

ماکوپس از یک دهه همچنان سردرگم



منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس و صیانت از اشتغال و حقوق کارگران



بندر شهید رجایی در رقابت کریدورهای جهانی



تجارت جهان

روزنامه الکترونیکی | یکشنبه ۳۱ خرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۵۱ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

تنها رسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

21-06-2026

www.TejarateJahani.Com

تجارت جهانی، تحلیل می‌کند

منطقه آزاد کیش؛ مرکز ارز دیجیتال ایران

۲

انزلی؛ مقصد تازه سرمایه‌گذاران

۴

چرا سرمایه‌گذاران صنعتی به ارس چشم دوخته‌اند؟

فراصنعتی شدن منطقه آزاد ارس



۳

طنجه مد؛ دروازه‌ای که مراکش را به نقشه

جدید تجارت جهان وارد کرد



تجارت جهان در شمالی‌ترین نقطه مراکش، جایی که آب‌های مدیترانه و اقیانوس اطلس به هم می‌رسند، منطقه آزاد طنجه مد طی دو دهه گذشته به یکی از موفق‌ترین پروژه‌های اقتصادی آفریقا تبدیل شده است؛ پروژه‌ای که نه تنها چهره اقتصادی شمال مراکش را دگرگون کرد، بلکه این کشور را به یکی از بازیگران مهم زنجیره تأمین جهانی بدل ساخت. طنجه مد که در مجاورت تنگه جبل الطارق قرار گرفته، امروز چیزی فراتر از یک بندر یا منطقه آزاد تجاری است. این مجموعه عظیم به یک اکوسیستم صنعتی و لجستیکی تبدیل شده که صدها شرکت بین‌المللی را در خود جای داده و به عنوان پلی میان اروپا، آفریقا و خاورمیانه عمل می‌کند. موفقیت طنجه مد بیش از هر چیز به یک انتخاب استراتژیک بازمی‌گردد؛ تمرکز بر تولید و صادرات به جای تجارت صرف. برخلاف بسیاری از مناطق آزاد در کشورهای در حال توسعه که عمدتاً به واردات و معافیت‌های گمرکی متکی هستند، مراکش از ابتدا تلاش کرد سرمایه‌گذاران جهانی را به ایجاد کارخانه، خطوط مونتاژ و مراکز صنعتی در این منطقه ترغیب کند. امروزه صنایع خودروسازی، قطعه‌سازی، هوافضا، نساجی و لجستیک ستون‌های اصلی اقتصاد طنجه مد را تشکیل می‌دهند. حضور شرکت‌های بزرگ بین‌المللی موجب شده این منطقه به یکی از مهم‌ترین مراکز صادرات صنعتی آفریقا تبدیل شود و هزاران فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند.

کارشناسان توسعه اقتصادی، طنجه مد را نمونه‌ای موفق از پیوند زیرساخت، سیاست صنعتی و موقعیت جغرافیایی می‌دانند. دولت مراکش نه تنها در توسعه بندر و شبکه حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری گسترده‌ای انجام داد، بلکه با ایجاد محیطی نسبتاً پایداری برای کسب‌وکار، توانست اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی را جلب کند. در حالی که بسیاری از مناطق آزاد جهان همچنان برای جذب سرمایه و تعریف نقش خود در اقتصاد ملی تلاش می‌کنند، طنجه مد نشان داده است که موفقیت زمانی حاصل می‌شود که منطقه آزاد به بخشی از زنجیره تولید جهانی تبدیل شود.

یادداشت روز

بازگشت مناقشه کار در مناطق آزاد به نقطه صفر

مسیر هیأت‌های تشخیص و حل اختلاف در ادارات کار بررسی می‌شود. رأی جدید دیوان عملاً این مسیر استثنایی را فاقد صلاحیت دانسته و یکی از پایه‌های حقوقی نظام خاص روابط کار در مناطق آزاد را کنار زده است.

این تصمیم در ظاهر یک تحول حقوقی است، اما در عمل به پرونده‌های بسیار بزرگ‌تر گره خورده؛ پرونده‌ای که به فلسفه وجودی مناطق آزاد در اقتصاد ایران بازمی‌گردد. مناطق آزاد از آغاز با این منطق شکل گرفتند که با کاهش بوروکراسی، معافیت‌های مالیاتی، تسهیل تجارت و کاهش مداخله مقررات عمومی، بتوانند سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی را جذب کنند، صادرات را افزایش دهند و به موتور توسعه در نواحی مرزی و محروم تبدیل شوند. اما در کنار این اهداف، مجموعه‌ای از مقررات ویژه نیز برای این مناطق تدوین شد که بخشی از آنها، کارفرمایان را از شمول کامل قوانین الزام‌آور بازار کار در سرزمین اصلی مستثنی می‌کرد.

در دهه ۱۳۷۰، هم‌زمان با اجرای برنامه‌های آزادسازی اقتصادی، خصوصی‌سازی و کوچک‌سازی نقش دولت، مناطق آزاد به یکی از مهم‌ترین آزمایشگاه‌های سیاست مقررات‌زایی بدل شدند. ایده اصلی آن بود که اگر هزینه‌های استخدام، اخراج، بیمه و حل اختلاف کارگری کاهش یابد، محیط کسب‌وکار در این مناطق رقابتی‌تر می‌شود و سرمایه‌گذاران با انگیزه بیشتری وارد پروژه‌های تولیدی و صنعتی خواهند شد. در چنین چارچوبی، مقررات اشتغال نیروی انسانی در مناطق آزاد با ساختاری متفاوت از قانون کار سرزمین اصلی شکل گرفت؛ ساختاری که از همان ابتدا با انتقاد تشکیلات کارگری و برخی حقوقدانان مواجه شد.



نادیا محمدی
دبیر سرویس مناطق آزاد

ابطال سازوکار رسیدگی به دعاوی کارگری در مناطق آزاد، شکاف قدیمی میان مقررات زدایی و حقوق نیروی کار را دوباره آشکار کرد. رأی اخیر دیوان عدالت اداری درباره ابطال ماده ۳۰ مقررات اشتغال نیروی انسانی در مناطق آزاد تجاری صنعتی، یکی از مهم‌ترین مناقشات حقوقی بازار کار ایران را دوباره به مرکز توجه بازگردانده است؛ مناقشه‌ای که از دهه ۱۳۷۰ و هم‌زمان با شکل‌گیری سیاست‌های تعدیل ساختاری و توسعه مناطق آزاد آغاز شد و طی سه دهه گذشته، به یکی از بحث‌برانگیزترین نمونه‌های تعارض میان «تسهیل کسب‌وکار» و «حمایت از نیروی کار» تبدیل شده است. بر اساس رأی هیأت عمومی دیوان عدالت اداری، اطلاق ماده ۳۰ مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تأمین اجتماعی در مناطق آزاد، در بخشی که سازوکار خاص رسیدگی به دعاوی کارگری و کارفرمایی را در این مناطق پیش‌بینی می‌کرد، خلاف شرع شناخته شده و از تاریخ تصویب باطل اعلام شده است. این رأی با استناد به نظر فقهای شورای نگهبان صادر شده و مطابق قانون دیوان عدالت اداری، برای مراجع قضایی و اداری لازم‌الاجراست. تأیید این رأی، رسیدگی به اختلافات کارگری و کارفرمایی در مناطق آزاد از طریق هیأت‌هایی انجام می‌شد که ترکیب آنها با سازوکار رایج در سرزمین اصلی تفاوت داشت. در این هیأت‌ها، نماینده سازمان منطقه آزاد نیز حضور داشت؛ در حالی که در سایر نقاط کشور، دعاوی کار بر اساس قانون کار و از

یادداشت روز

صادرات پتروشیمی ایران در محاصره رقبا؛ ماهشهر چه جایگاهی در جنگ قیمت‌های منطقه‌ای دارد؟

شده؛ هر اختلال در اسکل، برق، خوراک یا بیمه کشتیرانی، نه فقط تولید، بلکه قدرت قیمت‌گذاری ایران را هم فلج می‌کند. رقبا دقیقاً روی همین نقطه ضعف بازی می‌کنند. در بازار متانول، ایران یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان به چین است؛ اما داده‌های ICIS نشان می‌دهد در حدود ۹ تا ۱۰ میلیون تن متانول ایران راهی بازار شده، در حالی که عربستان نیز نزدیک ۴ میلیون تن صادر کرده و پادستری مالی، ناوگان مطمئن‌تر و قراردادهای کم‌ریسک‌تر، توان مانور بیشتری دارد. در پلی‌اتیلن هم خاورمیانه بیش از ۴۰ درصد صادرات جهان را در اختیار دارد و رهبری آن با عربستان است. معنی‌اش روشن است: وقتی بازار ضعیف می‌شود، ریاض و ابوظبی می‌توانند با تخفیف، اعتبار بهتر و تحویل قابل‌انکتر مشتری را نگه دارند؛ تهران ناچار می‌شود برای جبران ریسک تحریم و حمل، بیشتر تخفیف بدهد. برای ماهشهر، این جنگ قیمت فقط یک مسئله تجاری نیست؛ مسئله بقا در زنجیره ارزش است. اگر ایران همچنان عمدتاً صادرکننده متانول، اوره و پلیمر پایه بماند، ماهشهر در بهترین حالت به بندری برای خروج مواد نیمه‌خام تقلیل پیدا می‌کند؛ بندری که باید با تخفیف بفروشد تا کشتی بگیرد. اما اگر سرمایه‌گذاری به سمت پایین‌دست - از مشتقات پروپیلن و پلی‌الفین‌های تخصصی تا مواد شیمیایی با ارزش افزوده بالاتر - بچرخد، همین منطقه می‌تواند از «قربانی جنگ قیمت» به «پایگاه چانه‌زنی» بدل شود. فعلاً نشانه‌ها متناقض‌اند: از یک سو، مقام‌های ایرانی از توسعه زنجیره ارزش و هدف‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری صادرات سخن می‌گویند؛ از سوی دیگر، توقف موقت صادرات پس از حملات ۲۰۲۶ و اختلال در هاب‌های عسلویه و ماهشهر یادآوری کرده که مزیت ارزان‌فروشی، بدون امنیت لجستیک و تنوع محصول، مزیت پایداری نیست.



محسن میرزایی جمارانی
روزنامه‌نگار

در جنگ قیمت‌های پتروشیمی خلیج فارس، بندر ماهشهر دیگر فقط یک خوشه صنعتی نیست؛ به خط مقدم تبدیل شده است. جایی که مزیت سنتی ایران - گاز ارزان، دسترسی بندری و نزدیکی به بازارهای آسیایی - حالا زیر فشار سه نیروی هم‌زمان قرار گرفته: تحریم، ریسک جنگ ورقبایی که با ترانزنامه‌های سالم‌تر ولجستیک مطمئن‌تر، حاضرند با تخفیف‌های تهاجمی بازار را از چنگ تهران درآورند. صورت مسئله روی کاغذ هنوز امیدوارکننده به نظر می‌رسد. شرکت ملی صنایع پتروشیمی می‌گوید ایران در سال ۱۴۰۳ حدود ۲۹.۲ میلیون تن محصول پتروشیمی به ارزش نزدیک ۱۳ میلیارد دلار صادر کرده و برای ۱۴۰۴ هدف ۳۴.۸ میلیارد تن و ۱۳.۶ میلیارد دلار را گذاشته است. اما این اعداد، واقعیت سخت‌تری را پنهان می‌کنند: بخش بزرگی از این صادرات بر چند کالای پایه با حاشیه سود محدود - به‌ویژه متانول، پلی‌اتیلن و LPG - تکیه دارد؛ همان حوزه‌ای که عربستان، قطر و حتی تولیدکنندگان آمریکایی در آن دست بالا را گرفته‌اند. ماهشهر در این میان یک گره حیاتی است. بنا بر اعلام مدیرعامل NPC، حدود ۲۷ درصد ظرفیت تولید پتروشیمی ایران در منطقه ماهشهر متمرکز است و ۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در آن انجام شده؛ یعنی اگر عسلویه قلب گازی صنعت است، ماهشهر یکی از شریان‌های اصلی صادرات و تبدیل خوراک به محصول است. منطقه ویژه پتروشیمی ماهشهر با اتصال به بندر امام و آبراه خورموسی، برای دهه‌ها سکوی صادرات پلیمرها، آروماتیک‌ها و خوراک‌های میانی ایران بوده است. همین تمرکز اما حالا به نقطه آسیب‌پذیری تبدیل

نادیا محمدی
دبیر سرویس مناطق آزاد

تجارت جهان

جزیره کیش سال‌هاست که در ذهن سیاست‌گذاران ایرانی جایگاهی فراتر از یک مقصد گردشگری دارد. از زمان تأسیس نخستین منطقه آزاد تجاری کشور در این جزیره، ایده تبدیل کیش به دروازه مالی ایران بارها مطرح شده است. اکنون اما با گسترش اقتصاد دیجیتال، ظهور فین‌تک‌ها، توسعه فناوری بلاکچین و رقابت شدید کشورهای خلیج فارس برای جذب سرمایه‌های نوآورانه، این رؤیا وارد مرحله تازه‌ای شده است: تبدیل کیش به هاب فین‌تک و رمزارز منطقه.

این هدف جاه‌طلبانه در شرایطی دنبال می‌شود که امارات، بحرین و عربستان میلیاردها دلار برای جذب استارت‌آپ‌های مالی و شرکت‌های فعال در حوزه دارایی‌های دیجیتال سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در چنین فضایی، پرسش اصلی این است که آیا کیش می‌تواند از مزیت‌های منطقه آزاد خود برای ورود به این رقابت استفاده کند یا همچنان در حد یک آرزو باقی خواهد ماند؟

کیش از برخی جهات، ویژگی‌هایی دارد که آن را به گزینه‌ای طبیعی برای ایفای چنین نقشی تبدیل می‌کند. منطقه آزاد بودن، معافیت‌های مالیاتی، امکان مالکیت کامل خارجی، تسهیل ورود سرمایه و قوانین متفاوت نسبت به سرزمین اصلی، از جمله مزیت‌هایی هستند که طی سال‌های گذشته همواره در تبلیغات سرمایه‌گذاری این جزیره برجسته شده‌اند. بر اساس مقررات مناطق آزاد، سرمایه‌گذاران از معافیت‌های مالیاتی بلندمدت و آزادی بیشتری در انتقال سرمایه برخوردارند؛ مزیت‌هایی که در اقتصاد دیجیتال اهمیت ویژه‌ای دارند.

اما آنچه در سال‌های اخیر کیش را بیش از گذشته به اقتصاد دیجیتال نزدیک کرده، تغییر نگاه سیاست‌گذاران به آینده مناطق آزاد است. در اسناد جدید توسعه مناطق آزاد، کیش به‌عنوان قطب مالی و اقتصاد دیجیتال کشور تعریف شده و مأموریت یافته است که نقش پررنگ‌تری

تجارت جهانی تحلیل می‌کند

منطقه آزاد کیش؛ مرکز ارز دیجیتال ایران



در جذب سرمایه‌های فناوریانه و توسعه خدمات مالی نوین ایفاکند.

بازار جهانی فین‌تک اکنون یکی از سریع‌ترین بخش‌های در حال رشد اقتصاد جهان محسوب می‌شود. برآوردهای بین‌المللی نشان می‌دهد ارزش بازار فین‌تک طی دهه آینده به چندین تریلیون دلار خواهد رسید و کشورهای منطقه خلیج فارس نیز سهم قابل توجهی از این رشد را هدف گرفته‌اند. دبی با ایجاد مراکز تخصصی مانند مرکز مالی بین‌المللی خود، بحرین با راه‌اندازی سندباکس‌های نظارتی و عربستان با برنامه «چشم‌انداز ۲۰۳۰» تلاش می‌کنند به قطب‌های فناوری مالی خاورمیانه تبدیل شوند.

کیش تلاش کرده است جایگاهی متفاوت در این میان، کیش تلاش کرده است جایگاهی متفاوت برای خود تعریف کند؛ جایگاهی که بیش از هر چیز پیوند میان بازار سرمایه، فناوری مالی و دارایی‌های دیجیتال استوار است. سابقه فعالیت بورس و بازارهای مالی در جزیره، هرچند محدود، یکی از پایه‌های این استراتژی محسوب می‌شود. وجود بورس کیش و طرح‌های مختلف برای راه‌اندازی بورس‌های بین‌المللی در منطقه آزاد، نشان می‌دهد ایده تبدیل جزیره به مرکز مالی کشور

سابقه‌ای طولانی دارد. بخش مهمی از این چشم‌انداز به رمزارزها و فناوری بلاکچین مربوط می‌شود. نخستین بار در سال ۲۰۲۱ برخی مقامات ایرانی پیشنهاد دادند که کیش به مرکز مبادلات رمزارزی منطقه تبدیل شود. آن زمان این ایده بیشتر شبیه یک چشم‌انداز دور از دسترس بود، اما اکنون نشانه‌هایی از حرکت عملی در این مسیر دیده می‌شود.

مهم‌ترین نمونه، اجرای آزمایشی «ریال دیجیتال» در کیش است. بانک مرکزی ایران این جزیره را به‌عنوان محل اجرای فازهای آزمایشی ارز دیجیتال ملی انتخاب کرده است؛ پروژه‌ای که به کاربران اجازه می‌دهد از طریق کیف پول‌های دیجیتال و زیرساخت‌های مبتنی بر فناوری‌های نوین پرداخت، تراکنش‌های خود را انجام دهند. انتخاب کیش برای اجرای این طرح نشان می‌دهد سیاست‌گذاران این جزیره را آزمایشگاه اقتصاد دیجیتال ایران می‌دانند.

فاصله میان اجرای یک پروژه آزمایشی و تبدیل شدن به مرکز منطقه‌ای رمزارزها بسیار زیاد است. تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد جذب

شرکت‌های فعال در حوزه بلاکچین و فین‌تک بیش از هر چیز نیازمند ثبات مقرراتی، دسترسی به نظام بانکی بین‌المللی، شفافیت قوانین و امکان تعامل با بازارهای جهانی است.

در همین نقطه است که بزرگ‌ترین چالش کیش آشکار می‌شود. اگرچه این جزیره از برخی محدودیت‌های سرزمین اصلی مستثناست، اما همچنان تحت تأثیر شرایط کلان اقتصاد ایران و محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی قرار دارد. بسیاری از شرکت‌های فین‌تک بین‌المللی برای فعالیت در یک منطقه، دسترسی به بانک‌های جهانی، سرمایه‌گذاران خارجی و شبکه‌های پرداخت بین‌المللی را ضروری می‌دانند؛ مؤلفه‌هایی که هنوز در کیش با محدودیت‌های جدی روبرو هستند.

تجربه خود منطقه آزاد کیش نیز نشان می‌دهد دستیابی به اهداف اولیه مناطق آزاد همواره آسان نبوده است. برخی مطالعات و گزارش‌ها حاکی از آن است که عملکرد مناطق آزاد ایران در جذب سرمایه خارجی و توسعه صادرات، کمتر از انتظارات اولیه بوده است. برای مثال در دوره‌هایی حجم واردات به کیش فاصله قابل توجهی

با صادرات داشته و میزان سرمایه‌گذاری خارجی نیز کمتر از اهداف تعیین شده بوده است.

با وجود این چالش‌ها، نشانه‌هایی از احیای سرمایه‌گذاری در کیش مشاهده می‌شود. بر اساس اعلام سازمان منطقه آزاد کیش، طی ماه‌های اخیر حجم پروژه‌های سرمایه‌گذاری مصوب به رکورد چند ساله رسیده و ده‌ها طرح جدید در حوزه‌های مختلف اقتصادی تعریف شده‌اند.

حامیان طرح تبدیل کیش به هاب فین‌تک معتقدند مزیت اصلی جزیره در مقایسه با رقبای منطقه‌ای، هزینه‌های پایین‌تر عملیاتی، جمعیت محدود، امکان اجرای پیلوت‌های نوآورانه و انعطاف‌پذیری بیشتر در طراحی مقررات است. از نگاه آنان، کیش می‌تواند به جای رقابت مستقیم با دبی، نقش مکملی ایفا کند؛ مرکزی برای آزمایش فناوری‌های مالی، توسعه خدمات پرداخت دیجیتال و جذب استارت‌آپ‌های ایرانی و منطقه‌ای.

اما منتقدان می‌گویند اقتصاد دیجیتال بیش از هر چیز به اعتماد نیاز دارد؛ اعتمادی که تنها با چارچوب‌های حقوقی پایدار، دسترسی آزاد به بازارهای جهانی و تعامل گسترده با سرمایه‌گذاران بین‌المللی ایجاد می‌شود. بدون این زیرساخت‌ها، حتی پیشرفته‌ترین پروژه‌های فناوری نیز نمی‌توانند به قطب منطقه‌ای تبدیل شوند. واقعیت این است که آینده کیش در حوزه فین‌تک و رمزارزها نه به شعارها، بلکه به کیفیت اصلاحات نهادی وابسته است. اگر سیاست‌گذاران بتوانند مقررات شفاف، زیرساخت‌های مالی مدرن و محیطی رقابتی برای کسب‌وکارهای نوآور ایجاد کنند، جزیره می‌تواند به سکوی پرتاب اقتصاد دیجیتال ایران تبدیل شود. در غیر این صورت، رویای «سنگاپور خلیج فارس» یا «دبی ایرانی» همچنان در حد چشم‌اندازی جذاب باقی خواهد ماند.

آنچه امروز در کیش جریان دارد، بیش از آنکه یک پروژه اقتصادی باشد، آزمون‌هایی برای سنجش توان ایران در ورود به اقتصاد دیجیتال جهانی است؛ آزمونی که نتیجه آن می‌تواند جایگاه این جزیره را در نقشه مالی منطقه برای دهه‌های آینده تعیین کند.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

ماکوپس از یک دهه همچنان سردرگم



همکاری با ارس و اوند می‌تواند فرصتی تازه برای منطقه آزاد ماکو باشد، اما این همکاری در عین حال یک پرسش مهم را نیز پیش روی مدیران این منطقه قرار می‌دهد؛ چرا بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران هنوز به جایگاهی که سال‌ها وعده آن داده شده بود، دست نیافته است؟

نشست مشترک معاونان اقتصادی و سرمایه‌گذاری مناطق آزاد ماکو، ارس و اوند در ظاهر یک رویداد معمول مدیریتی بود؛ نشست که در آن از همکاری‌های مشترک، سرمایه‌گذاری، تأمین کالاهای اساسی و استفاده از ظرفیت‌های متقابل سخن گفته شد. اما در پس این عبارات آشنا، واقعیتی مهم نهفته است؛ منطقه آزاد ماکو پس از سال‌ها برخورداری از حمایت‌های دولتی، تبلیغات گسترده و معرفی شدن به‌عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های آینده اقتصاد ایران، هنوز در جست‌وجوی جایگاهی است که قرار بود مدت‌ها پیش به آن دست پیدا کند.

ماکوا از همان ابتدای تأسیس به واسطه موقعیت جغرافیایی ویژه خود مورد توجه قرار گرفت. قرار گرفتن در همسایگی ترکیه، دسترسی به مسیرهای ارتباطی اروپا، قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی و برخورداری از وسعتی کم‌نظیر، این منطقه را به یکی از بلندپروازانه‌ترین پروژه‌های مناطق آزاد کشور تبدیل کرد. مسئولان در سال‌های مختلف از تبدیل ماکو به «دروازه اروپا»، «هاب لجستیک منطقه»، «مرکز تجارت اوراسیا» و «قطب سرمایه‌گذاری خارجی» سخن گفته‌اند.

اما پرسش اساسی اینجاست که پس از گذشت بیش از یک دهه از این وعده‌ها، خروجی عملی این پروژه بزرگ اقتصادی چیست؟ واقعیت آن است که ماکو هنوز فاصله قابل توجهی با جایگاهی دارد که در اسناد توسعه‌ای و سخنرانی‌های رسمی برای آن ترسیم شده بود. اگرچه زیرساخت‌هایی در این منطقه ایجاد شده و برخی سرمایه‌گذاری‌ها نیز صورت گرفته است، اما شاخص‌های کلان اقتصادی همچنان نشان می‌دهند که ماکو نتوانسته به موتور محرک تجارت خارجی ایران تبدیل شود.

بخش مهمی از انتظارات از ماکو به موقعیت مرزی آن با ترکیه بازمی‌گردد. ترکیه در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین شرکای تجاری ایران تبدیل شده و هم‌زمان نقش پل ارتباطی میان آسیا و اروپا را ایفا کرده است. در چنین شرایطی انتظار می‌رفت منطقه آزاد ماکو به مهم‌ترین مرکز جذب سرمایه‌گذاری خارجی، پردازش صادراتی و فعالیت‌های لجستیکی کشور تبدیل شود. اما بسیاری از فعالان اقتصادی معتقدند که ظرفیت‌های موجود هنوز فاصله زیادی با بهره‌برداری کامل دارند.

منتقدان می‌گویند یکی از مشکلات اصلی ماکو، شکاف میان حجم وعده‌ها و میزان دستاوردهای واقعی است. طی سال‌های گذشته پروژه‌های متعددی با عناوین بزرگ معرفی شده‌اند؛ از هاب‌های لجستیکی و شهرک‌های صنعتی گرفته تا مراکز تجارت بین‌المللی و طرح‌های عظیم سرمایه‌گذاری. اما بخش قابل توجهی از این طرح‌ها یا به‌کندی پیش رفته‌اند یا هنوز نتوانسته‌اند تأثیر محسوسی بر اقتصاد منطقه و کشور بگذارند. در این میان، نشست اخیر با مناطق آزاد ارس و اوند را می‌توان از دو زاویه متفاوت تحلیل کرد. از یک سو، این نشست نشانه‌ای مثبت

بندر شهید رجایی در رقابت کریدورهای جهانی



در جنوب ایران، در ساحل بندرعباس و دهانه تنگه هرمز، بندر شهید رجایی بیش از آنکه فقط یک بندر باشد، یک آزمون است؛ آزمون اینکه آیا ایران هنوز می‌تواند از جغرافیای خود پول دربیاورد یا نه. این بندر بزرگ‌ترین گره کانتینری کشور و مهم‌ترین دروازه دریایی تجارت ایران است؛ جایی که بخش بزرگی از کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی کشور از آن عبور می‌کند. اما ارزش واقعی شهید رجایی فقط در موقعیتش کنار آب‌های آزاد نیست؛ در این است که اگر شبکه ریلی و جاده‌ای ایران کارآمد باشد، بار تخلیه‌شده در این بندر می‌تواند از جنوب به شمال حرکت کند و به قفقاز، روسیه و آسیای مرکزی برسد. مسئله اینجاست که این «اگر» هنوز به‌طور کامل محقق نشده است.

در سال‌هایی که تجارت اوراسیا زیر فشار جنگ اوکراین، تحریم‌ها و ناامنی مسیرهای سنتی در حال بازآرایی بود، ایران می‌توانست یکی از برندگان طبیعی باشد. کریدور شمال-جنوب، که هند را از طریق ایران به روسیه و اروپا وصل می‌کند، سال‌هاست روی کاغذ مزیتی آشکار برای تهران به‌شمار می‌رود. اما در عمل، بخش مهمی از رشد تازه ترانزیت منطقه به سمت مسیرهای رقیب رفت؛ کریدور میانی از آسیای مرکزی و دریای خزر به قفقاز و ترکیه، مسیرهای ترکیه محور، و پروژه‌هایی که آشکارا با هدف دور زدن ایران طراحی شده‌اند؛ از جمله کریدور هند-خاورمیانه-اروپا.

خود بندر شهید رجایی بیکار ننشسته است. آمارهای ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ نشان می‌دهد تخلیه و بارگیری کانتینری این بندر رشد کرده و جایگاه آن به‌عنوان ستون فقرات تجارت دریایی ایران حفظ شده است. اما مسئله اصلی جای دیگری است؛ رشد بندر لژوما به معنای پیروزی ایران در جنگ کریدورها نیست. بندر می‌تواند شلوغ‌تر شود، بی‌آنکه ایران به هاب ترانزیتی منطقه تبدیل شده باشد. تفاوت میان «بندر پرکار» و «کریدور رقابتی» دقیقاً همین جاست. ایران چه سهمی را از دست داده است؟ اگر سهم را از کل تجارت منطقه نسنجم و فقط به «بار جدیدی» نگاه کنیم که در چند سال اخیر به دنبال مسیرهای جایگزین افتاده، پاسخ روشن است؛ تهران بخش

مهمی از این موج رانگرفته است. باری که می‌توانست از خلیج فارس وارد ایران شود و از مسیر شمالی به بازارهای روسیه و قفقاز برسد، در بسیاری موارد به مسیرهای خزر، قفقاز و ترکیه منتقل شد. دلیلش فقط تحریم نیست؛ هرچند تحریم نقش مهمی دارد. مشکل، مجموعه‌ای از عوامل است؛ ناتمام بودن حلقه‌های ریلی، کندی و ناهماهنگی گمرکی، ریسک بیمه و پرداخت، و مهم‌تر از همه، پیش‌بینی‌ناپذیر بودن محیط تجاری برای شرکت‌های بین‌المللی.

با این حال، هنوز برای حذف ایران زود است. مزیت شهید رجایی در این است که برای هر سناریوی احیای ترانزیت ایران، نقطه شروع طبیعی در جنوب کشور است. اگر تهران بتواند کریدور شمال-جنوب را از یک ایده ژئوپلیتیک به یک مسیر عملیاتی تبدیل کند - یعنی اتصال ریلی را تکمیل کند، زمان ترخیص را کاهش دهد، و برای بارهای ترانزیتی نوعی ثبات مقرراتی و مالی ایجاد کند - بخشی از بار از دست‌رفته می‌تواند برگردد. نه به این معنا که ایران همه مسیرهای رقیب را کتا خواهد زد؛ بلکه به این معنا که دوباره به یکی از گزینه‌های جدی حمل‌ونقل بین خلیج فارس، روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی تبدیل می‌شود. در نهایت، مسئله بندر شهید رجایی فقط ظرفیت اسکله و تعداد کانتینر نیست. این بندر آینه یک انتخاب بزرگ‌تر است؛ اینکه ایران می‌خواهد صرفاً کشوری با موقعیت جغرافیایی ممتاز باشد، یا کشوری که بلد است آن موقعیت را به مزیت اقتصادی پایدار تبدیل کند. در رقابت امروز، جغرافیا فقط نقطه شروع است؛ بقیه‌اش را سیاست، زیرساخت و اعتماد بازار تعیین می‌کند.

چرا سرمایه‌گذاران صنعتی به ارس چشم دوخته‌اند؟

فراصنعتی شدن منطقه آزاد ارس

تجارت جهان در گوشه شمال غربی ایران، جایی که رودخانه ارس مرزهای جغرافیایی را از میان می‌برد و مسیرهای تجاری قفقاز، آناتولی و آسیای میانه به هم نزدیک می‌شوند، یک منطقه در حال تغییر چهره است. ارس دیگر تنها یک منطقه مرزی یا گذرگاه تجاری نیست؛ بلکه در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین میدان‌های رقابت صنعتی ایران برای جذب سرمایه، توسعه تولید و اتصال به بازارهای منطقه‌ای است.



محسوب می‌شود.

در سال‌های اخیر، افزایش هزینه‌های تولید در برخی مناطق صنعتی کشور، بسیاری از تولیدکنندگان را به سمت مناطقی سوق داده که علاوه بر زمین و زیرساخت مناسب، امکان کاهش هزینه‌های عملیاتی را فراهم می‌کنند. ارس با برخورداری از شهرک‌های صنعتی، دسترسی به شبکه حمل‌ونقل و نزدیکی به بازارهای خارجی، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مراکز مهم قطعه‌سازی و صنایع وابسته به خودرور دارد.

مزیت مهم دیگر ارس، امکان شکل‌گیری خوشه صنعتی است. در اقتصادهای موفق جهان، صنایع بزرگ معمولاً در کنار مجموعه‌ای از تأمین‌کنندگان، شرکت‌های خدماتی و مراکز تحقیقاتی رشد می‌کنند. اگر این زنجیره در ارس تکمیل شود، منطقه می‌تواند از یک محل استقرار کارخانه به یک اکوسیستم صنعتی تبدیل شود.

صنایع غذایی؛ ارزش آفرینی از ظرفیت‌های بومی

دومین حوزه مهم در مسیر توسعه صنعتی ارس، صنایع غذایی است. شمال غرب ایران یکی از مناطق مهم کشاورزی کشور محسوب می‌شود و وجود محصولات متنوع کشاورزی، ظرفیت قابل توجهی برای ایجاد صنایع فرآوری فراهم کرده است. در گذشته بخش زیادی از محصولات کشاورزی بدون ایجاد ارزش افزوده بالا به بازار عرضه می‌شدند، اما سرمایه‌گذاری در صنایع غذایی می‌تواند این مسیر را تغییر دهد. ایجاد واحدهای فرآوری، بسته‌بندی، زنجیره سرد و صادرات محصولات غذایی، امکان تبدیل مواد اولیه داخلی به محصولات رقابتی منطقه‌ای را فراهم می‌کند. برای سرمایه‌گذاران، این بخش یک مزیت دوگانه دارد؛ از یک سو به منابع اولیه نزدیک است و از سوی دیگر، بازارهای مصرف کشورهای اطراف را در دسترس دارد. همین ویژگی باعث

شده صنایع غذایی به یکی از بخش‌های جذاب برای سرمایه‌گذاری در ارس تبدیل شود.

حرکت به سمت اقتصاد دانش‌بنیان

اما آینده صنعتی ارس تنها به کارخانه‌ها و خطوط تولید وابسته نیست. یکی از مهم‌ترین تغییرات در نگاه توسعه‌ای این منطقه، حرکت به سمت صنایع دانش‌بنیان و فناوری محور است.

جهان امروز دیگر تنها بر اساس ظرفیت تولید انبوه رقابت نمی‌کند؛ بلکه کشورها و مناطق اقتصادی که بتوانند فناوری، نوآوری و سرمایه انسانی را جذب کنند، سهم بیشتری از اقتصاد جهانی خواهند داشت. ارس با حمایت از شرکت‌های فناوری، ایجاد زیرساخت‌های نوآوری و تلاش برای پیوند میان صنعت و دانش، به دنبال آن است که بخشی از اقتصاد آینده را نیز در اختیار بگیرد. حضور

برای سال‌ها، مناطق آزاد ایران میان دو تصویر متناقض گرفتار بودند؛ از یک سو به عنوان دروازه‌های تجارت و سرمایه‌گذاری معرفی می‌شدند و از سوی دیگر، منتقدان معتقد بودند بسیاری از این مناطق نتوانسته‌اند به موتور واقعی تولید و صادرات تبدیل شوند. اما تجربه ارس در سال‌های اخیر نشان می‌دهد که یک مدل متفاوت در حال شکل‌گیری است؛ مدلی که تلاش می‌کند مزیت جغرافیایی را با زیرساخت صنعتی، مشوق‌های اقتصادی و توسعه فناوری ترکیب کند.

امروز پرسش اصلی برای بسیاری از فعالان اقتصادی این است: چرا سرمایه‌گذاران صنعتی نگاه ویژه‌ای به ارس پیدا کرده‌اند؟ پاسخ را باید در ترکیبی از چند عامل جست‌وجو کرد؛ از موقعیت استراتژیک گرفته تا ظرفیت‌های صنعتی، سیاست‌های حمایتی و چشم‌اندازی که ارس را به یکی از گزینه‌های جدی برای سرمایه‌گذاری در ایران تبدیل کرده است.

از مرز تا کارخانه؛ تغییر مسیر یک منطقه اقتصادی

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های ارس، موقعیت جغرافیایی آن است. این منطقه در نقطه‌ای قرار گرفته که ایران را به بازارهای شمالی و غربی متصل می‌کند. نزدیکی به جمهوری آذربایجان، ارمنستان، ترکیه و مسیرهای تجاری منتهی به روسیه، فرصت ویژه‌ای برای توسعه صنایع صادرات‌محور ایجاد کرده است.

در اقتصادی که هزینه حمل‌ونقل و دسترسی به بازارهای خارجی نقش تعیین‌کننده‌ای در رقابت‌پذیری دارد، قرار گرفتن یک منطقه صنعتی در نزدیکی مرزهای بین‌المللی یک مزیت بزرگ محسوب می‌شود. سرمایه‌گذارانی که در ارس فعالیت می‌کنند، می‌توانند علاوه بر بازار داخلی، به بازارهای پیرامونی نیز دسترسی داشته باشند؛ موضوعی که برای صنایع تولیدی، به ویژه صنایع قطعه‌سازی، غذایی و فناوری، اهمیت حیاتی دارد. ارس در واقع تلاش می‌کند از الگوی سنتی مناطق مرزی فاصله بگیرد؛ الگویی که در آن مرز صرفاً محل عبور کالا بود. هدف جدید، تبدیل مرز به نقطه آغاز تولید و صادرات است.

خودرو؛ یکی از موتورهای صنعتی ارس

صنعت خودرو و قطعه‌سازی یکی از حوزه‌هایی است که بیشترین توجه سرمایه‌گذاران را در ارس به خود جلب کرده است. توسعه زنجیره تأمین خودرو در این منطقه، بخشی از استراتژی تبدیل ارس به یک قطب صنعتی

گزارش کوتاه

پشت صحنه بازار کار در قلب صنعت انرژی ایران؛

منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس به دنبال مدل جدید صیانت از اشتغال و حقوق کارگران

در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس نیز مانند بسیاری از قطب‌های صنعتی جهان، حفظ نیروی انسانی ماهر به یکی از اولویت‌های اصلی تبدیل شده است. نیروی کاری که طی سال‌ها تجربه و مهارت در پروژه‌های صنعتی به دست آورده، سرمایه‌ای انسانی محسوب می‌شود که جایگزینی آن برای شرکت‌ها نیز هزینه‌بر خواهد بود.

بر همین اساس، یکی از محورهای اصلی سیاست‌های مدیریت کار و خدمات اشتغال منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، جلوگیری از تعدیل نیرو پیش از وقوع آن عنوان شده است. به گفته حیاتی، تلاش مجموعه مدیریتی منطقه بر این است که با گفت‌وگو و رایزنی با شرکت‌ها و پیمانکاران، زمینه ادامه همکاری نیروها یا بازگشت آنان به پروژه‌های جدید فراهم شود.

این رویکرد در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که اقتصاد صنعتی امروز، حفظ اشتغال موجود را به اندازه ایجاد فرصت‌های شغلی جدید مهم می‌داند. زیرا از دست رفتن نیروی انسانی متخصص، علاوه بر پیامدهای اجتماعی، می‌تواند هزینه‌های عملیاتی و آموزشی قابل توجهی برای بنگاه‌های اقتصادی ایجاد کند. یکی از موضوعات همیشگی در مناطق صنعتی انرژی محور، چگونگی بهره‌مندی جوامع محلی از فرصت‌های ایجاد شده توسط این صنایع است. منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس نیز به دلیل قرار گرفتن در استان بوشهر، همواره با مطالبه افزایش سهم نیروهای بومی در اشتغال صنعتی مواجه بوده است.

مدیریت کار و خدمات اشتغال این منطقه اعلام کرده است که در فرآیندهای مرتبط با حفظ اشتغال، وضعیت نیروهای بومی استان مورد توجه ویژه قرار دارد و تلاش شده میزان تعدیل نیرو در این بخش به حداقل برسد.

کارشناسان توسعه منطقه‌ای معتقدند حضور نیروی کار بومی در صنایع بزرگ، علاوه بر کاهش هزینه‌های اجتماعی، موجب افزایش پیوند میان صنعت و جامعه محلی می‌شود. زمانی که مردم یک منطقه آثار اقتصادی حضور صنایع بزرگ را در زندگی روزمره خود احساس کنند، توسعه صنعتی می‌تواند به فرآیندی پایدارتر تبدیل شود. از همین منظر، سیاست حفظ اشتغال نیروهای بومی را نمی‌توان صرفاً یک اقدام حمایتی دانست؛ بلکه این سیاست بخشی از راهبرد توسعه متوازن منطقه‌ای است.

یکی از موضوعات کلیدی مطرح شده در نشست مشترک، بررسی وضعیت بیمه بیکاری بود. بیمه بیکاری در نظام‌های تأمین اجتماعی، به عنوان یک ابزار حمایتی برای دوران گذار میان دو شغل تعریف شده است؛ اما سیاست‌گذاران بازار کار تأکید دارند که این ابزار نباید جایگزین سیاست‌های حفظ اشتغال شود.



تجارت جهان در بزرگ‌ترین مناطق صنعتی ایران، جایی که هزاران نیروی انسانی در زنجیره‌ای از فعالیت‌های نفت، گاز، پتروشیمی، خدمات فنی و پیمانکاری مشغول به کار هستند، موضوع اشتغال دیگر تنها یک مسئله اجتماعی نیست؛ بلکه بخشی از معادله پایداری تولید و استمرار فعالیت‌های اقتصادی به شمار می‌رود. در چنین فضایی، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس تلاش می‌کند با تغییر رویکرد از مدیریت واکنشی به سیاست‌های پیشگیرانه، سازوکاری برای حفظ فرصت‌های شغلی، کاهش آسیب‌های ناشی از تعدیل نیرو و صیانت از حقوق بیمه‌ای کارگران ایجاد کند.

نشست مشترک میان مدیریت کار و خدمات اشتغال سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس و مدیرکل تأمین اجتماعی استان بوشهر، روسای شعب سولویه، بیدخون، کنگان و مدیران ستادی این اداره کل، نشانه‌ای از همین تغییر رویکرد است؛ تلاشی برای ایجاد هماهنگی میان دو نهادی که بخش مهمی از مسئولیت آن‌ها به آینده شغلی هزاران کارگر و نیروی متخصص فعال در این منطقه بازمی‌گردد.

عبدالمجید حیاتی، مدیر کار و خدمات اشتغال سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، در این نشست بر ضرورت افزایش تعامل میان دستگاه‌های مسئول تأکید کرد و گفت هدف از این همکاری مشترک، حمایت از نیروی کار، حفظ اشتغال و ارتقای امنیت شغلی کارگران منطقه است.

بازار کار مناطق صنعتی بزرگ همواره با پیچیدگی‌های خاص خود مواجه است. فعالیت‌گسترده شرکت‌های پیمانکاری، تغییرات دوره‌ای پروژه‌ها، پایان قراردادهای و نوسانات اقتصادی باعث می‌شود موضوع اشتغال در چنین مناطقی نیازمند نظارت مستمر و تصمیم‌گیری هماهنگ باشد.

گزارش کوتاه

ارگ جدید؛ اشتغال یا وابستگی؟

کارخانه‌هاست.

در مقابل، اشتغال غیرمستقیم سهم بزرگ‌تری از بازار کار را تشکیل می‌دهد. رانندگان حمل‌ونقل قطعات، کارگاه‌های کوچک قطعه‌سازی، خدمات تعمیرگاهی، و حتی بخش‌هایی از بازار مسکن شهری به شدت به فعالیت‌های صنعتی وابسته‌اند. برآوردهای اقتصادی نشان می‌دهد که به ازای هر ۱ شغل مستقیم در صنعت خودرو، بین ۲ تا ۳ شغل غیرمستقیم در منطقه ایجاد شده است. این ضریب اشتغال اگرچه در ظاهر مثبت است، اما به معنای انتقال ریسک از صنعت اصلی به کل ساختار اقتصادی منطقه نیست.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های بازار کار بهم، ماهیت ناپایدار بخشی از اشتغال‌هاست. در حالی که اشتغال رسمی در کارخانه‌های مستقر در ارگ جدید بهم نسبتاً پایدار ارزیابی می‌شود، بخش بزرگی از فرصت‌های شغلی در صنایع پشتیبان، ماهیت پروژه‌ای و نوسانی دارد.

به عنوان نمونه:

- در دوره‌های افزایش تولید خودرو، اشتغال غیرمستقیم تا ۳۰٪ رشد می‌کند.
- در دوره‌های رکود یا کاهش واردات قطعات، این میزان می‌تواند تا ۲۰٪ کاهش یابد.

قراردادهای موقت در صنایع قطعه‌سازی سهم بالایی از اشتغال کارگری دارند. این الگو نشان می‌دهد که بازار کار بهم بیش از آنکه بر پایه تقاضای پایدار شکل گرفته باشد، به چرخه‌های تولید صنعت خودرو وابسته است.

صنعت خودرو در ایران ذاتاً تحت تأثیر متغیرهای کلان اقتصادی مانند نرخ ارز، سیاست‌های واردات قطعات، و میزان تقاضای داخلی قرار دارد. این نوسانات مستقیماً به هم منتقل می‌شود.

تجارت جهان

اقتصاد اشتغال در شهرستان بهم طی دو دهه اخیر به‌طور فزاینده‌ای تحت تأثیر شکل‌گیری منطقه صنعتی و خودروسازی ارگ جدید بهم قرار گرفته است. این منطقه که با هدف تبدیل بهم به یکی از قطب‌های صنعتی جنوب شرق ایران ایجاد شد، امروز بخش عمده‌ای از اشتغال مستقیم و غیرمستقیم منطقه را در خود جای داده است. با این حال، بررسی داده‌های میدانی و الگوهای اشتغال نشان می‌دهد که این «موتور اشتغال» بیش از آنکه یک ساختار پایدار و متنوع باشد، به چرخه‌های نوسانی صنعت خودرو وابسته است.

برآوردهای محلی نشان می‌دهد که ساختار اشتغال در بهم به شدت متمرکز است. از مجموع نیروی کار فعال شهرستان، سهم قابل توجهی به صنایع مرتبط با خودروسازی، قطعه‌سازی، خدمات لجستیک و پیمانکاری‌های وابسته به ارگ جدید اختصاص دارد. در یک جمع‌بندی تقریبی، می‌توان گفت:

- اشتغال مستقیم صنعتی در ارگ جدید: بین ۱۸ تا ۲۵ هزار نفر
- اشتغال غیرمستقیم (حمل‌ونقل، خدمات، تأمین قطعات، پیمانکاری): حدود ۴۵ تا ۷۰ هزار نفر
- سهم صنایع غیرمرتبط با خودرو: کمتر از ۳۰ درصد کل اشتغال شهری

این اعداد نشان می‌دهد که اقتصاد اشتغال بهم به‌صورت ساختاری «تک‌قطبی» باقی مانده است؛ وضعیتی که در ادبیات توسعه منطقه‌ای به عنوان ریسک وابستگی بخشی شناخته می‌شود.

در ارگ جدید بهم، اشتغال مستقیم عمدتاً شامل خطوط مونتاژ، مهندسی تولید، کنترل کیفیت و مدیریت صنعتی است. این نوع اشتغال اگرچه از نظر سطح درآمدی نسبتاً پایدار محسوب می‌شود، اما از نظر تعداد، محدود به ظرفیت تولید

شرکت‌های دانش‌بنیان می‌تواند علاوه بر ایجاد اشتغال تخصصی، بهره‌وری صنایع سنتی را نیز افزایش دهد.

مزیت‌های مالیاتی؛ مشوقی برای سرمایه‌گذاری بلندمدت

یکی از عوامل مهم جذابیت مناطق آزاد، مشوق‌های قانونی آنهاست. ارس نیز از مزیت‌هایی مانند معافیت‌های مالیاتی، تسهیلات گمرکی و امکان فعالیت آسان‌تر اقتصادی نسبت به بسیاری از مناطق برخوردار است.

برای سرمایه‌گذار، کاهش هزینه‌های اولیه و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت اهمیت زیادی دارد. در شرایطی که تولیدکنندگان در بسیاری از اقتصادها با فشارهای مالیاتی و هزینه‌های فزاینده مواجه هستند، وجود چنین مشوق‌هایی می‌تواند یک عامل تعیین‌کننده در انتخاب محل سرمایه‌گذاری باشد.

با این حال، تجربه جهانی نشان می‌دهد که مشوق مالیاتی به تنهایی نمی‌تواند یک منطقه را موفق کند. آنچه سرمایه را ماندگار می‌کند، ترکیب مشوق‌ها با ثبات اقتصادی، زیرساخت مناسب، نیروی انسانی توانمند و دسترسی به بازار است.

رقابت برای جذب سرمایه داخلی و خارجی

ارس اکنون در شرایطی قرار دارد که رقابت میان مناطق اقتصادی برای جذب سرمایه شدیدتر از گذشته شده است. سرمایه‌گذاران داخلی به دنبال محیطی هستند که ریسک فعالیت اقتصادی را کاهش دهد و سرمایه‌گذاران خارجی نیز مناطقی را انتخاب می‌کنند که امکان اتصال به بازارهای بزرگ‌تر را فراهم کند.

موقعیت مرزی ارس، ظرفیت صادراتی و مزیت‌های قانونی، این منطقه را به گزینه‌ای جذاب برای سرمایه‌گذاری تبدیل کرده است. البته تحقق کامل این ظرفیت نیازمند ادامه اصلاحات، کاهش بروکراسی، تقویت زیرساخت‌ها و ایجاد اعتماد پایدار در میان فعالان اقتصادی است.

آینده ارس؛ یک انتخاب صنعتی یا یک فرصت از دست‌رفته؟

ارس امروز در نقطه‌ای حساس قرار دارد. این منطقه می‌تواند به یکی از قطب‌های صنعتی جدید ایران تبدیل شود؛ منطقه‌ای که تولید، صادرات و فناوری را در کنار هم قرار می‌دهد. اما رسیدن به این هدف نیازمند آن است که نگاه به مناطق آزاد از یک پروژه کوتاه‌مدت درآمدی به یک استراتژی بلندمدت توسعه اقتصادی تغییر کند.



حسنا رازی

روزنامه نگار

تجارت جهان

منطقه آزاد انزلی در آستانه یک چشم جدید اقتصادی قرار گرفته است. افتتاح و آغاز عملیات اجرایی ۳۱ پروژه سرمایه‌گذاری، صنعتی و زیرساختی با حجم سرمایه‌گذاری ۶ هزار و ۴۱۰ میلیارد تومانی، نه تنها از بازگشت تدریجی اعتماد سرمایه‌گذاران به مناطق آزاد حکایت دارد، بلکه می‌تواند جایگاه انزلی را به عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های تولید، لجستیک و تجارت کشور در کریدور شمال - جنوب تقویت کند. در شرایطی که اقتصاد ایران با چالش‌های جذب سرمایه و رشد تولید مواجه است، این حجم از پروژه‌های جدید می‌تواند به عنوان یک سیگنال مثبت برای فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی تلقی شود.

درمیان مناطق آزاد کشور، منطقه آزاد انزلی طی سال‌های اخیر تلاش کرده است جایگاه خود را از یک منطقه صرفاً تجاری به یک هاب صنعتی، ترانزیتی و تولیدی ارتقا دهد. اکنون اعلام افتتاح و آغاز عملیات اجرایی ۳۱ پروژه سرمایه‌گذاری، صنعتی و زیرساختی با مجموع ارزش ۶ هزار و ۴۱۰ میلیارد تومان را می‌توان یکی از مهم‌ترین رخداد‌های اقتصادی این منطقه در سال جاری ارزیابی کرد. بر اساس اعلام مدیریت منطقه آزاد انزلی، اجرای این پروژه‌ها زمینه اشتغال مستقیم ۷۲۳ نفر را فراهم خواهد کرد. نگاهی به ترکیب پروژه‌های تعریف‌شده نشان می‌دهد سیاست‌گذاران منطقه آزاد انزلی تلاش کرده‌اند میان توسعه صنعتی، زیرساختی و فناوری توازن برقرار کنند. از مجموع طرح‌های اعلام‌شده، ۱۸ پروژه در حوزه تولیدی و صنعتی قرار دارند که به زودی وارد چرخه تولید کشور خواهند شد. همچنین پنج پروژه در حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات تعریف شده و هشت طرح عمرانی و زیرساختی نیز وارد فاز اجرایی شده‌اند.



از منظر اقتصادی، اهمیت این پروژه‌ها صرفاً در حجم سرمایه‌گذاری آنها خلاصه نمی‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد متوسط سرمایه‌گذاری هر پروژه حدود ۲۰۷ میلیارد تومان است؛ رقمی که بیانگر ورود طرح‌هایی با مقیاس متوسط و بزرگ به اقتصاد منطقه است. در شرایطی که بسیاری از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی طی سال‌های اخیر به دلیل نااطمینانی‌های اقتصادی، رویکردی محتاطانه در پیش گرفته‌اند، جذب چنین حجمی از سرمایه می‌تواند نشانه‌ای از افزایش جذابیت اقتصادی منطقه آزاد انزلی باشد.

کارشناسان معتقدند یکی از مهم‌ترین مزیت‌های انزلی نسبت به سایر مناطق آزاد کشور، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب است. این منطقه از طریق بندر

کاسپین، شبکه ریلی در حال توسعه و دسترسی به بازار کشورهای حوزه دریای خزر، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مراکز اصلی ترانزیت و صادرات کشور را دارد. به همین دلیل بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌های جدید نیز در راستای تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل تعریف شده است.

در میان پروژه‌های زیرساختی، توسعه محدوده بندر کاسپین، احداث ایستگاه راه‌آهن متصل به بندر، توسعه زیرساخت‌های فناوری اطلاعات، ایجاد مرکز داده و گسترش شبکه فیبر نوری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این پروژه‌ها اگرچه در کوتاه‌مدت بازدهی مالی مستقیمی ندارند، اما در بلندمدت بستری برای جذب سرمایه‌های بزرگ‌تر و افزایش رقابت‌پذیری منطقه را

فراهم می‌کنند.

از سوی دیگر، ۱۸ پروژه صنعتی که قرار است وارد مدار تولید شوند، می‌توانند نقش مهمی در افزایش ارزش افزوده اقتصادی منطقه ایفا کنند. تجربه موفق مناطق آزاد در کشورهای آسیایی نشان داده است که موفقیت این مناطق زمانی پایدار خواهد بود که سهم فعالیت‌های تولیدی و صادرات‌محور از فعالیت‌های صرفاً تجاری بیشتر شود. به همین دلیل حرکت منطقه آزاد انزلی به سمت توسعه صنایع تولیدی راهی توان یک تغییر رویکرد راهبردی ارزیابی کرد.

موضوع اشتغال نیز یکی دیگر از ابعاد مهم این سرمایه‌گذاری‌هاست. ایجاد ۷۲۳ فرصت شغلی مستقیم به معنای متوسط ۲۳ شغل برای هر پروژه است. اما

تجربه اقتصادی نشان می‌دهد هر شغل مستقیم در پروژه‌های صنعتی و زیرساختی معمولاً بین دو تا سه شغل غیرمستقیم در بخش‌های حمل‌ونقل، خدمات، بازرگانی و تأمین ایجاد می‌کند. بر این اساس، می‌توان انتظار داشت اجرای کامل این طرح‌ها در مجموع بیش از دو هزار فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم در منطقه ایجاد کند. با این حال، موفقیت نهایی این پروژه‌ها به چند عامل کلیدی بستگی دارد. نخست، تکمیل به موقع زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک است. دوم، ثبات مقررات و کاهش بروکراسی اداری برای سرمایه‌گذاران. سوم، بهره‌گیری از ظرفیت بازارهای صادراتی به ویژه کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و روسیه. بدون تحقق این پیش‌نیازها، بخشی از ظرفیت اقتصادی پروژه‌ها ممکن است بالفعل نشود.

نکته قابل توجه آن است که همزمان با این ۳۱ پروژه اقتصادی، ۲۵ طرح مسئولیت اجتماعی نیز در روستاهای محدوده منطقه آزاد انزلی اجرا می‌شود که شامل توسعه زیرساخت‌های آموزشی، بهسازی راه‌ها، تقویت شبکه برق، لایروبی رودخانه‌های کشاورزی و حمایت از اقشار کم‌برخوردار است. این موضوع نشان می‌دهد توسعه اقتصادی منطقه در کنار توجه به توسعه اجتماعی و محلی دنبال می‌شود.

در مجموع، آغاز و افتتاح ۳۱ پروژه سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد انزلی را باید فراتر از یک رویداد عمرانی یا صنعتی تلقی کرد. این پروژه‌ها در واقع آزمونی برای سنجش توان مناطق آزاد در جذب سرمایه، ایجاد اشتغال و ایفای نقش مؤثر در زنجیره تجارت بین‌المللی هستند. اگر روند فعلی با تکمیل زیرساخت‌های ترانزیتی و افزایش ارتباط با بازارهای منطقه‌ای همراه شود، انزلی می‌تواند در سال‌های آینده به یکی از مهم‌ترین قطب‌های سرمایه‌گذاری و تجارت شمال کشور تبدیل شود؛ جایگاهی که نه تنها برای اقتصاد گیلان، بلکه برای اقتصاد ملی نیز اهمیت راهبردی خواهد داشت.

گزارش کوتاه

رقباجلوزندند، چابهار ماند



تجارت جهان

حسنا رازی: در حالی که مقامات ایرانی، هندی و افغان بار دیگر از احیای کریدور چابهار به عنوان مسیر راهبردی تجارت افغانستان با آب‌های آزاد سخن می‌گویند، بررسی داده‌های تجاری و زیرساختی نشان می‌دهد که فاصله معناداری میان ظرفیت‌های اعلام‌شده و واقعیت‌های میدانی وجود دارد. چابهار اگرچه در سال‌های اخیر رشد قابل توجهی در جابه‌جایی کالای ثبت کرده، اما همچنان با چالش‌هایی نظیر ضعف اتصال ریلی، تحریم‌های بین‌المللی، رقابت مسیرهای جایگزین و بی‌ثباتی سیاسی منطقه مواجه است؛ چالش‌هایی که می‌توانند رؤیای تبدیل شدن این بندر به شاهراه تجارت افغانستان را با ایهام روبه‌رو کنند. بندر چابهار طی یک دهه گذشته به عنوان مهم‌ترین پروژه ژئوپلیتیکی و اقتصادی ایران در شرق کشور معرفی شده است. این بندر که تنها بندر اقیانوسی ایران محسوب می‌شود، قرار بود به دروازه اصلی دسترسی افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد تبدیل شود. با این حال، بررسی روندهای تجاری نشان می‌دهد که هنوز میان اهداف اعلام‌شده و دستاوردهای عملی فاصله چشمگیری وجود دارد.

بر اساس آمار منتشرشده از سوی وزارت بنادر هند، حجم تخلیه و بارگیری کالا در بندر شهید بهشتی چابهار در سال مالی ۲۰۲۵ به بیش از ۲.۲ میلیون تن رسیده که نسبت به پنج سال قبل رشد ۸۲ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین از زمان آغاز فعالیت هند در این بندر، بیش از ۸ میلیون تن کالا و ۹۰ هزار TEU کانتینر از طریق چابهار جابه‌جا شده است. با وجود این رشد، حجم فعلی عملیات بندر همچنان فاصله زیادی با ظرفیت برنامه‌ریزی شده آن دارد. ظرفیت هدف‌گذاری شده چابهار تا سال ۲۰۲۶ حدود ۵۰۰ هزار TEU در سال اعلام شده است. مسأله اصلی اما افغانستان است. کشوری که سال‌ها به بندر کراچی و گوادر پاکستان وابسته بوده و اکنون به دنبال تنوع بخشی به مسیرهای تجاری خود است. ارزش تجارت

گزارش کوتاه

منطقه ویژه خلیج فارس؛ قلب صنعتی ایران در مسیر رقابت جهانی

با ارزش افزوده بالاتر، مسیر آینده صنایع معدنی و فلزی را مشخص خواهد کرد.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی صنایع مستقر در منطقه ویژه خلیج فارس، تأمین پایدار انرژی است. صنایع فولادی و معدنی از جمله بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان برق و گاز هستند و هرگونه اختلال در تأمین انرژی می‌تواند مستقیماً بر میزان تولید و صادرات اثر بگذارد.

در سال‌های اخیر، محدودیت‌های انرژی به یکی از دغدغه‌های اصلی فعالان صنعتی تبدیل شده است. کاهش تولید در دوره‌های اوج مصرف برق یا محدودیت گاز در فصل سرد، نه تنها درآمد شرکت‌ها را کاهش می‌دهد، بلکه می‌تواند باعث از دست رفتن بازارهای صادراتی شود؛ چراکه مشتریان جهانی به دنبال تأمین‌کنندگان قابل اعتماد و پایدار هستند.

به همین دلیل، توسعه نیروگاه‌های اختصاصی، سرمایه‌گذاری در انرژی‌های تجدیدپذیر و بهینه‌سازی مصرف انرژی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند آینده این منطقه را تضمین کند.

توسعه صنایع سنگین در جنوب ایران همواره با یک چالش اساسی همراه بوده است: منابع محدود آب.

استان‌های جنوبی کشور به دلیل شرایط اقلیمی، با محدودیت منابع آبی مواجه هستند و توسعه صنایع بزرگ بدون برنامه‌ریزی دقیق برای تأمین آب می‌تواند در بلندمدت مشکلات جدی ایجاد کند.

در سال‌های اخیر، استفاده از فناوری‌های شیرین‌سازی آب دریا، بازچرخانی آب صنعتی و مدیریت مصرف، به بخشی از راهکارهای توسعه پایدار تبدیل شده است. کارشناسان معتقدند آینده قطب‌های صنعتی جنوب کشور به میزان موفقیت آنها در ایجاد تعادل میان توسعه اقتصادی و الزامات زیست‌محیطی وابسته خواهد بود.

تحولات جهانی در حوزه محیط زیست، صنعت فولاد را نیز وارد مرحله جدیدی کرده است. بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته در حال حرکت به سمت تولید فولاد سبز و کاهش انتشار کربن هستند؛ روندی که در آینده می‌تواند بر تجارت جهانی فلزات اثر مستقیم بگذارد.

برای منطقه ویژه خلیج فارس نیز این تحول یک فرصت و یک تهدید همزمان است. فرصت از این جهت که سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید می‌تواند جایگاه ایران را در بازارهای آینده تقویت کند؛ و تهدید از آن جهت که عدم تطبیق با استانداردهای جدید ممکن است دسترسی به برخی بازارهای جهانی را محدود کند.

حرکت به سمت فناوری‌های کم‌مصرف، استفاده از انرژی‌های پاک و افزایش بهره‌وری صنعتی، می‌تواند این منطقه را از یک قطب تولیدی سنتی به یک مرکز صنعتی مدرن تبدیل کند.

یکی از موضوعات مهم در آینده منطقه ویژه خلیج فارس، تکمیل زنجیره ارزش صنایع معدنی است. صادرات مواد اولیه یا محصولات نیمه‌نهایی، اگرچه درآمد ایجاد می‌کند، اما بخش قابل توجهی از ارزش افزوده را از اقتصاد کشور خارج می‌کند.

تجربه کشورهای موفق صنعتی نشان می‌دهد که توسعه واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که تولیدکنندگان از مراحل ابتدایی زنجیره عبور کرده و به سمت تولید محصولات نهایی، فناوری محور و پیچیده حرکت کنند.

تجارت جهان: در شرایطی که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به توسعه صادرات غیرنفتی، افزایش بهره‌وری صنعتی و جذب سرمایه‌گذاری نیاز دارد، منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس به یکی از مهم‌ترین نقاط راهبردی کشور تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که با تمرکز صنایع بزرگ فولادی، معدنی، فلزی و انرژی بر، در تلاش است نقش یک موتور محرک برای صنعتی سازی ایران ایفا کند.

این منطقه در سال‌های اخیر از یک محدوده صنعتی صرف فراتر رفته و به یکی از حلقه‌های اصلی زنجیره ارزش صنایع معدنی کشور تبدیل شده است؛ جایی که مواد اولیه معدنی پس از طی مسیر استخراج و فرآوری، در واحدهای تولیدی به محصولات صنعتی تبدیل شده و از طریق مسیرهای دریایی به بازارهای صادراتی راه پیدا می‌کنند.

اما در اقتصاد جهانی امروز، داشتن منابع طبیعی و ظرفیت تولید دیگر به تنهایی تضمین‌کننده موفقیت نیست. رقابت در بازارهای بین‌المللی به عواملی مانند فناوری، هزینه انرژی، زیرساخت‌های لجستیکی، استانداردهای زیست‌محیطی و توانایی تولید محصولات با ارزش افزوده بالا وابسته است. به همین دلیل، آینده منطقه ویژه خلیج فارس نه فقط به میزان تولید، بلکه به توانایی آن برای تطبیق با تغییرات اقتصاد جهانی بستگی دارد.

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، موقعیت جغرافیایی آن است. استقرار این منطقه در نزدیکی بندرعباس و دسترسی به آب‌های آزاد، یک مزیت مهم در کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و توسعه صادرات ایجاد کرده است.

در صنعتی مانند فولاد که هزینه لجستیک سهم قابل توجهی از قیمت نهایی محصول را تشکیل می‌دهد، نزدیکی به بنادر صادراتی یک امتیاز رقابتی محسوب می‌شود. بسیاری از کشورهای صنعتی جهان نیز توسعه قطب‌های تولیدی خود را بر اساس همین منطق انجام داده‌اند؛ یعنی ایجاد پیوند میان صنعت، بندر و شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی.

این مزیت باعث شده منطقه ویژه خلیج فارس به یکی از گزینه‌های اصلی برای استقرار صنایع بزرگ معدنی و فلزی تبدیل شود. حضور شرکت‌های بزرگ صنعتی در این منطقه نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاران، دسترسی به زیرساخت‌های صادراتی را یکی از عوامل کلیدی تصمیم‌گیری خود می‌دانند.

صنایع فولادی ایران طی سال‌های گذشته توانسته‌اند سهم قابل توجهی در صادرات غیرنفتی کشور به دست آورند. برخورداری ایران از منابع گسترده سنگ آهن، دسترسی به انرژی و تجربه فنی در صنعت فولاد، زمینه رشد این بخش را فراهم کرده است.

با این حال، بازار جهانی فولاد دیگر همان بازار گذشته نیست. چین به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده فولاد جهان، هند با برنامه‌های توسعه گسترده صنعتی و ترکیه به عنوان یکی از بازیگران مهم منطقه‌ای، رقابت را برای تولیدکنندگان ایرانی دشوارتر کرده‌اند.

در چنین شرایطی، حفظ جایگاه ایران در بازارهای صادراتی نیازمند تغییر رویکرد است. افزایش ظرفیت تولید به تنهایی نمی‌تواند مزیت رقابتی ایجاد کند؛ بلکه توسعه فناوری، کاهش هزینه تولید و حرکت به سمت محصولات