراز تجاری کشور ایفا کند و جایگاه ایران را در بازار غذایی منطقه ارتقا دهد.

منطقه آزاد چابهار؛ همچنان بدون ۲ معاون!



معاونت وظیفه تدوین سیاست های جذب سرمایه، تعامل مستمر با فعالان اقتصادی، پیگیری پروژه های تولیدی، شناسایی فرصت های تجاری و تسهیل فضای کسب وکار را بر عهده دارد. نبود مدیر مشخص در چنین جایگاهی می تواند به کاهش سرعت تصمیم گیری، افزایش بروکراسی و ایجاد ابهام در ارتباط با سرمایه گذاران منجر شود.

از سوی دیگر، معاونت عمرانی مسئول هدایت پروژه هایی است که زیرساخت توسعه آینده منطقه را تشکیل می دهند؛ از جاده ها و شبکه های خدماتی گرفته تا شهرک های صنعتی، تأسیسات لجستیکی و پروژه های پشتیبان بندری. این پروژه ها نیازمند مدیریت متمرکز، هماهنگی مستمر و پیگیری روزانه هستند. زمانی که چنین جایگاهی برای ماه ها و حتی سال ها بدون مسئول مستقیم باقی بماند، طبیعی است که بخشی از پروژه ها با کندی مواجه شوند یا اولویت بندی آنها دچار اختلال شود.

اما شاید مهم ترین پیامد این وضعیت، اثر روانی آن بر فضای سرمایه گذاری باشد. سرمایه گذار پیش از آنکه منابع مالی خود را وارد یک منطقه کند، کیفیت مدیریت و میزان ثبات ساختاری آن را ارزیابی می کند. او می خواهد بداند در صورت بروز چالش یا نیاز به تصمیم گیری، با چه فردی باید مذاکره کند. نبود پاسخ روشن به این پرسش ها، سطح ریسک ادراک شده را افزایش می دهد.

در فضای رقابتی امروز، مناطق آزاد تنها با یکدیگر رقابت نمی کنند؛ بلکه با بنادر، مناطق ویژه اقتصادی و مراکز لجستیکی کشورهای مختلف رقابت دارند. سرمایه ای که امروز می تواند به چابهار وارد شود، فردا ممکن است راهی امارات، عمان، هند یا دیگر مراکز تجاری منطقه شود. سرمایه معمولاً منتظر تعیین تکلیف ساختارهای مدیریتی نمی ماند. چابهار همچنان از ظرفیت هایی برخوردار است که بسیاری از مناطق آزاد جهان آرزوی آن را دارند؛ از دسترسی مستقیم بین المللی. اما تجربه جهانی نشان داده است که مزیت جغرافیایی تنها نقطه آغاز موفقیت است. آنچه این مزیت را به فرصت اقتصادی تبدیل می کند، مدیریت کارآمد، ثبات تصمیم گیری و تکمیل ساختارهای اجرایی است.

تجارت جهان

در میان تمام مزیت هایی که منطقه آزاد چابهار را از سایر مناطق آزاد ایران متمایز می کند، شاید هیچ کدام به اندازه موقعیت جغرافیایی آن اهمیت نداشته باشد. چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران، نزدیک ترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب های آزاد و یکی از معدود نقاطی است که می تواند ایران را به بازیگری تأثیرگذار در زنجیره های لجستیکی منطقه تبدیل کند. بسیاری از کشورها برای دستیابی به چنین مزیتی میلیاردها دلار سرمایه گذاری می کنند، اما ایران این ظرفیت را به صورت طبیعی در اختیار دارد. با این حال، در شرایطی که چابهار باید یکی از مهم ترین پیشران های توسعه اقتصادی کشور باشد، این منطقه با مسئله ای مواجه است که در ظاهر اداری به نظر می رسد اما در عمل می تواند پیامدهای اقتصادی و سرمایه گذاری قابل توجهی به همراه داشته باشد: خالی ماندن دو معاونت کلیدی اقتصادی و عمرانی برای حدود یک سال و نیم.

این وضعیت صرفاً یک خلأ سازمانی یا اداری نیست. در تمامی مناطق آزاد موفق جهان، معاونت اقتصادی به عنوان موتور جذب سرمایه گذاری، توسعه تجارت و ارتباط با بخش خصوصی شناخته می شود و معاونت عمرانی نیز مسئول پیشبرد زیرساخت هایی است که بنیان توسعه آینده منطقه را شکل می دهند. هنگامی که این دو جایگاه مهم برای مدت طولانی بدون متولی مشخص باقی بمانند، طبیعی است که پرسش های جدی درباره روند تصمیم گیری، نحوه برنامه ریزی و سرنوشت پروژه های توسعه ای مطرح شود.

نخستین پرسش این است که چرا چنین پست های حساسی برای این مدت طولانی بلا تکلیف مانده اند؟ تاکنون پاسخ رسمی و شفافی به این پرسش ارائه نشده است. همین نبود توضیح روشن، زمینه را برای شکل گیری گمانه زنی های مختلف فراهم کرده است. برخی ناظران معتقدند فرآیندهای اداری و اخذ مجوزها و تأییدیه های متعدد موجب طولانی شدن روند انتصاب ها شده است. گروهی دیگر از اختلاف دیدگاه ها درباره گزینه های مدیریتی سخن می گویند. برخی نیز این وضعیت را نشانه ای از آن می دانند که اصلاح ساختار مدیریتی و تکمیل تیم اجرایی منطقه در اولویت لازم قرار نگرفته است.

صرف نظر از اینکه دلیل واقعی چیست، آنچه اهمیت بیشتری دارد نتیجه این وضعیت است. در اقتصاد، آنچه فعالان بازار مشاهده می کنند معمولاً مهم تر از آن چیزی است که در جلسات و مکاتبات اداری جریان دارد. سرمایه گذار به دنبال خروجی و نشانه های اطمینان بخش است، نه توضیحات طولانی درباره روندهای داخلی سازمانی.

معاونت اقتصادی در یک منطقه آزاد صرفاً مسئول صدور مجوز یا برگزاری نشست های سرمایه گذاری نیست. این