



بولتن خبری

Bulletin News

www.kish.ir

تیر ۹۸ / شماره ۶





فهرست

صفحه

۲	موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری ایران و اوراسیا ابلاغ شد
۳	چابهار در اولویت توسعه ریلی
۵	هندورابی مقصدی جدید برای گردشگری
۶	۳ ابر فولاد ایران در راه چابهار
۷	همکاری دو جانبه با بهره‌گیری از ظرفیت‌های مجتمع بندری کاسپین گسترش می‌یابد
۸	سرمایه‌گذاری خارجی ۱۰۰ میلیون دلاری در کیش
۹	منطقه آزاد «جبل علی» بازیگر اصلی اقتصاد امارات
۱۱	بندر سنگاپور پایتخت درجه یک دریایی و قطب پالایش نفت جهان
۱۳	بندر هامبورگ؛ نیروی محرکه اقتصاد آلمان

موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری ایران و اوراسیا ابلاغ شد



دکتر روحانی قانون موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو را ابلاغ کرد.

به گزارش فرینا به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، حجت الاسلام و المسلمین دکتر حسن روحانی رئیس جمهور، یک قانون مصوب مجلس را برای اجرا به وزارت صنعت، معدن و تجارت ابلاغ کرد.

براین اساس، در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، رئیس جمهور «قانون موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو» را برای اجرا به وزارت صنعت، معدن و تجارت ابلاغ کرد.

چابهار در اولویت توسعه ریلی



غربت راه‌آهن در بندرهای کشور، حکایت تازه‌ای نیست و سال‌هاست مسئولان درباره لزوم رساندن سهم ۱۵ درصدی فعلی بندرها از حمل‌ونقل ریلی به ۳۰ درصد سخن می‌گویند؛ اتفاقی که سال‌هاست در دستور کار دولتمردان بوده اما تاکنون عملیاتی نشده و به دلیل تمرکز بندرها بر حمل جاده ای و افزایش هزینه تمام‌شده کالا، زیان این غفلت تاریخی به مصرف‌کننده نهایی تحمیل شده است. این روزها بار دیگر خبرهای تازه‌ای از برنامه‌ریزی برای توسعه ریلی بندرها به گوش می‌رسد؛ گرچه تمرکز برنامه جدید، توسعه ریلی بندر شهیدرجایی است اما برخی معتقدند اگر قرار است گامی در زمینه جبران عقب‌ماندگی تاریخی بندرها از توسعه ریلی برداشته شود، بندر چابهار در اولویت است.

به گزارش صمت آمار رسمی نشان می‌دهد در حالی که سالانه در بندر شهیدرجایی بیش از ۸۰ میلیون تن کالا جابه‌جا می‌شود، سهم ریل از حمل‌ونقل این بندر کمتر از ۱۰ درصد است. همچنین سهم جابه‌جایی ریلی کانتینر در این بندر حدود ۳ درصد برآورد می‌شود. این مسئله علاوه بر اینکه نشان‌دهنده جابه‌جایی بارهای ریل‌پسند با حمل‌ونقل جاده‌ای است، هشدار دربارۀ نتایج این کار در زمینه افزایش ترافیک، آلودگی هوا و تصادف‌های جاده ای در خود نهفته دارد.

در روزهای اخیر مدیرعامل راه‌آهن از امضای تفاهمی ریلی بین این نهاد و سازمان بنادر و دریانوردی با محوریت توسعه ریلی بندر شهیدرجایی خبر داد؛ تفاهمنامه‌ای که می‌تواند نویدبخش سرعت گرفتن توسعه ریلی در بندرها باشد.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی، سعید رسولی در این زمینه گفت: تلاش ما این است که سهم جابه‌جایی ریلی بار را در بندر شهیدرجایی افزایش دهیم، به همین منظور بین شرکت راه‌آهن و سازمان بنادر و دریانوردی، تفاهمنامه‌هایی امضا شده تا ظرفیت تخلیه و بارگیری اعم از بار فله و کانتینری با استفاده از شبکه ریلی در این بندر افزایش یابد و بار بیشتری با قطار جابه‌جا شود. وی با بیان اینکه این موضوع فقط مشمول بندر شهیدرجایی نمی‌شود، اضافه کرد: سعی ما این است که در همه مبادی ورودی و خروجی کریدورها، سهم جابه‌جایی بار با استفاده از ریل افزایش پیدا کند و در شرایطی که کشور با تحریم‌های اقتصادی روبه‌رو است بتوانیم از این ظرفیت بهترین استفاده را ببریم.

مدیرعامل راه‌آهن یادآور شد: توسعه ریلی به‌منظور افزایش جابه‌جایی بار با ناوگان ریلی، ویژه یک بندر نیست و این برنامه‌ای است که برای تمامی بندرهای کشور مدنظر قرار گرفته است.

اولویت با چابهار است

یکی از فعالان حمل‌ونقل دریایی کشورمان معتقد است در زمینه اتصال بندرها به شبکه ریلی، هنوز با نقطه ایده‌آل فاصله داریم و بندر چابهار در زمینه جبران این عقب‌ماندگی، اولویت دارد.

مسعود پل‌مه در گفت‌وگو با صمت ر با بیان اینکه در حال حاضر در جنوب کشور، فقط بندرهای خرمشهر، بوشهر (امام خمینی) و بندرعباس (شهید رجایی) به شبکه ریلی متصل هستند، افزود: بندرهای امام و خرمشهر از پیش از انقلاب دسترسی ریلی داشتند. پس از انقلاب نیز وقتی بندر شهید رجایی در بندرعباس راه‌اندازی شد، ریل به آنجا هدایت و پشتیبانی شبکه ریلی از این بندر برقرار شد. دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته یادآور شد: البته هنوز به نقطه ایده‌آل در زمینه اتصال بندرها به شبکه ریلی نرسیده‌ایم و با این هدف که ریل بتواند سهم قابل‌توجهی از تبادل و حمل‌ونقل کالا را به خود اختصاص دهد، فاصله بسیار زیادی داریم.

پل‌مه با تأکید بر اینکه حمل‌ونقل ریلی یکی از به‌صرفه‌ترین و بهینه‌ترین شیوه‌های حمل‌ونقل برای همه بندرهای کشور است، افزود: در حال حاضر مهم‌ترین بندری که باید هرچه زودتر به شبکه ریلی کشور پیوندد، بندر شهید بهشتی در چابهار است.

این کارشناس حمل‌ونقل دریایی با بیان اینکه چابهار منطقه‌ای فوق‌استراتژیک برای کشور در همه شیوه‌های حمل‌ونقل به‌شمار می‌رود، ادامه داد: به‌ویژه تحریم، نقش برجسته بندر شهید بهشتی را نمایان‌تر می‌کند. پل‌مه توضیح داد: به‌دلیل گوناگون حمل‌ونقل جاده‌ای ما، نرخ تمام‌شده بسیار بالایی دارد. این باعث می‌شود نرخ حمل کالا از هزینه تولید آن بیشتر شود و کالا گران‌تر به‌دست مصرف‌کننده برسد. عضو هیأت مدیره فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران با بیان اینکه حمل‌ونقل ریلی شرایط بسیار مطلوب‌تری برای صاحبان کالا رقم می‌زند، ادامه داد: این شیوه حمل‌ونقل مزیت‌های بی‌شماری نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای دارد؛ به‌عنوان مثال استفاده بیشتر از این شبکه موجب کاهش حوادث جاده‌ای و آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود.

او در بیان علت اهمیت داشتن اتصال زودتر بندر چابهار به شبکه ریلی کشور گفت: مشکلات تحریمی که احتمال دارد هر روز توسعه پیدا کند و تبدیل به مخاطره و گلوگاهی برای حمل‌ونقل دریایی ما شود، در چابهار بسیار کمرنگ‌تر است. اگر اتصال ریل را هرچه زودتر به چابهار برقرار کنیم، انگیزه ارسال کالا به بندر شهید بهشتی در صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی ایجاد می‌شود.

این کارشناس حمل‌ونقل دریایی با بیان اینکه به‌دلیل گوناگون در یک غفلت ملی، چابهار تا امروز از مزیت ریل محروم مانده، اضافه کرد: هرچند دولت در دوره‌های گذشته سیاست‌هایی در این زمینه داشته و راه‌آهن چابهار در حال حاضر در دست اجراست اما توجهی که باید و شاید برای رسیدن ریل به چابهار، وجود نداشته است.

معطلی کشتی‌ها به‌دلیل غفلت از توسعه ریلی

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته اظهار کرد: اگر چابهار در حال حاضر به شبکه ریلی متصل بود، امروز همه اسکله‌های بندر امام خمینی پر نبود و در لنگرگاه ۲۸ کشتی در انتظار پهلوگیری نبودند و برخی از این کشتی‌ها می‌توانستند به چابهار بروند. این کارشناس حمل‌ونقل دریایی ادامه داد: به‌دلیل اینکه در حال حاضر بندر امام خمینی مزیت ریلی و زیرساخت‌های لازم برای تخلیه و بارگیری را دارد، مقصد کشتی‌ها به‌ویژه کشتی‌های فله‌بر و باری شده اما اگر بتوانیم زیرساخت‌های مناسب لجستیکی از جمله راه‌آهن را در بندر چابهار فراهم کنیم، می‌توانستیم دست‌کم کالاهایی را که قرار است در شرق، جنوب شرقی و شمال شرقی کشور توزیع شود، در این بندر تخلیه کنیم. این به‌معنی کاهش مسافت دریایی و زمینی حمل و در نهایت، کاهش نرخ تمام‌شده کالا است.

رفع موانع توسعه ریلی با حمایت مجلس

رئیس کارگروه بنادر و صنایع دریایی کمیسیون عمران مجلس می‌گوید اگر دولت موانع توسعه ریلی بندرها را به مجلس معرفی کند، مجلس گام‌های لازم را برای برطرف کردن این موانع خواهد داشت.

حسین هاشمی تختی‌نژاد در پاسخ به صمت با تأکید بر لزوم توسعه شبکه ریلی در بندرها با هدف کاهش هزینه‌های ترانزیت کالا گفت: کم‌هزینه و ایمن‌تر بودن حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای موجب شده صاحبان کالا تمایل بیشتری برای استفاده از این شیوه حمل‌ونقل داشته باشند.

او اضافه کرد: با اتصال بندرهای مهم کشور مانند بندر چابهار، شهید رجایی و خرمشهر و حتی بندرهای شمال به شبکه ریلی، دسترسی بندرها به مسیر ترانزیت ریلی تا کشورهای همسایه و اروپا ساده‌تر و کم‌هزینه‌تر می‌شود اما در حال حاضر به‌دلیل متصل نبودن برخی بندرها از جمله چابهار به راه‌آهن، ترانزیت بار در مسیرهای خارجی، هزینه‌بر و با برخی مشکلات در تخلیه و بارگیری همراه است.

نماینده مردم بندرعباس، حاجی‌آباد، قشم، ابوموسی و خمیر در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه تجربه کشورهای پیشرفته نشان می‌دهد اتصال بندرها به شبکه ریلی، نقش مهمی در افزایش ارزآوری آنها داشته، افزود: مجلس شورای اسلامی در برنامه ششم توسعه، بر تکمیل شبکه ریلی و توسعه ریلی شهرهای بندری با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی تأکید کرده است.

او با تأکید بر اینکه با توجه به اهمیت اتصال شبکه ریلی به بندرها، کمیسیون عمران همچنان پیگیر اجرای برنامه‌های دولت در این زمینه است، اضافه کرد: دولت باید موانع موجود در مسیر اتصال بندرها به شبکه ریلی را شناسایی کند و به مجلس در این زمینه گزارش دهد تا بتوانیم برای برطرف کردن آنها و سرعت‌دهی به توسعه ریلی این مناطق اقدام و از دولت در این زمینه حمایت کنیم.

از منطقه آزاد کیش تا جزیره هندورابه هندورابه مقصدی جدید برای گردشگری

جزیره زیبا و بی مانند هندورابی در گستره آبهای نیلگون خلیج فارس و در حدفاصل بین جزیره لاوان و کیش، می رود تا به مقصدی پرجاذبه برای گردشگران و طبیعت گردان تبدیل شود.

به گزارش فرینا به نقل از ایرنا جزیره هندورابی که از آن به عنوان جزیره رؤیایی و یکی از گسترده‌های جغرافیای بکر کشورمان نام برده می‌شود، در واقع یکی از جزایر اقماری کیش محسوب می‌شود، که اکنون با بهره گیری از تجربیات منطقه آزاد کیش و روند روبه رشد صنعت گردشگری در آستانه تحولی بزرگ قرار دارد، تحولی که در صورت تحقق می‌تواند این جزیره زیبا و تقریباً خالی سکنه اما سرشار از جاذبه‌های بی بدیل را به مقصد تازه و جذاب برای گردشگران و جهانگردان بویژه طبیعت گردان تبدیل کند.

هندورابی یکی از جزایر تابع بخش کیش از شهرستان بندرلنگه است که در ۸ کیلومتری کرانه‌های جنوبی این شهر واقع شده است. هندورابی از سمت جنوب شرقی با جزیره کیش ۲۸ کیلومتر فاصله و از سمت غرب در ۲۴ کیلومتری جزیره لاوان و ۲۰ کیلومتری جزیره شیدور قرار دارد.

"امتداد هندورابی همانند غالب جزایر خلیج فارس از قطر بزرگ از شمال غرب به جنوب شرق است (همسو با جهت رشته کوه‌های زاگرس). قطر بزرگ این جزیره در این امتداد حداقل ۶،۱ و حداکثر ۷،۷ کیلومتر است.

جزیره هندورابی که به اکواریوم طبیعی ایران زمین معروف است علاوه بر جاذبه‌های طبیعی منحصر به فرد، کرانه‌های جذاب و دیدنی از جاذبه‌های تاریخی نیز برخوردار است که از جمله مهم‌ترین آن معماری سنتی و بومی، خرابه‌های قریه «الدورات»، دژهای نظامی پرتغالی‌ها مربوط به دوره صفویه، آب انبار و وجود درختان کهنسال لور و غارهایی است که در طول سالیان متمادی به وسیله آب دریا پدید آمده است.

گرداگرد جزیره‌ای کوچک هندورابی را دریا فرا گرفته و تراکم مرجان‌ها در سواحل جزیره بسیار زیادند. وجود آبزیان و انواع ماهی‌های زینتی و خاص در اطراف هندورابی به کرانه‌های این جزیره زیبایی خیره کننده بخشیده است.

عمق دریا در سواحل شرقی جزیره بین ۸ تا ۱۸ متر متغیر است و مکان دل انگیزی برای تماشای دریا است. هندورابی با مساحتی حدود ۲۲ کیلومتر مربع و برخورد از طبیعتی زیبا و و سواحل نقره فام در کنار جزیره ۹۲ کیلومتری کیش، مجموعه و زنجیره‌ای کامل از جاذبه‌های گردشگری و تفریحات دریایی در خلیج فارس را تشکیل می‌دهند و می‌توانند نقشی اثر گذار در روند رشد گردشگری به عنوان یکی از محورهای توسعه ملی ایفای کند.

در این زمینه مدیر عامل و جمعی از مسئولان منطقه آزاد کیش دیروز سه شنبه با هدف بررسی زیرساختها و زمینه‌های سرمایه گذاری از جزیره هندورابی بازدید کردند.



۳۰۰ تن فولاد ایران در راه چابهار

به گزارش فرینا به نقل از همشهری اسناد ششم توسعه و برنامه راهبردی توسعه سواحل مکران ابلاغی رهبر معظم انقلاب، سواحل مکران و قلب آن چابهار را موظف کرده است که تا ۱۰ سال آینده هاب صنایع مادر شود. یکی از این صنایع فولاد است. دبیرخانه ستاد توسعه سواحل مکران نیز سازمان نوسازی و توسعه صنایع معدنی (ایمیدرو) را مکلف کرده است تا اقدامات لازم را برای استقرار صنایع فولاد در چابهار تا ظرفیت ۱۰ میلیون تن در سال فراهم کند. ایمیدرو می‌گوید که موقعیت ویژه چابهار در کنار اقیانوس و دسترسی مناسب آن به بازارهای جهانی، برای فولادسازی به‌صرفه است. از طرفی معضل بزرگ کمبود آب را هم که اکنون عمده فولادسازی‌های بزرگ کشور با آن روبه‌رو هستند، نخواهد داشت.



سازمان توسعه و نوسازی صنایع معدنی ایران با ایجاد شرکت فولاد مکران به آن مأموریت داده فولادسازی تولید ظرفیت تا ۴ میلیون تن آهن اسفنجی در چابهار ایجاد کند.

«محمد منصوری»، مدیر اجرایی شرکت فولاد مکران، می‌گوید: ساخت فاز اول این مجتمع با ظرفیت ۱/۶ میلیون تن و با سرمایه گذاری ۱۱۲ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی حالا به پیشرفت ۳۰ درصدی رسیده است و تا سال ۱۴۰۰ به‌بهره‌برداری می‌رسد، فاز دوم آن نیز پس از تولید تجاری فاز اول کامل خواهد شد. پُسکو نیامده انصراف داد

در فضای اصطلاحاً پسابرجام شرکت فولادسازی پُسکو کره که چهارمین فولادسازی بزرگ دنیاست، برای حضور در چابهار و ایجاد یک مجتمع فولادی مستقل با ظرفیت ۴ میلیون تن در سال با همکاری جوینت ونچر ایرانی‌اش، شرکت کاویان پاسارگاد، اقدام و حتی مطالعات این کار را نیز کامل کرد، اما در فضای تحریم بعد از آن از سرمایه‌گذاری انصراف داد.

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار پیش‌تر در گفت‌وگو با همشهری گفته بود: فضای تهدید و تحریم بعد از خروج آمریکا و صدا البته خریدن عمده سهام شرکت فولادسازی پُسکو توسط سرمایه‌گذاران عربستانی موجب شد این شرکت از سرمایه‌گذاری در چابهار انصراف دهد؛ هرچند شرکت ایرانی طرف قرارداد با آن نیز به‌شدت تمایل به حضور داشت، مطالعات را انجام داد، زمین را نیز مشخص کرد و در حال گرفتن مجوزهای زیست‌محیطی بود.

بزرگ‌ترین قرارداد تولیدی در چابهار

با وجود این چابهار دست روی دست نگذاشته است. هرچند نمی‌تواند از ظرفیت سرمایه‌گذاری‌ها و فناوری‌های مدرن خارجی برای استقرار فولادسازی استفاده کند، برآن شده تا در سال رونق تولید یکی از بزرگ‌ترین قراردادهای تولیدی خود را با غول‌های فولادسازی داخلی منعقد کند.

زمزمه‌های حضور کنسرسیومی از ۳ غول فولادی ایران شامل گل‌گهر، چادرملو و فولاد مبارکه در چابهار از یک سال پیش مطرح شد. مذاکراتی فشرده، مطالعاتی گسترده و رفت و آمدهای پی‌درپی جریان‌ساز شد تا به این‌جا رسید که در نهایت اعلام شد کنسرسیوم غول‌های فولادی ایران برای اولین بار یک مجتمع عظیم فولادسازی ۱۰ میلیون تنی در چابهار ایجاد می‌کنند.

در جریان دیدار سرپرست سفارت اوگاندا در ایران از منطقه آزاد انزلی / همکاری دو جانبه بایره گیری از ظرفیت های مجتمع بندری کاسپین گسترش می یابد



دنيس توموكوندى سرپرست سفارت اوگاندا در تهران در بازدید از منطقه آزاد انزلی، فرصت های همکاری دو جانبه را در مذاکره با معاونین اقتصادی و سرمایه گذاری و بندری مورد بررسی قرار داد. سرپرست سفارت اوگاندا در جریان این بازدید زیرساخت ها و امکانات موجود در منطقه آزاد انزلی را بسیار خوب ارزیابی کرد و علاوه بر مجتمع بندری کاسپین، از واحدهای تولیدی صادراتی، مرکز نمایشگاه ها و همایش ها و امکانات گردشگری موجود در سطح منطقه دیدار به عمل آورد.

به گزارش فرینا در نشست بررسی فرصت های همکاری دو جانبه، دو طرف نسبت به توسعه روابط دو جانبه با بهره گیری از توانمندی های بخش خصوصی، مبادله کالای مورد نیاز طرفین، برپایی نمایشگاه مشترک توانمندیهای دو کشور و لزوم بهره گیری از ظرفیت های مجتمع بندری کاسپین به عنوان یک بندر نسل سوم و کریدورهای بین المللی که از منطقه آزاد انزلی عبور می کند، ابراز تمایل کردند.

دنيس توموكوندى در این نشست با اشاره به وجود بازار ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیونی در منطقه کشور متبوع خود در قاره افریقا، خواستار استفاده از مجتمع بندری کاسپین جهت صادرات محصولات تولیدی کنیا در دریای خزر شد.

گفتنی است در این نشست که مهندس وحید طالب پور عضو موظف هیأت مدیره و معاون اقتصادی و سرمایه گذاری به همراه مهندس امین افقی عضو موظف هیأت مدیره و معاون امور بندری سازمان حضور داشتند، نمایندگان بخش خصوصی منطقه و اتاق بازرگانی استان نیز در خصوص فرصت های همکاری با بخش خصوصی اوگاندا به اظهار نظر پرداختند.

سرمایه گذاری خارجی.. ۱۰ میلیون دلاری در کیش



مدیر کل آموزش و پرورش استان هرمزگان از تعامل سازمان منطقه آزاد کیش برای ساخت مدارس جدید در منطقه خبر داد. به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل سازمان منطقه آزاد کیش، موسی دادی زاده سرخایی مدیر کل آموزش و پرورش استان هرمزگان که صبح چهارشنبه ۱۹ تیر به همراه عربعلی زینالی رییس اداره آموزش و پرورش کیش با دکتر مظفری مدیر عامل سازمان منطقه آزاد کیش دیدار و گفتگو کرد، با اشاره به لزوم تعامل گسترده آموزش و پرورش و سازمان منطقه آزاد کیش در جهت تحقق اهداف توسعه ای در بخش آموزشی جزیره کیش گفت: در این جلسه مفاد تدوین تفاهم نامه و سند همکاری مشترک بین طرفین بررسی شد که طبق راهبرد های ارائه شده، بزودی پیش نویس تفاهم نامه هم در اداره آموزش و پرورش استان هرمزگان تهیه خواهد شد.

وی افزود: با در نظر گرفتن پراکندگی مدارس در بخش های مختلف جزیره کیش و در راستای تسهیل دسترسی ساکنان تمامی بخش های جزیره به مدارس ساخت مدارس جدید در جزیره کیش از جمله محورهای اصلی این تفاهم نامه خواهد بود.

به گفته دادی زاده با توجه به اینکه تامین فضای فیزیکی مدارس را سازمان منطقه آزاد کیش بر عهده دارد، پس از ساخت این مدارس، اداره آموزش و پرورش مسئولیت تجهیز و تامین نیروی انسانی را بر عهده خواهد داشت.

مدیرکل آموزش و پرورش استان هرمزگان با اشاره به وضعیت مطلوب آموزشی در جزیره کیش گفت: میانگین قبولی پایه دوازدهم در جزیره کیش بیش از ۸۸ درصد است که از میانگین ۸۳ درصدی کشور بالاتر است. میانگین نمرات کتبی پایه دوازدهم کیش نیز از میانگین استان و کشوری بالاتر است و این آمار بیانگر سطح بالای آموزشی و فعالیت آموزگاران مجرب و متعهد در جزیره کیش است.

وی با تاکید بر اینکه عوامل انگیزشی متعددی در ارتقاء منابع انسانی و خدمات آموزگاران موثر است، سیاست های حمایتی سازمان منطقه آزاد کیش از جمله پرداخت منظم کمک هزینه مسکن به معلمان را یکی از عوامل تشویقی عنوان کرد و افزود: این تفاهم نامه شامل تمامی مواردی است که در زمینه سخت افزاری و نرم افزاری به بهبود وضعیت خدمات آموزشی در جزیره کیش کمک می کند. که از آن جمله می توان به ساخت و تجهیز فضاهای آموزشی جدید، برگزاری دوره های آموزشی برای آموزش معلمان، دانش آموزان و اولیاء و کارکنان اداری آموزش و پرورش در جهت ارائه خدمات مطلوب تر به مراجعه کنندگان، ساخت و تجهیز کانون های پرورش فکری، پژوهش سراهای دانش آموزی و سالن های ورزشی، رعایت استاندارد های لازم برای انتخاب دبیران و آموزگاران مجرب جهت تدریس در مدارس کیش و مسائل رفاهی کادر آموزش و پرورش در جزیره کیش اشاره کرد.

منطقه آزاد «جبل علی» بازیگر اصلی اقتصاد امارات

امروزه منطقه آزاد «جبل علی» نقش مهمی در بخش‌های مختلف اقتصادی، تجاری و گردشگری امارات متحده عربی دارد؛ بسیاری علت موفقیت این منطقه را قوانین ساده و ثبات مدیریتی در این منطقه می‌دانند؛ اما چرا این منطقه با فاصله بسیاری از مناطق آزاد در ایران توسعه یافته است؟ پاسخ آن را در ادامه بخوانید.

منطقه آزاد جبل علی

وضعیت اقتصادی کشورهای خاورمیانه، با اتکای آنها بر درآمدهای نفتی و پیامدهای آن نظیر بهره‌وری پایین و... شناخته می‌شود. ضعف پیوند خاورمیانه با اقتصاد جهانی و عضو نبودن اغلب کشورهای بزرگ آن در سازمان تجارت جهانی، عملکرد اقتصادی نسبتاً ضعیف این منطقه را در دهه اخیر توضیح می‌دهد و مدت‌هاست که نیاز به تغییر از وابستگی به بخش نفتی برای ایجاد پایداری اقتصادی درازمدت در کشورهای خاورمیانه احساس می‌شود.

در حقیقت دو عامل منبع بیرونی و درونی، خاورمیانه را به ناچار به فکر تغییر نقش اقتصادی خود در جهان انداخت که عامل بیرونی آن رشد



چشمگیر و جهانی شدن رو به پیشرفت چین، هند و رقیبان کوچک سازنده محیط رقابتی اقتصاد جهان بود و عامل درونی افزایش جمعیت و به خصوص نیروی جوان جوایای کار را تشکیل می‌داد. در این میان امارات از هر فرصتی برای مطرح شدن در اقتصاد جهانی استفاده کرد. امارات عربی متحده با فراهم سازی زمینه‌های جذب سرمایه گذاری‌های خارجی و ایجاد فضای مناسب و نیز برخورداری از موقعیت جغرافیایی توانست طی مدت کوتاهی به یک کانون جذب سرمایه گذاری‌های خارجی در منطقه خلیج فارس تبدیل شود. بهره‌مندی از سواحل طولانی در کرانه خلیج فارس از یک سو و دسترسی به آب‌های دریای عمان از سوی دیگر و نیز داشتن مرز مشترک زمینی نقش مهمی را در فعال ساختن امر داد و ستدهای بازرگانی در امارات ایفا کرد.



در برنامه ۲۰ ساله متنوع سازی اقتصاد کشور امارات، دولت ۱۳ میلیارد دلار جهت توسعه اقتصادی غیر نفتی تخصیص داد و به خصوص دبی با تفکر ولیعهد آن که معتقد بود «هر آنچه برای داد و ستد خوب است برای دبی نیز خوب است» شروع به رشد اقتصادی و داد و ستد کرد. به همین دلیل دبی نسبت به سایر امارت‌های UAE، اقتصاد متنوع تری را تجربه می‌کرد و خردمندان پروژه‌هایی برای مطرح شدن در اقتصاد جهانی را پی می‌گرفت. از آنجایی که وجود مناطق آزاد سبب جذب سرمایه‌های خارجی و نیز افزایش درآمدهای داخلی می‌شود، امارات که از موقعیت جغرافیایی مناسبی برخوردار است برای رشد اقتصادی خود طی سال‌های اخیر اقدام به ایجاد و توسعه این مناطق کرده است. مناطق آزاد در امارات در رشد و پیشرفت بخش صنعتی و بازرگانی این کشور نقش بسزایی ایفا کرد.

مناطق آزاد در امارات در بنادر یا فرودگاه‌های این کشور قرار دارد و به تمام موسسات خصوصی محلی و خارجی اجازه واردات و صادرات داده است. همچنین تسهیلات ارائه شده در زمینه سرمایه‌گذاران و نیز تسهیلات نظام بانکی موجب افزایش جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی در امارات شد.

پیش قدم منطقه آزاد در UAE، منطقه آزاد جبل علی است. منطقه جبل علی که بزرگترین منطقه آزاد در امارات و اولین بندر دست‌ساز جهان است، در سال ۱۹۸۵ تاسیس شد.

در زمان تاسیس آن، مناطق آزاد مفهوم جدیدی را برای خاورمیانه تداعی می‌کرد. در ابتدا به نظر می‌رسید ایجاد آن به قصد خدمت به شرکت‌های چند ملیتی برای انبارداری و توزیع محصولات به خلیج فارس، تنوع‌گرایی اقتصادی و بهبود بنادر و فرودگاه‌ها باشد اما در طی سال‌ها دامنه‌ای از صنایع، از توزیع گرفته تا طیفی از تولیدات کارخانه‌ای، تجارت و خدمات در آن رشد کردند. دبی سه سال برای تبدیل ۲۵ جریب از صحرا به محیطی امن و پویا تلاش کرد و در نهایت در سال ۱۹۸۰ جبل‌علی وسعت یافت و به وسیله آخرین فناوری اطلاعات و امکانات دریایی، زمینی و آسمان موجب تحکیم امکانات تدارکاتی خود شد.

محدودیت‌های سرمایه‌گذاری خارجی در اقتصاد امارات و خارج از منطقه آزاد، از جمله محدودیت در سهام شرکت‌ها و محدودیت‌ها در بخش توزیع و ورود باعث شد که انگیزه‌ها برای سرمایه‌گذاری در خارج از مناطق آزاد کم شود و از طرفی محیط قانونی آسان و برخی عوامل در مناطق آزاد مانند مالکیت خارجی ۱۰۰ درصدی، معافیت از مالیات بر درآمد و مالیات بر شرکت‌ها برای یک دوره ۵۰ ساله، مجاز بودن بازگرداندن سودها و سرمایه‌ها و... انگیزه‌هایی برای سرمایه‌گذاران شد. علاوه بر آن اختصاص گواهینامه‌هایی با نام‌های مختلف و به مثابه اجاره معتبر از اداره منطقه آزاد به شرکت‌های سرمایه‌گذار می‌توانست انگیزه دیگری برای آنها به حساب بیاید که به موجب آن این شرکت‌ها مجاز بودند تا در منطقه جبل‌علی و بیرون از امارات فعالیت کنند.

منطقه آزاد جبل‌علی طی سه دهه ۷۰، ۸۰ و ۹۰ شمسی به یکی از قطب‌های فعال جاری منطقه تبدیل شده است. این منطقه با کمک به بیش از ۲۰ درصد از تولید ناخالص داخلی دبی، حفظ بیش از ۱۳۵ هزار فرصت شغلی و جذب ۲۰ درصد از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در امارات متحده عربی، به عنوان بازیگر اصلی و کلیدی در اقتصاد محلی مطرح شد. از دیگر دلایل موفقیت این منطقه می‌توان به موقعیت هاب جهانی حمل‌ونقل اشاره کرد که بیش از ۵۰ درصد از صادرات کلی دبی را پوشش می‌داد. یکی از عوامل اصلی موفقیت این بندر کانتینری، جایگاه جغرافیایی استراتژیک کشور امارات متحده عربی و جایگاه جغرافیایی استراتژیک این بندر است. در واقع بندر جبل‌علی نهمین بندر از نظر حمل‌ونقل و فعالیت در دنیاست.

مجله FDI هر دو سال یک‌بار طی فراخوانی اطلاعات به‌روز شده را از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در سراسر جهان دریافت می‌کند و گزارشی را مبنی بر رتبه‌بندی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی برتر ارائه می‌دهد.

منطقه آزاد فرودگاهی دبی در آمار منتشر شده این مجله در سال ۱۴-۲۰۱۳ توانست عنوان منطقه آزاد برتر خاورمیانه در زمینه سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را کسب کند که دلیل جذب شرکت‌های بین‌المللی به علت سابقه ۱۶ ساله آن عنوان شده است و این در حالی است که به عنوان نمونه منطقه آزاد چابهار چهار سال زودتر از آن منطقه، تاسیس و راه‌اندازی شده است.

امارت متحده عربی دارای یک اقتصاد آزاد و باز بوده و با توجه به تجارت و بازرگانی، صادرات نفت، گردشگری و حمل‌ونقل در حوزه درآمد ناخالص ملی شرایط مناسبی را در منطقه خاورمیانه داراست. علاوه بر آن تنوع‌گرایی در عرصه‌های مختلف اقتصادی نیز یکی از مهمترین عوامل رونق اقتصاد امارات عنوان می‌شود.

این کشور با بازنگری در قوانین اقتصادی خود، فرصت‌هایی را برای رشد بخش خصوصی ایجاد کرد که همگی موجب ایجاد زیرساخت مناسب برای وضعیت اقتصادی و کارکردی بنادر آن شد. ترغیب و سوق دادن تجارت‌های جهانی به یک منطقه آزاد می‌تواند از طریق تجارت رشد یافته و انتقال دانش و تکنولوژی به نیروی کار محلی، اقتصاد محلی را بهره‌مند کند.

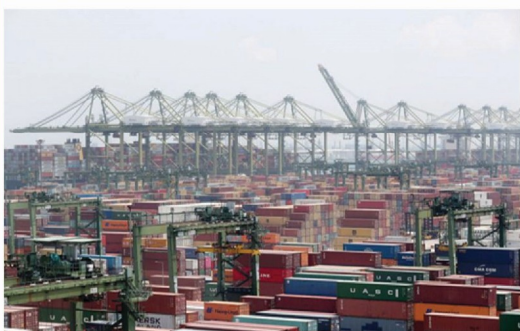
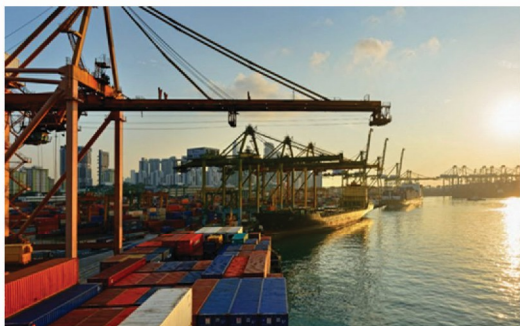
اوج شکوفایی وضعیت اقتصادی امارات عربی متحده هنگامی به عنوان معیاری شاخص برای تحقیقات و پژوهش‌های اقتصادی و تجاری آنها مطرح شد که گزارش رقابت جهانی سال ۲۰۰۶/۲۰۰۷ میلادی امارات عربی متحده را از نظر قدرت رقابت اقتصادی در رتبه ۳۲ جهان جای داد.

امارات به منظور کاهش وابستگی اقتصاد به منابع طبیعی به توسعه ساخت و ساز، زیرساخت‌های تولید و بخش‌های خدماتی روی آورد به طوری که سال ۲۰۰۸ میلادی ارزش پروژه‌های عمرانی در دست اجرا در این کشور عربی حدود ۳۵۰ میلیارد دلار بود. در سال ۲۰۰۷ میلادی نیز درآمد صادراتی امارات ۱۶۲ میلیارد دلار و هزینه وارداتی آن ۹۴ میلیارد دلار برآورد می‌شد. ۴۵ درصد از درآمد صادراتی امارات به نفت خام و مابقی به گاز طبیعی، ماهی‌های خشک شده، خرما و صادرات مجدد اختصاص داشت.

خصوصی‌سازی را می‌توان از مهم‌ترین شاخص‌های روند اقتصادی امارات عربی در طول سال‌های گذشته تلقی کرد چرا که شرکت هواپیمایی امارات و سازمان بنادر دبی، دو شرکت بزرگ دولتی این کشور که سهم بسیاری از نام‌آوری امارات را در گستره جهانی داشته‌اند با ارائه سهام اولیه خود در معرض عموم بزرگترین واگذاری سهام اولیه در منطقه را رقم زدند. هر چند عده فراوانی از منتقدان و تحلیلگران رونق اقتصادی امارات را صرفاً به دلیل رویکرد عظیم سرمایه‌داران غربی و اروپایی در عرصه‌هایی نظیر عمران و ساخت و ساز و گردشگری نام می‌برند اما باز هم نمی‌توان مهارت آنان در مدیریت راهبردی سرمایه‌های خارجی در سرمایه‌گذاری‌های زودبازده را انکار کرد.

بررسی اهمیت مناطق آزاد در اقتصاد سنگاپور:

بندر سنگاپور پایتخت درجه یک دریای و قطب پالایش نفت جهان



بندر سنگاپور یکی از شناخته شده ترین مناطق آزاد جهان است و با توجه به امکانات زیربنایی حمل و نقل در این کشور، یک بندر عالی FTZ و یک راه حل ذخیره سازی ایده آل برای بسیاری از شرکت ها به صورت محلی و بین المللی محسوب می شود.

سنگاپور از سال ۱۸۲۴ تا ۱۹۶۳ میلادی، به غیر از سه سال در زمان جنگ جهانی دوم یکی از مستعمرات بریتانیا بود، از سال ۱۹۶۳ و زمانی که سنگاپور از بریتانیا جدا شد، بنیانگذاران این کشور سنگ بنای این کشور را بر مبنای اقتصاد بازار آزاد بنا نهادند.

این کشور از زمان استقلال به یکی از پربرونق ترین کشورهای جهان تبدیل شد و امروز یکی از پرتراфик ترین بندرهای دنیاست. سنگاپور از لحاظ ذخایر معدنی کشوری فقیر است، اما اقتصاد آن که متکی بر بخش خدمات و صنعت است، رشد و شکوفایی فراوانی داشته و این کشور را به یکی از ثروتمندترین مناطق دنیا تبدیل کرده است، به نحوی که هم اکنون چهارمین مرکز اقتصادی بزرگ دنیا و سومین مرکز بزرگ پالایش نفت در دنیا محسوب می شود.

منطقه آزاد سنگاپور یکی از شناخته شده ترین مناطق آزاد جهان است و با توجه به امکانات زیربنایی حمل و نقل در این کشور، یک بندر عالی FTZ و یک راه حل ذخیره سازی ایده آل برای بسیاری از شرکت ها به صورت محلی و بین المللی محسوب می شود.

بر مبنای شاخص های تجارت جهانی، سنگاپور چهاردهمین صادر کننده بزرگ و پانزدهمین واردکننده در دنیاست. همچنین این کشور کوچک با بهره گیری از بنادر توسعه یافته خود بالاترین نرخ تجارت خارجی نسبت به تولید ناخالص داخلی در دنیا را داراست طوری که این نسبت در حال حاضر ۳۹۰ درصد (در مقایسه با ۳۱ درصد در ایالات متحده) است.

این بندر واقع در جمهوری سنگاپور و کوچک ترین کشور جنوب شرقی آسیا است. سنگاپور از تعدادی جزیره تشکیل شده و با این که از لحاظ ذخایر معدنی فقیر است، اما یکی از قطب های بزرگ تجاری و اقتصادی است و یکی از پرتراقدترین بندرهای دنیا و یکی از سه کشور - شهر مستقل کنونی جهان محسوب می شود. سنگاپور در سال ۲۰۱۶، به عنوان بهترین کانتینر ترمینال آسیا برگزیده شد. یکی از عوامل موفقیت این منطقه آزاد، همکاری قوی کارکنان با هم و مدیریت با کارکنان است.



در سایت اداره بندر سنگاپور آمده بود که مدیریت، ارتباط نزدیک با کارکنان دارد و این موضوع خود باعث افزایش بهره‌وری و کارایی کارکنان بندر می‌شود.

از جمله مزایای مناطق آزاد سنگاپور امکانات ذخیره و انبارسازی گسترده است که هم برای شرکت‌های داخلی و هم خارجی قابل دسترس است علاوه بر آن هیچ عوارض گمرکی برای عبور کالاها یا نگهداری آنها اخذ نمی‌شود و شرکت‌ها از روش‌های گمرکی ساده بهره‌مند می‌شوند.

مناطق آزاد جورونگ و فرودگاه چانگی از بزرگترین مناطق آزاد سنگاپور محسوب می‌شوند. بندر جورونگ سالانه ۱۵ هزار کشتی را مدیریت می‌کند. این بندر یکی از بزرگترین بنادر چند منظوره جهان است که شامل تعداد زیادی انبار و یک ترمینال سیمان نیز هست. فرودگاه چانگی نیز به حمل و نقل کالا از طریق آسمان اختصاص دارد.

بخش عمده‌ای از فعالیت‌های بندری در این دولت-شهر به شیوه‌های نوین و با استفاده از زیرساخت‌های دیجیتالی و اینترنتی انجام می‌شود. این بندر دومین بندر پرجمعیت کانتینری است و سومین تولید ناخالص داخلی سرانه را نیز به خود اختصاص داده است. در ابتدای سال ۲۰۱۸ نیز، توسط EIU برای پنجمین سال متوالی به عنوان گران‌ترین شهر جهان برای زندگی برگزیده شد.

این کشور دارای منابع نفتی نیست، ولی با در اختیار داشتن ناوگان بزرگی از کشتی‌ها و شبکه حمل‌ونقل قوی توانسته نفت بسیاری از کشورهای دنیا را برای پالایش به خود جذب کند و پس از پالایش آن و استخراج مواد باارزش از آن، محصولات را با قیمتی بالاتر به این کشورها بازگرداند.

بندر سنگاپور در سال ۲۰۱۴ با فروش ۴.۴۲ میلیون متر مکعب سوخت به کشتی‌ها، عنوان برترین بندر دنیا را از آن خود کرد. اکنون بندر سنگاپور با ۶۰۰ بندر دیگر در جهان ارتباط دارد و شلوغ‌ترین بندر دنیا در زمینه حمل‌ونقل محصولات است.

بندر سنگاپور سال‌هاست که به عنوان پایتخت درجه یک دریایی شناخته می‌شود. هم‌اکنون چهارمین مرکز اقتصادی بزرگ دنیا و سومین مرکز بزرگ پالایش نفت در دنیا در این بندر سازمان‌دهی می‌شود؛ بندری که از خود نفت ندارد ولی پالایش نفت بسیاری از کشورهای نفت‌خیز را به عهده دارد و از آن‌ها بابت این پالایش مبالغی نیز دریافت می‌کند و بعد هم نفت پالایش‌شده را به آن‌ها برمی‌گرداند.

بکارگیری خط‌مشی‌های مناسب تجارت و قرارگیری در میان آسیا - اروپا، امروز سنگاپور را در جایگاهی قرار داده که ۴۰ سال پیش تصور آن برای کسی امکان نداشت.

حتی ۱۰ سال پیش سنگاپور در زمینه تحقیقات دریایی و ارتباط میان شرکت‌های خارجی و داخلی در این کشور بسیار ضعیف بود اما امروز رهبری این شهر در تمام حوزه‌های دریایی به اندازه‌ای قوی عمل کرده که توانسته جایگاه نخست جهان را به خود اختصاص دهد؛ اگرچه اسلو در کشور نروژ از اقتصاد و فناوری دریایی قوی برخوردار است اما به دلیل اهمیت هامبورگ به عنوان شهر بندری اروپایی در رده‌بندی این گزارش، پس از این شهر (هامبورگ) قرار گرفته است.

طبق گزارشات مرکز تحقیقات جهانی «آی ام دی» که در سوئیس مستقر است و در مورد وضعیت رقابت پذیری اقتصاد کشورهای مختلف جهان در سال ۲۰۱۸ اطلاعاتی را منتشر کرده، دولت - شهر سنگاپور در میان ۱۰ کشور عضو اتحادیه جنوب شرق آسیا «آسه آن» به دلیل مدیریت اجرایی قوی اقتصادی و استفاده از برنامه‌های اقتصادی بلندمدت و کارآمد که دولت به طور مستمر آن را مورد پیگیری قرار می‌دهد، رتبه نخست را کسب کرده است.

بی شک هر یک از سیاست‌های اقتصادی و اجتماعی سنگاپور موجب موفقیت این کشور بوده، موفقیتی که بخش مهمی از آن ناشی از سیاست‌های موفق آموزشی همراه با سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در بخش صنعت بوده است که همراه با مدیریت موفق عرضه و تقاضا در بازار کار نرخ بیکاری ۲ درصدی کنونی (در مقایسه با ۲۵ درصد هنگام استقلال این کشور) و شکوفایی اقتصادی این کشور را به ارمغان آورده است.

برخی اقتصاددانان معتقدند یکی از مهمترین عوامل دخیل در توسعه اقتصادی سنگاپور طی چهل سال اخیر نظام آموزش همگانی و کارآمد این کشور است. دسترسی همگانی به آموزش علاوه بر تلاش برای ایجاد جامعه‌ای برابر (ایجاد فرصت‌های یکسان برای قشر جوان)، مولد نیروی کار متخصص یک جامعه نیز هست.

طی چهل سال اخیر، نظام آموزشی سنگاپور از سطحی معادل سایر کشورهای در حال توسعه به سطح کشورهای توسعه یافته ارتقا پیدا کرد. این بهبود کیفیت طی سه مرحله از سال ۱۹۵۹ صورت گرفته است که طی مرحله اول، نخست وزیر آن زمان نظام آموزشی ملی این کشور را بنا نهاد.

در طول این دوره مدارس که منحصر به قشرهای قومی نژادی مختلف بودند، به نظام واحدی ملحق شدند که در کنار زبان اصلی کشور، دروس به زبان انگلیسی نیز تدریس داده می‌شدند.

طی مرحله دوم اصلاحات، نظام آموزشی جدیدی معرفی شد که تمرکز بیشتری روی تاسیس مدارس فنی و حرفه‌ای و تربیت نیروی متخصص برای کشوری که از کمبود این نیرو رنج می‌برد داشت.

طی مرحله سوم این دگردیسی آموزشی، تمرکز بیشتر بر روی مؤسسات آموزش عالی و بهبود کیفیت دانشگاه‌ها بود. این تغییر با تشویق دانشجویان خارجی به تحصیل در دانشگاه‌های سنگاپور، ارتباط بیشتر دانشگاه‌های این کشور با دانشگاه‌های سایر کشورها و سرمایه‌گذاری بیشتر در مراکز تحقیقاتی صورت گرفت.

با نخستین پیشگام حقیقی مناطق آزاد جهان آشنا شوید بندر هامبورگ؛ نیروی محرکه اقتصاد آلمان

مناطق آزاد تجاری در آلمان مناطق جغرافیایی ویژه ای هستند که مقامات دولتی برای شرکت های فعال در منطقه، انگیزه های اقتصادی فراهم کرده و محصولات از لحاظ واردات، مالیات بر ارزش افزوده و سایر هزینه های واردات، آزاد هستند.

سیاست اقتصادی آلمان به عنوان اقتصاد اجتماعی آزاد توصیف می شود، به این معنا که دخالت دولت در اقتصاد حداقل است، اما دولت عهده دار مجموعه بزرگی از خدمات اجتماعی است.

جایگاه اقتصادی این کشور در جهان بعد از انقلاب صنعتی و تا به امروز به عنوان یک کشور پیشرو و نوآور و همچنین سرمایه گذار در پروژه های تحقیقاتی بوده است.

با وجود اینکه اقتصاد آلمان در شروع قرن بیست و یکم وارد مرحله رکود شد و بدترین رشد اقتصادی خود را در سال های ۲۰۰۲ (۱۱۴)، ۲۰۰۳ (۱۱۰) و ۲۰۰۵ (۱۱۴) ثبت کرد، اما طبق برخی گزارش ها در سال ۲۰۰۵ آلمان سومین کشور جهان از نظر قدرت صنعتی و اقتصادی بود و از نظر صدور کالا مقام اول جهانی را کسب کرد.

این کشور در سال های انتهایی دهه اول قرن بیست و یک وارد مرحله شکوفایی شد و به یکی از کشورهای صادرکننده برتر در سطح جهانی دست یافت. طبق گزارشی، شرکت های آلمانی تقریباً یک سوم درآمد خود را از محل صادرات به دست می آورند و از هر چهار شغل در آلمان یکی به تجارت خارجی بسته است که در این میان نقش مناطق آزاد در این کشور حائز اهمیت است. مناطق آزاد تجاری در آلمان مناطق جغرافیایی ویژه ای هستند که مقامات دولتی برای شرکت های فعال در منطقه، انگیزه های اقتصادی فراهم کرده و محصولات از لحاظ واردات، مالیات بر ارزش افزوده و سایر هزینه های واردات، آزاد هستند. این مناطق عموماً در نقاط جغرافیایی ویژه برای تجارت مانند بندرهای اصلی، فرودگاه های بین المللی و مرزهای ملی قرار گرفته اند. در آلمان پنج منطقه تجارت آزاد وجود دارد که تحت قانون اتحادیه اروپا فعالیت می کنند و تحت نظارت آن هستند: برمهافن، کوکسهافن، دگندورف، دویسبورگ و هامبورگ.

نیروی محرکه اقتصادی آلمان

بنادر آلمان یکی از دلایل اصلی تراز تجاری مثبت، رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال در این کشور هستند که از این میان بندر هامبورگ شناخته شده ترین آنها و نماد تجارت خارجی کشور آلمان محسوب می شود و بخش قابل توجهی از محصولات صادراتی این کشور در این بندر تولید و صادر می شود.



هامبورگ یکی از بهترین شهرهای بندری و یکی از زیباترین شهرهای کشور آلمان به شمار می رود. این شهر در سال ۸۰۰ میلادی توسط شارلمانی بنیان گذاشته شد و بندر هامبورگ به عنوان نخستین پیشگام حقیقی مناطق تجارت آزاد در دنیای امروز در سال ۱۸۸۸ ایجاد شد. ورود محصولات صنعتی یکی از اهداف تاسیس این بندر آزاد عنوان شده مشروط بر آنکه محصولات وارداتی از رقابت با صنایع داخل کشور دوری کند.

بندر هامبورگ در ابتدا به خاطر مجاورت با قسمت شمالی اروپا و موقعیتش در رودخانه البه که آن را به دریای شمال پیوند می‌داد به عنوان یک مرکز تجاری مورد بهره‌برداری قرار می‌گرفت. در جنگ جهانی دوم به علت بمباران‌های متحدین آسیب‌های جدی به شهر وارد شد، اما اکثر این قسمت‌های ویران شده به سبک قدیمی بازسازی شدند.

هامبورگ بر بندر، کارخانه‌های کشتی‌سازی و تجارت بین‌المللی خود استوار بوده و ۹۵۰ بندر در ۱۷۸ کشور را به هم متصل می‌کند. حدود ۱۷۰۰ شرکت حمل و نقل در هامبورگ دفتر مرکزی دارند.



برای چندین قرن، بندرگاه هامبورگ یک مرکز بین‌المللی و نیروی محرکه اقتصادی منطقه محسوب می‌شد و ارمغان‌های حائز اهمیتی برای کشور آلمان و اروپا داشته است.

این بندر با دارا بودن بیش از سه هزار شرکت صادراتی از مهمترین شهرهای اروپایی در تجارت خارجی محسوب می‌شود. هامبورگ بزرگ‌ترین بندر واردات قهوه و بزرگ‌ترین بازار مواد خام داروسازی در اروپا و همچنین بزرگ‌ترین مرکز انبار و تجارت فرش و یکی از مراکز پیشتاز دنیا در زمینه بار زدن و انتقال دریایی کالاهایی مانند چای، قهوه، کاکائو و ادویه‌جات در جهان به شمار می‌رود.



هامبورگ، همزیستی مسالمت‌آمیز اقتصاد و محیط زیست

در سال ۲۰۱۱ هامبورگ به جهت رشد چشمگیر در بخش انرژی‌های تجدیدپذیر و استانداردهای زیست محیطی عنوان "پایتخت سبز اروپا" را به خود اختصاص داد. این بندر علاوه بر قدرت اقتصادی منحصربه‌فرد، توانایی ایجاد فعالیت‌های پایدار را نیز دارد و به سرعت به یک کسب و کار همگام با محیط زیست و با استانداردهای فناوری تبدیل می‌شود.

به عنوان مثال برخی ترمینال‌های کانتینری از تاسیسات دفع فاضلاب نزدیک استفاده می‌کنند که موجب صرفه جویی در حدود هزار تن دی اکسید کربن می‌شود. این اقدام با هدف کاهش انتشار دی اکسید کربن در نظر گرفته شده و برنامه‌ای از پیش اندیشیده شده تا سال ۲۰۲۰ است و علاوه بر آن هامبورگ به یک سیستم مدیریت انرژی و پایداری آن برای استفاده از انرژی باد و خورشید نیز مجهز است. در حقیقت اقتصاد و محیط زیست در هامبورگ دست به دست هم می‌دهند و هامبورگ را به یک مرکز جهانی انرژی سبز تبدیل می‌کنند. صنعت خلاقیت در منطقه آزاد

ارتقاء نوآوری و مبادله دانش از مهمترین اولویت‌های مدیران منطقه محسوب می‌شود. در همین راستا ایجاد صنایع خلاق نظیر بانک‌های تفکر و ایده هامبورگ، آژانس‌های تبلیغاتی و طراحی مشهور، استودیوهای فیلم، گروه‌های موسیقی، اقتصاد دیجیتال، مفاهیم، پروژه‌ها، شعارهای تبلیغاتی و هنر جدید هر روز در این بندر رو به گسترش هستند. این باعث می‌شود که صنایع خلاق نه تنها یک منبع بی‌نظیر الهام‌بخش در هامبورگ باشند بلکه سومین نیروی محرک اقتصادی در شهر نیز به حساب بیایند.

جنگ تجاری آمریکا و چین بر اقتصاد آزاد آلمان هم تاثیر گذاشت!

تاثیرات تنش تجاری بین ایالات متحده و چین و اروپا، به روشنی بر اقتصاد آلمان نیز دیده می‌شود. سیاست «آمریکا نخست» دونالد ترامپ در عرصه اقتصادی، صادرات آلمان و الگوی اقتصادی آن را به طور بنیادین زیر سوال قرار داده است؛ چرا که اقتصاد آلمان بر پایه بازار آزاد استوار است و به تبادل بین‌المللی مواد اولیه مانند نفت در سراسر جهان نیاز دارد.

نرخ رشد اقتصادی آلمان در سال گذشته میلادی (۲۰۱۸) به ۱٫۵ درصد رسید، نرخی که پایین‌ترین سطح رشد اقتصادی این کشور را از سال ۲۰۱۳ به این سو نشان می‌دهد. کنند.

رویدادهای خبری جزیره کیش در هفته گذشته

جزیره کیش می تواند الگوی طرح های نوین آموزشی، علمی و پرورشی در کشور باشد.

سرمایه گذاری خارجی ۱۰۰ میلیون دلاری در کیش

بازدید دکتر مظفری از هندورابی و بررسی زمینه های مختلف سرمایه گذاری در این جزیره

بیست و دومین جشنواره تابستانی کیش آغاز شد

افزایش تعاملات سازمان منطقه آزاد کیش و سازمان تامین اجتماعی استان هرمزگان

تشدید نظارت مدیریت حمل و نقل عمومی کیش بر تاکسی ها و مینی بوس ها

زمان برگزاری سومین جشنواره ی فیلم کوتاه موج اعلام شد

تدوین تفاهم نامه همکاری سازمان منطقه آزاد کیش و اداره کل آموزش و پرورش استان هرمزگان با هدف ارتقاء

خدمات آموزشی در کیش

دکتر مجید علیزاده رئیس پردیس بین الملل کیش دانشگاه تهران شد.

شب رسانه با حضور اساتید مطرح عرصه ارتباطات و رسانه در کیش برگزار شد

شرکت عمران، آب و خدمات کیش آماده استقبال از گردشگران جشنواره تابستانی