



تجارت جهانی گزارش می دهد

بازگشت پروازها؛ آزمون گردشگری کیش

تجارت جهانی گزارش می دهد

نبض تجارت شمال دوباره می تپد

با تأکید مدیرعامل راه آهن بر احیای کریدور چلثا و توسعه دیپلماسی ریلی

ارس؛ دروازه ریلی ایران به قفقاز و اروپا



مالیات کربن اروپا؛ زنگ خطر برای صادرات مناطق آزاد

صادرات، به مراتب بیشتر از اروپا است و هزینه‌ای نزدیک به ۱۷۴ یورو به ازای هر تن فولاد ایجاد می‌کند. گزارش‌ها همچنین از کاهش ۳۵ درصدی صادرات فولاد هند به اروپا در سال مالی اخیر، حتی پیش از اجرای کامل این سازوکار، حکایت دارد. مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در کشورهای در حال توسعه، از هند و ترکیه گرفته تا ویتنام، مصر و آفریقای جنوبی، عمدتاً کانون تولید و صادرات صنایع انرژی بر هستند. این مناطق با بهره‌گیری از مشوق‌های مالیاتی و زیرساختی، سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی جذب کرده‌اند، اما اکنون باید هزینه‌های اضافی ناشی از انتشار کربن را نیز در رقابت‌های بین‌المللی بپردازند. بسیاری از واحدهای تولیدی مستقر در این مناطق از شبکه برق محلی با شدت انتشار کربن بالا استفاده می‌کنند و از همین رو، بیش از دیگران تحت تأثیر CBAM قرار می‌گیرند.

اگرچه آثار کلان اقتصادی این سیاست برای بیشتر کشورها کمتر از ۱ درصد تولید ناخالص داخلی برآورد می‌شود، اما برای صادرکنندگان مستقر در مناطق آزاد می‌تواند به کاهش سهم بازار، افت اشتغال و افزایش فشار بر درآمدهای ارزی منجر شود. اتحادیه اروپا وعده داده است که از طریق حمایت‌های فنی و مالی، روند گذار سبز و ایجاد نظام قیمت‌گذاری کربن در کشورهای در حال توسعه را تسهیل کند، اما منتقدان این سیاست آن را ابزاری تجاری می‌دانند که اصل «مسئولیت مشترک اما متفاوت» را نادیده می‌گیرد.

در عمل، CBAM شمشیری دولبه است؛ از یک سو برای تولیدکنندگان کم‌کربن در برخی کشورها فرصت افزایش سهم بازار فراهم می‌کند و از سوی دیگر، برای مناطق آزاد وابسته به صنایع سنتی، زنگ خطری جدی به شمار می‌رود. کشورهای در حال توسعه، اگر به سرعت به سمت کربن‌زدایی و تنوع بخشی به ساختار تولید و صادرات خود حرکت نکنند، ممکن است بخش مهمی از مزیت رقابتی صادراتی خود را از دست بدهند.

تجارت جهان با آغاز مرحله نهایی اجرای سازوکار تعدیل کربن در مرز اتحادیه اروپا (CBAM) از ژانویه ۲۰۲۶، صادرکنندگان کالاهای کربن بر در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشورهای در حال توسعه با هزینه‌های تازه‌ای روبه‌رو شده‌اند. هرچند برآوردها نشان می‌دهد تأثیر کلی این سیاست بر حجم تجارت جهانی ناچیز است و به‌طور میانگین تنها حدود ۰.۰۴ درصد به هزینه صادرات کشورهای غیراروپایی به اتحادیه اروپا می‌افزاید، اما بار اصلی آن بردوش برخی بخش‌ها و کشورهای بسیار متمرکز و سنگین خواهد بود.

CBAM که در دوره گذار ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵ صرفاً مستلزم ارائه گزارش بود، اکنون وارد مرحله اجرایی شده است. براین اساس، واردکنندگان کالاهای مشمول، شامل فولاد و آهن، آلومینیوم، سیمان، کود و برق، باید گواهی انتشار کربن خریداری کنند. قیمت این گواهی‌ها بر پایه قیمت حراج بازار کربن اتحادیه اروپا تعیین می‌شود که در ماه‌های اخیر بین ۷۴ تا ۱۰۰ یورو به ازای هر تن دی‌اکسید کربن در نوسان بوده است. دریافت مبالغ مربوط به واردات سال ۲۰۲۶ نیز از سپتامبر ۲۰۲۷ آغاز خواهد شد. بانک جهانی در شاخص‌های سنجش میزان آسیب‌پذیری، موزامبیک را در صدر کشورهای در معرض خطر قرار داده است. این کشور ۹۷ درصد صادرات آلومینیوم خود را به اتحادیه اروپا ارسال می‌کند و شدت انتشار کربن در صنعت آلومینیوم آن ۷۶ برابر میانگین تولیدکنندگان اروپایی است. در نتیجه، هزینه‌های اضافی ناشی از مالیات کربن معادل ۶ درصد ارزش صادرات آلومینیوم و حدود ۰.۰۶ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور خواهد بود.

در هند نیز شرایط حساس است. ارزش صادرات کالاهای مشمول CBAM به اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۳ حدود ۶.۴ میلیارد یورو بود که ۷۸ درصد آن به فولاد و ۲۲ درصد به آلومینیوم اختصاص داشت. شدت انتشار کربن در تولید فولاد هند، حدود ۲ کیلوگرم دی‌اکسید کربن به ازای هر دلار

که بخش مهمی از صادراتشان بر صنایع انرژی بر استوار است، تنها یک هشدار محیط‌زیستی نیست؛ هشدار اقتصادی است. فولاد، سیمان، پتروشیمی و دیگر کالاهای پایه، دیر یا زود با سنجهای تازه روبه‌رو خواهند شد؛ سنجهای که ارزش کالاهای آنها با وزن و کیفیت آن نمی‌سنجد، بلکه ردپای کربنی آن را نیز محاسبه می‌کند. بدین ترتیب، مزیتی که سال‌ها بر پایه انرژی ارزان تعریف می‌شد، ممکن است به نقطه ضعف تبدیل شود.

در چنین شرایطی، سیاست‌گذاری تجارتی دیگر نمی‌تواند تنها بر نرخ ارز، مشوق‌های صادراتی یا گسترش بازارهای هدف متمرکز بماند. سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پاک، نوسازی صنایع، افزایش بهره‌وری انرژی و استقرار سامانه‌های سنجش انتشار کربن، به بخشی از زیرساخت تجارت خارجی در آستانه فصلی تازه ایستاده است؛ فصلی که در آن، مرز میان پیروزی و شکست صادرکنندگان را نه فقط قیمت، بلکه کیفیت تولید و مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی تعیین می‌کند. در این میدان، آینده از آن کشورهایی خواهد بود که پیش از بسته شدن درهای بازار، قواعد تازه بازی را دریابند.

یادداشت روز

کربن؛ تعرفه خاموش صادرات



حسنا جیبی
روزنامه نگار

تجارت جهان در تجارت جهانی، همیشه تعرفه‌ها با عدد و رقم شناخته می‌شدند؛ درصدی که بر ارزش کالا افزوده می‌شد و بهای ورود به یک بازار بالا می‌برد. اما اکنون گونه‌ای تازه از مانع تجاری در حال شکل‌گیری است؛ مانعی که نه در گمرک، بلکه از خط تولید آغاز می‌شود. از این پس، تنها کیفیت و قیمت کالا نیست که درباره سرنوشت آن تصمیم می‌گیرد، بلکه میزان کربنی که در فرآیند تولید آن منتشر شده نیز به یکی از معیارهای اصلی رقابت بدل شده است.

اقتصاد جهان به آرامی در حال بازنویسی قواعد تجارت است. بسیاری از دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ، زنجیره تأمین خود را بر پایه معیارهای زیست‌محیطی بازاریابی می‌کنند و از تولیدکنندگان می‌خواهند منشأ کالا و میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای را آشکار سازند. در چنین فضایی، کارخانه‌ای که با فناوری فرسوده و انرژی آلاینده تولید می‌کند، حتی اگر محصولی ارزان‌تر عرضه کند، ممکن است جای خود را به رقیبی بدهد که کالایی گران‌تر اما کم‌کربن تولید کرده است.

این دگرگونی برای اقتصادهایی

یادداشت روز

مقررات هوش مصنوعی؛ میدان نبرد برتری تجاری جهانی



نادیا محمدی
معاون سر دبیر

این رویکرد، تداوم رهبری آمریکا در توسعه مدل‌های مرزی و جذب سرمایه‌گذاری جهانی است؛ هرچند نبود یک چارچوب جامع فدرال، خطر پراکندگی مقررات و ایجاد ناهمگونی در سیاست‌گذاری را به همراه دارد. چین، در سوی دیگر، با اتکا به حمایت گسترده دولت، یارانه‌های صنعتی و مقررات مبتنی بر امنیت ملی و حکمرانی داده، بر کارایی و توسعه کاربردهای عملی هوش مصنوعی تمرکز کرده است. مدل‌های متن‌باز چینی در سال‌های اخیر از نظر میزان پذیرش و بهره‌وری پیشرفت چشمگیری داشته‌اند و این کشور کوشیده است با توسعه فناوری بومی و ایجاد زنجیره‌های تأمین جایگزین، آثار محدودیت‌های صادراتی آمریکا را کاهش دهد. همچنین، دسترسی به حجم عظیم داده‌های داخلی و سیاست‌های بومی‌سازی، مزیت مقیاس قابل توجهی برای آموزش مدل‌های هوش مصنوعی فراهم کرده است؛ هرچند محدودیت در انتقال برون مرزی داده‌ها همچنان یکی از ویژگی‌های اصلی این رویکرد به شمار می‌رود. این تفاوت‌های بنیادین در سیاست‌گذاری، بازار جهانی هوش مصنوعی را به سمت چندپارگی سوق می‌دهد. شرکت‌هایی که قصد حضور در بازار اروپا را دارند، ناگزیر از رعایت استانداردهای سخت‌گیرانه این اتحادیه خواهند بود؛ موضوعی که می‌تواند به شکل‌گیری «اثر بروکسل» و گسترش استانداردهای اروپایی در سطح جهان بینجامد. در مقابل، رویکرد مقرراتی سبک‌تر آمریکا ممکن است سرعت نوآوری را افزایش دهد، اما هم‌زمان ریسک‌های اجتماعی، اخلاقی و امنیتی بیشتری ایجاد کند. چین نیز با تمرکز بر توسعه کاربردهای عملی، این ظرفیت را دارد که در برخی حوزه‌های صنعتی و خدماتی به جایگاه پیش‌تاز دست یابد.

مدیریت ناکارآمد ماکو؛

زمزمه تغییر یا ادامه رکود؟



آستارا؛ گلوگاه یادروازه
کریدور شمال-جنوب



سوال از مدیرعامل منطقه
آزاد چابهار؛ هزار کلاس
درس چه شد؟



تجارت جهانی گزارش می دهد

بازگشت پروازها؛ آزمون گردشگری کیش



تجارت جهان: بازگشایی دوباره فرودگاه بین‌المللی کیش، تنها از سرگیری پروازها نیست؛ بلکه آزمونی برای آینده صنعت گردشگری این جزیره به شمار می‌رود. آمارهای نخستین هفته فعالیت فرودگاه از بازگشت تدریجی مسافران حکایت دارد، اما پرسش اساسی همچنان پابرجاست: آیا کیش بار دیگر به الگوی گردشگری انبوه و فصلی گذشته باز خواهد گشت یا این فرصت به نقطه آغاز گذار به گردشگری کیفی، پایدار و متنوع تبدیل خواهد شد؟

در نخستین هفته فعالیت فرودگاه بین‌المللی کیش پس از بازگشایی، ۸۷ پرواز ورودی و خروجی انجام شد و در مجموع ۸ هزار و ۸۵ مسافر از طریق این فرودگاه جابه‌جا شدند. در فاصله ۴ تا ۱۲ تیر ۱۴۰۵، ۴۵ پرواز ورودی و ۴۲ پرواز خروجی ثبت شد که به‌ترتیب ۳ هزار و ۷۹۹ مسافر ورودی و ۴ هزار و ۲۸۶ مسافر خروجی را شامل می‌شد. شرکت هواپیمایی کیش نیز با انجام ۸۵ پرواز و جابه‌جایی ۷ هزار و ۷۳۴ مسافر، ۹۷.۷ درصد از کل پروازها و ۹۵.۷ درصد از مجموع مسافران را به خود اختصاص داد. هرچند این آمار تنها مربوط به یک هفته است، اما نشانه‌ای از بازگشت تدریجی شبکه حمل‌ونقل هوایی جزیره محسوب می‌شود. با این حال، پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا کیش به الگوی پیشین گردشگری انبوه بازمی‌گردد یا این فرصت، آغازگر تحولی ساختاری به سوی گردشگری پایدار و باکیفیت خواهد بود؟

محدودیت‌های پروازی ماه‌های گذشته، ضربه‌ای جدی به اقتصاد گردشگری کیش وارد کرد. بر پایه گزارش‌های رسمی، در دوره اوج این محدودیت‌ها بسیاری از هتل‌ها، مراکز خرید و واحدهای خدماتی با کاهش چشمگیر ضریب اشغال مواجه شدند و شماری از کسب‌وکارهای کوچک نیز ناچار به تعطیلی موقت یا کاهش فعالیت شدند.

آمار سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد فرودگاه کیش میزبان بیش از ۲۰ هزار پرواز بود و بیش از ۲ میلیون و ۷۱۵ هزار مسافر را جابه‌جا کرد. این روند در نوروز ۱۴۰۴ نیز ادامه یافت؛ به‌گونه‌ای که ورود گردشگران نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۶ درصد افزایش یافت. در فاصله ۲۴ اسفند ۱۴۰۳ تا اول فروردین ۱۴۰۴ نیز مجموع ورود مسافران به ۸۷ هزار و ۶۰۰ نفر رسید که از این تعداد، ۵۲ هزار نفر از مسیر هوایی و ۳۷ هزار نفر از مسیر دریایی وارد جزیره شدند.

گزارش کوتاه

تجارت جهان: در شرایطی که اقتصاد ایران برای افزایش

درآمدهای ارزی و کاهش وابستگی به منابع سنتی درآمدی به دنبال مسیرهای جدید صادراتی است، مناطق مرزی به‌ویژه آبادان و محدوده منطقه آزاد اروند می‌توانند نقشی فراتر از یک گذرگاه تجاری ایفا کنند. رئیس اتاق بازرگانی آبادان با تأکید بر ضرورت تکمیل زنجیره فرآوری و توسعه صادرات مرزی، بر این باور است که عبور از صادرات خام و حرکت به سمت تولید محصولات دارای ارزش افزوده، می‌تواند اشتغال منطقه‌ای، جذب سرمایه و سهم ایران از بازار عراق را افزایش دهد. بررسی داده‌های تجارت خارجی نشان می‌دهد عراق همچنان یکی از مهم‌ترین بازارهای صادراتی ایران است؛ اما موانع گمرکی، ضعف زیرساخت‌های لجستیکی و محدودیت‌های سرمایه‌گذاری، بخشی از ظرفیت واقعی این مرز اقتصادی را بلااستفاده گذاشته است.

آبادان؛ دروازه‌ای برای تجارت با بازار ۴۵ میلیونی عراق مرزهای جنوبی ایران، به‌خصوص آبادان و منطقه آزاد اروند، به دلیل نزدیکی جغرافیایی به استان‌های بصره، میسان و ذی‌قار عراق، از مزیت کم‌نظیری برای توسعه تجارت برخوردارند. عراق با جمعیتی حدود ۴۵ میلیون نفر، یکی از اصلی‌ترین مقاصد صادراتی کالاهای ایرانی محسوب می‌شود و در سال ۱۴۰۳ نیز در کنار چین، در میان بزرگ‌ترین خریداران کالاهای ایرانی قرار داشت.

براساس آمارهای تجارت خارجی، صادرات غیرنفتی ایران در سال ۱۴۰۳ به حدود ۵۷.۸ میلیارد دلار رسید و مجموع تجارت غیرنفتی کشور از مرز ۱۳۰ میلیارد دلار عبور کرد. در این میان، بازار عراق سهم مهمی در جذب کالاهای ایرانی دارد؛ از محصولات کشاورزی و غذایی گرفته تا مصالح ساختمانی، محصولات پتروشیمی، تجهیزات صنعتی و کالاهای مصرفی.

با این حال، تحلیل ساختار صادرات ایران به عراق نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از این تجارت همچنان بر پایه کالاهای کم‌فرآوری شده است. ادامه این روند به معنای از دست دادن بخشی از ارزش اقتصادی صادرات است؛ زیرا در زنجیره جهانی تجارت، سود اصلی نه در فروش مواد اولیه، بلکه در مراحل

با نوسان شدید ضریب اشغال میان فصل‌های پرمسافر و کم‌مسافر روبه‌رو بودند. بسیاری از کارشناسان بر این باورند که با افزایش رقابت میان مقاصد منطقه‌ای و تغییر ذائقه گردشگران، ادامه این الگو دیگر پاسخگوی نیازهای آینده نخواهد بود.

تحول ساختاری گردشگری کیش مستلزم تمرکز بر چند محور اساسی است. نخست، ارتقای کیفیت اقامت و خدمات از طریق توسعه هتل‌های بوتیک، اقامتگاه‌های خاص و تجربه‌های گردشگری لوکس؛ رویکردی که می‌تواند ارزش افزوده بیشتری ایجاد کرده و وابستگی اقتصاد گردشگری به حجم بالای مسافر را کاهش دهد. دوم، تنوع‌بخشی به محصولات گردشگری است. توسعه گردشگری ورزشی، سلامت، فرهنگی و طبیعت‌محور دریایی، همراه با حفاظت از مرجان‌ها و اکوسیستم

علاوه بر جابه‌جایی مسافر، امکان انتقال خودروهای شخصی را نیز فراهم کرده‌اند؛ مزیتی که برای خانواده‌ها و گردشگرانی که به دنبال کاهش هزینه سفر یا استفاده از خودروی شخصی هستند، جذابیت قابل توجهی دارد. این ترکیب حمل‌ونقل هوایی و دریایی، وابستگی کیش به یک شیوه جابه‌جایی را کاهش داده و تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل جزیره را افزایش داده است.

با این همه، افزایش دوباره تعداد پروازها و مسافران، به‌تنهایی تضمین‌کننده احیای پایدار گردشگری نیست. الگوی گردشگری کیش طی سال‌های گذشته عمدتاً بر پایه سواحل، مراکز خرید و تفریحات عمومی شکل گرفته بود؛ الگویی که در دوره‌های اوج سفر، فشار قابل توجهی بر زیرساخت‌ها، محیط زیست و کیفیت خدمات وارد می‌کرد. از سوی دیگر، هتل‌ها نیز

اروند؛ مسیر تازه تجارت ایران و عراق



درصد از صادرات محصولات خام منطقه به محصولات فرآوری شده تبدیل شود، علاوه بر افزایش ارزش دلاری صادرات، هزاران فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم در بخش‌های بسته‌بندی، حمل‌ونقل، خدمات فنی و بازرگانی ایجاد خواهد شد.

در اقتصاد مرزی، اشتغال فقط از کارخانه‌های بزرگ ایجاد نمی‌شود؛ گاهی یک زنجیره کوچک اما کامل از تولیدکننده، فرآوری‌کننده، صادرکننده و خدمات لجستیکی، موتور محرک منطقه می‌شود. انسان‌ها البته قرن‌هاست متوجه شده‌اند فروش ماده خام معمولاً سود کمتری از فروش محصول نهایی دارد؛ کشف بزرگی که ظاهراً هنوز باید هر چند سال یک‌بار دوباره یادآوری شود.

گمرک؛ گلوگاه تا تسهیل‌کننده تجارت؟

یکی از مهم‌ترین چالش‌های فعالان اقتصادی مرزی،

فاصله جغرافیایی تنها عامل تعیین‌کننده نیست؛ گاهی یک امضای اداری که چند روز دیرتر انجام شود، می‌تواند یک قرارداد صادراتی را به رقیب واگذار کند.

منطقه آزاد اروند؛ فرصت جذب سرمایه یا ظرفیت نیمه‌فعال؟

منطقه آزاد اروند با قرار گرفتن در مجاورت عراق و دسترسی به ظرفیت‌های بندری و صنعتی آبادان و خرمشهر، یکی از مهم‌ترین مناطق آزاد ایران برای توسعه تجارت خارجی محسوب می‌شود. هدف اصلی مناطق آزاد، تسهیل صادرات، جذب سرمایه‌گذاری و توسعه تولید صادرات محور است.

این منطقه می‌تواند با جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به سمت صنایع تبدیلی، صنایع غذایی، لجستیک، بسته‌بندی و تولید مشترک با طرف عراقی حرکت کند. نزدیکی به بازار عراق یک مزیت طبیعی است؛ اما مزیت طبیعی بدون زیرساخت و سیاست اقتصادی پایدار، تنها یک فرصت روی کاغذ باقی می‌ماند.

برای افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری، فعالان اقتصادی بر چند محور تأکید دارند: ثبات مقررات، تسهیل صدور مجوزها، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، تضمین دسترسی به انرژی و ایجاد مشوق‌های واقعی برای سرمایه‌گذاران صادرات محور.

جمع‌بندی؛ آبادان و آینده تجارت مرزی

توسعه صادرات مرزی آبادان نیازمند تغییر نگاه از «عبور کالا از مرز» به «ایجاد ارزش اقتصادی در مرز» است. افزایش صادرات به عراق، تنها با توسعه مسیرهای حمل‌ونقل محقق نمی‌شود؛ بلکه نیازمند تکمیل زنجیره تولید، کاهش موانع گمرکی و تبدیل منطقه آزاد اروند به مرکز تولید و توزیع منطقه‌ای است.

اگر سیاست‌گذاری اقتصادی بتواند ظرفیت جغرافیایی آبادان را با سرمایه‌گذاری، فناوری و مدیریت کارآمد پیوند دهد، این منطقه می‌تواند از یک نقطه مرزی به یک مرکز مهم تجارت جنوب غرب ایران تبدیل شود؛ مرکزی که فقط کالا صادر می‌کند، بلکه ارزش افزوده، اشتغال و درآمد پایدار تولید می‌کند.

نادیا محمدی
معاون سردبیر

شبکه ریلی ایران تا پایان سال ۱۴۰۳ به ۱۵ هزار و ۷۵۴ کیلومتر، شامل ۱۲ هزار و ۳۰۳ کیلومتر خط اصلی، رسیده است. با وجود این، تراکم خطوط ریلی نسبت به وسعت کشور، ایران را در رتبه شصت و چهارم جهان قرار داده است. سهم حمل و نقل ریلی از جابه جایی بار داخلی نیز همچنان حدود ۱۰ درصد است، در حالی که در برنامه هفتم توسعه، افزایش این سهم به ۳۰ درصد و سهم ریل در مبادی ورودی به ۲۵ درصد هدف گذاری شده است. همچنین در پنج ماه نخست سال ۱۴۰۳، ترانزیت ریلی با رشد ۴۷ درصدی به ۷۷۳ هزار تن رسید؛ رقمی که در مدت مشابه سال قبل ۵۲۶ هزار تن بود. این روند، هرچند از پایه‌ای نسبتاً پایین آغاز شده، ظرفیت بالای شبکه ریلی برای ایفای نقشی مؤثر در کریدورهای بین‌المللی را نشان می‌دهد.

جلفا؛ از نخستین خط تجاری ایران تا شاهراه راهبردی منطقه

خط آهن جلفا-تبریز در سال ۱۲۹۵ خورشیدی (۱۹۱۶ میلادی) به دست روسیه تزاری احداث شد و نخستین مسیر ریلی تجاری کشور به شمار می‌رفت. در سال‌های جنگ تحمیلی نیز حدود ۷۰ درصد واردات و صادرات ایران از طریق این محور و مسیر دریای سیاه، ارمنستان و نخجوان انجام می‌شد. با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و آغاز درگیری‌های قره‌باغ، اتصال ریلی نخجوان به ارمنستان قطع شد و کریدور جلفا عملاً از چرخه ترانزیت منطقه خارج شد. امروز این مسیر، که می‌تواند ایران را به شبکه ریلی قفقاز، دریای سیاه و در نهایت اروپا متصل کند، همچنان در انتظار احیاست.

احیای مسیر جلفا-نخجوان-ایران-تفلیس تنها یک پروژه عمرانی نیست، بلکه اقدامی با ابعاد ژئوپلیتیکی و اقتصادی به شمار می‌رود. این مسیر می‌تواند بخشی از کریدور میانی چین-اروپا را تکمیل کرده و وابستگی به مسیرهای طولانی ترابری پرسبک ترا کاهش دهد. در شرایطی که برخی بازیگران منطقه‌ای در پی ایجاد مسیرهای جایگزین هستند، فعال شدن این کریدور می‌تواند جایگاه ایران را به عنوان پل زمینی میان آسیا و اروپا بیش از پیش تثبیت کند.

قطارهای تیلینگ؛ راهکاری برای افزایش سرعت و جذابیت سفر

ذاکری در این نشست، استفاده از قطارهای تیلینگ را یکی از راهکارهای مؤثر برای کاهش زمان سفر و افزایش جذابیت حمل و نقل

با تأکید مدیرعامل راه آهن بر احیای کریدور جلفا و توسعه دیپلماسی ریلی

ارس؛ دروازه ریلی ایران به قفقاز و اروپا

تجارت جهان منطقه آزاد تجاری، صنعتی ارس بار دیگر در کانون برنامه‌های توسعه حمل و نقل ریلی کشور قرار گرفته است. در نشست مشترک مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با مدیرعامل منطقه آزاد ارس، جبارعلی ذاکری بر احیای کریدور ریلی جلفا به عنوان یکی از راهبردی‌ترین محورهای فرامنطقه‌ای کشور تأکید کرد. او تحقق این هدف را مستلزم نگاهی فرامنطقه‌ای، تقویت دیپلماسی ریلی و بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های حمل و نقل بین‌المللی دانست. این اظهارات، فراتر از یک خبر اداری، از تغییر رویکردی جدی در سیاست حمل و نقل کشور حکایت دارد؛ رویکردی که می‌تواند منطقه آزاد ارس را به یکی از مهم‌ترین گره‌های ترانزیتی ایران در اتصال به قفقاز و اروپا تبدیل کند.



مسیرهایی مانند تبریز-جلفا، ضمن افزایش رضایت مسافران، سهم حمل و نقل ریلی در گردشگری و جابه جایی مسافر را نیز تقویت خواهد کرد.

منطقه آزاد ارس؛ محور توسعه گردشگری و لجستیک ریلی

منطقه آزاد ارس با برخورداری از جاذبه‌های طبیعی، تاریخی و صنعتی، بیش از ۱۵۰ واحد تولیدی و بزرگ‌ترین مجتمع گلخانه‌ای کشور، از ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به قطب گردشگری و لجستیک ریلی برخوردار است. ورود میلیون‌ها گردشگر به این منطقه در سال‌های

ریلی مسافری دانست. این فناوری که در کشورهای اروپایی، از جمله ایتالیا و بریتانیا، و همچنین استرالیا به کار گرفته شده است، امکان عبور قطار از قوس‌های تند را با سرعت بیشتر و بدون کاهش محسوس ایمنی فراهم می‌کند. نتیجه این فناوری، افزایش ۲۰ تا ۳۰ درصدی سرعت در مسیرهای کوهستانی، بدون نیاز به اجرای پروژه‌های پرهزینه اصلاح مسیر یا ساخت تونل‌های جدید است.

برای ایران، که بخش مهمی از خطوط ریلی آن در مناطق کوهستانی شمال غرب و غرب کشور قرار دارد، این فناوری می‌تواند در کوتاه‌مدت تأثیر قابل توجهی بر کیفیت خدمات داشته باشد. کاهش زمان سفر در

گزارش کوتاه

مدیریت ناکارآمد ماکو؛ زمزمه تغییر یا ادامه رکود؟



تجارت جهان

بزرگ‌ترین منطقه آزاد کشور و یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ترانزیت زمینی ایران به اروپا، در تابستان ۱۴۰۵ همچنان با موجی از انتقادات نسبت به عملکرد مدیریتی خود مواجه است. حسین گروسی، مدیرعامل فعلی این منطقه، با وجود افزایش فشارها از سوی استانداری، نمایندگان مجلس و فعالان اقتصادی و اجتماعی منطقه، همچنان در این جایگاه باقی مانده است؛ موضوعی که پرسش مهمی را به وجود آورده است: آیا پس از سال‌ها رکود و ناکارآمدی، سرانجام تغییر مدیریتی در راه است یا سایه بی‌تحریکی همچنان بر بزرگ‌ترین

منطقه آزاد ایران سنگینی خواهد کرد؟

انتقادات نسبت به شیوه انتصابات در دوره مدیریت گروسی، طی ماه‌های گذشته ادامه داشته و ابعدی ساختاری پیدا کرده است. تغییرات متعدد در معاونت‌های کلیدی، استفاده مکرر از سرپرستان برای مسئولیت‌های حساس و انتصاب برخی افراد با تجربه محدود، از جمله مواردی است که منتقدان آن را مغایر با اصول شایسته‌سالاری و ثبات مدیریتی می‌دانند. به باور آنان، این روند به جای تقویت ساختار اجرایی، موجب شکل‌گیری مجموعه‌ای کم‌تحرك و فاقد کارآمدی لازم شده است.

پروازی بودن مدیرعامل و کاهش حضور مستمر وی در منطقه نیز از دیگر انتقادهای مطرح شده است. منتقدان معتقدند اداره یک منطقه استراتژیک مانند ماکو، نیازمند حضور میدانی، ارتباط مستقیم با مردم و فعالان اقتصادی و پیگیری مستمر پروژه‌هاست. همچنین برگزاری نمایشگاه‌های متعدد و برخی سفرهای خارجی، به دلیل نبود دستاوردهای ملموس اقتصادی، نتوانسته رضایت افکار عمومی و فعالان بخش خصوصی را جلب کند.

یکی از مهم‌ترین محورهای انتقاد، کندی اجرای طرح‌های زیرساختی و توسعه‌ای در سال‌های اخیر است. منطقه آزاد ماکو

با برخورداری از موقعیت ویژه مرزی و ظرفیت‌های گسترده در حوزه‌های ترانزیت، لجستیک، کشاورزی و تجارت، انتظار می‌رفت به یکی از قطب‌های اقتصادی کشور تبدیل شود؛ اما منتقدان معتقدند جذب سرمایه‌گذاری خارجی کاهش یافته و بسیاری از ظرفیت‌های موجود همچنان بلااستفاده مانده است. همچنین برخی گزارش‌ها از وضعیت نامطلوب شاخص‌های اقتصادی و کاهش بهره‌مندی مردم محلی از مزایای منطقه آزاد حکایت دارد.

در این میان، زمزمه‌های تغییر مدیریت در منطقه آزاد ماکو افزایش یافته است. برخی رسانه‌های محلی از احتمال بازگشت حسین فروزان، مدیرعامل اسبق منطقه، یا انتخاب مدیری جدید خبر داده‌اند. این گمانه‌زنی‌ها پس از انتقادات صریح رضا رحمانی، استاندار آذربایجان غربی، شدت گرفت؛ انتقاداتی که حتی با طرح موضوعاتی مانند احتمال برخورد جدی با مدیریت فعلی همراه بود. نماینده مردم ماکو در مجلس نیز از احتمال پیگیری موضوع از طریق تشکیل هیئت تحقیق و تفحص سخن گفته است.

از نگاه یک روزنامه‌نگار با سال‌ها تجربه در حوزه مسائل اقتصادی، این شرایط یادآور تجربه‌های مشابهی است که در برخی مناطق

گزارش کوتاه

ماهشهر پس از بحران؛

نبرد برای بازپس‌گیری جایگاه در زنجیره جهانی پتروشیمی



تجارت جهان

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر تنها یک قطب صنعتی نیست؛ این منطقه یکی از مهم‌ترین گره‌های زنجیره ارزش انرژی ایران و موتور محرک بخش بزرگی از صادرات غیرنفتی کشور به شمار می‌رود. تمرکز حدود ۴۰ درصد ظرفیت تولید صنعت پتروشیمی ایران در ۲۱ مجتمع فعال، ظرفیت اسمی بیش از ۲۶ میلیون تن در سال، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد از طریق خور موسی و اتصال به شبکه ریلی کشور، ماهشهر را به نقطه‌ای راهبردی در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل کرده است. از همین رو، حملات هوایی فروردین ۱۴۰۵ به تأسیسات کلیدی این منطقه، صرفاً آسیب به چند مجتمع صنعتی نبود؛ بلکه ضربه‌ای به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره صادراتی ایران محسوب می‌شد.

پیش از وقوع این بحران، صنعت پتروشیمی یکی از معدود بخش‌هایی بود که همچنان بخش قابل توجهی از درآمدهای ارزی کشور را تأمین می‌کرد. ایران در سال ۱۴۰۳ حدود ۲۹.۲ میلیون تن محصول پتروشیمی به ارزش نزدیک به ۱۳ میلیارد دلار صادر کرد و برآوردها نشان می‌داد این رقم در پایان سال ۱۴۰۴ به حدود ۳۴.۸ میلیون تن و ارزشی بالغ بر ۱۳.۶ میلیارد دلار خواهد رسید. سهم قابل توجهی از این صادرات از مسیر ماهشهر انجام می‌شد؛ منطقه‌ای که به دلیل برخورداری از اسکله‌های تخصصی، امکان پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و شبکه حمل و نقل ریلی، یکی از مهم‌ترین دروازه‌های صادرات محصولات پتروشیمی ایران محسوب می‌شود.

با این حال، حملات هم‌زمان به ماهشهر و عسلویه، دو قطب اصلی صنعت پتروشیمی کشور، نشان داد تمرکز ظرفیت تولید در چند منطقه محدود، اگرچه از منظر اقتصادی مزیت‌هایی ایجاد می‌کند، اما از منظر تاب‌آوری صنعتی و امنیت اقتصادی، ریسک قابل توجهی به همراه دارد. برآورد برخی نهادهای تخصصی حاکی از آن است که این حملات تا ۸۵ درصد ظرفیت صادراتی صنعت پتروشیمی ایران را به طور موقت تحت تأثیر قرار داد. توقف فعالیت واحدهای یوتیلیتی و مجتمع‌های تولیدی، تنها به کاهش حجم صادرات محدود نشد؛ بلکه زنجیره تأمین صدها واحد پایین‌دستی، صنایع تکمیلی و حتی مشتریان خارجی را نیز با اختلال روبه‌رو کرد و فشار مضاعفی بر درآمدهای ارزی کشور وارد ساخت.

در چنین شرایطی، اهمیت زیرساخت‌های لجستیکی ماهشهر بیش از گذشته آشکار شد. خور موسی، علاوه بر فراهم کردن امکان صادرات مستقیم به بازارهای جهانی، ظرفیت بالایی برای حفظ جریان تجارت دریایی دارد و اتصال ریلی منطقه نیز امکان انتقال

اخیر، زمینه مناسبی برای توسعه سفرهای ریلی فراهم کرده است. اتصال کارآمد جلفا به تبریز و سایر مراکز جمعیتی می‌تواند ارس را به یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری ریلی کشور تبدیل کند. توسعه این بخش، افزون بر افزایش درآمدهای گردشگری، موجب رونق هتل‌ها، مراکز خدماتی، صنایع دستی و سایر فعالیت‌های اقتصادی منطقه خواهد شد.

مزیت اقتصادی احیای کریدور جلفا

حمل و نقل ریلی، به‌ویژه در جابه جایی کالاهای حجیم و کانتینری، به‌طور متوسط هزینه‌ای کمتر از حمل و نقل جاده‌ای دارد و از نظر مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی نیز مقرون به‌صرفه‌تر است. افزایش سهم حمل و نقل ریلی از ۱۰ به ۳۰ درصد می‌تواند هزینه‌های لجستیکی اقتصاد را به‌طور محسوسی کاهش داده و رقابت‌پذیری صادرات غیرنفتی را افزایش دهد. افزون بر درآمد حاصل از حق ترانزیت، توسعه این بخش می‌تواند ایران را به یکی از مراکز اصلی لجستیک منطقه تبدیل کند. پروژه‌هایی مانند راه‌آهن تبریز-مرند-چشمه‌تريا نیز در کنار احیای کریدور جلفا، شبکه‌ای مکمل برای تقویت ارتباط ریلی ایران با ترکیه، قفقاز و اروپا ایجاد خواهند کرد و هم‌زمان دو کریدور راهبردی شمال-جنوب و شرق-غرب را به یکدیگر پیوند خواهند داد.

چالش‌ها و چشم‌انداز پیش‌رو

با وجود ظرفیت‌های گسترده، احیای کریدور جلفا با چالش‌هایی همچون ضرورت دستیابی به توافق‌های پایدار با جمهوری آذربایجان و ارمنستان، تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی، نوسازی ناوگان و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی روبه‌رو است. تجربه جهانی نشان می‌دهد کریدورهای موفق، حاصل هم‌افزایی زیرساخت، دیپلماسی پایدار و برنامه‌ریزی دقیق اقتصادی هستند.

ذاکری نیز تأکید کرده است که توسعه حمل و نقل ریلی به معنای تضعیف سایر شیوه‌های حمل و نقل نیست، بلکه تکمیل زنجیره لجستیکی کشور را دنبال می‌کند؛ نگاهی که می‌تواند زمینه‌ساز توسعه متوازن شبکه حمل و نقل ایران باشد.

در صورت اجرای کامل برنامه‌های پیش‌بینی شده، از به‌کارگیری فناوری‌های نوین تا احیای کریدور جلفا، منطقه آزاد ارس می‌تواند طی سال‌های آینده به یکی از مهم‌ترین قطب‌های ترانزیت، لجستیک و گردشگری ریلی کشور تبدیل شود. چنین تحولی، افزون بر افزایش درآمدهای ارزی، به توسعه متوازن منطقه‌ای، ایجاد اشتغال و تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی خواهد انجامید.

کالا به مرزهای شمال غربی، ترکیه، قفقاز و آسیای مرکزی را فراهم می‌کند. این مزیت، در صورت توسعه کریدورهای حمل و نقل و تقویت لجستیک چندوجهی، می‌تواند بخشی از وابستگی صادرات به مسیرهای سنتی دریایی را کاهش داده و انعطاف‌پذیری زنجیره تأمین را افزایش دهد.

با گذشت بیش از سه ماه از بحران، گزارش‌های رسمی از بازگشت تدریجی واحدهای آسیب‌دیده به مدار تولید و آغاز عملیات بازسازی حکایت دارد. اما واقعیت آن است که بازسازی زیرساخت‌ها تنها بخشی از مسیر پیش‌رو است. آنچه جایگاه آینده ماهشهر را تعیین می‌کند، تغییر رویکرد از توسعه صرف ظرفیت تولید به سمت افزایش ارزش افزوده، گسترش صنایع پایین‌دستی، تنوع بخشی به بازارهای صادراتی و کاهش تمرکز جغرافیایی تولید خواهد بود. تجربه بحران اخیر نشان داد که رقابت در بازار جهانی پتروشیمی تنها بر پایه ظرفیت تولید شکل نمی‌گیرد؛ بلکه تاب‌آوری زنجیره تأمین، سرعت بازنایی پس از بحران و توان حفظ تعهدات صادراتی نیز به همان اندازه اهمیت دارد.

ماهشهر همچنان یکی از مهم‌ترین دارایی‌های راهبردی اقتصاد ایران است، اما حفظ این جایگاه دیگر دلبهی نیست. در بازاری که تولیدکنندگان بزرگی مانند عربستان سعودی، قطر و ایالات متحده به سرعت در حال افزایش سهم خود هستند، هر وقفه در تولید یا صادرات می‌تواند به از دست رفتن بازارهایی منجر شود که بازپس‌گیری آن‌ها سال‌ها زمان خواهد برد. از این رو، بحران فروردین ۱۴۰۵ را باید نه صرفاً یک حادثه صنعتی، بلکه آزمونی برای سنجش میزان تاب‌آوری صنعت پتروشیمی ایران دانست؛ آزمونی که نتیجه آن، جایگاه آینده ماهشهر در زنجیره جهانی انرژی و تجارت را مشخص خواهد کرد.



حسنار جیبی
روزنامه نگار

تجارت جهانی گزارش می دهد

نبض تجارت شمال دوباره می تپد



گردشگری و مصرف کنندگان همگی به عملکرد آن وابسته هستند.

بر اساس تحلیل های اقتصادی بخش خرده فروشی، توقف فعالیت یک مرکز تجاری متوسط می تواند اثر چندلایه ایجاد کند؛ زیرا کاهش فروش مستقیم، کاهش تقاضای خدمات جانبی و افت جذابیت گردشگری یک مقصد را به دنبال دارد. در مناطق آزاد، این اثر اهمیت بیشتری دارد، زیرا مزیت رقابتی این مناطق به ترکیبی از تجارت، گردشگری و خدمات وابسته است.

منطقه آزاد انزلی به عنوان نخستین منطقه آزاد شمال کشور، نقشی مهم در اتصال ظرفیت های تجاری استان گیلان به بازارهای داخلی و مسیرهای ترانزیتی دریای خزر دارد. احیای مراکز تجاری فعال در این منطقه می تواند در حفظ جریان گردشگری و افزایش جذابیت سرمایه گذاری نقش داشته باشد. بررسی تجربه جهانی در بازسازی مراکز تجاری آسیب دیده نشان می دهد که موفقیت چنین پروژه هایی تنها به بازسازی فیزیکی وابسته

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

آستارا؛

گلوگاه یادروازه کریدور شمال. جنوب



تجارت جهان مرز آستارا، یکی از مهم ترین گذرگاه های زمینی ایران با جمهوری آذربایجان، این روزها زیر فشار افزایش حجم ترانزیت قرار دارد. توافق اخیر تهران و باکو برای افزایش تردد روزانه کامیون ها به ۳۵۰ تا ۴۰۰ دستگاه، از ظرفیت بالای این گذرگاه حکایت دارد؛ ترافیکی که در سال های اخیر سالانه ۲۰ تا ۲۵ درصد رشد کرده است. با این حال، انباشت کامیون ها خسارت های مستقیمی به زیرساخت های شهری و زندگی ساکنان وارد می کند و ضرورت راه اندازی تیرپارک و ساماندهی ورود و خروج ناوگان را بیش از پیش آشکار ساخته است.

کریدور بین المللی شمال. جنوب در سال ۲۰۲۴ حدود ۲۶۰۹ میلیون تن کالا را جابه جاکرد که نسبت به سال های گذشته، رشد ۱۹ درصدی را نشان می دهد. شاخه شرقی این کریدور نیز به تنهایی بین ۱۰۸ تا ۲ میلیون تن بار را حمل کرده که سه برابر حجم سال قبل است. این ارقام در حالی ثبت شده که استفاده از این مسیر، در مقایسه با مسیرهای سنتی دریایی، می تواند زمان ترانزیت را ۳۰ تا ۵۰ درصد و هزینه های حمل و نقل را ۲۵ تا ۳۰ درصد کاهش دهد. با وجود این، تکمیل نشدن زیرساخت های بخش غربی کریدور، سهم ایران را از این جریان مهم تجاری محدود نگه داشته است.

پروژه راه آهن رشت. آستارا به طول حدود ۱۶۲ کیلومتر، اکنون به مرحله ای رسیده است که تملک اراضی آن انجام شده و عملیات اجرایی بخش هایی از پروژه به زودی آغاز خواهد شد. تکمیل این خط، همراه با احداث پل ریلی مرزی آستارا بر اساس توافق ایران و جمهوری آذربایجان، می تواند اتصال یکپارچه ریلی از روسیه تا بندار جنوبی ایران را محقق کرده و وابستگی به حمل و نقل جاده ای پرهزینه را کاهش دهد. در همین حال، بندر آستارا پس از عملیات لایروبی، با ورود نخستین کشتی های تجاری کوچک با ظرفیت ۸۰۰ تا ۱۶۰۰ تن، نشانه هایی از احیا را بروز داده است. با این حال، ظرفیت اسمی فعلی این بندر حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن در سال است و هنوز تا بهره برداری کامل فاصله دارد.

آستارا هر سال میزبان میلیون ها گردشگر داخلی و منطقه ای است و استان گیلان نیز به تازگی رشد ۳۰ درصدی گردشگران ورودی را تجربه کرده است. افزایش مدت ماندگاری این مسافران می تواند به ایجاد درآمد های پایدار و فرصت های شغلی جدید منجر شود؛ اما فرسودگی شبکه آب رسانی با قدمتی حدود ۴۰ سال، اجرای ناقص شبکه فاضلاب در برخی مناطق و چالش مدیریت پسماند، کیفیت زندگی شهروندان و جذابیت سرمایه گذاری در این شهرستان را با تهدید روبه رو کرده است. از سوی دیگر، مذاکرات مربوط به ایجاد منطقه آزاد تجاری مشترک میان ایران و جمهوری آذربایجان همچنان ادامه دارد و تحقق آن می تواند چشم انداز تجارت مرزی را متحول کند. تأخیر در اجرای این پروژه ها، نه تنها به معنای از دست رفتن درآمد های بالقوه ترانزیتی است، بلکه جایگاه ایران را در رقابت با کشورهای همسایه که به سرعت در حال توسعه بندار و مسیرهای جایگزین هستند، تضعیف می کند. در شرایطی که تجارت اوراسیاد در حال بازاریابی است، تکمیل سریع زیرساخت های آستارا می تواند این شهرستان را از یک نقطه فشار و گلوگاه ترانزیتی، به یکی از ارکان اصلی اقتصاد ترانزیتی و گردشگری کشور تبدیل کند. در غیر این صورت، فرصت های چند میلیارد داری کریدور شمال. جنوب همچنان به سود رقباى منطقه ای از دست خواهد رفت.

نیست؛ بلکه استانداردسازی ایمنی، به روزرسانی سیستم های تأسیساتی، مدیریت بحران و افزایش مقاومت سازه ای از عوامل تعیین کننده در بازگشت اعتماد عمومی محسوب می شوند.

از همین منظر، بازسازی ونوس فرصتی برای بازطراحی یک مدل تجاری مدرن تر است. استفاده از تجهیزات ایمنی جدید، اصلاح مسیرهای دسترسی اضطراری، ارتقای سیستم های اعلام واطفای حریق و ایجاد استانداردهای مدیریتی بالاتر می تواند ارزش اقتصادی این مجموعه را در بلندمدت افزایش دهد.

از نگاه سرمایه گذاری نیز بازگشت یک مجتمع تجاری بزرگ به مدار فعالیت، پیام مهمی برای فعالان اقتصادی دارد؛ زیرساخت های تجاری پس از بحران قابلیت احیا دارند و مدیریت منطقه ای می تواند نقش فعالی در کاهش آثار اقتصادی حوادث ایفا کند.

حادثه ونوس همچنین ضرورت توجه بیشتر به بیمه، مدیریت ریسک و آمادگی عملیاتی در مراکز تجاری را برجسته کرد. در اقتصادی که بخش قابل توجهی از سرمایه کسبه در موجودی کالا و تجهیزات تجاری متمرکز است، پوشش های بیمه ای و برنامه های پیشگیری از بحران، دیگر یک هزینه جانبی نیستند؛ بلکه بخشی از امنیت سرمایه گذاری محسوب می شوند.

بازسازی این مجتمع می تواند در آینده به الگویی برای مدیریت پس از بحران در سایر مراکز تجاری کشور تبدیل شود؛ الگویی که بر سه محور استوار است: سرعت بازگشت فعالیت اقتصادی، ارتقای استانداردهای ایمنی و حمایت از فعالان آسیب دیده.

در نهایت، ارزش واقعی پروژه بازسازی ونوس را نباید فقط با مترمربع سازه بازسازی شده یا هزینه عمرانی سنجید. شاخص اصلی، بازگشت اعتماد فعالان اقتصادی، احیای اشتغال مستقیم و غیرمستقیم و تقویت نقش منطقه آزاد انزلی در اقتصاد گردشگری و تجارت شمال کشور خواهد بود.

بازگشت ونوس به بازار، در واقع بازگشت یک ساختمان نیست؛ بازگشت یک شبکه اقتصادی است که ماه هاست در انتظار روشن شدن دوباره چراغ های تجارت خود ایستاده است.

سوال از مدیرعامل منطقه آزاد چابهار؛ هزار کلاس چه شد؟



تجارت جهان بیش از ۱۵ ماه از زمانی می گذرد که

محمد سعید اربابی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار، از آغاز عملیات اجرایی ساخت هزار کلاس درس در سواحل مکران خبر داد؛ طرحی که قرار بود با مشارکت بانک ها، بیمه ها، شرکت های تابعه وزارت اقتصاد و واحدهای تولیدی فعال در منطقه و از محل مسئولیت اجتماعی بنگاه ها تأمین مالی شود.

اما امروز، با گذشت بیش از یک سال از اعلام این وعده، پرسش افکار عمومی همچنان بدون پاسخ مانده است: از هزار کلاس درس وعده داده شده، چه تعداد ساخته شده، چه تعداد به بهره برداری رسیده و سرنوشت منابع اختصاص یافته به این پروژه چه شده است؟

وعدهای بزرگ در منطقه ای با نیاز فوری

چابهار و سواحل مکران، سال هاست با یکی از جدی ترین چالش های آموزشی کشور مواجه اند. سیستان و بلوچستان، با جمعیت جوان و نرخ بالای رشد جمعیت، همچنان از کمبود فضای آموزشی رنج می برد و بسیاری از مدارس در مناطق جنوبی استان با مشکلاتی مانند فرسودگی، تراکم بالای دانش آموزی و کمبود امکانات اولیه روبه رو هستند. در چنین شرایطی، وعده ساخت هزار کلاس درس تنها یک پروژه عمرانی نبود؛ بلکه می توانست بخشی از شکاف عمیق آموزشی منطقه را کاهش دهد و زمینه تربیت نیروی انسانی مورد نیاز برای توسعه اقتصادی چابهار را فراهم کند.

منطقه ای که قرار است به عنوان دروازه اقیانوس هند، محور تجارت و ترانزیت منطقه ای و یکی از مهم ترین نقاط اقتصادی ایران مطرح شود، بدون سرمایه گذاری در آموزش و نیروی انسانی، با یک تناقض جدی مواجه خواهد بود. توسعه بندر، صنعت و تجارت زمانی پایدار خواهد بود که جامعه محلی نیز سهمی واقعی از این مسیر داشته باشد.

از اعلام عملیات اجرایی تا گزارش عملکرد

در فروردین ۱۴۰۴، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار از آغاز اجرای این طرح با همکاری مجموعه ای از نهادهای مالی و اقتصادی خبر داد. قرار بود منابع مورد نیاز از طریق مسئولیت اجتماعی شرکت ها تأمین شود؛ مدلی که در بسیاری از کشورها برای هدایت بخشی از توان مالی بنگاه ها به سمت توسعه اجتماعی مورد استفاده قرار می گیرد.

پس از آن نیز خبرهایی درباره آغاز ساخت تعدادی از کلاس ها، از جمله پروژه هایی در روستاهای

منطقه، منتشر شد. همچنین اعلام شد که ساخت هزار کلاس درس در یک برنامه ۲۴ ماهه دنبال خواهد شد.

با این حال، آنچه تاکنون منتشر نشده، یک گزارش جامع و شفاف از میزان پیشرفت این طرح است؛ گزارشی که مشخص کند از هزار کلاس وعده داده شده، چه تعداد در مرحله ساخت، چه تعداد تکمیل و چه تعداد آماده بهره برداری هستند.

فاصله میان کلنگ زنی و نتیجه واقعی

تجربه پروژه های عمرانی در کشور نشان داده است که فاصله میان «اعلام آغاز» و «تحويل نهایی» گاهی طولانی تر از برنامه های اعلام شده می شود. هزار کلاس درس چابهار نیز اکنون در همین نقطه حساس قرار دارد؛ نقطه ای که افکار عمومی نیازمند آمار و گزارش است، نه صرفاً خبرهای مربوط به آغاز عملیات.

طبیعی است که اجرای چنین پروژه ای با مشارکت چندین دستگاه، از منطقه آزاد و آموزش و پرورش گرفته تا بانک ها و شرکت های اقتصادی، با پیچیدگی هایی همراه باشد. اما همین تعدد بازیگران، ضرورت شفافیت را بیشتر می کند. مشخص نبودن میزان تعهد هر شریک، زمان بندی دقیق اجرا و وضعیت تخصیص منابع، می تواند زمینه ایجاد تردید درباره آینده پروژه را فراهم کند.

مسئولیت اجتماعی یا پروژه ای برای نمایش؟

پروژه هزار کلاس درس چابهار اکنون به آزمونی

برای سنجش عملکرد مسئولیت اجتماعی بنگاه ها و نقش واقعی مناطق آزاد در توسعه متوازن تبدیل شده است.

مسئولیت اجتماعی زمانی معنا پیدا می کند که از سطح اطلاعیه و مراسم کلنگ زنی عبور کند و به نتیجه ای ملموس برای مردم برسد. اگر پروژه ای با عنوان توسعه اجتماعی آغاز شود اما گزارش دقیق، زمان بندی روشن و سازوکار نظارت عمومی نداشته باشد، خطر آن وجود دارد که به جای یک اقدام ماندگار، به یک وعده تبلیغاتی دیگر در کارنامه طرح های توسعه ای تبدیل شود.

چابهار امروز بیش از هر زمان دیگری به اقدام عملی نیاز دارد. توسعه این منطقه تنها با ساخت اسکله، جاده و کارخانه محقق نمی شود؛ مدرسه و نیروی انسانی نیز بخشی از زیرساخت توسعه اند.

پرسی که هنوز باقی است

اکنون بیش از یک سال پس از اعلام آغاز این طرح، انتظار طبیعی مردم منطقه و فعالان اجتماعی این است که سازمان منطقه آزاد چابهار گزارشی شفاف از وضعیت هزار کلاس درس ارائه کند؛ گزارشی شامل میزان پیشرفت فیزیکی، منابع هزینه شده، سهم مشارکت کنندگان و زمان دقیق بهره برداری. هزار کلاس درس می تواند یکی از ماندگارترین پروژه های اجتماعی سواحل مکران باشد؛ اما تنها در صورتی که از مرحله وعده عبور کند و به واقعیت برسد.

اکنون زمان پاسخگویی فرا رسیده است. پرسش ساده است: هزار کلاس درس چابهار چه شد؟