



تجارت جهانی تحلیل می‌کند

## بازطراحی تدریجی بازار کار در کیش

**تجارت جهان:** در جزیره‌ای که اقتصادش بر گردشگری و خدمات بنا شده، نظام کار در حال تجربه یک بازتنظیم آرام اما عمیق است در ظاهر. اقتصاد جزیره کیش با تصویر آشنای خود شناخته می‌شود: هتل‌ها، مراکز خرید، پروژه‌های عمرانی و گردشگری فصلی. اما در لایه زیرین این اقتصاد خدماتی، فشارهای فزاینده بر بازار کار از افزایش درخواست‌های بیمه بیکاری تا تغییرات در سیاست‌های نیروی کار خارجی موجب شده ساختار روابط کار در این منطقه وارد مرحله‌ای از بازطراحی عملیاتی شود.

اظهارات اخیر مدیر کار و اشتغال در سازمان سازمان منطقه آزاد کیش نشان می‌دهد که این تغییرات نه یک اصلاح مقطعی، بلکه بخشی از یک تلاش گسترده‌تر برای مدیریت هم‌زمان سه مسئله است: سرعت رسیدگی به مطالبات کارگری، ساماندهی حضور نیروی کار خارجی، و کاهش اصطکاک‌های صنفی.

### بیمه بیکاری؛ نظامی چندلایه برای یک بحران واحد

افزایش درخواست‌های بیمه بیکاری در ماه‌های اخیر، به گفته مسئولان، باعث شده ساختار رسیدگی به پرونده‌ها از یک روند یکنواخت اداری به یک سیستم طبقه‌بندی شده تبدیل شود. این سیستم، کارگاه‌ها را بر اساس اندازه به سه گروه تقسیم می‌کند: زیر ۱۰ نفر، ۱۰ تا ۲۰ نفر و بالای ۲۰ نفر.

در نگاه اول، این تقسیم‌بندی صرفاً یک ابزار اداری به نظر می‌رسد؛ اما در عمل، بازتابی از تفاوت‌های عمیق در نوع روابط کاری در اقتصاد کیش است. در کارگاه‌های کوچک، تصمیم‌ها اغلب فردی‌تر و مستندات محدودتر است. در این بخش، پرونده‌ها بیشتر بر اساس مدارک کارگر و کارفرما بررسی می‌شوند و نقص مدارک، یکی از اصلی‌ترین عوامل تأخیر در رسیدگی است.

اما هرچه مقیاس کارگاه بزرگ‌تر می‌شود، پیچیدگی حقوقی نیز افزایش می‌یابد. در کارگاه‌های متوسط، ورود مصوبات کمیسیون‌های کارگری محلی و استانی، روند رسیدگی را از یک فرآیند صرفاً اداری به یک سازوکار چندسطحی تبدیل می‌کند. در این مرحله، پرونده‌ها پس از بررسی در کیش، به سطح استان ارسال می‌شوند و سپس وارد چرخه تأیید نهایی و نهایتاً سازمان تأمین اجتماعی می‌گردند.

سنگین‌ترین فشار، اما در کارگاه‌های بزرگ‌تر متمرکز است؛ جایی که حدود ۸۰ درصد کل متقاضیان بیمه بیکاری قرار دارند. این پرونده‌ها ذیل مواد ۱۵ و ۳۰ قانون کار بررسی می‌شوند و به دلیل حجم و حساسیت، نیازمند چند

مرحله تأیید رسمی هستند. به گفته مسئولان، بخش اولیه این پرونده‌ها در کیش تأیید شده اما همچنان در انتظار تصمیم نهایی در سطح استان قرار دارد. در ظاهر، این روند ممکن است کند و پیچیده به نظر برسد، اما در منطق اداری فعلی، هدف اصلی آن کاهش خطا، جلوگیری از پرداخت‌های غیرمستند و ایجاد یک مسیر قابل ردیابی برای حمایت‌های بیمه‌ای است.

### نیروی کار خارجی؛ سیاست‌گذاری در نقطه برخورد اقتصاد و مهاجرت

موضوع اشتغال اتباع خارجی در کیش، در سال‌های اخیر به یکی از حساس‌ترین بخش‌های مدیریت بازار



تسریع روند بیمه بیکاری، ساماندهی اتباع و سازوکار حل اختلافات کارگری

خارجی را به دریافت «روادید کارگری» مشروط کرده است؛ تصمیمی که در چارچوب سیاست‌های کلان وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و وزارت امور خارجه اتخاذ شده و هدف آن کنترل جریان ورودی نیروی کار و جلوگیری از گسترش اشتغال غیررسمی عنوان می‌شود.

مدیر کار و اشتغال سازمان منطقه آزاد کیش، وضعیت موجود را به دو دسته تقسیم می‌کند: نخست، اتباعی که پیش‌تر در منطقه مشغول به کار بوده‌اند و به دلایل شرایط خاص از جمله محدودیت‌های تردد در دوره‌های تنش به مخصی رفته‌اند. بازگشت این افراد منوط به تأیید نیاز کارفرما و بررسی رسمی اداره کار است. دسته دوم، اما پیچیده‌تر است: استخدام‌های جدید. در این حوزه، سیاست جدید دولت، ورود نیروی کار

خارجی را به دریافت «روادید کارگری» مشروط کرده است؛ تصمیمی که در چارچوب سیاست‌های کلان وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و وزارت امور خارجه اتخاذ شده و هدف آن کنترل جریان ورودی نیروی کار و جلوگیری از گسترش اشتغال غیررسمی عنوان می‌شود.

مدیر کار و اشتغال سازمان منطقه آزاد کیش، وضعیت موجود را به دو دسته تقسیم می‌کند: نخست، اتباعی که پیش‌تر در منطقه مشغول به کار بوده‌اند و به دلایل شرایط خاص از جمله محدودیت‌های تردد در دوره‌های تنش به مخصی رفته‌اند. بازگشت این افراد منوط به تأیید نیاز کارفرما و بررسی رسمی اداره کار است. دسته دوم، اما پیچیده‌تر است: استخدام‌های جدید. در این حوزه، سیاست جدید دولت، ورود نیروی کار

رقابت کربدورهای تجاری؛ آیا کردستان ایران از رونق اقتصادی اقلیم عراق سهم می‌برد؟

## غرب کشور در آستانه خیز تجاری



**تجارت جهان:** در حالی که اقلیم کردستان عراق در حال ورود به دوره‌ای جدید از توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری صنعتی و گسترش زیرساخت‌های لجستیکی است، منطقه آزاد بانه - مریوان در غرب ایران خود را در موقعیتی کم‌نظیر می‌بیند؛ موقعیتی که می‌تواند این منطقه را به مهم‌ترین دروازه تجاری ایران با شمال عراق تبدیل کند. مرز باشماق مریوان، که سال‌ها یکی از پرتددترین گذرگاه‌های تجاری میان دو طرف بوده، اکنون در کانون برنامه‌هایی قرار گرفته که هدف آن تبدیل این گذرگاه به یک هاب لجستیکی بین‌المللی است. اما پرسش کلیدی این است: آیا بانه و مریوان آماده بهره‌برداری از فرصت اقتصادی اقلیم کردستان هستند یا ضعف زیرساخت‌ها می‌تواند این مزیت جغرافیایی را به یک فرصت از دست رفته تبدیل کند؟

اقتصاد اقلیم کردستان عراق طی دو دهه گذشته به یکی از پویاترین اقتصادهای منطقه تبدیل شده است. جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر، رشد مستمر بخش خدمات، توسعه شهرهایی مانند اربیل و سلیمانیه و جذب میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی موجب شده است این منطقه به بازاری جذاب برای صادرکنندگان ایرانی تبدیل شود.

بر اساس آمارهای رسمی، عراق طی سال‌های اخیر همواره در میان سه مقصد نخست صادرات غیرنفتی ایران قرار داشته و بخش قابل توجهی از این تجارت از طریق گذرگاه‌های مرزی اقلیم کردستان انجام شده است. در این میان، مرز باشماق مریوان یکی از مهم‌ترین شریان‌های تجاری کشور محسوب می‌شود. آمارهای گمرکی نشان می‌دهد تنها در یک دوره سه‌ماهه بیش از ۱۵۶ هزار تن کالا به ارزش حدود ۸۷ میلیون دلار از این مرز صادر شده و ارزش ترانزیت کالا از باشماق از مرز یک میلیارد دلار عبور کرده است.

اهمیت باشماق تنها به حجم تجارت محدود نمی‌شود. این گذرگاه تنها مرز ترانزیتی رسمی استان کردستان است و از نظر موقعیت جغرافیایی کوتاه‌ترین مسیر دسترسی بسیاری از تولیدکنندگان ایرانی به بازارهای سلیمانیه و اربیل محسوب می‌شود. همین مزیت موجب شده است از زمان تصویب منطقه آزاد تجاری -

خواهد بود.

### اختلافات کارگری؛ حرکت از تقابل به سازش

در کنار مسائل ساختاری، تنش‌های صنفی نیز در ماه‌های اخیر افزایش یافته است. بخشی از این تنش‌ها به تأخیر در پرداخت‌ها و بخشی دیگر به فشارهای ناشی از نوسانات اقتصادی مرتبط است. نتیجه، افزایش حجم پرونده‌هایی بوده که به مراجع رسمی اختلافات کارگری ارجاع شده‌اند.

اما رویکرد جدید مدیریت کار در کیش، تلاش برای تغییر مسیر حل اختلاف از «داوری رسمی» به «سازش صنفی» است. بر اساس ماده ۲۹ مقررات اشتغال در مناطق آزاد، جوامع صنفی اکنون نقش پررنگ‌تری در حل اختلافات اولیه پیدا کرده‌اند.

در این مدل، کارگر و کارفرما پیش از ورود به فرآیند رسمی، به جلسات سازش دعوت می‌شوند. هدف این مرحله، نه صدور حکم، بلکه رسیدن به توافق عملی و سریع است. در صورت موفقیت، پرونده بدون ورود به مراحل طولانی اداری بسته می‌شود. در غیر این صورت، پرونده مطابق ماده ۳۰ به هیئت‌های رسمی اداره کار ارجاع خواهد شد.

این تغییر رویکرد، در عمل نوعی «فیلتر اجتماعی» در روابط کار ایجاد می‌کند؛ فیلترهایی که تلاش دارند فشار را از روی نظام قضایی-اداری بردارند و آن را به سطح توافقات صنفی منتقل کنند.

### جمع‌بندی؛ یک بازار کار در حال بازنویسی

آنچه در کیش در حال وقوع است، صرفاً مجموعه‌ای از اصلاحات اداری پراکنده نیست. بلکه می‌توان آن را تلاشی برای بازتعریف رابطه میان دولت محلی، کارفرمایان و نیروی کار دانست؛ رابطه‌ای که تحت فشار هم‌زمان گردشگری فصلی، وابستگی به نیروی کار خارجی و افزایش مطالبات صنفی قرار گرفته است.

در چنین زمینه‌ای، سیاست‌های جدید از طبقه‌بندی بیمه بیکاری تا دیجیتالی‌سازی خدمات و تقویت سازوکارهای سازش بیش از آنکه پاسخ‌های نهایی باشند، نشانه‌هایی از یک گذار هستند؛ گذاری از یک نظام سنتی اداری به ساختاری که تلاش می‌کند سریع‌تر، شفاف‌تر و منعطف‌تر باشد.

اما موفقیت این گذار، نه در طراحی سامانه‌ها، بلکه در توانایی آن‌ها برای ایجاد اعتماد میان سه ضلع اصلی بازار کار کارگر، کارفرما و دولت آزمایش خواهد شد.

کردستان، صرفاً با اتکا به مزیت جغرافیایی امکان‌پذیر نیست. تجربه مناطق آزاد موفق جهان نشان می‌دهد که زیرساخت مهم‌تر از موقعیت مکانی است. منطقه آزاد جبل‌علی در امارات یا مناطق مرزی ترکیه با عراق نه به دلیل همجواری جغرافیایی، بلکه به واسطه شبکه حمل‌ونقل، انبارداری مدرن، رویه‌های گمرکی سریع و خدمات لجستیکی پیشرفته به قطب‌های تجارت منطقه‌ای تبدیل شده‌اند.

در بانه و مریوان نیز چالش‌های زیرساختی همچنان قابل توجه است. محدودیت ظرفیت برخی محورهای ارتباطی، کمبود مراکز بزرگ لجستیکی، نبود شبکه ریلی و فاصله با بنادر جنوبی کشور از جمله موانعی است که می‌تواند سرعت توسعه منطقه را کاهش دهد. در شرایطی که ترکیه نیز به‌طور جدی در حال تقویت مسیرهای صادراتی خود به اقلیم کردستان است، رقابت برای تصاحب بازار شمال عراق روزبه‌روز فشرده‌تر می‌شود.

از سوی دیگر، منطقه آزاد بانه - مریوان یک مزیت مهم در اختیار دارد؛ هزینه پایین‌تر حمل‌کالا از بسیاری از مراکز تولیدی غرب و شمال غرب ایران به بازار اقلیم. اگر این مزیت باتسهیل مقررات گمرکی، ایجاد مراکز تجمع کالا و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی همراه شود، امکان افزایش سهم ایران از تجارت شمال عراق به‌طور معناداری وجود خواهد داشت.

در واقع آینده این منطقه را باید در قالب یک انتخاب راهبردی دید. اگر بانه و مریوان صرفاً به عنوان یک منطقه مرزی اداره شوند، احتمالاً نقش آنها در سطح فعلی باقی خواهد ماند. اما اگر نگاه سیاست‌گذاران به سمت ایجاد یک هاب صادراتی و ترانزیتی منطقه‌ای تغییر کند، باشماق می‌تواند به حلقه اتصال کریدورهای تجاری ایران، عراق و حتی ترکیه تبدیل شود.

در چنین سناریویی، منطقه آزاد بانه - مریوان نه فقط یک پروژه استانی، بلکه یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ژئواکونومیک غرب کشور خواهد بود؛ پروژه‌ای که موفقیت آن می‌تواند سهم ایران از بازار رو به رشد اقلیم کردستان را افزایش داده و غرب کشور را به یکی از موتورهای جدید تجارت خارجی تبدیل کند.

نشانه‌های این ظرفیت را می‌توان در آمار صادرات استان کردستان مشاهده کرد. در سال ۱۴۰۳ بیش از ۲۲۲ هزار تن محصولات کشاورزی به ارزش ۷۸ میلیون دلار از استان صادر شد که ۷۵ درصد آن از مرز باشماق انجام گرفت. این رقم نسبت به سال قبل ۹ درصد رشد نشان می‌دهد. همچنین در سال‌های گذشته بیش از ۴۵۶ هزار تن محصولات کشاورزی به ارزش ۲۱۲ میلیون دلار از مرزهای استان صادر شده که بیش از ۷۱ درصد آن سهم باشماق بوده است.

باین حال، تبدیل شدن به «دروازه تجارت ایران با اقلیم

فرصت پیش روی بانه و مریوان زمانی اهمیت بیشتری پیدامی‌کند که روندهای اقتصادی اقلیم کردستان مورد توجه قرار گیرد. دولت اقلیم برای افق ۲۰۳۰ مجموعه‌ای از پروژه‌های گسترده در حوزه انرژی، ساخت‌وساز، حمل‌ونقل، شهرک‌های صنعتی و زیرساخت‌های لجستیکی تعریف کرده است. چنین پروژه‌هایی نیاز گسترده‌ای به مصالح ساختمانی، محصولات فلزی، مواد غذایی، تجهیزات صنعتی و خدمات فنی ایجاد می‌کنند؛ حوزه‌هایی که تولیدکنندگان ایرانی در آن مزیت رقابتی قابل توجهی دارند.

صنعتی بانه و مریوان، توسعه باشماق به عنوان ستون اصلی راهبرد اقتصادی منطقه تعریف شود. مدیران منطقه آزاد بارها اعلام کرده‌اند که یکی از اهداف اصلی این طرح، تبدیل باشماق به یک مرکز لجستیکی در مقیاس ملی و بین‌المللی است. بر اساس برنامه‌های اعلام شده، ایجاد پایانه‌های صادراتی، مراکز پردازش کالا، نمایشگاه‌های دائمی محصولات ایرانی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل می‌تواند این مرز را از یک گذرگاه ساده تجاری به یک مرکز توزیع منطقه‌ای تبدیل کند.

تثبیت مالکیت بیش از ۴ هزار هکتار از اراضی منطقه آزاد؛ گامی در مسیر امنیت سرمایه‌گذاری و حکمرانی نوین زمین

## زمین؛ حلقه پنهان توسعه در ارس

در نگاه نخست، خبر صدور ۳۰ فقره سند مالکیت تک‌برگی برای ۴ هزار و ۱۰۸ هکتار از اراضی منطقه آزاد ارس شاید صرفاً یک رویداد اداری و ثبتی به نظر برسد؛ خبری که معمولاً در میان انبوه اطلاعیه‌های سازمانی گم می‌شود و کمتر به تیتیر نخست رسانه‌ها راه پیدا می‌کند. اما در پس این اقدام، مسئله‌ای قرار دارد که بسیاری از اقتصاددانان آن را یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازهای توسعه پایدار می‌دانند؛ شفافیت در مالکیت زمین.



تجربه اقتصادهای موفق جهان نشان داده است که توسعه صرفاً از دل کارخانه‌ها، بزرگراه‌ها و پروژه‌های عمرانی بیرون نمی‌آید. پیش از آغاز هر سرمایه‌گذاری، یک پرسش بنیادین مطرح است: مالک زمین چه کسی است؟ آیا حدود مالکیت مشخص است؟ آیا در آینده امکان بروز اختلافات حقوقی وجود دارد؟ پاسخ روشن به این پرسش‌ها، بخشی از زیرساخت نامرئی توسعه را شکل می‌دهد؛ زیرساختی که اگر وجود نداشته باشد، حتی بزرگ‌ترین پروژه‌های اقتصادی نیز با ریسک و عدم قطعیت مواجه خواهند شد.

در همین چارچوب، صدور اسناد مالکیت برای بیش از چهار هزار هکتار از اراضی واقع در محدوده مصوب شهرستان مرند را باید فراتر از یک اقدام ثبتی تلقی کرد. این اسناد که به نام سازمان منطقه آزاد ارس صادر شده‌اند، بخشی از فرآیند بزرگ‌تر ساماندهی مالکیت اراضی، اجرای قانون جامع کاداستر و ایجاد بستر مطمئن برای سرمایه‌گذاری در یکی از مهم‌ترین مناطق آزاد کشور به شمار می‌روند.

منطقه آزاد ارس طی سال‌های گذشته تلاش کرده جایگاه خود را به عنوان قطب صنعتی، تجاری و لجستیکی شمال غرب ایران تثبیت کند. همجواری با کشورهای قفقاز، دسترسی به بازارهای منطقه‌ای، قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی و نزدیکی به مرزهای ارمنستان و جمهوری آذربایجان، مزیت‌هایی هستند که این منطقه را به یکی از مهم‌ترین نقاط ژئواکونومیک ایران تبدیل کرده‌اند. با این حال، بهره‌برداری کامل از این ظرفیت‌ها بدون وجود چارچوب‌های حقوقی شفاف ممکن نیست.

سرمایه‌گذاری بیش از هر چیز به اطمینان نیاز دارد. سرمایه‌گذار می‌تواند با نوسانات بازار، تغییرات قیمت یا حتی چالش‌های اقتصادی کنار بیاید، اما ابهام در وضعیت حقوقی زمین معمولاً یکی از عوامل بازدارنده برای ورود سرمایه محسوب می‌شود. به همین دلیل است که بسیاری از کشورهای طی دهه‌های اخیر اصلاح نظام مالکیت و ثبت اراضی را در اولویت برنامه‌های توسعه‌ای خود قرار داده‌اند.

اقدام اخیر منطقه آزاد ارس نیز در همین راستا قابل ارزیابی است. اراضی مشمول این اسناد شامل مناطق و روستاهای گلین قیه، عربان تپه، زال، دیزج قربان،

یکان‌کهریز، کراب، مراتع یکان سعدی، شامقو و اصل‌کندی است؛ محدوده‌هایی که بخشی از ظرفیت توسعه آینده منطقه آزاد ارس را در خود جای داده‌اند. تعیین تکلیف مالکیت این اراضی می‌تواند مسیر برنامه‌ریزی برای اجرای پروژه‌های زیرساختی، صنعتی و سرمایه‌گذاری را هموارتر کند.

از سوی دیگر، این اقدام را باید در چارچوب اجرای قانون جامع کاداستر نیز مورد توجه قرار داد. طرح کاداستر که با هدف ثبت دقیق اطلاعات مالکیتی،

تعیین حدود اراضی و ایجاد بانک اطلاعاتی جامع زمین در کشور دنبال می‌شود، یکی از مهم‌ترین برنامه‌های اصلاحی در حوزه مدیریت اراضی محسوب می‌شود. اجرای موفق این طرح می‌تواند نقش مهمی در کاهش اختلافات مالکیتی، جلوگیری از تصرفات غیرقانونی و افزایش شفافیت اقتصادی ایفا کند.

در بسیاری از نقاط جهان، امنیت حقوق مالکیت یکی از شاخص‌های اصلی سنجش کیفیت محیط کسب‌وکار به شمار می‌رود. هرچه وضعیت مالکیت

دارایی‌ها شفاف‌تر باشد، امکان جذب سرمایه، تأمین مالی پروژه‌ها و برنامه‌ریزی بلندمدت افزایش می‌یابد. به همین دلیل، کارشناسان توسعه معتقدند که ثبت رسمی مالکیت زمین نه یک اقدام اداری، بلکه بخشی از فرآیند توسعه اقتصادی است.

موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به هزینه‌های ناشی از اختلافات مالکیتی توجه کنیم. پرونده‌های طولانی قضایی، توقف پروژه‌های عمرانی، تعارض میان دستگاه‌های مختلف و

شکل‌گیری تصرفات غیرقانونی از جمله پیامدهایی هستند که می‌توانند سال‌ها روند توسعه را با اختلال مواجه کنند. در چنین شرایطی، سنددار شدن اراضی و تعیین دقیق مالکیت، راهکاری برای کاهش این هزینه‌ها و افزایش کارایی نظام مدیریت زمین محسوب می‌شود.

در عین حال، نباید از نقش این فرآیند در حفاظت از دارایی‌های عمومی غافل شد. اراضی دولتی یکی از مهم‌ترین سرمایه‌های کشور به شمار می‌روند و وصیانت از آن‌ها نیازمند ثبت دقیق، مستندسازی و تعیین حدود قانونی است. صدور اسناد تک‌برگی برای این اراضی، علاوه بر تثبیت مالکیت، امکان نظارت مؤثرتر و جلوگیری از هرگونه تعرض احتمالی را نیز فراهم می‌کند. با این حال، واقعیت آن است که توسعه اقتصادی صرفاً با صدور اسناد مالکیت محقق نمی‌شود. مناطق آزاد برای ایفای نقش مؤثر در اقتصاد ملی به مجموعه‌ای از عوامل مکمل نیاز دارند؛ از زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک گرفته تا تسهیل مقررات، جذب سرمایه، توسعه صنایع صادرات‌محور و اتصال به زنجیره‌های منطقه‌ای تجارت. اما آنچه مسلم است، بدون شفافیت مالکیت زمین، بسیاری از این اهداف با مانع مواجه خواهند شد.

از این منظر، اقدام اخیر منطقه آزاد ارس را می‌توان بخشی از فرآیند بلندمدت ایجاد زیرساخت‌های نرم توسعه دانست؛ زیرساخت‌هایی که شاید کمتر از پروژه‌های عمرانی دیده شوند، اما در عمل تأثیر عمیق‌تری بر آینده اقتصادی مناطق دارند. در جهانی که رقابت برای جذب سرمایه روزبه‌روز شدیدتر می‌شود، اعتماد و اطمینان حقوقی به یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی تبدیل شده است.

صدور ۳۰ فقره سند مالکیت تک‌برگی برای بیش از ۴ هزار هکتار از اراضی منطقه آزاد ارس را باید در همین چارچوب تحلیل کرد؛ اقدامی که نه فقط یک موفقیت ثبتی، بلکه گامی در مسیر تقویت امنیت سرمایه‌گذاری، ارتقای شفافیت حقوقی و آماده‌سازی بستر توسعه آینده در یکی از راهبردی‌ترین مناطق آزاد کشور به شمار می‌رود. در بسیاری از موارد، توسعه از همان جایی آغاز می‌شود که مالکیت زمین روشن، شفاف و غیرقابل تردید باشد.

## تغییر ساختار منطقه ویژه به آزاد در دوغارون



تصمیم اخیر برای آغاز رسمی و یکپارچه فعالیت‌های گمرکی در منطقه آزاد دوغارون، صرفاً یک تغییر اداری نیست؛ بلکه نشانه‌ای از یک چرخش ساختاری در سیاست‌گذاری مناطق ویژه اقتصادی ایران است. این تحول که هم‌زمان با تغییر ماهیت حقوقی این منطقه از «منطقه ویژه» به «منطقه آزاد کامل» رخ داده، می‌تواند الگوی حکمرانی گمرکی در مرزهای شرقی کشور را دگرگون کند، اما در عین حال پرسش‌های جدی درباره کارآمدی، شفافیت و آثار اقتصادی آن ایجاد کرده است.

در تازه‌ترین تحولات زیرساختی و نهادی، فعالیت‌های گمرکی در منطقه آزاد دوغارون به صورت رسمی، متمرکز و تحت ساختار واحد آغاز شده است. این اقدام در حالی صورت گرفته که طبق داده‌های اولیه اعلام شده از نهادهای مرتبط، حجم تردد کالا در این گذرگاه مرزی طی سال گذشته بیش از ۳۰۸ میلیون تن کالا برآورد شده و حدود ۲۰۱ میلیارد دلار مبادلات تجاری از این مسیر عبور کرده است.

تحلیلگران معتقدند یکپارچه‌سازی فرآیندهای گمرکی می‌تواند زمان ترخیص کالا را از میانگین فعلی ۷۲ ساعت به حدود ۳۶ تا ۴۸ ساعت کاهش دهد؛ هرچند تجربه مناطق مشابه نشان می‌دهد که این کاهش زمان تنها در صورت اصلاح هم‌زمان نظام دیجیتال و حذف موازی‌کاری‌های نهادی محقق می‌شود.

از سوی دیگر، تغییر ساختار دوغارون از «منطقه ویژه» به «منطقه آزاد کامل»، پیامدهای مهمی در حوزه سیاست تجاری دارد. بر اساس برآوردهای تطبیقی با مناطق مشابه در کشور، چنین تغییری وضعیتی معمولاً باعث افزایش ۲۰ تا ۳۵ درصدی حجم واردات رسمی در سه سال نخست می‌شود، اما در مقابل، اگر نظام نظارت گمرکی به درستی طراحی نشود، احتمال رشد واردات غیرمولد نیز افزایش می‌یابد.

در همین چارچوب، برخی کارشناسان هشدار می‌دهند که توسعه سریع مناطق آزاد بدون تقویت زیرساخت‌های نظارتی می‌تواند به شکل‌گیری «جزایر اقتصادی کم‌پیوند» منجر شود؛ وضعیتی که در آن جریان کالا از اقتصاد ملی جدا شده و اثرگذاری آن بر تولید داخلی محدود می‌شود.

از منظر مالی، انتظار می‌رود درآمدهای گمرکی منطقه دوغارون در صورت اجرای کامل ساختار جدید، از حدود ۴۵۰ میلیون دلار سالانه به بیش از ۷۰۰ تا ۷۵۰ میلیون دلار در افق میان‌مدت افزایش یابد. با این حال، این رشد وابسته به میزان شفافیت در ثبت تراکنش‌ها و کاهش فرارهای تعرفه‌ای خواهد بود.

نکته کلیدی در این تحول، نه صرفاً افزایش فعالیت گمرکی، بلکه «تغییر فلسفه حکمرانی مرزی» است. ایران طی سال‌های گذشته تلاش کرده با توسعه مناطق آزاد، نقش خود را در زنجیره تجارت

منطقه‌ای تقویت کند؛ اما تجربه نشان داده که بدون هماهنگی کامل میان گمرک، سازمان‌های نظارتی و نهادهای مالی، این مناطق گاهی به نقاط اصطکاک سیاستی تبدیل می‌شوند.

در مورد دوغارون، سه چالش اصلی قابل شناسایی است:

۱. چالش نهادی: هم‌پوشانی وظایف میان گمرک و مدیریت منطقه آزاد
  ۲. چالش زیرساختی: محدودیت در سیستم‌های هوشمند کنترل کالا
  ۳. چالش شفافیت: نبود داده‌های برخط و قابل رصد برای تجارت مرزی
- در مقابل، فرصت‌های بالقوه نیز قابل توجه‌اند. موقعیت جغرافیایی دوغارون در مسیر کریدور شرق غرب، آن را به یکی از نقاط کلیدی اتصال ایران به بازارهای آسیای مرکزی تبدیل کرده است. در صورت مدیریت صحیح، این منطقه می‌تواند سهم قابل توجهی در افزایش حداقل ۵ تا ۸ درصدی تجارت مرزی شرق کشور طی پنج سال آینده داشته باشد.

رسمی شدن ساختار گمرکی و ارتقای دوغارون به منطقه آزاد کامل، یک نقطه عطف در سیاست تجاری ایران محسوب می‌شود. اما این نقطه عطف، همان قدر که ظرفیت رشد دارد، ریسک ساختاری نیز به همراه دارد. موفقیت این پروژه نه در تغییر عنوان حقوقی، بلکه در توانایی کشور برای ایجاد یک نظام گمرکی شفاف، دیجیتال و یکپارچه تعریف خواهد شد؛ نظامی که اگر ناقص اجرا شود، به جای تسهیل تجارت، به گره تازه‌ای در مسیر تجارت خارجی ایران تبدیل خواهد شد.

### بمب خبری مناطق آزاد در سال ۱۴۰۵؛

### حسین فروزان در آستانه بازگشت به ماکو

تجارت جهان بر اساس اطلاعات اختصاصی «تجارت جهانی»، حسین فروزان به زودی به عنوان مدیرعامل منطقه آزاد ماکو منصوب خواهد شد؛ خبری که در صورت نهایی شدن، می‌تواند یکی از مهم‌ترین تحولات مدیریتی مناطق آزاد کشور در سال ۱۴۰۵ باشد.

فروزان پیش از این نیز سکان مدیریت منطقه آزاد ماکو را بر عهده داشته و از مدیران شناخته‌شده و آشنا با ظرفیت‌ها، مزیت‌ها و چالش‌های این منطقه به شمار می‌رود. به همین دلیل، بازگشت احتمالی وی به این منطقه آزاد از هم‌اکنون مورد توجه فعالان اقتصادی، سرمایه‌گذاران و ناظران حوزه مناطق آزاد قرار گرفته است.

منطقه آزاد ماکو به عنوان بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران و یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری و ترانزیتی کشور در شمال غرب، نقش مهمی در توسعه تجارت، ترانزیت و جذب سرمایه‌گذاری ایفا می‌کند. همجواری با مرزهای بین‌المللی و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم منطقه‌ای، جایگاه ویژه‌ای برای این منطقه در اقتصاد کشور ایجاد کرده است.

در سال‌های اخیر، موضوع توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، تسهیل سرمایه‌گذاری و تقویت نقش ماکو در تجارت منطقه‌ای از مهم‌ترین مطالبات فعالان اقتصادی بوده است. از این رو، انتخاب مدیرعامل جدید برای این منطقه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و می‌تواند بر روند اجرای برنامه‌های توسعه‌ای آن تأثیرگذار باشد.

اگرچه تاکنون خبر این انتصاب به صورت رسمی اعلام نشده، اما منابع آگاه از نهایی شدن فرآیند انتخاب حسین فروزان و معرفی قریب‌الوقوع وی به عنوان مدیرعامل منطقه آزاد ماکو خبر می‌دهند. در صورت صدور حکم نهایی، بازگشت فروزان به ماکو را می‌توان یکی از مهم‌ترین جابه‌جایی‌های مدیریتی حوزه مناطق آزاد در سال جاری دانست؛ انتصابی که نگاه‌ها را به آینده بزرگ‌ترین منطقه آزاد کشور معطوف خواهد کرد.



تجارت جهانی، بررسی می‌کند

## انزلی روی ریل توسعه

**تجارت جهانی** در شرایطی که اقتصاد ایران با محدودیت‌های سرمایه‌گذاری خارجی و نوسانات داخلی دست‌وپنجه نرم می‌کند، اعلام اجرای یک بسته بزرگ سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد انزلی توجه تحلیلگران اقتصادی را به خود جلب کرده است. بر اساس اعلام رسمی مدیرعامل این منطقه، بیش از ۳۰ پروژه سرمایه‌گذاری، صنعتی، زیرساختی و اجتماعی با مجموع سرمایه‌گذاری حدود ۶ هزار میلیارد تومان یا وارد فاز بهره‌برداری شده‌اند یا رسماً عملیات اجرایی آن‌ها آغاز شده است. این بسته، علاوه بر اثرات مستقیم اقتصادی، می‌تواند به عنوان یک محرک منطقه‌ای برای بازاریابی زنجیره ارزش در شمال کشور عمل کند.



## ترکیب پروژه‌ها؛ از صنعت تا مسئولیت اجتماعی

یکی از نکات قابل توجه در این بسته سرمایه‌گذاری، تنوع ماهیتی پروژه‌هاست. اعلام رسمی نشان می‌دهد که علاوه بر پروژه‌های صنعتی و زیرساختی، چندین پروژه در حوزه مسئولیت اجتماعی نیز تعریف شده است.

این ترکیب چندلایه، از منظر سیاست‌گذاری توسعه‌ای اهمیت دارد. در بسیاری از مناطق آزاد، تمرکز صرف بر پروژه‌های صنعتی باعث شکل‌گیری شکاف‌های اجتماعی می‌شود، اما ورود پروژه‌های اجتماعی می‌تواند نقش مکمل در افزایش پذیرش عمومی سرمایه‌گذاری‌ها داشته باشد.

در تحلیل اقتصادی، چنین ترکیبی معمولاً به افزایش «سرمایه اجتماعی توسعه» منجر می‌شود؛ عاملی که در بلندمدت نرخ موفقیت پروژه‌های صنعتی را نیز افزایش می‌دهد.

## اشتغال‌زایی؛ اثر مستقیم و غیرمستقیم

بر اساس اعلام رسمی، این پروژه‌ها به ایجاد اشتغال برای «صدها نفر» منجر خواهند شد. اگر این عدد را به صورت محافظه‌کارانه بین ۳۰۰ تا ۷۰۰ شغل مستقیم

در نظر بگیریم، می‌توان اثر اشتغال غیرمستقیم را نیز چند برابر این مقدار برآورد کرد.

در ادبیات اقتصاد توسعه، ضریب تکاثری اشتغال در پروژه‌های زیرساختی و صنعتی معمولاً بین ۱.۵ تا ۳ است. بر این اساس، این بسته سرمایه‌گذاری می‌تواند در مجموع بین ۵۰۰ تا بیش از ۲۰۰۰ فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند؛ به‌ویژه در

بخش‌های لجستیک، حمل‌ونقل، خدمات پشتیبانی و پیمانکاری.

## اثرات منطقه‌ای؛ تقویت نقش گیلان در زنجیره تجارت شمال

موقعیت جغرافیایی منطقه آزاد انزلی در حاشیه دریای خزر، این منطقه را به یک گره مهم در مسیرهای تجاری شمال جنوب تبدیل کرده است. توسعه

زیرساخت‌های جدید می‌تواند نقش این منطقه را در اتصال ایران به بازارهای اوراسیا تقویت کند.

از منظر تجارت منطقه‌ای، افزایش ظرفیت‌های بندری و لجستیکی به معنای کاهش هزینه مبادله و افزایش سرعت گردش کالا است. در صورت تکمیل این پروژه‌ها، احتمال افزایش سهم این منطقه در تجارت دریایی شمال کشور قابل توجه خواهد بود.

## حکم قطعی ۷۴ ضربه شلاق

## برای مدیرعامل «بومی»

## منطقه آزاد



تجارت جهانی؛ بر اساس رأی صادرشده از شعبه تجدیدنظر، محکومیت «ع.ک»، مدیرعامل پیشین منطقه آزاد ... در پرونده‌ای مرتبط با موضوع قیمت‌گذاری اراضی با مبلغی پایین‌تر از قیمت پایه و ایجاد زمینه تضییع حقوق و اموال دولتی مورد تأیید قرار گرفت.

این پرونده ابتدا در دادگاه کیفری مورد رسیدگی قرار گرفت و پس از بررسی اتهامات مطرح‌شده، برای «ع.ک» حکم ۷۴ ضربه شلاق تعزیری صادر شد. پس از صدور این رأی، محکومان پرونده نسبت به تصمیم دادگاه بدوی اعتراض کرده و درخواست رسیدگی در مرحله تجدیدنظر را مطرح کردند.

دادگاه تجدیدنظر پس از بررسی پرونده، اظهارات طرفین و دلایل ارائه‌شده، اعلام کرد اعتراض مطرح‌شده موجب نقض رأی بدوی نمی‌شود. بر همین اساس، دادگاه تجدیدنظر رأی صادرشده در مرحله نخست را تأیید کرد.

بر اساس مفاد رأی نهایی، مجازات تعیین‌شده برای «ع.ک» همان ۷۴ ضربه شلاق تعزیری باقی مانده است. این نوع مجازات در دسته مجازات‌های تعزیری قرار می‌گیرد و میزان و نحوه اجرای آن مطابق حکم صادرشده و مقررات مربوط انجام خواهد شد.

تأیید حکم در مرحله تجدیدنظر به این معناست که پرونده از مسیر عادی اعتراض قضایی عبور کرده و رأی صادرشده قطعی محسوب می‌شود.

وی پیشتر توسط سربازان گمنام امام‌زمان در مرکز استان و چند سال پیش، دستگیر شده بود.

## خزر و کریدور شمال. جنوب؛ فرصتی که می‌تواند اقتصاد ایران را متحول کند

رشد اقتصادی محسوب می‌شود. بسیاری از اقتصاددانان معتقدند که در شرایط فعلی، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی می‌تواند اثری مشابه سرمایه‌گذاری مستقیم در بخش تولید داشته باشد.

با این حال، تحقق این اهداف نیازمند برنامه‌ریزی بلندمدت است. یکی از ضعف‌های تاریخی در حوزه توسعه زیرساختی کشور، نگاه کوتاه‌مدت به پروژه‌های کلان بوده است. در حالی که کشورهایی مانند چین، ترکیه و امارات برنامه‌های چنددهه‌ساله برای توسعه مسیرهای تجاری خود تدوین کرده‌اند، بسیاری از طرح‌های ایران همچنان تحت تأثیر تغییر دولت‌ها و اولویت‌های مقطعی قرار می‌گیرند. کارشناسان معتقدند توسعه حوزه خزر نیز نیازمند یک نقشه راه جامع و فرادولتی است که بتواند اهداف، منابع مالی و الزامات اجرایی را برای چند دهه آینده مشخص کند. در این میان، بخش خصوصی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. تجربه جهانی نشان می‌دهد که دولت‌ها به تنهایی قادر به ایجاد تحول در حوزه لجستیک و تجارت نیستند. سرمایه‌گذاری در بنادر، انبارها، مراکز توزیع، ناوگان حمل‌ونقل و خدمات پشتیبانی زمانی شتاب می‌گیرد که بخش خصوصی انگیزه و امنیت لازم برای حضور در این حوزه را داشته باشد. به همین دلیل، ایجاد محیطی پایدار برای سرمایه‌گذاری و کاهش موانع اداری باید در کنار توسعه زیرساخت‌های فیزیکی مورد توجه قرار گیرد.

موضوع مهم دیگر، رقابت‌پذیری کشورهای منطقه است. در حالی که ایران از موقعیتی ممتاز برخوردار است، کشورهای همسایه نیز بیکار ننشسته‌اند. جمهوری آذربایجان، قزاقستان، روسیه و حتی برخی کشورهای حوزه خلیج فارس در حال توسعه مسیرهای جایگزین برای جذب جریان‌های تجاری هستند. در چنین فضایی، تأخیر در تکمیل پروژه‌های زیرساختی می‌تواند به از دست رفتن بخشی از فرصت‌های موجود منجر شود.

واقعیت این است که دریای خزر دیگر صرفاً یک پهنه آبی در شمال ایران نیست؛ بلکه به یکی از میدان‌های اصلی رقابت اقتصادی و ترانزیتی منطقه تبدیل شده است. آینده تجارت منطقه تا حد زیادی به کشورهایی وابسته خواهد بود که بتوانند سریع‌تر و کارآمدتر خود را با تحولات جدید تطبیق دهند. ایران نیز اگر بخواهد از مزیت جغرافیایی خود بهره کامل ببرد، باید نگاه تازه‌ای به ظرفیت‌های خزر و کریدور شمال-جنوب داشته باشد.

## تجارت جهانی

در شرایطی که اقتصاد جهانی بیش از هر زمان دیگری به شبکه‌های حمل‌ونقل و کریدورهای تجاری وابسته شده است، موقعیت جغرافیایی کشورها به یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی آنها تبدیل شده است. کشورهایی که در مسیر تجارت بین‌المللی قرار دارند، امروزه تنها از درآمدهای ترانزیتی بهره‌مند می‌شوند، بلکه با جذب سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها و افزایش مبادلات اقتصادی، جایگاه خود را در اقتصاد جهانی ارتقا داده‌اند. ایران نیز به واسطه موقعیت راهبردی خود میان شرق و غرب و همچنین اتصال آب‌های آزاد جنوبی به کشورهای شمالی، از ظرفیت‌های کم‌نظیری برخوردار است؛ ظرفیتی‌هایی که بخش مهمی از آنها در سواحل دریای خزر و به‌ویژه در کریدور شمال-جنوب متمرکز شده‌اند.

در سال‌های اخیر بارها از اهمیت کریدور بین‌المللی شمال-جنوب سخن گفته شده است؛ مسیری که هند را از طریق ایران به روسیه، قفقاز و در نهایت بازارهای اروپایی متصل می‌کند. این کریدور در مقایسه با مسیر سنتی عبور کالا از کانال سوئز، می‌تواند زمان حمل‌ونقل را به شکل محسوسی کاهش دهد و هزینه‌های تجاری را برای صادرکنندگان و واردکنندگان پایین بیاورد. در چنین ساختاری، استان گیلان و به‌ویژه شهرستان آستارا از جایگاهی ویژه برخوردارند. آستارا یکی از معدود نقاط کشور است که هم‌زمان به شبکه جاده‌ای، ریلی و دریایی دسترسی دارد. این ویژگی، آن را به نمونه‌ای کم‌نظیر از حمل‌ونقل ترکیبی تبدیل کرده است؛ الگویی که در اقتصادهای پیشرفته به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای کاهش هزینه‌های لجستیک شناخته می‌شود. در بسیاری از کشورها، مناطقی که امکان اتصال مستقیم میان ریل، جاده و دریا را فراهم می‌کنند، به مراکز بزرگ تجاری و صنعتی تبدیل شده‌اند. آستارا نیز از چنین ظرفیتی برخوردار است. اما هنوز فاصله قابل توجهی میان ظرفیت‌های بالقوه و بهره‌برداری عملی از این مزیت وجود دارد.

در واقع مسئله اصلی تنها آستارا نیست؛ بلکه کل حوزه دریای خزر با چنین چالشی روبه‌رو است. با وجود آنکه بنادر شمالی کشور طی سال‌های گذشته توسعه یافته‌اند و سرمایه‌گذاری‌های مختلفی در زیرساخت‌های بندری و حمل‌ونقل انجام شده، سهم دریای خزر از تجارت خارجی ایران همچنان در سطحی محدود باقی مانده است. این وضعیت در حالی است که خزر می‌تواند به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجاری ایران با روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و



سایر کشورهای منطقه تبدیل شود.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر آشکار می‌شود که تحولات ژئوپلیتیکی سال‌های اخیر مورد توجه قرار گیرد. جنگ اوکراین، تغییر مسیرهای تجاری، افزایش تنش‌ها در برخی گذرگاه‌های سنتی و تلاش کشورها برای تنوع‌بخشی به مسیرهای حمل‌ونقل، باعث شده کریدور شمال-جنوب بیش از گذشته مورد توجه بازیگران منطقه‌ای قرار گیرد. هند، روسیه و بسیاری از کشورهای آسیایی به دنبال مسیرهایی هستند که بتوانند وابستگی آنها به برخی گذرگاه‌های پرریسک را کاهش دهد. ایران در این میان از یک مزیت طبیعی برخوردار است؛ مزیتی که در صورت مدیریت صحیح می‌تواند درآمدهای قابل توجهی برای کشور ایجاد کند.

اما توسعه تجارت خزر تنها به معنای افزایش درآمدهای ترانزیتی نیست. فعال شدن کامل این ظرفیت می‌تواند آثار گسترده‌تری بر اقتصاد کشور داشته باشد. توسعه بنادر، ایجاد مراکز لجستیکی، گسترش صنایع پشتیبان، افزایش اشتغال در مناطق شمالی و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی از جمله پیامدهای اقتصادی چنین رویکردی خواهد بود. تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد که توسعه کریدورهای حمل‌ونقل معمولاً به شکل‌گیری خوشه‌های صنعتی و تجاری در اطراف آنها منجر می‌شود؛ موضوعی که می‌تواند برای استان‌های شمالی ایران نیز رخ دهد.

از سوی دیگر، کاهش هزینه حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین عوامل افزایش رقابت‌پذیری کالاها در بازارهای جهانی است. هر اندازه زمان و هزینه جابه‌جایی کالا کاهش یابد، امکان حضور تولیدکنندگان در بازارهای جدید بیشتر می‌شود. به همین دلیل توسعه مسیرهای ترانزیتی تنها یک پروژه حمل‌ونقلی نیست، بلکه بخشی از راهبرد کلان