

دروازه قفقاز باز شد ۳

سکوی دیجیتال کاسپین ۴

تجارت جهانی

شماره: ۲۴۶
یک‌شنبه ۱۴۰۵/۰۸/۲۳

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

سال هفت[illegible] قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



سقوط اقتصادی منطقه آزاد پوشالی «جبل علی» امارات با رشادت سربازان وطن

هاب لجستیک جلفا

در حاشیه رود ارس، جایی که مرزهای ایران، آذربایجان و ارمنستان به هم می‌رسند، زمینی به وسعت صدها هکتار در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین گره‌های ترانزیتی خشکی‌محور ایران است. منطقه آزاد ارس، با مرکزیت شهر جلفا، سال‌هاست که به‌عنوان گذرگاهی تاریخی برای تجارت شناخته می‌شود. اکنون اما برنامه‌ای بلندپروازانه در جریان است تا این نقطه مرزی را به یک مرکز لجستیک تمام‌عیار تبدیل کند؛ مرکزی که نه فقط برای عبور کالا، بلکه برای انبارداری، ترانشیپ و اتصال کریدورهای بین‌المللی طراحی شده است.

هسته اصلی این مرکز، سایتی ۲۲۷ هکتاری در جوار بلوار شهدای اقتدار است. این زمین به‌دلیل دسترسی مستقیم به کریدور کلاله-جلفا، نزدیکی به فازهای صنعتی ارس، همجواری با گمرک و پایانه مرزی جلفا و وجود انبارهای دولتی و خصوصی، موقعیت ممتازی دارد. هدف، ایجاد زیرساخت‌های لازم برای خدمات لجستیک، انبارداری و ترانزیت در این سایت است. در کنار آن، سایت ۱۶ هکتاری دیگری نیز با راهبری شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه ارس در حال آماده‌سازی است. پس از بهره‌برداری کامل، این سایت ظرفیت سالانه ۳۰۰ هزار تن ترانشیپ، ۱۵ هزار تن انبارداری و پارکینگ برای ۴۰ هزار دستگاه کامیون را خواهد داشت.

پشتوانه خصوصی کیش

۲

حفاظت از آینده اردبیل

دستور جلال آفاقی، دادستان مرکز استان اردبیل، برای توقف فوری هرگونه پیش‌فروش خودروهای وارداتی در نمایشگاه منطقه آزاد تجاری-صنعتی اردبیل، بر اساس بخشنامه‌های شورای عالی مناطق آزاد صادر شده است. این اقدام پس از حضور میدانی دادستان و بررسی گزارش‌های تخلف صورت گرفت. وی از شهروندان خواست از پرداخت وجه و انعقاد قرارداد با مدعیان پیش‌فروش خودداری کنند و از متولیان نمایشگاه انتقاد کرد که باید صلاحیت غرفه‌داران را احراز نمایند.

معرفی ظرفیت‌های ارس در گرجستان

سازمان منطقه آزاد ارس با حضور در نمایشگاه بین‌المللی گرجستان، ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و تجاری این منطقه را معرفی کرد. این حضور با هدف گسترش همکاری‌های اقتصادی و تقویت ارتباطات تجاری با کشورهای منطقه قفقاز انجام شد



افتتاح مدرسه هتلداری هما

نخستین مدرسه بین‌المللی هتلداری هما در کیش افتتاح شد. این مرکز با هدف تربیت نیروی ماهر و ارتقای کیفیت خدمات گردشگری راه‌اندازی شده است.

مدرسه هتلداری گروه هتلهای هما
Homa Hotels Management School

تشکیل ستاد اقتصادی

ستاد ساماندهی شاخص‌های اقتصادی استان هرمزگان به دستور استاندار تشکیل شد. این ستاد برای پیگیری اشتغال، بازسازی صنایع و رفع موانع تولید در شرایط فعلی راه‌اندازی شده است.



پشتوانه خصوصی کیش



جزیره کیش، این نگین خلیج فارس که دهه‌هاست به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری و تجاری ایران شناخته می‌شود، بار دیگر در مرکز بحث‌های اقتصادی قرار گرفته است. محمد کبیری، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، در نشستی هم‌اندیشی با سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی جزیره، مشارکت بخش خصوصی را نه صرفاً یک گزینه، بلکه «پشتوانه رونق و آینده اقتصادی کیش» توصیف کرد. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که اقتصاد جزیره، مانند بسیاری از مناطق کشور، با فشارهای ناشی از محدودیت‌های خارجی، نوسانات ارزی و چالش‌های ساختاری دست‌وپنجه نرم می‌کند.

نشست که به مناسبت هفته کیش برگزار شد، حضور اعضای هیئت‌مدیره سازمان، معاونان و مدیران حوزه‌های اقتصادی و گردشگری و نمایندگانی از بخش‌های سرمایه‌گذاری، تجارت، بازارها، هتلداری و گردشگری را به همراه داشت. فعالان بخش خصوصی در این جلسه دیدگاه‌ها، مطالبات و پیشنهادهای خود را درباره وضعیت کسب‌وکارها، حمایت‌های لازم، توسعه سرمایه‌گذاری، تقویت حمل‌ونقل هوایی و رونق گردشگری مطرح کردند. کبیری در پاسخ، از تلاش‌های آنان در ماه‌های دشوار گذشته قدردانی کرد و گفت: «از همه شما که با وجود شرایط دشوار اقتصادی، برای حفظ پویایی کسب‌وکارها، تداوم سرمایه‌گذاری و روشن نگه داشتن چراغ امید و زندگی در کیش تلاش کرده‌اید، صمیمانه قدردانی می‌کنم.» او این همراهی را سرمایه‌ای ارزشمند و پشتوانه‌ای مهم برای آینده جزیره دانست.

این تأکید بر بخش خصوصی، بازتابی از واقعیت‌های ساختاری کیش است. جزیره از ابتدا با اتکا به سرمایه‌گذاری خصوصی شکل گرفته و هتل‌ها، مراکز تجاری و زیرساخت‌های گردشگری اش عمدتاً محصول مشارکت فعالان غیردولتی است. کبیری با اشاره به رشد چندبرابری سرمایه‌گذاری در دوره اخیر، یادآور شد که حفظ پویایی کسب‌وکارهای موجود به اندازه جذب پروژه‌های جدید اهمیت دارد. او به اجرای بخشی از بسته تاب‌آوری اقتصادی دولت در حوزه‌های مالیاتی، تأمین اجتماعی، تسهیلات بانکی و امور گمرکی اشاره کرد و پیگیری استمرار این حمایت‌ها را از اولویت‌های سازمان دانست. افزایش سقف معافیت کالای همراه مسافر به سه هزار دلار و توسعه رویه‌های گمرکی نیز به‌عنوان فرصت‌هایی برای تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی و تقویت کسب‌وکارهای کوچک و متوسط معرفی شد.

حمل‌ونقل هوایی یکی از محورهای کلیدی بحث بود. کبیری آن را زیرساخت اساسی اقتصاد کیش خواند و تأکید کرد که بخش عمده رفت‌وآمد مسافران از طریق خطوط هوایی انجام می‌شود و توسعه ظرفیت پروازی مستقیماً با رونق گردشگری، هتل‌ها و بازارها مرتبط است. افزایش تعداد پروازها، تقویت ناوگان هواپیمایی کیش و همکاری با سایر شرکت‌ها در دستور کار قرار دارد، اما او مشارکت سرمایه‌گذاران خصوصی را برای توسعه پایدارتر این بخش ضروری دانست. رویدادهای فرهنگی و هنری، تسهیلات سفر و همکاری با بانک‌ها برای افزایش قدرت خرید گردشگران نیز به‌عنوان مکمل‌های این راهبرد مطرح شد.

تحلیل این رویکرد نشان می‌دهد که مدیریت فعلی کیش در تلاش است تا از مدل سنتی «جذب سرمایه و سپس رها کردن» فاصله بگیرد و به سمت مشارکت نهادمند حرکت کند. کبیری تصریح کرد که بخش خصوصی و مردم صاحبان اصلی فعالیت‌های اقتصادی هستند و باید زمینه‌ای فراهم شود که همکاری میان سرمایه‌گذاران و مدیریت سازمان به الگویی موفق از مشارکت و تصمیم‌سازی مشترک تبدیل شود؛ الگویی که بتوان از آن در دیگر مناطق آزاد نیز بهره گرفت. این دیدگاه با چالش‌های واقعی جزیره همخوانی دارد: پرونده‌های سنواتی که بخش قابل توجهی از زمان معاونت عمرانی را می‌گیرند، نیاز به سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌های آب، برق، مسکن، حمل‌ونقل و آموزش (برآورد ۳۰ تا ۵۰ هزار میلیارد تومان در پنج سال آینده در نشست‌های مشابه) و ضرورت ایجاد درآمدهای پایدار برای سازمان.

داده‌های اخیر عملکرد سازمان نیز این تصویر را تکمیل می‌کند. گزارش‌ها از رشد چشمگیر سرمایه‌گذاری، بازگشت صدها هکتار اراضی به بانک زمین سازمان و رفع موانع پروژه‌های متوقف‌شده حکایت دارند. در عین حال، فعالان اقتصادی همچنان از موانع اداری، کندی تصمیم‌گیری و نیاز به حمایت‌های عملی‌تر سخن می‌گویند. نشست‌های مشابه در ماه‌های گذشته نشان داده که مطالبات بخش خصوصی اغلب حول چهار محور مالیات، گمرک، تأمین مالی و تأمین اجتماعی متمرکز است؛ حوزه‌هایی که بخش عمده‌ای از آن‌ها خارج از اختیارات مستقیم سازمان منطقه آزاد قرار دارد و نیازمند هماهنگی ملی است.

از منظر تحلیلی، تأکید کبیری بر مشارکت بخش خصوصی را می‌توان در چارچوب تجربیات جهانی مناطق آزاد موفق تفسیر کرد. نمونه‌هایی مانند شنژن در چین نشان داده‌اند که موفقیت پایدار نه از طریق دخالت حداکثری دولت، بلکه از طریق ایجاد چارچوب‌های شفاف، کاهش بروکراسی و اعتماد به ابتکار خصوصی حاصل می‌شود.

کیش، با موقعیت جغرافیایی ممتاز، معافیت‌های قانونی و برند گردشگری نسبتاً شناخته‌شده، ظرفیت تبدیل شدن به چنین الگویی را دارد. با این حال، تحقق این چشم‌انداز مستلزم حل مسائل ساختاری است: از جمله اجرای کامل‌تر ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه برای تحقق مدیریت یکپارچه، تأمین منابع پایدار زیرساختی و ایجاد سازوکارهای نهادی برای مشارکت مستمر بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها.

کبیری در پایان نشست، سازمان را آماده اعلام کرد که در کنار سرمایه‌گذاران، مسیر رشد و شکوفایی جزیره را هموار سازد. این وعده در شرایط کنونی اقتصاد ایران، هم امیدوارکننده و هم چالش‌برانگیز است. موفقیت آن به میزان عملی شدن حمایت‌ها، سرعت پاسخگویی به مطالبات و توانایی ایجاد اعتماد متقابل بستگی دارد. کیش همواره نماد امکان‌پذیری توسعه در شرایط محدودیت بوده‌است. اگر مشارکت بخش خصوصی واقعاً به پشتوانه اصلی تبدیل شود، جزیره می‌تواند نه تنها رونق خود را حفظ کند، بلکه الگویی برای سایر مناطق آزاد کشور ارائه دهد. آینده اقتصادی کیش، در نهایت، به کیفیت این همگرایی وابسته خواهد بود. ■

سقوط اقتصادی منطقه آزاد پوشالی «جبل‌علی» امارات با رشادت سربازان وطن

دبی، نوامبر ۲۰۲۶ - در روزهای پایانی فوریه ۲۰۲۶، وقتی موشک‌ها و پهپادهای ایرانی به سوی امارات متحده عربی شلیک شدند، ستون‌های دود از محدوده بندر جبل‌علی به آسمان برخاست. تصاویر ماهواره‌ای و گزارش‌های محلی، صحنه آتش‌سوزی ناشی از بقایای رهگیری‌شده را نشان می‌دادند. مقامات اماراتی آن را حادثه‌ای صنعتی یا نتیجه پدافند هوایی توصیف کردند؛ رسانه‌های ایرانی و برخی منابع منطقه‌ای از حمله مستقیم سخن گفتند. آنچه مسلم بود، این بود که یکی از شلوغ‌ترین هاب‌های لجستیکی جهان، حتی برای چند ساعت، متوقف شده بود.

جنگ چهل‌روزه که از ۲۸ فوریه با حملات هماهنگ ایالات متحده و اسرائیل به ایران آغاز شد و تا حدود ۸ آوریل با آتش‌بس نسبی ادامه یافت، فراتر از تلفات انسانی و خسارات نظامی، ضربه عمیقی به شریان‌های تجاری خلیج فارس وارد کرد. منطقه آزاد جبل‌علی (JAFZA) و بندر مجاور آن، که دهه‌ها نماد تبدیل دبی از یک مرکز تجاری منطقه‌ای به قطب جهانی بودند، اکنون با کاهش بیش از ۹۰ درصدی حجم جابه‌جایی کالا در سه‌ماهه دوم سال، با جدی‌ترین بحران تاریخ خود روبه‌رو شدند.

● نقش استراتژیک جبل‌علی

جبل‌علی از دهه ۱۹۸۰ به این سو، موتور رشد اقتصادی دبی بوده‌است. این بندر که بزرگ‌ترین بندر مصنوعی جهان محسوب می‌شود، ظرفیت سالانه بیش از ۱۹ میلیون TEU دارد و به بیش از ۱۵۰ بندر در جهان متصل است. منطقه آزاد مجاور آن میزبان بیش از ۱۱ تا ۱۲ هزار شرکت از بیش از ۱۵۰ کشور است و زنجیره‌ای از انبارها، واحدهای تولیدی، خدمات لجستیک و دفاتر منطقه‌ای را در خود جای داده است. برآوردها نشان می‌دهد بندر و منطقه آزاد با هم بیش از یک‌پنجم تولید ناخالص داخلی دبی را تشکیل می‌دهند و سهم قابل توجهی از درآمد شرکت DP World یکی از دارایی‌های کلیدی خاندان حاکم دبی را تأمین می‌کردند.

پیش از جنگ، روزانه ده‌ها هزار کانتینر از چهار ترمینال این بندر جابه‌جا می‌شد. جبل‌علی نه تنها دروازه واردات و صادرات امارات، بلکه نقطه ترانزیت حیاتی برای کالاهای ایرانی، عراقی و دیگر کشورهای منطقه بود. بسیاری از محموله‌های ایرانی تحت تحریم، از طریق این بندر به مقصدهای دیگر می‌رفتند و بالعکس.

● ضربه مستقیم و غیرمستقیم جنگ

حملات موشکی و پهپادی ایران به امارات در روزهای نخست جنگ، هرچند عمدتاً توسط سامانه‌های پاتریوت و تاد رهگیری شدند، پیامدهای فوری داشت. عملیات بندر برای ساعاتی متوقف شد، فرآیندهای گمرکی میان منطقه آزاد و سرزمین اصلی به حالت تعلیق درآمد و کشتی‌ها از نزدیک شدن اجتناب کردند. گزارش‌ها از توقف موقت عملیات و انباشت کانتینرهای ایرانی در بندر حکایت داشت.

اما ضربه اصلی نه از اصابت مستقیم، بلکه از اختلال گسترده در تنگه هرمز ناشی شد. با افزایش ریسک امنیتی، حق بیمه کشتی‌ها به شدت افزایش یافت و خطوط کشتیرانی مسیرهای خود را تغییر دادند. داده‌های IMF PortWatch و گزارش‌های صنعت نشان می‌دهد حجم فراخوان کشتی‌ها در جبل‌علی از میانگین حدود ۲۵ فراخوان در روز پیش از بحران، به کمتر از ۵ فراخوان در ماه‌های بعد سقوط کرد. در سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶، حجم کانتینری بندر بیش از ۹۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یافت و رتبه جهانی آن از جمع ۱۰ بندر برتر به رتبه ۳۲ سقوط کرد.

این کاهش، صرفاً یک آمار بندری نبود. زنجیره تأمین وابسته به جبل‌علی از کارخانه‌های مونتاژ تا انبارهای توزیع و خدمات ارزش‌افزوده دچار اختلال شد. شرکت‌های مستقر در منطقه آزاد با تأخیر در ورود مواد اولیه، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل جایگزین و کاهش سفارش‌ها روبه‌رو شدند. اشتغال در بخش لجستیک تحت فشار قرار گرفت؛ هرچند اخراج‌های گسترده گزارش نشد، ساعات اضافه‌کاری و شیفت‌ها کاهش یافت.

● تاب‌آوری نسبی و تلاش برای سازگاری

با وجود این شوک، منطقه آزاد جبل‌علی فرو نپاشید. مقامات DP World تأکید کرده‌اند که بندر از روز نخست جنگ عملیاتی ماند و تنها حدود شش ساعت تعطیل شد. نرخ اشغال فضای منطقه آزاد بالای ۹۰ درصد باقی ماند؛ اشغال انبارها به ۹۹ درصد و زمین به ۹۴ درصد رسید. در نیمه نخست ۲۰۲۶، بیش از یک میلیارد درهم سرمایه‌گذاری جدید جذب شد. شرکت‌ها به جای خروج، به مسیرهای جایگزین روی آوردند.

یکی از مهم‌ترین اقدامات، انتقال بیش از یک میلیون TEU از بنادر شرقی امارات (فجیره و خورفکان) به جبل‌علی و بازارهای داخلی از طریق جاده و ریل بود. DP World توسعه ترمینال‌های جدید در فجیره را تسریع کرد تا ظرفیت خارج از تنگه هرمز افزایش یابد. این اقدامات نشان‌دهنده تلاش برای حفظ اکوسیستم جبل‌علی حتی در شرایطی است که دسترسی دریایی مستقیم محدود شده‌است.

تحلیلگران می‌گویند این تاب‌آوری نسبی ریشه در دو عامل دارد: اول، عمق اکوسیستم لجستیکی و صنعتی جبل‌علی که به سادگی قابل تکرار نیست؛ و دوم، حمایت دولتی و توانایی مالی DP World برای تحمل زیان کوتاه‌مدت در یک بندر و جبران آن از شبکه جهانی خود. درآمد DP World در نیمه نخست سال حتی رشد کرد، زیرا رشد در سایر بنادر بین‌المللی، افت جبل‌علی را جبران نمود.

● آزمون مدل اقتصادی دبی

جنگ چهل‌روزه، آسیب‌پذیری مدل اقتصادی دبی را که بر تجارت آزاد، ترانزیت و موقعیت جغرافیایی استوار است، آشکار کرد. وابستگی شدید به عبور امن از تنگه هرمز، که پیش از این به عنوان مزیت رقابتی دیده می‌شد، به نقطه ضعف تبدیل شد. کارشناسان کشتیرانی هشدار داده‌اند که اگر خطوط کشتیرانی شبکه‌های خود را به طور دائم به سمت بنادر خارج از خلیج (مانند صلاله، جده یا بنادر هندی) بازتنظیم کنند، بازگرداندن کامل ترافیک به جبل‌علی دشوار خواهد بود.

● چشم‌انداز پیش رو

تا نوامبر ۲۰۲۶، ترافیک جبل‌علی هنوز به سطح پیش از جنگ بازنگشته است. فراخوان روزانه کشتی‌ها حدود ۱۸ درصد میانگین پیش از بحران است و صادرات تخمینی روزانه به شدت پایین‌تر از گذشته باقی مانده. با این حال، نشانه‌هایی از بهبود تدریجی دیده می‌شود: برخی کشتی‌های چینی دوباره از تنگه عبور می‌کنند و مقامات DP World از علاقه خطوط کشتیرانی آسیایی برای بازگشت سخن می‌گویند. پیش‌بینی می‌شود در صورت تداوم آرامش نسبی، بازگشت خدمات اصلی یک تا سه ماه زمان ببرد.

منطقه آزاد جبل‌علی سقوط کامل نکرده است، اما ضربه عمیقی خورده. جنگ چهل‌روزه نشان داد که حتی پیشرفته‌ترین هاب‌های تجاری جهان نیز در برابر تنش‌های ژئوپلیتیک منطقه‌ای آسیب‌پذیرند. دبی اکنون با این پرسش روبه‌روست که چگونه می‌تواند مزیت جغرافیایی خود را حفظ کند و در عین حال، وابستگی خود به یک مسیر دریایی پرریسک را کاهش دهد. پاسخ به این پرسش، شکل مدل اقتصادی امارات را در دهه آینده تعیین خواهد کرد. ■



هاب لجستیک جلفا



در حاشیه رود ارس، جایی که مرزهای ایران، آذربایجان و ارمنستان به هم می‌رسند، زمینی به وسعت صدها هکتار در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین گره‌های ترانزیتی خشکی‌محور ایران است. منطقه آزاد ارس، با مرکزیت شهر جلفا، سال‌هاست که به‌عنوان گذرگاهی تاریخی برای تجارت شناخته می‌شود. اکنون اما برنامه‌ای بلندپروازانه در جریان است تا این نقطه مرزی را به یک مرکز لجستیک تمام‌عیار تبدیل کند؛ مرکزی که نه فقط برای عبور کالا، بلکه برای انبارداری، ترانشیپ و اتصال کریدورهای بین‌المللی طراحی شده است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس، هادی مقدم‌زاده، اخیرا اعلام کرده که راه‌اندازی و ارتقای سریع زیرساخت‌های «مرکز لجستیک مرزی ارس» می‌تواند تاب‌آوری شبکه تجارت خارجی ایران را تقویت کند و این مرکز را به پشتیبان اصلی ترانزیت خشکی محور کشور با اوراسیا و اروپای شرقی تبدیل کند. طرح‌های توسعه در دو زون اصلی جلفا و نوردوز پیگیری می‌شود.

هسته اصلی این مرکز، سایتی ۲۲۷ هکتاری در جوار بلوار شهدای اقتدار است. این زمین به‌دلیل دسترسی مستقیم به کریدور کلاله-جلفا، نزدیکی به فازهای صنعتی ارس، همجواری با گمرک و پایانه مرزی جلفا و وجود انبارهای دولتی و خصوصی، موقعیت ممتازی دارد. هدف، ایجاد زیرساخت‌های لازم برای خدمات لجستیک، انبارداری و ترانزیت در این سایت است. در کنار آن، سایت ۱۶ هکتاری دیگری نیز با راهبری شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه ارس در حال آماده‌سازی است. پس از بهره‌برداری کامل، این سایت ظرفیت سالانه ۳۰۰ هزار تن ترانشیپ، ۱۵ هزار تن انبارداری و پارکینگ برای ۴۰ هزار دستگاه کامیون را خواهد داشت.

در مرز نوردوز، که تنها گذرگاه زمینی مستقیم ایران با ارمنستان و دروازه ورود به بازار اتحادیه اقتصادی اوراسیا محسوب می‌شود، سایت ۱۵ هکتاری دیگری فعال است. فاز نخست آن به وسعت هفت هکتار هم‌اکنون در حال بهره‌برداری است و خدمات تخلیه و بارگیری، انبارداری و پارکینگ کامیون‌های صادراتی-ترانزیتی را ارائه می‌دهد. فاز توسعه آن با مشارکت بخش خصوصی در حال تکمیل است و پس از اتمام، ظرفیت سالانه ۷۵۰ هزار تن ترانشیپ، ۴۵ هزار تن انبارداری و پارکینگ ۳۲ هزار دستگاه کامیون را فراهم خواهد کرد.

این اعداد در کنار ظرفیت فعلی گمرک جلفا معنا پیدا می‌کند. بر اساس گزارش‌های رسمی، مجموع گمرک‌های جلفا، نوردوز و خداآفرین روزانه بین ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ کامیون را پذیرش می‌کنند. گمرک جلفا با ۱۶ انبار و هانگار فعال و ظرفیت ریلی حدود ۳۰۰ واگن در روز، یکی از گمرک‌های پرترافیک شمال غرب کشور است و در شش ماهه نخست یکی از سال‌های اخیر، درآمد واردات آن حدود چهار همت گزارش شده که رشد ۴۳ درصدی نسبت به دوره مشابه داشته است. با این حال، محدودیت فضا در پایانه مرزی جلفا که ظرفیت پیش‌بینی‌شده آن حدود ۱۵۰ کامیون بوده اما اکنون بیش از ۳۰۰ کامیون روزانه تردد دارد یکی از چالش‌های اصلی است. الحاق بخشی از اراضی منطقه آزاد به محدوده پایانه و توسعه زیرساخت‌ها، از جمله اقداماتی است که برای رفع این گلوگاه دنبال می‌شود.

موقعیت جغرافیایی ارس، این پروژه‌ها را از یک طرح محلی به مسئله‌ای ملی و منطقه‌ای تبدیل کرده است. منطقه در نقطه تلاقی کریدورهای شمال-جنوب، غرب-شرق و قفقاز جنوبی قرار دارد. نوردوز به‌عنوان تنها مرز زمینی با ارمنستان، مسیر مستقیمی به بازارهای اوراسیا و روسیه فراهم می‌کند؛ مسیری که پس از تحولات ژئوپلیتیک سال‌های اخیر، اهمیت بیشتری یافته است. تفاهم‌نامه اخیر سازمان منطقه آزاد ارس با راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز در همین راستا امضا شده است. این توافق، توسعه زیرساخت‌های ریلی، نوسازی ناوگان، تجهیز و هوشمندسازی ایستگاه بین‌المللی جلفا، ایجاد باراندازهای مدرن و مراکز لجستیکی و افزایش سهم حمل‌ونقل ترکیبی ریلی-جاده‌ای را هدف قرار داده است. هدف نهایی، تبدیل جلفا به یک هاب ترانزیتی واقعی است که بتواند سهم بیشتری از جریان کالا در کریدورهای بین‌المللی را جذب کند.

از منظر تحلیلی، این تلاش‌ها بخشی از پاسخ ایران به محدودیت‌های ترانزیتی در مسیرهای جنوبی و نیاز به تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری است. تحریم‌ها و تنش‌های منطقه‌ای، اهمیت مسیرهای خشکی شمالی را افزایش داده و منطقه آزاد ارس، با معافیت‌های مالیاتی و رویه‌های ساده‌شده گمرکی، می‌تواند جذابیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را بالا ببرد. با این حال، موفقیت این مرکز به عوامل متعددی وابسته است: هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی (گمرک، راهداری، راه‌آهن و منطقه آزاد)، تکمیل به موقع زیرساخت‌ها، رفع گلوگاه‌های ترافیکی در مرزها و بهبود رویه‌های ترانزیتی با کشورهای همسایه، به‌ویژه ارمنستان و آذربایجان.

تجربه نشان داده که صرف ایجاد سایت‌های بزرگ کافی نیست. ظرفیت پذیرش کامیون در نوردوز هنوز با پتانسیل واقعی فاصله دارد و انباشت ناوگان در برخی مقاطع، نشان‌دهنده نیاز به هماهنگی دوجانبه و افزایش ظرفیت طرف مقابل است. از سوی دیگر، اتصال ریلی مؤثرتر به شبکه اوراسیا از جمله احیای یا توسعه مسیرهای مرتبط با نخجوان و فراتر از آن می‌تواند ارزش افزوده واقعی ایجاد کند. اگر این قطعات کنار هم قرار گیرند، مرکز لجستیک مرزی ارس نه تنها جریان ترانزیت را روان‌تر می‌کند، بلکه می‌تواند به ایجاد ارزش افزوده محلی از طریق انبارداری، بسته‌بندی و خدمات جانبی کمک کند.

در نهایت، داستان سایت لجستیک زون جلفا، داستان تلاش برای تبدیل یک گذرگاه مرزی تاریخی به یک گره هوشمند در زنجیره تأمین منطقه‌ای است. موفقیت آن به اجرای دقیق، سرمایه‌گذاری پایدار و هماهنگی فراسازمانی بستگی دارد. اگر این اهداف محقق شود، جلفا می‌تواند از یک نقطه عبور به یکی از ستون‌های تاب‌آوری تجاری ایران در مسیرهای شمالی تبدیل شود؛ نقطه‌ای که کالاها نه فقط عبور می‌کنند، بلکه در آن پردازش، انبار و به مقصدهای دورتر هدایت می‌شوند. در جهانی که مسیرهای تجاری مدام در حال بازتعریف هستند، این تلاش محلی می‌تواند پیامدهای ملی داشته باشد. ■

دروازه قفقاز باز شد

دیدارهای فشرده مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس با سرمایه‌گذاران و هیأت‌های اقتصادی گرجستان در حاشیه نمایشگاه بین‌المللی اکسپوی تفلیس، نشانه‌ای روشن از تلاش ایران برای بازتعریف جایگاه خود در اقتصاد اوراسیا و قفقاز است. این نشست‌ها که با حضور سفیر جمهوری اسلامی ایران برگزار شد، فراتر از یک مأموریت تشریفاتی، بازتاب دهنده استراتژی جدید مناطق آزاد ایران برای جذب سرمایه و فناوری از همسایگان شمالی است.

به گزارش اداره کل روابط عمومی سازمان منطقه آزاد ارس، هیأت ایرانی در جریان حضور در یکی از معتبرترین نمایشگاه‌های اقتصادی منطقه، با فعالان بخش خصوصی گرجی در حوزه‌هایی چون فناوری اطلاعات، صنعت خودرو، ریل‌سازی، هوش مصنوعی، بازرگانی و کشاورزی مدرن دیدار کرد. طرفین راه‌های تسهیل حضور سرمایه‌گذاران گرجی در ارس، توسعه صادرات و تبادل فناوری‌های نوین را بررسی کردند. موقعیت استراتژیک ارس به‌عنوان یکی از دروازه‌های اصلی ارتباط تجاری ایران با اوراسیا و قفقاز، در این مذاکرات به‌عنوان مزیت کلیدی برجسته شد.

از منظر تحلیلی، این سفر را باید در چارچوب دیپلماسی اقتصادی ایران پس از سال‌ها فشارهای بین‌المللی ارزیابی کرد. منطقه آزاد ارس با قوانین تسهیل‌گر سرمایه‌گذاری خارجی و زیرساخت‌های در حال توسعه، می‌تواند پلی میان بازار داخلی ایران و شبکه‌های تجاری گرجستان و فراتر از آن، اتحادیه اقتصادی اوراسیا باشد. تمرکز بر حوزه‌هایی مانند هوش مصنوعی و کشاورزی پیشرفته نشان می‌دهد که ارس دیگر صرفاً به دنبال جذب سرمایه سنتی نیست، بلکه به‌دنبال انتقال دانش و فناوری است؛ امری که می‌تواند رقابت‌پذیری صنایع مستقر در این منطقه را افزایش دهد.

با این حال، موفقیت این رایزنی‌ها به عوامل متعددی وابسته است: ثبات قوانین داخلی، رفع موانع بانکی و لجستیکی، و ایجاد اعتماد پایدار میان بخش خصوصی دو کشور. اگر ارس بتواند وعده‌های تسهیل‌گری خود را به قراردادهای ملموس تبدیل کند، این سفر می‌تواند الگویی برای سایر مناطق آزاد ایران در تعامل با همسایگان باشد. در غیر این صورت، دیدارهای فشرده تنها در سطح اخبار رسمی باقی خواهند ماند. آنچه مشخص است، ایران در حال بازنگری در نقشه اقتصادی قفقاز است و ارس در خط مقدم این بازنگری قرار دارد. ■



دیپلماسی ارس در تفلیس



سازمان منطقه آزاد ارس با حضور در نمایشگاه بین‌المللی گرجستان که این روزها در تفلیس برگزار می‌شود، کوشیده است ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و تجاری خود را به فعالان اقتصادی منطقه قفقاز و اوراسیا معرفی کند. این رویداد یکی از نمایشگاه‌های مهم اقتصادی این حوزه جغرافیایی به شمار می‌رود و حضور ارس در آن، به نمایندگی از جمهوری اسلامی ایران، بیش از یک حضور تشریفاتی ارزیابی می‌شود.

به گزارش اداره کل روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد ارس، هیأت ایرانی به ریاست دکتر هادی مقدم‌زاده، رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل سازمان، همراه با معاونان و مدیران، در جریان نمایشگاه با هیأت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاران کشورهای مختلف دیدار و گفت‌وگو کرده است. محور این مذاکرات، بررسی زمینه‌های همکاری مشترک و گسترش ارتباطات اقتصادی ایران با کشورهای حوزه قفقاز و اوراسیا بوده است.

اراس در این رویداد بر مزیت‌های خود در صنایع پیشرفته، کشاورزی نوین و گلخانه‌ای، لجستیک، گمرک و ترانزیت تأکید کرده است. موقعیت راهبردی این منطقه آزاد در مسیرهای ارتباطی ایران با قفقاز و اوراسیا، از جمله نقاط کانونی معرفی‌شده بوده است. چنین موقعیتی می‌تواند ارس را به حلقه‌ای در زنجیره ترانزیتی و تجاری منطقه تبدیل کند؛ موضوعی که در شرایط فعلی ژئوپلیتیک قفقاز و نیاز کشورها به مسیرهای جایگزین، اهمیت بیشتری یافته است.

حضور ارس در تفلیس را باید در چارچوب دیپلماسی اقتصادی ایران تحلیل کرد. منطقه آزاد ارس طی سال‌های اخیر تلاش کرده است از نقش سنتی خود فراتر رود و به بستری برای جذب سرمایه و توسعه تجارت منطقه‌ای تبدیل شود. نمایشگاه گرجستان فرصتی نسبتاً کم‌هزینه و مستقیم برای معرفی این ظرفیت‌ها به مخاطبانی است که دسترسی کمتری به بازار ایران دارند.

با این حال، موفقیت چنین حضورهایی به پیگیری‌های عملی پس از نمایشگاه بستگی دارد. دیدارها و معرفی ظرفیت‌ها تنها نقطه شروع است؛ تبدیل آن‌ها به قرارداد، سرمایه‌گذاری مشترک یا افزایش حجم تجارت، نیازمند هماهنگی نهادی، رفع موانع گمرکی و ارائه مشوق‌های واقعی است. در غیر این صورت، حضور در رویدادهایی از این دست به سطح نمادین محدود می‌ماند.

در مجموع، حرکت ارس به سمت بازارهای قفقاز و اوراسیا نشان‌دهنده تلاش برای تنوع‌بخشی به شرکای تجاری و بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی است. اینکه این تلاش تا چه اندازه به نتایج ملموس منجر شود، در ماه‌های آینده مشخص خواهد شد. ■

تخصص‌گرایی منطقه آزاد انزلی



سازمان منطقه آزاد انزلی در آبان ۱۴۰۵ اعلام کرد برای تکمیل کادر اداری، انتظامات، خدمات و آتش‌نشانی خود از طریق آزمون عمومی و تخصصی نیرو جذب می‌کند. ثبت‌نام از ۲۰ تا ۲۷ آبان در سامانه sanjeshserv.ir انجام می‌شود و آزمون کتبی در ۲۷ آذر برگزار خواهد شد. این فراخوان ساده به‌ظاهر اداری، در واقع بازتابی از رویکرد مدیریتی است که تخصص و دانش را در مرکز سیاست نیروی انسانی قرار داده و همین رویکرد را یکی از عوامل موفقیت نسبی منطقه می‌داند.

منطقه آزاد انزلی به‌عنوان تنها منطقه آزاد فعال در سواحل جنوبی دریای خزر، موقعیتی استراتژیک در کریدور شمال-جنوب و تجارت با کشورهای حاشیه خزر دارد. بندر کاسپین، شهرک های صنعتی و ظرفیت‌های لجستیکی آن، نیازمند نیرویی است که هم دانش فنی داشته باشد و هم با پیچیدگی‌های محیط آزاد تجاری آشنا باشد. مدیریت فعلی با اعلام جذب حدود ۱۱۵ تا ۱۱۷ نفر (حدود ۲۱ نفر به‌صورت مستقیم در حوزه‌های دریایی و بندری، حمل‌ونقل و لجستیک، فنی و مهندسی، عمران، ایمنی، مالی، حقوقی، فناوری اطلاعات و اقتصادی، و نزدیک به ۹۴ تا ۹۶ نفر در مشاغل حفاظتی، آتش‌نشانی، گارد و خدمات از طریق پیمانکاران) نشان داد که صرفاً به پر کردن پست‌های خالی نمی‌اندیشد. اولویت با افراد متخصص و دانش‌آموخته است؛ شرط بومی بودن استان گیلان نیز با امتیاز ویژه برای ساکنان محدوده منطقه آزاد همراه شده تا هم تخصص و هم تعلق محلی حفظ شود.

این تأکید بر تخصص‌گرایی تصادفی نیست. مناطق آزاد موفق جهان معمولاً نه با انبوه نیروی غیرمتخصص، بلکه با جذب و نگه داشت نیروی کیفی رشد می‌کنند. در انزلی نیز مدیریت با طراحی آزمون عمومی و تخصصی، مصاحبه و گزینش، مسیر را طوری تعریف کرده که شایستگی حرفه‌ای معیار اصلی باشد. چنین رویکردی کیفیت کار را بالا می‌برد، هزینه‌های ناشی از اشتباهات عملیاتی را کاهش می‌دهد و اعتماد سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را تقویت می‌کند. وقتی نیروی انتظامات، آتش‌نشانی یا کادر اداری دانش کافی داشته باشد، پاسخگویی به حوادث، تسهیل فرآیندهای گمرکی و پشتیبانی از واحدهای تولیدی روان‌تر انجام می‌شود.

عملکرد مثبت مدیریت در سال‌های اخیر این سیاست را قابل دفاع کرده است. رشد قابل توجه سرمایه‌گذاری داخلی (گزارش‌هایی از افزایش حدود ۶۸ درصدی در دوره‌ای خاص)، افزایش صادرات از بندر کاسپین، پیشرفت پروژه‌های زیرساختی مانند اسکله‌های جدید و شهرک صنعتی شماره ۳، و تلاش برای اتصال ریلی، همگی نشان‌دهنده مدیریتی است که به نتیجه فکر می‌کند. مدیرعامل فعلی، مصطفی طاعتی‌مقدم، در بازدیدهای میدانی بر جذب سرمایه‌گذارانی تأکید کرده که از فناوری‌های نوین استفاده کنند و صادرات‌محور باشند. این نگاه با سیاست نیروی انسانی هم‌راستا است: سازمانی که خود را به تخصص متعهد می‌داند، راحت‌تر می‌تواند از دیگران نیز استانداردهای بالاتر بخواهد.

کیفیت نیروی انسانی متخصص و با دانش، مستقیماً بر کاردانی و کارداری سازمان اثر می‌گذارد. در محیط رقابتی مناطق آزاد، جایی که سرعت تصمیم‌گیری، دقت در اجرای مقررات و توانایی حل مسئله اهمیت دارد، نیروی غیرمتخصص به گلوگاه تبدیل می‌شود. برعکس، نیروی متخصص می‌تواند فرآیندها را بهبود دهد، نوآوری‌های کوچک اما مؤثر ایجاد کند و فرهنگ پاسخگویی را تقویت کند. مدیریت کارآمد دقیقاً در همین نقطه خود را نشان می‌دهد: تشخیص اینکه موفقیت بلندمدت منطقه نه فقط به پروژه‌های فیزیکی، بلکه به سرمایه انسانی وابسته است و سپس اقدام عملی برای تأمین آن.

البته چالش‌هایی هم وجود دارد. شرط بومی بودن، هرچند از نظر عدالت منطقه‌ای و کاهش مهاجرت معکوس مفید است، باید با دقت اجرا شود تا استعدادهای واقعی کنار گذاشته نشوند. همچنین جذب از طریق پیمانکاران برای بخش‌هایی مانند انتظامات و خدمات، نیازمند نظارت جدی است تا استانداردهای تخصص و رفتار حرفه‌ای حفظ شود. مدیریت اگر بتواند این نظارت را شفاف و مستمر کند، پیام روشنی به بازار کار خواهد داد: اینجا شایستگی حرف اول را می‌زند.

از منظر تحلیلی، این استخدام‌ها بخشی از چرخه مثبتی است که مناطق آزاد موفق ایجاد می‌کنند. سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت، تقاضا برای نیروی متخصص را افزایش می‌دهد؛ جذب نیروی متخصص، کیفیت خدمات و کارایی را بالا می‌برد؛ کارایی بالاتر، سرمایه‌گذاری بیشتری را جذب می‌کند. انزلی در مسیر تبدیل شدن به هاب لجستیکی و صنعتی شمال کشور است و نیروی انسانی دانش‌بنیان یکی از حلقه‌های این زنجیره است. اولویت دادن به تخصص‌گرایی نه شعار، بلکه نشانه‌ای از مدیریتی است که به جای حل مقطعی مشکلات، به ظرفیت‌سازی بلندمدت فکر می‌کند.

در نهایت، آزمون پیش‌رو فرصتی است هم برای جوانان گیلانی و هم برای سازمان. اگر فرآیند انتخاب شفاف و مبتنی بر شایستگی باقی بماند، نتیجه آن نه فقط پر شدن چند پست، بلکه تقویت بنیه حرفه‌ای منطقه‌ای خواهد بود که می‌خواهد در اقتصاد دریاپایه و تجارت خزر نقش جدی‌تری ایفا کند. مدیریت کارآمد دقیقاً همین است: تشخیص اولویت‌ها، طراحی ساز و کار مناسب و اجرای آن با جدیت. تخصص‌گرایی در نیروی انسانی، یکی از روشن‌ترین جلوه‌های این کارآمدی در منطقه آزاد انزلی امروز است. ■

سکوی دیجیتال کاسپین

مصطفی طاعتی مقدم، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، در سخنرانی برخط خود در چهارمین مجمع بین‌المللی دیجیتال کاسپین که در جمهوری داغستان روسیه برگزار شد، منطقه آزاد انزلی را به‌عنوان سکوی اصلی راه‌اندازی همکاری‌های دیجیتال میان کشورهای حاشیه دریای کاسپین معرفی کرد. او با تأکید بر ضرورت عبور از اقتصاد سنتی به اقتصاد دیجیتال، خواستار ایجاد «کریدور دیجیتال کاسپین» شد و آمادگی این منطقه را برای میزبانی از پلتفرم‌های همکاری فناورانه کشورهای ساحلی اعلام کرد.

این موضع‌گیری در شرایطی مطرح می‌شود که منطقه آزاد انزلی طی سال‌های اخیر تلاش کرده جایگاه خود را از یک بندر و منطقه تجاری صرف، به هاب لجستیک و فناوری در شمال ایران ارتقا دهد. موقعیت جغرافیایی انزلی دسترسی همزمان به دریای کاسپین، شبکه ریلی سراسری، فرودگاه رشت و نزدیکی نسبی به مراکز جمعیتی و دانشگاهی کشور آن را به گزینه طبیعی برای نقش‌آفرینی در پروژه‌های منطقه‌ای تبدیل کرده است. طاعتی‌مقدم در سخنرانی خود بر این ظرفیت‌ها تکیه کرد و گفت منطقه آزاد انزلی می‌تواند نقطه اتصال زیرساخت‌های دیجیتال کشورهای حاشیه کاسپین باشد.

از منظر تحلیلی، پیشنهاد کریدور دیجیتال کاسپین را می‌توان در چارچوب تلاش گسترده‌تر ایران برای کاهش وابستگی به مسیرهای جنوبی و توسعه همکاری‌های شرقی-شمالی تفسیر کرد. کشورهای حاشیه کاسپین ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان هرچند از نظر سیاسی و اقتصادی تفاوت‌های قابل توجهی دارند، اما همگی با چالش‌های مشابهی در حوزه زیرساخت دیجیتال، تجارت الکترونیکی و تبادل داده مواجه‌اند. ایجاد یک پلتفرم مشترک می‌تواند هزینه‌های تراکنش، زمان انتقال داده و موانع نظارتی را کاهش دهد؛ به‌ویژه اگر با پروژه‌های فیزیکی مانند توسعه بندر کاسپین و شهرک‌های صنعتی دانش‌بنیان انزلی همراه شود.

با این حال، موفقیت چنین ابتکاری به عوامل متعددی وابسته است: هماهنگی نظارتی میان کشورها، جذب سرمایه خصوصی، و غلبه بر محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و رقابت‌های ژئوپلیتیک. تجربه پروژه‌های مشابه در منطقه نشان می‌دهد که اعلام آمادگی سیاسی تنها نقطه شروع است و تبدیل آن به زیرساخت عملیاتی نیازمند زمان و تعهد پایدار است.

منطقه آزاد انزلی با این موضع‌گیری، خود را نه صرفاً به‌عنوان ذی‌نفع، بلکه به‌عنوان پیشنهاددهنده و میزبان احتمالی این همکاری معرفی کرده است؛ اقدامی که می‌تواند جایگاه آن را در معادلات اقتصادی شمال کشور تقویت کند، مشروط بر آنکه از سطح سخنرانی فراتر رود. ■

