

جهش مناطق تجارت خارجی

۳

ارس؛ پل ایران-روسیه

۲

تجارت جهان

شماره: ۲۴۹
چهارشنبه ۱۴۰۵/۰۸/۲۷
info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc
سال هفتم/ ۴صفحه... همان

تقویت شبکه کیش

۲

هشداربرندهای وارداتی

در جزیره کیش، جایی که آفتاب و دریا گردشگران را جذب می‌کند، واردات خودروهای لوکس و مدل‌های تازه، به بخشی از اقتصاد منطقه آزاد تبدیل شده است. اما هشدار تازه رئیس اداره محیط زیست سازمان منطقه آزاد کیش نشان می‌دهد که این روند، اگر بدون دقت فنی پیش رود، می‌تواند تهدیدی پنهان برای کیفیت هوا باشد.



بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی، سکوی جدید صادرات ایران

هاب دریایی انزلی

صعود استراتژیک سوئز

منطقه اقتصادی کانال سوئز (SCZONE) در رتبه‌بندی مناطق آزاد جهانی ۲۰۲۶ که توسط fDi Intelligence وابسته به فایننشال تایمز منتشر شد، جایگاه هفتم جهان و نخست آفریقا را به دست آورد. مصطفی شیخون، رئیس این منطقه، روز ۱۶ نوامبر در فروم سرمایه‌گذاری مصری-چینی این دستاورد را اعلام کرد و آن را نشانه‌ای از اعتماد سرمایه‌گذاران به اصلاحات ساختاری مصر و موقعیت ژئواستراتژیک کانال دانست.

شیخون تأکید کرد که SCZONE اکنون ۲۱ بخش اولویت‌دار را برای جذب سرمایه و انتقال فناوری هدف قرار داده است؛ از جمله تولید اجزای آب‌شیرین‌کن، باتری‌های ذخیره‌سازی انرژی خورشیدی، توربین‌های بادی، صنایع خودروسازی و مراکز آموزش فنی. همکاری دیرینه با شرکت چینی TEDA به‌عنوان یکی از ارکان موفقیت این مدل معرفی شد. این منطقه با بنادر متصل به دریای مدیترانه و سرخ، خود را به‌عنوان هاب تولید و صادرات برای شرکت‌های چینی مطرح می‌کند که در پی تنوع‌بخشی به زنجیره تأمین جهانی هستند.

هم‌زمان، بدر عبدالعاطی، وزیر خارجه مصر، در حاشیه کمیته مشترک تجاری مصر-هند، شرکت‌های هندی را به ایجاد منطقه صنعتی اختصاصی در SCZONE دعوت کرد و مصر را به‌عنوان قطب منطقه‌ای هیدروژن سبز معرفی نمود. این دعوت در چارچوب هدف افزایش تجارت دوجانبه به ۱۲ میلیارد دلار مطرح شد و نشان‌دهنده تلاش قاهره برای تنوع‌بخشی به شرکای سرمایه‌گذاری فراتر از چین است.

۴

صحار؛ منطقه صنعتی برتر خاورمیانه

منطقه آزاد صحار عمان در جوایز ۲۰۲۶ مجله fDi، عنوان منطقه صنعتی سال خاورمیانه و رتبه چهارم جهانی را کسب کرد. این منطقه همچنین در شاخص آمادگی هوش مصنوعی ششم و خدمات پس از سرمایه‌گذاری دهم جهان شد. از جمله سرمایه‌گذاری‌های اخیر آن، پروژه ۵۵۰ میلیون دلاری گروه آلمانی MAK برای انتقال تولید PTA و PET از روتردام است.



پرواز مستقیم کیش-نجف



پروازهای مستقیم کیش و نجف از ۲۹ آبان آغاز می‌شود.
شرکت‌های کاسپین و ساها این مسیر را با هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ پوشش می‌دهند.
این پروازها تردد زائران و مسافران را تسهیل می‌کند.

گردشگری کیش در نااطمینانی

گردشگری مناطق آزاد به‌ویژه کیش حتی پس از پایان درگیری‌های نظامی همچنان تحت تأثیر نااطمینانی و کاهش اعتماد عمومی قرار دارد. این وضعیت نشان می‌دهد الگوی سنتی افزایش مسافر و ساخت هتل دیگر کافی نیست و باید به سمت اقتصاد گردشگری تاب‌آور حرکت کرد. تنوع‌بخشی به گردشگری تجاری، رویدادمحور و منطقه‌ای همراه با مدیریت ریسک، راه اصلی خروج از این چالش است.

تقویت شبکه کیش



جزیره کیش، که سال‌هاست به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری و تجاری ایران شناخته می‌شود، در سال‌های اخیر با چالش‌های جدی در حوزه زیرساخت‌های ارتباطی روبه‌رو بوده است. رشد جمعیت ساکن، افزایش چشمگیر گردشگران و توسعه فعالیت‌های اقتصادی، فشار فزاینده‌ای بر شبکه‌های مخابراتی جزیره وارد کرده بود. حالا رئیس اپراتور تلفن همراه سازمان منطقه آزاد کیش از بهره‌برداری از پنج سایت مخابراتی جدید خبر می‌دهد؛ اقدامی که بخشی از تلاش دوساله این اپراتور برای تقویت پایداری ارتباطات، توسعه فیبر نوری و آماده‌سازی جزیره برای نسل‌های جدید خدمات دیجیتال است.

بر اساس گزارش رسمی منتشرشده، این پنج سایت جدید در ادامه برنامه‌های توسعه شبکه در جزیره به بهره‌برداری رسیده‌اند. اپراتور محلی که با نام تله‌کیش شناخته می‌شود، طی دو سال گذشته تمرکز ویژه‌ای بر افزایش پوشش، کاهش قطعی‌ها و ارتقای کیفیت خدمات داشته است. توسعه شبکه فیبر نوری به‌عنوان ستون فقرات این تحولات معرفی شده و احداث سایت‌های جدید مخابراتی نیز در همین راستا انجام گرفته است. نتیجه این اقدامات، به گفته مسئولان، افزایش پایداری ارتباطات در سطح جزیره بوده است؛ موضوعی که برای ساکنان دائمی و گردشگران موقت اهمیت حیاتی دارد.

جزیره کیش به‌دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود، همواره با محدودیت‌هایی در حوزه ارتباطات روبه‌رو بوده است. وابستگی به لینک‌های دریایی و حساسیت شبکه به شرایط آب‌وهوایی، در کنار رشد سریع تقاضا، باعث شده بود که کیفیت خدمات در ساعات اوج مصرف یا مناطق پرتردد با افت مواجه شود. نصب سایت‌های جدید، اگرچه به‌تنهایی راه‌حل نهایی نیست، اما ظرفیت شبکه را افزایش می‌دهد و امکان توزیع بهتر ترافیک را فراهم می‌کند. این موضوع به‌ویژه در فصل‌های گردشگری که جمعیت جزیره به‌طور موقت چند برابر می‌شود، اهمیت پیدا می‌کند.

در کنار توسعه فیزیکی سایت‌ها، اپراتور بر توسعه شبکه فیبر نوری نیز تأکید کرده است. فیبر نوری نه‌تنها پهنای باند بیشتری در اختیار می‌گذارد، بلکه پایداری و تأخیر کمتر شبکه را تضمین می‌کند. این زیرساخت، بستر لازم برای ارائه خدمات پیشرفته‌تری مانند اینترنت پرسرعت ثابت، پشتیبانی از فناوری‌های نسل پنجم و در آینده نزدیک، کاربردهای اینترنت اشیا و شهر هوشمند را فراهم می‌آورد. کیش طی سال‌های اخیر تلاش کرده است خود را به‌عنوان پایلوت برخی از این فناوری‌ها معرفی کند و توسعه فیبر و سایت‌های جدید، ادامه همان مسیر است.

یکی از نکات قابل توجه در گزارش عملکرد دوساله، اشاره به برنامه‌های آینده است. راه‌اندازی مرکز داده اختصاصی و پیگیری ارتقای پروانه فعالیت برای ارائه خدمات در سایر مناطق آزاد، نشان‌دهنده نگاه بلندمدت‌تر اپراتور است. مرکز داده اختصاصی می‌تواند وابستگی جزیره به زیرساخت‌های سرزمین اصلی را کاهش دهد و امکان میزبانی محلی داده‌ها و سرویس‌ها را فراهم کند. این موضوع از منظر امنیت داده، کاهش تأخیر و حتی جذابیت برای کسب‌وکارهای دیجیتال اهمیت دارد. همچنین، گسترش فعالیت به سایر مناطق آزاد می‌تواند مدل کسب‌وکار اپراتور را از یک اپراتور محلی محدود به یک بازیگر منطقه‌ای تبدیل کند.

با این حال، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی در کیش با چالش‌هایی نیز همراه است. هماهنگی میان اپراتورهای مختلف فعال در جزیره، مدیریت دکل‌های تجمیعی، تأمین برق پایدار برای سایت‌ها و مقابله با شرایط اقلیمی خاص جزیره، همگی نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و سرمایه‌گذاری مستمر هستند. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که نصب سایت به‌تنهایی کافی نیست؛ نگهداری تجهیزات، به‌روزرسانی نرم‌افزاری و نظارت مستمر بر کیفیت خدمات، بخش‌های کمتر دیده‌شده اما حیاتی این زنجیره هستند.

از منظر اقتصادی، بهبود زیرساخت‌های ارتباطی می‌تواند اثر مثبتی بر جذابیت سرمایه‌گذاری در کیش داشته باشد. کسب‌وکارهای مبتنی بر فناوری، استارتاپ‌ها و حتی شرکت‌های سنتی که به ارتباطات پایدار وابسته هستند، بیش از پیش به کیفیت شبکه توجه می‌کنند. در عین حال، برای ساکنان عادی جزیره، موضوع ساده‌تر اما مهم‌تری مطرح است: امکان برقراری تماس پایدار، دسترسی به اینترنت باکیفیت برای آموزش و دورکاری، و تجربه بهتر گردشگری دیجیتال.

نگاه تحلیلی به این تحولات نشان می‌دهد که کیش در حال حرکت از مرحله تأمین نیازهای پایه ارتباطی به سمت ایجاد زیرساخت‌های پیشرفته‌تر است. بهره‌برداری از پنج سایت جدید، هرچند عدد بزرگی به نظر نمی‌رسد، اما در مقیاس یک جزیره با محدودیت‌های جغرافیایی، گام معناداری محسوب می‌شود. موفقیت این اقدامات در نهایت نه با تعداد سایت‌ها، بلکه با تجربه واقعی کاربران سنجیده خواهد شد: اینکه آیا قطعی‌ها کاهش یافته، سرعت اینترنت در ساعات شلوغی پایدار مانده و پوشش در نقاط مختلف جزیره یکنواخت‌تر شده است یا خیر.

در سطح کلان‌تر، این تحولات بخشی از رقابت مناطق آزاد ایران برای تبدیل‌شدن به قطب‌های اقتصاد دیجیتال است. کیش با سابقه طولانی‌تر در حوزه گردشگری و تجارت، از موقعیت نسبتاً مناسبی برخوردار است، اما رقابت با سایر مناطق آزاد و حتی کشورهای همسایه خلیج فارس، نیازمند شتاب بیشتر در حوزه فناوری است. راه‌اندازی مرکز داده اختصاصی و گسترش پروانه فعالیت، اگر به‌طور جدی پیگیری شود، می‌تواند این شتاب را افزایش دهد.

در نهایت، گزارش عملکرد دوساله اپراتور تلفن همراه کیش، تصویری از پیشرفت تدریجی اما هدفمند ارائه می‌دهد. پنج سایت جدید، توسعه فیبر نوری و برنامه‌های آتی برای مرکز داده و گسترش جغرافیایی، همگی نشانه‌هایی از تلاش برای همگام‌شدن با نیازهای رو به رشد جزیره هستند. چالش اصلی از این پس، تبدیل این زیرساخت‌ها به تجربه ملموس و پایدار برای کاربران خواهد بود؛ تجربه‌ای که نه‌تنها رضایت ساکنان و گردشگران را جلب کند، بلکه کیش را به‌عنوان الگویی موفق در توسعه ارتباطات مناطق آزاد معرفی نماید.. ■

اختیار محلی برای کیش

وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با تفویض اختیار برگزاری آزمون‌های جامع تخصصی گردشگری به مناطق آزاد، زمینه برگزاری مستقیم این آزمون‌ها را در جزیره کیش فراهم کرده است. مسئولیت اجرایی این فرآیند در کیش بر عهده معاونت گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش قرار گرفته است.

این تصمیم در چارچوب سیاست گسترده‌تر تمرکززدایی اتخاذ شده که برای نخستین‌بار آزمون جامع فراگیران دوره‌های کوتاه‌مدت تخصصی گردشگری را با مسئولیت کامل مدیران استانی و مناطق آزاد برگزار می‌کند. آزمون روز جمعه ۲۹ آبان ۱۴۰۵ به‌صورت همزمان در ۳۱ استان و مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار برگزار می‌شود. بیش از ۵۱۰۰ نفر ثبت‌نام کرده‌اند که نشان‌دهنده تداوم علاقه به آموزش تخصصی حتی در شرایط دشوار صنعت گردشگری است.

تا پیش از این، فرآیندهای ارزیابی و صدور گواهینامه‌های حرفه‌ای عمدتاً متمرکز در تهران بود. اکنون مدیران محلی می‌توانند بر اساس برنامه‌ریزی دفتر مطالعات، آموزش و برنامه‌ریزی گردشگری وزارت، آزمون را اجرا کنند. این تغییر نه‌تنها بوروکراسی را کاهش می‌دهد، بلکه ظرفیت‌های اجرایی و مدیریتی مناطق را فعال‌تر می‌سازد. در کیش، که یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری کشور محسوب می‌شود، این اختیار می‌تواند به هماهنگی بهتر میان آموزش، نیاز بازار کار محلی و استانداردهای خدمات منجر شود.

از منظر تحلیلی، این گام بخشی از تلاش وزارت برای انتقال امور اجرایی به سطوح پایین‌تر و تمرکز وزارتخانه بر سیاست‌گذاری و نظارت است. تجربه‌های پیشین تفویض اختیار در حوزه گردشگری نشان داده که تصمیم‌گیری محلی می‌تواند سرعت عمل را افزایش دهد و پاسخگویی به نیازهای منطقه‌ای را بهبود بخشد. با این حال، موفقیت این مدل به کیفیت نظارت ملی، یکسان‌سازی استانداردها در سراسر کشور و شفافیت فرآیندها بستگی دارد. اگر اجرا به‌درستی انجام شود، می‌تواند به ارتقای کیفیت نیروی انسانی گردشگری و تاب‌آوری بیشتر این صنعت در برابر چالش‌ها کمک کند. کیش با زیرساخت‌های موجود و نقش کلیدی‌اش در گردشگری، می‌تواند آزمایشگاه مناسبی برای سنجش این رویکرد باشد. ■

ارس؛ پل ایران-روسیه

مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران در سال‌های اخیر از حاشیه سیاست‌گذاری اقتصادی به مرکز توجه دیپلماسی اقتصادی منتقل شده‌اند. یادداشت اخیر دکتر منوچهر مرادی، مدیرکل اوراسیای وزارت امور خارجه، بر همین نکته تأکید دارد: این مناطق صرفاً محل استقرار کارخانه یا انبار نیستند، بلکه می‌توانند حلقه اتصال اقتصاد ایران به بازار روسیه، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای باشند. در این میان، منطقه آزاد ارس به‌دلیل موقعیت جغرافیایی‌اش جایگاه ویژه‌ای یافته است.

ارس در شمال‌غرب ایران، هم‌جوار با جمهوری آذربایجان و ارمنستان و در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب قرار دارد. این موقعیت آن را به یکی از نزدیک‌ترین نقاط ایران به مرزهای تجاری قفقاز و دروازه بالقوه دسترسی به بازارهای اوراسیا تبدیل کرده است. در شرایطی که حجم تجارت ایران و روسیه هنوز با ظرفیت سیاسی روابط دو کشور همخوانی ندارد و طبق آمارهای اخیر حدود ۵ تا ۶ میلیارد دلار برآورد می‌شود، چنین نقاط اتصال جغرافیایی اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.

توافق تجارت آزاد ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا که از میانه سال ۲۰۲۵ اجرایی شده و تعرفه حدود ۸۷ درصد کالاها را حذف کرده، بستر حقوقی تازه‌ای فراهم آورده است. ارس با داشتن خوشه‌های صنعتی فعال، امکان سرمایه‌گذاری خارجی صددرصدی و زیرساخت‌های لجستیکی نسبتاً پیشرفته، می‌تواند از این بستر بهره ببرد. آمارهای داخلی منطقه آزاد ارس در ماه‌های اخیر نشان‌دهنده رشد صادرات و سرمایه‌گذاری خارجی است، هرچند تبدیل این ارقام به جریان پایدار تجارت با روسیه نیازمند حل موانع بانکی، هماهنگی گمرکی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل است.

تحلیلگران اقتصادی معتقدند موفقیت چنین الگویی به سه عامل بستگی دارد: اول، هم‌راستا کردن سیاست‌های ملی با نیازهای عملی بخش خصوصی؛ دوم، تکمیل زیرساخت‌های کریدور شمال-جنوب که هنوز بخش‌هایی از آن ناقص است؛ و سوم، ایجاد سازوکارهای مشترک مناطق آزاد میان ایران و روسیه یا کشورهای همسایه قفقاز. بدون این پیش‌نیازها، ظرفیت جغرافیایی ارس در حد یک فرصت بالقوه باقی می‌ماند.

یادداشت مرادی در واقع بازتابی از رویکردی است که تهران در سال‌های اخیر دنبال کرده: تبدیل فشارهای تحریمی به انگیزه‌ای برای تنوع بخشی به شرکای تجاری و مسیرهای ترانزیتی. ارس در این معادله نه تنها یک منطقه آزاد، بلکه آزمونی برای کارآمدی دیپلماسی اقتصادی ایران در اوراسیا محسوب می‌شود. ■



هشدار برندهای وارداتی

در جزیره کیش، جایی که آفتاب و دریا گردشگران را جذب می‌کند، واردات خودروهای لوکس و مدل‌های تازه، به بخشی از اقتصاد منطقه آزاد تبدیل شده است. اما هشدار تازه رئیس اداره محیط زیست سازمان منطقه آزاد کیش نشان می‌دهد که این روند، اگر بدون دقت فنی پیش رود، می‌تواند تهدیدی پنهان برای کیفیت هوا باشد.

مریم محمدی با اشاره به مواردی که اخیراً مشاهده شده، تأکید کرده است برخی خودروهای وارداتی، حتی با برندهای معتبر جهانی و سال ساخت جدید، حداقل استاندارد آلایندگی مورد قبول کشور را رعایت نمی‌کنند. طبق ضوابط زیست‌محیطی، خودروهای غیردیزلی باید حداقل استاندارد یورو ۵ داشته باشند و خودروهای دیزلی نیز ملزم به رعایت الزامات اختصاصی هستند. این الزام ریشه در آیین‌نامه فنی کنترل آلودگی‌ها و ماده ۲ قانون هوای پاک دارد.

هشدار او فراتر از یک تذکر اداری است. جزیره کیش با جمعیت محدود و وابستگی شدید به گردشگری، نسبت به آلودگی هوا حساس‌تر از شهرهای بزرگ است. ورود خودروهایی که ظاهراً مدرن‌اند اما از نظر فنی با استانداردهای داخلی ناسازگارند، می‌تواند به تدریج کیفیت هوا را تحت تأثیر قرار دهد و تصویر «کیش سبز» را خدشه‌دار کند.

محمدی از خریداران خواسته پیش از معامله در کشور مبدأ، مدارک رسمی شرکت سازنده و گواهی‌های معتبر را بررسی کنند و به اظهارات فروشنده، نام برند یا سال ساخت اکتفا نکنند.

این موضوع نشان‌دهنده شکافی میان ظاهر بازار و واقعیت نظارتی است. در سال‌های اخیر، تسهیل واردات و پلاک‌گذاری در مناطق آزاد، تقاضا را افزایش داده است. با این حال، تفاوت استانداردهای تولید در بازارهای مختلف جهان به این معناست که یک خودرو ممکن است در کشور مبدأ مجاز باشد اما در ایران، به‌ویژه برای ورود به کیش، شرایط لازم را نداشته باشد. نظارت پیشگیرانه در مرحله خرید، نه پس از ورود، اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

تحلیل این هشدار نشان می‌دهد که حفظ محیط زیست در مناطق آزاد تنها به محدودیت‌های سختگیرانه بستگی ندارد، بلکه به آگاهی خریداران و شفافیت زنجیره تأمین نیز وابسته است. اگر این هشدار جدی گرفته شود، می‌تواند الگویی برای سایر مناطق آزاد باشد: اولویت دادن به استانداردهای واقعی بر جذابیت‌های بازاری. در غیر این صورت، هزینه واقعی واردات خودروهای ظاهراً مدرن، ممکن است در بلندمدت بر کیفیت هوا و پایداری زیست‌محیطی جزیره سنگینی کند.



دانش در مرز ارس

در جلفا، جایی که رود ارس مرز ایران را با همسایگان قفقاز رسم می‌کند و بادهای سرد کوهستانی با صدای کامیون‌های ترانزیتی در هم می‌آمیزد، هادی مقدم‌زاده از آذر ۱۴۰۳ سکان مدیریت سازمان منطقه آزاد ارس را به دست گرفت. او که دکترای مدیریت بازرگانی از دانشگاه تهران دارد، پیش‌تر شهردار منطقه چهار تبریز بوده و از مدیران بومی مرند و جلفا محسوب می‌شود، به‌سرعت بر یک ایده محوری تأکید کرد: توسعه بدون پیوند دانش و مدیریت، ناتمام می‌ماند. ارس، صنعتی‌ترین منطقه آزاد کشور با ظرفیت‌های لجستیک، کشاورزی گلخانه‌ای، صنعت و تجارت مرزی، باید از یک جزیره صنعتی به بستری برای اقتصاد دانش‌محور تبدیل شود.

مقدم‌زاده در دیدارهای رسمی با رؤسای دانشگاه‌ها، از جمله دانشگاه جامع علمی کاربردی آذربایجان شرقی، بارها این را تکرار کرده است: «اثرگذاری دانشگاه‌ها در توسعه ارس باید ملموس باشد.» او می‌گوید آموزش مهارت‌محور باید مستقیماً به نیازهای صنعت، کشاورزی و لجستیک منطقه پاسخ دهد، نه آنکه فارغ‌التحصیلان در خلأ بمانند. رئیس دانشگاه علمی کاربردی استان نیز در پاسخ تأکید کرده که آموزش مهارتی تنها وقتی کارآمد است که از نیاز واقعی بنگاه‌ها و فرصت‌های شغلی آغاز شود. این گفت‌وگوها تنها نمادین نبوده‌اند؛ آن‌ها بخشی از تلاش آگاهانه برای تبدیل دانش دانشگاهی به مهارت عملی در یکی از مهم‌ترین نقاط مرزی کشور هستند.

این رویکرد فراتر از شعار است. در سال ۱۴۰۴ سازمان منطقه آزاد ارس هشت مدرسه با مجموع چهل کلاس درس، دو سالن ورزشی و چهار زمین چمن مصنوعی با اعتباری حدود ۴۳۰ میلیارد ریال افتتاح کرد. برای سال بعد نیز احداث شش مدرسه جدید با سی‌ویک کلاس درس و سالن‌های ورزشی دیگر در دستور کار قرار گرفت. مقدم‌زاده در آیین بازگشایی مدارس اعلام کرد سرمایه‌گذاری در آموزش «نه هزینه جاری، بلکه زیربنای توسعه پایدار، پیشرفت اقتصادی و اقتدار ملی» است. او توسعه سرمایه انسانی را به عدالت آموزشی گره زده و گفته است بدون انسان توانمند، زیرساخت‌های صنعتی توسعه‌ای ناتمام خواهد بود. دانش‌آموزان امروز می‌توانند کارآفرینان، متخصصان و فناوران فردا باشند؛ نسلی که با ایجاد اشتغال، تولید فناوری و صادرات محصولات در پیشرفت اقتصادی کشور نقش‌آفرینی کند.

همکاری با پردیس ارس دانشگاه تهران نیز در همین راستا پیش می‌رود. مقدم‌زاده از راه‌اندازی آزمایشگاه تخصصی بهداشت و کنترل کیفی مواد غذایی با مشارکت این پردیس خبر داده و از تبدیل مؤسسه پژوهشی مشترک به شرکتی که ثروت و دانش صادر کند سخن گفته است. رویکرد او حرکت به سمت مناطق آزاد نسل هفتم مبتنی بر فناوری و نوآوری است؛ جایی که پیوند صنعت و دانشگاه باید به تولید محصولات صادرات‌محور منجر شود. او بارها تأکید کرده که برند دانشگاه تهران مدال افتخار منطقه آزاد ارس در حوزه علمی است و جذب دانشجو از طریق آزمون تخصصی داخلی در پردیس‌های ارس از اولویت‌های اوست.

تحلیل داده‌های موجود نشان می‌دهد این تأکید تصادفی نیست. مطالعات پیشین درباره مدیریت دانش در منطقه آزاد ارس پنج عامل حیاتی را برشمرده‌اند: فرهنگ سازمانی، نقش و رفتار مدیران، ساختار سازمانی، منابع انسانی و فناوری اطلاعات. مقدم‌زاده، با سابقه مدیریتی و نگاه بومی، عملاً روی دو عامل اول و چهارم متمرکز شده است. او در عین حال دیپلماسی اقتصادی را با تبادل دانش فنی و مدیریتی گره زده؛ از دیدار با مدیران منطقه آزاد پوتی گرجستان تا حضور در نمایشگاه ارمنستان اکسپو و تأکید بر «معماری نوین اقتصادی» با همسایگان. منطقه آزاد ارس در این دوره به عنوان نقطه اتصال ایران به قفقاز و اوراسیا معرفی شده و همکاری‌های لجستیکی، ترانزیتی و سرمایه‌گذاری مشترک با همسایگان در دستور کار قرار گرفته است.

آمارهای رسمی عملکرد این دوره نیز قابل توجه است. در نه‌ماهه سال ۱۴۰۴ تراز تجاری منطقه به ۲۶۰ میلیون دلار مثبت رسید؛ صادرات کالا و خدمات ۴۴۱ میلیون دلار در برابر واردات ۱۸۱ میلیون دلار. سرمایه‌گذاری داخلی مصوب به بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان رسید و تحقق آن رشد چندصد درصدی را نشان داد. سرمایه‌گذاری خارجی نیز جهش چشمگیری داشت و منطقه آزاد ارس در میان مناطق آزاد کشور رتبه نخست اقتصاد دانش‌بنیان و رتبه نخست عملکرد عمرانی و زیربنایی را به دست آورد. ارزش تولیدات نیز با رشد قابل توجه همراه بود. این ارقام در شرایطی ثبت شده که منطقه با چالش‌های ساختاری و محدودیت‌های خارجی روبه‌رو بوده است.

با این حال، چالش‌ها جدی است. تعدد مراجع تصمیم‌گیری، ناهماهنگی دستگاه‌ها و تضعیف مشوق‌های قانونی از جمله معافیت‌های مالیاتی، پنجره واحد را تضعیف کرده است. مقدم‌زاده خود اذعان دارد که مناطق آزاد اگر از عملکرد جزیره‌ای خارج نشوند، نمی‌توانند به ابزار راهبردی دیپلماسی اقتصادی تبدیل شوند.

او در نشست‌های مختلف از مشکلات مرز نوردوز، کندی تردد کالا و تفسیرهای متفاوت از قوانین مالیاتی سخن گفته و تأکید کرده که مرز جای ایستادن نیست. موفقیت در جذب سرمایه و افزایش تولید، اگر به رضایت ملموس مردم محلی، اشتغال پایدار و جذب شرکت‌های دانش‌بنیان واقعی منجر نشود، ناقص خواهد ماند.

در سطح کلان‌تر، تجربه ارس آزمایشی برای این پرسش قدیمی است: آیا می‌توان دانش را از کلاس درس و آزمایشگاه به خط تولید و مرز تجاری آورد؟ منطقه آزاد ارس با موقعیت ژئوپلیتیک منحصربه‌فرد خود همجواری با ارمنستان، جمهوری آذربایجان و نخجوان و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی می‌تواند پاسخ مثبت بدهد، به شرط آنکه پیوند دانش و مدیریت از سطح سخنرانی فراتر رود و به ساختار تصمیم‌گیری، مشوق‌های پایدار، مشارکت واقعی دانشگاه‌ها و رفع موانع بوروکراتیک تبدیل شود. اگر این اتفاق بیفتد، ارس نه فقط صنعتی‌ترین، بلکه دانش‌محورترین منطقه آزاد ایران خواهد شد و الگویی برای سایر مناطق مرزی فراهم خواهد کرد. در غیر این صورت، خطر بازگشت به همان الگوی جزیره‌ای که مقدم‌زاده از آن انتقاد می‌کند، همچنان وجود دارد. ■



جهش مناطق تجارت خارجی

تقاضا برای مناطق تجارت خارجی (FTZ) در ایالات متحده به شکل چشمگیری افزایش یافته است. در نیمه اول سال ۲۰۲۶، هیئت مناطق تجارت خارجی ۷۲ اعلان فعالیت تولیدی دریافت کرد؛ رقمی بیش از دو برابر ۳۵ مورد مشابه در نیمه اول ۲۰۲۵. این جهش عمدتاً محصول تعرفه‌های دوره ترامپ و سیاست‌های بازگرداندن تولید (reshoring) است که شرکت‌ها را به سوی ابزارهایی سوق داده که بتوانند هزینه‌های گمرکی را به تعویق بیندازند یا کاهش دهند.

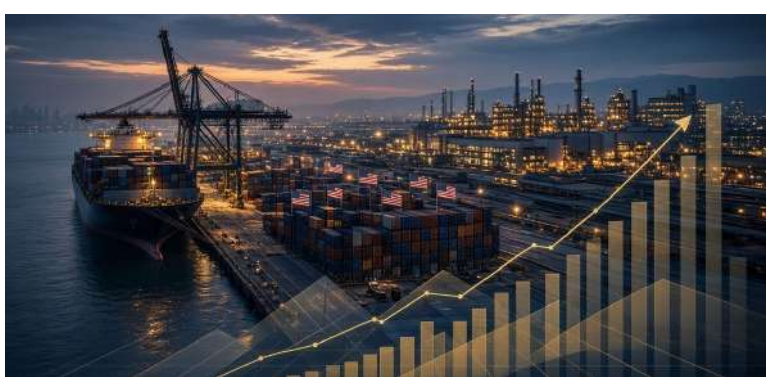
مناطق تجارت خارجی از دهه‌ها پیش به‌عنوان ابزاری برای تقویت تولید داخلی و رقابت‌پذیری طراحی شده‌اند. کالاهای وارداتی می‌توانند بدون پرداخت فوری تعرفه وارد این مناطق شوند، پردازش یا مونتاژ گردند و سپس به بازار داخلی یا صادرات بروند. در سال ۲۰۲۴، مناطق فعال حدود ۹۶۴ میلیارد دلار کالا دریافت کردند و بیش از ۵۴۰ هزار نفر را مشغول به کار داشتند؛ آماری که نشان‌دهنده نقش پایدار این مناطق در اقتصاد آمریکاست.

بخش‌های پیشرو این موج جدید عبارتند از نیمه‌رساناها (با نمونه‌هایی چون فعالیت‌های اینتل در آریزونا)، قطعات خودرو، انرژی، دارو و دستگاه‌های پزشکی. شرکت‌ها در این حوزه‌ها با ترکیبی از تعرفه‌های بخش ۳۰۱ و ۳۰۲ و فشار برای انتقال زنجیره تأمین به داخل کشور روبه‌رو هستند و FTZ را راهی عملی برای مدیریت ریسک می‌بینند.

با این حال، نابرابری‌هایی همچنان وجود دارد. کالاهای تولیدشده در FTZهای آمریکا که به مکزیک یا کانادا صادر می‌شوند، گاهی مشمول تعرفه بر روی قطعات خارجی می‌گردند، در حالی که رقبای آنها در آن کشورها از معافیت‌های مشابه بهره‌مندند. لایحه‌هایی مانند قانون تقویت صادرات مناطق تجارت خارجی در کنگره در حال پیگیری است تا این نابرابری تحت توافق USMCA رفع شود.

همزمان، واشنگتن نظارت بر بنادر و مناطق آزاد جهانی را تشدید کرده است؛ به‌ویژه در کاستاریکا، پاناما، مالزی و امارات متحده عربی. هدف، جلوگیری از «ترانشیپمنت سایه» کالاهای چینی است که با تغییر مبدأ، از تعرفه‌ها می‌گریزند. این رویکرد دوگانه حمایت از تولید داخلی از طریق FTZ و بستن راه‌های فرار خارجی نشان‌دهنده تلاش آمریکا برای بازتعریف قواعد تجارت در عصر حمایت‌گرایی است.

تحلیلگران می‌گویند این روند می‌تواند به بازآرایی زنجیره‌های تأمین منجر شود، اما موفقیت آن به توانایی دولت در حفظ تعادل میان حمایت از تولیدکنندگان داخلی و جلوگیری از پیچیدگی‌های اداری وابسته است. در نهایت، رونق فعلی FTZها نه فقط پاسخی به تعرفه‌ها، بلکه بازتابی از بازنگری عمیق‌تر در استراتژی صنعتی آمریکاست. ■



بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی، سکوی جدید صادرات ایران

هاب دریایی انزلی



در سواحل جنوبی دریای کاسپین، جایی که مه غلیظ اغلب افق را می‌پوشاند و کشتی‌های تجاری با پرچم‌های مختلف پهلو می‌گیرند، منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی در حال بازتعریف نقش خود است. از آذر ۱۴۰۳، با انتصاب مصطفی طاعتی‌مقدم به‌عنوان رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان، این منطقه که از دیرباز دروازه شمالی تجارت ایران محسوب می‌شد، تمرکز تازه‌ای بر تقویت ظرفیت‌های اقتصادی و توسعه دریامحور گذاشته است. طاعتی‌مقدم، مهندس عمران متولد ۱۳۵۸ صومعه‌سرا، با سوابقی در وزارت راه و شهرسازی، وزارت دفاع و ستاد توسعه سواحل مکران، وارد سازمانی شد که با چالش‌های زیرساختی موروثی مواجه بود؛ اسکله‌های محدود، شبکه‌های ریلی و جاده‌ای ناکافی، و رقابت منطقه‌ای فشرده. با این حال، در کمتر از دو سال، نشانه‌هایی از شتاب در پروژه‌های بندری، لجستیکی و صنعتی دیده می‌شود که تحلیل‌گران آن را تلاشی برای تبدیل انزلی به گره اصلی حمل‌ونقل ترکیبی جنوب خزر می‌دانند.

سیاست‌های کلی نظام بر اقتصاد دریامحور تأکید دارد و دولت چهاردهم نیز این رویکرد را در دستور کار قرار داده است. طاعتی‌مقدم از همان ابتدا این چارچوب را سرمشق مدیریت خود اعلام کرد. منطقه آزاد انزلی با مساحت حدود ۸۶۰۹ هکتار و برخورداری از چهار مد حمل‌ونقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هواییموقعیت منحصربه‌فردی دارد. بندر کاسپین، بندر اختصاصی منطقه، برای ظرفیت سالانه ۱۱ میلیون تن طراحی شده اما تا پیش از این دوره با چهار پست اسکله عملیاتی و ظرفیت اسمی حدود دو میلیون تن کار می‌کرد. طاعتی‌مقدم اعلام کرده است که عملیات اجرایی چهار پست اسکله جدید آغاز شده و دو قرارداد احداث پست اسکله امضا شده که می‌توانند یک میلیون تن به ظرفیت اضافه کنند. هدف نهایی رسیدن به ۲۲ پست اسکله است. این اقدامات در شرایطی انجام می‌شود که بندر کاسپین به دلیل جانمایی فنی و عمق مناسب، کمتر از برخی بنادر شمالی تحت تأثیر پسروی آب خزر قرار گرفته است.

آمارهای عملکردی نیز نشان‌دهنده رشد است. بر اساس اظهارات مدیرعامل، بندر کاسپین در سال گذشته حدود ۵۰ درصد رشد در تخلیه و بارگیری تجربه کرد و در ماه‌های نخست سال جاری (۱۴۰۵) رشد ۲۵ تا ۳۵ درصدی ثبت شده است. شاخص صادرات منطقه نسبت به دوره پیشین افزایش چشمگیری داشته و در برخی گزارش‌ها تا ۲۶۶ درصد اعلام شده است رقمی که در شرایط تحریم و محدودیت‌های بین‌المللی، در مقایسه با روند منفی برخی بنادر دیگر کشور، قابل توجه است. استقرار حدود چهار هزار TEU کانتینر نیز در سابقه این بندر کم‌سابقه توصیف شده. این رشد با توسعه خطوط کشتیرانی منظم به‌ویژه با بنادر روسیه و قزاقستان و اتصال ریل سراسری به مجتمع بندری همراه بوده است. طاعتی‌مقدم تأکید کرده که مأموریت اصلی منطقه، گشودن گره حمل‌ونقل ترکیبی چهاروجهی در شمال کشور است؛ مأموریتی که در برنامه راهبردی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد نیز تصریح شده است.

در حوزه صنعتی و سرمایه‌گذاری، پیشرفت‌های ملموسی دیده می‌شود. شهرک صنعتی شماره ۳ که با چالش‌های تملک اراضی روبه‌رو بود، بیش از ۷۲ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و قرار است تا پایان سال جاری تکمیل و قطعات آن به سرمایه‌گذاران واگذار شود. رویکرد سازمان بر جذب سرمایه‌گذارانی متمرکز است که از فناوری‌های نوین استفاده کنند و صادرات‌محور باشند. در یک نشست کمیسیون مربوطه با حضور مدیران دستگاه‌های اجرایی استان گیلان، هشت طرح کلان سرمایه‌گذاری در حوزه‌های گردشگری، تجاری و مسکونی تصویب شد. همچنین به مناسبت هفته دولت، افتتاح پروژه‌هایی به ارزش دو هزار میلیارد تومان در حوزه‌های صنعتی، لجستیکی و انبارداری اعلام شد که اشتغال‌زایی برای حدود ۲۵۰ نفر به همراه دارد و عملیات اجرایی پروژه‌هایی به ارزش ۱۰ هزار میلیارد تومان آغاز می‌شود. این اقدامات در راستای مولدسازی اراضی و ارزش‌افزایی بهینه محدوده صورت می‌گیرد.

توسعه دریامحور تنها به اسکله و کانتینر محدود نمی‌شود. طاعتی‌مقدم بر تکمیل زنجیره سرد، انبارهای مکانیزه، خطوط فرآوری و بسته‌بندی صادراتی و پنجره واحد لجستیک چندوجهی تأکید داشته است. این زیرساخت‌ها برای تجارت با اتحادیه اقتصادی اوراسیا حیاتی‌اند؛ جایی که تعرفه صفر بر بخش قابل توجهی از کالاها اعمال شده و انزلی می‌تواند نقش دروازه تجاری ایران را تقویت کند. همکاری با شرکت کشتیرانی دریای خزر و پیگیری افزایش خطوط ریلی بندر کاسپین که مصوبه کمیته فنی راه‌آهن گرفته شده از دیگر اقدامات است. مجوز تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد انزلی در سراسر استان گیلان نیز با هماهنگی استانداری و شورای تأمین استان صادر شد و سامانه کنترل آنلاین GPS برای رصد آن‌ها راه‌اندازی گردید تا تسهیل امور فعالان اقتصادی فراهم شود.

جنبه‌های زیست‌محیطی نیز در این دوره برجسته شده است. تالاب بین‌المللی انزلی به‌عنوان شریان حیاتی اکوسیستم و اقتصاد گیلان، موضوع مکاتبه طاعتی‌مقدم با معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست قرار گرفت. این ابتکار منجر به حضور معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها در منطقه و بررسی همکاری‌های اجرایی برای احیا، مدیریت جامع و توسعه اکوتوریسم پایدار شد. سازمان اعلام آمادگی کرده تا با ظرفیت‌های قانونی خود در چارچوب طرح‌های ملی مشارکت کند. این رویکرد، توسعه اقتصادی را با مسئولیت اجتماعی پیوند می‌زند و از انتقاداتی که مناطق آزاد را صرفاً کانون تجارت بدون توجه به محیط می‌دانند، فاصله می‌گیرد.

با این حال، چالش‌ها پابرجا هستند. طاعتی‌مقدم خود وارث شاخص‌های منفی و کمبودهای زیرساختی بوده است. از سال ۱۳۹۸ اسکله جدیدی ساخته نشده بود و آزادراه سراوان انزلی که زمانی با هزینه بسیار کمتر قابل اجرا بود، امروز به سرمایه‌گذاری سنگین‌تری نیاز دارد. ظرفیت ریلی فعلی محدود است و جاده‌های استاندارد کمبود دارند. منتقدان به نبود تجربه مستقیم او در مدیریت مناطق آزاد اشاره کرده‌اند و گزارش‌هایی درباره برخی واگذاری‌های اراضی نیز منتشر شده است. با این وجود، تحلیل داده‌های عملکردی نشان می‌دهد که رشد تخلیه و بارگیری و صادرات در بندر کاسپین در دوره‌ای که سایر بنادر بار کود مواجه‌اند، رخ داده و پروژه‌های عمرانی با پیشرفت فیزیکی قابل قبول پیش می‌روند. انتصاب او به‌عنوان رئیس کارگروه مقابله با قاچاق کالا و ارز منطقه نیز نشان‌دهنده اعتماد نهادهای نظارتی به هماهنگی مدیریتی است.

از منظر تحلیلی، موفقیت توسعه دریامحور در انزلی به چند عامل بستگی دارد: تداوم جذب سرمایه داخلی و خارجی برای اسکله‌ها، تکمیل اتصال ریلی و جاده‌ای، هماهنگی فرابخشی با استانداری و دستگاه‌های ملی، و حفظ تعادل میان رشد اقتصادی و حفاظت از تالاب. موقعیت ژئوپلیتیک منطقه در کریدور شمال جنوب و ابتکار یک کمربند یک راه، فرصت‌هایی ایجاد می‌کند که اگر زیرساخت‌ها تکمیل شوند، می‌تواند انزلی را به هاب لجستیک جنوب خزر تبدیل کند. طاعتی‌مقدم بارها گفته است که منطقه آزاد انزلی می‌تواند الگوی موفق سیاست اقتصاد دریامحور باشد. در عمل، این ادعا هنوز در حال آزمون است. آمارهای رشد بندر و پیشرفت شهرک صنعتی نشانه‌های امیدوارکننده‌ای هستند، اما تحقق کامل ظرفیت ۱۱ میلیون تنی و تبدیل شدن به گره اصلی حمل‌ونقل ترکیبی، نیازمند استمرار سرمایه‌گذاری، رفع گلوگاه‌های زیرساختی و ثبات مدیریتی است.

در نهایت، داستان انزلی در این دوره، داستان تلاش برای بهره‌برداری از مزیت‌های طبیعی و جغرافیایی در شرایط محدودیت‌های خارجی است. طاعتی‌مقدم با تکیه بر تجربه عمرانی و زیرساختی خود، پروژه‌هایی را پیش برده که می‌توانند ظرفیت اقتصادی منطقه را تقویت کنند. اگر این مسیر ادامه یابد و چالش‌های موروثی حل شوند، سواحل گیلان ممکن است بیش از پیش به مرکز تجارت و لجستیک دریایی تبدیل شوند نقشی که از دیرباز برای آن طراحی شده بود. گزارش‌های میدانی و آمارهای رسمی، تصویری از پیشرفت تدریجی اما ملموس ارائه می‌دهند؛ پیشرفتی که برای یک منطقه آزاد شمالی در عصر تحریم‌ها، اهمیت استراتژیک دارد. ■

صعود استراتژیک سوئز



منطقه اقتصادی کانال سوئز (SCZONE) در رتبه‌بندی مناطق آزاد جهانی ۲۰۲۶ که توسط fDi Intelligence وابسته به فایننشال تایمز منتشر شد، جایگاه هفتم جهان و نخست آفریقا را به دست آورد. مصطفی شیخون، رئیس این منطقه، روز ۱۶ نوامبر در فروم سرمایه‌گذاری مصری-چینی این دستاورد را اعلام کرد و آن را نشانه‌ای از اعتماد سرمایه‌گذاران به اصلاحات ساختاری مصر و موقعیت ژئواستراتژیک کانال دانست.

شیخون تأکید کرد که SCZONE اکنون ۲۱ بخش اولویت‌دار را برای جذب سرمایه و انتقال فناوری هدف قرار داده است؛ از جمله تولید اجزای آب‌شیرین‌کن، باتری‌های ذخیره‌سازی انرژی خورشیدی، توربین‌های بادی، صنایع خودروسازی و مراکز آموزش فنی. همکاری دیرینه با شرکت چینی TEDA به‌عنوان یکی از ارکان موفقیت این مدل معرفی شد. این منطقه با بنادر متصل به دریای مدیترانه و سرخ، خود را به‌عنوان هاب تولید و صادرات برای شرکت‌های چینی مطرح می‌کند که در پی تنوع‌بخشی به زنجیره تأمین جهانی هستند.

هم‌زمان، بدر عبدالعاطی، وزیر خارجه مصر، در حاشیه کمیته مشترک تجاری مصر-هند، شرکت‌های هندی را به ایجاد منطقه صنعتی اختصاصی در SCZONE دعوت کرد و مصر را به‌عنوان قطب منطقه‌ای هیدروژن سبز معرفی نمود. این دعوت در چارچوب هدف افزایش تجارت دوجانبه به ۱۲ میلیارد دلار مطرح شد و نشان‌دهنده تلاش قاهره برای تنوع‌بخشی به شرکای سرمایه‌گذاری فراتر از چین است.

این رتبه‌بندی و تحرکات دیپلماتیک-اقتصادی هم‌زمان، تصویری از استراتژی مصر برای تبدیل موقعیت جغرافیایی کانال سوئز به مزیت صنعتی پایدار ارائه می‌دهد. در حالی که اختلالات ژئوپلیتیک همچنان بر تجارت دریایی تأثیر می‌گذارد، تمرکز بر صنایع سبز، خودروسازی و زیرساخت‌های دیجیتال می‌تواند SCZONE را از یک گذرگاه صرف به مرکز تولید ارزش‌افزوده تبدیل کند. موفقیت این مدل اما به تداوم ثبات سیاسی، تسهیل مقررات و تحقق واقعی انتقال فناوری وابسته است؛ عواملی که در نهایت تعیین خواهند کرد آیا این رتبه جهانی به رشد پایدار اشتغال و صادرات مصر منجر می‌شود یا صرفاً یک دستاورد نمادین باقی می‌ماند. ■