

در گفت‌وگو با معاونین و مدیران مناطق آزاد و کارشناسان گردشگری مطرح شد:

بین‌المللی‌سازی گردشگری با تحقق یکپارچگی حکمرانی در مناطق آزاد

صفحه ۵ را بخوانید

هفته‌نامه اقتصادی، اجتماعی

اخبار آرزو مناطق

شماره ۲۱۰ - دوشنبه
۱۲ دی ماه ۱۴۰۱
سال پنجم
۱۵۰۰۰ تومان



سرمقاله

مرزیه حسینی
صاحب امتیاز و مدیرمسئول

تقدیم به «جان فدا»

گاهی اوقات که شهید عزیز سردار سلیمانی، مثلاً به یک کشوری می‌رفت، برمی‌گشت و برای ما گزارش می‌فرستاد، من وقتی می‌خواندم این گزارش را، حیرت می‌کردم از حجم کار عظیمی که در این مثلاً چند روز اتفاق افتاده است. «مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی)»

این روزها در سومین سالگرد کوچ ملکوتی سردار دل‌ها و سرباز وطن، حاج قاسم سلیمانی عزیز قرار داریم. سالگرد شهادت غریبانه بنده مخلص خدا، استراتژیست بزرگ نظامی جبهه مقاومت و خدمتگزار متعهد و متخصص نظام اسلامی از میان مردمی که عاشقانه ایشان را دوست داشتند. این نوشتار به یاد حاج قاسم و به پاس مرام ماندگار این مرد بزرگ به رشته تحریر درمی‌آید.

همان‌گونه که رهبر معظم انقلاب بیان فرموده‌اند: از مکتب حاج قاسم سلیمانی باید بسیار گفت. «این مکتب عبارت است از «صدق» و «خلاص». این دو کلمه در واقع عنوان و نماد و نمایه مکتب سلیمانی است. همچنین در مکتب سلیمانی خدمت به مردم ایران و حریم حرم انقلاب، خدمت مقدس بر اساس تخصص، تعهد و اخلاص است. ژنرال سلیمانی در عرصه کار و انجام وظیفه، انسانی هوشمند و متخصص در برنامه‌ریزی‌های کلان راهبردی، متعهد در پیگیری برنامه‌های مصوب نظام و به غایت سخت‌کوش و جدی بود.

سردار سلیمانی بر سر سفره انقلاب نشست، بلکه همیشه در مسیر خدمت بی‌منت و مبتنی بر ذاتی، شناخت اصولی و منطقی از عرصه امنیت ملی - منطقه‌ای نظام اسلامی حرکت نمود برای سردار دل‌ها و جب به وجبه عرصه به عرصه سیاست، امنیت، فرهنگ، اجتماع و اقتصاد ایران مقدس بود و او برای این تقدس «جان فدا» شد. برای همین مرام و مکتب سرلشکر شهید حاج قاسم سلیمانی بود که دشمنان از نام ایشان وحشت داشتند و دوستان به یاد عزیزش آرامش پیدا می‌کردند. «شهادت‌علی‌الکفار رحماء بینهم».

مردم ایران شهید سلیمانی را نماد وطن‌پرستی، انقلابی واقعی، ولایت‌مدار راسخ و خدمتگزار مخلص می‌دانند. سردار سلیمانی با نهایت تخصص، تعهد و فداکاری، برای خدمتگزاران، تحسین‌برانگیز خود، متنی بر احدی نمی‌گذاشت، اما مردم ایران می‌دانستند که «جان فدا» چه انسان ارزشمند و متواضعی است. به همین جهت تشییع این شهید بزرگوار، درون قلب میلیون‌ها ایرانی، انقلابی از شور، احساس و حق‌شناسی پدید آورد.

حال با کسانی که سنگ شهید سلیمانی را به سینه می‌زنند و مدعی‌اند در مسیر سربازی او قدم بر می‌دارند، اما بر سر سفره انقلاب نشستند؛ به عنوان یک ارادتمند مرام و «مکتب سلیمانی» سخنی از سر صدق داریم.

ای انقلابی‌های عزیز، ای ولایتمداران ارجمند!

امروز که حتی مراجع عظیم‌الشان تقلید نیز زبان به اعتراض گشوده‌اند و از وضع رقت‌ناز و معیشتی و اقتصادی ملت گلایه‌مند هستند، شما چه جواب قانع‌کننده‌ای برای روح شهید سلیمانی دارید؟ چطور می‌توانید حضور مستولینی که به فرموده حضرت آیت‌الله جوادی آملی، خوب اما بی‌عرضه هستند، را در مسند تصمیم‌سازی و اجرا توجیه کنید؟ چطور می‌توانید شاهدی گل‌نشین کشتی مناطق آزاد در منجلاب‌ندام‌کاری‌ها و غرض‌ورزی‌های عامدانه باشی اما دم بر نیابید؟ عرصه مناطق آزاد ایران دارای چنان جایگاهی است که مقام معظم رهبری در سال ۱۳۹۲، از ۲۴ بند راهبردی سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی که تمام شئون نظام اقتصادی ایران را در بر می‌گرفت، بند ۱۱ آن را به مناطق آزاد اختصاص دادند. اگر به مرام شهید سلیمانی معتقد هستید و او را ولایتمداری راستین می‌دانید، باید بپذیرید که مناطق آزاد جزو مهم‌ترین سرمایه‌های اقتصادی نظام اسلامی و سرزمین ایران هستند و اگر شهید سلیمانی در قید حیات بود، خدمت در مناطق آزاد را یقیناً به تاسی از کلام رهبر معظم انقلاب اسلامی، مقدس می‌دانست؛ چرا که امروز خطرناک‌ترین جنگ علیه تمامیت سرزمینی، وحدت و امنیت ملی ایران، جنگ اقتصادی است و مناطق آزاد خطوط مقدم جبهه اقتصادی ایران می‌باشند. پس چطور شما می‌توانید تحمل کنید هر روز بلایی تازه بر ساخت مدیریت قانون و مزیت‌های این مناطق نازل شود؟

شهید قاسم سلیمانی، در کار خستگی‌ناپذیر و پرتلاش بود، بر این اساس نیز، رهبری انقلاب از حجم کارهای سردار سلیمانی در مدت زمانی اندک، تعجب می‌کردند. حال کدام‌یک از مسئولین ما در حوزه مناطق آزاد دارای چنین همتی هستند که مدعی شوند رهرو قاسم سلیمانی می‌باشند؟ اگر هستند، پس وضع مناطق آزاد چرا چنین است؟ چرا مأموریت‌های کاری برخی از مسئولین، به سفر تفریحی بیشتر شباهت دارد؟ هفته‌ها می‌گردند، اما نتیجه گردش‌های مملوم خود را نمی‌توانند در حد یک صفحه عنوان کنند و به چند جمله کنگ و چند وعده مبهم خلاصه می‌کنند. یا از اثرات کاری که انجام داده‌اند به صورت واقعی و قابل اندازه‌گیری حرف روشنی نمی‌زنند بدون این که از فعل مستقبل استفاده کنند! یعنی مردم را حواله به آینده‌ای نامعلوم نمایند. شهید سردار سلیمانی وعده داد، در عرض ۳ ماه بساط خلافت شیطانی داعش در کره زمین را برمی‌چیند و این کار بزرگ را به سرانجام رساند. پس چرا ما امروز هر وعده‌ای از مسئولین امر می‌شنویم، ناامیدتر می‌شویم؟

امروز در حوزه مناطق آزاد، علی‌الظاهر احتمال می‌رود تغییرات و تحولات مدیریتی را به صورت سریالی در روزها و هفته‌های آتی شاهد باشیم. آرزو داریم نتیجه این تحولات، حضور مدیرانی در مناطق آزاد باشد که طبق مکتب شهید قاسم سلیمانی، متخصص، متعهد و مخلص بوده و خدمت‌برایان در مناطق آزاد مقدس باشد. بند ۱۱ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی را دستور ولایت بدانند، نه چیز دیگر. همچون سردار سلیمانی برای اجرای دستور رهبری به‌دنبال برنامه‌ریزی‌های واقعی، اجرایی و عملیاتی باشند، نه تدوین شماره‌های توخالی و پر از وعده‌ها و آمارهای دروغ.

با رد مصوبه هیات دولت از سوی هیات بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس شورای اسلامی، امروز متأسفانه در نتیجه اقدامات دکتر خاندوزی وزیر محترم امور اقتصادی و دارایی، دبیر شورا عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نه مشاور رئیس‌جمهور است نه معاون وزیر؛ اما دکتر حاج‌الله عبدالملکی که خود را سرباز جبهه اقتصادی ایران می‌دانند، امین‌واریم مخلصانه بکوشد و برای کسانی میدان مدیریت در مناطق آزاد را فراهم کند که سه شاخصه تخصص، تعهد و اخلاص را با هم داشته باشند و فقط آدم‌های خوب اما بی‌عرضه نباشند. در این صورت است که با تمسک به آموزه‌های مکتب شهید سلیمانی، مناطق آزاد به عرصه کار و تلاش هوشمندانه، اصولی و خستگی‌ناپذیر، برای توسعه و شکوفایی ظرفیت‌های اقتصادی ایران مبدل خواهد شد. ان‌شاءالله.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم

تصریح کرد:

ضرورت رفع موانع زیرساختی

و قانونی در جهت توسعه

مناطق آزاد کشور

صفحه ۸ را بخوانید

معاون امور بندری و حوزه خزر

سازمان منطقه آزاد انزلی اظهار داشت:

نقش موثر منطقه آزاد انزلی

و بندر کاسپین در اجرای

سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

صفحه ۳ را بخوانید

با حکم دبیر شورای عالی مناطق آزاد و

ویژه اقتصادی صورت گرفت:

انتصاب سعید پورزادی

به عنوان سرپرست سازمان

منطقه آزاد کیش

صفحه ۲ را بخوانید



سازمان منطقه آزاد انزلی

TOURIST FREE ZONE

با حکم دبیر شورایی عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی صورت گرفت:

انتصاب سعید پورزادی به عنوان سرپرست سازمان منطقه آزاد کیش



معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش اظهار داشت:

تهیه و تدوین سند راهبردی گردشگری منطقه آزاد کیش

وی ادامه داد: همان طور که در گذشته تشکیل پرونده متقاضیان به صورت فیزیکی به جوامع واگذار شده بود؛ از طریق واگذاری الکترونیکی به مدیران عامل جوامع نیز، درصدد هستیم تا در یک بازه زمانی معقول و استاندارد، مجوز کسب و کار متقاضیان را صادر کنیم.

رضوانی گالشی با بیان این که در حوزه پایش هویت بصری مراکز ارائه خدمات گردشگری در حوزه معاونت عمرانی، جلسات تخصصی را با موضوعات سیما و منظر برگزار کردیم، عنوان کرد: از بهره‌برداران خواستیم که طرح‌های تکمیلی خود را جهت زیباسازی سیما و منظر شهری در میادین و جاهایی که به نوعی گردشگران با آن مکان‌ها درگیر هستند؛ ارائه کنند و این موضوع اجرایی شده و هفته‌های آتی نتیجه این موضوعات، خبررسانی خواهد شد.

معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش از ایجاد سامانه‌های فروش خدمات و محصولات گردشگری خبر داد و عنوان کرد: تمام چکلیست‌های نظارتی ما به صورت الکترونیکی شده و نظارت‌ها و بازدیدهای میدانی عالی خواهد بود و درحال حاضر سامانه آماری، نظارتی، بایگانی به صورت الکترونیکی است و این خارج از موضوع ایجاد پنجره واحد است که تمام دستگاه‌ها ملزم هستند در یک بازه زمانی نسبت به استعلام‌های تخصصی خود اعلام کنند و تا پایان دی‌ماه ۱۴۰۱ این مورد را اطلاع‌رسانی خواهیم کرد.

وی با اشاره به ایجاد سامانه رویدادهای منطقه آزاد کیش به نشانی <http://events.kish.ir> گفت: تمام همایش‌ها، نمایشگاه‌ها و جشنواره‌ها و رویدادها در قالب تقویم گردشگری کیش در این سامانه قرار می‌گیرد و درحال حاضر ۱۰ پیشنهاد از سوی بخش خصوصی وارد سامانه شده که درحال بررسی هستیم تا بتوانیم برنامه مدونی را برای سال آینده انجام دهیم. معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش تعداد هتل ۵ ستاره در کیش را ۱۵ هتل، چهار و سه ستاره را به ترتیب ۸ و ۱۹ هتل، ۲ ستاره را ۵ و یک ستاره را ۳ هتل با مجموع پنج هزار و پانصد و بیست و شش اتاق عنوان کرد و خاطر نشان نمود: دو هتل در کیش با ۸۰۰ تخت حداکثر تا اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۲ به بهره‌برداری می‌رسد و روند ساخت و ساز هتل در کیش به صورتی است که در چهار سال آینده ۲۰ هزار تخت به مجموع ۱۶۱۵۸ تخت فعلی کیش اضافه می‌شود.

متعهد سازمان و دبیرخانه شورایی عالی در اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی ابلاغی توسط مقام معظم رهبری (مدظله العالی) و سند تحول دولت مردمی نسبت به خدمت‌رسانی به فعالین اقتصادی و مردم عزیز و رشد و توسعه فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی منطقه نهایت اهتمام خود را معمول دارید.

توفیق روز افزونتان را در انجام وظایف محوله با رعایت مفاد «عهد نامه مدیران» در دولت مردمی از درگاه خداوند متعال مسئلت دارم.

لازم می‌دانم از زحمات و تلاش‌های جناب آقای مهدی کشاورزچاقچیری در دوران تصدی این مسئولیت قدردانی نموده و برای ایشان آرزوی موفقیت و سربلندی می‌نمایم.

با حکمی از سوی مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورایی عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی، «سعید پورزادی» به عنوان «سرپرست سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی کیش» منصوب شد.

در حکم «حجت‌الله عبدالملکی» آمده است: بنابه اختیار حاصله و هماهنگی به عمل آمده، نظر به سوابق و تجربیات جنابعالی، به موجب این ابلاغ به عنوان «سرپرست سازمان منطقه آزاد کیش» منصوب می‌شوید.

لازم است تا انجام فرآیند انتخاب مدیرعامل جدید براساس قانون چگونگی اداره مناطق آزاد، با هماهنگی اینجانب نسبت به اداره امور سازمان اقدام نمایید. انتظار می‌رود با هم‌اندیشی صاحب‌نظران و همکاران



معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش در نشستی با اصحاب رسانه عملکرد ۹ ماهه سال جاری معاونت متبوع خود را تشریح کرد.

مرتضی رضوانی گالشی در گفت‌وگو با اصحاب رسانه با بیان این که در گذشته تسهیلات بانکی به پروژه‌های گردشگری درحال تکمیل کیش اختصاص نیافته است، اظهار داشت: طبق تفاهم‌نامه‌ای که با وزارت میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری منعقد کردیم، مقرر شد تا پروژه‌های بالای ۶۰ درصد پیشرفت کاری را برای اخذ تسهیلات ۳ درصد با سه‌سال تنفس به بانک‌های عامل معرفی کنیم که این مهم، تکمیل و اتمام پروژه‌های درحال ساخت را تسریع می‌بخشد.

وی تاکید کرد: برای تکمیل و اتمام ۱۵ پروژه درحال ساخت که متقاضی تسهیلات در آینده هستند، ۱۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات برآورد شده است که بهره‌برداری از آنها، تعدیل و کاهش قیمت‌ها و رضایت‌مندی گردشگران را به همراه خواهد داشت.

معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش افزود: درصدد هستیم طی تفاهم‌نامه‌ای با وزارت میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری، برای پروژه‌های خرد و متوسط تسهیلات با نرخ بهره کم لحاظ کنیم.

رضوانی گالشی اظهار کرد: ۶۸ پروژه در جزیره کیش درحال ساخت است که در قالب کاربری‌های مختلف، هتل و تاسیسات گردشگری ۱۷ گانه تعریف می‌شود که بوم‌گردی، دهکده‌های گردشگری و تک‌برندها را نیز در برمی‌گیرد.

وی با اشاره به عزم سازمان منطقه آزاد کیش در فسخ پروژه‌های گردشگری که ۱۰ یا ۱۵ سال مسکوت و فاقد پیشرفت فیزیکی

بوده و یا کمتر از ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشتند، گفت: در کمیسیون اقتصادی و ارزشیابی زمین سازمان، این پروژه‌ها از حیث استحکام بنا و مباحث دیگر مورد بررسی قرار گرفته و فسخ می‌شود تا در درازمدت بتوانیم با تهیه و تدوین بسته‌های سرمایه‌گذاری، از طریق تشریفات قانونی، به سرمایه‌گذار واقعی واگذار کنیم.

معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش افزود: جهت ثبت ۸ اثر کیش در حوزه میراث فرهنگی و ۸ اثر در حوزه میراث ناملموس (آیین، باور و اعتقاد) تشکیل پرونده داده‌ایم و مراحل قانونی آن از طریق وزارت میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری درحال انجام است.

رضوانی گالشی از ایجاد بازارچه موقت فروش صنایع‌دستی و سوغات در حوزه گردشگری تا یک‌ماه آینده در کیش خبر داد و اذعان نمود: صنایع‌دستی از بین رفته یا فراموش شده در جزیره زیبای کیش به همراه سایر صنایع‌دستی کشورمان در قالب بازارچه‌های صنایع‌دستی در جزیره زیبای کیش بر پا خواهد شد.

وی با اشاره به تهیه و تدوین برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت گفت: پیش‌بینی بودجه جهت تهیه و تدوین بسته و تقویم آموزشی از سال‌های گذشته انجام شده، ولی مبلغ آن مکفی نبوده است؛ اما با همین بودجه فعلی، تورهای آموزشی را برای گروه‌های هدف گردشگری تعریف کردیم تا در ارتقا کیفیت ارائه خدمات به گردشگران، مؤثرتر واقع شود.

معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش از آغاز آموزش شاغلان حوزه گردشگری از ۲۰ روز آینده با همکاری موسسه آموزشی علوم و فنون کیش خبر داد و افزود: برای گروه هدف گردشگری اعم از هتل‌ها، مراکز پذیرایی، تک‌برندها، کلوپ‌ها و افرادی که در ارائه قیمت‌ها و خدمات تاثیرگذار هستند؛ آموزش‌های لازم را در راستای ستاد سفرهای نوروزی تدارک دیده‌ایم.

رضوانی گالشی ادامه داد: برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی با همکاری جوامع صنفی در دستور کار برنامه سال آینده معاونت گردشگری سازمان است و سعی کردیم با تخصصی اعتبار، بحث آموزش را پررنگ‌تر از امسال لحاظ و بستری را فراهم کنیم که آموزش‌ها، کاربردی‌تر و موثرتر باشد.

وی با اشاره به مرمت ابنیه تاریخی و با ارزش در کیش از جمله کاخ مرجان، از واگذاری این ابنیه به علاقه‌مندان به سرمایه‌گذاری در خانه‌ها و بناهای تاریخی با رعایت تشریفات قانونی خبر داد و اظهار کرد: درحال حاضر افرادی متقاضی سرمایه‌گذاری در

معاون عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش عنوان کرد:

ذخیره آب‌های زیرزمینی در راستای حفظ محیط زیست جزیره کیش

در راستای حفظ محیط زیست جزیره کیش؛ چراکه تخلیه آب باران در شبکه فاضلاب موجب اختلال در فرآیند تصفیه می‌شود.

لازم به ذکر است، مدیریت امور زیربنایی معاونت عمرانی سازمان منطقه آزاد کیش و معاونت شهرسازی شرکت عمران، آب و خدمات آماده پاسخگویی به سولات فنی مالکان و ساکنان جزیره کیش هستند.

کیش درخواست می‌شود برای دستیابی به این امر مهم، نسبت به مدیریت آب‌های ناشی از بارندگی و جلوگیری از ورود آن به شبکه فاضلاب شهری و تخلیه در معابر عمومی اقدام کنند.

معاون عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش در پایان اظهار داشت: مالکان می‌توانند با ایجاد مخازن ذخیره یا حفاری چاه‌های گالری‌دار، به تغذیه آب زیرزمینی

معاون عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش، ایجاد مخازن ذخیره یا حفاری چاه‌های گالری‌دار جهت تغذیه آب زیر زمینی را یکی از اقدامات مهم در راستای حفظ محیط زیست کیش عنوان کرد.

سعید پورزادی با تاکید بر فرهنگ‌سازی استفاده بهینه از آب‌های سطحی ناشی از بارندگی و جلوگیری از تخلیه روان آب‌ها در شبکه فاضلاب، گفت: از مالکان املاک در

حجت الاسلام والمسلمین علیرضا بی‌نیاز امام‌جمعه کیش بیان داشت:

نهم‌دی، روز میثاق امت و ولایت برای خاموش کردن فتنه‌های دشمنان

گرفته است، اظهار داشت: آمریکا جمهوری اسلامی ایران را مانع غارتگری در منطقه تصور می‌کند که باوری درست بوده و مقام معظم رهبری نیز پیش‌بینی کرده اند آمریکا درحال افول، انحطاط و سقوط است و تمام درگیری‌های موجود در منطقه برای تاخیر در فروپاشی آمریکا است.

شایان ذکر است، مردم ولایت‌مدار جزیره کیش پس از اقامه نماز جمعه، با اجتماع در مصلی بزرگ کیش آیین حماسه نهم دی‌ماه را گرامی داشتند.

گفتنی است، شرکت‌کنندگان در این مراسم با سر دادن شعارهایی از جمله «وای اگر خامنه‌ای حکم جهادم دهد، ارتش دنیا نتواند که جوابم دهد؛ مرگ بر آمریکا، مرگ بر اسرائیل و مرگ بر انگلیس و ما اهل کوفه نیستیم علی تنها بماند»، بار دیگر با محکوم کردن فتنه‌های دشمنان با ولایت فقیه و آرمان‌های مقدس نظام اسلامی تجدیدمیثاق کردند.

سپهد حاج قاسم سلیمانی گفت: این سردار بزرگ، الگوی بصیرت است و همان‌طور که مقام معظم رهبری فرمودند به ایشان باید به چشم یک مکتب و درس نگاه کرد.

وی با تاکید بر این‌که پیروز نهایی میدان نبرد جبهه حق و مقاومت است، افزود: سردار سلیمانی قهرمان ملت ایران در محور مقاومت است و راه این شهید چه در زمان حیات وی و چه پس از شهادتش ادامه داشته و دشمنان باید آماده انتقام سخت ایران اسلامی باشند.

امام‌جمعه کیش با اشاره به برگزاری نخستین کنگره ملی شهدای غواص در کیش گفت: این کنگره حرکتی فرهنگی و شایسته تقدیر است و باید با کمک سازمان منطقه آزاد کیش، اصناف، مردم و بخش خصوصی این یادواره هر ساله در کیش برگزار شود.

حجت الاسلام والمسلمین بی‌نیاز با بیان این‌که عصر دو قطبی استکبار و اسلام شکل

اشاره به حماسه نهم‌دی ۸۸ از آن به عنوان روز بصیرت و میثاق بین امت و ولایت نام برد و گفت: در این روز مردم با حضور خود ثابت کردند پای ارزش‌های دینی خود ایستاده و همیشه در صحنه حضور دارند و با اطاعت و پیروی از ولایت فقیه، بار دیگر فتنه‌های دشمنان را خاموش کردند.

امام جمعه کیش تاکید کرد: مردم به عنوان مدافعان ارزش‌های نظام و اسلام حاضر به تحمل سختی‌ها هستند، اما توهین به ارزش‌های دینی و نظام اسلامی را تحمل نمی‌کنند.

بی‌نیاز اظهار داشت: دشمن با استفاده از جنگ ترکیبی و با حمایت صهیونیست‌ها و رسانه‌های غربی برای ضربه‌زدن به نظام جمهوری اسلامی تلاش بسیاری کردند، اما با حضور مقتدرانه، بصیرانه و ولایت‌مدارانه مردم و درایت رهبری و مسئولان، بار دیگر شکست خوردند.

امام‌جمعه کیش با اشاره به سالروز شهادت سردار



کردن فتنه‌های دشمنان یاد کرد.

حجت الاسلام والمسلمین علیرضا بی‌نیاز ضمن دعوت عموم مردم به تقوای الهی، با

امام‌جمعه کیش، از نهم‌دی به عنوان روز حماسه‌آفرینی مردم ولایت‌مدار و با بصیرت ایران اسلامی و میثاق امت و ولایت برای خاموش

معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی اظهار داشت:

نقش موثر منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین در اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

محسوب می‌شود. انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری مشترک از طریق مناطق آزاد می‌تواند نقش بسزایی در ایجاد همگرایی اقتصادی با کشورهای منطقه ایجاد کند. انعقاد تفاهم‌نامه همکاری فی مابین مناطق آزاد چابهار و انزلی با منطقه ویژه لوتوس و انجمن حمل‌ونقل هند در اجلاس کمیسیون مشترک ایران و روسیه؛ نمونه‌ای از امکان توسعه روابط اقتصادی از طریق مناطق آزاد کشور با کشورهای همسایه و منطقه می‌باشد.

معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی گفت: وجود شهرک‌های صنعتی و احداث شهرک صنعتی جدید در منطقه آزاد انزلی با هدف جذب و فعالسازی شرکت‌های نوآور و صادرکننده کالا می‌تواند نقش بسزایی در تکمیل زنجیره ارزش ایجاد نماید.

افقی افزود: از دیگر مزیت‌های منطقه آزاد انزلی در توسعه تجارت، وجود گمرک تخصصی، وجود نهادهای مالی و بیمه‌ای، فاصله کم تا بازار مصرف کاهش هزینه‌ها به عنوان تسهیلات مناطق آزاد، ساخت سردخانه در مجتمع بندری کاسپین و زیرساخت‌های بندری و تکمیل اسکله‌های بندر نسل سوم توسط بخش خصوصی و ساخت شهرک صنعتی شماره ۳ در پسرکانه این بندر، می‌تواند به عنوان یک مزیت برای فعالسازی کربودهای عبوری از منطقه آزاد انزلی بشمارد.

وی ادامه داد: به منظور اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، می‌توان به نقش موثر منطقه آزاد انزلی و مجتمع بندری کاسپین با وجود مزیت‌های متنوع در توسعه و افزایش «صادرات کالا و خدمات» از طریق این بندر اشاره کرد. علاوه بر این، با توجه به ورود نهادهای تولید و کالاهای اساسی از بنادر شمالی و امکان فرآوری کالاهای وارداتی به عنوان یک مزیت برای فعالسازی کربودهای عبوری از منطقه آزاد انزلی بشمارد.

وی ادامه داد: به منظور اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، می‌توان به نقش موثر منطقه آزاد انزلی و مجتمع بندری کاسپین با وجود مزیت‌های متنوع در توسعه و افزایش «صادرات کالا و خدمات» از طریق این بندر اشاره کرد. علاوه بر این، با توجه به ورود نهادهای تولید و کالاهای اساسی از بنادر شمالی و امکان فرآوری کالاهای وارداتی به عنوان یک مزیت برای فعالسازی کربودهای عبوری از منطقه آزاد انزلی بشمارد.

افقی در پاسخ به این سوال که چرا با وجود آن که می‌توان خطوط ویژه‌ای را از مسیر مناطق آزاد برای اجرایی کردن ترانزیت بین‌المللی ترسیم کرد، اما تاکنون به صورت جدی این هم‌افزایی میان مناطق شکل نگرفته است، اظهار داشت: هر یک از مناطق ظرفیت و مزیت جغرافیایی و نیز زیرساخت‌های لجستیکی منحصر به فردی دارند؛ به عنوان مثال انزلی با داشتن دو مجتمع بندری، منطقه آزاد اینچبهرون با داشتن خطوط ریلی، چابهار با داشتن بندر چابهار و... اما اساس کربودهای تجاری راه‌آهن است که به دلیل تکمیل نبودن خطوط راه‌آهن، این ارتباط حمل‌ونقلی بین مناطق آزاد آن طور که باید ایجاد نگردد.

معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی در پایان در خصوص نقش آفرینی مناطق آزاد در ترانزیت کالا به موارد ذیل اشاره نمود:

- ♦ با توجه به مزیت‌های سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد، این مناطق می‌توانند به عنوان هاب تولید و صادرات باشند.
- ♦ شناسایی نقاط ضعف و قوت و تهدیدها و فرصت‌های مناطق آزاد و کشورهای همسایه در جهت توسعه ترانزیت و رفع موانع و نواقص موجود.
- ♦ بهبود مستمر و رفع نواقص و ضعف هریک از مناطق آزاد در عرصه لجستیک.
- ♦ تدوین برنامه هماهنگ و همکارانه مناطق آزاد جهت شتاب‌دهی به نقش آفرینی کشور در لجستیک منطقه‌ای و جهانی.
- ♦ تدوین الگوهای مطلوب حکمرانی جهت پیشینه‌سازی بهره‌مندی از فرصت‌های قابل دستیابی در عرصه لجستیک.

افقی افزود: در عصر جهانی شدن، مدیریت صحیح زنجیره تامین، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین تولید، پردازش یا محل مصرف کالاها، به حداقل رساندن هزینه‌های تولید، نقش مناطق به عنوان مبادی ورودی و خروجی کالاها، هر روز پررنگ‌تر از گذشته می‌شود، که می‌تواند در کاهش هزینه حمل و تاثیر مستقیم بر هزینه تمام‌شده کالا یا خدمات تولیدی اثرگذار باشد. لذا به منظور توسعه ترانزیت و فعالسازی کربودهای تجاری عبوری از ایران می‌توان از طریق سه دهلیز غربی، شرقی و دهلیز کاسپین بهره برد.

وی ادامه داد: کریدور شمال-جنوب، مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا می‌باشد که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان، تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر می‌باشد. راه‌گذر شمال-جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این راه‌گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری، در رقابتی همه‌جانبه، به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند. تکمیل نبودن خطوط راه‌آهن، فرسوده بودن کامیون‌ها، کمبود واگن‌ها و بروکراسی‌های اداری در گمرکات و تجهیزات بندری موجود و حتی عمر بالای کشتی‌های تجاری باعث گردیده تا زنجیره تامین جهت ترانزیت و عبور کالا از ایران با چالش مواجه شود.

معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی در ادامه به ضعف زیرساخت‌ها در ایران اشاره کرد و گفت: مشکل عمده کریدور شمال-جنوب است و برای تکمیل آن چند مشکل عمده وجود دارد:

الف) عدم تکمیل راه‌آهن رشت-بندر کاسپین
خط آهن قزوین-رشت-انزلی، از ایستگاه رشت به دو شاخه رشت-انزلی به طول ۴۰ کیلومتر و رشت-استارابه طول ۱۷۰ کیلومتر تقسیم می‌شود. البته با توجه به احداث خط راه‌آهن رشت-بندر کاسپین، در سال جاری شاهد تکمیل شدن این خط و اتصال ریل به مجتمع بندری کاسپین خواهیم بود و می‌توانیم یک کریدور با استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی از مسیر منطقه آزاد انزلی راه‌آهن باشیم.

ب) عدم تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان
خط آهن چابهار-زاهدان به طول ۵۸۰ کیلومتر که حدود ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و ریل‌گذاری آن شروع شده و انتظار می‌رود ظرف چند سال آینده راه‌اندازی شود.

افقی در پاسخ به این سوال که باتوجه به این که مناطق آزاد ایران در مبادی ورودی و خروجی کشور قرار گرفته‌اند، چگونه می‌توان یک برنامه عملیاتی و استراتژیک برای توسعه صنعت ترانزیت کشور از کریدور این مناطق تعریف نمود، گفت: یکی از برنامه‌های شورای لجستیک در مناطق آزاد، تسهیل فرایندها و شناسایی گلوگاه‌ها و موانع ترانزیت است.

با عنایت به این که براساس ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، سایر دستگاه‌های اجرایی در مناطق آزاد، می‌توانند در هماهنگی ارگان‌های تاثیرگذار در فرایند لجستیک هماهنگی و همکاری شایسته‌تری ایجاد نمود و به عنوان یک طرح پایلوت برای کل کشور در نظر گرفت.

وی اظهار داشت: منطقه آزاد انزلی به عنوان دروازه ورود ایران به اوراسیا، با بهره‌مندی از دو بندر فعال و زیرساخت‌های لجستیکی و ترانزیتی و ظرفیت‌های مناطق آزاد برای فعالسازی کربودها

یکی از مزیت‌های مناطق آزاد، امکان واردات مواد اولیه، تولید کالا در مناطق و صادرات محصول تولیدی به خارج از کشور می‌باشد که علاوه بر کاهش هزینه تمام‌شده، اشتغال‌زایی، رونق تولید و خلق ارزش می‌نماید که با ارتباط میان مناطق می‌توان شاهد استفاده بهینه از این ظرفیت در مناطق آزاد بود، به طوری که مواد اولیه از یک منطقه وارد و محصول تولید شده در منطقه بدون پرداخت عوارض گمرکی به منطقه آزاد دیگر ترانزیت و از آنجا به خارج از کشور صادر گردد.

وی در رابطه با نقش وزارتخانه‌ها از جمله راه و شهرسازی جهت بافعل‌سازی این ظرفیت‌ها، اذعان نمود: یکی از موانع توسعه لجستیک، نامشخص بودن متولی لجستیک در کشور است. عوامل و دستگاه‌های مختلفی در این حوزه تاثیرگذار هستند. گمرک، راه‌آهن، کشاورزی، استاندارد، بنادر و... سازمان‌هایی که در هزینه‌ها و زمان ترخیص، حمل، صدور مجوزها و... ایفاگر نقش هستند. به طور کلی سه وزارتخانه راه، صمت و اقتصاد در این زمینه متولی هستند.

لرغم تکمیل زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی و دریایی همچون تکمیل خطوط ریلی، رفع کمبود واگن و لوکوموتیو، نوسازی ناوگان کامیون‌ها و رفع نواقص جاده‌ای، افزایش شناورهای تجاری و تجهیزات بندری و کانتینرهای حمل کالا به عنوان سخت‌افزارهای لجستیکی و اصلاح فرایندها و استفاده از فناوری‌های نوین و مدیریت زنجیره‌های تامین به عنوان زیرساخت‌های نرم‌افزاری محسوب می‌شوند که به دلیل وحدت فرماندهی در مناطق آزاد و اختیارات قانونی این مناطق، این هماهنگی بین دستگاه‌ها می‌تواند در جهت اصلاح فرایندها و نیز بهبود زیرساخت‌ها و تأسیسات و ماشین‌آلات تخلیه و بارگیری کالا به دلیل معافیت‌های گمرکی ارزان‌تر تامین گردد که علاوه بر رونق مناطق آزاد، باعث رشد و رونق کشور نیز می‌شوند.

معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی در خصوص چالش‌هایی که در حوزه ترانزیت کشور خصوصا مناطق آزاد وجود دارد، بیان کرد: یکی از اقدامات دبیرخانه شورایی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، تشکیل شورای لجستیک مناطق آزاد کشور است که با هم‌افزایی ظرفیت و مزیت‌های نسبی و رقابتی مناطق می‌تواند در توسعه همگرایی اقتصادی با کشورهای منطقه موثر باشند. باتوجه به موقعیت مناطق آزاد در کشور و دسترسی به سه عامل ترانزیت یعنی جاده، ریل و بندر می‌توان مناطق آزاد را شاهراه ترانزیت کشور خواند. به دلیل نگرش کشورهای حاشیه خزر در استفاده از ظرفیت‌های دریامحور، شاهد افزایش ظرفیت بنادر داخلی و خارجی خزر هستیم، به طوری که در چند سال اخیر تعداد اسکله‌های بنادر انزلی و امیرآباد افزایش یافته و زیرساخت‌های بنادر کاسپین و استارا با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و سازمان‌های متولی، درحال توسعه و تکمیل می‌باشد. این امر در کشورهای دیگر حاشیه خزر نیز در سال‌های اخیر قوت گرفته است؛ که از آن جمله می‌توان سرمایه‌گذاری‌های شرکت‌های آمریکایی، روسی و چینی در بندر آکتائو قزاقستان و ساخت بنادر جدید کوریک در قزاقستان و بندر الت در آذربایجان و بندر جدید لاکان و لوتوس در روسیه را برشمرد. در همین راستا شرکت کشتیرانی دریای خزر نیز سرمایه‌گذاری قابل توجهی در بندر سالیانکا روسیه نموده است تا باعث تکمیل زنجیره تامین در این خط دریایی گردد.

عابری از ایران هستند که در کنار تحریم‌های اقتصادی، به عنوان رقبای مسیرهای ترانزیتی ایران ایفای نقش می‌کنند. با احداث مسیرهای ریلی در کشورهای رقیب و ایجاد بسترهای مناسب حمل‌ونقلی در آن کشورها، می‌توان شاهد کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و کاهش زمان حمل کالا در آن کشورها باشیم که در کنار تحریم‌های ناچونمردانه غرب، شرکت‌های بین‌المللی را وادار خواهد کرد تا علاوه بر اقتصادی بودن آن مسیرها، ریسک تحریم را نیز متقبل نشده و مسیرهای جایگزین ایران را انتخاب نمایند.

معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی در پاسخ به این سوال که نقاط تلاقی ترانزیتی ایران در سطح بین‌المللی با مناطق آزاد را چگونه ارزیابی می‌کنید، اظهار کرد: کربودهای تجاری می‌توانند به عنوان پدافند غیرعامل و نقشی تعیین‌کننده در دور زدن تحریم‌ها، تامین مواد اولیه و کسب درآمدهای ارزی کشور محسوب گردند. موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور، هر یک دارای مزیت‌های جغرافیایی خاص با کشورهای هدف و هم‌مرز هستند که در کنار مزیت‌های قانونی مشترک می‌توانند در توسعه تجارت و صنعت اثرگذار باشند. در کنار مناطق آزاد هشتگانه فعلی، مناطق آزاد جدیدی نیز در حال فعال شدن هستند که می‌توانند در این توسعه کمک شایانی نمایند. با نگاهی اجمالی به مناطق آزاد جدید، مشاهده می‌شود کشورهای همسایه شمال شرقی، شرق نیز مورد هدف توسعه تجارت با مناطق آزاد قرار گرفته است و تعداد این مناطق در نیمه غربی کشور نیز افزایش یافته است.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.



امین افقی معاون امور بندری و حوزه خزر سازمان منطقه آزاد انزلی در گفت‌وگو با نشریه، به ظرفیت‌ها و پتانسیل کشور در بحث ترانزیت و لجستیک اشاره و تاکید کرد: لجستیک مجموعه عوامل تاثیرگذار بر حمل‌ونقل است که با بهبود روش‌های حمل‌ونقل و وسایل حمل و نیز اصلاح فرایندها می‌توان شاهد کاهش هزینه‌ها و زمان حمل کالا باشیم.

طبق گفته وی؛ کربودهای عبوری از کشورهای رقیب منطقه‌ای نیز در حال دور زدن مسیرهای ترانزیتی عبوری از ایران هستند که در کنار تحریم‌های اقتصادی، به عنوان رقبای مسیرهای ترانزیتی ایران ایفای نقش می‌کنند.

افقی در خصوص فرصت‌ها و ظرفیت‌های کشور برای بحث ترانزیت و لجستیک گفت: باتوجه به تغییرات در دیپلماسی تجاری کشور؛ عضویت ایران در اتحادیه اوراسیا و سازمان همکاری‌های شانگهای و همچنین قراردادهای تفاهم‌نامه تجاری با کشورهای روسیه و چین؛ توسعه روابط اقتصادی با کشورهای همسایه به عنوان اهداف کلان تجارت بین‌الملل جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته است. از سوی دیگر توسعه کشورهای چین و هند در صنعت و اقتصاد و تحریم‌های جهانی علیه کشور روسیه و موقعیت ژئوپلیتیک ایران با این قدرت‌های اقتصادی، قرار گرفتن در کریدور شمال-جنوب و نیز قرارگیری در مسیر ابرپروژه «یک کمربند، یک جاده» دولت چین، امکان بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی و کسب درآمدهای ترانزیتی بیش از گذشته مهیا گردیده است.

وی ادامه داد: براساس نظر بسیاری از کارشناسان حوزه لجستیک، سه عامل زمان، هزینه و امنیت نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل ایفا می‌کنند. برای فعال شدن مسیرهای ترانزیتی باید بر روی کاهش زمان و هزینه این عوامل تلاش کرد. لجستیک به عنوان یکی از عوامل تاثیرگذار بر دو عامل هزینه و زمان، نقش آفرین است. درواقع لجستیک مجموعه عوامل تاثیرگذار بر حمل‌ونقل است که با بهبود روش‌های حمل‌ونقل و وسایل حمل و نیز اصلاح فرایندها، می‌توان شاهد کاهش هزینه‌ها و زمان حمل کالا باشیم. از طرفی، کربودهای عبوری از کشورهای رقیب منطقه‌ای نیز در حال دور زدن مسیرهای ترانزیتی

مناطق در نیمه غربی کشور نیز افزایش یافته است. افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

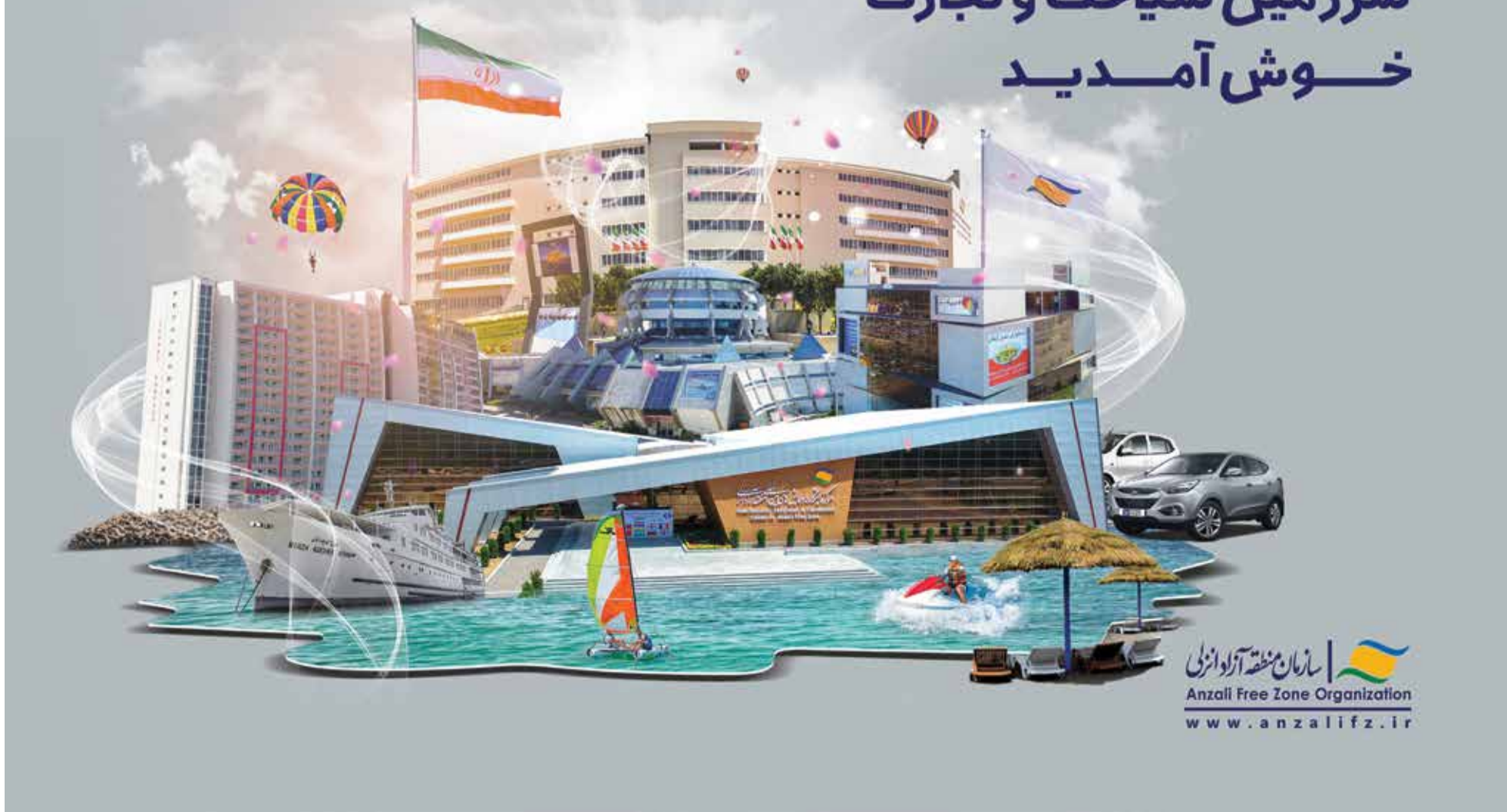
افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

افقی در خصوص اینکه مناطق آزاد از چه ظرفیت‌ها و مزیت‌های قانونی و امکانات زیرساختی در حوزه ترانزیت برخوردار هستند، گفت: باتوجه به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد کشور که عمدتاً در مناطق مرزی کشور واقع شده‌اند، هر یک دارای زیرساخت‌های اقتصادی خاص و برای شده‌اند، خاصی برنامه‌ریزی شده‌اند که شامل قطب‌های گردشگری، تجارت و صنعت می‌باشد و براساس همین طرح‌های مختلف، هر یک از مناطق احداث و یا در حال ساخت می‌باشد. وجود بندر، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های گمرکی در برخی از این مناطق را می‌توان از زیرساخت‌های لجستیکی مناطق آزاد جهت توسعه ترانزیت و یا واردات و صادرات کالا دانست.

به منطقه آزاد انزلی سرزمین سیاحت و تجارت خوش آمدید



تحقق استراتژی توسعه صنعتی به وسیله مناطق آزاد

یادداشت:

مهرداد کاظمی کارشناس مناطق آزاد

مناطق آزاد براساس این اعتقاد شکل گرفته‌اند که تجارت موتور رشد و توسعه اقتصادی یک کشور است. درواقع مناطق آزاد به‌مثابه الگوی نمونه برای اصلاح ساختار اقتصاد کشور برای انطباق با تحولات پدید آمده در اقتصاد جهانی محسوب می‌شوند؛ که باتوجه به اینکه ساختار اقتصاد کشور از طریق حذف موانع اداری و برقراری مقررات آسان و در عین حال، تقویت کنترل‌ها و نظارت‌های کلان اصلاح می‌شود، مناطق آزاد می‌توانند به عنوان ابزاری برای طراحی، آزمون و تکامل برنامه‌ای اصلاح ساختاری و بهره‌برداری از نتایج آن به منظور تسری اصلاحات به سرزمین اصلی موردتوجه قرار گیرند.
این مناطق کانون تئذیه و توسعه برای کشورهایی هستند که می‌دانند در جهان امروز چگونه خود را به لحاظ اقتصادی، تکنولوژیکی و سیاسی جهت‌دهی کنند.

مسئله مناطق آزاد وسیله‌ای برای ورود به بازارهای جهانی و به عنوان پدیده‌های فراگیر و ابزاری برای تحقق استراتژی‌های توسعه برون‌نگر با تاکید بر سیاست توسعه صادرات موردتوجه قرار گرفته‌اند و با بهره‌گیری از برتری‌های نسبی توانند به عنوان ابزاری برای بین‌المللی حضور پیدا می‌کنند و می‌توانند به عنوان تسریع کننده ارتباط با اقتصاد داخلی به کار روند، که این افزایش ارتباط با بازارهای بین‌المللی در تجارت داخلی اهمیت زیادی دارد و می‌تواند در اقتصاد و تجارت داخلی موثر باشد و موجب توسعه و رونق تجارت داخلی شوند.
درواقع ایجاد مناطق آزاد می‌تواند آزادی مبادلات تجاری را تأمین کند و نتیجه این اقدامات، تسریر شدن مداوم سرمایه‌های خارجی به کشور در همه صنایع است و بنابراین به وسیله مناطق آزاد استراتژی توسعه صنعتی از طریق گسترش صادرات به ثمر می‌رسد.

می‌توان گفت مجریان و برنامه‌ریزان توسعه، با پیگیری سیاست برون‌نگر ضمن اقدام به ایجاد مناطق آزاد و میل ساختن آنها به ابزار توسعه اقتصادی و بازگشایی اقتصاد، توانستند از این مناطق به عنوان سازوکاری متناسب جهت توسعه صنعتی استفاده نمایند.
درواقع مناطق آزاد می‌توانند با جذب برخی تخصص‌های فنی و سرمایه‌ای ازجمله مدیریت سرمایه و همچنین تکنولوژی موردنیاز، به جریان توسعه صنعتی کشور یاری رسانند، که با این وسیله می‌توان عوامل تولید داخلی را با علم و دانش فنی نوین تلفیق کرده و کشور را در مسیر توسعه و همسو با اقتصاد جهانی قرار داد.

در حقیقت با ایجاد مناطق آزاد خرید مواد خام، کالاهای نیمه‌ساخته و ماشین‌آلات کشور میزبان توسط بنگاه‌های مستقر در مناطق آزاد افزایش پیدا می‌کند که این عامل خود سبب انتقال فن آوری هم می‌شود و این جریان یعنی انتقال تخصص‌های فنی و سرمایه‌ای و تکنولوژی نوین باعث توسعه صنعتی کشور میزبان می‌شود و این توسعه در صنعت و تولیدات یک کشور می‌تواند در تجارت داخلی کشور تسریع تاثیرات زیادی بگذارد.
بی‌تردید با توسعه صنعت و تولیدات در کشور خصوصاً اگر این توسعه با تکنولوژی نوین همراه باشد، تجارت کشورها و در بخش صادرات رونق بیشتری خواهد گرفت.
همچنین در صورتی که پایگاه صنعتی نسبتاً توسعه یافته‌ای در کشور وجود داشته باشد، این امر مشوق شرکت‌های خارجی برای ارتباط با اقتصاد داخلی خواهد بود که از این طریق نیز تجارت داخلی در مسیر پیشرفت و توسعه قرار خواهد گرفت.

در کل تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد که مناطق آزاد، پلی میان اقتصاد داخلی و جهانی با جهت‌گیری تولیدی، صادراتی، انتقال تکنولوژی و رشد و توسعه اقتصادی بوده است.
درواقع، مناطق آزاد در کشورهای درحال توسعه، ابزار توسعه اقتصادی برای کل اقتصاد در نظر گرفته می‌شوند، نه منطقه‌ای صرفاً تجاری. کشورهای موفق، مناطق آزاد را وسیله‌ای برای ورود به بازار جهانی و بهره‌گیری از برتری‌های نسبی در بازرگانی بین‌المللی می‌دانند و امیدوار هستند مناطق مذکور یاری دهنده آنان در راهیای از فقر و عقب‌ماندگی باشند.
تکنولوژی، مدیریت و سرمایه را به کشور آنها وارد کنند و عوامل تولید داخلی را با عوامل علمی و دانش فنی خارج تلفیق نمایند و سرانجام کشور را در مسیر توسعه صنعتی و در درازمدت در رده کشورهای توسعه یافته و صنعتی قرار دهد.

هر چند نرخ بازدهی در این مناطق عموماً مثبت است، ما از میان شمار بسیار مناطق آزاد و پردازش صادرات جهان، جز از انگلیزها و مشوق‌های ارائه‌شده در این مناطق، تنها مناطقی موفق بوده‌اند و توانسته‌اند نقش اساسی در توسعه اقتصادی و صنعتی کشورها ایفا نمایند، که در جایگاه مناسب در میان بسته‌های سیاسی کل کشور نشسته‌اند و حرکات پیوسته و یابانی را در سطح ملی برای جبران عقب‌ماندگی‌های اقتصادی و اجتماعی خود سازمان داده و دستیابی به پیشرفت رشد و توسعه ورود به عرصه تولید و تجارت در جهان را در دست‌نرکار خویش قرار داده‌اند.

بدین معنا ایجاد مناطق آزاد در هر کشور را نباید به صورت اقدامی مجزا از اقتصاد ملی، بلکه باید به منزله ابزاری برای توسعه صنعتی و بخشی از راهبردهای کلان برای توسعه اقتصادی و اجتماعی تلقی کرد.
در غیر این صورت این مناطق تنها جنبه نمایشی و غیرواقعی به صورتی مجزا از تمامیت اقتصاد کشورها را خواهند داشت.

گزارش

در گفت‌وگو با مهرداد بوجاریان فعال اقتصادی در منطقه آزاد اروند مطرح شد:

لزوم بازگشت اختیارات و استقلال عمل به مناطق آزاد در دوره جدید دبیرخانه

سرمایه‌گذاری‌ها در مناطق آزاد کشور باشیم.

تصدی‌گری دستگاه‌های اجرایی در مناطق آزاد

شایبیت اصلی مناطق آزاد موضوع ماده۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور می‌باشد که تأکیدی بر ماده۲۷ قانون چگونگی مناطق آزاد است. در سال۱۳۷۲ یعنی زمانی‌که در مجلس چهارم قوانین مناطق آزاد تدوین و ابلاغ شد، همچنین در ماده۲۵ برنامه چهارم توسعه، در ماده۱۱۲ برنامه پنجم توسعه و ماده۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور اذعان شده که تمامی دستگاه‌های اجرایی بایداختیارات خود را به مدیران عامل سازمان‌های مناطق آزاد به عنوان بالاترین مقام اجرایی در مناطق تفویض کنند، به جز دستگاه‌های دفاعی و امنیتی که آن هم یک تبصره‌ای از ماده۶۵ است که آن را نیز با صلاحدید مقام معظم رهبری می‌توانند تبدیل کنند موضوع ماده۶۵ صراحت دارد و کاملاً شفاف بیان کرده که دستگاه‌های اجرایی اختیارانشان را تفویض کنند، ولی متأسفانه شاهد هستیم که بسیاری از دستگاه‌های اجرایی کشور همچنان علاقه‌مند هستند که در مناطق آزادتصدی‌گری داشته باشند و این تصدی‌گری یعنی اختلاف، تناقض و مانع توسعه بودن. بنده فکر می‌کنم اجرای دقیق و کامل ماده۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور می‌تواند اولین دستاورد دبیر جدید شوراییالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی باشد که آن‌شالله شاهد این باشیم که این قانون به درستی و تحولی در مناطق آزاد رخ خواهد داد.

از بین رفتن استقلال دبیرخانه شوراییالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

با اختلافی که میان مجلسی‌ها و دبیر وقت شوراییالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به‌وجود آمد ماده۳۳ در برنامه ششم توسعه گنجانده شد و متأسفانه بهارستان‌نشین‌ها اختیارابت دبیرخانه شوراییالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را زبرمجموعه وزرات امور اقتصادی و دارایی بردند.وزرات اقتصاد مجموعه‌های بسیار بزرگ و پر دردرسی دارد که باید توسط این وزارت‌خانه مدیریت شود.زمانی که مجلس تصمیم به زیرمجموعه بردن دبیرخانه گرفت، آقای طیبینی‌وزیر اقتصاد بودند. ایشان در آن زمان نیز متخالف این موضوع بودند و گفتند که این وزارت‌خانه عریض و طویل را باید مدیریت کنیم، از گمرک جمهوری اسلامی گرفته تا بانک مرکزی، سازمان امور مالیاتی و… همه هه اینها زیرمجموعه وزرات اقتصاد است و هر کلام دردرهای خاص خود را درن بردن، مثل اختیارات دبیرخانه زیرنظر وزارت اقتصاد هم وزارت‌خانه آزاد شوند. حتی در آن زمان دولت ایجاد تمدل اختیارات دبیرخانه را از مناطق آزادسلب می‌کند.

امیدواریم با انتخاب آقای حجت‌الله عبدالملکی به عنوان دبیر شوراییالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، این قوانین اصلاح گردد. لذا امیدواریم شاهد روزهای بهتری باشیم و معضلات و مشکلات که مجلس و دستگاه‌های اجرایی در ارتباط با مناطق آزاد ایجاد کردند، توسط ایشان مرتفع شود. ما به خیال آسوده سرمایه‌گذاران بتوانند این مناطق آزاد شوند. حتی در آن زمان گفت‌وگوهای ایشان کندان مثبتی دیدیم و این اینکه باید بتوانیم اعتماد ایرانیان خارج از کشور را که سرمایه‌های قابل توجهی از کشور خارج کردند را جلب کنیم و کم نیستند ایرانیانی که عشق به وطن دارند و مشتاق هستند که در کشور خودشان سرمایه‌گذاری کنند. بهترین شرایط را بایدوت در این اقتصاد، مناطق آزاد هستند؛ ما باید این سرمایه‌گذاران را داشته باشیم و از سرمایه‌هایشان در جهت توسعه اقتصاد ملی استفاده نماییم.

واکاوی نقش بی‌بدیل مناطق آزاد در رونق تولید و توسعه صادرات غیرنفتی کشور:

بند۱۱ سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، تثبیت کننده جایگاه اقتصادی مناطق آزاد

سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، زمینه‌ساز فرصت‌های جدیدشغلی برای ایجاداشتغال و به‌کارگیری نیروی کار در این مناطق باشد اقدام و عمل متناسب با تعریف عملیاتی صادرات مجدد در تعریف صادرات گفته شده، صادرات کسب درآمد ارزی برای رشد و توسعه اقتصادی است که از فروش تولیدات یا خدمات به کشورهای دیگر حاصل می‌شود و می‌تواند به برقراری تولیدات تجاری و ایجاد تمدل اقتصادی کمک کند.
صنور مجدد نیز عبارت از خروج عین کالای وارد شده به قلمرو گمرکی از آن قلمرو، بدون انجام تعمیر و تکمیل و با تغییر شکل به مقصد و مبدا اولیه با کتور ناشی است. به رغم این که ایران از نظر موقعیت جغرافیایی از امکانات بسیار بالایی مانند راه‌های زمینی، دریایی، هوایی که برای صادرات مجدد بسیار حائز اهمیت می‌باشد، برخوردار است و می‌توان از آن به عنوان پل ارتباطی برای ورود کالاهای کشورهای اروپایی و آسیایی جنوب شرقی به کشورهای همجوار و سی‌ای‌اس استفاده کرد، ولی عدم وجودسیستم خدماتی و نهادهای مالی مناسب و نیز نبود زیرساخت‌های لازم و برخوردار از استانداردهای جهان در امر ری‌کسپورت، توانایی اقتصاد بخش خصوصی ایران، فرسودگی و عدم تکمات بناوگان حمل‌ونقل، نبود نظام بانکی بین‌المللی گردش پول در کشور، چالش‌هایی را فرآوری صادرات مجدد در کشور قرار داده است. وجود این مشکلات در مسیر فعالیت این مناطق باعث شده است تا این مناطق در دوره فعالیت خود نتوانند نقش قابل توجهی در توسعه صادرات ایجاد کنند، هر چند گفته می‌شود سهم مهمی از این صادرات از طریق مناطق ویژه اقتصادی صورت می‌گیرد.

در نتیجه، ایجاد بانک‌های خارجی در مناطق آزاد براساس گردش مالی بالا، می‌تواند زمینه‌ساز حضور سرمایه‌گذاران خارجی در این مناطق برای استفاده از مشوق‌های مالی و بانکی باشد. همچنین تعیین تکلیف ایجاد بانک‌های خارجی در منطقه و اعطای تسهیلات بانکی داخلی به تجار و بازرگانانی که صادرات مجدد کالای جزء فعالیت‌های اصلی آنها است باید مورد توجه قرار گیرد.
به منظور تشویق تجار و فعالان اقتصادی به توسعه صادرات مجدد و انتخاب این فعالیت به عنوان یک فعالیت اقتصادی ارزشمند لازم است مشوق‌های صادراتی را به صادرات غیرنفتی تسری داده شود. توجه به حضور بخش خصوصی در توسعه صادرات در مناطق آزاد و ارج‌گذاری به ارزش‌های اقتصادی و توسعه‌ای این بخش از مناطق می‌تواند موجب دلگرمی آنها برای حضور گسترده آنها برای کسب سود مورد انتظار و ایفای نقش آنان شود. توجه به ظرفیت‌های صادراتی در اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی از جمله فرصت‌های قابل اعتنا در تقویت صنعت صادرات و صادات مجدد است. حضور فعال و گسترده کارشناسی مناطق آزاد در نمایشگاه‌های تخصصی بین‌المللی، از نکات مهم برای بازاریابی خارجی از طریق حضور در بازارهای هدف منطقه‌ای و بین‌المللی است. اعطای سوسپد حضور در نمایشگاه‌ها به بخش خصوصی باید هدف تشویق و ترغیب آنان به حضور فعال در عرصه اقتصاد بین‌الملل و ارائه مزیت‌های مناطق آزاد به تجار و فعالین اقتصادی کشورهای بازار هدف می‌تواند به عنوان یک عامل تسهیل کننده برای جذب بازار مورد توجه قرار گیرد.
عنایت به این موارد می‌تواند موجبات ایجاد نقش اساسی مناطق آزاد کشور در رشد صادرات مجدد کالا و خدمات برای تأثیرگذاری آنها در رشد اقتصادی کشور باشد.



آزاد رقم می‌خورد.

البته ما از این اتفاقات در مجلس زیاد دیدیم؛ در مجلس گذشته هم شاهد مصوباتی علیه مناطق آزاد بودیم، مصوباتی که ربطی به مناطق آزاد نداشت، درواقع رویکرد آن قوانین، سرزمین اصلی بود، اما با ذکر نام مناطق آزاد، قوانین به این مناطق تسری پیدا کرد و از این حیث خیلی آسیب دیدیم. امیدوارم یک قوه عاقله‌ی به این موضوعات بپردازد و از این به بعد شاهد این گرفتاری‌ها نباشیم. اگر دوستان مسئولین و متولیان کنند می‌توان ملاحظات و تجدیدنظری در مصوبات قبلی داشته باشیم.

انتظار فعالین اقتصادی از دبیر شوراییالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

دبیر شوراییالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نقش بسیار پررنگ و محوری دارد؛ درست است که طبق قوانین مناطق آزاد، اختیاراتی برای مدیران عامل سازمان‌های مناطق آزاد وجود دارد و مستقل هستند و دبیر نقش هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی، هیات دولت و وزراتی عضو شورای عالی مناطق آزاد را دارد؛ ولی دبیرخانه بسیار نقش موثری دارد؛ چراکه سیاست‌ها و راهبردها برای اجرا در مناطق آزاد به عهده ایشان است. به همین دلیل نقش بسیار موثر، سازنده و کلیدی می‌تواند ایفا کند و با نفوذ و قدرتی که در دستگاه‌های که تصمیم‌ساز برای مناطق آزاد هستند، چه در قوه مقننه و چه قوه مجریه می‌توانند به اجرای درست قوانین درست مناطق آزاد کمک کنند. نقش دبیر در این موضوع مهم است.

انتظار اصلی فعالین اقتصادی مناطق آزاد بر گشتن به قانون خاص این مناطق است، در این راه هم انتظار غیرقابل اجرایی نداریم؛ توقع و انتظلمان از دبیر این است که از مشورت بخش واقعی خصوصی مناطق آزاد که صاحب تجربه و دانش هستند، حتماً بهره بگیرند و نظرات بخش خصوصی را در کنار راهکارهایشان حتماً داشته باشند. این موضوع کمک می‌کند که آزمون خطای کمتری اتفاق بیفتد. یکی از مشکلات ما این است که با تغییر دولت‌ها، شاهد آزمون خطایی بسیار زیادی هستیم؛ کشور در شرایطی نیست که بتواند این آزمون خطاها را جبران کند؛ هر چقدر فعال‌تر و بدون اشتباه عمل کنیم، سریع‌تر و با شتاب بیشتری می‌توانیم مشکلات و معضلات را پشت سر بگذاریم و شاهد رونق و چرخه‌ای در جذب

مجبور شدند در جاهایی مغایر با قوانین عمل کنند. متأسفانه مناطق آزاد از این حیث آسیب دیدند، درحالی که می‌توانستند بهتر مدیریت کنند و لازم نبود که برعلیه قوانین مناطق آزاد تصمیمات عجولانه اخذ کنند؛ چراکه ما به واسطه قانون مناطق آزاد سرمایه‌گذار را جذب و دعوت کردیم تا در نقاط صفر مرزی و محروم، بدون بودجه دولتی فعالیت کند.

مناطق آزاد ایران بدون زیرساخت و بدون حتی یک ریال بودجه دولتی تاسیس و هدفگذاری شدند و اگر سرمایه‌های بخش خصوصی نبود، امکان نداشت شاهد ایجاد زیرساخت‌ها و رشد و توسعه مناطق باشیم. هر چیزی که تا امروز به‌دست آمده، شاید خیلی‌ها را به عنوان تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان در کشور افتخار کنند و چیزی که مدنظرشان بوده و هدفگذاری شده بود، حاصل نشده باشد؛ اما به نظر بنده مناطق آزاد کارنامه قابل توجهی تا به امروز داشته‌اند. قطعاً اگر توجه بیشتری به اجرای قوانین مناطق آزاد می‌شد و اختیارات بیشتری به مدیران مناطق آزاد می‌دادند و نظارت عالیه روی عملکرد مدیران سازمان‌های مناطق آزاد صورت می‌گرفت، اکنون شاهد توسعه بهتری در مناطق بودیم، در آن صورت قطعاً امروز مناطق آزاد مفر بسیار خوبی برای اقتصاد ملی بودند و می‌توانست حلقه واسطه اقتصاد ملی و بین‌المللی باشند. درواقع موضوعی که از روز اول هدفگذاری شده بود، اکنون می‌توانستیم نظاره‌گر آن باشیم تا نتیجه بهتری دریافت کنیم؛ این توجه و نظارت از ابتدا صورت می‌گرفت، طبیعتاً شرایط بهتری در مناطق آزاد کشور حاکم بود.

یکی از قوانین مخرب که در مجلس شورای اسلامی مصوب شد، بحث لغو معافیت مالیات بر ارزش افزوده در مناطق آزاد بود؛ متأسفانه فقط در دولت شتابزده عمل نمی‌شود، بلکه یکی از تصویبات عجولانه‌ای که مجلس یازدهم اواخر سال ۹۹ صورت گرفت و در ادامه ۱۴۰۰ اعمال گردید، این بود که مالیات بر ارزش افزوده را به مناطق آزاد تسری دادند؛ موضوعی که در بی‌خبری رسانه‌ای و در اسفندماه ۹۹ به تصویب شورای نگهبان رسید؛ در قانون اصلی مالیات بر ارزش افزوده آمد و از دی‌ماه سال ۱۴۰۰ اجرایی شد و هزینه‌های خدمات در همه حوزه‌ها در مناطق آزاد افزایش پیدا کرد، به‌گونه‌ای که مناطق آزاد ما در عرصه گردشگری هم دیگر نمی‌توانند رقابت کنند. لذا مقداری بی‌توجهی به سرمایه‌گذاران و این اتفاق نباید در مورد مناطق

مناطق آزاد همیشه مورد هجومه دستگاه‌های اجرایی قرار داشتند

مناطق آزاد کشور طبق قانون به عنوان یک پروژه ملی تلقی می‌شوند ولی متأسفانه در عمل و در اجرا ما شاهد این هستیم که این پروژه ملی در طول ادوار گذشته یعنی از زمان تشکیل مناطق تاکنون، همیشه مورد هجومه بودند، چه از طرف دولت به عنوان دستگاه اجرایی، چه دیگر قوا که در کشور فعال هستند. متأسفانه این دستگاه‌ها سعی کردند مناطق آزاد را محدود و محدودتر کنند. این اتفاق از ابتدای سال ۹۷ یعنی در دولت یازدهم که با تشدید تحریم‌ها روبه‌رو بودیم، سرعت بیشتری گرفت، تا حدی که شاهد دست‌وراعمل‌ها و شیوه‌نامه‌های عموماً مغایر با قوانین مناطق آزاد بودیم و متأسفانه از این رهگذر زیان‌های جبران‌ناپذیری گریبان فعالین اقتصادی را گرفت. این زیان‌ها در عرصه‌های تولید، تجارت، بازرگانی و خدمات بوده و در این رابطه مسئولین صرفاً ناظر بنگاه‌های بخش خصوصی بوده‌اند.

بی‌تردید فعالین اقتصادی باید به استناد و به پشتوانه قوانین مناطق آزاد کار و تولید خود را انجام دهند، اما متأسفانه انرژی را صرف این چالش‌ها، مصیبت‌ها و شکایت‌ها می‌کنند و کارشان متوقف می‌ماند. ماهه اول سال، ماه طول می‌کشد که بتوانند از دیوقن عدلت رای اخذ کنند؛ لذا این زیان جبران‌ناپذیر است که متوجه بنگاه‌های بخش خصوصی می‌شود.

متأسفانه در دولت قبل به دلیل تشدید تحریم‌ها، این قبیل موضوعات سرعت بیشتری گرفت. وقتی تحریم‌ها تشدید شد، دولت یک مقدار شتاب‌زده عمل کرد؛ برای اینکه بتوانند مقطعی اوضاع اقتصادی متاثر از تحریم‌ها را مدیریت کنند، از این جهت



گزارش:

الهام خدآوردی

با توجه به آمار موجود، درصد زیادی از صادرات و واردات غیرنفتی ایران از طریق مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به انجام رسیده است. درواقع یکی از مهم‌ترین اهداف تاسیس مناطق آزاد، کسب درآمد ارزی است. کسب درآمد ارزی تابع صادرات کالا و عملکرد صنعت چاه‌نگردی است که تاثیر مثبتی بر اقتصاد کشورها دارد. در زمینه افزایش صادرات، سرمایه‌گذاری خارجی یکی از عوامل مهم به‌شمار می‌رود. در حقیقت سرمایه‌گذاری خارجی موجب توسعه تولیدات صنعت و فناوری و انتقال تکنولوژی و ظرفیت‌های فنی از خارج است و دستیابی به این هدف معمولاً با روش‌های مالکیت‌های خارجی یا سرمایه‌گذاری خارجی، سرمایه‌گذاری مشترک، تحت لیسانس، فروش و انتقال تکنولوژی انجام می‌شود.

صنعت توریسم از دیگر زمینه‌های کسب درآمد برای مناطق آزاد است، درواقع این صنعت یکی از پربازدیدترین فعالیت‌های اقتصادی در جهان است و بالاترین ارزش افزوده را ایجاد می‌کند. مناطق آزاد ایران در این مورد در جذب مسافرین داخلی موفق بوده است، که این موضوع حاکی از آن است که مناطق آزاد در بعد فرهنگی، با جذب درصدی از مسافرین عازم خارج، توانسته است تا حد حدودی از عوارض ناشی از مسافرت‌های خارجی را بکاهد.

به طور کلی در ایران انگیزش‌های مالی به نسبت خوبی ازجمله در زمینه تعرفه‌ها، مالیات، ورود و خروج سرمایه و مالکیت خارجی، امکان ترانزیت، امکان مشارکت سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، معافیت گمرکی برای ورود کالای ساخته شده در منطقه به داخل کشور، امکان ورود کالان بدون پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی به منطقه، امکان خردهفروشی کالا، امکان ورود اتباع خارجی از طریق مبادی ورودی و خروجی و… ولی متأسفانه به رغم داشتن زمینه‌ها و توان بالقوه برای توسعه و پیشرفت، به دلیل ضعیف امکانات و تاسیسات زیربنایی، عدم منابع تأمین درآمدها، عدم جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، عدم جایگاه تعریف شده در برنامه‌های کلان و راهبردهای توسعه اقتصادی کشور، مناطق آزاد در ایران نتوانسته‌اند در حد انتظار عملکرد موفقی ارائه نمایند.

مناطق آزاد تجاری-صنعتی و توسعه اقتصادی

در دنیای امروز که جهانی شدن اقتصاد یکی از مولفه‌های آن است، تمامی کشورها نیاز به صادرات و واردات دارند؛ زیرا هیچ کشوری نمی‌تواند تمام نیازهای داخلی خود را تأمین نماید. مسئله کشورهای دیگر که صادرات آنها بیشتر از واردات است، یعنی با مازاد تجاری روبه‌رو هستند، واحد پولی آنها تقاضای بیشتری دارد و کشورهای واردکننده

واکاوی ظرفیت‌ها و موقعیت استراتژیک ایران در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی:

تهدیدها و فرصت‌های ترانزیت و لجستیک ایران و مناطق آزاد (بخش پایانی)



گزارش: ابراهیم جلیلی مدیرعامل شرکت سرومایه گذاری و توسعه ماکو

«راه ابریشم» یک طرح عظیم و بزرگ‌ترین طرح حال حاضر قرن بیست‌ویکم است که قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر مرتبط می‌سازد. صنعت ترانزیت و حمل‌ونقل کشورمان نیاز به یک بازنگری جدی و مدیریت لسوزانه دارد تا بتوانیم جایگاه تاریخی خود را در راه ابریشم حفظ کنیم و از این جایگاه به عنوان یک سکوی پرتاب برای تبدیل شدن به یکی از قطب‌های اقتصادی منطقه بهره‌برداری نماییم. برای ارتقاء جایگاه ایران در این پروژه، الزاماتی از نظر چینی‌ها لازم است که ازجمله این الزامات اصلاح نظام بانکداری و اعتبارات بورس، مقابله جدی و سراسری با عزمی جدی علیه پولشویی، همکاری‌های آموزشی و سفرهای تخصصی میان دولتی، انتخاب یک مدل توسعه، اصلاح قوانین و مقررات برای تسهیل در تجارت و اقتصاد دوجانبه و چندجانبه می‌باشد. اما در سال‌های اخیر بی‌توجهی به مقوله ترانزیت که یکی از نماندهای دقیق اقتصاد مقاومتی محسوب می‌شود، موجب شده است برین مسیرهای ترانزیتی از کشورمان حذف‌شودو یا به دلیل نبودجذباتی‌های خاص، صاحبان کالاسمیرهای ترانزیتی‌دیگری برای حمل کالای خود انتخاب کنند. درحالی که «کوتاهی مسیر» و «سنترسی آسان» یکی از جذباتی‌های کربودهای ترانزیتی کشورمان است، «تعرفه‌های غیررقابتی» و «زمان طولانی حمل کالای» ازجمله مشکلاتی است که در برخی از کربودهای ترانزیتی ماوجوددارد. چنان‌که هنوز در محدود مسیرهای ترانزیتی امکان «رسد کالای» برای صاحبان کالای فراهم نیست و این برای کربودهای ترانزیتی یک عدم‌مزیت جدی به حساب می‌آید.

فرصت‌های ترانزیتی و لجستیکی منطقه آزاد ماکو
در این میان باید توجه ویژه و خاص به فرصت‌های موجود در مناطق آزاد داشت و آنها را توسعه داد. منطقه آزاد ماکو به عنوان قطب ترانزیتی کشور، در مهم‌ترین مرز زمینی ایران و اروپا می‌تواند کلیل این معنا باشد. منطقه آزاد ماکو در شمال‌غرب کرمانشاه با مساحتی بالغ بر ۴۰۰هزار هکتار، هفتمین منطقه‌آزادتجاری-صنعتی کشور، ازظرفیت‌های اقتصادی قابل‌توجه و امکانات زیربنایی مناسب و حاکمیت موقعیت استثنایی این منطقه در حمل‌ونقل و ترانزیت، شاهراه ارتباطی ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه و اروپا از طریق مرزبازگان (مهم‌ترین مرززمینی ایران و ترکیه) به عنوان مهم‌ترین مشخصه‌های ترانزیتی آن است. این منطقه از ظرفیت‌های بسیار متنوعی برخوردار است. این منطقه از شمال به جمهوری ترکیه و از شرق با مرز آبی اره‌س به جمهوری خودمختار نخجوان متصل است که این موقعیت منطقه آزاد ماکو را به عنوان شاهراه ارتباطی ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه و خاورمیانه با اروپا مطرح کرده است.

منطقه آزاد تجاری-صنعتی ماکو علاوهبر هم‌مرزی با ترکیه و نخجوان، از ارمنستان و منطقه قفقاز هم‌جوار بوده و نقطه اتصال آسیا و اروپا می‌باشد. پاتوجه به اجابت مواصلاتی استراتژیک قفقاز برای ایران، عمده مبادلات تجاری بین ایران و روسیه و اروپا از این محور می‌باشد. کوتاه بودن فاصله منطقه آزاد ماکو از بنادر مرسین در دریای مدیترانه و تارپوزان در دریای سیاه (در مقایسه با اهمیت خشکی در رفعت با راه دریایی شرق و غرب است. منطقه آزاد تجاری-صنعتی ماکو علاوهبر هم‌مرزی با ترکیه و اروپا از راه زمین و دریا است که در مقایسه با بنادر جنوبی کشور در خلیج‌فارس، به دلیل مسافت و صرفه‌های اقتصادی ناشی از مقیاس، جای تردیدی باقی نمی‌گذارد که این منطقه، اقتصادی‌ترین گذرگاه خشکی در رفعت با راه دریایی شرق و غرب است. منطقه آزاد ماکو به عنوان مسیر ترانزیتی کالاهای حمل شده بین کشورهای منطقه و همچنین هاب تجارت کشورهای اروپایی با شرق آسیا و کشورهای شمالی مثل روسیه، اوکراین و آذربایجان؛ جنوبی مثل هند، پاکستان، عمان؛ شرقی مثل افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان و غربی مثل ترکیه، بلغارستان و… می‌باشد. درحال حاضر میزان کالای عبوری از نقاط مرزی (بازرگان و بلدشت) منطقه آزاد ماکو قابل‌توجه بوده و با داشتن ظرفیت و پتانسیل مناسب قابلیت جلب و فرصت‌های جذب و استقرار قسمتی از زنجیره تأمین صنایع با حجم تجارت قابل‌توجه بین کشورهای اروپا و آسیا را دارد.

با عنایت به امراهه، سالانه حجم بالای از کالا از طریق نقاط مرزی واقع در منطقه آزاد ماکو در قالب صادرات، واردات و ترانزیت مبادله می‌شود. شهرستان ماکو و مرز بازرگان در جایگاه دروازه تجاری-بازرگانی ایران به اروپا، همواره از نقش و اهمیت خود برخوردار بوده‌اند. گستردگی روابط تجاری ایران با ترکیه و اروپا و حجم بالای تبادل کالا با کشورهای این قاره سبب کربدیت تا مرز بازرگان که در این منطقه واقع شده است، به عنوان فعال‌ترین و پرترددترین مرز زمینی این بخش شناخته شود. اما تدوام بی‌توجهی و سوءمدیریت ملی در بخش ترانزیت می‌تواند این فرصت را از ماکو و سرزمین اصلی بگیرد.

ترانزیت بین‌المللی و ظرفیت‌های مناطق آزاد ایران
در این میان مناطق آزاد ناگزیر به ارتباطات تعریف شده هستند

و باید از ظرفیت‌های سرزمینی خود برای هم‌افزایی استفاده نمایند. مناطق آزاد هر کدام به نقطه‌ای از کربودهای بین‌المللی متصل هستند، اما مهم‌ترین این نقاط ماکو در شمال‌غرب و چابهار در کنار دریای عمان و اقیانوس هند است؛ البته از نقش منطقه آزاد اروند نیز نباید غافل شد. مناطقی همچون انزلی، قشم و کیش هر کدام در کنار درها و دریاچه‌ها، نقطه‌ای از اتصال‌های اصلی یا فرعی محورهای شمال-جنوب یا غرب-شرق هستند؛ بنابراین تعاملات و همکاری‌های مشترک میان مناطق آزاد می‌تواند تحولی در توسعه حوزه‌ها و فعال‌سازی آنها داشته باشد و جریان تجاری قابل‌توجهی ایجاد نماید.

مناطق آزاد ایران در نقش مفصل‌های اتصال مله‌های مختلف حمل‌ونقل عمل می‌کنند. اهمیت این مناطق در شکل‌گیری و توسعه لجستیک، مهم‌ترین مسئله در میان صاحبان کالا و فعالان زنجیره تأمین در حوزه لجستیک، کاهش هزینه‌های مرتب بر فعالیت‌های لجستیک و به‌تبع آن کاهش هزینه‌های زنجیره تأمین است.

باید در مناطق آزاد یک گام فراتر نهاده و به موضوع شکل‌دهی «کربودهای آزاد حمل‌ونقل و ترانزیت» که در نخستین مینز ملی لجستیک در منطقه آزاد ماکو ارائه گردید، معطوف شویم و به‌دنبال راهکارهای قانونی برای آن باشیم. بدهی‌های است رویکرد اصلی در توسعه و پیشبرد توسعه لجستیک و زنجیره تأمین بین مناطق آزاد بر پایه به‌کارگیری ظرفیت‌های ناشی و تجربی بین‌المللی، ملی و محلی می‌باشد.

تجارب گذشته نشان می‌دهد یکی از مشکلات موجود موقعیت مناطق آزاد، فقدان هماهنگی و تعامل مناسب و جدی میان سازمان‌های مناطق آزاد با یکدیگر و حتی با بخش خصوصی مستقر در آنها است. به هرحال بین مناطق آزاد ایران (ماکو، ارس، انزلی، چابهار) و (ماکو، ارس، انزلی، اروند) و یا مناطق آزاد جنوب و جزیره‌ای کشور می‌توان محورهای حمل‌ونقل تعریف کرد. به‌طوری‌که در این محورها، پایانه‌های مبدأ و مقصد با استفاده از انرژی نوین و فناوری‌های الکترونیکی و ماهواره‌ای محور کربد، مدیریت و کنترل شوند. این محورها ویژه اقتصادی مناطق آزاد و توسعه اقتصادی، بنادر و پایانه‌های گمرکی کشور را به هم متصل نمایند. شرکت‌های بین‌المللی در این محورها با جذب سرمایه‌گذاری در ایجاد زیرساخت‌ها و سخت‌افزار و نرم‌افزارهای حمل‌ونقلی در جهت ایجاد ارزش افزوده فعال گردند. البته در این محورها بهتر است در مقایسه با سایر مسیرهای موجود در کشور، مقررات سهل و آسان‌تری وجود داشته‌باشد.

در بخش اقتصادی، انزلی و اروند یا ماکو با چابهار می‌توانند محورهای مشترک تعریف کنند و در بخش گردشگری مناطق آزاد نزدیک به هم می‌توانند از ظرفیت‌های مشترک یکدیگر استفاده نمایند. همچون کیش و قشم یا ماکو و ارس؛ البته نباید از نقش همکاری با مناطق ویژه اقتصادی نیز غافل شد؛ مناطق آزاد باید تلاش کنند ضمن بهره‌مندی از ظرفیت مناطق ویژه در جای‌جای کشور، با همکاری نسبت به فعال‌سازی آنها اقدام نمایند. به‌طور مثال ارتباط بسیار جذاب سه‌جانبه بین ماکو، چابهار و مناطق ویژه استان خراسان که فرصت‌های بی‌نظیری می‌تواند برای توسعه ترانزیت و لجستیک ایران فراهم کند. منطقه آزاد ماکو به دلیل همسایگی با ترکیه و نزدیک به اروپا و حوزه قفقاز و منطقه آزاد چابهار به دلیل همسایگی با پاکستان و ارتباطات نزدیک با هند می‌توانند به عنوان نقاط اتصال کربود اروپا آسیا متمرثم واقع شوند. اتصال این دو منطقه پاتوجه به مزایای قانونی و جغرافیایی می‌تواند دو بازار بزرگ را به یکدیگر متصل نموده و فعالان اقتصادی از این ارتباط بهره‌مند گردند. همچنین به دلیل امکان ارتباط منطقه آزاد ماکو با اتحادیه اوراسیا، منطقه‌آزادچابهار می‌تواند سایر سرمایه‌گذاران و تجار شرق و جنوب آسیا را به این اتحادیه متصل نماید. که با اجرایی شدن موارد مذکور می‌توان شاهد ایجاد شبکه‌ای بزرگ از ارتباطات اقتصادی بود و عملاً چندجانبه‌گرایی اقتصادی آشکار خواهد شد و قدرت‌های اقتصادی نوظهوری را مجدداً شاهد خواهیم بود. این ارتباطات شامل کلیه حوزه‌های بازرگانی، کشاورزی، صنعتی و نیز مالی می‌گردد که هر گونه تبادل اطلاعات و اقدامات مشترک در این خصوص موجبات رونق اقتصادی هر دو منطقه و به‌تبع آن کشور را فراهم خواهد ساخت. از طرفی اجرایی شدن سند همکاری ۲۵ساله ایران و چین نیز می‌تواند این ارتباطات را تقویت کند. همچنین منطقه آزاد چابهار از نزدیک‌ترین نقطه به آب‌های آزاد

گزارش

واکاوی ظرفیت‌ها و موقعیت استراتژیک ایران در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی:

آن، ایجاد هماهنگی موثر و مستمر بین دو منطقه است. بنابراین باید نقش‌های مهم و اساسی به مناطق آزاد در توسعه ترانزیت قابل شده انزلی در کنار دریای خزر یکی از نقاط اتصال محورهای ترانزیتی با کشورهای آسیای میانه است؛ همچنین خط‌اهن رشت-تهران نیز این نقش را پررنگ‌تر کرده است و تبدیل مدل حمل‌ونقل دریایی به ریلی، هزینه‌های ترانزیت را برای صاحب کالا کاهش می‌دهد. چابهار، اروند، قشم و ماکو هر کدام در نقاط استراتژیک محورهای ترانزیت هستند و باید هم در خود مناطق و هم در دبیرخانه شورایمالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و هم در بدنه دولت، اولویت اساسی به توسعه ترانزیت داده شده و نقش فعال و پویایی به این مناطق سپرده شود.

به انضمام توجه به مناطق آزاد، دولت و بخش خصوصی باید در جهت حذف نشن ایران از محورهای ترانزیت و تلاوم درامندزایی ترانزیت و دستیابی به استعدادهای ترانزیتی برآورد شده کشور اقدامات عاجلی انجام دهند، یعنی ۸۰ میلیون تن در سال و بالاتر که نیازمند یک برنامه میان‌مدت و بلندمدت قابل اتکاء برای سرمایه‌گذاری‌های کلان زیرساختی است.

پیشنهاداتی در جهت توسعه و رونق صنعت ترانزیت کشور

در راستای تحقق اهداف مدنظر، می‌بایست به مشکلاتی از قبیل وضعیت تعدد مراکز تصمیم‌گیری، ناوگان فرسوده حوزه حمل‌ونقل و قوانین مالیاتی توجه و موارد ذیل را مدنظر قرار داد:
♦ وجود فقط یک سازمان متولی به صورت یک پارچه و متحد برای تصمیم‌گیری در خصوص ترانزیت و مسائل و موارد مربوط به آن؛
♦ درحال حاضر حدود ۱۶ سازمان ازجمله بانک‌ها، پایانه‌ها، سازمان بنادر و کشتیرانی، قرنطینه‌های کشاورزی دامی و انسانی، سازمان انرژی‌اتمی، هواپیمایی کشوری، موسسه استاندارد، مرزبانی، نیروی انتظامی، گمرک و… در امر ترانزیت دخیل هستند؛ همچنین بین ارگان‌های موجود در مرز هماهنگی وجود ندارد و این عدم هماهنگی در نهایت باعث افزایش هزینه، کاهش سرعت و اطمینان و ناسامانی در ترانزیت می‌شود.

لذا برای توسعه درآمدهای ترانزیتی، ایجاد یک نهاد به عنوان راهبر سیاست‌های ترانزیتی و هماهنگ کننده دستگاه‌های متعدد در این زمینه لازم است تا با سیاستگذاری واحد و نیز داشتن جایگاه قانونی درخور، بتواند سیاست‌های این حوزه را ساماندهی و یکپارچه‌سازی کند.
♦ احداث فوری خط‌اهن از ایران و منطقه آزاد ماکو به کارص؛ برای انتقال بار از مسیر ترکیه به ایران، بدون طی مسیر دریاچه وان، نیاز به ریل‌گذاری در اطراف دریاچه وان می‌باشد. درحال حاضر خط‌راهی که از مسیر ایران وارد ترکیه می‌شود، به گذر از دریاچه وان توسط ترکیه هستند و به دلیل اینکه تاسیسات موجود در دریاچه وان نیز به‌روز نیست، مدت زمان طولانی برای بارگیری قطارها به کشتی موردنیاز است.

احداث خط‌اهن از ایران و منطقه آزاد ماکو به کارص و سپس استفاده از خط‌اهن کارص به ازروم هم مسیر حرکت را کوتاه خواهد کرد و هم نسبت به ریل‌گذاری در اطراف دریاچه وان نیاز به سرمایه‌گذاری کمتری خواهد داشت. برای استفاده از این مسیر می‌باید طاقنی از سطح سطحی تا مرز بازرگان در محدوده منطقه آزاد ماکو و همچنین در خاک ترکیه نیز از مرز ایران تا شاهر کارص احداث شود.

♦ رفع اصولی و فوری مشکلات مربوط به تضامین و بیمه‌های حوزه حمل‌ونقل؛
♦ تدبیر قانونی برای نقل و انتقال ارز و وجوه شرکت‌های حمل‌ونقل در تمام حوزه‌های جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی با همکاری بانک مرکزی؛
♦ نیاز به دیپلماسی قوی در تجارت بین‌المللی برای کسب قدرت بیشتر در منطقه و تعریف گذرگاه‌های ایران به عنوان محورهای ترانزیت؛
♦ سفیران ما در کشورهای دیگر باید در امر بازاریابی حوزه ترانزیت فعال باشند و زمینه لازم را برای ترانزیت کشور مهیا کنند تا به امروز نقش دیپلماسی اقتصادی در حوزه ترانزیت بسیار کم‌رنگ بوده است.

♦ تدبیر و تدوین مقررات حمایتی برای بازسازی فوری ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در تمام حوزه‌ها؛
♦ تهیه نقشه‌راه برای جهت‌بخشی و تعیین اولویت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه کربودهای ترانزیتی با استفاده از ظرفیت‌های مناطق آزاد؛
♦ جذب و تشویق بخش خصوصی داخلی و خارجی برای سرمایه‌گذاری در حوزه ترانزیت پس از تهیه نقشه‌راه؛
♦ حضور کم‌رنگ بخش خصوصی در حوزه سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های حمل‌ونقل، یکی از آسیب‌های این حوزه به‌شمار می‌آید؛ شاید بخشی از این مسئله به آن برگردد که نهادهای متولی در استراتژی کسب و کار ماکو و کم‌توجه بوده‌اند. زیرساخت‌های ترانزیتی ما بسیار معیوب هستند، لذا باید با یک استراتژی مشخص مدیران دولتی را در حوزه زیرساختی و قدرت بخشیدن به بخش خصوصی هدفمندتر نماییم.
♦ ارتقاء تجهیزات بازرسی و کنترل مکانیزه محموله‌های ترانزیتی با استفاده از فناوری‌های نوین (گمرک؛ سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای)
♦ روان‌سازی و ساده‌سازی کارها و رويه‌ها؛
♦ لزوم هماهنگی کامل برخی مقررات و بخشنامه‌های داخلی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و کتوانسیوها و مقررات مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت.

جهان برای کشورهای آسیای مرکز و افغانستان است و از سوی دیگر نقطه‌ای استراتژیک برای ترانزیت کالا از آسیا به اروپا محسوب می‌شود. چابهار به‌عنوان یک کربودر مهم تجاری در تبادلات تجاری جهان و ایران نقش دارد و با تکمیل زنجیره بزرگ ارزش لجستیک منافع اقتصادی و ارزش افزوده بسیاری را متوجه چابهار کشور کرده منافع کشورهای چون هند و روسیه را به‌طور مستقیم درگیر و تحریم‌ها را کم‌اثر می‌کند. درحال حاضر مسیر اصلی اجرای کربودر شمال-جنوب در کشور، خط ریلی از مرزهای شمالی کشور به بندر شهیدرجایی است و در صورت تکمیل راه‌اهن چابهار-راهنان، بندر چابهار نیز به یکی دیگر از مسیرهای اصلی ترانزیت کشور تبدیل خواهد شد. می‌تواند به مرجع اصلی دستیابی کشورهای آسیای میانه و شرق دریای خزر به آب‌های آزاد تبدیل شده و برای ترانزیت موجود در شرق دریای خزر به آب‌های آزاد تبدیل و باوجود تمام امکانات و فرصت‌های موجود بین چابهار و ماکو جهت تبدیل به دو هاب لجستیکی قدرتمند از این مواهب خدادادی، جغرافیای طبیعی و سابقه دیرینه در امر ترانزیت، لجستیک و بازرگانی به‌نحو مناسب بهره‌برداری نشده است.

پایانه نوبت‌دهی هوشمند ناوگان تجاری در مرز بازرگان، با مساحت ۱۲هکتار به منظور تسهیل در امر نوبت‌دهی به کامیون‌ها ایجاد شده است که ظرفیت روزانه حدود ۹۰۰ کامیون داشته و خدماتی اعم از اقامتگاه، تعمیرگاه و فروشگاه را ارائه می‌کند. تاکنون بیش از ۱۹۰ هزار مترمربع انواع انبار در منطقه آزاد ماکو ایجاد شده است و پایانه صادراتی ۱۲هکتاری آن از استانداردهای بالای این کشور است.

پاتوجه به اینکه لجستیک و زنجیره تأمین از محورها و مزیت‌های اصلی منطقه آزاد ماکو است، بنابراین برنامه سازمان منطقه آزاد ماکو شناسایی بازارهای هدف با رویکرد مدیریت زنجیره تأمین است. درحال حاضر عمده توجه ماکو باید به مقوله تجارت و ترانزیت در محور ایران با اوراسیا و کشورهای ارمنستان، آذربایجان، گرجستان و همچنین تجارت کشور ترکیه با کشورهای قطر، افغانستان، پاکستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان، چین و هند تجارت هند با اوراسیا و کشورهای ارمنستان، آذربایجان، گرجستان تجارت قطر با اوراسیا و کشورهای ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، تجارت چین با اوراسیا و کشورهای ارمنستان، آذربایجان، گرجستان باشد.

در راستای اتصال آسیا به اروپا با محوریت چابهار و ماکو می‌توان از ظرفیت توافق‌نامه ۲۳کشور آسیایی ازجمله ایران در پروژه توسعه زیربناهای حمل‌ونقل آسیا بهره برد. شبکه بزرگراهی آسیا معروف به بزرگراه کبیر آسیا، پروژه‌ای مشترک میان کشورهای آسیایی و اروپایی و کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل، برای بهبود شبکه بزرگراهی آسیا است. بیشترین سهم سرمایه‌گذاری، متعلق به کشورهای ژاپن، هند، چین و چین است.

ترانزیت کالا از ایران موقله‌ای است که برخی از کارشناسان درآمد حاصل از آن را با درآمد فروش نفت برابر و حتی بیشتر می‌دانند. به شرط آن‌که زیرساخت‌های لازم در ایران به‌درستی شناسایی، ایجاد و مدیریت گردد.

منطقه آزاد ماکو از لحاظ جغرافیایی نسبت به کربودهای موجود در موقعیت مناسبی قرار گرفته است و با هماهنگی دیگر مناطق آزاد و ایجاد زیرساخت ریلی و جاده‌ای مناسب، مناطق می‌توانند از ترانزیت کالا منتفع شوند. علاوهبر آن، ترانزیت ریلی بار از این کربودها باعث افزایش بار ریلی در کشور و به تبع آن افزایش بهره‌وری خطوط راه‌اهن ایران خواهد شد.

در شرایط جدید به‌نظر می‌رسد پاتوجه به محدودیت‌های حمل‌ونقل دریایی و بنادر کشور، این ترابری زمینی خصوصاً ترابری جاده‌ای خواهد بود که دوباره به عنوان نقطه امید و اتکای کشور در موضوع ترابری خارجی و داخلی گرگ‌گشای شرایط تحریع خواهد شد. در همین راستا، توجه به مرزهای زمینی کشور اهمیتی صدچندان دارد. چابهار در کنار شاهراه انرژی و نزدیک‌ترین نقطه به مسیرهای بین‌المللی است و صاحبان کالا برای رسیدن به بازارهای مهمی ازجمله بازار بکر آسیای میانه و افغانستان، بازار بزرگ کشورهای عربی حاشیه خلیج‌فارس، بازارهای ترکیه، عراق و ایران و از آن سو، بازار بزرگ هند و پاکستان، باید با اغلب از مسیر چابهار-ماکو عبور کنند. این یک فرصت استثنایی و منحصر به‌فرد است که چابهار و ماکو را می‌تواند توسعه دهد، اما پیش‌شرطهایی دارد که مهم‌ترین

یادداشت

راهکارهایی برای توسعه دریامحور در ایران

یادداشت:

محمدحسین خیابان کارشناس صنایع دریایی

پیش از پرداختن به موضوع توسعه دریامحور، لازم است تعریفی از «توسعه» ارائه شود. به‌طور خلاصه در یک جمله توسعه را می‌توان رشد همه‌جانبه دانست. به عبارت دیگر نمی‌توان در بخش صنعت رشد داشته باشیم، اما در بخش کشاورزی از کشورهای توسعه یافته، عقب مانده باشیم یا در بانکداری به رشد قابل توجه برسیم، ولی در صنعت بیمه از سایر کشورها عقب‌تر باشیم؛ لذا کشوری توسعه یافته است که در همه بخش‌های صنعتی، خدماتی و کشاورزی به رشد قابل قبولی برسد.

حال این سوال مطرح است که عوامل توسعه یافتگی کشورها کدام است؟
در یک تقسیم‌بندی کلی برای رسیدن به توسعه، هم باید منابع انسانی و هم منابع مادی و در نهایت مدیریت به‌کارگیری منابع مادی و انسانی در اختیار باشد. البته داشتن منابع طبیعی یا قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی خاص و در نهایت قرار گرفتن کشوری در کنار دریاها یک مزیت نسبی است. اما این بدان مفهوم نیست که هر کشوری دارای منابع طبیعی یا در کنار دریا بود، توسعه یافته‌است. امروز بسیاری از کشورهای آسیایی و آفریقایی حتی آمریکای لاتین در کنار دریا هستند، ولی توسعه یافته به معنی واقعی نیستند؛ چراکه نتوانسته‌اند از مزیت نسبی خود استفاده کنند؛ لذا در کنار دریا بودن شرط لازم توسعه یافتگی به عنوان یک مزیت است، ولی شرط کافی نیست. نکته دیگری اینکه مزیت قرار گرفتن در کنار دریاها به دلیل ارزان بودن هزینه‌های حمل‌ونقل کالاهای وارداتی و صادراتی بهتر از محصور شدن در خشکی است. به نظر می‌رسد مهم‌ترین موانع توسعه دریامحور، عدم ایجاد زیرساخت‌های مناسب در کنار دریاها باشد. درحالی‌که در تاریخ ایران در موضوع تجارت، راه ابریشم وجود دارد و طی حداقل دودهه گذشته کربودر شمال-جنوب مطرح است، اما هنوز زیرساخت‌ها فراهم نشده است. منظور از این، زیرساخت‌ها، هم سخت‌افزاری و هم نرم‌افزاری است. تا زمانی که این دو تکمیل نشود، استفاده از مزیت دریا ابتر می‌ماند و نکته مهم اینکه هنوز مسئولین ارشد کشور به دلیل وجود درآمدهای نفتی به باور درامدزا بودن توسعه دریامحور نرسیده‌اند. به عنوان مثال، بعد از گذشت سه‌دهه در سال‌های اخیر بحث بانکرینگ یا سوخت‌رسانی در خلیج‌فارس در دستورکار مسئولین دریایی کشور قرار گرفته است.

همان‌طورکه در تعریف توسعه نیز گفته شد، توسعه چندوجهی است. زمانی توسعه کامل محقق می‌شود که همه ابعاد آن به‌منضه‌په‌لور برسد. البته در کنار مسائل اقتصادی مناطق دریایی کشور، مسائل سیاسی و اجتماعی آن مناطق نیز باید متناسب با مفهوم توسعه متحول شود. بدهی‌های است که در راستای توسعه دریامحور، دولت باید از انجام هر کاری که امکان دارد مردم و بخش خصوصی انجام دهند، پرهیز کند.

دولت برای تسریع در توسعه مناطق دریایی باید فقط مسئول اعمال حاکمیت و امنیت باشد و امور حمل‌ونقل دریایی را باید به مردم و بخش خصوصی واگذار کند. شاید حضور موفق بخش خصوصی در بنادر دویب تجربه خوبی برای بنادر ایران باشد.

در مجموع پیشنهاداتی که در راستای توسعه دریامحور ارائه می‌شود، به شرح زیر است:

♦ نخست اینکه وجود دریا در شمال و جنوب، توسط دولت به عنوان یک مزیت جدی دیده شود و از این مزیت نه تنها برای ترانزیت شمال و جنوب، بلکه برای توسعه پایدار استان‌های ساحلی، استراتژی بلندمدت تدوین شود.
♦ دوم اینکه مدیریت باید در بخش حمل‌ونقل دریایی متمرکز شود و ارتقاء باید و از کربودهای صنعتی فعال در بخش دریا برای سیاستگذاری کمک گرفته شود و در نهایت موانع عدم سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی در بخش دریایی رفع شود.
♦ سوم آن‌که باید به ظرفیت‌های مناطق آزاد کشور توجه ویژه شود، وجود بنداری همچون بندر چابهار یکی از استراتژیک‌ترین و حساس‌ترین نقاط کشور و منطقه می‌تواند تحول عظیمی را در توسعه و رونق دریایی ایجاد کند. همچنین مناطق آزاد قشم و کیش با عنایت به موقعیت بندرگیری‌شان در خلیج‌فارس و همین‌طور مجتمع بندری اسپین در منطقه آزاد انزلی به عنوان یک بندر نسبی سوم با پتانسیل‌های عظیم، می‌توانند نقش بسزایی در توسعه این بخش داشته باشند.
♦ شایان ذکر است که یکی از عمده‌ترین موانع سرمایه‌گذاری در بخش دریایی، نظام بانکی ناکارآمد و پرهزینه کشور است که لازم است برای رفع این معضل، فکر اساسی اتخاذ کرد.
♦ در پایان می‌توان گفت کلید حل مشکلات بخش دریایی کشور، در به‌کارگیری نیروهای کارآمد، متخصص و باتجربه در بخش مذکور است و نباید اشتباهات گذشته دوباره تکرار شود و اگر چنین شود امیدها به جای امیدوارتر نامید می‌شود که آن‌شاه‌الله چنین مباد.

معاون اقتصادی دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اعلام کرد:

هماهنگی با سازمان امور مالیاتی و گمرک جهت تسهیل و تسریع در ترخیص کالای مناطق آزاد

پس از صدور چک و تأیید سازمان امور مالیاتی، کالای تجار در گمرک باقی نمی‌ماند و ترخیص تسریع و تسهیل می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه با این بخشنامه بخشی از مشکلات حل شده است، گفت: این بخشنامه در آذرماه به گمرک مناطق آزاد ابلاغ شده است تا با دریافت چک روند ترخیصات دریاچه بازرگان و مالیات ارزش افزوده مانع ورود کالا نشود.

معاون اقتصادی دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در پایان خاطر نشان کرد: براساس پیگیری‌های صورت گرفته از سوی دبیرخانه، مقرر شده تا اصلاح قوانین مالیات بر ارزش افزوده در جلسه سران قوا مطرح گردد تا بار دیگر با معافیت مالیاتی برای مناطق آزاد در نظر گرفته شود و در بودجه سال ۱۴۰۲ این محدوده را مشمول معافیت مالیاتی بدانند.



معاون اقتصادی دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی گفت: با هماهنگی سازمان امور مالیاتی و گمرک ایران، ترخیص کالاهای این محدوده‌ها با صدور چک برای مالیات بر ارزش افزوده تسهیل و تسریع شد.

احمد جمالی با بیان اینکه اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده خردادماه سال ۱۴۰۰ تصویب و از دی‌ماه همان سال اجرایی شده است، اظهار کرد: پیش از این، براساس ماده ۵۲ قانون سال ۱۳۸۷، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از پرداخت این نوع مالیات معاف بودند، اما در قانون جدید مشمول پرداخت شده‌اند.

وی افزود: براساس این قانون، گمرک موظف است از تولیدات داخلی منطقه آزاد مالیات و عوارض اخذ کند و همچنین حقوق ورودی نیز برای صادرات همین محصولات باید پرداخت گردد.



مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم تصریح کرد:

ضرورت رفع موانع زیر ساختی و قانونی در جهت توسعه مناطق آزاد کشور

خوبی در حوزه نفت و انرژی، تولید، شیلات و صنایع دریامحور می‌باشد و با وجود تنها ژئوپارک جهانی منطقه خاورمیانه، یکی از مهم‌ترین قطب‌های گردشگری کشور است. رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم در پایان خاطرنشان کرد: قشم به لحاظ وسعت، بزرگترین جزیره مسکونی غیرمستقل جهان است و با جمعیت حدود ۱۷۰ هزار نفر، یکی از الگوهای موفق همدلی، همزیستی و وحدت میان اقوام و مذاهب مختلف به‌شمار می‌رود.

براساس این گزارش، عضو هیات مدیره سازمان منطقه آزاد قشم نیز در این جلسه گفت: در بحث مناطق آزاد، تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان تصور می‌کنند که با یک موجودیت همگن در ارتباط هستند و برای اصلاح برخی نواقص در موضوع مدیریت مناطق آزاد نیازمند کنار گذاشتن این نگاه هستیم.

عادل پیغامی اظهار داشت: منطقه آزاد قشم به‌واسطه وسعت، جمعیت و وجود مسائل مختلف اجتماعی، مذهبی و سیاسی، دارای شرایط ویژه‌ای است که با هیچ‌یک از مناطق آزاد دیگر کشور قابل قیاس نیست.

عضو هیات مدیره سازمان منطقه آزاد قشم در پایان تصریح کرد: ظرفیت‌های بسیار خوبی برای جذب سرمایه‌های متعلق به ایرانیان و قشمی‌های خارج از کشور در جزیره وجود دارد که برای این مهم نیازمند، بسترسازی مناسب و ایجاد انگیزه ویژه است.



آیت‌الله رئیسی، اقداماتی را جهت بازسازی اعتماد عمومی جامعه انجام داد و همچنین با حمایت از فعالان اقتصادی و تجاری، برای نخستین‌بار، موفق به کسب تراز تجاری مثبت شده است.

وی با اشاره به مزیت‌های ویژه جزیره قشم، تصریح کرد: قشم دارای ظرفیت‌های بسیار

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم، نبود زیرساخت‌ها در زمان تاسیس و آغاز به‌کار مناطق، تغییر برخی قوانین و ابلاغ دستورالعمل‌های متعدد، شیوه مدیریت مناطق در دولت‌های قبل و مدیریت چندگانه راه، مهم‌ترین عوامل پیش‌روی عدم توسعه در مناطق آزاد کشور دانست.

افشار فتح‌اللهی در نشست با اعضای کمیسیون ویژه جهش تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس یازدهم شورای اسلامی، اظهار داشت: عملکرد مناطق آزاد در دوره‌های گذشته و نگاه خراطی دولتی دولت‌های قبل به این مناطق، موجب کاهش اعتماد عمومی و عدم موفقیت مناطق آزاد در انجام مأموریت‌های محوله بوده است.

وی ادامه داد: نبود زیرساخت‌های اساسی از قبیل جاده، آب برق و سایر ملزومات توسعه اقتصادی و اجتماعی و مدیریت چندگانه نیز از مهم‌ترین موانع در مسیر پیشرفت مناطق آزاد می‌باشند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم اظهار کرد: تغییر قوانین و ابلاغ برخی ضوابط و دستورالعمل‌های متعدد و کاهش مزیت‌های اقتصادی ویژه مناطق آزاد در سال‌های گذشته نیز موجب سردرگمی سرمایه‌گذاران، فرار سرمایه و کاهش انگیزه فعالان اقتصادی در این مناطق شده است.

به گفته فتح‌اللهی؛ منطقه آزاد قشم با برنامه‌ریزی صورت گرفته در دولت مردمی

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم بیان داشت:

توسعه فعالیت‌های اقتصادی و تجاری با بهره‌مندی از سواحل و بنادر جزیره قشم

هستند و موفق به جلب رضایت نسبی آنها شده‌اند. حسین عباس نژاد با اشاره به برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات صورت گرفته در جهت توسعۀ نوآوری و توسعه ناوگان حمل‌ونقل مسافری دریایی، ادعان داشت: فعالیت‌های موردنظر برای توسعه بندر شهید ختانی بندرعباس برای خدمات‌رسانی به گردشگران آغاز شده و امیدوار هستیم در آینده نزدیک برخی مذاکرات درباره توسعه فنی بندر شهید ذاکری در قشم نیز به نتیجه برسد. مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در پایان خاطرنشان کرد: با افزایش سطح هماهنگی و همکاری، می‌توان شرایطی را برای استفاده از مزیت‌های قانونی مناطق آزاد فراهم کرد و امیدوار هستیم این مهم در آینده نزدیک طی یک تفاهم‌نامه اجرایی گردد.

به گفته فتح‌اللهی؛ سازمان منطقه آزاد قشم از حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت توسعه فعالیت‌ها و خدمات بنادر تجاری، گردشگری و مسافری در نقاط مختلف جزیره استقبال می‌کند. رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم در پایان ابراز امیدواری کرد: با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و تعامل و همکاری بخش‌های مختلف به‌ویژه سازمان بنادر و دریانوردی و کاهش برخی هزینه‌ها مربوط به خدمات دریایی، بانکرینگ سلخ تا پیش از پایان سال فعالیت خود را آغاز نماید. براساس این گزارش، مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز در این جلسه گفت: خوشبختانه با همکاری خوب شکل گرفته و افزایش تعداد شناورهای مسافری، درحال حاضر بیش از ۴۸۰۰ صندلی شناور مشغول ارائه خدمات به گردشگران

افشار فتح‌اللهی در این نشست اظهار داشت: سواحل و بنادر مختلف موجود در جزیره قشم ظرفیت بی‌نظیری برای توسعه فعالیت‌های اقتصادی و تجاری در منطقه است. وی با اشاره به افزایش ۶۰ درصدی حضور گردشگر در جزیره قشم نسبت به سال گذشته، اظهار داشت: با افزایش حضور گردشگران در فصول گردشگری جزیره قشم، ارائه خدمات بهتر به هموطنان یک ضرورت است که با همراهی و هم‌افزایی تمامی دستگاه‌ها عملی می‌شود. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم افزود: با پایان عملیات لایروبی حوضچه بندر بهمین و توسعه و بهسازی بنادر پهل و لافت در آینده نزدیک، شاهد افزایش کیفیت خدمات‌دهی به گردشگران و فعالان اقتصادی در جزیره قشم خواهیم بود.



در نشست رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم و مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و رئیس منطقه ویژه بندر شهیدرجایی، بر لزوم هم‌افزایی و گسترش همکاری‌ها با هدف بهبود ارائه خدمات در بنادر قشم تأکید شد.

رئیس کمیسیون ویژه جهش تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس اعلام کرد:

حمایت نمایندگان مجلس از تسهیل در تامین منابع مالی برای مناطق آزاد



این نماینده مجلس تصریح کرد: تامین مالی در اقتصاد ایران به شیوه سنتی و همراه با بوروکراسی زائد صورت می‌گیرد و در کمیسیون جهش تولید به‌دنبال قوانینی هستیم که ضعف‌های موجود در حوزه تامین مالی کشور با برنامه‌ریزی و همراه رفع قوانین مانع پیشرفت برطرف گردد. وی اظهار داشت: نمایندگان مجلس و این کمیسیون به‌طور ویژه این آمادگی را دارند تا طرح‌های پیشنهادی تامین مالی را به شرط اینکه برای دولت بار مالی اضافی به همراه نداشته باشد مورد بررسی قرار دهند.

رئیس کمیسیون ویژه جهش تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴

امیدواریم بتوانیم تصمیمات خوبی در این حوزه اتخاذ کنیم، وی ادامه داد: متأسفانه آمارها نشان می‌دهد که در سال‌های گذشته رشد اقتصادی کشور به‌طور متوسط کمتر از ۰٫۸ درصد بوده که با توجه به رشد ۱٫۴ درصدی جمعیت، موجب کاهش درآمد سالانه کشور و کوچک شدن سفرهای مردم شده است. به گفته حسینی؛ کمیود منابع مالی از ابتدای تاسیس مناطق آزاد موجب ناترازی سوری در این مناطق از کشور شده است و نمایندگان مجلس نیز از تسهیل و ایجاد تنوع برای استفاده از ابزارهای تامین مالی در مناطق آزاد برای رسیدن به توسعه و پیشرفت حمایت می‌کنند.

رئیس کمیسیون ویژه جهش تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس شورای اسلامی گفت: رفع بوروکراسی زائد، تسهیل و ایجاد تنوع در استفاده از ابزارهای تامین مالی می‌تواند به توسعه و پیشرفت مناطق آزاد کمک کند و نمایندگان مجلس از این موضوع استقبال می‌کنند. شمس‌الدین حسینی در نشست اعضای این کمیسیون با رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم، اظهار داشت: این کمیسیون با هدف تسهیل شرایط برای کسب و کار، رونق تولید کشور و کمک به بهبود وضعیت اقتصادی کشور و اقتصاد مردم فعالیت خود را آغاز کرده و

در مراسم بزرگداشت مکتب سردار شهید قاسم سلیمانی مطرح شد:

شهید سلیمانی الگوی قوی برای جوانان ایرانی در حفاظت از کیان ایران اسلامی

درون خانوادگی است و ملت قوی و باریشه ایران به هیچ نیروی خارجی اجازه دخالت نخواهند داد.

امام‌جمعه شهرستان قشم:

امامت کشور از برکت خون شهیداست
همچنین، امام‌جمعه شهر طبل در این مراسم اظهار داشت: امروز امنیت کشور مدیون شهداست که با خون خود درخت تومند جمهوری اسلامی را آبیاری کردند. شیخ محمدصالح امینی ادامه داد: امروز اگر نظام ما حرفی برای گفتن در دنیا دارد، به برکت خون شهیداست که خالصانه در راه خدا می‌بازره کرده و موجب اعتلای کشور و نظام جمهوری اسلامی شده‌اند.

وی تأکید کرد: مردم ایران فقیه و آگاه هستند و می‌دانند نظام مقدس جمهوری اسلامی به‌سادگی به دست نیامده و اجازه نخواهند داد هیچ‌کس به آن وارد شود. امام‌جمعه شهر طبل در پایان اظهار داشت: همان‌گونه که مردم به تکلیف خود در حفاظت از کشور عمل می‌کنند، از دولتمردان نیز انتظار داریم در برطرف کردن مسائل اقتصادی که زندگی را برای مردم سخت کرده، بر قدرت وارد شده و معیشت مردم را تامین نمایند.

امام‌جمعه شهرستان قشم تصریح کرد: شهید سلیمانی الگوی

قوی برای جوانان ایرانی در حفاظت از کیان ایران اسلامی است که دنیا را باین‌را عزت‌آشنا ساخت و راه و مکتب‌وی ادامه دارد



و در تلاش هستند با ایجاد آشوب و اغتشاش در داخل، مانع پیشرفت ایران شوند. وی ادامه داد: سیاه‌نمایی وضعیت کشور در دستورکار دشمنان ایران و اسلام قرار دارد و با امپراتوری رسانه‌ای خود درحال پیمایش تأمیدی به جامعه هستند و همه ما تکلیف داریم برای تبیین اوضاع برای نسل جوان پا در میدان بگذاریم. رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم در پایان با اشاره به وجود مشکلات اقتصادی و معیشتی در کشور، خاطرنشان کرد: هیچ‌کس منکر وجود مشکلات اقتصادی نیست؛ اما دشمنان باید بداندند مسائل ایران

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم گفت: شهادت حاج قاسم سلیمانی دنیا را تغییر داد و موجب نشر مکتب فکری وی در تمام دنیا شد.

افشار فتح‌اللهی در مراسم بزرگداشت مکتب سردار شهید قاسم سلیمانی در مسجد جامع شهر طبل، اظهار کرد: شهید سلیمانی تنها امنیت کشور پهناور ایران را تامین می‌کرد، بلکه تامین‌کننده امنیت تمام منطقه بود و دشمنان با خیالی باطل فکر می‌کردند می‌توانند با حذف فیزیکی این شهید بزرگوار مانع انتشار افکار وی در دنیا شوند. وی ادامه داد: در زمانی که دشمنان، داعش را برای نابودی منطقه ایجاد کردند، شهید سلیمانی با دلاوری مردمی موجب شکست داعش و نقش بر آب شدن نقشه دشمنان شد. فتح‌اللهی تصریح کرد: امنیت، سرمایه کشور ما است و باید قدر آن را بدانیم؛ چراکه برای به دست آوردن آن شهیدان زیادی تقدیم شده است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم یادآور شد: امروز دشمنان به این نتیجه رسیده‌اند که نمی‌توانند از خارج از مرزها ضربه‌ای به نظام مقدس جمهوری اسلامی وارد کنند

عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی عنوان کرد:

اهتمام مجلس در جهت تسهیل صادرات و ارزآوری در مناطق آزاد



نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس شورای اسلامی در تلاش هستند تا بتوانند موضوع پرداخت سهم بیشتر مالیات ارزش افزوده در مناطق آزاد را نسبت به سرزمین اصلی را مرتفع کنند.

به گفته مصری؛ هدف نمایندگان مجلس در شرایط فعلی کشور، ایجاد بسترهای مناسبی برای تسهیل صادرات و بازگشت ارز از مسیر به داخل کشور است.

وی با بیان اینکه برخی سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های مناطق آزاد با آنچه قانونگذار پیش‌بینی کرده فاصله دارد، گفت: سرمایه‌گذاری به ارزآوری و اقتصاد ملی صورت گیرد.

عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی در پایان خاطرنشان کرد: اعضای کمیسیون ویژه جهش تولید و

وی ادامه داد: متأسفانه درحال حاضر صادرات در سایر کشورها با مشکلات متعددی مواجه است که مانع توسعه فعالیت‌های اقتصادی و تجاری تولیدکنندگان در مناطق آزاد می‌شود و این درحالی است که بازارگان در حوزه واردات عملکرد بهتری از خود نشان می‌دهند.

نایب رئیس مجلس شورای اسلامی اضافه کرد: نمی‌توانیم از مزیت‌های مناطق آزاد همچون معافیت‌های مالیاتی استفاده کنیم و به‌مأموریت اصلی این مناطق که تولید محصول باهدف صادرات به خارج از کشور و ارزآوری است، عمل نکنیم.

عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی گفت: حذف بوروکراسی زائد یکی از مهم‌ترین اقداماتی است که جهت تولید محصولات صادرات‌محور در مناطق آزاد کشور باید در دستورکار قرار گیرد و برای آن تلاش کنیم.

عبدالرضا مصری در دیدار با جمعی از فعالان اقتصادی و تولیدکنندگان جزیره قشم اظهار داشت: هدف اصلی نمایندگان خصوصاً کمیسیون ویژه جهش تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس شورای اسلامی، تقویت حوزه صادرات و ارزآوری بیشتر برای کشور است.

معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم اظهار کرد:

تبدیل جزیره قشم به پایتخت گردشگری مومنانه و مسئولانه کشور

اخبار منطقه آزاد قشم

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم اظهار کرد:

تدوین آیین‌نامه نظام صنفی مناطق آزاد به پیشنهاد منطقه آزاد قشم



رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم گفت: نبود تشکل‌ها و اتحادیه‌های صنفی فعال، یکی از دلایل اصلی عدم نظارت دقیق و ایجاد گرانی برخی محصولات به‌ویژه اقلام مصرفی در بازار است.

افشار فتح‌اللهی اظهار داشت: مراحل نهایی تدوین آیین‌نامه نظام صنفی مناطق آزاد کشور به پیشنهاد منطقه آزاد قشم درحال انجام است و پس از نهایی شدن و تصویب اجرا خواهد شد.

وی ادامه داد: نخستین جلسه کمیسیون نظارت بر اصناف نیز با حضور نمایندگان تمامی دستگاه‌ها و بخش‌های مختلف برگزار شده و قرار است تا اتحادیه‌های صنفی برخی اصناف در آینده نزدیک و پیش از تعطیلات نوروز تشکیل و فعالیت خود را آغاز کنند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم عنوان کرد: با برنامه‌ریزی صورت

گرفته، تشکیل کارگروه‌های صنفی مناطق آزاد قشم به حوزه‌های مواد غذایی و پروتئینی، میوه و تره‌بار، مشاورین املاک، رستوران و فست‌فودها، تعمیرکاران خودرو و پوشاک با اولویت در دستورکار قرار گرفته است.

به گفته فتح‌اللهی؛ با راه‌اندازی تشکل‌های صنفی، شاهد نظارت دقیق‌تر و جلوگیری از تخلفاتی همچون کرانفروشی یا کم‌فروشی توسط واحدهای صنفی خواهیم بود که می‌تواند رضایت گردشگران و ساکنان منطقه را به همراه داشته باشد.

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم در پایان خاطرنشان کرد: تشکل‌های صنفی در مناطق آزاد تحت عنوان انجمن صنفی و مطابق با فرآیند قانونی نظام صنفی کشور ایجاد خواهد شد و امیدواریم با راه‌اندازی چند انجمن صنفی ضروری تا پیش از نوروز، روند ساماندهی بازار به مسیر مطلوب هدایت شود.

سرپرست معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد قشم خبر داد:

ارزش تولیدات منطقه آزاد قشم به ۲۰ هزار میلیارد ریال رسید

سرپرست معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد قشم گفت: ۲۰۶ واحد تولیدی و صنعتی فعال در چهار شهرک صنعتی در جزیره قشم وجود دارند که ارزش تولیدات آنها در ۹ ماهه سال جاری بالغ بر ۲۰ هزار میلیارد ریال است. مختار کرشایی در نشست اعضای کمیسیون ویژه جهش تولید مجلس با فعالان اقتصادی جزیره قشم، اظهار داشت: این واحدهای تولیدی در مجموع برای هم‌راز و ۲۰۰ نفر اشتغال ایجاد کرده‌اند. وی ادامه داد: همچنین از آغاز فعالیت منطقه آزاد قشم تاکنون ۱۱ هزار و ۱۰۹ شرکت حقوقی و حقوقی در این منطقه به ثبت رسیده است. سرپرست معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد قشم اظهار کرد: حجم سرمایه‌گذاری آسمی در ۹ ماهه اسماال این منطقه معادل ۲۰۰ هزار میلیارد ریال می‌باشد که در این مدت معادل ۴۰ هزار میلیارد ریال آن تحقق یافته است.

به گفته کرشایی؛ در جزیره قشم عمر کم پالایشگاهی، نفتی، گاز، پتروشیمی و بانکرینگ و چهار مرکز تولید برق با ظرفیت تولید ۶۷۰ مگاوات برق مشغول فعالیت هستند.

وی در ادامه از فعالیت ۲۳ شرکت در زمینه پرورش میگو، ماهی و محصولات کشاورزی و دامپروری در جزیره قشم خبر داد که در مجموع برای ۱۸۵۰ نفر اشتغال در این حوزه ایجاد شده است.

سرپرست معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد قشم در پایان با بیان اینکه تراز تجاری این منطقه در ۹ ماهه سال جاری مثبت ۵۸ میلیون دلار است، ادعان نمود: در این مدت ۱۰۸ میلیون دلار واردات به قشم صورت گرفته و معادل ۱۵۶ میلیون دلار صادرات به خارج از کشور، ۲۱۴ میلیون دلار صادرات به داخل کشور و ۱۶ میلیون دلار صادرات مجدد انجام شده است.

مدیر میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم خبر داد:

ساماندهی و نورپردازی اسکله‌های گردشگری جزیره قشم

مدیر میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم از ساماندهی و نورپردازی اسکله‌های گردشگری جزیره قشم خبر داد. ایوب زارعی گفت: اسکله‌های گردشگری از مهم‌ترین مکان‌هایی است که سالانه صدها هزار گردشگر به‌وسیله آنها از جاذبه‌های دریایی جزیره قشم بازدید می‌کنند.

وی افزود: به همین منظور ایمن‌سازی، ساماندهی و نورپردازی این اسکله‌ها در جهت رفاه حال گردشگران در دستورکار این مجموعه قرار گرفته است.

به گفته مدیر میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم؛ پس از بررسی و نیازسنجی، تاکنون نورپردازی اسکله گردشگری شهر طبل، اسکله سه‌پهلی، اسکله گورزین در ساحل شمالی و همچنین اسکله کنالو در ساحل جنوبی به سرانجام رسید. زارعی اظهار داشت: تا پایان سال ساماندهی دیگر اسکله‌های جزیره قشم در دستورکار قرار خواهد گرفت.

به گفته مدیر میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم؛ جزیره قشم دارای ۱۷ اسکله گردشگری می‌باشد و گردشگران می‌توانند از طریق این اسکله‌ها از جاذبه‌هایی همچون جنگل‌های حرا، جزیره هنگام و دلفین‌های بازیگوش دیند و از سایر تفریحات دریایی استفاده نمایند.

امروز هم باید در همین مسیر گام برداریم. معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم در پایان تصریح کرد: در زمینه ترویج فرهنگ عفاف و حجاب باید براساس آموزه‌های دینی و فرهنگ غنی ساکنان جزیره مطالبه‌گری کرده و بستر را برای گردشگری خانواده‌محور فراهم نماییم.

شده، به‌دنبال این هستیم تا قشم را به پایتخت گردشگری مومنانه و مسئولانه تبدیل کنیم. حجت الاسلام محمدسعید آخوندی افزود: تجربه دوران دفاع مقدس نشان می‌دهد که هرکجا که مردم پای آرمان‌ها و گفتمان نظام مقدس جمهوری اسلامی، امام راحل(ره) و رهبر معظم انقلاب ایستادگی کردند، پیروزی حاصل شد و

آیین وداع با شهید گمنام دوران هشت سال دفاع مقدس همراه با عزاداری و مداحی اهل بیت(ع) در محل قرارگاه فرهنگی، اجتماعی و گردشگری شهید امیری در معاونت فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم برگزار شد. معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم در این مراسم اظهار داشت: با تألیف یادشیده

