

آستارا؛ گره‌ای که می‌تواند نقشه ترابری منطقه را دگرگون کند



پنج استان در مسیر اقتصاد انزلی



پاریسان؛ در انتظار تضمین زیرساخت‌های حیاتی



تجارت جهان

یکشنبه ۷ تیر ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۵۵ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

دهکده‌ای برای آینده یا تکرار وعده‌ها؟



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

info@TejarateJahani.Com

28-06-2026

www.TejarateJahani.Com



سندی برای سرمایه؛ آیا مهران به دروازه تازه اقتصاد مرزی بدل می‌شود؟

تثبیت مالکیت اراضی، نخستین گام برای دگرگونی سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد

چگونه منطقه آزاد ارس در حال بازتعریف اقتصاد کشاورزی ایران است؟

نبض اقتصاد کشاورزی کشور در دست ارس

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

اقتصاد رویداد؛ حلقه گمشده توسعه پایدار منطقه آزاد کیش

شهر هشت ضلعی آینده؛ آیا اکساگون نقشه تجارت جهانی را بازنویسی می‌کند؟



تجارت جهان در ساحل شمال غربی دریای سرخ، جایی که امروز هنوز جرتقیل هاوماشین آلات سنگین بر چشم انداز بیابان چیره اند، عربستان سعودی در حال ساخت شهری است که اگر مطابق برنامه پیش برود، می‌تواند مفهوم «منطقه ویژه اقتصادی» را برای همیشه دگرگون کند. نام آن اکساگون است؛ شهری صنعتی با طرحی هشت ضلعی که بخشی از آن بر روی آب ساخته خواهد شد و از آن به عنوان بزرگترین سازه شناور جهان یاد می‌شود.

اکساگون یکی از ارکان اصلی پروژه عظیم «نشوم» است؛ طرحی که در چارچوب چشم‌انداز ۲۰۴۰ عربستان دنبال می‌شود و برآورد می‌شود صدها میلیارد دلار سرمایه به خود جذب کند. این شهر صنعتی بر زمینی به وسعت ۴۸ کیلومتر مربع شکل می‌گیرد و در قلب آن بندری قرار دارد که قرار است ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۱.۵ تا ۳.۵ میلیون کانتینر استاندارد (TEU) را داشته باشد؛ ظرفیتی که آن را در ردیف مهمترین مراکز لجستیکی دریای سرخ قرار می‌دهد.

اما آنچه اکساگون را از مناطق آزاد سنتی متمایز می‌کند، صرفاً ابعاد آن نیست. این پروژه وعده می‌دهد کارخانه‌ها از همان روز نخست با هوش مصنوعی، رباتیک، اینترنت اشیا و سامانه‌های خودکار حمل‌ونقل فعالیت کنند؛ نه آنکه سالها بعد به این فناوری‌ها مجهز شوند. انرژی مورد نیاز نیز قرار است به طور کامل از منابع تجدیدپذیر تأمین شود؛ هدفی که در صورت تحقق، اکساگون را به یکی از نخستین شهرهای صنعتی کم‌کربن جهان تبدیل خواهد کرد.

با این حال، جاه طلبی همیشه با تردید همراه است. برخی تحلیلگران معتقدند هزینه‌های سنگین، کاهش سرمایه‌گذاری خارجی و بازنگرایی در اولویت‌های پروژه، تحقق کامل این چشم‌انداز را با چالش روبه‌رو کرده است. در ماه‌های اخیر، برخی بخش‌های نئوم کوچکی با بازطراحی شده‌اند، هرچند اکساگون همچنان در میان اولویت‌های راهبردی ریاض باقی مانده است.

یادداشت روز

اثرات خاموشی و کمبود انرژی در تابستان بر مناطق آزاد ایران

می‌دهند. این مسئله می‌تواند در بلندمدت از سرعت توسعه مناطق آزاد ایران بکاهد. بخش خدمات نیز از این شرایط بی‌تأثیر نیست. مراکز تجاری، هتل‌ها، مراکز گردشگری، انبارهای سردخانه‌ای و شرکت‌های حمل‌ونقل مستقر در مناطق آزاد برای ارائه خدمات باکیفیت به برق پایدار وابسته‌اند. خاموشی‌ها علاوه بر افزایش هزینه استفاده از ژنراتورهای اضطراری، کیفیت خدمات را کاهش داده و رضایت فعالان اقتصادی و گردشگران را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در مناطقی که اقتصاد آن‌ها بر تجارت و گردشگری استوار است، چنین اختلالاتی می‌تواند آثار اقتصادی گسترده‌ای به همراه داشته باشد. با این حال، این چالش می‌تواند فرصتی برای اصلاح سیاست‌های انرژی در مناطق آزاد نیز باشد. توسعه نیروگاه‌های خورشیدی، استفاده از سامانه‌های تولید پراکنده، سرمایه‌گذاری در نیروگاه‌های سیکل ترکیبی، ایجاد ریزشکبه‌های برق و ارائه مشوق‌های ویژه برای سرمایه‌گذاری در انرژی‌های تجدیدپذیر از جمله راهکارهایی است که می‌تواند وابستگی این مناطق به شبکه سراسری را کاهش دهد. مناطق آزاد به دلیل برخورداری از اختیارات بیشتر و فضای مناسب برای جذب سرمایه، ظرفیت تبدیل شدن به الگوی مدیریت انرژی کشور را دارند. در نهایت، تحقق اهداف مناطق آزاد بدون تأمین پایدار انرژی امکان‌پذیر نخواهد بود. اگرچه مدیریت مصرف برق در شرایط ناترازی ضروری است، اما صنایع صادرات‌محور و مناطق آزاد باید در اولویت برنامه‌ریزی برای تأمین انرژی قرار گیرند. حفظ تولید، تداوم صادرات و تقویت اعتماد سرمایه‌گذاران، مستلزم ایجاد زیرساختی مطمئن و پایدار در حوزه انرژی است؛ زیرساختی که می‌تواند موتور محرک رشد اقتصادی و افزایش رقابت‌پذیری مناطق آزاد ایران در سال‌های آینده باشد.



محسن میرزایی جمارانی روزنامه‌نگار

تجارت جهان مناطق آزاد ایران با هدف توسعه صادرات، جذب سرمایه‌گذاری، انتقال فناوری و رونق تولید شکل گرفته‌اند و نقش مهمی در پیوند اقتصاد کشور با بازارهای بین‌المللی ایفا می‌کنند. با این حال، در سال‌های اخیر تشدید ناترازی انرژی، به‌ویژه در فصل تابستان، به یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی این مناطق تبدیل شده است. خاموشی‌های برنامه‌ریزی شده و محدودیت در تأمین برق، علاوه بر کاهش بهره‌وری واحدهای صنعتی، بر اعتبار اقتصادی و جذابیت سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد نیز تأثیر منفی گذاشته است. بخش قابل توجهی از صنایع مستقر در مناطق آزاد در حوزه‌های تولیدی، فراوری، بسته‌بندی، صنایع غذایی، فولاد، پتروشیمی و لجستیک فعالیت می‌کنند. این واحدها برای حفظ کیفیت تولید و اجرای تعهدات صادراتی به تأمین پایدار انرژی نیاز دارند. هرگونه قطعی برق، حتی برای چند ساعت، می‌تواند موجب توقف خطوط تولید، افزایش ضایعات، آسیب به تجهیزات و تحمیل هزینه‌های سنگین به بنگاه‌های اقتصادی شود. در نتیجه، زمان تحویل کالا به مشتریان خارجی نیز با اختلال مواجه شده و قدرت رقابت صادرکنندگان ایرانی کاهش می‌یابد. از سوی دیگر، مناطق آزاد به دنبال جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی هستند. سرمایه‌گذار پیش از هر چیز به ثبات زیرساخت‌ها توجه می‌کند. هنگامی که کمبود انرژی به یک مشکل مزمن تبدیل شود، ریسک سرمایه‌گذاری افزایش یافته و بخشی از سرمایه‌ها به سمت کشورهای رقیب در منطقه هدایت می‌شود؛ کشورهایی که زیرساخت‌های انرژی پایدارتر و قابل پیش‌بینی‌تری ارائه

یادداشت روز

سایه تورم سه‌رقمی بر اقتصاد ایران؛ آیا شمارش معکوس آغاز شده؟

هم‌زمان، ترکیب تورم در گروه‌های مختلف کالایی نیز تصویری نگران‌کننده ترسیم می‌کند. ثبت تورم حدود ۱۳ درصدی در گروه خوراکی‌ها و نزدیک به ۱۷ درصدی در بخش دخانیات نشان می‌دهد افزایش قیمت‌ها دیگر به چند بازار محدود نیست، بلکه به سبد مصرفی خانوارها سرایت کرده است. در ادبیات اقتصاد، این وضعیت تورم فراگیر (Broad-Based Inflation) نام دارد؛ مرحله‌ای که در آن، افزایش قیمت تقریباً همه کالاها و خدمات رادبر می‌گیرد. تجربه کشورهای گوناگون نشان می‌دهد هرچه تورم فراگیرتر شود، بازگرداندن ثبات به اقتصاد نیز دشوارتر خواهد شد؛ زیرا فشار تورمی از یک یا چند بازار خاص فراتر رفته و در سراسر اقتصاد ریشه می‌دواند. در کنار این تحولات، رشد نقدینگی، کسری بودجه ساختاری، افزایش انتظارات تورمی و کاهش اعتماد به پول ملی همچنان از مهم‌ترین عوامل تشدید تورم به شمار می‌روند. هنگامی که خانوارها و بنگاه‌های اقتصادی انتظار دارند قیمت‌ها همچنان افزایش یابد، رفتار آنها نیز تغییر می‌کند؛ تقاضا برای نگهداری پول کاهش می‌یابد، خریدها به آینده موکول نمی‌شود و سرمایه‌ها به سمت دارایی‌هایی حرکت می‌کنند که ارزش خود را در برابر تورم حفظ می‌کنند. همین رفتارها، خود به موتور تازه‌ای برای افزایش قیمت‌ها تبدیل می‌شود. با این حال، یک گزارش آماری به‌تنهایی برای نتیجه‌گیری قطعی کافی نیست. آنچه اهمیت دارد، استمرار یا توقف این روند در ماه‌های آینده و کیفیت واکنش سیاست‌گذاران پولی و مالی است. اگر اصلاحات ساختاری، کنترل رشد نقدینگی، کاهش کسری بودجه و تقویت اعتماد به پول ملی با جدیت دنبال شود، می‌توان از تشدید فشارهای تورمی جلوگیری کرد. در غیر این صورت، خطر ورود اقتصاد به مرحله‌ای تازه از تورم مزمن و پرشتاب بیش از گذشته افزایش خواهد یافت.



نادیا محمدی معاون سردبیر

تجارت جهان گاهی یک عدد، بیش از آنکه یک داده اقتصادی باشد، نشانه آغاز یک دگرگونی است. ثبت تورم ماهانه ۵.۹ درصدی در خرداد، تنها از افزایش قیمت‌ها خبر نمی‌دهد؛ بلکه این پرسش را پیش‌روی اقتصاد ایران می‌گذارد که آیا کشور در آستانه ورود به رژیم تورمی پرشتاب (Accelerating High-Inflation Regime) قرار گرفته است؛ مرحله‌ای که در آن، تورم بالا به ویژگی پایدار اقتصاد تبدیل می‌شود و مهار آن به مراتب دشوارتر خواهد بود. بر پایه آمارهای منتشرشده، تورم ماهانه به ۵.۹ درصد، تورم نقطه‌به‌نقطه به ۸۸.۴ درصد و تورم سالانه به ۶۲ درصد رسیده است. هر یک از این ارقام به‌تنهایی قابل توجه هستند، اما آنچه بیش از همه نگاه تحلیلگران را به خود جلب می‌کند، فاصله چشمگیر میان تورم نقطه‌به‌نقطه و تورم سالانه است؛ فاصله‌ای که از دید اقتصاددانان می‌تواند نشانه افزایش شتاب تورمی (Inflation Momentum) باشد؛ یعنی روندی که در آن، سرعت افزایش قیمت‌ها هنوز به نقطه اوج خود نرسیده است. در میان این شاخص‌ها، تورم ماهانه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیرا یک شاخص پیش‌نگر (Leading Indicator) به شمار می‌رود؛ شاخصی که می‌تواند مسیر آینده اقتصاد را نشان دهد. اگر نرخ نزدیک به شش درصد ماهانه برای چند ماه متوالی ادامه پیدا کند، بر پایه برآوردهای اقتصادی، احتمال نزدیک شدن نرخ تورم سالانه به سطوح سه‌رقمی دور از انتظار خواهد بود. این یک سناریوی تحلیلی است، نه یک پیش‌بینی قطعی، اما رنگ هشداری است که نمی‌توان از کنار آن به‌سادگی گذشت.

تجارت جهانی گزارش می دهد

اقتصاد رویداد؛ حلقه گمشده توسعه پایدار منطقه آزاد کیش



میلیون گردشگر بین المللی جذب کرد و بخش مهمی از این سفرها به دلیل حضور در نمایشگاه ها، همایش ها و نشست های اقتصادی بود. این تجربه نشان می دهد که گردشگری امروز دیگر تنها به تفریح محدود نیست، بلکه به ابزاری برای توسعه تجارت، سرمایه گذاری و تبادل دانش تبدیل شده است.

کیش نیز بسیاری از پیش نیازهای ورود به این عرصه را در اختیار دارد. وجود فرودگاه بین المللی، هتل های چهار و پنج ستاره، مرکز نمایشگاه های بین المللی، مراکز همایش، زیرساخت های حمل و نقل و دسترسی مناسب به کشورهای حاشیه خلیج فارس، مزیت هایی هستند که کمتر منطقه ای در ایران به صورت هم زمان از آن برخوردار است. همین ویژگی ها باعث شده این جزیره در سال های اخیر میزبان نمایشگاه های

گسترده تری بر مقصد می گذارند.

یکی از مهم ترین مزیت های اقتصاد رویداد، کاهش نوسان های فصلی گردشگری است. بسیاری از مقاصد گردشگری در دوره هایی از سال با کاهش ورود مسافر مواجه می شوند. اما شهرهایی که تقویم منظمی از نمایشگاه ها، جشنواره ها و رویدادهای تخصصی دارند، توانسته اند این نوسان را تا حد زیادی کنترل کنند. برگزاری رویدادهای برنامه ریزی شده در فصل های کم سفر، موجب حفظ اشتغال، افزایش ضریب اشغال هتل ها و رونق کسب و کارهای محلی می شود.

از سوی دیگر، هر رویداد بزرگ می تواند به فرصتی برای معرفی ظرفیت های اقتصادی کشور تبدیل شود. اگر نمایشگاه های تخصصی در حوزه فناوری، انرژی، گردشگری سلامت، صنایع دریایی، اقتصاد دیجیتال یا صنایع خلاق در کیش برگزار شود، فعالان اقتصادی کشورهای همسایه نیز انگیزه بیشتری برای حضور در جزیره خواهند داشت. موقعیت جغرافیایی کیش این امکان را فراهم می کند که به نقطه اتصال بازار ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، آسیای میانه و حتی شرق آفریقا تبدیل شود.

توسعه اقتصاد رویداد تنها به زیرساخت فیزیکی وابسته نیست. آنچه شهرهای موفق را از دیگران متمایز می کند، داشتن یک تقویم منظم، بازاریابی حرفه ای و همکاری گسترده میان دولت، بخش خصوصی و شرکت های برگزارکننده رویدادهاست. بسیاری از نمایشگاه های مشهور جهان سال ها پیش برنامه زمانی خود را اعلام می کنند و همین موضوع باعث می شود شرکت ها، هتل ها، خطوط هوایی و فعالان اقتصادی بتوانند برای حضور در آن برنامه ریزی کنند. ایجاد چنین نظمی می تواند به افزایش اعتماد سرمایه گذاران و فعالان اقتصادی نیز کمک کند.

در کنار رویدادهای اقتصادی، جشنواره های فرهنگی، هنری و ورزشی نیز سهم مهمی در شکل گیری برند یک مقصد دارند. جشنواره های موسیقی، رویدادهای سینمایی، مسابقات بین المللی ورزش های دریایی، رقابت های دوچرخه سواری، دو مارا تن یا مسابقات قایقرانی، علاوه بر جذب گردشگر، تصویر تازه ای از یک

تخصصی، همایش های علمی و رویدادهای اقتصادی متعددی باشد. با این حال، هنوز فاصله قابل توجهی میان ظرفیت موجود و ظرفیت قابل دستیابی وجود دارد.

بر اساس آمارهای منتشرشده، سالانه حدود دو میلیون گردشگر داخلی به کیش سفر می کنند. این رقم نشان می دهد جزیره از نظر جذب مسافر با کمبود تقاضا روبه رو نیست، اما ترکیب این سفرها عمدتاً بر پایه گردشگری تفریحی شکل گرفته است. در حالی که در بسیاری از شهرهای موفق جهان، بخشی از گردشگران را شرکت کنندگان در همایش ها، نمایشگاه ها و نشست های تخصصی تشکیل می دهند؛ گروهی که معمولاً هزینه بیشتری برای اقامت، حمل و نقل، غذا، خرید و خدمات پرداخت می کنند و اثر اقتصادی

گزارش کوتاه

سندی برای سرمایه؛ آیا مهران به دروازه تازه اقتصاد مرزی بدل می شود؟

تثبیت مالکیت اراضی

نخستین گام برای دگرگونی سرمایه گذاری در مناطق آزاد



زمین به پدیدآورنده ارزش اقتصادی دگرگون کند.

یکی از مهم ترین نکته های مطرح شده در این آیین، کنار گذاشتن الگوی یکسان برای همه مناطق آزاد بود. طی سال های گذشته، بسیاری از این مناطق با برنامه هایی کمابیش همانند اداره می شدند؛ بی آنکه تفاوت های جغرافیایی، مرزی یا اقتصادی هر منطقه به اندازه کافی در برنامه ریزی ها بازتاب یابد.

اکنون دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد از رویکردی تازه سخن می گوید؛ رویکردی که بر پایه ویژگی های هر منطقه، برنامه ای جداگانه تدوین می شود. این دگرگونی، اگر از مرز شعار فراتر رود، می تواند کارآمدی سیاست گذاری را افزایش دهد. در این نگاه، مهران دیگر قرار نیست راه کیش، قشم یا ماکورا دنبال کند. هر یک از این مناطق دارای توانمندی ها، بازارها و جایگاه جغرافیایی ویژه خود هستند و نسخه ای که برای یکی سودمند است، شاید برای دیگری کارایی نداشته باشد. نام مهران برای بسیاری از ایرانیان با آیین پیاده روی اربعین گره خورده است. هر سال میلیون ها زائر از این گذرگاه مرزی راهی عراق می شوند؛ ظرفیتی که تاکنون بیشتر از دیدگاه خدمات موقت دیده شده است.

برنامه تازه منطقه آزاد مهران، این رویداد را تنها یک گردهمایی چندروزه نمی بیند، بلکه می گوید آن را به بخشی از یک چرخه اقتصادی پایدار بدل کند. ایده «شهر زائر» بر همین پایه شکل گرفته است؛ شهری که بتواند در سراسر سال، خدمات گردشگری، بازرگانی، درمانی، اقامتی، نمایشگاهی و پشتیبانی به زائران، بازرگانان و سرمایه گذاران ارائه دهد.

گزارش کوتاه

دهکده های برای آینده یا تکرار وعده ها؟

سرمایه گذاری ۵۰ هزار میلیارد ریالی ماکو در آزمون واقعیت اقتصاد ترانزیتی ایران



تجارت جهان در نقشه تجارت جهانی، گاهی فاصله میان یک پروژه بزرگ و یک دستاورد بزرگ، تنها چند کیلومتر نیست؛ بلکه سال ها حکمرانی کارآمد، سرمایه گذاری پایدار و توانایی اجرای پروژه هاست. امضای تفاهم نامه احداث «دهکده لجستیک ماکو» با ارزش اعلام شده ۵۰ هزار میلیارد ریالی، در نگاه نخست یکی از مهم ترین خبرهای حوزه مناطق آزاد ایران در سال جاری به شمار می آید؛ طرحی که اگر به مرحله بهره برداری برسد، می تواند جایگاه ایران را در یکی از حساس ترین مسیرهای ترانزیتی منطقه تقویت کند. اما تجربه چند دهه گذشته نشان می دهد میان امضای تفاهم نامه و افتتاح یک هاب لجستیک، فاصله ای بسیار بیشتر از آن چیزی است که در نشست های رسمی تصویر می شود.

ماکو از دیدگاه جغرافیایی یکی از کم نظیرترین نقاط ایران است. هم مرزی با ترکیه، دسترسی به بازار اروپا، نزدیکی به جمهوری آذربایجان و ارمنستان و قرار گرفتن در مسیر ارتباطی شرق و غرب، مزیتی است که بسیاری از کشورها برای دستیابی به آن میلیارد ها دلار هزینه می کنند. همین ویژگی سبب شده است که سال ها از ماکو به عنوان حلقه مفقوده کریدورهای ترانزیتی ایران یاد شود. بر اساس تفاهم نامه تازه، قرار است هاب لجستیک در زمینی به وسعت ۱۵۰ هکتار در مجاورت فرودگاه بین المللی ماکو ساخته شود. انبارهای مکانیزه، پایانه های بار، خدمات ارزش افزوده، شهر هوشمند و مجموعه های رفاهی بخشی از برنامه های اعلام شده برای این پروژه هستند. ارزش سرمایه گذاری نیز حدود ۵۰ هزار میلیارد ریالی اعلام شده است؛ رقمی که با نرخ های کنونی ارز، معادل کمتر از ۶۰۰ میلیون دلار برآورد می شود. این رقم در مقیاس پروژه های لجستیک جهان، سرمایه ای متوسط به شمار می رود، اما برای اقتصاد ایران و مناطق آزاد، سرمایه گذاری قابل توجهی محسوب می شود.

با این حال، پرسش اساسی آن است که آیا صرف ایجاد زیرساخت، ایران را به بازیگر اصلی ترانزیت منطقه تبدیل می کند؟ بازار لجستیک جهانی امروز دیگر تنها بر پایه موقعیت جغرافیایی شکل نمی گیرد. بر اساس گزارش بانک جهانی، هزینه، سرعت، قابلیت پیش بینی و کیفیت خدمات چهار شاخص اصلی رقابت میان هاب های لجستیک جهان هستند. در آخرین ارزیابی «شاخص عملکرد لجستیک» (LPI)، ایران همچنان فاصله قابل توجهی با کشورهای پیشرو منطقه دارد. در مقابل، ترکیه طی دو دهه گذشته میلیارد ها دلار در توسعه بنادر، خطوط ریلی، آزادراه ها

مقصد در رسانه های داخلی و خارجی ایجاد می کنند. تجربه بسیاری از شهرهای جهان نشان داده است که گاهی یک رویداد موفق، بیش از ده ها کارزار تبلیغاتی در شناساندن یک شهر اثرگذار است.

در سال های اخیر، مسئولان منطقه آزاد کیش نیز بارها بر توسعه گردشگری رویداد محور، افزایش ارتباطات منطقه ای و جذب گردشگران خارجی تأکید کرده اند. راه اندازی مسیرهای هوایی جدید، افزایش همکاری با کشورهای همسایه و توسعه زیرساخت های گردشگری، نشان می دهد که حرکت به سمت بازارهای منطقه ای در دستور کار قرار گرفته است. اکنون این روند می تواند با طراحی یک تقویم سالانه از رویدادهای بین المللی تکمیل شود.

کیش برای تبدیل شدن به قطب اقتصاد رویداد، بیش از هر چیز به یک راهبرد بلندمدت نیاز دارد؛ راهبردی که در آن نمایشگاه ها، همایش ها، جشنواره ها و مسابقات، نه به عنوان برنامه هایی مقطعی، بلکه به عنوان بخشی از مدل توسعه اقتصادی جزیره تعریف شوند. در چنین مدلی، هر رویداد تنها یک برنامه چندروزه نیست، بلکه محرکی برای افزایش اشتغال، رونق هتل ها، توسعه حمل و نقل، رشد رستوران ها، تقویت مراکز خرید و افزایش سرمایه گذاری خواهد بود.

در رقابت امروز، شهرها تنها با برج های بلند، مراکز خرید یا سواحل زیبا شناخته نمی شوند. آنچه جایگاه یک مقصد را تثبیت می کند، توانایی آن در جذب جریان مداوم سرمایه، اندیشه، نوآوری و گردشگر است. کیش با برخورداری از زیرساخت های مناسب، موقعیت جغرافیایی ممتاز و تجربه چند دهه فعالیت به عنوان منطقه آزاد، این ظرفیت را دارد که در سال های آینده به یکی از مهم ترین مراکز رویدادهای اقتصادی و فرهنگی منطقه تبدیل شود. اگر این ظرفیت با برنامه ریزی منسجم، همکاری بخش خصوصی و نگاه فرمانتقه ای همراه شود، اقتصاد رویداد می تواند به یکی از مهم ترین موتورهای رشد پایدار جزیره و الگویی برای دیگر مناطق آزاد کشور تبدیل شود.

تجارت جهان در اقتصاد، برخی دگرگونی ها نه با گشایش یک کارخانه بزرگ یا ساخت یک بندر تازه، بلکه با امضای یک سند آغاز می شوند. سند مالکیت، در نگاه نخست تنها یک برکه حقوقی به نظر می رسد، اما برای سرمایه گذار، نشانه ای از امنیت، پایداری و پیش بینی پذیری است. هر اندازه که دارایی ها از دید حقوقی روشن تر باشند، ریسک سرمایه گذاری کاهش می یابد و زمینه برای ورود سرمایه، گسترش تولید و رونق بازرگانی فراهم تر می شود.

در همین چارچوب، آیین واگذاری اسناد مالکیت اراضی منطقه آزاد مهران را می توان رخدادی فراتر از یک برنامه اداری دانست. در این آیین، اسناد نزدیک به هفت هزار هکتار از اراضی این منطقه مرزی در قالب هفت پلاک اصلی به سازمان منطقه آزاد مهران واگذار شد؛ رخدادی که به باور سیاست گذاران می تواند یکی از پایه های دگرگونی اقتصادی این منطقه باشد.

حسین فردوسی، سرپرست دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در این آیین بر این نکته پای فشرد که امنیت سرمایه گذاری از امنیت مالکیت آغاز می شود. به گفته او، هنگامی که سرمایه گذار از جایگاه حقوقی زمین و دارایی خود اطمینان داشته باشد، تصمیم برای سرمایه گذاری نیز آسان تر خواهد شد. این سخن، تنها یک برداشت مدیریتی نیست؛ بلکه یکی از پذیرفته شده ترین بنیان های اقتصاد نوین به شمار می رود. در بسیاری از کشورها، روشن بودن مالکیت زمین، یکی از نخستین پیش نیازهای رشد سرمایه گذاری خصوصی و جذب سرمایه بیرونی بوده است.

زمین؛ دارایی خام یا سکوی آفرینش ارزش؟

سال هاست که بخش بزرگی از درآمد برخی مناطق آزاد از واگذاری زمین به دست آمده است. با این همه، این الگو در درازمدت نمی تواند موتور پایدار رشد باشد. فروش زمین، سرمایه ای پایان پذیر است، اما سرمایه گذاری، تولید، صادرات و پدید آوردن ارزش افزوده، چرخه ای ماندگار از درآمد و اشتغال می آفریند. فردوسی نیز در سخنان خود بر همین نکته انگشت گذاشت و یادآور شد که زمین نباید تنها کالایی برای فروش باشد، بلکه باید بستری برای آفرینش کارخانه، مرکز لجستیک، پایانه بازرگانی، انبارهای نوین، صنایع فراوری و خدمات پیشرفته باشد. چنین نگاهی، اگر به درستی دنبال شود، می تواند جایگاه مناطق آزاد را فرورونده

چگونه منطقه آزاد ارس در حال بازتعریف اقتصاد کشاورزی ایران است؟

نبض اقتصاد کشاورزی کشور در دست ارس

تجارت جهان نادیا محمدی، وقتی سخن از منطقه آزاد ارس به میان می‌آید، ذهن بیشتر مخاطبان به سوی گمرک، بازرگانی و مراکز خرید می‌رود؛ اما در سکوت دشت‌های جلغا، اقتصادی دیگر در حال شکل‌گیری است؛ اقتصادی که نه بر پایه نفت بنا شده، نه بر معدن و نه بر صنعت سنگین. این اقتصاد بر فناوری، بهره‌وری و صادرات استوار است و نام آن «کشاورزی گلخانه‌ای» است.



شاید مهم‌ترین دگرگونی ارس در دو دهه گذشته نه در ساخت کارخانه‌ها، بلکه در تغییر نگاه به کشاورزی رخ داده باشد. در حالی که بسیاری از دشت‌های ایران زیر فشار کم‌آبی، افت سفره‌های زیرزمینی و کاهش باردهی قرار گرفته‌اند، ارس مسیر دیگری را برگزیده است؛ تولید بیشتر از زمین کمتر، با مصرف آب کمتر و ارزش افزوده بیشتر.

آمارها نشان می‌دهد اکنون حدود ۶۰ واحد گلخانه‌ای در منطقه آزاد ارس فعالیت می‌کنند. برای ایجاد این مجموعه‌ها بیش از ۱۸ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری انجام شده و نزدیک به ۱۶۰ هکتار گلخانه به بهره‌برداری رسیده است. این رقم با اجرای طرح‌های تازه به بیش از ۱۸۰ هکتار خواهد رسید. ظرفیت تولید این مجتمع‌ها نیز از ۵۰ هزار تن در سال فراتر رفته و بخش مهمی از محصولات آن راهی بازارهای عراق، روسیه، عمان و قطر می‌شود.

این اعداد، تنها یک آمار نیستند؛ بلکه نشانه دگرگونی یک الگوی اقتصادی‌اند. در شرایطی که کشاورزی سنتی با چالش کاهش منابع آب، افزایش هزینه نهاده‌ها و کوچک شدن اراضی روبه‌روست، ارس نشان داده می‌تواند باتکیه بر فناوری، بهره‌وری را جایگزین گسترش سطح زیر کشت کرد.

در کشاورزی سنتی، درآمد به وسعت زمین وابسته است؛ اما در کشاورزی گلخانه‌ای، معیار اصلی بهره‌وری است. هر هکتار گلخانه می‌تواند چندین برابر یک مزرعه روباز محصول تولید کند. آن هم با مصرف آبی که گاه تا ۸۰ درصد کمتر است. در اقتصادی که آب به گران‌ترین نهاده تولید تبدیل شده، این تفاوت به معنای تغییر قواعد بازی است. امروز ارزش یک مترمربع گلخانه، بیش از آنکه به مساحت آن وابسته باشد، به فناوری و مدیریت آن بستگی دارد.

به همین دلیل است که بسیاری از اقتصاددانان، گلخانه را دیگر یک واحد کشاورزی نمی‌دانند؛ بلکه آن را یک «کارخانه تولید غذا» می‌نامند. در این کارخانه، بذر، نور، رطوبت، دما و تغذیه گیاه همگی با سامانه‌های هوشمند کنترل می‌شوند و محصولی یکنواخت، استاندارد و قابل صادرات تولید می‌شود. این همان مدلی است که در کشورهای پیشرو، از هلند تا اسپانیا، توانسته ارزش افزوده‌ای چند برابر کشاورزی سنتی ایجاد کند.

ارس این تغییر را زودتر از بسیاری از مناطق کشور آغاز کرد. دسترسی به منابع آب رود ارس، اقلیم مناسب، زمین‌های یکپارچه و نزدیکی به بازارهای صادراتی،

به شمار می‌رود. این پروژه صرفاً یک مجموعه تولیدی نیست؛ بلکه الگویی از کشاورزی صنعتی است که تولید، فرآوری و صادرات را در کنار هم قرار می‌دهد.

بازار جهانی نیز دقیقاً در همین مسیر حرکت می‌کند. خریداران بزرگ دیگر تنها محصول نمی‌خرند؛ آن‌ها استانداردها، رهگیری، سلامت و کیفیت می‌خرند. صادرات امروز بدون بسته‌بندی استاندارد، زنجیره سرد و گواهی‌های بین‌المللی، عملاً رقابتی نخواهد بود. از همین رو، رقابت میان تولیدکنندگان از زمین‌های کشاورزی به آزمایشگاه‌های کنترل کیفیت و سامانه‌های رهگیری محصول منتقل شده است.

اگر گلخانه را تنها محلی برای تولید بدانیم، نمی‌توانیم از داستان را دیده‌ایم. نیم دیگر، از لحظه برداشت

ارزش آن چند برابر خواهد شد. از همین رو، کارشناسان معتقدند آینده ارس نه در افزایش تعداد گلخانه‌ها، بلکه در تکمیل زنجیره ارزش نهفته است. سردخانه‌های پیشرفته، پایانه‌های صادراتی، صنایع بسته‌بندی، آزمایشگاه‌های کنترل کیفیت و شرکت‌های بازاریابی بین‌المللی، حلقه‌هایی هستند که سود واقعی را ایجاد می‌کنند. تجربه کشورهای صادرکننده محصولات کشاورزی نشان می‌دهد بخش عمده سود صادرات، نه در مزرعه بلکه در مراحل پس از برداشت شکل می‌گیرد.

نمونه روشن این نگاه، طرح «گوزل طبیعت ارس» است؛ پروژه‌ای که با ۲۲۷ هکتار وسعت و ۲۳ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری، از بزرگ‌ترین طرح‌های گلخانه‌ای کشور

چهار مزیتی بودند که سرمایه را به سوی گلخانه‌ها کشاندند. اما مزیت اصلی ارس، نه جغرافیا، بلکه تصمیم برای عبور از کشاورزی سنتی بود؛ تصمیمی که امروز آثار آن در افزایش سرمایه‌گذاری و رشد تولید نمایان شده است.

با این حال، ارزش واقعی گلخانه‌ها در حجم تولید آن‌ها خلاصه نمی‌شود. سود اصلی، در زنجیره ارزش شکل می‌گیرد؛ جایی که محصول خام به کالایی با برند، بسته‌بندی استاندارد و قابلیت صادرات تبدیل می‌شود. اگر گوجه‌فرنگی یا فلفل تنها از گلخانه خارج شود، بخشی از ارزش اقتصادی آن از دست می‌رود؛ اما اگر همان محصول پس از درجه‌بندی، بسته‌بندی، سردسازی و نشان‌گذاری وارد بازارهای منطقه شود،

گزارش کوتاه

پارسیان؛ گره‌گام جدید انرژی ایران در انتظار تضمین زیرساخت‌های حیاتی

ایران برای توسعه صنایع صادرات‌محور تبدیل شود. افزایش ظرفیت تولید محصولات پتروشیمی با ارزش افزوده بالا، توسعه صنایع پایین‌دستی و ایجاد کریدورهای جدید صادراتی از طریق اسکله‌های تخصصی منطقه، بخشی از چشم‌اندازی است که برای پارسیان ترسیم شده است.

در شرایطی که بازار جهانی انرژی و پتروشیمی با تحولات گسترده‌ای روبه‌رو است و رقابت میان کشورهای منطقه برای جذب سرمایه‌های صنعتی شدت گرفته، توسعه موفق پارسیان می‌تواند جایگاه ایران را در زنجیره ارزش جهانی محصولات پتروشیمی تقویت کند. با این حال، تحقق این هدف نیازمند سرمایه‌گذاری مستمر در زیرساخت‌هایی است که اغلب کمتر از پروژه‌های بزرگ صنعتی به چشم می‌آیند اما نقش تعیین‌کننده‌ای در موفقیت آن‌ها دارند.

خطوط انتقال گاز، شبکه‌های توزیع انرژی، تأسیسات پشتیبان و زیرساخت‌های لجستیکی، ستون فقرات توسعه صنعتی محسوب می‌شوند. تجربه مناطق صنعتی موفق در خاورمیانه نشان می‌دهد که گره‌گام توسعه زیرساخت‌ها همگام با ورود سرمایه‌گذاران پیش‌رفته، روند رشد اقتصادی نیز شتاب گرفته است. در مقابل، هرگونه تأخیر در آماده‌سازی زیرساخت‌ها می‌تواند موجب افزایش هزینه‌ها و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری شود.

بازدید اخیر از سایت جنوبی و اسکله منطقه ویژه اقتصادی پارسیان نیز نشان داد که توسعه این منطقه صرفاً به احداث واحدهای صنعتی محدود نیست، بلکه نگاه جامعی برای شکل‌گیری یک هاب کامل انرژی، صنعت و صادرات در دستور کار قرار دارد. چنین رویکردی می‌تواند پارسیان را در سال‌های آینده به یکی از نقاط ثقل اقتصاد صنعتی جنوب ایران تبدیل کند.

در نهایت، پیام اصلی این بازدید را می‌توان در یک جمله خلاصه کرد: آینده پارسیان بیش از هر زمان دیگری به هماهنگی میان سرمایه‌گذاری صنعتی و توسعه زیرساخت‌های انرژی وابسته است. اگر این دو مسیر هم‌زمان و متوازن پیش بروند، منطقه ویژه اقتصادی پارسیان می‌تواند از یک پروژه توسعه‌ای به یکی از مهم‌ترین موتورهای رشد صنعتی ایران در دهه آینده تبدیل شود؛ جایی‌گاهی که نه تنها برای اقتصاد هرمزگان، بلکه برای راهبرد کلان صنعتی کشور نیز اهمیت تعیین‌کننده خواهد داشت.



به گاز هستند. این اظهارات بازتاب‌دهنده یکی از مهم‌ترین واقعیت‌های توسعه صنعتی در پارسیان است؛ اینکه آینده این منطقه نه فقط به جذب سرمایه‌گذاری، بلکه به توانایی تأمین مستمر انرژی وابسته خواهد بود.

در سوی دیگر، شرکت گاز استان هرمزگان نیز پیام روشنی برای سرمایه‌گذاران ارسال کرد. مدیرعامل این شرکت با تأکید بر آمادگی مجموعه تحت مدیریت خود برای ایفای نقش تسهیل‌گر در توسعه منطقه، از حمایت از طرح‌های صنعتی و تلاش برای پاسخگویی به نیازهای رو به رشد پارسیان سخن گفت. چنین موضع‌گیری‌هایی در فضای رقابتی جذب سرمایه، می‌تواند در تقویت اعتماد سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی نقش مهمی ایفا کند.

اهمیت پارسیان تنها به سطح استانی یا حتی ملی محدود نمی‌شود. بسیاری از کارشناسان حوزه انرژی معتقدند این منطقه می‌تواند در سال‌های آینده به یکی از نقاط کلیدی راهبرد

پیش‌بینی شرایط عملیاتی نیز اهمیت می‌دهند. در صنایع پتروشیمی و انرژی، گاز طبیعی نه تنها یک سوخت، بلکه ماده اولیه اصلی تولید محسوب می‌شود. هرگونه اختلال در تأمین این منبع می‌تواند زنجیره تولید را متوقف کرده و بازگشت سرمایه را با مخاطره مواجه سازد.

در همین چارچوب، نشست مشترک میان مدیران منطقه ویژه اقتصادی پارسیان و مسئولان شرکت گاز استان هرمزگان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. محور اصلی این نشست، بررسی نیازهای آتی پروژه‌های صنعتی و برنامه‌ریزی برای توسعه زیرساخت‌های گازی متناسب با رشد منطقه عنوان شده است.

ادریس دهدار، معاون توسعه مدیریت، تجارت و امور شهری منطقه ویژه اقتصادی پارسیان، در این نشست تأکید کرد که بخش عمده‌ای از صنایع مستقر و در حال احداث منطقه برای بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های خود نیازمند دسترسی مطمئن

تجارت جهان در جنوب ایران و در ساحل راهبردی خلیج فارس، منطقه ویژه اقتصادی پارسیان آرام‌آرام در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین مراکز صنعتی و پتروشیمی کشور است؛ منطقه‌ای که بسیاری از سیاست‌گذاران اقتصادی آن را حلقه مفقوده توسعه صنایع انرژی بر در سواحل جنوبی ایران می‌دانند. با این حال، همانند بسیاری از پروژه‌های بزرگ صنعتی جهان، موفقیت پارسیان بیش از هر چیز به یک عامل وابسته است: دسترسی پایدار به انرژی.

بازدید اخیر مدیرعامل شرکت گاز استان هرمزگان و هیئت همراه از پروژه‌های صنعتی و زیرساختی منطقه ویژه اقتصادی پارسیان را می‌توان فراتر از یک بازدید اداری معمول ارزیابی کرد. این حضور در شرایطی انجام شد که ده‌ها میلیارد دلار سرمایه‌گذاری بالقوه و بالفعل در صنایع پتروشیمی، پایین‌دستی انرژی و صنایع وابسته به گاز در این منطقه در حال شکل‌گیری است و تأمین پایدار خوراک و سوخت، به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های سرمایه‌گذاران تبدیل شده است.

منطقه ویژه اقتصادی پارسیان طی سال‌های اخیر به عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های توسعه صنعتی کشور مطرح شده است. موقعیت جغرافیایی ممتاز، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، فاصله مناسب با میدان گازی پارس جنوبی، امکان توسعه اسکله‌های تخصصی صادراتی و برخورداری از اراضی وسیع صنعتی، مجموعه‌ای از مزیت‌هایی را ایجاد کرده که کمتر منطقه‌ای در کشور به صورت هم‌زمان از آن برخوردار است.

بازدید هیئت شرکت گاز از پروژه‌های پتروشیمی سروش انرژی پایدار و پتروشیمی لورج، نمایی از مقیاس سرمایه‌گذاری‌های در حال انجام در این منطقه را به نمایش گذاشت. این پروژه‌ها تنها بخشی از زنجیره‌ای هستند که در صورت تکمیل می‌توانند پارسیان را به یکی از قطب‌های جدید تولید محصولات پتروشیمی در ایران تبدیل کنند؛ قطبی که ظرفیت رقابت با مراکز صنعتی قدیمی‌تر کشور را نیز خواهد داشت.

اما تجربه توسعه صنعتی در سراسر جهان نشان داده است که مزیت‌های جغرافیایی به تنهایی برای جذب سرمایه کافی نیستند. سرمایه‌گذاران به همان اندازه که به بازار و موقعیت مکانی توجه دارند، به کیفیت زیرساخت‌ها، امنیت تأمین انرژی و قابلیت

حسنا رحیمی
روزنامه‌نگار

تجارت جهان

امضای تفاهم‌نامه میان استانداران گیلان، اردبیل، زنجان، گلستان و قزوین برای آزادسازی تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد انزلی، یکی از مهم‌ترین تحولات سال ۱۴۰۵ در حوزه مناطق آزاد به شمار می‌رود. این تصمیم، محدوده تردد خودروهای منطقه آزاد را از شعاع محدود گذشته به پنج استان توسعه می‌دهد و می‌تواند بر تجارت، گردشگری، سرمایه‌گذاری، حمل‌ونقل و حتی بازار خودرو اثرگذار باشد. کارشناسان معتقدند اگر این سیاست با سامانه‌های نظارتی و زیرساخت‌های لجستیکی همراه شود، منطقه آزاد انزلی می‌تواند به الگوی جدیدی از یکپارچگی اقتصادی شمال کشور تبدیل شود.

تفاهم‌نامه اخیر که با حضور معاون هماهنگی امور اقتصادی وزارت کشور، استانداران پنج استان و مدیران حوزه حمل‌ونقل به امضا رسید، صرفاً یک تصمیم ترافیکی نیست؛ بلکه بخشی از سیاست جدید دولت برای افزایش پیوند اقتصادی میان مناطق آزاد و سرزمین اصلی محسوب می‌شود. بر اساس این توافق، خودروهای دارای پلاک منطقه آزاد انزلی از این پس مجاز خواهند بود در استان‌های گیلان، اردبیل، زنجان، گلستان و قزوین تردد کنند؛ تصمیمی که در مقایسه با محدودیت‌های گذشته، دامنه فعالیت اقتصادی فعالان منطقه را به شکل محسوسی افزایش می‌دهد.

بیش از این، خودروهای پلاک منطقه آزاد انزلی عمدتاً



تنها در محدوده منطقه آزاد و شعاع تعیین شده پیرامون آن امکان تردد داشتند. این محدودیت که سال‌ها بر اساس آیین‌نامه‌های گمرکی اجرا می‌شد، عملاً بخشی از مزیت اقتصادی خودروهای منطقه آزاد را کاهش داده بود و استفاده از آنها برای بسیاری از سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی محدود می‌کرد. در

مقررات پیشین، شعاع مجاز تردد خودروهای منطقه آزاد انزلی حدود ۵۰ کیلومتر تعیین شده بود. اهمیت تصمیم جدید زمانی روشن‌تر می‌شود که به ظرفیت اقتصادی پنج استان مشمول توجه کنیم. این استان‌ها در مجموع بیش از ۱۲ میلیون نفر جمعیت را در خود جای داده‌اند و سهم قابل توجهی از تولیدات



کشاورزی، صنعتی و خدمات لجستیکی کشور را در اختیار دارند. گیلان و گلستان به عنوان دروازه‌های ساحلی دریای خزر، اردبیل به عنوان حلقه اتصال تجارت با جمهوری آذربایجان، زنجان به عنوان قطب صنعتی شمال غرب و قزوین به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز صنعتی و لجستیکی ایران، شبکه‌ای اقتصادی را

تشکیل می‌دهند که منطقه آزاد انزلی اکنون می‌تواند ارتباط مؤثرتری با آن برقرار کند.

از منظر اقتصادی، نخستین پیامد این تصمیم، کاهش هزینه مبادلات است. بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل، صادرکنندگان، واردکنندگان و سرمایه‌گذاران مستقر در منطقه آزاد انزلی تاکنون برای جابه‌جایی مدیران، کارشناسان یا خودروهای خدماتی خود با محدودیت‌های قانونی مواجه بودند. اکنون این محدودیت تا حد زیادی برطرف شده و امکان ارتباط مستقیم با بازارهای مصرف و مراکز تولید در پنج استان فراهم شده است.

بررسی تجربه مناطق آزاد در کشورهای موفق نشان می‌دهد تسهیل جابه‌جایی، یکی از مهم‌ترین شاخص‌های ارتقای رقابت‌پذیری مناطق ویژه اقتصادی است. بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، کاهش محدودیت‌های حمل‌ونقل می‌تواند بین ۵ تا ۱۰ درصد هزینه‌های عملیاتی بنگاه‌های اقتصادی را کاهش دهد و سرعت گردش سرمایه را افزایش دهد. هرچند تحقق چنین دستاوردی در ایران به اصلاح سایر مقررات نیز وابسته خواهد بود.

گردشگری نیز از دیگر بخش‌هایی است که می‌تواند از این تصمیم منتفع شود. منطقه آزاد انزلی طی سال‌های اخیر یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری شمال کشور بوده و سالانه میلیون‌ها سفر به استان گیلان انجام می‌شود. افزایش امکان تردد خودروهای منطقه آزاد، به ویژه خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف، می‌تواند جذابیت خدمات گردشگری، اجاره خودرو و سرمایه‌گذاری در بخش هتل، مراکز خرید و تفریحی را افزایش دهد.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

از ریل تادریا؛ آیا امیرآباد می‌تواند
گره لجستیک شمال ایران را باز کند؟

الگویی است که بسیاری از بنادر بزرگ جهان طی دودهمه گذشته دنبال کرده‌اند و اکنون ایران نیز تلاش دارد آن را در بنادر شمالی پیاده کند. ایجاد منطقه آزاد مازندران از ابتدا با هدف تبدیل این استان به یکی از قطب‌های تجارت دریای خزر طراحی شد.

معافیت‌های مالیاتی، تسهیل ورود سرمایه، ساده‌تر شدن تشریفات گمرکی و امکان ایجاد صنایع صادرات‌محور، ابزارهایی هستند که می‌توانند جذابیت سرمایه‌گذاری در این منطقه را افزایش دهند. در همین چارچوب، مدیرعامل منطقه آزاد مازندران از ایجاد پایانه‌های صادراتی، توسعه صنایع دریامحور، شیلات و آبریز پروری نیز به عنوان اولویت‌های آینده یاد کرده است.

اگر این برنامه‌ها به مرحله اجرا برسند، امیرآباد تنها یک بندر وارداتی نخواهد بود؛ بلکه می‌تواند به مرکز پردازش، بسته‌بندی، صادرات مجدد و ارزش‌افزایی کالا تبدیل شود.

یکی از موضوعاتی که در برنامه‌های توسعه بندر امیرآباد مورد توجه قرار گرفته، تکمیل اسکله رو-رواست.

کشتی‌های رو-رو این امکان را فراهم می‌کنند که کامیون‌ها و واگن‌ها بدون عملیات پیچیده تخلیه و بارگیری، مستقیماً وارد کشتی شوند. این فناوری زمان توقف کشتی در بندر را کاهش داده و هزینه‌های عملیاتی را پایین می‌آورد.

در تجارت امروز، سرعت به اندازه قیمت اهمیت دارد. هر ساعت توقف کمتر یک کشتی در بندر، صرفه اقتصادی قابل توجهی ایجاد می‌کند؛ موضوعی که می‌تواند مزیت رقابتی بندر شمال ایران را افزایش دهد.

با وجود تمام ظرفیت‌ها، مسیر توسعه امیرآباد خالی از موانع نیست. بسیاری از پروژه‌های زیرساختی کشور طی سال‌های گذشته به دلیل کمبود منابع مالی، طولانی شدن فرآیندهای اداری یا تغییر اولویت‌های مدیریتی تاخیر روبه‌رو شده‌اند.

توسعه حمل‌ونقل ترافیکی نیز نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین در خطوط ریلی، پایانه‌های کانتینری، تجهیزات تخلیه و بارگیری، انبارهای هوشمند و سامانه‌های دیجیتال مدیریت کالا است.

از سوی دیگر، رقابت منطقه‌ای نیز بسیار جدی است. بندر کشورهای حاشیه خزر نیز با سرعت در حال توسعه زیرساخت‌های خود هستند و برای جذب سهم بیشتری از تجارت منطقه سرمایه‌گذاری می‌کنند.

در چنین شرایطی، هرگونه تأخیر در تکمیل پروژه‌ها می‌تواند بخشی از فرصت‌های ترانزیتی ایران را به رقبای منطقه‌ای واگذار کند.

در اقتصاد امروز، مزیت رقابتی کشورها دیگر تنها به داشتن بندر یا دسترسی به آب‌های آزاد محدود نمی‌شود؛ آنچه جایگاه کشورها را در زنجیره تجارت جهانی تعیین می‌کند، توانایی اتصال هوشمندانه شوه‌های مختلف حمل‌ونقل است. بنداری که بتواند کشتی، ریل، جاده و انبارهای لجستیکی را در قالب یک شبکه یکپارچه به هم پیوند دهد، به گره‌های اصلی تجارت بین‌المللی تبدیل می‌شوند. در چنین فضایی، بندر امیرآباد در ساحل جنوبی دریای خزر، بیش از هر زمان دیگری در کانون توجه سیاست‌گذاران ایرانی قرار گرفته است.

اظهارات اخیر مدیرعامل سازمان منطقه آزاد مازندران درباره قرار گرفتن توسعه حمل‌ونقل ترکیبی بندر امیرآباد در اولویت برنامه‌ها، تنها یک خبر عمرانی نیست؛ این سخنان از تغییر تدریجی نگاه دولت به شمال کشور حکایت دارد؛ تغییری که اگر با سرمایه‌گذاری، اصلاح مقررات و تکمیل زیرساخت‌ها همراه شود، می‌تواند جایگاه ایران را در کریدورهای منطقه‌ای دگرگون کند.

در میان بنادر شمال ایران، امیرآباد از یک ویژگی برخوردار است که بسیاری از بنادر منطقه فاقد آن هستند؛ اتصال مستقیم به شبکه راه‌آهن سراسری. همین اتصال، حلقه مفقوده‌ای است که امکان شکل‌گیری حمل‌ونقل ترکیبی را فراهم می‌کند؛ مدلی که در آن کالا بدون تخلیه و بارگیری‌های مکرر، میان کشتی، قطار و کامیون جابه‌جا می‌شود. نتیجه این فرآیند، کاهش هزینه، کوتاه شدن زمان حمل، افزایش ایمنی کالا و کاهش مصرف سوخت است.

در بسیاری از اقتصادهای توسعه‌یافته، بخش عمده بارهای حجیم مانند غلات، فولاد، مواد معدنی و کانتینرها از طریق همین مدل جابه‌جا می‌شوند. ایران نیز اگر قصد دارد سهم بیشتری از ترانزیت منطقه را به دست آورد، ناگزیر از حرکت در همین مسیر است.

تحولات ژئوپلیتیکی سال‌های اخیر، مسیرهای سنتی تجارت را دستخوش تغییر کرده است. جنگ‌ها، تحریم‌ها، ناامنی برخی مسیرهای دریایی و افزایش ریسک در زنجیره تأمین جهانی باعث شده کشورهای منطقه به دنبال مسیرهای جایگزین باشند.

در چنین شرایطی، دریای خزر دوباره به یکی از محورهای مهم تجارت منطقه تبدیل شده است.

ایران می‌تواند از طریق بنادر شمالی، کالاهای وارداتی را از روسیه، قزاقستان و دیگر کشورهای حاشیه خزر دریافت کرده و از طریق شبکه ریلی به سراسر کشور یا حتی به آب‌های جنوبی منتقل کند. این همان مزیتی است که بسیاری از کارشناسان از آن با عنوان «پل زمینی ایران» یاد می‌کنند. اما تحقق این چشم‌انداز تنها با داشتن بندر ممکن نیست؛ بلکه نیازمند زنجیره‌ای کامل از زیرساخت‌های لجستیکی است. سال‌هاست سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار ایران پایین‌تر از ظرفیت واقعی کشور باقی مانده است. بخش عمده کالاها همچنان با کامیون حمل می‌شوند؛ روشی که علاوه بر افزایش هزینه، استهلاک جاده‌ها، مصرف سوخت و آلاینده‌های بیشتری نیز ایجاد می‌کند.

اگر کالا پس از ورود به بندر مستقیماً روی واگن قرار گیرد و تا مقصد نهایی بدون توقف حرکت کند، زمان تخلیه، هزینه انبارداری و ریسک آسیب به کالا به شکل محسوسی کاهش خواهد یافت. این همان

تجارت جهانی بررسی می‌کند

آستارا؛ گره‌ای که می‌تواند نقشه ترابری منطقه را دگرگون کند



بسیاری از کشورها را به سوی مسیرهای تازه حمل‌کالا کشانده است. در چنین فضایی، مسیر شمال-جنوب بیش از هر زمان دیگری به یکی از گزینه‌های راهبردی برای بازرگانان و شرکت‌های حمل‌ونقل بدل شده است.

بر پایه آمار وزارت راه و شهرسازی، ترانزیت کالا از خاک ایران در سال ۱۴۰۳ از مرز ۲۰ میلیون تن گذشته و به بالاترین اندازه در چند دهه گذشته رسیده است. این روند نشان می‌دهد ایران می‌کوشد سهم بیشتری از بازار رو به رشد ترانزیت منطقه را به دست آورد.

با این همه، کارشناسان بر این باورند که دستیابی به این هدف تنها با ساخت پایانه‌های مرزی شدنی نیست. تکمیل حلقه‌های ناتمام شبکه ریلی، به ویژه راه‌آهن رشت-آستارا، همچنان مهم‌ترین پیش‌نیاز این راهبردی به شمار می‌رود.

راه‌آهن رشت-آستارا با درازی نزدیک به ۱۶۰ کیلومتر، واپسین حلقه ناتمام مسیر ریلی شمال-جنوب در خاک ایران است. با بهره‌برداری از این خط، قطارهای باری خواهند توانست بدون گسست از بندرهای جنوبی ایران تا مرز جمهوری آذربایجان حرکت کنند؛ رخدادی که توان ترانزیت ریلی کشور را به گونه‌ای چشمگیر افزایش خواهد داد.

از این رو، گسترش پایانه آستارا و ساخت راه‌آهن رشت-آستارا را نباید دو پروژه جداگانه دانست؛ این دو، بخش‌های یک راهبردی واحد برای افزایش سهم ایران از بازرگانی منطقه‌ای و جهانی هستند.

برآوردهای جهانی نشان می‌دهد کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب در صورت تکمیل همه زیرساخت‌های خود، توان جابه‌جایی ده‌ها میلیون تن کالا در سال را خواهد داشت؛ ظرفیتی که می‌تواند رقیبی جدی برای مسیرهای سنتی دریایی باشد.

در این میان، آستارا نقشی فراتر از یک ایستگاه مرزی پیدا می‌کند. این شهر می‌تواند به یکی از کانون‌های اصلی لجستیک در شمال ایران بدل شود؛ جایی که افزون بر پشتیبانی از صادرات و واردات، زمینه گسترش انبارداری، خدمات حمل‌ونقل، صنایع وابسته و فرصت‌های شغلی را نیز فراهم می‌آورد.

رسیدن به توان جابه‌جایی دو میلیون تن کالا در سال، بی‌گمان گامی مهم برای این پایانه است؛ اما کامیابی نهایی آن، به شتاب گرفتن ساخت دیگر زیرساخت‌های ریلی، هماهنگی میان کشورهای مسیر شمال-جنوب و ادامه سرمایه‌گذاری در شبکه حمل‌ونقل بستگی خواهد داشت.

تجارت جهان

در شمالی‌ترین مرز ایران، آنجا که ریل به کرانه‌های باختری دریای کاسپین نزدیک می‌شود، پایانه ریلی آستارا آرام‌آرام به یکی از مهم‌ترین گره‌های شبکه جابه‌جایی کالا در منطقه بدل می‌شود. اگر این طرح طبق برنامه به پایان برسد، توان جابه‌جایی سالانه دو میلیون تن کالا را خواهد داشت؛ ظرفیتی که می‌تواند جایگاه ایران را در کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب بیش از پیش استوار کند.

در بازدید مشترک مدیران راه‌آهن ایران و جمهوری آذربایجان از این پایانه، سید مصطفی داوودی، معاون فنی و زیرساختی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، از پیشرفت مناسب کارهای بر عهده طرف آذربایجان خبر داد و گفت با پایان یافتن این بخش از طرح، توان بارگیری و تخلیه پایانه به دو میلیون تن در سال خواهد رسید. شاید این رقم در برابر بندرهای بزرگ جهان چندان چشمگیر نباشد، اما در اندازه شبکه ریلی ایران و مسیر شمال-جنوب، ظرفیتی راهبردی به شمار می‌آید؛ ظرفیتی که می‌تواند بخشی از دادوستد رو به گسترش میان روسیه، ایران، قفقاز، آسیای میانه و هند را به این مسیر بکشاند.

پایانه ریلی آستارا از اندک جاهایی است که شبکه ریلی ایران را به راه‌آهن جمهوری آذربایجان پیوند می‌دهد. تفاوت پهنای ریل دو کشور، این پایانه را به مرکزی برای باراندازی، جابه‌جایی و انتقال کالا بدل کرده است؛ جایگاهی که با افزایش بازرگانی منطقه‌ای، هر روز پررنگ‌تر می‌شود.

بر پایه داده‌های رسمی، کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب با بیش از هفت هزار کیلومتر درازا، هند را از ایران به روسیه و سپس اروپا پیوند می‌دهد. بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد بهره‌گیری از این مسیر، در سنجش با راه سنتی کانال سوئز، می‌تواند زمان رساندن کالا را تا ۴۰ درصد و هزینه حمل را نزدیک به ۳۰ درصد کاهش دهد؛ برتری‌ای که در سال‌های گذشته و هم‌زمان با افزایش هزینه‌های جهانی جابه‌جایی کالا، بیش از گذشته نگاه شرکت‌های حمل‌ونقل را به خود جلب کرده است.

در چنین چارچوبی، آستارا تنها یک گذرگاه مرزی نیست؛ بلکه گره‌ای است که ایران را به شبکه ریلی قفقاز و روسیه پیوند می‌دهد. از همین رو، گسترش این پایانه همواره یکی از محورهای همکاری تهران و باکو در زمینه ترابری بوده است.

داوودی همچنین با اشاره به پیشرفت کارهای اجرایی، از انباشت چشمگیر کالا در پایانه سخن گفت؛ موضوعی که به باور او، نشان‌دهنده آمادگی این مجموعه برای گسترش دادوستد میان دو کشور و دیگر همسایگان است.

در این بازدید، پل جاده‌ای ورودی پایانه نیز بررسی شد؛ پلی که افزون بر آسان‌تر کردن رفت‌وآمد کامیون‌ها به بارانداز، می‌تواند بخشی از گره ترافیکی شهر آستارا را نیز برطرف کند. بر پایه برنامه‌ریزی انجام‌شده، مصالح مورد نیاز در یک ماه آینده فراهم خواهد شد و پیمانکاران نیز طی سه تا چهار ماه، ساخت پل را به پایان خواهند رساند.

امارزش این طرح را باید در چشم‌اندازی گسترده‌تر دید. دگرگونی‌های ژئوپلیتیکی، جنگ اوکراین و جابه‌جایی مسیرهای بازرگانی جهانی،