



تجارت جهانی

دوشنبه ۱۹ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۸۸ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

تهار سانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejateJahani.Com

10-08-2026

www.TejateJahani.Com



تجارت جهانی بر اساس ارزیابی جدید دبیرخانه از عملکرد عمرانی مناطق آزاد ایران، بررسی می‌کند؛

منطقه آزاد ارس باز هم اول شد

۲

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی در مدار جهش دریایی

۴

زندیه؛ قطب اقتصادی بدون ستون های محکم



۲

قصر شیرین؛ ظرفیت ها پشت صف موانع



۴

شیراز؛ شهری گرفتار توسعه ناتمام



۲

بین الملل

رونق کلون در تله چالش های ساختاری

تجارت جهانی منطقه آزاد کلون دوباره در مسیر رشد قرار گرفته، اما افزایش حجم تجارت لزوماً به معنای حل مشکلات ساختاری نیست؛ از تشدید کنترل های امنیتی و گمرکی تا وابستگی سنگین به باصادرات، پرسش درباره پایداری این مدل تجاری همچنان پابرجاست.

منطقه آزاد تجاری کلون در پاناما بار دیگر نشانه هایی از رونق نشان می دهد، اما پشت آمارهای رشد، مجموعه ای از چالش ها قرار دارد که می تواند آینده این هاب تجاری را تحت تأثیر قرار دهد. طبق آخرین آمار منتشر شده از سوی مدیریت منطقه آزاد کلون، فعالیت تجاری این منطقه در آوریل ۲۰۲۶ با رشد ۷۰۲ درصدی به حدود ۲۰۲ میلیارد دلار رسید. همچنین حجم محموله های جابه جا شده در همین ماه ۳۰۶ درصد نسبت به آوریل سال قبل افزایش یافت و مجموع جابه جایی کالا در چهار ماه نخست سال به ۸۴۱۰۷ هزار تن رسید.

در نگاه نخست، این ارقام می تواند نشانه بازگشت قدرت به یکی از مهم ترین مراکز تجارت و باصادرات آمریکای لاتین باشد؛ اما مسئله اصلی کیفیت این رشد است. بخش قابل توجهی از کارکرد کلون همچنان بر واردات، انبارش و باصادرات کالا استوار است. آمار رسمی مؤسسه ملی آمار و سرشماری پاناما نیز نشان می دهد که گزارش های تجاری منطقه همچنان عمدتاً بر واردات و باصادرات تمرکز دارد.

این وابستگی، منطقه را در برابر تغییرات تجارت جهانی، تعرفه ها، اختلالات زنجیره تأمین و سیاست های تجاری قدرت های بزرگ آسیب پذیر می کند. رشد حجم کالا زمانی مزیت پایدار محسوب می شود که با افزایش ارزش افزوده، تولید، خدمات لجستیکی پیشرفته و اشتغال تخصصی همراه باشد؛ در غیر این صورت، کلون بیش از آنکه یک موتور تولید ثروت باشد، به سکویی برای عبور کالا میان بازارهای مختلف تبدیل خواهد شد.

از سوی دیگر، تحولات امنیتی نشان می دهد فشار بر سازوکارهای نظارتی افزایش یافته است. در ماه مه ۲۰۲۶، آمریکا و پاناما دودستگاه اسکن پیشرفته محموله را در منطقه آزاد کلون راه اندازی کردند؛ اقدامی که هدف آن مقابله با جرایم فراملی و تقویت کنترل محموله ها اعلام شد. این تحول اگرچه می تواند اعتماد به مسیرهای تجاری را افزایش دهد، اما هم زمان نشان می دهد مسئله امنیت زنجیره تأمین به یکی از دغدغه های جدی منطقه تبدیل شده است. در داخل منطقه نیز نشانه هایی از تلاش برای اصلاح فرآیندها دیده می شود. از ژوئیه ۲۰۲۶، بحث اجرای اظهارنامه باصادرات و هماهنگی بیشتر میان منطقه آزاد و گمرک در دستور کار قرار گرفته است. چنین تغییراتی می تواند شفافیت تجارت را افزایش دهد، اما برای فعالان اقتصادی هزینه و پیچیدگی اداری بیشتری نیز ایجاد خواهد کرد.

به عبارت دیگر

وقتی پروژه ها در بیرجند از توسعه عقب ماندند

کرده اند. این موضوع نشان می دهد که هر سرمایه گذاری لزوماً به معنای توسعه نیست و کیفیت سرمایه گذاری باید هم پای حجم آن مورد توجه قرار گیرد.

در همین حال، راه آهن خراسان جنوبی همچنان یکی از مهم ترین حلقه های مفقوده توسعه بیرجند است. آخرین گزارش ها از عبور پیشرفت فیزیکی پروژه از ۳۵ درصد حکایت دارد و بیش از پنج هزار میلیارد تومان برای اجرای طرح جنوبی توان تبدیل این سرمایه ها به رشد پایدار و ملموس را دارد؟

بیرجند در هفته های اخیر بیش از همیشه با واژه هایی مانند «سرمایه گذاری»، «راه آهن»، «انرژی» و «توسعه اقتصادی» خیرساز شده است؛ تصویری که در نگاه نخست از شهری در مسیر جهش اقتصادی حکایت دارد. تازه ترین آمارهای اقتصادی خراسان جنوبی نیز از رشد قابل توجه سرمایه گذاری خارجی خبر می دهد؛ به گفته مدیرکل امور اقتصادی و دارایی استان، طی دو سال اخیر ۲۵ پروژه جدید سرمایه گذاری خارجی به تصویب رسیده و اکنون ۲۷ پروژه خارجی در استان فعال است. همچنین ۱۱ پروژه از طرح های جدید به بهره برداری رسیده اند.

اما مسئله بیرجند صرفاً جذب سرمایه نیست؛ مسئله، فراهم بودن بستر تبدیل سرمایه به تولید، اشتغال و ماندگاری اقتصادی است. استانی که با کم آبی دست و پنجه نرم می کند، ناگزیر است الگوی سرمایه گذاری خود را با محدودیت های محیطی هماهنگ کند. حتی مسئولان اقتصادی استان نیز بر ضرورت هدایت سرمایه ها به سمت فعالیت های کم آب بر تأکید و شکل گیری سرمایه گذاری های مکمل.



محمد لاریجانی

نماینده اقتصادی توسعه تجارت جهانی

زمانی که سیاست خارجی بازار نمی سازد

کشور همسایه حدود ۸۷۱ میلیون دلار مثبت گزارش شده است. رشد صادرات به ترکیه، عمان، روسیه و جمهوری آذربایجان نیز نشان می دهد بازار منطقه همچنان برای کالاهای ایرانی قابل دسترس است.

اما همین اعداد یک پرسش مهم را مطرح می کنند: چرا این ظرفیت هنوز به یک شبکه پایدار و بلندمدت تجاری تبدیل نشده است؟ دیپلماسی اقتصادی زمانی معنا پیدا می کند که یک توافق سیاسی، در نهایت به مسیر مشخصی برای فعال اقتصادی منتهی شود؛ یعنی بانک بتواند پول جابه جا کند، شرکت بتواند قرارداد ببندد، کالا بتواند بدون هزینه های غیررقابتی از مرز عبور کند و سرمایه گذار بتواند افق چندساله فعالیت خود را پیش بینی کند. بدون این زنجیره، حتی بهترین تفاهم نامه ها نیز ممکن است در بایگانی دستگاه های دولتی باقی بمانند.

نمونه همکاری های اقتصادی با روسیه نیز نشان می دهد که تحولات منطقه ای، هم زمان اخیر بر توسعه تجارت کشاورزی، همکاری فعالان اقتصادی و تقویت مناسبات بانکی و مالی ایران و روسیه تأکید شده است. اما استمرار چنین همکاری هایی نیازمند چیزی فراتر از تماس های سیاسی است؛ سازوکار مالی، حمل و نقل مطمئن، استانداردهای مشترک و حضور واقعی بخش خصوصی.

دیپلماسی اقتصادی موفق، در واقع هنر کاهش هزینه مبادله است. هر جادولت بتواند ریسک، ابهام و هزینه تجارت را کاهش دهد، صادرات امکان رشد پیدا می کند. در مقابل، اگر فعال اقتصادی برای هر قرارداد مجبور باشد با مجموعه ای از محدودیت های اداری، ارزی و بانکی مواجه شود، حتی بازارهای نزدیک نیز به فرصت های از دست رفته تبدیل خواهند شد.



حسام الدین عقیانی

عضو تحریریه تجارت جهانی

تجارت جهانی اقتصاد ایران بیش از آنکه از کمبود بازار رنج ببرد، از ناتوانی در تبدیل رابطه سیاسی به قرارداد، سرمایه و مسیر پایدار تجارت هزینه می دهد.

دیپلماسی اقتصادی دیگر یک ابزار فرعی در سیاست خارجی کشورها نیست؛ در جهان امروز، سفارتخانه ها فقط محل مذاکره سیاسی نیستند و سفیران نیز باید بخشی از مأموریت خود را در خدمت بازار، سرمایه گذاری، صادرات و اتصال بنگاه های داخلی به اقتصاد جهانی تعریف کنند. برای ایران، این ضرورت حتی جدی تر است؛ کشوری که از یک سو با محدودیت های خارجی و تحریم مواجه است و از سوی دیگر، در میان بازارهای بزرگ منطقه ای و مسیرهای مهم ترانزیتی قرار گرفته است.

با این حال، مشکل اصلی دیپلماسی اقتصادی ایران کمبود شعار نیست؛ مسئله، فاصله میان توافقات سیاسی و نتیجه اقتصادی آنهاست. سال هاست از توسعه تجارت با همسایگان، فعال سازی کریدورها، جذب سرمایه خارجی و گسترش مبادلات با کشورهای آسیایی سخن گفته می شود، اما فعال اقتصادی هنوز با موانعی مانند بی ثباتی مقررات، دشواری نقل و انتقال پول، ضعف زیرساخت های لجستیکی و تصمیم های متناقض مواجه است.

آمار تجارت با همسایگان نشان می دهد ظرفیت قابل توجهی وجود دارد. در چهار ماه نخست سال جاری، صادرات ایران به کشورهای همسایه در بسیاری از بازارها رشد داشته و در همین مدت، تراز تجاری ایران با ۱۵

تجارت جهانی بر اساس ارزیابی جدید دبیرخانه از عملکرد عمرانی مناطق آزاد ایران، بررسی می‌کند؛

منطقه آزاد ارس باز هم اول شد



حسام الدین عقیانی
عضو تحریریه تجارت جهانی

تجارت جهان: ارزیابی عملکرد سال ۱۴۰۴ در حوزه امور عمرانی، زیرساختی و محیط‌زیست نشان می‌دهد سازمان منطقه آزاد ارس با کسب امتیاز ۶۴ از ۱۰۰، در جایگاه نخست میان مناطق آزاد کشور ایستاده است؛ نتیجه‌ای که بیش از آنکه یک عنوان تشریفاتی

بر اساس ارزیابی عملکرد سال ۱۴۰۴ در حوزه مدیریت امور عمرانی، زیرساختی و محیط‌زیست دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سازمان منطقه آزاد ارس با امتیاز ۶۴ از ۱۰۰ رتبه نخست را در میان مناطق آزاد کشور به دست آورده است.

این جایگاه در مقایسه با سایر مناطق آزاد، فاصله قابل توجهی را نیز نشان می‌دهد. پس از ارس، منطقه آزاد ماکو با امتیاز ۵۸.۴، قشم با ۵۱.۲، کیش با ۴۹.۶، اروند با ۴۸، چابهار با ۴۷.۲ و انزلی با ۴۵.۶ قرار گرفته‌اند.

اما اهمیت رتبه ارس تنها در عدد ۶۴ خلاصه نمی‌شود. جزئیات ارزیابی نشان می‌دهد که این امتیاز حاصل عملکرد در چند شاخص تخصصی بوده است؛ شاخص‌هایی که هر کدام بخشی از کیفیت مدیریت پروژه و زیرساخت را اندازه‌گیری می‌کنند.

◀ مدیریت پروژه؛ از وعده تا کنترل

یکی از مهم‌ترین پیام‌های این ارزیابی، توجه ارس به مدیریت نظام‌مند پروژه‌ها است.

در پروژه‌های عمرانی، صرف اختصاص بودجه یا آغاز عملیات اجرایی به معنای موفقیت نیست. پروژه زمانی ارزش مدیریتی پیدا می‌کند که بتوان زمان، هزینه و پیشرفت آن را به‌طور مستمر اندازه‌گیری کرد.

در ارزیابی انجام‌شده، شاخص عملکرد پروژه‌های نمایندگی‌شده یا SPI و شاخص عملکرد هزینه‌ای یا CPI

باشد، تصویری از مجموعه‌ای از اقدامات مدیریتی در برنامه‌ریزی، کنترل هزینه، پایش پروژه‌ها و مدیریت زمان ارائه می‌کند. در اقتصاد مناطق آزاد، گاهی مهم‌ترین نشانه‌های پیشرفت در پروژه‌هایی دیده می‌شود که هنوز به پایان نرسیده‌اند. یک جاده در حال توسعه، یک پروژه زیرساختی که به‌موقع پیش می‌رود یا سازوکاری که هزینه‌ها را کنترل می‌کند، می‌تواند به اندازه افتتاح یک طرح بزرگ درباره کیفیت مدیریت یک منطقه حرف بزند.

مورد توجه قرار گرفته‌اند. ارس در شاخص CPI امتیاز ۱۰۰ را به دست آورده است؛ عددی که در چارچوب ارزیابی پروژه، نشانه‌ای از عملکرد مطلوب در کنترل و مدیریت هزینه‌هاست. این بخش از عملکرد ارس شاید از آن دسته دستاوردهایی باشد که کمتر در تصاویر افتتاحیه دیده می‌شود، اما در بلندمدت می‌تواند یکی از تعیین‌کننده‌ترین عوامل موفقیت یک منطقه آزاد باشد. زیرا زیرساخت گران‌قیمت است. تصمیم‌های اشتباه در مرحله طراحی، تأخیر در اجرا یا افزایش کنترل‌نشده هزینه‌ها می‌تواند منابع یک منطقه را برای سال‌ها تحت فشار قرار دهد. بنابراین، ایجاد سازوکاری برای کنترل هزینه‌ها و سنجش عملکرد پروژه‌ها، بخشی از همان زیرساخت مدیریتی است که در نهایت خود را در کیفیت زیرساخت فیزیکی نشان می‌دهد.

◀ امتیاز زمان‌بندی؛ اهمیت «به‌موقع بودن»

شاخص دیگری که در ارزیابی ارس برجسته است، امتیاز عملکرد زمان‌بندی است که برای این سازمان ۳۰.۵ ثبت شده است. در پروژه‌های عمرانی، زمان فقط یک عدد در جدول نیست. تأخیر در احداث یک مسیر، تکمیل یک تأسیسات یا بهره‌برداری از یک زیرساخت، می‌تواند هزینه سرمایه‌گذاری را افزایش دهد و زمان بازگشت سرمایه را به عقب بیندازد. به همین دلیل، عملکرد مطلوب در حوزه زمان‌بندی را می‌توان نشانه‌ای از حرکت ارس به

سمت مدیریت دقیق‌تر پروژه‌ها دانست؛ مدیریتی که در آن پروژه صرفاً «شروع‌شده» تلقی نمی‌شود، بلکه باید مسیر مشخصی برای رسیدن از مرحله برنامه‌ریزی به اجرا و بهره‌برداری داشته باشد. همین رویکرد، در نهایت به نفع فعالان اقتصادی منطقه تمام می‌شود. سرمایه‌گذار برای تصمیم‌گیری تنها به مشوق‌های مالی یا موقعیت جغرافیایی نگاه نمی‌کند؛ او می‌خواهد بداند آیا زیرساخت وعده داده‌شده در زمان مناسب آماده خواهد شد یا نه.

◀ کنترل هزینه؛ زیرساختی که دیده نمی‌شود

در بخش دیگری از ارزیابی، ارس در امتیاز عملکرد هزینه‌ای نیز نمره ۲ را به دست آورده است. ترکیب این شاخص با CPI برابر ۱۰۰۸، تصویری از توجه به انضباط مالی در پروژه‌های عمرانی ارائه می‌کند. چنین رویکردی برای منطقه‌ای که هم‌زمان باید در زیرساخت، توسعه شهری، محیط‌زیست و پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی سرمایه‌گذاری کند، اهمیت زیادی دارد. در واقع، موفقیت یک سازمان منطقه آزاد تنها با تعداد پروژه‌های در دست اجرا سنجیده نمی‌شود؛ بلکه پرسش مهم‌تر این است که منابع چگونه تخصیص پیدا می‌کنند، پروژه‌ها چگونه کنترل می‌شوند و آیا هزینه‌های انجام‌شده با پیشرفت واقعی طرح‌ها تناسب دارد یا خیر. از این منظر، رتبه نخست ارس را می‌توان نتیجه توجه



هم‌زمان به پروژه، زمان و هزینه دانست.

◀ پروژه‌های شاخص، زیر ذره‌بین مدیریت

یکی دیگر از مؤلفه‌های ارزیابی، درصد پروژه‌های شاخص خارج از طیف مورد انتظار CPI بوده است. امتیاز ارس در این بخش ۰.۴ ثبت شده و این شاخص نیز در مقایسه میان مناطق آزاد، رتبه نخست را برای ارس به همراه داشته است. این موضوع نشان می‌دهد ارزیابی عملکرد در ارس صرفاً بر تعداد پروژه‌ها متمرکز نیست؛ بلکه کیفیت پیشرفت و وضعیت اقتصادی اجرای پروژه‌ها نیز در معرض سنجش قرار گرفته است.

این تغییر نگاه، اهمیت زیادی دارد. در بسیاری از برنامه‌های توسعه‌ای، تعداد طرح‌های مصوب یا تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده به‌عنوان معیار موفقیت معرفی می‌شود. اما اقتصاد مدرن زیرساخت، معیارهای دقیق‌تری را طلب می‌کند: پروژه چقدر پیشرفت کرده؟ با چه هزینه‌ای؟ نسبت به برنامه زمانی کجاست؟ و آیا منابع در مسیر مورد انتظار مصرف شده‌اند؟ ارزیابی ارس نشان می‌دهد این پرسش‌ها در فرایند سنجش عملکرد این منطقه جایگاه مشخصی پیدا کرده‌اند.

◀ محیط‌زیست در کنار عمران

نکته مهم دیگر آن است که ارزیابی مذکور تنها به عمران و زیرساخت محدود نیست و محیط‌زیست نیز در عنوان

گزارش کوتاه

شیراز؛ شهری گرفتار توسعه ناتمام



صنایع پیرامونی فارس می‌توانند نقش مهمی در ایجاد ارزش افزوده داشته باشند. اما مسئله اینجاست که بخشی از این ظرفیت‌ها هنوز به یک زنجیره اقتصادی منسجم تبدیل نشده‌اند. در چنین شرایطی، سیاست‌گذاری شهری باید از پروژه محوری فاصله بگیرد. ساخت یک طرح عمرانی جدید، بدون حل مشکلات حمل‌ونقل، آب، ارتباطات، سرمایه‌گذاری و حفاظت از بافت تاریخی، الزاماً به توسعه اقتصادی منجر نمی‌شود. شیراز به جای نمایش ظرفیت‌های روی کاغذ، به برنامه‌ای نیاز دارد که بتواند این ظرفیت‌ها را به اشتغال، سرمایه‌گذاری و درآمد پایدار تبدیل کند.

واقعیت این است که شیراز هنوز سرمایه‌های بزرگی در اختیار دارد؛ اما ادامه فشارهای امنیتی و زیرساختی می‌تواند این مزیت‌ها را به فرصت‌های از دست رفته تبدیل کند. آینده اقتصادی شهرنه فقط به میزان سرمایه‌گذاری جدید، بلکه به توان مدیریت شهری و استانی برای حفظ زیرساخت، کاهش ریسک و ایجاد محیطی قابل پیش‌بینی برای فعالان اقتصادی وابسته است.

شهری مواجه بوده است. در چنین شرایطی، بحران‌های جدید می‌توانند ضعف‌های قدیمی را آشکارتر کنند. شهری که می‌خواهد در اقتصاد منطقه‌ای جنوب ایران نقش پررنگ‌تری داشته باشد، نمی‌تواند صرفاً به جاذبه‌های تاریخی و عنوان گردشگری خود متکی بماند. یکی دیگر از نقاط حساس اقتصاد شیراز، زیرساخت دیجیتال و ارتباطی است. اختلال‌های گسترده اینترنت در ایران طی سال ۲۰۲۶ هزینه قابل توجهی بر فعالیت‌های اقتصادی گذاشته و گزارش‌های منتشرشده از کاهش شدید فروش آنلاین و افزایش هزینه‌های ناشی از قطعی اینترنت حکایت دارد. برای شهری که در حوزه خدمات، پزشکی، آموزش، تجارت و کسب‌وکارهای دیجیتال ظرفیت بالایی دارد، محدودیت ارتباطات به معنای افزایش هزینه و کاهش رقابت‌پذیری است.

از سوی دیگر، شیراز همچنان یکی از مراکز مهم اقتصادی جنوب ایران است و اقتصاد آن تنها به گردشگری محدود نمی‌شود. صنایع الکترونیک، خدمات تخصصی، درمان، دانشگاه‌ها، تجارت و

تجارت جهان: شیراز در حالی همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های اقتصادی، گردشگری و خدماتی جنوب کشور به‌شمار می‌رود که فشارهای امنیتی، اختلال‌های زیرساختی و انباشت مسائل شهری، فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه شهر و واقعیت اقتصادی آن را بیشتر کرده است. شیراز در هفته‌های اخیر بیش از آنکه از ظرفیت‌های اقتصادی و گردشگری خود خبر بدهد، درگیر پیامدهای شرایط پرتنش کشور بوده است؛ شرایطی که مستقیماً بر امنیت سرمایه‌گذاری، گردشگری، حمل‌ونقل و فعالیت بنگاه‌های اقتصادی اثر می‌گذارد. در تازه‌ترین تحول، مقام‌های استان فارس در تیرماه اعلام کردند که یک حمله هوایی آمریکا منطقه‌ای در شیراز را هدف قرار داده است؛ هرچند بنا بر اعلام مقام‌های استانی، تلفاتی گزارش نشد و تیم‌های ارزیابی برای بررسی خسارت‌های احتمالی به محل اعزام شدند.

این اتفاق برای شهری که بخش قابل توجهی از اقتصاد آن به گردشگری، خدمات، تجارت و فعالیت‌های شهری وابسته است، صرفاً یک رخداد امنیتی نیست. هرگونه نااطمینانی می‌تواند تصمیم سرمایه‌گذاران را به تعویق بیندازد، ورود گردشگران را کاهش دهد و هزینه فعالیت اقتصادی را بالا ببرد. از همین منظر، مسئله اصلی شیراز تنها بازسازی احتمالی زیرساخت‌ها نیست؛ بلکه بازگرداندن «قابلیت پیش‌بینی» به فضای اقتصادی شهر است.

شیراز پیش از این نیز با مشکلاتی مانند فرسودگی بخشی از زیرساخت‌های شهری، فشار بر شبکه حمل‌ونقل، چالش‌های مدیریت آب و رشد نامتوازن

زرنديه؛ قطب اقتصادی بدون ستون‌های محکم



زرنديه اخيراً تکمیل ۹ پروژه نیمه‌تمام را در اولویت برنامه‌های توسعه اعلام کرده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد میان تعریف پروژه‌های جدید و تعیین تکلیف طرح‌های قدیمی همچنان شکاف وجود دارد. در چنین شرایطی، افزایش تعداد طرح‌ها بدون تضمین منابع مالی و زمان‌بندی روشن، لزوماً به معنای افزایش سرعت توسعه نیست.

در بخش کشاورزی نیز زرنديه با تناقض دیگری روبه‌رو است. پسته، یکی از ظرفیت‌های مهم اقتصادی شهرستان، از یک سو با بحران خاموشی و محدودیت انرژی مواجه است و از سوی دیگر به سمت احداث نیروگاه‌های خورشیدی حرکت کرده است. طبق گزارش‌های اخیر، نیروگاه‌های خورشیدی متعددی برای تأمین برق چاه‌های کشاورزی در حال احداث است و حتی یک نیروگاه دو مگاواتی نیز توسط تعاونی تولیدکنندگان پسته در دست اجراست. با این حال، کمبود پنل، نوسان قیمت تجهیزات، مشکلات تأمین

تجارت جهان: زرنديه حالا با وعده یک سرمایه‌گذاری ۱۸۰ هزار میلیارد تومانی در آستانه تبدیل شدن به یکی از قطب‌های لجستیکی کشور قرار گرفته، اما فاصله میان این تصویر بزرگ و واقعیت زیرساختی شهرستان همچنان پریشی جدی درباره کیفیت توسعه در این منطقه ایجاد کرده است.

زرنديه در ماه‌های اخیر بیش از گذشته در کانون توجه برنامه‌های اقتصادی استان مرکزی قرار گرفته است؛ شهرستانی که موقعیت جغرافیایی، نزدیکی به محورهای ارتباطی و مجاورت با شهر صنعتی کاوه، ظرفیت آن را برای تبدیل شدن به یک نقطه مهم در زنجیره تأمین کشور افزایش داده است. تازه‌ترین خبر، هدف‌گذاری سرمایه‌گذاری ۱۸۰ هزار میلیارد تومانی بخش خصوصی تا سال ۱۴۱۰ برای ایجاد هاب لجستیک است؛ طرحی که قرار است از ظرفیت‌های ریلی، جاده‌ای، انبارداری و مراکز توزیع زرنديه استفاده کند.

اما مسئله اصلی اینجاست که آیا زیرساخت‌های موجود توان همراهی با چنین سرمایه‌گذاری سنگینی را دارند؟ خود مسئولان شهرستان نیز توسعه راه‌ها و اتصال بهتر شبکه ریلی را از الزامات اجرای این طرح دانسته‌اند. در واقع، قرار نیست صرفاً سرمایه وارد زرنديه شود؛ بلکه باید هم‌زمان شبکه حمل‌ونقل، انرژی، خدمات شهری و زیرساخت‌های لجستیکی نیز توسعه پیدا کند. در غیر این صورت، هاب لجستیک ممکن است بیش از آنکه یک موتور واقعی رشد باشد، به فهرستی دیگر از وعده‌های بزرگ توسعه‌ای تبدیل شود. این نگرانی زمانی جدی‌تر می‌شود که بدانیم بخشی از پروژه‌های عمرانی شهرستان هنوز نیمه‌تمام است. فرماندار

تجارت جهانی گزارش می دهد

بی توجهی دولت چهاردهم به چابهار



تجارت جهان مرزبمدان به عنوان نقطه منفصله منطقه آزاد چابهار، یکی از حساس ترین گذرگاه های تجاری جنوب شرق کشور با پاکستان است. موقعیت استراتژیک آن در پیوند بنادر چابهار و گوادر، ظرفیت بالقوه برای ترانزیت، صادرات غیرنفتی و اشتغال زایی محلی را داراست. بااین حال، هرگونه اختلال، کندی یا تعطیلی موقت در جریان صادرات از این مرز، پیامدهای منفی مستقیم بر اقتصاد محلی، معیشت مرزنشینان و جایگاه چابهار در کریدورهای منطقه ای به جا می گذارد. در شرایط جنگ اقتصادی و فشارهای نظامی، چنین وقفه هایی نه صرفاً مشکل اداری، بلکه نشانه ای از ضعف مدیریت یکپارچه و اولویت بندی نادرست است.

تأثیرات منفی تعطیلی یا اختلال صادرات از ریمدان چندلایه است. نخست، قطع یا کاهش جریان کالاهای صادراتی (قیر، گاز، شمش آهن، زغال سنگ و محصولات معدنی) درآمد مستقیم تجار و رانندگان محلی را قطع می کند و زنجیره تأمین را مختل می سازد. دوم، وابستگی نسبی اقتصاد دشتیاری و مناطق پیرامون به تجارت مرزی، بیکاری مقطعی و افزایش فشار بر بازارهای غیررسمی را به دنبال دارد. سوم، در سطح کلان، هر وقفه ای اعتبار چابهار را به عنوان هاب جایگزین بندرعباس و مسیرهای غربی تضعیف می کند و فرصت های ترانزیت به افغانستان و آسیای مرکزی را از دست می دهد. حتی اگر آمارهای رسمی دوره های خاصی از رشد مبادلات را نشان دهند، تجربه های مکرر صف های طولانی کامیون، مشکلات زیرساختی و هماهنگی ضعیف با طرف پاکستانی، نشان دهنده شکنندگی این نقطه است. منطقه منفصله ریمدان که با هدف یکپارچه سازی گمرکی و افزایش ظرفیت به هزار کامیون در روز طراحی شده، هنوز نتوانسته به ثبات عملیاتی پایدار برسد و هر اختلالی هزینه های سنگینی بر دوش فعالان اقتصادی محلی می گذارد.

در این میان، سکوت افراد متنفذ و ریش سفیدان اهل تسنن محلی قابل تأمل است. این گروه به طور سنتی نقش میانچی و صدای مطالبات مردمی را در مسائل مرزی، اشتغال و توسعه ایفا می کنند. سکوت نسبی آن ها در برابر مشکلات صادراتی، پروژه های ناتمام و خروج ارز از طریق واردات، می تواند ناشی از پیچیدگی های امنیتی، وابستگی های اداری یا نگرانی از تشدید تنش باشد. اما نتیجه عملی این سکوت، تضعیف فشار اجتماعی برای پاسخگویی مدیریتی است. وقتی صدای محلی کم رنگ شود، تصمیم گیری های مرکز محور بدون بازخورد میدانی ادامه می یابد و فاصله میان وعده ها و واقعیت های روزمره مرزنشینان بیشتر می شود.

گزارش کوتاه

پارس جنوبی؛ شکاف میان تولید و تاب آوری



تجارت جهان پارس جنوبی هنوز تولید می کند، اما صورت حساب آسیب های اخیر فقط با بازگشت چند سکو و پالایشگاه بسته نمی شود؛ بحران اصلی، شکنندگی زیرساختی است که بخش بزرگی از امنیت انرژی کشور به آن گره خورده است.

پارس جنوبی در هفته های اخیر بیش از آنکه محل اعلام رکوردهای تازه تولید باشد، به صحنه آزمون توان بازسازی صنعت گاز ایران تبدیل شده است. پس از آسیب به بخشی از تأسیسات پالایشی منطقه، عملیات آواربرداری، تعمیر و بازگرداندن ظرفیت تولید در عسلویه و کنگان با سرعت دنبال می شود. طبق گزارش های رسمی، سه سکوی فراساحلی این میدان دوباره به مدار تولید بازگشته اند و بخشی از گاز تولیدی آنها از طریق ظرفیت پالایشگاه های فعال فراورش می شود.

در تازه ترین برآورد اعلام شده از سوی مدیرعامل سازمان منطقه ویژه پارس نیز گفته شده است که بیش از ۱۰ میلیون مترمکعب گاز طی ماه های آینده می تواند به چرخه تولید بازگردد و حدود ۶۰ درصد ظرفیت ازدست رفته تا پایان آذر احیا شود. این عدد در نگاه نخست امیدوارکننده است، اما معنای دیگر آن این است که بخشی از ظرفیت تولید همچنان خارج از مدار باقی خواهد ماند و صنعت گاز باید هزینه این عقب ماندگی را بپردازد.

مسئله فقط سرعت بازسازی نیست؛ ساختار وابستگی تأسیسات نیز محل سؤال است. توقف تعدادی از سکوهای دریایی، در حالی رخ

داد که خود این سکوها آسیب جدی ندیده بودند، زیرا در بخش خشکی امکان دریافت و فراورش گاز وجود نداشت. همین اتفاق نشان داد که در یک زنجیره به شدت به هم پیوسته، آسیب به چند واحد پالایشی می تواند تولید بخش هایی از میدان مشترک را نیز متوقف کند.

در چنین شرایطی، تعمیرات اساسی پالایشگاه ها اهمیت دوچندان پیدا کرده است. مجتمع گاز پارس جنوبی از آغاز تعمیرات پالایشگاه دوازدهم و هم زمان از شتاب گرفتن بازسازی پالایشگاه های آسیب دیده خبر داده و تأکید کرده است که تولید زود هنگام پیش از فصل سرد در دستور کار قرار دارد.

از سوی دیگر، پروژه های افزایش تولید نیز متوقف نشده اند. در تیرماه، دومین چاه پروژه درون میدانی در سکوی SPD۱۵ با ظرفیت اعلام شده روزانه ۲۰۲ میلیون مترمکعب گاز وارد مدار شد؛ ظرفیتی که می تواند بخشی از فشار موجود بر تولید را کاهش دهد.

اما نقطه ضعف پارس جنوبی همچنان پابرجاست: تمرکز بیش از حد امنیت انرژی کشور بر یک میدان و مجموعه ای از تأسیسات ساحلی و فراساحلی به هم پیوسته. نشان داد که در یک زنجیره به هم پیوسته، آسیب به چند واحد پالایشی می تواند تولید بخش هایی از میدان مشترک را نیز متوقف کند.

در غیر این صورت، بازگشت تولید هرچند یک موفقیت عملیاتی خواهد بود، اما مشکل بنیادی پارس جنوبی را حل نمی کند؛ اقتصادی که بخش بزرگی از امنیت انرژی خود را به یک نقطه گره زده است، همچنان در برابر اختلالات بعدی آسیب پذیر خواهد ماند.

گزارش کوتاه

سرخس و رؤیای تجارت فرامرزی



تجارت جهان سرخس بیش از آنکه با کمبود موقعیت اقتصادی روبه رو باشد، گرفتار فاصله ای است که میان ظرفیت های روی کاغذ و واقعیت عملیاتی مرز ایجاد شده؛ فاصله ای که اگر با زیرساخت، دیپلماسی اقتصادی و تصمیم های اجرایی پر نشود، مزیت همسایگی با آسیای مرکزی را به فرصتی نیمه فعال تبدیل می کند.

سرخس در شمال شرق ایران ایستاده؛ جایی که مرز با ترکمنستان، اتصال ریلی به آسیای مرکزی و دسترسی به شبکه حمل و نقل شرق کشور، می تواند آن را به یکی از مهم ترین نقاط تجارت منطقه ای ایران تبدیل کند. با این حال، مسئله اصلی دیگر اثبات ظرفیت سرخس نیست؛ مسئله این است که چرا این ظرفیت هنوز به اندازه ای که باید در اقتصاد منطقه و کشور خود را نشان نداده است.

در تازه ترین اظهار نظرهای اقتصادی، سرخس به عنوان دروازه ای راهبردی برای ورود ایران به بازارهای آسیای مرکزی توصیف شده و بر نقش حمل و نقل، انرژی و تجارت در آینده این منطقه تأکید شده است. همزمان، مسئولان منطقه آزاد سرخس نیز تقویت دیپلماسی اقتصادی با ترکمنستان را یکی از الزامات توسعه می دانند؛ اعترافی که در واقع یک واقعیت مهم را آشکار می کند: زیرساخت به تنهایی نمی تواند تجارت ایجاد کند.

راه آهن مهم ترین برگ برنده سرخس است، اما همین مزیت با یک تناقض جدی مواجه شده است. مدیرعامل راه آهن اعلام کرده ظرفیت بالقوه تخلیه و بارگیری کالا در منطقه به ۱۰ میلیون تن می رسد، در حالی که در شرایط فعلی حدود ۲۰۸ میلیون تن کالا از این مسیر جابه جا می شود. یعنی بخش قابل توجهی از توان موجود هنوز به جریان واقعی تجارت تبدیل نشده است.

این فاصله را نمی توان صرفاً با افزایش تعداد واگن ها یا توسعه خطوط ریلی برطرف کرد. ترانزیت زمانی رونق می گیرد که مجموعه ای از عوامل همزمان عمل کنند؛ از سرعت تشریفات گمرکی و هماهنگی دستگاه های مرزی گرفته تا کیفیت جاده ها، پایانه ها، انبارها، خدمات لجستیکی و روابط اقتصادی با کشورهای مقصد.

سرخس در این میان به یک دیپلماسی اقتصادی فعال نیاز دارد. ترکمنستان صرفاً کشور همسایه نیست؛ این کشور دروازه اتصال ایران به بخش مهمی از آسیای مرکزی است. هر اختلال در تعاملات مرزی یا هر تصمیمی که روند عبور کالا را پیچیده تر کند، مستقیماً به کاهش جذابیت مسیر سرخس برای صاحبان کالا منجر می شود. از سوی دیگر، آغاز فاز عملیاتی منطقه آزاد سرخس و تلاش برای ایجاد سازوکارهای جدید اقتصادی، انتظارات تازه ای ایجاد کرده است. اما «منطقه آزاد» شدن، به خودی خود مزیت اقتصادی نمی سازد. اگر قرار باشد همان بروکراسی، همان محدودیت های لجستیکی و همان کندی فرآیندهای تجاری ادامه حقیقی خواهد بود تا یک موتور واقعی توسعه.

حتی طرح هایی مانند استفاده از مزیت خودروهای پلاک منطقه آزاد نیز نشان می دهد که سیاست گذاران در حال جست و جوی راه هایی برای پیوند دادن مزایای منطقه آزاد با زندگی مردم هستند. این جهت گیری مهم است، اما موفقیت آن به نحوه اجرا وابسته خواهد بود؛ زیرا توسعه ای که فقط در آمار ترانزیت دیده شود و در اشتغال، درآمد و کیفیت زندگی ساکنان منطقه انعکاس پیدا نکند، توسعه ای ناقص است.

سرخس همچنین باید از یک خطر دیگر فاصله

هوایی مناسب، مزیت موقعیت جغرافیایی چابهار نیمه کاره می ماند. پروژه های آبرسانی نیز با وجود اعلام پیشرفت در برخی خطوط انتقال و افزایش ظرفیت آب شیرین کن ها، هنوز پاسخگوی کامل نیاز جمعیت رو به رشد و صنایع نیست. تأمین آب پایدار برای شهر، روستاها و فعالیت های اقتصادی همچنان از چالش های اساسی است و کندی در تکمیل مخازن استراتژیک و شبکه های توزیع، فشار معیشتی را تشدید می کند. در دوره مدیریت دو ساله اخیر و دولت چهاردهم، انتظار می رفت اولویت بندی شفاف تری برای این پروژه های حیاتی صورت گیرد، اما شواهد میدانی حاکی از تداوم روند کند و وابستگی به تخصیص های مقطعی است.

در مقابل این رکود زیرساختی، حجم واردات به منطقه آزاد چابهار به بیش از یک میلیارد دلار رسیده و واردات خود روابعاد سرسام آوری پیدا کرده است. در شرایط جنگ اقتصادی و نظامی و محدودیت شدید منابع ارزی کشور، هدایت حجم قابل توجهی از ارز به سمت واردات خودرو (نو، دست دوم و با حجم موتور بالا) سؤال برانگیز است.

منطقه آزاد چابهار در جذب سهمیه ارزی واردات خودرو در میان مناطق آزاد پیشرو بوده و ترخیص صدها دستگاه خودرو در بازه های کوتاه گزارش شده است. این جریان، در حالی که پروژه های عمرانی ملی نیمه تمام مانده اند و صادرات مرزی با ناپایداری روبه روست، نشان دهنده اولویت بندی نادرست است. خروج ارز برای کالای مصرفی لوکس یا نیمه لوکس، در شرایطی که زیرساخت های تولیدی، لجستیکی و خدماتی منطقه نیازمند سرمایه گذاری پایدار است، به تضعیف بنیه اقتصادی محلی می انجامد و شکاف میان منافع واردکنندگان و معیشت عموم مردم را عمیق تر می کند.

جمع بندی انتقادی روشن است: نقطه منفصله ریمدان ظرفیت تبدیل شدن به موتور محرک تجارت شرق کشور را دارد، اما بدون ثبات عملیاتی صادرات، تکمیل پروژه های عمرانی معوق، طرح روشن فرودگاهی، اولویت دهی به آبرسانی و مهار واردات غیرمولد، این ظرفیت عقیم می ماند. سکوت نسبی نخبگان محلی نیز فضای مطالبه گری را تضعیف کرده است. توسعه واقعی چابهار نیازمند عبور از آمارهای مقطعی تجارت و افتتاح های نمادین به سمت تکمیل پروژه های دهه ای، شفافیت در تخصیص ارز و پاسخگویی مدیریتی مستمر است. تا زمانی که این تغییر رویکرد رخ ندهد، مرز ریمدان و کل منطقه آزاد چابهار درگیر چرخه وعده، تأخیر و ناپایداری باقی خواهند ماند و هزینه های آن را مردم محلی خواهند پرداخت.

بگیرد؛ تبدیل شدن به صرفاً یک «محل عبور کالا». مزیت ترانزیتی زمانی ارزش اقتصادی بیشتری ایجاد می کند که در کنار عبور کالا، صنایع بسته بندی، فراوری، انبارداری، خدمات لجستیک و مراکز توزیع نیز شکل بگیرند. در غیر این صورت، ارزش افزوده اصلی در مقصدهای دیگر تولید خواهد شد و سهم سرخس از این زنجیره محدود باقی می ماند.

واقعیت این است که سرخس برای جهش اقتصادی، کمبود شعار ندارد؛ آنچه کم دارد، تبدیل ظرفیت به عملکرد است. فاصله میان ۲۰۸ میلیون تن جابه جایی فعلی و ظرفیت ۱۰ میلیون تنی اعلام شده، دقیقاً همان فاصله ای است که باید در سیاست گذاری دیده شود.

اگر قرار است سرخس واقعاً به دروازه تجارت ایران با آسیای مرکزی تبدیل شود، باید نگاه پروژه ای جای خود را به نگاه زنجیره ای بدهد؛ یعنی راه آهن، گمرک، منطقه آزاد، دیپلماسی با ترکمنستان، خدمات لجستیکی و سرمایه گذاری خصوصی همزمان و هماهنگ حرکت کنند.

سرخس از نظر جغرافیا چیزی کم ندارد. مسئله اصلی این است که آیا مدیریت اقتصادی کشور می تواند این جغرافیا را به مزیت پایدار تبدیل کند یا نه. پاسخ به این پرسش، آینده سرخس را از یک مرز پرترد به یک قطب واقعی تجارت منطقه ای تبدیل خواهد کرد.

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی در مدار جهش دریایی



تجارت جهان انزلی دیگر فقط شهری برای تماشای دریا نیست؛ اسکله‌ها، ریل‌ها و پروژه‌های تازه گردشگری در حال تغییر دادن معادله اقتصادی این شهر هستند، هرچند رسیدن به جایگاه یک قطب واقعی تجارت و گردشگری، هنوز به تکمیل چند حلقه مهم زیرساختی وابسته است.

بندر انزلی در ماه‌های اخیر بیش از آنکه صرفاً یک مقصد شناخته‌شده گردشگری باشد، در حال تثبیت موقعیتی تازه در نقشه اقتصاد دریامحور ایران است؛ موقعیتی که از یک سو به بندر کاسپین و منطقه آزاد انزلی و از سوی دیگر به ظرفیت‌های گردشگری دریایی، تجارت منطقه‌ای و کریدور بین‌المللی شمال - جنوب گره خورده است. تحولات جدید نشان می‌دهد انزلی در حال عبور از مدل سنتی اقتصاد شهری مبتنی بر گردشگری و خدمات است و آرام‌آرام به سمت ترکیبی از لجستیک، تجارت، حمل‌ونقل و گردشگری حرکت می‌کند.

یکی از مهم‌ترین اتفاقات اخیر، تمرکز دوباره بر ظرفیت بندر کاسپین برای ایفای نقش در تجارت بین‌المللی است. بر اساس اظهارات مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، حمل‌ونقل ریلی از مسیر ترکیه به سمت ترکمنستان و قزاقستان در منطقه فعال شده و این ظرفیت می‌تواند جایگاه بندر کاسپین را در شبکه ترانزیتی منطقه تقویت کند. از سوی دیگر، قزاقستان به‌عنوان یکی از تولیدکنندگان بزرگ غلات، ظرفیت بالقوه‌ای برای استفاده از مسیر ایران جهت انتقال کالا به عراق و مناطق جنوبی دارد؛ ظرفیتی که در صورت شکل‌گیری قراردادهای پایدار می‌تواند سهم انزلی از تجارت منطقه‌ای را افزایش دهد.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم بندر کاسپین تنها یک پروژه بندری نیست؛ بلکه حلقه‌ای از یک زنجیره بزرگ‌تر است که قرار است بندر، ریل، جاده، انبار و خدمات لجستیکی را در کنار یکدیگر قرار دهد. مدیرعامل منطقه آزاد انزلی نیز صراحتاً بر ضرورت تکمیل این زنجیره تأکید کرده است. در همین چارچوب، توسعه خطوط ریلی داخل بندر کاسپین در دستور کار قرار گرفته و برنامه بهره‌برداری از حدود ۶ کیلومتر خطوط ریلی داخلی بندر تا پایان سال مطرح شده است.

اگر این طرح‌ها مطابق برنامه پیش بروند، مزیت انزلی تنها در نزدیکی به دریای خزر خلاصه نخواهد شد. اتصال مؤثر بندر به شبکه ریلی می‌تواند هزینه و زمان جابه‌جایی کالا را کاهش دهد و وابستگی به حمل‌ونقل جاده‌ای را کمتر کند. این مسئله برای منطقه‌ای که می‌خواهد در کریدور شمال - جنوب نقش داشته باشد، یک مزیت راهبردی محسوب می‌شود. اما همین جا یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی انزلی آشکار می‌شود: بندر بدون پس‌کرانه و مسیر دسترسی مناسب، نمی‌تواند تمام ظرفیت خود را بالفعل کند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی نیز تکمیل مسیرهای جاده‌ای را پیش‌شرط نقش‌آفرینی مؤثر بندر کاسپین دانسته و از محور امامزاده هاشم به انزلی به‌عنوان یکی از حلقه‌های مهم یاد کرده است. بر اساس اعلام او، احداث ۳۷ کیلومتر از این مسیر به‌صورت آزادراه مصوب شده

گزارش کوتاه

بوشهر؛ اقتصاد بزرگ، زیرساخت کوچک



تجارت جهان بوشهر در حالی همچنان یکی

از مهم‌ترین گان‌ون‌های انرژی، تجارت دریایی و درآمدزایی کشور است که خبرهای روز استان بیش از آنکه از تبدیل این ظرفیت‌ها به رفاه عمومی حکایت کند، از شکاف میان توسعه صنعتی و زیرساخت‌های فرسوده پرده‌برمی‌دارد.

بوشهر را نمی‌توان استانی معمولی در نقشه اقتصادی ایران دانست. بخش قابل‌توجهی از انرژی کشور در جنوب این استان تولید می‌شود، بنادر آن در تجارت دریایی نقش دارند و عسلویه و کنگان سال‌هاست در قلب اقتصاد نفت و گاز ایران قرار گرفته‌اند.

با این حال، اخبار روزهای اخیر بار دیگر این پرسش را برجسته کرده که سهم شهروندان بوشهری از این حجم فعالیت اقتصادی دقیقاً کجاست؟

یکی از مهم‌ترین محورهای خبری استان در روزهای اخیر، وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل بوده است. مسئولان از شتاب گرفتن تکمیل بزرگراه دالکی کنار تخته و تلاش برای تأمین اعتبار پروژه‌های عمرانی خبر داده‌اند؛ پروژه‌ای که سال‌هاست به یکی از مطالبات مهم استان تبدیل شده است. مسئله فقط ساخت یک جاده نیست؛ مسئله این است که استانی با این میزان تولید و درآمد، چرا همچنان برای تکمیل مسیرهای حیاتی خود با مشکل اعتبار روبه‌رو است.

در بخش درمان نیز انتقادهای جدی‌تر است. وضعیت بیمارستان کنگان، به‌عنوان یکی از مراکز درمانی مهم جنوب استان و بیمارستان معین صنایع نفت، همچنان محل گلابه است. مطرح شدن انتقاد درباره شرایط این مرکز درمانی نشان می‌دهد

توسعه صنعتی جنوب بوشهر الزاماً هم‌زمان با توسعه خدمات عمومی پیش‌رفته است. از سوی دیگر، راه‌اندازی و توسعه منطقه آزاد بوشهر بار دیگر به‌عنوان یکی از مسیرهای تحول اقتصادی استان مطرح شده است. استاندار بوشهر تأکید کرده منطقه آزاد باید صادرات‌محور باشد؛ رویکردی که اگر از مرحله شعار عبور کند، می‌تواند ظرفیت تجارت دریایی و موقعیت جغرافیایی استان را فعال‌تر کند. اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده که ایجاد عنوان‌ها و ساختارهای جدید اقتصادی، بدون اصلاح فرایندهای اداری، تأمین زیرساخت و جذب سرمایه واقعی، الزاماً به‌رونق پایدار منجر نمی‌شود.

در همین حال، گرمای شدید و شرعی نیز همچنان زندگی روزمره مردم استان را تحت فشار قرار داده است. هشدارهای هواشناسی درباره تداوم گرما، رطوبت بالا و افزایش دمای احساسی، بار دیگر مسئله تاب‌آوری زیرساخت‌های شهری و خدمات عمومی در برابر شرایط اقلیمی را مطرح کرده است.

بوشهر در سال‌های اخیر بارها در فهرست استان‌های دارای ظرفیت فوق‌العاده اقتصادی قرار گرفته، اما مسئله اصلی همچنان پابرجاست: چرا فاصله میان «ظرفیت» و «کیفیت زندگی» تا این اندازه زیاد است؟ پاسخ زانمی‌توان فقط در کمبود اعتبار جست‌وجو کرد. ضعف در اولویت‌بندی پروژه‌ها، کندی اجرای طرح‌های زیرساختی و نبود پیوند کافی میان درآمدهای صنعتی و نیازهای اجتماعی استان نیز بخشی از مسئله است.

اکنون بوشهر بیش از وعده‌های تازه، به نتیجه‌های قابل اندازه‌گیری نیاز دارد؛ جاده‌ای که واقعاً تکمیل شود، بیمارستانی که پاسخگوی جمعیت باشد و اقتصادی که سهم آن در زندگی مردم، فراتر از آمار تولید و صادرات دیده شود. در غیر این صورت، بوشهر همچنان استانی خواهد بود که ثروت زیادی تولید می‌کند، اما برای رسیدن به توسعه متوازن باید هزینه‌ای سنگین بپردازد.

گزارش کوتاه

قصر شیرین؛ ظرفیت‌های پشت صف موانع



تجارت جهان قصرشیرین حالا بیش از

هر زمان دیگری در نقطه تلاقی تجارت، ترانزیت و گردشگری زیارتی ایستاده است؛ اما نباشت ظرفیت‌های اقتصادی، زمانی به مزیت واقعی تبدیل می‌شود که زیرساخت، سرمایه‌گذاری و مدیریت مرزی هم‌پای این ظرفیت‌ها حرکت کنند.

قصرشیرین در ماه‌های اخیر بار دیگر به یکی از نقاط مهم معادلات اقتصادی غرب کشور تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که هم‌زمان دو مرز مهم خسروی و پرویزخان را در خود جای داده و از یک سو دروازه تجارت با عراق محسوب می‌شود و از سوی دیگر، با توسعه

مرز خسروی، سهم بیشتری از جریان زائران اربعین را به خود اختصاص داده است. با این حال، تصویری که از قصرشیرین در آمارهای رسمی دیده می‌شود، هنوز با آنچه از یک قطب مرزی و منطقه آزاد انتظار می‌رود، فاصله دارد.

مهم‌ترین تحولات، از آغاز واردات خودرو از منطقه آزاد قصرشیرین حکایت دارد؛ اتفاقی که می‌تواند به تنوع فعالیت‌های اقتصادی منطقه کمک کند. برای این خودروها پلاک اختصاصی منطقه در نظر گرفته شده و تردد آنها در سطح استان کرمانشاه امکان‌پذیر اعلام شده است. با این حال، هم‌زمان مسئولان نسبت به هرگونه پیش‌فروش، ثبت‌نام یا قرعه‌کشی خودروهای منطقه آزاد هشدار داده‌اند و این اقدامات را غیرقانونی اعلام کرده‌اند.

این وضعیت نشان می‌دهد که راه‌اندازی یک ظرفیت اقتصادی، صرفاً با صدور مجوز و اعلام آغاز فعالیت به نتیجه نمی‌رسد. منطقه آزاد قصرشیرین برای تبدیل شدن

به یک موتور توسعه، نیازمند سازوکاری شفاف برای جذب سرمایه، تسهیل تجارت و جلوگیری از شکل‌گیری فعالیت‌های واسطه‌ای و غیرشفاف است. در سوی دیگر، مرز خسروی طی هفته‌های اخیر شاهد افزایش چشمگیر تردد زائران بوده است. طبق گزارش‌های منتشرشده، شمار تردد زائران از این مرز به حدود یک میلیون نفر رسیده و زیرساخت‌های حمل‌ونقل، پارکینگ، درمان و خدمات مرزی درگیر مدیریت این حجم از تردد بوده‌اند.

اما موفقیت در میزبانی از زائران نباید تنها با تعداد عبورکنندگان سنجیده شود. پرسش مهم‌تر این است که این حجم عظیم تردد چه میزان ارزش اقتصادی برای مردم قصرشیرین ایجاد می‌کند؟ اگر زائر از شهرستان عبور کند، اما سهم کسب‌وکارهای محلی از این جریان محدود باشد، ظرفیت گردشگری زیارتی هنوز به اقتصاد پایدار تبدیل نشده است.

قصرشیرین همچنین هم‌چنان با چالش‌های زیرساختی مواجه است. توسعه پایانه‌ها، مسیرهای دسترسی، حمل‌ونقل، خدمات شهری و زیرساخت‌های تجاری باید متناسب با افزایش تردد و تجارت پیش‌برود. تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که هر زمان فشار بر زیرساخت افزایش یافته، نقاط ضعف موجود نیز آشکارتر شده‌اند. از این منظر، مسئله اصلی قصرشیرین کمبود ظرفیت نیست؛ مشکل، فاصله میان ظرفیت و بهره‌برداری اقتصادی است. مرز، منطقه آزاد و جریان زائران سه سرمایه بزرگ این شهرستان هستند، اما تا زمانی که این سه محور به زنجیره‌ای منسجم از تولید، تجارت، خدمات و اشتغال محلی متصل نشوند، بخش مهمی از مزیت‌های قصرشیرین همچنان روی کاغذ باقی خواهد ماند. قصرشیرین امروز بیش از شعار توسعه به تصمیم‌های اجرایی نیاز دارد؛ تصمیم‌هایی که بتوانند مرز را از یک محل عبور به یک مرکز خلق ارزش تبدیل کنند.