



تجارت جهانی و ویژه اقتصادی در ایران و جهان



info@TejarateJahani.Com 05-08-2026 www.TejarateJahani.Com



گفت‌وگوی اختصاصی تجارت جهانی با مسعود عرفانی، دبیر کمیسیون مدیریت واردات اتاق بازرگانی ایران

از ارس تا انزلی؛ چرا ظرفیت مناطق آزاد به تجارت تبدیل نمی‌شود؟

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس؛ سکوی تازه تجارت منطقه‌ای

۳

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی، بندری که دوباره می‌درخشد

۴

اینچه برون؛ توسعه گرفتار زیرساخت‌های ناتمام



مهران زیر فشار تردد میلیونی



پارس جنوبی؛ رکورد تولید، سایه ناترازی ماندگار



بین الملل

پشت‌ویترین لجستیک آسیا

تجارت جهانی اینچئون در ظاهر یکی از موفق‌ترین قطب‌های لجستیکی و هوایی آسیاست؛ فرودگاهی که همچنان رکورد جابه‌جایی مسافر را ثبت می‌کند، بندری که برنامه‌های توسعه‌ای بزرگی را دنبال می‌کند و پروژه‌های هوشمندسازی را با سرعت پیش می‌برد. اما مرور تازه‌ترین اخبار این شهر نشان می‌دهد که پشت این تصویر موفق، چالش‌هایی جدی در مدیریت زیرساخت، ازدحام، توازن توسعه و آینده اقتصاد حمل‌ونقل کره جنوبی وجود دارد.

در روزهای اخیر، مهم‌ترین خبر اینچئون به افزایش بی‌سابقه تردد مسافران در فرودگاه بین‌المللی این شهر اختصاص داشته است. برآوردها نشان می‌دهد طی تعطیلات تابستانی بیش از ۳۰۷ میلیون نفر از این فرودگاه استفاده خواهند کرد و میانگین تردد روزانه به بیش از ۲۲۲ هزار مسافر می‌رسد. مسئولان برای کنترل ازدحام، ساعت فعالیت گیت‌های خروج را افزایش داده، تجهیزات بازرسی را به‌طور کامل فعال کرده و مسیرهای عبور مسافران را بازطراحی کرده‌اند.

با این حال، افزایش ظرفیت عملیاتی به تنهایی پاسخگوی مشکلات نیست. رشد سریع تعداد مسافران، بار دیگر این پرسش را مطرح کرده که آیا توسعه فیزیکی فرودگاه همگام با افزایش تقاضا پیش رفته است یا خیر. تجربه سال‌های اخیر نشان داده حتی پیشرفته‌ترین فرودگاه‌های جهان نیز در صورت عقب‌ماندن سرمایه‌گذاری در منابع انسانی و مدیریت هوشمند، با گلوگاه‌های عملیاتی مواجه می‌شوند.

همزمان، دولت کره جنوبی بحث ادغام مدیریت فرودگاه اینچئون با سایر فرودگاه‌های زیان‌ده کشور را دنبال می‌کند؛ طرحی که هدف آن توزیع متوازن تر منابع و کاهش شکاف میان فرودگاه سوده اینچئون و سایر فرودگاه‌های منطقه‌ای عنوان شده است. هرچند موافقان این سیاست آن را اقدامی ضروری برای اصلاح ساختار حمل‌ونقل هوایی می‌دانند، اما منتقدان هشدار می‌دهند که انتقال بار مالی فرودگاه‌های زیان‌ده به اینچئون می‌تواند از توان سرمایه‌گذاری این مجموعه در پروژه‌های توسعه‌ای آینده بکاهد. در بخش دریایی نیز اینچئون برنامه‌های بزرگی را دنبال می‌کند. توسعه بندر داخلی، ایجاد مراکز لجستیک هوشمند و تبدیل برخی اسکله‌های قدیمی به فضاهای تجاری، فرهنگی و گردشگری از مهم‌ترین پروژه‌های امسال هستند. این طرح‌ها با هدف افزایش جذابیت اقتصادی شهر و ارتقای جایگاه آن در زنجیره تجارت شرق آسیا طراحی شده‌اند. با وجود این، پرسش اساسی همچنان پابرجاست؛ آیا تمرکز بیش از اندازه بر پروژه‌های عمرانی و جذب سرمایه، به نیازهای اجتماعی و زیست‌محیطی نیز توجه کافی دارد؟ تجربه بسیاری از بنادر بزرگ جهان نشان داده است که بازاریابی سواحل و توسعه مناطق بندری، بدون مشارکت مؤثر ساکنان محلی و بدون ارزیابی دقیق پیامدهای محیط‌زیستی، می‌تواند به افزایش نابرابری و فشار بر منابع شهری منجر شود.

یادداشت روز

پارسیان در پیچ تصمیم‌های ناتمام

زیرساخت‌های اساسی هستند.

یکی از مهم‌ترین انتقادات، فاصله میان سرعت انتصاب مدیران و سرعت اجرای پروژه‌هاست. در ماه‌های اخیر تغییرات مدیریتی متعددی در منطقه انجام شده و مدیران جدید وعده تحول داده‌اند، اما فعالان اقتصادی معتقدند شاخص اصلی موفقیت، کاهش بروکراسی، تسهیل سرمایه‌گذاری و افزایش سرعت اجرای طرح‌های نیمه‌تمام است؛ موضوعی که هنوز آثار آن به‌طور ملموس مشاهده نمی‌شود. از سوی دیگر، نماینده مردم غرب هرمزگان نیز پیش‌تر با انتقاد از عملکرد منطقه ویژه پارسیان، خواستار توجه بیشتر به مسئولیت‌های اجتماعی، اشتغال نیروهای بومی و رفع مشکلات مردم منطقه شده بود. این انتقادها نشان می‌دهد توسعه صنعتی زمانی موفق خواهد بود که همزمان با رشد اقتصادی، منافع آن نیز به ساکنان محلی برسد.

اگرچه ثبت نخستین عملیات تخلیه مستقیم بلوک آند در بندر پارسیان می‌تواند هزینه حمل‌ونقل صنایع پایین‌دستی را کاهش دهد و مزیت رقابتی ایجاد کند، اما این دستاورد تنها بخشی از مسیر توسعه است. آنچه امروز اهمیت بیشتری دارد، تبدیل این موفقیت‌های مقطعی به یک روند پایدار در جذب سرمایه، افزایش صادرات و ایجاد اشتغال است.

پارسیان از نظر موقعیت جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد، همجواری با صنایع انرژی‌بر و ظرفیت‌های بندری، مزیت‌هایی کم‌نظیر دارد؛ اما این مزیت‌ها زمانی به ثروت تبدیل می‌شوند که فرآیندهای اداری کوتاه‌تر، زیرساخت‌ها کامل‌تر و اعتماد سرمایه‌گذاران تقویت شود.



محسن میرزایی جمارانی روزنامه‌نگار

تجارت جهانی منطقه ویژه اقتصادی پارسیان این روزها بار دیگر با خبرهایی از توسعه زیرساخت‌ها، جذب سرمایه‌گذار و افزایش فعالیت‌های بندری در صدر اخبار قرار گرفته است؛ اما همزمان، انتقاد درباره کندی اجرای پروژه‌ها، ضعف مسئولیت اجتماعی و فاصله میان وعده‌های توسعه‌ای و نتایج ملموس برای مردم محلی همچنان ادامه دارد. پرسش اصلی این است که آیا پارسیان به موتور محرک اقتصاد جنوب تبدیل شده یا هنوز درگیر چالش‌های مدیریتی و اجرایی است؟

منطقه ویژه اقتصادی صنایع انرژی‌بر پارسیان در هفته‌های اخیر شاهد انتشار مجموعه‌ای از اخبار مثبت بوده است. از تخلیه نخستین محموله ۴۴۰ تنی بلوک آند در بندر اختصاصی این منطقه تا تأکید مدیران ایمیدرو بر جذب سرمایه‌گذار، توسعه صادرات و تکمیل زیرساخت‌ها، همگی نشان می‌دهد که پارسیان همچنان یکی از پروژه‌های راهبردی کشور برای توسعه صنایع معدنی و انرژی محسوب می‌شود.

با این حال، تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که انتشار اخبار امیدوارکننده، به تنهایی تضمین‌کننده توسعه نیست. پارسیان سال‌هاست به‌عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی آینده ایران معرفی می‌شود، اما بخش قابل توجهی از ظرفیت‌های پیش‌بینی‌شده هنوز به مرحله بهره‌برداری کامل نرسیده و بسیاری از سرمایه‌گذاران همچنان منتظر تکمیل

یادداشت روز

صادرات؛ موتور خاموش رشد اقتصادی

تغییر مکرر بخشنامه‌ها، محدودیت‌های ناگهانی صادرات، سیاست‌های ارزی متناقض و فرآیندهای پیچیده اداری، هزینه فعالیت را افزایش داده و قدرت رقابت را کاهش می‌دهد.

از سوی دیگر، توسعه صادرات تنها به افزایش تولید محدود نمی‌شود. کیفیت، استاندارد، بسته‌بندی، بازاریابی حرفه‌ای و شناخت نیاز بازارهای هدف، حلقه‌هایی هستند که در بسیاری از بخش‌ها هنوز به اندازه کافی مورد توجه قرار نگرفته‌اند. تولید محصول بدون برنامه صادراتی، به انباشت کالا در داخل و کاهش سودآوری بنگاه‌ها منجر خواهد شد.

نکته مهم دیگر، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی است. بنادر، راه‌آهن، پایانه‌های مرزی، ناوگان حمل‌ونقل و سامانه‌های گمرکی باید متناسب با نیاز تجارت بین‌المللی به‌روزرسانی شوند. هر ساعت تأخیر در ترخیص کالا یا هر هزینه اضافی در حمل‌ونقل، بخشی از مزیت رقابتی صادرکننده ایرانی را از بین می‌برد. در کنار زیرساخت‌ها، دیپلماسی اقتصادی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. سفارتخانه‌ها و رایزنان بازرگانی باید پیش از گذشته در خدمت توسعه بازارهای صادراتی باشند و اطلاعات دقیق از فرصت‌های تجاری، قوانین و نیازهای کشورهای مقصد را در اختیار فعالان اقتصادی قرار دهند. صادرات موفق، تنها محصول فعالیت بخش خصوصی نیست؛ بلکه نتیجه هماهنگی میان دولت، نهادهای اقتصادی و تولیدکنندگان است.

توسعه صادرات زمانی به یک جریان پایدار تبدیل می‌شود که سیاست‌گذار، صادرکننده را شریک رشد اقتصادی بداند، نه صرفاً ابزار برای تأمین ارز. حمایت هدفمند، ثبات قوانین، تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، پیش‌نیازهای تحقق این هدف هستند.

حسام الدین عقیانی عضو تحریریه تجارت جهانی



تجارت جهانی توسعه صادرات دیگر یک انتخاب برای اقتصاد ایران نیست، بلکه ضرورتی برای بقا و رشد پایدار است. اقتصادی که سال‌ها به درآمد‌های نفتی وابسته بوده، بدون گسترش صادرات غیرنفتی نمی‌تواند از چرخه رکود، نوسان ارزی و کاهش سرمایه‌گذاری خارج شود. با این حال، موانع داخلی همچنان بیش از تحریم‌ها، مسیر صادرکنندگان را دشوار کرده است.

بدنه اقتصاد ایران سال‌هاست با چالش‌هایی مانند کاهش سرمایه‌گذاری، محدودیت منابع ارزی، تورم مزمن و وابستگی به درآمد‌های نفتی دست‌وپنجه نرم می‌کند. در چنین شرایطی، توسعه صادرات نه تنها یک راهکار اقتصادی، بلکه یک الزام راهبردی برای افزایش درآمد‌های پایدار، تقویت تولید و ایجاد اشتغال محسوب می‌شود. تجربه کشورهای موفق نیز نشان می‌دهد هیچ اقتصادی بدون حضور مؤثر در بازارهای جهانی به رشد پایدار دست نیافته است.

با وجود ظرفیت‌های گسترده ایران در حوزه‌های صنعتی، معدنی، کشاورزی و خدمات فنی و مهندسی، سهم کشور از تجارت جهانی همچنان پایین‌تر از توان واقعی آن است. این فاصله را نمی‌توان تنها با تحریم‌ها توضیح داد؛ زیرا بسیاری از مشکلات به سیاست‌های داخلی، مقررات متغیر و نبود ثبات در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی بازمی‌گردد.

یکی از مهم‌ترین موانع توسعه صادرات، بی‌ثباتی مقررات است. صادرکننده‌ای که برای حضور در بازارهای خارجی برنامه‌ریزی بلندمدت می‌کند، نیازمند پیش‌بینی پذیری است. اما



شب‌نم درخشان

معاون سردبیر

گفت‌وگوی اختصاصی تجارت جهانی با مسعود عرفانی، دبیر کمیسیون مدیریت واردات اتاق بازرگانی ایران

از ارس تا انزلی؛ چرا ظرفیت مناطق آزاد به تجارت تبدیل نمی‌شود؟



تجارت جهان: مناطق آزاد ایران سال‌هاست با هدف توسعه صادرات، جذب سرمایه‌گذاری و تسهیل تجارت فعالیت می‌کنند، اما همچنان درباره میزان موفقیت آنها اختلاف نظر وجود دارد. مسعود عرفانی، دبیر کمیسیون مدیریت واردات اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «تجارت جهانی» تأکید کرد که بر اساس گزارش‌های کارشناسی، مناطق آزاد هنوز نتوانسته‌اند به شکل مطلوب به توسعه تجارت کشور کمک کنند. او در عین حال معتقد است برخی مناطق مرزی مانند ارس، اینچه‌برون و سرخس به دلیل تحولات مسیرهای تجاری، ظرفیت رشد بیشتری یافته‌اند؛ هرچند چالش‌هایی مانند زیرساخت، محدودیت‌های لجستیکی، سامانه‌های تجاری و فضای کلی تجارت همچنان پابرجاست.

۱ در سال‌های اخیر، نقش واردات در مناطق آزاد همواره محل بحث بوده است. از نگاه شما، واردات در این مناطق تا چه اندازه در خدمت تولید و صادرات قرار گرفته و چه میزان از آن به تأمین کالاهای مصرفی اختصاص دارد؟

واقعیت این است که فلسفه فعلی مناطق آزاد بیشتر کمک به واردات و تأمین کالاهای اساسی کشور بوده است. اما اینکه این سیاست تا چه اندازه موفق بوده، نیازمند استناد به داده‌های کارشناسی است. مرکز پژوهش‌های اتاق ایران حدود دو هفته پیش گزارشی در این زمینه منتشر کرده که به نظر من مرجع دقیق‌تری برای بررسی عملکرد مناطق آزاد است. تا جایی که آن گزارش را مطالعه کرده‌ام، مناطق آزاد هنوز نتوانسته‌اند به آن شکلی که برایشان تعریف شده بود، چه در حوزه صادرات و چه در حوزه واردات، به تجارت کشور کمک کنند و بسیاری از شاخص‌های مورد انتظار محقق نشده است.

۱ احیای سهمیه کالای همراه مسافر در برخی مناطق آزاد، از جمله منطقه آزاد ارس، دوباره مطرح شده است. در صورت اجرای این سیاست، آیا می‌توان انتظار داشت سهم کالای همراه مسافر در رونق تجارت این مناطق افزایش یابد؟

تا جایی که اطلاع دارم، کالای همراه مسافر امروز آن جایگاه گذشته را در تجارت ندارد. در گذشته بیشتر موضوع واردات تلفن همراه و برخی تجهیزات الکترونیکی مطرح بود. سایر کالاهای همراه مسافر اصولاً حجم تجاری قابل توجهی ندارند و برای مصرف شخصی یا سوغات در نظر گرفته می‌شوند. کالاهایی که در گذشته بعضاً به‌عنوان قاچاق شناخته می‌شدند نیز حتی اگر از مسیر مسافری وارد شوند، اجازه فعالیت تجاری

پیدا نمی‌کنند. امروز موضوعات مهم‌تر در حوزه واردات، کوله‌بری، تله‌لنجی و پیله‌وری است که برای ساماندهی بخشی از تجارت غیررسمی قانون‌گذاری شده‌اند. بنابراین کالای همراه مسافر به اندازه‌ای نیست که بتوان آن را عامل مؤثری در تجارت کشور دانست.

۱ در شرایط فعلی، مهم‌ترین مانع پیش روی واردکنندگان و فعالان اقتصادی در مناطق آزاد چیست؟ آیا مشکل اصلی همچنان ثبت سفارش و تأمین ارز است یا باید ریشه مشکلات را در مقررات، فرآیندهای گمرکی و زیرساخت‌های تجاری جست‌وجو کرد؟

ثبت سفارش در مناطق آزاد نسبتاً ساده‌تر از گذشته انجام می‌شود و امروز نمی‌توان آن را مهم‌ترین مشکل دانست. تخصیص ارز عمدتاً برای واحدهای تولیدی فعال در مناطق آزاد اهمیت دارد؛ یعنی شرکت‌هایی که برای واردات مواد اولیه خطوط تولید به ارز نیاز دارند. سایر فعالان از

روش‌هایی مانند ارز اشخاص، ارز صادراتی یا بدون انتقال ارز استفاده می‌کنند. مزیت مناطق آزاد همچنان برخی تخفیف‌ها و مشوق‌های گمرکی است که برای فعالان اقتصادی جذابیت ایجاد می‌کند. اما از سوی دیگر، به دلیل هزینه پایین‌تر واردات از مسیرهایی مانند تله‌لنجی و کوله‌بری، بخشی از فعالان اقتصادی به سمت این روش هارفته‌اند. البته این مسیرها مشکلاتی نیز ایجاد کرده‌اند؛ از جمله اینکه صادرکنندگان در برخی موارد امکان رفع تعهد ارزی برای کالاهای واردشده از این مسیرها را ندارند.

۱ یکی از انتقادهای فعالان اقتصادی، تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر و نبود هماهنگی میان آنهاست. سازوکار فعلی هماهنگی میان سازمان‌های مناطق آزاد، بانک مرکزی و وزارتخانه‌های مرتبط تا چه اندازه توانسته مشکلات فعالان اقتصادی را کاهش دهد؟

سازمان مناطق آزاد قانون خاص خود را دارد و تا جایی که به خاطر دارم،

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

ایتالیا مهلت پیوستن به مناطق آزاد گمرکی لاتزیو جنوبی را تا ۱۷ اکتبر تمدید کرد

کنند.

این طرح در کنار منطقه لجستیک ساده‌شده لاتزیو قرار می‌گیرد که هزاران هکتار و ده‌ها شهرداری را با مجوزهای ساده‌شده و مشوق‌های سرمایه‌گذاری پوشش می‌دهد. ترکیب این دو ابزار در پی حل چالش دیرینه ایتالیا است: نواحی صنعتی جنوبی و بیمارمونی اغلب از همتایان شمالی در کارایی لجستیک و جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی عقب مانده‌اند. با تعلیق عوارض گمرکی بر کالاهایی که برای صادرات مجدد یا فرآوری بیشتر در نظر گرفته شده‌اند، مناطق آزاد هزینه مؤثر استفاده از ایتالیا به‌عنوان پایگاه تولید یا تجمع برای بازارهای غیراتحادیه‌ای را کاهش می‌دهند.

با این حال، موفقیت به اجرا بستگی دارد. پس از جمع‌آوری اعلام علاقه‌مندی‌ها، منطقه باید محدوده‌های دقیق را به آژانس ملی گمرک و انحصارات پیشنهاد دهد. این نهاد ارزیابی‌های فنی و امنیتی انجام می‌دهد و سپس مجوز تأسیس صادر می‌کند. تأخیر در حصارکشی فیزیکی، سامانه‌های دیجیتال گمرکی یا هماهنگی بین‌دستگاهی، پروژه‌های مشابه را در نقاط دیگر اروپا کند کرده است. شرکت‌هایی که هم‌اکنون در خوشه‌های شیمیایی و دارویی لاتزینیا یا واحدهای تولیدی فروزینونه فعالیت می‌کنند، بار اداری جابه‌جایی یا گسترش را در برابر صرفه‌جویی ملموس در سرمایه در گردش می‌سنجند.

از منظر لجستیک اروپایی، تجربه لاتزیو از نظر مقیاس کوچک اما از نظر مفهومی گویاست. در حالی که اتحادیه اروپا نظارت بر واردات کم ارزش را تشدید کرده و به دنبال بازگرداندن زنجیره‌های تأمین حیاتی است، کشورهای عضو بار دیگر به مکانیزم‌های کلاسیک مناطق آزاد روی آورده‌اند. ایتالیا هم‌اکنون چندین منطقه از این نوع را در بنادر تریسته، ونیز و تارانتو فعال دارد. گسترش این مدل به مناطق داخلی و نزدیک به ظرفیت صنعتی موجود، آزمایشی است برای اینکه آیا این ابزار می‌تواند نواحی میانی را که بین دروازه‌های اصلی و بازارهای نهایی قرار دارند، احیا کند یا خیر.

مهلت اکتبر حدود سه ماه به مقامات منطقه‌ای فرصت می‌دهد تا دامنه نامزد‌ها را گسترده‌تر کرده و نقشه‌سایت‌های واجد شرایط را دقیق‌تر کنند. شرکت‌هایی که این فرصت را از دست بدهند برای همیشه کنار گذاشته نمی‌شوند و فازهای بعدی همچنان ممکن است، اما پیشگامان شکل اولیه محدوده و اولویت‌های زیرساختی را تعیین خواهند کرد. در کشوری که سیاست صنعتی اغلب با اصطکاک بوروکراتیک برخورد می‌کند، آزمون واقعی آن است که آیا مناطق نهایی کاهش قابل اندازه‌گیری در هزینه‌های لجستیک و افزایش ملموس در حجم صادرات ایجاد می‌کنند یا نه. فعلاً لاتزیو روی این شرط‌بندی کرده که زمان بیشتر برای تعهد شرکت‌ها، به مناطق آزاد متراکم‌تر و تجاری‌تر منجر خواهد شد.

سایه بحران بر قطب پتروشیمی



بهره‌وری در شرایط بحران است.

از سوی دیگر، حملات اخیر باریگر اهمیت زیرساخت‌های حیاتی منطقه را آشکار کرد. هرگونه اختلال در فعالیت مجتمع‌های پتروشیمی ماهشهر، تنه‌پاک مسئله محلی نیست؛ بلکه می‌تواند بر صادرات، درآمد ارزی و زنجیره صنایع پایین‌دستی کشور اثر بگذارد. بنابراین انتظار می‌رود برنامه‌های مقاوم‌سازی زیرساخت‌ها، مدیریت بحران و تنوع بخشی به مسیرهای صادراتی با سرعت بیشتری دنبال شود.

چالش دیگر، موضوع شفافیت اطلاع‌رسانی است. در بسیاری از رویدادهای اخیر، اطلاعات منتشرشده از سوی نهادهای مختلف با فاصله زمانی یا جزئیات متفاوت ارائه شد. این مسئله علاوه بر ایجاد ابهام در افکار عمومی، ارزیابی دقیق خسارت‌ها و روند بازسازی را نیز دشوار کرده است. برای صنعتی که نقش مهمی در اقتصاد ملی دارد، اطلاع‌رسانی دقیق و منظم بخشی از مدیریت بحران محسوب می‌شود.

در مجموع، ماهشهر امروز در نقطه‌ای قرار گرفته که صرفاً افزایش تولید یا ثبت کوردهای صادراتی برای عبور از مشکلات کافی نیست. حفظ امنیت زیرساخت‌ها، رسیدگی به مطالبات کارگران، شفافیت مدیریتی و بازسازی اعتماد فعالان اقتصادی، چهار ضلع اصلی عبور این منطقه از شرایط فعلی هستند. اگر سیاست‌گذاران تنها بر آمارهای عملکردی تکیه کنند و از مسائل ساختاری غافل بمانند، فاصله میان موفقیت روی کاغذ و واقعیت میدانی بیش از گذشته افزایش خواهد یافت؛ فاصله‌ای که در نهایت می‌تواند مهم‌ترین قطب پتروشیمی کشور را با چالش‌های عمیق‌تر مواجه کند.

تجارت جهان: منطقه ویژه پتروشیمی ماهشهر در

حالی همچنان یکی از مهم‌ترین مراکز تولید و صادرات محصولات پتروشیمی ایران محسوب می‌شود که اخبار روزهای اخیر نشان می‌دهد این قطب صنعتی همزمان با سه چالش جدی روبه‌رو است؛ پیامدهای حملات اخیر به برخی مجتمع‌ها، اعتراض‌های کارگری و تداوم شکاف میان آمارهای رسمی و واقعیت‌های میدانی. این وضعیت پرسش‌های تازه‌ای درباره تاب‌آوری صنعت پتروشیمی و شیوه مدیریت این منطقه را به‌رودی ایجاد کرده است.

ماهشهر سال‌هاست به عنوان قلب صنعت پتروشیمی ایران شناخته می‌شود؛ منطقه‌ای که بخش قابل توجهی از صادرات غیرنفتی کشور به عملکرد آن وابسته است. با این حال، مرور اخبار روزهای اخیر نشان می‌دهد که این مزیت اقتصادی، امروز بیش از هر زمان دیگری با مجموعه‌ای از چالش‌های امنیتی، مدیریتی و اجتماعی گره خورده است.

یکی از مهم‌ترین تحولات اخیر، آسیب دیدن برخی تأسیسات پتروشیمی منطقه در جریان حملات ماه‌های گذشته و ادامه عملیات بازسازی واحدهای تولیدی است. مدیران صنایع از بازگشت تدریجی خطوط تولید و احیای ظرفیت‌ها سخن می‌گویند، اما روشن است که بازگشت کامل به شرایط عادی تنها با تعمیر تجهیزات امکان‌پذیر نیست و نیازمند بازسازی اعتماد سرمایه‌گذاران، مشتریان خارجی و زنجیره تأمین نیز خواهد بود.

در کنار این موضوع، اختلاف میان روایت‌های رسمی و مطالبات کارگری همچنان پابرجاست. مدیران شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی ماهشهر از رشد عملیات صادراتی و افزایش عملکرد سخن گفته‌اند، اما کارگران از مشکلات معیشتی، فشار کاری، تبعیض در پرداخت‌ها و برخورد‌های انضباطی گلایه دارند. این دو روایت متناقض، تصویری دوگانه از وضعیت منطقه ترسیم می‌کند؛ تصویری که نشان می‌دهد افزایش شاخص‌های تولید الزاماً به معنای بهبود شرایط نیروی انسانی نیست. واقعیت آن است که صنعت پتروشیمی بیش از هر سرمایه‌ای به نیروی انسانی متخصص وابسته است. اگر دغدغه‌های معیشتی و امنیت شغلی کارکنان نادیده گرفته شود، حتی بهترین آمارهای تولید نیز نمی‌تواند ضامن پایداری توسعه باشد. تجربه صنایع بزرگ جهان نشان داده‌است که سرمایه‌انسانی، مهم‌ترین عامل حفظ

تجارت جهان

منطقه آزاد ارس در ماه‌های اخیر با شتاب گرفتن پروژه‌های زیرساختی، توسعه همکاری‌های تجاری با کشورهای همسایه و جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید، بیش از گذشته در کانون توجه فعالان اقتصادی قرار گرفته است. مجموعه این تحولات نشان می‌دهد ارس در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین پیشران‌های تجارت فرامرزی ایران است؛ مشروط بر آنکه روند توسعه زیرساخت‌ها با سرعت و انسجام بیشتری ادامه یابد.

منطقه آزاد ارس طی سال‌های گذشته همواره یکی از مهم‌ترین مزیت‌های ژئواکونومیک ایران در شمال غرب کشور به شمار آمده است، اما آنچه در ماه‌های اخیر بیش از گذشته جلب توجه می‌کند، تغییر رویکرد این منطقه از یک گذرگاه تجاری به یک قطب تولید، صادرات و سرمایه‌گذاری است. این تحول در شرایطی رخ می‌دهد که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به توسعه صادرات غیرنفتی، جذب سرمایه و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای نیاز دارد.

قرار گرفتن ارس در همسایگی جمهوری آذربایجان، ارمنستان و نزدیکی به بازارهای روسیه و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ظرفیتی ایجاد کرده که کمتر منطقه‌ای در کشور از آن برخوردار است. همین موقعیت موجب شده مدیران منطقه طی ماه‌های اخیر برنامه‌های متعددی را برای توسعه همکاری‌های اقتصادی، افزایش صادرات و تسهیل فعالیت سرمایه‌گذاران دنبال کنند.

یکی از مهم‌ترین اخبار روزهای اخیر ارس، تداوم روند توسعه زیرساخت‌های صنعتی و لجستیکی است. توسعه شهرک‌های صنعتی، تکمیل شبکه‌های خدماتی و ایجاد بسترهای جدید برای استقرار واحدهای تولیدی، بخشی از برنامه‌ای است که با هدف افزایش ظرفیت تولید صادرات‌محور دنبال می‌شود. کارشناسان معتقدند هر واحد تولیدی جدید در ارس علاوه بر ایجاد اشتغال مستقیم، می‌تواند به توسعه زنجیره تأمین و افزایش صادرات کالاهای ایرانی نیز کمک کند.

در کنار بخش صنعت، کشاورزی نیز همچنان یکی از مزیت‌های رقابتی ارس محسوب می‌شود. وجود دشت‌های حاصلخیز، توسعه کشت گلخانه‌ای، استفاده از فناوری‌های نوین و سرمایه‌گذاری در صنایع تبدیلی باعث شده این منطقه به یکی از مراکز مهم تولید محصولات باکیفیت تبدیل شود. افزایش صادرات محصولات کشاورزی فراوری شده می‌تواند ارزش افزوده بیشتری نسبت به صادرات مواد خام ایجاد کند و درآمد تولیدکنندگان را نیز افزایش دهد.

از سوی دیگر، برنامه‌های توسعه گردشگری نیز در دستور کار قرار دارد. جاذبه‌های طبیعی، آثار تاریخی، رود ارس و مناطق بکر اطراف آن ظرفیت قابل توجهی برای جذب گردشگران داخلی و خارجی ایجاد کرده‌اند. توسعه زیرساخت‌های اقامتی و خدماتی می‌تواند سهم گردشگری را در اقتصاد منطقه افزایش داده و درآمدهای جدیدی

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس؛ سکوی تازه تجارت منطقه‌ای



برای ساکنان محلی ایجاد کند.

در حوزه تجارت خارجی نیز ارس در حال بهره‌گیری از ظرفیت کریدورهای منطقه‌ای است. گسترش همکاری با کشورهای همسایه، تسهیل فرآیندهای گمرکی و کاهش زمان ترخیص کالا از جمله اقداماتی است که می‌تواند مزیت رقابتی این منطقه را نسبت به سایر مسیرهای تجاری افزایش دهد. فعالان اقتصادی معتقدند هرچه فرآیندهای اداری ساده‌تر و زیرساخت‌های حمل‌ونقل کامل‌تر شود، سرمایه‌گذاران بیشتری ارس را برای فعالیت اقتصادی انتخاب خواهند کرد.

یکی دیگر از محورهای مهم توسعه ارس، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. در ماه‌های اخیر مذاکرات و نشست‌های متعددی با سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی برگزار شده تا ظرفیت‌های منطقه بیش از گذشته معرفی شود. تجربه مناطق آزاد موفق جهان نشان می‌دهد که سرمایه‌گذار پیش از هر چیز به ثبات مقررات، دسترسی به زیرساخت‌های مناسب و سرعت ارائه خدمات اداری توجه می‌کند. ارس در سال‌های اخیر تلاش کرده است باتوسعه پنجره واحد خدمات

گزارش کوتاه

لامرد میان وعده‌های ناتمام توسعه



تجارت جهان

لامرد این روزها هم‌زمان درگیر پیامدهای حملات اخیر، مطالبه بازسازی، چالش تأمین زیرساخت‌ها و وعده‌های توسعه‌ای است که سال‌هاست تکرار می‌شوند. در حالی که سفر مسئولان ارشد استان و پیگیری پرونده‌های حقوقی حملات اخیر در صدر اخبار قرار گرفته، پرسش اصلی مردم همچنان بی‌پاسخ مانده است: آیا لامرد از چرخه وعده و بازدید عبور خواهد کرد یا بار دیگر توسعه آن به آینده‌ای نامعلوم موکول می‌شود؟

حضور استاندار فارس و جمعی از مدیران استانی در لامرد، بازدید از مناطق آسیب‌دیده و تأکید بر ثبت مستندات حملات برای پیگیری حقوقی بین‌المللی، از مهم‌ترین رویدادهای روزهای اخیر این شهرستان بوده است. هم‌زمان مسئولان از رسیدگی به مطالبات خانواده‌های شهدا و آسیب‌دیدگان سخن گفته‌اند و بر لزوم جبران خسارت‌ها تأکید کرده‌اند.

اما واقعیت این است که لامرد تنها با ثبت اسناد و برگزاری نشست‌های اداری به وضعیت مطلوب نمی‌رسد. این شهرستان سال‌هاست به دلیل قرار گرفتن در جنوب

فارس و همجواری با صنایع بزرگ انرژی، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از قطب‌های اقتصادی کشور را دارد؛ ظرفیتی که هنوز سهم مردم منطقه از آن متناسب با حجم سرمایه‌گذاری‌های ملی نیست.

از سوی دیگر، پرونده ایجاد منطقه آزاد در جنوب فارس نیز بار دیگر بر سر زبان‌ها افتاده است. اگرچه لامرد همچنان یکی از گزینه‌های اصلی این طرح معرفی می‌شود، اما مسئولان تأکید دارند هنوز هیچ مصوبه نهایی صادر نشده است. این بلاتکلیفی، فضای سرمایه‌گذاری را با ابهام مواجه کرده و فعالان اقتصادی را نسبت به آینده مردد نگه داشته است. مشکل دیگر، زیرساخت‌های عمومی است. انتشار خبر تلاش برای تکمیل ساختمان جدید دادگستری، اگرچه اقدامی مثبت محسوب می‌شود، اما نشان می‌دهد بسیاری از پروژه‌های خدماتی همچنان در مرحله ساخت یا نیمه‌تمام قرار دارند؛ موضوعی که با جایگاه اقتصادی لامرد همخوانی ندارد. در حوزه خدمات نیز کشف ده‌ها دستگاه ماینر غیرمجاز طی ماه‌های اخیر، بار دیگر ضعف نظارت بر مصرف انرژی را آشکار

کرده است. در شرایطی که صنایع و مردم با محدودیت‌های برق روبه‌رو هستند، ادامه فعالیت استخراج غیرقانونی رمزارزها پرسش‌هایی جدی درباره کارآمدی نظام نظارتی ایجاد می‌کند. لامرد امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند تغییر رویکرد مدیریتی است. این شهرستان نباید تنها هنگام وقوع بحران یا در جریان سفرهای مقامات مورد توجه قرار گیرد. توسعه پایدار زمانی محقق می‌شود که تصمیمات کلان به پروژه‌های اجرایی، اشتغال پایدار، ارتقای خدمات عمومی و افزایش کیفیت زندگی مردم منجر شود. مردم لامرد انتظار دارند وعده‌های مربوط به بازسازی مناطق آسیب‌دیده، تعیین تکلیف منطقه آزاد، تکمیل پروژه‌های عمرانی و بهره‌مندی واقعی از ظرفیت صنایع بزرگ، از مرحله شعار عبور کند. در غیر این صورت، فاصله میان ظرفیت‌های کم‌نظیر این شهرستان و واقعیت زندگی شهروندان، همچنان پابرجا خواهد ماند؛ فاصله‌ای که نه با بازدیدهای مقطعی، بلکه با مدیریت پاسخگو، برنامه‌ریزی شفاف و اجرای دقیق تعهدات کاهش خواهد یافت.

گزارش کوتاه

پارس جنوبی؛ رکورد تولید، سایه ناترازی ماندگار



تجارت جهان

ثبت رکورد تازه در تولید گاز فاز ۱۱ پارس جنوبی، بار دیگر این میدان مشترک را به کانون اخبار صنعت انرژی تبدیل کرده است؛ اما همزمان این پرسش جدی مطرح می‌شود که چرا با وجود افزایش ظرفیت تولید، بحران ناترازی گاز، فرسودگی زیرساخت‌ها و نگرانی درباره سرمایه‌گذاری در توسعه میادین همچنان پابرجاست و دستاوردهای فنی هنوز نتوانسته‌اند به بهبود پایدار امنیت انرژی کشور منجر شوند.

ثبت رکورد جدید تولید در فاز ۱۱ پارس جنوبی، با بهره‌برداری از یازدهمین حلقه چاه، از مهم‌ترین اخبار روزهای اخیر صنعت نفت و گاز بوده است. مسئولان این پروژه اعلام کرده‌اند که افزایش برداشت از این میدان مشترک، بخشی از کمبود گاز کشور را جبران خواهد کرد و ظرفیت تأمین انرژی در ماه‌های آینده را افزایش می‌دهد. همچنین توسعه ناوگان دکل‌های دریایی و ادامه عملیات اجرایی در بخش‌های مختلف پارس جنوبی نیز به‌عنوان نشانه‌ای از تداوم فعالیت‌های توسعه‌ای مطرح شده است.

با این حال، واقعیت صنعت گاز ایران فراتر از ثبت چند رکورد تولید است. سال‌هاست که هر زمستان، ناترازی گاز به تعطیلی صنایع، محدودیت مصرف و کاهش صادرات منجر می‌شود. این وضعیت نشان می‌دهد که مشکل تنها میزان تولید نیست؛ بلکه ضعف در مدیریت مصرف، نبود سرمایه‌گذاری کافی در زیرساخت‌ها و تأخیر در اجرای پروژه‌های توسعه‌ای نیز نقش تعیین‌کننده‌ای دارند.

پارس جنوبی مهم‌ترین منبع تأمین گاز

نیروهای جوان و تحصیل‌کرده خواهد شد.

همزمان، توسعه همکاری با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز یکی از مهم‌ترین فرصت‌های پیش روی منطقه آزاد ارس محسوب می‌شود. کاهش تعرفه‌های تجاری، افزایش تعاملات اقتصادی و دسترسی آسان‌تر به بازارهای چندصد میلیون نفری، امکان رشد صادرات کالاهای ایرانی را فراهم کرده است. بسیاری از تولیدکنندگان مستقر در ارس امیدوارند با تقویت این همکاری‌ها، سهم بیشتری از بازارهای منطقه را به دست آورند.

با وجود این ظرفیت‌ها، موفقیت بلندمدت ارس نیازمند استمرار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، ثبات قوانین، حمایت از تولیدکنندگان و تسهیل فرآیندهای تجاری است. فعالان اقتصادی معتقدند هر اندازه تصمیم‌گیری‌ها سریع‌تر، شفاف‌تر و هماهنگ‌تر باشد، جذابیت منطقه برای سرمایه‌گذاران نیز افزایش خواهد یافت. همچنین توسعه خدمات مالی، گمرکی و حمل‌ونقل باید همگام با رشد تولید پیش برود تا مزیت‌های رقابتی ارس حفظ شود.

موضوع دیگری که در آینده این منطقه نقش تعیین‌کننده خواهد داشت، توسعه سرمایه انسانی است. آموزش نیروهای متخصص، ارتقای مهارت‌های فنی، همکاری با دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی و ایجاد پیوند میان صنعت و آموزش، می‌تواند زمینه رشد پایدار را فراهم کند. تجربه کشورهای موفق نشان داده است که توسعه اقتصادی تنها با ساخت کارخانه و جاده محقق نمی‌شود، بلکه سرمایه انسانی مهم‌ترین عامل موفقیت در رقابت‌های اقتصادی است.

از سوی دیگر، توسعه پایدار و حفاظت از محیط زیست نیز باید همزمان با رشد اقتصادی دنبال شود. استفاده از فناوری‌های کم‌مصرف، مدیریت منابع آب، توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر و رعایت استانداردهای زیست‌محیطی، می‌تواند ارس را به الگویی برای توسعه متوازن در مناطق آزاد کشور تبدیل کند. این رویکرد علاوه بر حفظ منابع طبیعی، تصویر مثبتی از منطقه در نگاه سرمایه‌گذاران بین‌المللی ایجاد خواهد کرد.

در مجموع، مجموعه تحولات اخیر نشان می‌دهد منطقه آزاد ارس در حال ورود به مرحله‌ای تازه از توسعه است؛ مرحله‌ای که در آن تجارت، تولید، لجستیک، کشاورزی، گردشگری و فناوری در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند تا مزیت‌های جغرافیایی منطقه را به فرصت‌های اقتصادی تبدیل کنند. اگر روند کنونی با همین سرعت ادامه یابد و سیاست‌های حمایتی نیز تداوم پیدا کند، ارس می‌تواند جایگاه خود را به عنوان یکی از مهم‌ترین موتورهای رشد صادرات غیرنفتی ایران تثبیت کرده و نقش مؤثرتری در پیوند اقتصاد ایران با بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا کند؛ جایگاهی که نه تنها به رونق شمال غرب کشور، بلکه به افزایش سهم ایران در تجارت منطقه‌ای نیز کمک خواهد کرد.

محدودیت‌های بین‌المللی بر روند توسعه این میدان است. اگرچه متخصصان داخلی در سال‌های اخیر توانسته‌اند بخش مهمی از پروژه‌ها را با اتکاب به توان بومی پیش ببرند، اما دسترسی محدود به فناوری‌های روز و منابع مالی، سرعت توسعه را کاهش داده و هزینه اجرای طرح‌ها را افزایش داده است. در نهایت، رکوردشکنی در تولید گاز اتفاقی مثبت و قابل توجه است، اما موفقیت واقعی زمانی حاصل می‌شود که این افزایش تولید به کاهش ناترازی، ثبات تأمین انرژی، رشد صادرات و ارتقای امنیت انرژی کشور منجر شود. تا زمانی که سیاست‌گذاری انرژی از نگاه کوتاه‌مدت فاصله نگیرد و برنامه‌های جامع برای توسعه، نگهداشت و مدیریت مصرف تدوین نشود، ثبت رکورد‌های تولید بیش از آنکه نشانه حل مسئله باشد، یادآور فاصله میان ظرفیت‌های موجود و بهره‌برداری واقعی از آنها خواهد بود.

کشور محسوب می‌شود و هر افزایش تولید در این میدان، اهمیت راهبردی دارد. اما اتکای بیش از حد به یک میدان مشترک، بدون برنامه‌ریزی برای توسعه سایر منابع گازی، می‌تواند در سال‌های آینده به یک چالش بزرگ تبدیل شود. بسیاری از کارشناسان هشدار داده‌اند که با افزایش عمر مخازن، حفظ سطح تولید نیازمند فناوری‌های پیشرفته خواهد بود. از سوی دیگر، توسعه پارس جنوبی تنها به حفاری چاه‌های جدید محدود نمی‌شود. صنایع پایین‌دستی، پالایشگاه‌ها، خطوط انتقال و شبکه توزیع نیز باید همگام با افزایش تولید تقویت شوند. در غیر این صورت، بخشی از ظرفیت ایجادشده عملاً در چرخه انتقال و مصرف با محدودیت روبه‌رو خواهد شد. مسئله دیگر، تأثیر تحریم‌ها و

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی، بندری که دوباره می‌درخشد



اقتصادی شکل گرفته و اکنون تلاش می‌کند نقش خود را در اقتصاد شمال کشور پررنگ‌تر کند.

وجود ظرفیت‌هایی مانند دسترسی دریایی، امکان فعالیت‌های صنعتی، نزدیکی به بازارهای کشورهای حاشیه خزر و قابلیت توسعه خدمات تجاری، از جمله عواملی است که می‌تواند سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را به این منطقه جذب کند.

حرکت از اقتصاد مبتنی بر تجارت سنتی به سمت فعالیت‌های تولیدی و صادرات‌محور، یکی از مهم‌ترین تغییراتی است که می‌تواند آینده اقتصادی انزلی را رقم بزند. ایجاد واحدهای صنعتی، توسعه شرکت‌های خدماتی و تقویت فعالیت‌های دانش‌بنیان، مسیرهایی هستند که می‌تواند ارزش افزوده بیشتری برای منطقه ایجاد کنند.

از جابه‌جایی کالا تا خلق ارزش

یکی از تفاوت‌های مهم میان بنادر موفق جهان و بنادر صرفاً ترانزیتی، میزان ارزش‌آفرینی آنهاست. بندری که تنها کالا را عبور دهد، سهم محدودی از اقتصاد خواهد داشت؛ اما بندری که بتواند خدمات جانبی، صنایع مرتبط و فعالیت‌های پردازشی ایجاد کند، به یک موتور رشد اقتصادی تبدیل می‌شود.

انزلی برای رسیدن به این جایگاه نیاز دارد مسیر توسعه خود را بر پایه تکمیل زنجیره ارزش تعریف کند. ایجاد مراکز لجستیکی، توسعه حمل‌ونقل ترکیبی، افزایش سرعت خدمات گمرکی و استفاده از فناوری‌های نوین در مدیریت کالا، می‌تواند این بندر را به سطح جدیدی از رقابت‌پذیری برساند.

تجارت جهان

در ساحل جنوبی دریای خزر، شهری که سال‌ها با تصویر یک بندر سنتی شناخته می‌شد، اکنون در حال تجربه یک پوست‌اندازی اقتصادی است. بندر انزلی باتکیه بر ظرفیت‌های لجستیکی، موقعیت ژئوپلیتیکی، توسعه منطقه آزاد و قرار گرفتن در مسیرهای جدید تجارت بین‌المللی، آرام‌آرام جایگاه خود را از یک گذرگاه محلی به یکی از بازیگران مهم اقتصاد دریامحور ایران نزدیک می‌کند.

بارگشت یک نام قدیمی به نقشه تجارت

بندر انزلی برای دهه‌ها یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ارتباطی ایران با کشورهای شمالی بود؛ بندری که کشتی‌های تجاری در آن پهلو می‌گرفتند و کالاها از مسیر دریای خزر به بازارهای مختلف منتقل می‌شدند. اما تحولات اقتصاد جهانی و تغییر الگوهای تجارت، نقش بنادر را دستخوش تغییر کرده است. امروز دیگر یک بندر موفق تنها محلی برای تخلیه و بارگیری کالا نیست، بلکه باید به مرکز اتصال تولید، حمل‌ونقل، خدمات مالی و زنجیره تأمین تبدیل شود.

انزلی نیز در همین مسیر قرار گرفته است. مزیت‌های طبیعی و جغرافیایی این منطقه، در کنار ظرفیت‌های ایجادشده در منطقه آزاد انزلی، فرصت تازه‌ای برای تبدیل این شهر به یک مرکز اقتصادی پویا فراهم کرده است. افزایش توجه به اقتصاد دریامحور و تلاش برای توسعه مسیرهای تجاری منطقه‌ای، اهمیت بندر انزلی را بیش از گذشته نمایان کرده است.

کریدور شمال-جنوب؛ مسیر جدید برای رشد

یکی از مهم‌ترین فرصت‌های پیش روی انزلی، نقش‌آفرینی در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب است؛ مسیری که قرار است ارتباط تجاری میان کشورهای جنوب آسیا، ایران، قفقاز، روسیه و اروپا را تسهیل کند. در این میان، بنادر شمالی ایران می‌توانند نقش حلقه اتصال دریایی این مسیر را بر عهده بگیرند.

انزلی به دلیل برخورداری از دسترسی مستقیم به دریای خزر، نزدیکی به شبکه‌های جاده‌ای شمال کشور و ظرفیت‌های بندری، از موقعیت مناسبی برای بهره‌برداری از این فرصت برخوردار است. فعال‌تر شدن این مسیر می‌تواند علاوه بر افزایش حجم مبادلات تجاری، زمینه توسعه صنایع وابسته به حمل‌ونقل، انبارداری، خدمات گمرکی و شرکت‌های لجستیکی را فراهم کند.

در اقتصاد امروز، کشورهایی که بتوانند مسیرهای کوتاه‌تر و کم‌هزینه‌تر برای تجارت ایجاد کنند، سهم بیشتری از بازارهای منطقه‌ای به دست خواهند آورد. انزلی نیز می‌تواند با تکمیل زیرساخت‌های خود، بخشی از این رقابت اقتصادی را به نفع ایران تغییر دهد.

منطقه آزاد؛ سکوی پرتاب سرمایه‌گذاری

منطقه آزاد انزلی در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه اقتصادی این منطقه تبدیل شده است. این منطقه با هدف جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات و ایجاد بستر مناسب برای فعالیت‌های

گزارش کوتاه

مهران زیر فشار تردد میلیونی



تجارت جهان

مرز مهران بار دیگر به اصلی‌ترین گذرگاه زمینی زائران اربعین تبدیل شده و آمارهای رسمی از افزایش سریع تردد حکایت دارد. با این حال، رشد تعداد زائران پرسشی قدیمی را دوباره مطرح کرده است؛ آیا توسعه زیرساخت‌های این مرز هم‌پای افزایش تقاضا پیش رفته یا مهران همچنان هر سال با همان چالش‌های

تکراری روبه‌رو می‌شود؟

با آغاز موج اصلی سفرهای اربعین، مرز مهران دوباره در کانون توجه قرار گرفته است. آمارهای رسمی نشان می‌دهد تنها در روزهای ابتدایی ماه صفر صدها هزار نفر از این مرز عبور کرده‌اند و مسئولان از افزایش مستمر تردد در روزهای آینده خبر می‌دهند. همچنین پیش‌بینی شده است که در روزهای اوج، حجم عبور روزانه زائران به حدود ۲۰۰ هزار نفر برسد؛ آماري که مهران راهمچنان برترددترین مرز زمینی کشور نگه می‌دارد.

در کنار این آمار، مسئولان از آماده‌سازی زیرساخت‌ها، افزایش ظرفیت پایانه، استقرار نیروهای امدادی و خدماتی و هماهنگی با طرف عراقی سخن می‌گویند. همچنین فعال شدن محدود گذرگاه چیلات به‌عنوان مسیر کمکی، از جمله برنامه‌هایی است که برای کاهش فشار بر مهران مطرح شده است.

با وجود این اقدامات، تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد افزایش ظرفیت لزوماً به معنای رفع مشکلات نیست. هر سال با نزدیک شدن به اربعین، ازدحام خودروها

در محورهای منتهی به مهران، کمبود پارکینگ، فشار بر ناوگان حمل‌ونقل، گرمای هوا و افزایش زمان انتظار، به دغدغه زائران تبدیل می‌شود. این مسائل نشان می‌دهد مدیریت مرز تنها به افزایش تعداد گیت‌های خروجی محدود نمی‌شود و نیازمند برنامه‌ریزی گسترده‌تر در حوزه حمل‌ونقل، اسکان و خدمات شهری است.

نکته قابل تأمل این است که بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌های مهران همچنان ماهیتی فصلی دارد. بسیاری از امکانات تنها در ایام اربعین فعال می‌شوند، در حالی که این مرز به دلیل موقعیت راهبردی خود می‌تواند در تمام طول سال به یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجارت، ترانزیت و مبادلات اقتصادی با عراق تبدیل شود. تمرکز صرف بر تردد زائران، ظرفیت‌های اقتصادی منطقه را تا حد زیادی تحت الشعاع قرار داده است.

از سوی دیگر، افزایش حجم تردد بدون

توسعه متناسب زیرساخت‌های جاده‌ای و خدمات پشتیبان، هزینه مدیریت این مرز را هر سال بیشتر می‌کند. اگرچه دستگاه‌های اجرایی تلاش می‌کنند با بسیج امکانات شرایط را کنترل کنند، اما اتکای بیش از حد به مدیریت مقطعی نمی‌تواند جایگزین توسعه پایدار باشد.

مهران امروز نه تنها یک مرز زیارتی، بلکه یک نقطه راهبردی برای اقتصاد غرب کشور است. تا زمانی که نگاه برنامه‌ریزان از مدیریت فصلی اربعین به توسعه دائمی این منطقه تغییر نکند، احتمال تکرار چالش‌های کنونی در سال‌های آینده همچنان وجود خواهد داشت. افزایش آمار تردد، زمانی یک موفقیت واقعی محسوب می‌شود که هم‌زمان کیفیت خدمات، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ظرفیت‌های اقتصادی این گذرگاه نیز به همان نسبت ارتقا پیدا کند.

گزارش کوتاه

اینچه برون؛ توسعه گرفتار زیرساخت‌های ناتمام



تجارت جهان

منطقه آزاد اینچه‌برون در ماه‌های اخیر از رشد مبادلات کالا، توسعه لجستیک و افزایش ظرفیت ترانزیتی خبر داده است، اما همزمان مجموعه‌ای از گزارش‌ها نشان می‌دهد که مهم‌ترین مانع تبدیل این منطقه به یک قطب واقعی تجارت، نه کمبود ظرفیت جغرافیایی، بلکه عقب‌ماندگی زیرساخت‌ها و کندی اجرای پروژه‌های کلیدی است؛ موضوعی که می‌تواند سرعت توسعه این گذرگاه راهبردی را کاهش دهد.

اینچه‌برون به دلیل اتصال ریلی به ترکمنستان و قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های ایران برای توسعه تجارت با آسیای میانه محسوب می‌شود. طی هفته‌های گذشته مسئولان منطقه آزاد از رشد قابل توجه تخلیه و بارگیری کالا، افزایش ترانزیت، توسعه تجهیزات لجستیکی و همچنین پیشرفت پروژه‌های عمرانی خبر داده‌اند. بر اساس آمارهای منتشر شده، حجم تخلیه و بارگیری کالا به بیش از یک میلیون تن رسیده و عملیات کانیتیری نیز رشد محسوسی داشته است. همچنین روند پلاک‌گذاری خودروهای وارداتی و تکمیل محصورسازی منطقه آزاد نیز ادامه دارد. با وجود این آمارها، پرسش اصلی این است که آیا رشد عملکرد فعلی برای تبدیل اینچه‌برون به یک هاب منطقه‌ای کافی است؟ پاسخ بسیاری از کارشناسان منفی است. در گزارش‌های اخیر تأکید شده که زیرساخت‌های آب، برق و خدمات پشتیبان هنوز متناسب با اهداف توسعه‌ای منطقه تکمیل نشده‌اند و همین مسئله جذب سرمایه‌گذار را با تردید مواجه می‌کند. حتی برخی کارشناسان اقتصادی استان تصریح کرده‌اند که بدون توسعه شبکه حمل‌ونقل و تقویت کریدور ریلی، منطقه آزاد اینچه‌برون توجیه اقتصادی پایداری نخواهد داشت.

چالش دیگر، فاصله میان وعده‌های توسعه‌ای و سرعت اجرای پروژه‌هاست. سال‌هاست اینچه‌برون به‌عنوان «دروازه تجارت با آسیای میانه» معرفی می‌شود، اما بخش مهمی از زیرساخت‌های مورد نیاز هنوز در مرحله اجرا قرار دارد. اگرچه پیشرفت پروژه‌هایی مانند محصورسازی با ایجاد تأسیسات آب و برق قابل توجه است، اما فعالان اقتصادی معتقدند سرمایه‌گذاری زمانی شتاب می‌گیرد که این پروژه‌ها به بهره‌برداری کامل برسند، نه صرفاً در حد اعلام

فرصت همکاری با بازارهای منطقه

یکی دیگر از مزیت‌های انزلی، نزدیکی به بازار کشورهای حاشیه دریای خزر است. روسیه، قزاقستان، جمهوری آذربایجان و دیگر کشورهای منطقه، بازارهایی هستند که در سال‌های آینده می‌توانند نقش پررنگ‌تری در تجارت خارجی ایران ایفا کنند. افزایش تبادلات کالا، توسعه خطوط کشتیرانی، ایجاد مراکز توزیع و گسترش همکاری‌های اقتصادی، نه تنها جایگاه انزلی را تقویت می‌کند، بلکه به تنوع‌بخشی بازارهای صادراتی ایران نیز کمک خواهد کرد. این موضوع به‌ویژه در شرایطی که اقتصاد جهانی به سمت ایجاد مسیرهای تجاری جدید حرکت می‌کند، اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

زیرساخت؛ کلید جهش آینده

اگرچه ظرفیت‌های انزلی قابل توجه است، اما استمرار موفقیت این منطقه به تکمیل زیرساخت‌ها وابسته خواهد بود. توسعه ارتباطات ریلی و جاده‌ای، نوسازی تجهیزات بندری، افزایش ظرفیت انبارها، هوشمندسازی خدمات گمرکی و تسهیل فرآیندهای تجاری، عواملی هستند که می‌توانند سرعت رشد منطقه را افزایش دهند.

تجربه بنادر بزرگ جهان نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در زیرساخت، هزینه نیست؛ بلکه سرمایه‌گذاری برای آینده اقتصاد ملی است. هر میزان که زمان تخلیه و بارگیری کالا کاهش یابد و خدمات بندری با کیفیت بالاتری ارائه شود، جذابیت بندر برای فعالان اقتصادی نیز بیشتر خواهد شد.

چشم‌انداز یک قطب اقتصادی

امروز انزلی دیگر صرفاً یک بندر تاریخی نیست؛ بلکه شهری است که در آستانه ایفای نقشی تازه در اقتصاد ایران قرار دارد. هم‌افزایی میان منطقه آزاد، بندر، بخش خصوصی و سیاست‌های توسعه‌محور، می‌تواند این منطقه را به یکی از مهم‌ترین قطب‌های تجارت دریایی کشور تبدیل کند. نشانه‌های این تحول در افزایش توجه به توسعه لجستیک، تقویت ارتباط با بازارهای منطقه، گسترش سرمایه‌گذاری و تلاش برای بهره‌گیری از ظرفیت کریدور شمال-جنوب قابل مشاهده است. اگر این روند با برنامه‌ریزی مستمر و نگاه بلندمدت ادامه یابد، انزلی نه تنها جایگاه تاریخی خود را بازیابی خواهد کرد، بلکه به یکی از موتورهای رشد اقتصاد دریامحور ایران تبدیل می‌شود.

این بندر اکنون در نقطه‌ای ایستاده که می‌تواند از مزیت جغرافیا، زیرساخت و سرمایه انسانی برای ساختن آینده‌ای متفاوت بهره ببرد؛ آینده‌ای که در آن نام انزلی بیش از هر زمان دیگری با تجارت، سرمایه‌گذاری، لجستیک و توسعه پایدار گره خواهد خورد و به یکی از مهم‌ترین پیشران‌های اقتصاد شمال کشور و حلقه‌ای اثرگذار در زنجیره تجارت منطقه‌ای بدل می‌شود.

درصد پیشرفت باقی‌بمانند.

از سوی دیگر، اختلافات میان برخی دستگاه‌های اجرایی و مجموعه‌های مرتبط با راه‌آهن و محدوده‌های همجوار نیز طی ماه‌های گذشته به‌عنوان یکی از موانع توسعه مطرح شده است؛ موضوعی که هرچند مسئولان از پیگیری برای حل آن خبر داده‌اند، اما تا زمان رفع کامل این موانع، بخشی از ظرفیت‌های منطقه بلااستفاده خواهد ماند.

اینچه‌برون امروز بیش از هر زمان دیگری در کانون توجه برنامه‌های ترانزیتی کشور قرار گرفته است، اما تجربه مناطق آزاد نشان داده صرف‌اعلام آمارهای امیدوارکننده، جایگزین تکمیل زیرساخت‌ها، تسهیل سرمایه‌گذاری و رفع موانع اجرایی نمی‌شود. اگر روند فعلی با سرعت بیشتری دنبال نشود، احتمال دارد رقبای منطقه‌ای سهم بیشتری از بازار ترانزیت آسیای میانه را به خود اختصاص دهند.

در نهایت، آینده اینچه‌برون بیش از آنکه به موقعیت ممتاز جغرافیایی آن وابسته باشد، به کیفیت مدیریت پروژه‌ها، هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و تکمیل زیرساخت‌های اساسی گره خورده است. در غیر این صورت، منطقه‌ای که می‌تواند یکی از موتورهای تجارت خارجی ایران باشد، همچنان درگیر فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه و دستاوردهای بالفعل باقی خواهد ماند.