



انزلی در مسیر شکوفایی

تهنارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

یکشنبه ۴ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۷۶ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

info@TejateJahani.Com

26-07-2026

روزنامه الکترونیکی

www.TejateJahani.Com

رونق یاشکندگی جبل علی



۳

مالتا فوری پورت؛ تجربه یک منطقه آزاد اقلیمی



۳

بن بست توسعه بندر آستارا



۳

تجارت جهانی گزارش می دهد

۲۲ سالگی منطقه آزاد انزلی؛ برند جذاب ایران

۳

تجارت جهانی گزارش می دهد

گسترش فضاها فرهنگی اردبیل

۴

شرط بندی آرام فرانسه روی مناطق آزاد: آیا وردون

می تواند یک بندر رو به افول را احیا کند؟

برای تقویت بندار استفاده کرده اند. در چارچوب اروپا، جایی که قوانین سختگیرانه کمک دولتی و قلمرو گمرکی واحد، آزمایش های رادیکال را محدود می کند، چنین مناطق آزادی هدفمند، یکی از معدود ابزارهایی است که هنوز در اختیار دولت های ملی قرار دارد. زمان بندی این اقدام نیز قابل توجه است. اروپا با رشد کند، چالش های گذار انرژی و رقابت فزاینده بنادر ترکیه، شمال آفریقا و خلیج فارس مواجه است. با افزایش جذابیت وردون، فرانسه امیدوار است سهم بزرگ تری از تجارت اقیانوس اطلس — به ویژه در بخش هایی مانند اجرای انرژی تجدیدپذیر، قطعات خودرو و کالاهای مصرفی با ارزش بالا — را به دست آورد. اکوسیستم اقتصادی گسترده وردون — با قدرت در هوافضا، شراب و تولید پیشرفته — پس کرانه ای آماده فراهم می کند که می تواند از بهبود کارایی بندر سود ببرد. با این حال چالش ها قابل توجه هستند. موقعیت وردون، هرچند دسترسی به آب عمیق دارد، نسبتاً دور از مراکز عمده مصرف است. اتصالات جاده ای و ریلی، هرچند بهبود یافته، هنوز با بنادر شمال اروپا رقابت نمی کنند. موفقیت نهایی به این بستگی دارد که آیا اپراتورهای خصوصی به مشوق های جدید با سرمایه گذاری واقعی پاسخ دهند یا نه. تلاش های قبلی برای احیای ترمینال نتایج متوسطی داشته و نشان می دهد که صرفاً تعیین منطقه آزاد گمرکی به تنهایی کافی نیست و باید با هزینه های زیرساختی مکمل و بازاریابی تهاجمی همراه باشد.

در ۲۴ آوریل ۲۰۲۶، دولت فرانسه به طور آرام دستورالعمل شماره ۲۰۲۶-۲۱۷ را صادر کرد و رسماً یک zone franche douanière (منطقه آزاد گمرکی) جدید در وردون-سور-مر، بخشی از مجتمع بزرگ بندر بوردو، ایجاد کرد. این مصوبه از ۲۷ آوریل لازم الاجرا شد. در دورانی که بسیاری از کشورهای اروپایی در حال بازنگری سیاست های صنعتی خود در مواجهه با تنش های ژئوپلیتیک و شکنندگی زنجیره تأمین هستند، این اقدام هم сक्रम و هم معنا دار است. ترمینال وردون، واقع در ساحل اقیانوس اطلس و حدود ۱۰۰ کیلومتری شمال غرب بوردو، سال هاست که با استفاده ناکافی دست و پنجه نرم می کند. این ترمینال که زمانی به عنوان هاب کانتری آب عمیق عمده تصور می شد، سال ها زیر ظرفیت خود کار کرده و در سایه بنادر بزرگ تری مانند لوهار و ماریس قرار گرفته است. منطقه آزاد گمرکی جدید تلاشی برای تغییر این روند است و با ارائه رویه های گمرکی ساده، تعویق پرداخت عوارض و محیط جذاب تر برای لجستیک و تولید سبک، به دنبال افزایش بندر است. از منظر محدود، این دستورالعمل یک مداخله عملی و کم هزینه است. با ایجاد منطقه ای مشخص که در آن کالاهای غیر اتحادیه اروپا بتوانند ذخیره، فرآوری یا صادر مجدد شوند بدون بار اداری سنگین، فرانسه خود را با روند جهانی همسو کرده است. بسیاری از کشورها — از Freeport های پسایرگزیت بریتانیا گرفته تا هاب های آسیایی مانند سنگاپور و دبی — از ابزارهای مشابه

یادداشت روز

بحران فلزات خلیج فارس

تولیدکننده، کمبود جهانی را تشدید کرده است. این بحران صرفاً نتیجه درگیری نظامی نیست. صنایع فلزی خلیج فارس دهه ها بر انرژی ارزان گاز طبیعی تکیه کرده اند و تقریباً تمام آلومینا و بوکسیت مورد نیاز را وارد می کنند. منطقه تنها حدود ۳ درصد آلومینا و ۱ درصد بوکسیت جهان را تولید می کند، در حالی که ظرفیت ذوب آن ۶ تا ۶.۵ میلیون تن در سال است. بسته شدن عملی تنگه هرمز و افزایش چند صد درصدی حق بیمه کشتیرانی، جریان مواد اولیه را مختل کرد و خطر یخ زدگی پات ها را جدی ساخت. نتیجه: کاهش اجباری تولید و فشار تورمی بر قیمت آلومینیوم که به اوج چهار ساله رسید. در سمت استخراج، تصویر متفاوت اما به همان اندازه انتقادی است. ایران در سال های اخیر حدود ۶۱ میلیون تن سنگ آهن (نزدیک به ۳.۸ درصد تولید جهانی) و نزدیک به ۲۸۰ هزار تن مس کاتدی تولید کرده است. برنامه های بلند پروازانه برای رساندن تولید مس به بیش از یک میلیون تن با سرمایه گذاری ۱۵ میلیارد دلاری همچنان با تحریم ها، محدودیت فناوری و اکنون آسیب به واحدهای فولادی مانند مبارکه و خوزستان مواجه است. اشتغال زایی در منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس (ایران) در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۷۰۰ نفر گزارش شده، اما این رقم در برابر مقیاس واقعی صنعت و نیاز به توسعه معادن عمیق، ناچیز به نظر می رسد.



محسن میرزایی جمارانی
روزنامه نگار

جنگ و تنش های ظرفیت آلومینیوم خلیج فارس را تا ۳.۵ میلیون تن تهدید کرد و وابستگی شدید منطقه به انرژی و تنگه هرمز را برملا ساخت؛ در حالی که استخراج معادن فلزی ایران و عربستان همچنان در سایه جاه طلبی های پردازش باقی مانده است. منطقه خلیج فارس در سال ۲۰۲۶ بیش از هر زمان دیگری نشان داد که صنایع معدنی و فلزی اش نه بر پایه استخراج پایدار، بلکه بر زنجیره شکننده انرژی و لجستیک استوار است. تولید آلومینیوم که حدود ۹ تا ۱۰ درصد عرضه جهانی را تشکیل می دهد و عمدتاً در امارات (EGA)، بحرین (آلبا) و قطر متمرکز است، با حملات موشکی و پهپادی ایران به تأسیسات ذوب و نیروگاه ها به شدت آسیب دید. برآوردها حاکی از حذف ۳ تا ۳.۵ میلیون تن ظرفیت تولید در سال ۲۰۲۶ است؛ رقمی که معادل تقریباً ۳ درصد تولید جهانی و سهم قابل توجهی از صادرات غیردیجینی به شمار می رود. تولید ماهانه خلیج در آوریل ۲۰۲۶ به ۳۳۰ هزار تن رسید که ۲۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش نشان می دهد. راه اندازی مجدد خطوط ممکن است ۶ تا ۱۲ ماه طول بکشد و اعلام فورس مازور توسط چندین

جذب سرمایه جهانی هوشمند

جانبی مانند حمل و نقل، تأمین مواد اولیه و خدمات فنی را با لایمی برند. علاوه بر این، رقابت ناشی از حضور شرکت های خارجی می تواند بنگاه های داخلی را وادار به ارتقای کیفیت و کاهش هزینه ها کند. البته این رقابت اگر بدون حمایت هوشمندانه از صنایع محلی منجر شود. با این حال، سرمایه گذاری خارجی بدون ریسک نیست. خروج ناگهانی سرمایه در زمان بحران های جهانی، وابستگی بیش از حد به فناوری خارجی و احتمال انتقال سود به خارج از کشور از جمله نگرانی های رایج هستند. برخی منتقدان نیز نسبت به تأثیرات فرهنگی و زیست محیطی پروژه های بزرگ خارجی هشدار می دهند. مدیریت این ریسک ها مستلزم نظارت دقیق، قراردادهای شفاف و الزام سرمایه گذاران به رعایت استانداردهای اجتماعی و زیست محیطی است. در شرایط کنونی اقتصاد جهانی، کشورها به سمت جذب سرمایه گذاری های با کیفیت حرکت کرده اند؛ سرمایه هایی که نه فقط پول، بلکه نوآوری و پایداری را به همراه دارند. تمرکز بر بخش هایی مانند انرژی های تجدیدپذیر، فناوری اطلاعات، صنایع پیشرفته و کشاورزی مدرن می تواند منافع بلندمدت بیشتری ایجاد کند. همچنین پیوند دادن سرمایه گذاری خارجی با توانمندی های داخلی از طریق مشارکت های مشترک (جوینت ونچر) و انتقال فناوری اجباری، راهی مؤثر برای بومی سازی دانش است. نقش دولت در این فرآیند حیاتی است. دولت ها باید به جای مداخله مستقیم در جزئیات پروژه ها، بر ایجاد زیرساخت های نهادی تمرکز کنند: ساده سازی مجوزها، مبارزه با فساد اداری، بهبود فضای کسب و کار و تضمین حقوق مالکیت. تجربه نشان داده کشورهایی که این اصلاحات را جدی گرفته اند، توانسته اند حتی در شرایط رقابتی سخت، سهم قابل توجهی از جریان سرمایه گذاری جهانی را به خود اختصاص دهند.



شبشم درخشان
معاون سردبیر

در دنیایی که رقابت اقتصادی مرز نمی شناسد، کشورهایی که در جذب سرمایه گذاری خارجی موفق تر عمل می کنند، نه تنها منابع مالی تازه به دست می آورند، بلکه فناوری، مدیریت نوین و دسترسی به بازارهای بین المللی را هم به ارمغان می آورند. اما این مسیر پر از چالش های ساختاری و سیاستی است که بدون اصلاح آن ها، فرصت ها به تهدید تبدیل می شوند. سرمایه گذاری خارجی یکی از مهم ترین ابزارهای رشد اقتصادی در عصر جهانی شدن به شمار می رود. برخلاف تصور رایج که آن را صرفاً ورود پول خارجی می داند، این پدیده ابعاد گسترده تری دارد. سرمایه گذار خارجی معمولاً همراه با سرمایه، دانش فنی، استانداردهای مدیریتی و شبکه های توزیع بین المللی را نیز وارد کشور میزبان می کند. این انتقال دانش می تواند بهره وری بنگاه های داخلی را افزایش دهد و زنجیره های تأمین محلی را به سطح رقابت پذیری جهانی برساند. تجربه کشورهای موفق در این زمینه نشان می دهد که جذب سرمایه خارجی نیازمند محیطی بایات، شفاف و پیش بینی پذیر است. ثبات سیاسی و اقتصادی، قوانین شفاف مالکیت، نظام قضایی کارآمد و سیاست های ارزی منطقی از جمله پیش شرط های اصلی هستند. بدون این بسترها، حتی مشوق های مالیاتی و تسهیلات ویژه نیز نمی توانند سرمایه گذاران بلندمدت را جذب کنند. سرمایه گذاران به دنبال بازدهی پایدار هستند، نه سودهای مقطعی و پرریسک. یکی از مزایای کلیدی سرمایه گذاری خارجی، ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم است. کارخانه ها و پروژه های جدید معمولاً نیروی کار ماهر و نیمه ماهر را به کار می گیرند و در عین حال تقاضا برای خدمات

رویه‌رو هستند، مسیر شمالی ارس متصل به کریدور شمال-جنوب (INSTC) و کریدورهای شرق-غرب می‌تواند جریان کالا از هند یا خلیج فارس به روسیه و اروپا را تسهیل کند. تجربه بندر خشک آپرین near تهران نشان می‌دهد که چنین پایانه‌هایی چگونه می‌توانند با اتصال ریلی مستقیم، هزینه‌ها را کاهش دهند و امنیت بار را افزایش دهند.

چالش‌ها و ملاحظات اجرایی

با این حال، تحقق این چشم‌انداز بدون مانع نیست. منتقدان عملکرد مناطق آزاد ایران، از جمله ارس، را به وابستگی بیش از حد به واردات و تجارت محض متهم می‌کنند و می‌گویند این مناطق هنوز به قطب‌های تولیدی و صادراتی تمام‌عیار تبدیل نشده‌اند.

زیرساخت‌های فعلی هرچند در حال بهبود نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در انبارداری سردخانه‌ای، تجهیزات کانتینری و سیستم‌های دیجیتال گمرکی دارد. هماهنگی با همسایگان برای استانداردسازی رویه‌های مرزی و فعال‌سازی کامل خطوط ریلی نیز حیاتی است. علاوه بر این، موفقیت بندر خشک به سیاست‌های کلان بستگی دارد. دولت اخیراً ارس را به عنوان پایلوت تحول مناطق آزاد انتخاب کرده و برنامه‌هایی مانند ایجاد بانک مستقل برای مناطق آزاد و اتاق بازرگانی اختصاصی را پیش می‌برد. این اصلاحات ساختاری، اگر با تخصص‌گرایی لجستیکی ارس همخوانی داشته باشد، می‌تواند زمینه را برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی در پروژه بندر خشک فراهم کند. بدون ثبات مقرراتی و تأمین مالی پایدار، خطر تکرار تجربه‌های ناقص گذشته وجود دارد.

چشم‌انداز پیش‌رو

برای کسب‌وکارها و سرمایه‌گذاران، ایجاد بندر خشک در ارس فرصتی برای repositioning در زنجیره تأمین اوراسیا است. شرکت‌های فعال در لجستیک، warehousing و تولید صادراتی می‌توانند از ترکیب مزایای منطقه‌آزاد با قابلیت‌های inland clearance بهره‌برند. در سطح کلان، این پروژه بخشی از تلاش ایران برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای است. تلاشی که با فعال‌سازی کریدورهای شمالی و کاهش وابستگی به مسیرهای آسیب‌پذیر دریایی، resilience اقتصادی را افزایش می‌دهد. منطقه آزاد ارس، با سوابق تاریخی تجاری جلفا و موقعیت چهارراهی خود، پتانسیل آن را دارد که از یک گذرگاه مرزی به یک مرکز لجستیکی مدرن ارتقا یابد. اما تحقق این امر نیازمند اجرای مصمم توافقات ریلی اخیر، تخصیص زمین و سرمایه، و ادغام با استراتژی ملی کریدورها است. در جهانی که تجارت بیش از پیش به کارایی لجستیکی و تنوع مسیرها وابسته است، بندر خشک ارس می‌تواند یکی از قطعات کلیدی پازل اقتصادی شمال غرب ایران باشد. قطعه‌ای که اگر درست جایفتد، منافع آن فراتر از مرزهای منطقه به کل اقتصاد ملی خواهد رسید.



دوم، این بندر مکمل incentives مناطق آزاد (معافیت‌های ۲۰ ساله مالیاتی، معافیت گمرکی ماشین‌آلات و مواد اولیه) خواهد بود و سرمایه‌گذاران را به سمت ایجاد انبارهای مدرن، مراکز توزیع و واحدهای پردازش ارزش افزوده جذب می‌کند. گزارش‌های اخیر نشان می‌دهد جذب سرمایه خارجی در ارس در ۹ ماهه ۱۴۰۴ رشد چشمگیری داشته و ارزش تولیدات منطقه نیز جهش ۱۶۹ درصدی را تجربه کرده است. بندر خشک می‌تواند این روند را با تبدیل ارس به هاب لجستیکی پایدارتر کند، به‌ویژه در چارچوب توافق تجارت آزاد با اتحادیه اقتصادی اوراسیا که پتانسیل افزایش مبادلات را به ۱۲ میلیارد دلار می‌رساند. سوم، از منظر ملی، این پروژه به تنوع بخشی مسیرهای تجاری کمک می‌کند. در حالی که بنادر جنوبی با محدودیت‌های فصلی یا ژئوپلیتیک

تا ۸۰ هکتار زمین برای این منظور پیش‌بینی شده و همکاری با راه‌آهن می‌تواند ثبت رسمی آن را تسریع کند.

مزایای اقتصادی و تجاری

ایجاد بندر خشک در ارس می‌تواند چندین لایه ارزش اقتصادی ایجاد کند. نخست، با ارائه خدمات گمرکی و لجستیکی در داخل منطقه آزاد، فرآیندهای ترخیص کالا برای محموله‌های ترانزیتی به کشورهای محصور در خشکی مانند ارمنستان، گرجستان یا حتی آسیای مرکزی تسریع می‌شود. این امر نه تنها حجم ترانزیت را افزایش می‌دهد که در آمارهای ارس با ۱۱۵ میلیون دلار صادرات عبوری در نیمه نخست سال مشهود است بلکه درآمدهای ارزی غیرنفتی را بالا می‌برد.



گندم نیک‌اقبال

دیر تحریر به

تجارت جهان در حالی که فشارهای ژئوپلیتیک بر مسیرهای دریایی سنتی ایران ادامه دارد و بنادر جنوبی با چالش‌های لجستیکی مواجه هستند، مقامات منطقه آزاد ارس در شمال غرب کشور، توسعه یک بندر خشک را به عنوان راهکاری کلیدی برای تقویت تجارت غیرنفتی و ترانزیت منطقه‌ای دنبال می‌کنند. این ابتکار، که ریشه در توافقات قدیمی با راه‌آهن جمهوری اسلامی دارد، اکنون با تحولات اخیر در کریدورهای بین‌المللی و تمرکز دولت بر تخصصی‌سازی مناطق آزاد، اهمیت تازه‌ای یافته است.

منطقه آزاد ارس، واقع در استان آذربایجان شرقی و هم‌مرز با ارمنستان، جمهوری آذربایجان (نخجوان) و ترکیه، از دیرباز به عنوان دروازه زمینی ایران به قفقاز، آسیای مرکزی و اروپا شناخته می‌شود. با مساحت بیش از ۵۱ هزار هکتار و زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای موجود از جمله خط‌آهن برقی جلفا-تبریز که به شبکه‌های CIS، روسیه و اروپا متصل است این منطقه پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به هاب لجستیکی شمال غرب دارد. آمارهای اخیر عملکرد این منطقه نشان‌دهنده حرکت مثبت است: در ۹ ماهه سال ۱۴۰۴، تراز تجاری ارس به مثبت ۲۶۰ میلیون دلار رسید، با صادرات ۴۴۱ میلیون دلاری کالا و خدمات در مقابل ۱۸۱ میلیون دلار واردات. صادرات قطعی در نیمه نخست سال نیز ۱۷۴ میلیون دلار ثبت شد و به کشورهای ترکیه، آذربایجان، روسیه، ارمنستان و فراتر از آن رسید.

موقعیت استراتژیک و نیاز به زیرساخت‌های مکمل

بندر خشک یک پایانه بین‌وجهی داخلی متصل به بنادر دریایی از طریق ریل و جاده امکان ترخیص گمرکی، انبارداری، تجمع بار و خدمات ارزش‌افزوده را در داخل سرزمین فراهم می‌کند. برای ارس، این مفهوم نه تنها decongest بنادر دریایی مانند بندرعباس یا حتی بنادر خزر را ممکن می‌سازد، بلکه هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد، زمان ترانزیت را کوتاه می‌کند و ریسک‌های ژئوپلیتیک مسیرهای دریایی را کم می‌کند. در شرایطی که اختلالات در تنگه هرمز یا مسیرهای جنوبی فشار بر زنجیره تأمین ایجاد کرده، مسیرهای شمالی زمینی از طریق ارس می‌توانند به عنوان جایگزین قابل اعتماد عمل کنند.

توافقات اخیر سازمان منطقه آزاد ارس با راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای تبدیل جلفابهاب ترانزیتی، دقیقاً در همین راستا قرار دارد. این تفاهم‌نامه شامل توسعه زیرساخت ریلی، نوسازی ناوگان، ایجاد پایانه‌های باربری و مراکز لجستیکی مدرن است. چنین گام‌هایی، بندر خشک را از یک ایده قدیمی که در سال ۱۳۹۶ نیز برای پیوستن ارس به فهرست بنادر خشک اسکا پ مطرح شده بود به یک ضرورت عملی تبدیل می‌کند. نیاز به ۵۰

گزارش کوتاه

وعده‌های ناتمام پیام البرز



چند دستگاهی است. شورای شهر، شهرداری، راه‌آهن و سایر دستگاه‌ها هر کدام بخشی از مسئولیت را بر عهده دارند، اما نتیجه عملی برای شهروندان و فعالان اقتصادی منطقه، تأخیرهای مکرر بوده. تا زمانی که پل تعریض نشود و دوربرگردان‌های ایمن ایجاد نگردد، این ۲۵۰ میلیارد تومان بیشتر به یک عدد روی کاغذ شباهت دارد تا راه حل واقعی. فردگاه پیام زمانی قرار بود قطب بار و مسافری شود، هنوز با چالش‌های ساختاری مواجه است. پروازهای مسافری پس از وقفه‌های طولانی از سرگرفته شده‌اند، آمادسترسی زمینی ضعیف، ارزش افزوده واقعی منطقه ویژه را محدود می‌کند. سرمایه‌گذاران و صادرکنندگان که به این منطقه چشم دوخته‌اند، با ترافیک سنگین و نایبمی مسیر روبه‌رو هستند. این وضعیت نه تنها هزینه‌های لجستیکی را افزایش می‌دهد، بلکه تصویر استان البرز را به عنوان یک قطب اقتصادی مدرن مخدوش می‌کند. از منظر انتقادی، الگوی تکراری

تجارت جهان

اختصاص ۲۵۰ میلیارد تومان برای ساماندهی جاده پیام (قزلقصار) در حالی اعلام شده که هنوز گره ترافیکی اصلی این محور حیاتی باز نشده است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر کرج اخیراً از تخصیص نزدیک به ۲۵۰ میلیارد تومان اعتبار برای تعریض مسیر، جدول‌گذاری، آسفالت، ایجاد فضای سبز و ساماندهی کانال سیاه چوب خبر داد. به گفته وی، دو خط لوله ۲ هزار میلی‌متری در این کانال نیز اجرا شده تا از طغیان و آلودگی‌های زیست‌محیطی جلوگیری کند. با این حال، آخرین حلقه پروژه یعنی تعریض پل تقاطع با راه‌آهن و بهسازی اطراف آن همچنان معطل مانده و نیازمند هماهنگی چند دستگاه اجرایی است.

این محور سال‌ها با مشکلات ترافیکی، رانش شانه خاکی و کمبود روشنایی دست و پنجه نرم کرده است. اختصاص ۲۵۰ میلیارد تومان اگرچه رقم قابل توجهی به نظر می‌رسد، اما در مقایسه با نیازهای واقعی پروژه، همچنان محل تأمل است. برای نمونه، پیش از حادثه و تخریب پل B۱ در بزرگراه شهید سلیمانی نیز برآورد می‌شد که تکمیل این پل به حدود ۲۰۵ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد؛ موضوعی که نشان می‌دهد اجرای پروژه‌های بزرگ زیرساختی در استان به منابع مالی بسیار فراتر از ارقام فعلی نیازمند است. انتقاد اصلی به نحوه مدیریت

گزارش کوتاه

رونق یا شکنندگی جبل علی



مدیران دی‌پی‌ورلد را به سمت ایجاد مسیرهای جایگزین سوق داده است. به همین دلیل این شرکت اخیراً برنامه ساخت دو پایانه جدید در سواحل شرقی امارات را برای کاهش وابستگی به تنگه هرمز اعلام کرده است؛ تصمیمی که هرچند از منظر مدیریت ریسک قابل دفاع است، اما نشان می‌دهد حتی بزرگ‌ترین هاب تجاری منطقه نیز نسبت به نااطمینانی‌های ژئوپلیتیکی مصون نیست. از سوی دیگر، رقابت منطقه‌ای نیز هر روز شدیدتر می‌شود. عربستان سعودی با توسعه مناطق ویژه اقتصادی، قطر با سرمایه‌گذاری در بنادر و عمان با توسعه بندر دقم تلاش می‌کنند بخشی از بازار ترانزیت و لجستیک خلیج فارس را به خود اختصاص دهند. این رقابت موجب شده جبل علی برای حفظ جایگاه خود ناچار به ارائه مشوق‌های بیشتر، توسعه زیرساخت‌ها و افزایش بهره‌وری باشد. موضوع دیگری که کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد، وابستگی شدید مدل اقتصادی جبل علی به تجارت جهانی است. کاهش رشد اقتصاد چین، رکود اروپا یا اختلال در زنجیره‌های تأمین جهانی

می‌تواند مستقیماً بر حجم فعالیت شرکت‌های مستقر در این منطقه اثر بگذارد. به همین دلیل، کارشناسان معتقدند تنوع بخشی به صنایع و حرکت به سمت فناوری‌های پیشرفته، هوش مصنوعی و تولیدات با ارزش افزوده بالا برای آینده جبل علی ضروری است. در کنار این مسائل، مدیران منطقه آزاد از برنامه‌های زیست‌محیطی نیز رونمایی کرده‌اند و اعلام کرده‌اند تأسیسات تحت مدیریت خود به وضعیت «خالص انتشار صفر» در عملیات رسیده‌اند؛ اقدامی که می‌تواند در جذب سرمایه‌گذاران بین‌المللی مؤثر باشد، اما موفقیت واقعی آن در گرو اجرای کامل استانداردها توسط هزاران شرکت مستقر در منطقه خواهد بود. در مجموع، جبل علی همچنان یکی از موفق‌ترین مناطق آزاد جهان است و آمارهای سرمایه‌گذاری نیز این موضوع را تأیید می‌کند؛ اما ادامه این موفقیت تنها با افتتاح پروژه‌های جدید تضمین نمی‌شود. رقابت فشرده منطقه‌ای، ریسک‌های ژئوپلیتیکی، وابستگی به سرمایه خارجی و تحولات تجارت جهانی، آزمون‌های بزرگی هستند که آینده این هاب اقتصادی را رقم خواهند زد.

تجارت جهان

منطقه آزاد جبل علی (JAFZA) همچنان یکی از موفق‌ترین قطب‌های تجاری و لجستیکی جهان محسوب می‌شود، اما تازه‌ترین تحولات نشان می‌دهد رشد سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌ها، پرسش‌های مهمی درباره پایداری این مدل، وابستگی به سرمایه خارجی و تاب‌آوری در برابر بحران‌های ژئوپلیتیکی ایجاد کرده است. به گزارش تجارت جهانی؛ در ماه‌های اخیر، مسئولان منطقه آزاد جبل علی از جذب حدود ۸۵۴ میلیون درهم سرمایه‌گذاری جدید تنها در چهار ماه نخست سال ۲۰۲۶ خبر داده‌اند؛ رقمی که عمدتاً در حوزه‌های لجستیک، صنایع غذایی، خودرو، تجهیزات سنگین و سلامت سرمایه‌گذاری شده است. همچنین بیش از ۴۳ درصد این تعهدات سرمایه‌گذاری تنها در ماه‌های مارس و آوریل ثبت شده که نشان‌دهنده تداوم جذابیت این منطقه برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی است. همزمان، پروژه‌های متعددی نیز در جبل علی کلید خورده است؛ از احداث مراکز بزرگ لجستیکی و انبارهای هوشمند گرفته تا سرمایه‌گذاری صدها میلیون درهمی در صنعت خودرو، صنایع غذایی و توسعه زنجیره تأمین. همچنین دی‌پی‌ورلد با همکاری سرمایه‌گذاران بین‌المللی ساخت یک هاب لجستیکی جدید را آغاز کرده که قرار است ظرفیت خدمات منطقه را افزایش دهد. با این حال، در پس این آمارهای امیدوارکننده، چند چالش اساسی نیز دیده می‌شود. نخست آنکه بخش بزرگی از رشد جبل علی همچنان بر ورود سرمایه خارجی استوار است. هرگونه رکود اقتصاد جهانی، افزایش نرخ بهره یا کاهش جریان سرمایه می‌تواند سرعت توسعه این منطقه را تحت تأثیر قرار دهد. تجربه سال‌های گذشته نیز نشان داده مناطق آزاد بیش از اقتصادهای داخلی، از شوک‌های بین‌المللی آسیب می‌بینند. دومین چالش، تحولات ژئوپلیتیکی منطقه است. تنش‌های دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز،

تجارت جهانی گزارش می دهد

۲۲ سالگی منطقه آزاد انزلی؛ برند جذاب ایران



جهش عملکرد در سال های ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵

نشانه های این گذار را می توان به روشنی در عملکرد مجتمع بندری کاسپین طی سال ۱۴۰۴ و ماه های نخست ۱۴۰۵ مشاهده کرد؛ دوره ای که رشد قابل توجه شاخص های تجاری و بندری، جایگاه این بندر را در تجارت شمال کشور بیش از پیش تثبیت کرد. در ۹ ماه نخست سال ۱۴۰۴، عملیات تخلیه و بارگیری ۵۳ درصد افزایش یافت. صادرات حاصل از تولید منطقه به ۹.۱ میلیون دلار رسید که بیش از سه برابر مدت مشابه سال قبل بود. صادرات خدمات نیز با رشد ۸۲ درصدی به ۳۷.۴ میلیون دلار رسید و ارزش تولیدات منطقه با رشد ۱۳ درصدی به ۳۸۶ میلیون دلار افزایش یافت. صادرات از مسیر منطقه نیز ۵۲ درصد رشد کرد. در پایان ۱۰ ماهه سال، صادرات کالا از بندر کاسپین با رشد ۱۸۱ درصدی از ۳۱۰ هزار تن فراتر رفت و حجم کل عملیات تخلیه و بارگیری از ۹۷۸ هزار تن عبور کرد. واردات کالاهای اساسی از جمله غلات و روغن خام خوراکی نیز ۲۰ درصد افزایش یافت.

طی بیش از بیست سال گذشته، منطقه آزاد انزلی با بهره گیری از مشوق های قانونی، موفق به جذب سرمایه گذاری در بخش تولید، توسعه شهرک های صنعتی، گسترش گردشگری و ایجاد هزاران فرصت شغلی شده است. همزمان، موقعیت جغرافیایی آن در کنار کشورهای روسیه، قزاقستان، جمهوری آذربایجان و ترکمنستان، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مهم ترین مراکز مبادلات تجاری منطقه را فراهم کرده است.

با این حال، مسیر توسعه بدون مانع نبوده است. کمبود منابع مالی برای اجرای پروژه های زیرساختی، تأخیر در تکمیل بندر کاسپین، محدودیت های ناشی از تحریم های بین المللی، کاهش سرمایه گذاری در برخی دوره ها، دغدغه های زیست محیطی و رقابت با سایر بنادر شمال کشور از جمله چالش هایی بوده اند که روند رشد منطقه را تحت تأثیر قرار داده اند.

با وجود این موانع، منطقه آزاد انزلی به تدریج از مرحله ایجاد زیرساخت به مرحله بهره برداری اقتصادی وارد شده است.

تجارت جهان **شبنم درخشان / معاون سردبیر:** منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی، تنها منطقه آزاد شمال ایران و یکی از هفت منطقه آزاد نخست کشور، اکنون در آستانه بیست و دومین سال فعالیت عملیاتی خود قرار دارد؛ منطقه ای که به واسطه موقعیت ژئواستراتژیک خود در سواحل جنوبی دریای کاسپین، در مسیر کریدور بین المللی شمال جنوب (INSTC) و نزدیکی به تهران، به یکی از مهم ترین حلقه های تجارت غیرنفتی، ترانزیت منطقه ای و همکاری اقتصادی با کشورهای حوزه خزر، قفقاز و اوراسیا تبدیل شده است.

مسیر توسعه این منطقه، بازتابی از تحولات اقتصادی و ژئوپلیتیکی ایران در دو دهه گذشته است؛ از شکل گیری زیرساخت های اولیه و توسعه محدوده قانونی گرفته تا تکمیل یکی از مهم ترین پروژه های بندری کشور. امروز، در حالی که مجتمع بندری کاسپین به موتور محرک فعالیت های منطقه بدل شده، عملکرد سال های ۱۴۰۴ و اوایل ۱۴۰۵ نشان می دهد منطقه آزاد انزلی وارد مرحله ای تازه از بلوغ اقتصادی شده است.

از ایده تا شکل گیری منطقه آزاد

ایده ایجاد منطقه آزاد انزلی پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و با هدف احیای جایگاه تاریخی بندر انزلی به عنوان دروازه ارتباطی ایران با اروپا شکل گرفت. نخستین گام با تأسیس منطقه ویژه اقتصادی انزلی در سال ۱۳۷۵ برداشته شد؛ اقدامی که زمینه توسعه زیرساخت ها و جذب سرمایه را فراهم کرد.

در شهریور ۱۳۸۲، مجلس شورای اسلامی قانون ایجاد منطقه آزاد تجاری - صنعتی بندر انزلی را تصویب کرد و با تصویب اساسنامه سازمان در سال ۱۳۸۳، فعالیت رسمی منطقه از تابستان ۱۳۸۴ آغاز شد. محدوده اولیه حدود ۳۲۰۰ هکتار وسعت داشت و علاوه بر اراضی ساحلی، بخشی از آب های دریای کاسپین را نیز در بر می گرفت. در سال ۱۳۹۳، محدوده منطقه به بیش از ۸۶۰۰ هکتار افزایش یافت و بخش هایی از شهرستان آستانه اشرفیه نیز به آن افزوده شد تا ظرفیت های صنعتی، کشاورزی و گردشگری توسعه یابد. در ادامه، اصلاحات مصوب سال ۱۴۰۳ مسیر الحاق شهرک های صنعتی، فرودگاه سردار جنگل رشت و اراضی جدید را هموار کرد و زمینه اجرای طرح جامع توسعه را فراهم ساخت.

بندر کاسپین؛ محور تحول

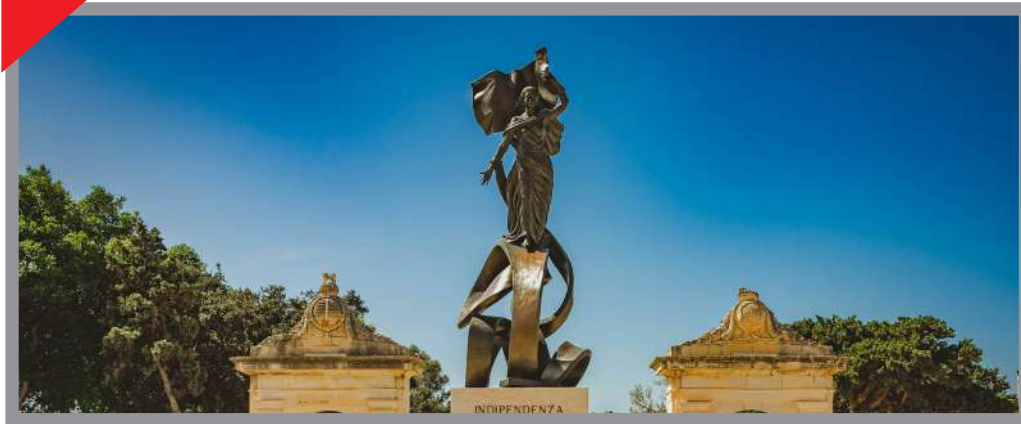
در مرکز این تحول، مجتمع بندری کاسپین قرار دارد؛ پروژه ای که از سال ۱۳۸۷ کلید خورد و امروز به بزرگ ترین زیرساخت بندری جدید ایران در دریای خزر تبدیل شده است.

این بندر با ۲۵ اسکله تخصصی، موج شکن های گسترده، پسرکانه وسیع و اتصال مستقیم به شبکه ریلی کشور، امکان حمل و نقل ترکیبی میان دریا، ریل و جاده را فراهم کرده و جایگاه منطقه آزاد انزلی را در کریدور شمال جنوب به شکل قابل توجهی تقویت کرده است.

دو دهه دستاورد و چالش

گزارش کوتاه

مالتافری پورت؛ تجربه یک منطقه آزاد اقلیمی



تجارت جهان

شبنم درخشان: در ۱۸

جولای ۲۰۲۶، دولت مالت از پیشنهاد کمیسیون اروپا برای اصلاح سیستم معاملات انتشار (ETS) استقبال کرد. این اصلاح شامل حفاظت های ویژه برای Malta Freeport و اتصال هوایی است و نشان دهنده تلاش اتحادیه اروپا برای تعادل بین اهداف اقلیمی و رقابت پذیری مناطق آزاد است.

Malta Freeport به عنوان یکی از مهم ترین بنادر کانتینری مدیترانه، نقش کلیدی در تجارت منطقه ای دارد. پیشنهاد جدید کمیسیون شامل حذف هزینه های ETS برای محموله های عبوری از بنادر غیراروپایی و گسترش بندر «همسایه» به تمام بنادر رقیب شمال آفریقا است. همچنین تعلیق موقت هزینه های کامل ETS برای پروازهای خروجی از مالت تا سال ۲۰۳۲ ادامه خواهد یافت. تخصیص ویژه درآمد های ETS به مالت، قبرس و

یونان نیز تا ۲۰۲۸ حفظ می شود.

از نظر آماری، Malta Freeport بخش مهمی از اقتصاد جزیره را تشکیل می دهد. اصلاح ETS با هدف کاهش انتشار کربن در بخش های حمل و نقل دریایی و هوایی، اما با در نظر گرفتن شرایط خاص جزایر، طراحی شده است. دولت مالت این تغییرات را دستاوردی برای حفظ رقابت پذیری Freeport و اتصال هوایی می داند.

این اصلاحات بخشی از روند بزرگ تر در اروپا هستند. مناطق آزاد باید با Green Deal همخوانی داشته باشند. اسپانیا در کادیز بر اقتصاد آبی تمرکز کرده، ایتالیا ZES Unica را گسترش می دهد و لهستان سیستم SSE را مدرن می کند.

کمیسیون اروپا بر شفافیت و جلوگیری از سوء استفاده تأکید دارد. تحلیلگران معتقدند حفاظت های ویژه برای Freeport مالت ضروری است. بنادر جزیره ای با هزینه های

بالترانزری و وابستگی به تجارت عبوری مواجه هستند. بدون این حفاظت ها، رقابت پذیری آنها در برابر بنادر بزرگ شمال آفریقا کاهش می یابد.

برای سرمایه گذاران، این اصلاحات سیگنال مثبتی است. حفظ Malta Freeport به عنوان هاب لجستیک، فرصت هایی در لجستیک، تجارت و خدمات مرتبط ایجاد می کند. با این حال، فشار برای کاهش انتشار همچنان وجود دارد و اپراتورها باید به سمت فناوری های سبز حرکت کنند. در نهایت، اصلاح ETS برای Malta Freeport نمونه ای از تعدیل سیاست های اقلیمی اتحادیه با واقعیت های اقتصادی مناطق خاص است. موفقیت آن به اجرا و تعادل بین محیط زیست و رقابت پذیری بستگی دارد. این رویکرد می تواند الگویی برای سایر مناطق آزاد جزیره ای اروپا باشد.

گزارش کوتاه

تجارت جهان

در حالی که بندر آستارا به عنوان یکی از نقاط استراتژیک شمال کشور و دروازه تجارت با قفقاز و روسیه مطرح است، مجموعه ای از مشکلات ساختاری، فساد اداری و بی توجهی به زیرساخت ها، این ظرفیت بالقوه را در عمل به بن بست کشانده است.

بندر آستارا سال هاست که با عنوان «دروازه طلایی گیلان» معرفی می شود؛ بندری که باید نقش کلیدی در کریدور شمال - جنوب و جبران محدودیت های بنادر جنوبی ایفا کند. اما واقعیت میدانی چیز دیگری می گوید. کاهش سطح آب دریای خزر، انباشت رسوب در کانال دسترسی و حوضچه بندری، و تأخیرهای مکرر در لایروبی، بارها فعالیت تجاری این بندر را متوقف یا محدود کرده است. پس از دوره ای از تعطیلی نسبی که به دلیل رسوب گذاری شدید رخ داد، در بهار و اوایل تابستان ۱۴۰۵ نخستین کشتی های تجاری سال جاری پهلو گرفتند. این بازگشت محدود، بیش از آن که نشانه رونق باشد، یادآور وابستگی شدید بندر به عملیات مقطعی و پرهزینه لایروبی است؛ عملیاتی که هر بار با تأخیر و وعده های تازه همراه می شود و هرگز به راه حلی پایدار تبدیل نمی گردد. طرح اطاله موج شکن شمالی برای کاهش رسوب گذاری هم هنوز در مرحله موافقت سازمانی است و اجرای کامل آن زمان برخواهد بود.

فساد در گمرک آستارا، تصویر دیگری از ناکارآمدی را تکمیل می کند. دستگیری پنجمین متهم پرونده فساد و ارتشاء در اداره کل گمرک این شهرستان در اوایل مرداد ۱۴۰۵، تنها تازه ترین حلقه از زنجیره ای است که پیش تر به بازداشت چندین کارمند و متهمان پرونده های چنددهه میلیونی یورویی منجر شده بود. وقتی دستگاهی که باید تسهیل گر

تجارت مرزی باشد، خود به محل سوء استفاده تبدیل می شود، اعتماد فعالان اقتصادی و تجار از بین می رود. تحقیقات قضایی ادامه دارد، اما تجربه نشان می دهد که برخوردهای مودی، بدون اصلاح ساختاری و شفافیت کامل، فساد را ریشه کن نمی کند و تنها آن را به تعویق می اندازد. پروژه راه آهن رشت - آستارا نیز نمونه ای کلاسیک از وعده های ناتمام است. این خط ۱۶۲ کیلومتری که باید حلقه مفقوده کریدور شمال - جنوب باشد، سال هاست در مرحله تملک اراضی، توافقات مالی با روسیه و رایزنی های دیپلماتیک گیر کرده است. هرچند اعلام شده کار تملک زمین به پایان رسیده و توافقات فنی پیشرفت قابل توجهی داشته، اما هنوز خبری از آغاز عملی ساخت نیست. در شرایطی که ایران نیاز فوری به مسیرهای جایگزین ترانزیتی دارد، تأخیرهای مکرر در این پروژه، فرصت های اقتصادی را از دست می دهد و هزینه های فرصت را بر اقتصاد ملی تحمیل می کند.

بازار بزرگ ساحلی و پایانه مرزی آستارانیز از مشکلات مشابه رنج می برند؛ بی ثباتی ارزی، تخلفات شرکت های حمل و نقل، و زیرساخت های ناکافی که گاه به صف های طولانی کامیون ها و ناراضیاتی مرز نشینان منجر می شود. افزایش توافقی تردد کامیون ها با آذربایجان گامی مثبت است، اما بدون رفع گلگه های گمرکی و جاده ای، تأثیر محدودی خواهد داشت. رویکرد انتقادی به وضعیت بندر آستارانشان می دهد که مشکل اصلی، کمبود ظرفیت نیست، بلکه فقدان اراده پایدار برای حل مسائل ریشه ای است. لایروبی مقطعی، دستگیری های پراکنده و توافقات روی کاغذ، جای برنامه ریزی بلندمدت، شفافیت اداری و سرمایه گذاری واقعی را نگرفته اند. تا زمانی که فساد اداری، رسوب گذاری مزمن و تأخیرهای زیرساختی به صورت همزمان و قاطعانه مورد توجه قرار نگیرند، بندر آستارا همچنان در بن بست توسعه باقی خواهد ماند و ظرفیت استراتژیک آن به فرصت سوزی تبدیل می شود.

بن بست توسعه بندر آستارا



