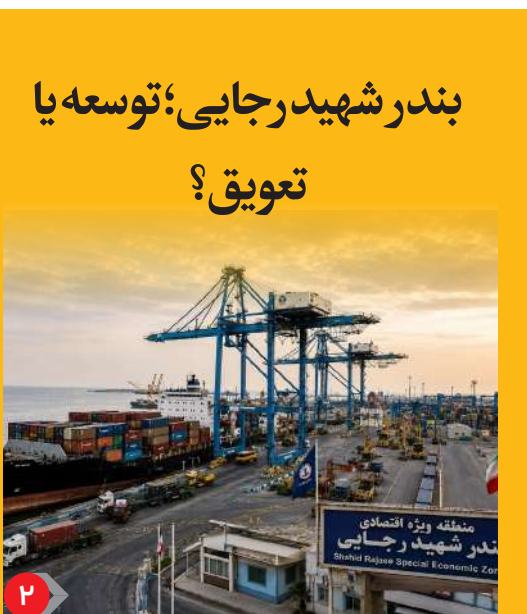




تجارت جهانی گزارش می کند

انزلی و طلوع عصر جدید تجارت

تجارت جهانی از نشست مدیرعامل منطقه آزاد ارس با مسوولان دادگستری حلقه گزارش می دهد؛

تاکید مقدم زاده بر هماهنگی قضایی برای امنیت سرمایه گذاری

۲

تجارت جهانی گزارش می کند

سرمایه هایی که در ماکو متوقف ماندند

۴

بین الملل

جبل علی؛ رونق در سایه ریسک

تجارت جهانی وقتی یک بندر هم زمان رکورد جذب سرمایه را ثبت می کند و در معرض شدیدترین تهدیدهای ژئوپلیتیکی منطقه قرار می گیرد، پرسش اصلی دیگر میزان رشد نیست؛ بلکه میزان تاب آوری آن است.

منطقه آزاد و بندر جبل علی در دبی همچنان یکی از مهم ترین مراکز تجارت و لجستیک خاورمیانه محسوب می شود. تازه ترین آمارها نشان می دهد که منطقه آزاد جبل علی (JAFZA) تنها در چهار ماه نخست سال ۲۰۲۶ بیش از ۸۵۴ میلیون درهم سرمایه گذاری جدید جذب کرده و شرکت های فعال در حوزه های تولید، لجستیک، صنایع غذایی، تجهیزات سنگین و خدمات درمانی برنامه های توسعه ای خود را گسترش داده اند. این ارقام از نگاه مدیران «دی پی ورلد» نشانه تداوم اعتماد سرمایه گذاران به اکوسیستم تجاری جبل علی است.

اما پشت این آمارهای امیدوارکننده، واقعیتی قرار دارد که کمتر مورد توجه قرار می گیرد. تنش های امنیتی در خلیج فارس طی ماه های اخیر نشان داده است که وابستگی بیش از حد تجارت منطقه به یک گلوگاه دریایی، می تواند به سرعت معادلات اقتصادی را تغییر دهد. برنامه جدید امارات برای توسعه بنادر ساحل شرقی در فجیره، با هدف کاهش وابستگی به تنگه هرمز، در واقع اعترافی غیرمستقیم به آسیب پذیری بندر جبل علی در برابر بحران های ژئوپلیتیکی است.

این تغییر راهبردی، هرچند در بلندمدت می تواند ظرفیت حمل و نقل امارات را افزایش دهد، اما پرسشی اساسی ایجاد می کند؛ اگر جبل علی همچنان امن ترین و کارآمدترین هاب تجاری منطقه است، چرا میلیاردها دلار برای ایجاد مسیرهای جایگزین هزینه می شود؟ پاسخ را باید در افزایش ریسک های امنیتی و نگرانی از اختلال در زنجیره تأمین جهانی جست و جو کرد.

از سوی دیگر، گزارش هایی درباره وقوع انفجار و آتش سوزی در محدوده صنعتی جبل علی طی روزهای اخیر، بار دیگر حساسیت زیرساخت های حیاتی این منطقه را برجسته کرده است. اگرچه جزئیات رسمی محدودی منتشر شده، اما چنین حوادثی حتی بدون خسارت گسترده نیز می تواند بر اعتماد بازارهای بین المللی و هزینه های بیمه و حمل و نقل اثرگذار باشد.

در چنین شرایطی، موفقیت اقتصادی جبل علی دیگر تنها به جذب سرمایه یا افزایش ظرفیت بندری وابسته نیست. سرمایه گذاران جهانی اکنون بیش از گذشته به شاخص هایی مانند امنیت زنجیره تأمین، ثبات سیاسی، تنوع مسیرهای حمل و نقل و مدیریت بحران توجه می کنند. تجربه سال های اخیر نشان داده است که حتی پیشرفته ترین بنادر نیز در برابر شوک های ژئوپلیتیکی مصون نیستند.

به عبارت دیگر

اروند؛ وعده ها جلوتر از واقعیت

نتایج قابل اندازه گیری است. هرچند از ایجاد مسیرهای جدید تجاری سخن گفته می شود، اما هنوز آمار شفاف و درباره میزان افزایش سرمایه گذاری، رشد صادرات یا تعداد پروژه های به بهره برداری رسیده منتشر نشده است. بدون چنین شاخص هایی، ارزیابی موفقیت سیاست های جدید دشوار خواهد بود.

از سوی دیگر، بخش مهمی از اخبار اخیر اروند به خدمات اربعین و توسعه زیرساخت های مرز شلمچه اختصاص دارد. این اقدامات بدون تردید برای مدیریت تردد میلیون ها زائر ضروری است، اما تمرکز بیش از حد بر پروژه های مناسبتی نباید موجب غفلت از مأموریت اصلی منطقه آزاد یعنی تولید، صادرات و جذب سرمایه شود. فعالان اقتصادی نیز بارها بر لزوم ثبات مقررات، کاهش بروکراسی، تسهیل فرایندهای گمرکی و رفع موانع سرمایه گذاری تأکید کرده اند. تا زمانی که این مسائل به صورت ساختاری حل نشود، مزیت های جغرافیایی اروند به تنهایی نمی تواند موتور توسعه پایدار باشد. اکنون اروند در نقطه ای تعیین کننده قرار گرفته است. اگر برنامه های اعلام شده با اجرای دقیق، شفافیت آماری و پاسخگویی مدیران همراه شود، این منطقه می تواند سهم بیشتری از تجارت منطقه ای با عراق، کشورهای حوزه خلیج فارس و بازار اوراسیا به دست آورد. اما اگر روند گذشته تکرار شود و خروجی سیاست ها صرفاً در قالب خبر و تفاهم نامه باقی بماند، فاصله میان ظرفیت های کم نظیر اروند و عملکرد واقعی آن همچنان پابرجا خواهد ماند؛ فاصله ای که هزینه آن را اقتصاد منطقه و سرمایه گذاران خواهند پرداخت.

یادداشت روز

تجارت خارجی؛ آزمون عبور از مرزها

برخوردارند، اما به دلیل نبود برنامه منسجم برای حضور در بازارهای هدف، نمی توانند سهم متناسبی از تجارت جهانی به دست آورند. صادرات موفق تنها با تولید کالا شکل نمی گیرد؛ شناخت نیاز بازار، استانداردسازی محصولات، ایجاد برند و توسعه شبکه های توزیع نیز بخش جدایی ناپذیر آن است.

در سال های اخیر، مفهوم تجارت خارجی نیز تغییر کرده است. دیگر صرفاً حجم صادرات و واردات معیار سنجش قدرت تجاری نیست، بلکه کیفیت روابط اقتصادی، تنوع شرکای تجاری و میزان حضور در زنجیره های ارزش جهانی اهمیت بیشتری یافته است. کشوری که تنها به چند بازار محدود وابسته باشد، در برابر بحران های جهانی آسیب پذیرتر خواهد بود.

در این میان، دیپلماسی اقتصادی نقش تعیین کننده ای دارد. سفارتخانه ها، رایزنان بازرگانی و نهادهای اقتصادی باید از نقش سنتی خود فاصله گرفته و به ابزارهایی برای گسترش بازارهای صادراتی تبدیل شوند. تجربه بسیاری از اقتصادهای موفق نشان می دهد که توسعه تجارت بدون هماهنگی میان سیاست خارجی و سیاست اقتصادی امکان پذیر نیست. همچنین زیرساخت های لجستیکی، بنادر، راه آهن و کریدورهای بین المللی به یکی از عوامل اصلی رقابت در تجارت جهانی تبدیل شده اند. کشوری که بتواند زمان و هزینه انتقال کالا را کاهش دهد، حتی با فاصله جغرافیایی بیشتر نیز می تواند به شریک جذاب تری برای بازارهای جهانی تبدیل شود.

آینده تجارت خارجی به سمت همکاری های منطقه ای، تجارت دیجیتال و زنجیره های تأمین هوشمند حرکت می کند. در چنین فضایی، کشورهایی که همچنان با نگاه سنتی به صادرات و واردات می نگرند، فرصت های جدید را از دست خواهند داد.

تجارت جهانی | شماره ۱۸۹ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



محسن میرزایی
رؤزنانه‌نگار

تجارت جهانی از نشست مدیرعامل منطقه آزاد ارس با مسوولان دادگستری جلفا گزارش می‌دهد؛

تاکید مقدم‌زاده بر هماهنگی قضایی برای امنیت سرمایه‌گذاری



تجارت جهان در مسیر توسعه مناطق آزاد اقتصادی، هماهنگی میان نهادهای اجرایی، قضایی و اقتصادی یکی از عوامل کلیدی برای ایجاد فضای امن سرمایه‌گذاری و تسریع اجرای طرح‌های توسعه‌ای محسوب می‌شود. در همین راستا، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس در دیدارهای جداگانه با رئیس دادگستری و دادستان عمومی و انقلاب شهرستان جلفا، بر ضرورت تقویت همکاری‌های مشترک میان مجموعه‌های اجرایی و قضایی برای حمایت از سرمایه‌گذاری، صیانت از حقوق عمومی و ارتقای خدمات‌رسانی تأکید کرد.

به گزارش روزنامه تجارت جهانی، این دیدارها با محوریت بررسی راهکارهای افزایش هماهنگی میان دستگاه‌ها، رفع موانع احتمالی پیش روی فعالان اقتصادی و ایجاد بستر مناسب‌تر برای توسعه فعالیت‌های تولیدی و سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد ارس برگزار شد. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس در این نشست‌ها با اشاره به نقش مهم دستگاه قضایی در ایجاد اعتماد و ثبات برای فعالان اقتصادی اظهار کرد که توسعه پایدار یک منطقه اقتصادی بدون تعامل میان نهادهای

مسئول امکان‌پذیر نیست.

وی تأکید کرد که همکاری میان مجموعه‌های اجرایی و قضایی در شهرستان جلفا می‌تواند زمینه اجرای سریع‌تر طرح‌های عمرانی، صنعتی و سرمایه‌گذاری را فراهم کرده و به افزایش رضایت فعالان اقتصادی و شهروندان منجر شود.

امنیت حقوقی؛ یکی از پایه‌های جذب سرمایه

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس با اشاره به اهمیت امنیت اقتصادی برای سرمایه‌گذاران گفت که ایجاد فضای مطمئن حقوقی و قانونی، یکی از عوامل مهم در تصمیم‌گیری فعالان اقتصادی برای حضور و سرمایه‌گذاری در یک منطقه است.

پیشبرد برنامه‌های توسعه‌ای منطقه، صیانت از حقوق عامه، حفظ امنیت اقتصادی و حمایت از سرمایه‌گذاری‌های قانونی را از اولویت‌های دستگاه قضایی عنوان کرد.

وی تأکید کرد که تعامل سازنده میان دادستانی و سازمان منطقه آزاد ارس می‌تواند ضمن پیشگیری از بروز آسیب‌ها، زمینه تحقق بهتر اهداف توسعه‌ای و ارائه خدمات مطلوب‌تر به مردم و فعالان اقتصادی را فراهم کند.

ارس؛ منطقه‌ای که توسعه را بر همکاری نهادی بنامی‌کند

منطقه آزاد ارس به دلیل موقعیت جغرافیایی، ظرفیت‌های صنعتی، تجاری و ارتباطی خود، یکی از مناطق مهم اقتصادی کشور محسوب می‌شود. تجربه مناطق آزاد در جهان نشان می‌دهد که موفقیت این مناطق تنها به زیرساخت‌های فیزیکی یا مشوق‌های اقتصادی وابسته نیست، بلکه هماهنگی میان نهادهای تصمیم‌گیر و ایجاد محیطی قابل پیش‌بینی برای سرمایه‌گذاران نیز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.

در همین چارچوب، همکاری میان سازمان منطقه آزاد ارس و دستگاه قضایی شهرستان جلفا به عنوان یکی از عوامل پشتیبان توسعه اقتصادی منطقه مورد تأکید قرار گرفته است.

تأکید بر ادامه همکاری‌ها

در پایان این دیدارها، طرفین بر استمرار نشست‌های مشترک، تقویت ارتباطات دوجانبه و استفاده از ظرفیت‌های موجود برای تسریع اجرای برنامه‌های توسعه‌ای، حمایت از تولید و سرمایه‌گذاری و ارتقای سطح خدمات به شهروندان و فعالان اقتصادی تأکید کردند.

روزنامه تجارت جهانی گزارش می‌دهد که در سال‌های اخیر، نقش هماهنگی میان نهادهای اجرایی و قضایی در موفقیت مناطق آزاد بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است؛ زیرا سرمایه‌گذاران علاوه بر زیرساخت و مشوق‌های اقتصادی، به ثبات حقوقی و اطمینان از اجرای قوانین نیز توجه ویژه‌ای دارند.

امن برای فعالیت‌های اقتصادی ادامه خواهد داد. وی همچنین بر اهمیت همکاری میان نهادهای مختلف برای ایجاد محیطی پایدار و قابل اعتماد برای فعالان اقتصادی تأکید کرد.

توسعه اقتصادی در گرو هماهنگی نهادی

امانی، دادستان عمومی و انقلاب شهرستان جلفا، نیز در این نشست با اشاره به اهمیت هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و قضایی در

حمایت دستگاه قضایی از فعالیت‌های اقتصادی قانونی

رئیس دادگستری شهرستان جلفا نیز در این دیدار با قدردانی از اقدامات و برنامه‌های توسعه‌ای سازمان منطقه آزاد ارس، بر حمایت دستگاه قضایی از فعالیت‌های اقتصادی قانونی و مولد تأکید کرد.

وی اظهار داشت که دستگاه قضایی در چارچوب قوانین، از سرمایه‌گذاری سالم، تولید و اشتغال حمایت می‌کند و همکاری مستمر با سازمان منطقه آزاد ارس را در جهت رفع موانع حقوقی و قضایی و ایجاد فضای

وی افزود سازمان منطقه آزاد ارس خود را متعهد به رعایت قانون، شفافیت در فرآیندها و حفظ حقوق مردم و سرمایه‌گذاران می‌داند و ادامه تعامل نزدیک با دستگاه قضایی را عاملی مؤثر در رفع موانع احتمالی و تسهیل مسیر توسعه منطقه عنوان کرد.

به گفته وی، همراهی مجموعه قضایی با رویکرد توسعه‌محور می‌تواند به تسریع اجرای پروژه‌های اقتصادی و تقویت جایگاه منطقه آزاد ارس در جذب سرمایه‌گذاری کمک کند.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

چابهار؛ فاصله تا افق تجارت



تجارت جهان

اقتصادی، زمانی معنای پایداری می‌کند که در زندگی مردم منطقه نیز اثرگذار باشند. نرخ بیکاری، ضعف زیرساخت‌های شهری، محدودیت خدمات عمومی و کندی اجرای پروژه‌های عمرانی، همچنان از مهم‌ترین مطالبات فعالان اقتصادی و ساکنان چابهار است. توسعه

صنعتی بدون تکمیل زنجیره حمل‌ونقل و لجستیک، نمی‌تواند مزیت رقابتی پایدار برای این منطقه ایجاد کند.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های امروز چابهار، تأخیر در اتصال کامل ریلی به شبکه سراسری کشور است. هرچند مسئولان از شتاب گرفتن عملیات اجرایی و تزریق منابع مالی خبر می‌دهند، اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که تحقق وعده‌های زمانی دربارۀ این پروژه همواره با تأخیر همراه بوده است. تا زمانی که این حلقه حیاتی تکمیل نشود، بخش مهمی از ظرفیت ترانزیتی چابهار بلااستفاده باقی خواهد ماند.

از سوی دیگر، شرایط ژئوپلیتیکی نیز بر آینده چابهار سایه انداخته است. ابهام درباره روند همکاری‌های بین‌المللی، تغییرات ناشی از تحریم‌ها و تردید در سرمایه‌گذاران خارجی، موجب شده بخشی از برنامه‌های توسعه‌ای این بندر

صدر خبرهای امیدبخش توسعه و فهرست طولانی وعده‌های نیمه‌تمام قرار دارد؛ تناقضی که نشان می‌دهد بزرگ‌ترین بندر اقیانوسی ایران هنوز با فاصله‌ای قابل توجه از جایگاه واقعی خود حرکت می‌کند.

چابهار در هفته‌های اخیر بار دیگر به کانون اخبار اقتصادی کشور تبدیل شده است. از یک سو، مسئولان از رشد چشمگیر تولیدات صنعتی، افزایش سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل سخن می‌گویند و از سوی دیگر، پروژه‌های کلیدی همچون تکمیل راه‌آهن چابهار، زاهدان، توسعه لجستیک و اتصال مؤثر به کریدورهای بین‌المللی همچنان با چالش‌های جدی روبه‌رو هستند.

بر اساس تازه‌ترین آمار منتشرشده، ارزش تولیدات صنعتی منطقه آزاد چابهار رشد قابل توجهی را تجربه کرده و مسئولان از افزایش سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع پایین‌دستی خبر می‌دهند. همچنین ورود کشتی‌های تجاری جدید و افزایش فعالیت‌های بندری، نشانه‌ای از بویایی نسبی این بندر در ماه‌های اخیر عنوان می‌شود.

اما واقعیت این است که شاخص‌های مثبت

بندر شهید رجایی؛ توسعه یا تعویق؟



تجارت جهان

هر بار که خبر یک قرارداد تازه یا رکورد جدید از بندر شهید رجایی منتشر می‌شود، این پرسش دوباره جان می‌گیرد که آیا توسعه در این بندر به معنای افزایش تاب‌آوری است یا صرفاً رشد آمارهایی که هنوز از حل مسائل بنیادی فاصله دارند؟

بندر شهید رجایی همچنان مهم‌ترین دروازه تجاری ایران محسوب می‌شود و در هفته‌های اخیر بار دیگر به کانون اخبار اقتصادی کشور تبدیل شده است. از آغاز دوباره پهلوگیری کشتی‌ها پس از اختلالات ناشی از شرایط جنگی گرفته تا امضای قرارداد ۲۵ میلیون دلاری با سرمایه‌گذاران قزاقستانی برای ایجاد مرکز لجستیک و همچنین اعلام برنامه تبدیل این بندر به بندری نسل جدید، همگی از تلاش برای حفظ جایگاه راهبردی این بندر حکایت دارند.

با این حال، پرسش اصلی آن است که آیا این اخبار نویدبخش، به معنای رفع مشکلات ساختاری نیز هستند؟ تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که توسعه زیرساخت‌های فیزیکی، بدون اصلاح نظام مدیریت، ایمنی، فناوری

و فرآیندهای گمرکی، نمی‌تواند مزیت رقابتی پایدار ایجاد کند.

حادثه بزرگ سال ۱۴۰۴ در بندر شهید رجایی، زنگ هشدار بود که اهمیت ایمنی و مدیریت ریسک را بیش از هر زمان دیگری آشکار کرد. اگرچه فعالیت‌های بندر به سرعت از سر گرفته شد، اما کارشناسان همچنان بر این باورند که افزایش حجم عملیات باید هم‌زمان با ارتقای استانداردهای ایمنی و مدیریت بحران همراه باشد؛ در غیر این صورت، احتمال تکرار خسارت‌های سنگین همچنان وجود خواهد داشت.

از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری جدید قزاقستان و برنامه توسعه همکاری‌های ترانزیتی، می‌تواند جایگاه ایران را در کریدورهای منطقه‌ای تقویت کند. اما تحقق این هدف، تنها به امضای قرارداد وابسته نیست. سرعت ترخیص کالا، توسعه حمل‌ونقل ریلی، کاهش بروکراسی، دیجیتالی شدن خدمات بندری و ایجاد ثبات در مقررات، عواملی هستند که سرمایه‌گذار خارجی بیش از هر چیز به آنها توجه می‌کند.

رقبای منطقه‌ای ایران، به‌ویژه بنادر

جنوب خلیج فارس، سال‌هاست که با تکیه بر خدمات هوشمند، لجستیک پیشرفته و قوانین پایدار، سهم بیشتری از تجارت منطقه را جذب کرده‌اند. در چنین شرایطی، صرف افزایش ظرفیت اسکله‌ها یا اعلام رکورد‌های تخلیه و بارگیری، تضمین‌کننده موفقیت نخواهد بود.

شهید رجایی امروز در نقطه‌ای حساس ایستاده است. این بندر هم ظرفیت تبدیل شدن به موتور محرک اقتصاد دریامحور ایران را دارد و هم در صورت بی‌توجهی به اصلاحات ساختاری، ممکن است بخشی از مزیت رقابتی خود را در برابر بنادر منطقه از دست بدهد.

بنابراین، موفقیت آینده بندر شهید رجایی نه به تعداد قراردادهای امضا شده، بلکه با میزان تحقق وعده‌ها، افزایش ایمنی، ارتقای بهره‌وری، شفافیت مدیریتی و بهبود کیفیت خدمات سنجیده خواهد شد. اگر این الزامات نادیده گرفته شوند، توسعه‌ای که امروز از آن سخن گفته می‌شود، بیش از آنکه یک تحول واقعی باشد، در حد یک شعار باقی خواهد ماند.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس؛ موتور تازه تجارت مرزی



تجارت جهان در نقطه‌ای که جغرافیا، تجارت و دیپلماسی اقتصادی به هم می‌رسند، ارس تلاش می‌کند از یک منطقه مرزی صرف عبور کند و به یکی از مسیرهای جدید رشد اقتصادی ایران تبدیل شود؛ منطقه‌ای که امروز با تکیه بر صنعت، کشاورزی، گردشگری و اتصال به بازارهای قفقاز، تصویر تازه‌ای از نقش مناطق آزاد در اقتصاد کشور ارائه می‌دهد.

منطقه آزاد ارس در سال‌های اخیر به یکی از کانون‌های مهم توسعه اقتصادی در شمال غرب ایران تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که مزیت اصلی آن نه فقط در مرز مشترک با کشورهای همسایه، بلکه در ترکیب مجموعه‌ای از ظرفیت‌های صنعتی، تجاری، گردشگری و لجستیکی نهفته است. تازه‌ترین تحولات این منطقه نشان می‌دهد ارس در مسیر تبدیل شدن به یک هاب اقتصادی منطقه‌ای قرار گرفته و تلاش دارد سهم بیشتری از جریان سرمایه‌گذاری و تجارت خارجی کشور را به خود اختصاص دهد.

ارس به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه، از جایگاهی متفاوت میان مناطق آزاد ایران برخوردار است. قرار گرفتن در مجاورت جمهوری آذربایجان و ارمنستان و دسترسی به مسیرهای ارتباطی قفقاز، این منطقه را به یکی از نقاط مهم اتصال ایران با بازارهای شمالی تبدیل کرده است. این ویژگی باعث شده که ارس در برنامه‌های توسعه‌ای خود، تمرکز ویژه‌ای بر تقویت نقش ترانزیتی و تجاری داشته باشد. در سال‌های گذشته، نگاه به مناطق آزاد در ایران عمدتاً حول محور واردات و فعالیت‌های تجاری کوتاه‌مدت شکل گرفته بود، اما ارس تلاش کرده مسیر متفاوتی را دنبال کند. توسعه واحدهای تولیدی، حمایت از صنایع کوچک و بزرگ و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای فعالیت اقتصادی، از جمله اقداماتی است که این منطقه را به سمت اقتصاد تولیدمحور هدایت کرده است.

یکی از مهم‌ترین محورهای رشد ارس، توسعه صنعتی است. وجود شهرک‌های صنعتی و حضور فعالان اقتصادی در حوزه‌های مختلف، ظرفیت قابل توجهی برای افزایش تولید و صادرات ایجاد کرده است. صنایع غذایی، دارویی، شیمیایی، فلزی و تجهیزات صنعتی از جمله بخش‌هایی هستند که در این منطقه فعالیت دارند و می‌توانند نقش مهمی در ایجاد ارزش افزوده و اشتغال ایفا کنند.

مسئولان منطقه آزاد ارس در ماه‌های اخیر بارها بر ضرورت جذب سرمایه‌گذاری جدید و تسهیل فرایند فعالیت اقتصادی تأکید کرده‌اند. ایجاد شرایط مناسب برای حضور سرمایه‌گذاران، کاهش موانع اداری

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

پتروشیمی ماهشهر؛ سود کلان، چالش پنهان



تجارت جهان ماهشهر سال هاست ویتربین توان پتروشیمی ایران معرفی می‌شود؛ اما پشت آمارهای صادراتی و وعده‌های توسعه، پرسشی جدی باقی مانده است: چرا منطقه‌ای با این حجم سرمایه‌گذاری هنوز با بحران زیرساخت، نارضایتی نیروی انسانی و فاصله میان تولید و توسعه محلی روبه‌روست؟

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی ایران است؛ جایی که بخش قابل‌توجهی از ظرفیت پتروشیمی کشور را در خود جای داده و میلیاردها دلار سرمایه طی سال‌های گذشته به آن تزریق شده است. بر اساس اعلام مسئولان صنعت پتروشیمی، سهم ماهشهر از سرمایه‌گذاری‌های این صنعت بسیار قابل توجه بوده و این منطقه یکی از مراکز اصلی تولید محصولات پتروشیمی کشور به شمار می‌رود.

با این حال، تصویر واقعی ماهشهر تنها در خطوط تولید، مخازن صادراتی و آمارهای رشد خلاصه نمی‌شود. این منطقه در سال‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های انباشته مواجه بوده که نشان می‌دهد توسعه صنعتی، بدون اصلاح زیرساخت‌ها و توجه به پیامدهای اجتماعی، نمی‌تواند به توسعه پایدار منجر شود.

یکی از مهم‌ترین نگرانی‌ها، شکندگی زیرساخت‌های انرژی و تولید است. اختلال‌های مقطعی در تأمین برق، خوراک یا خدمات جانبی، بار دیگر نشان داده که زنجیره پتروشیمی ماهشهر تا چه اندازه به شبکه‌های پشتیبان وابسته است. توقف یا کاهش فعالیت واحدهای پتروشیمی نه تنها درآمد شرکت‌ها را تهدید می‌کند، بلکه می‌تواند بر بازار داخلی و صادرات محصولات نیز

اثر بگذارد. در کنار چالش‌های فنی، مسئله نیروی انسانی نیز به یکی از نقاط حساس این منطقه تبدیل شده است. در حالی که مدیران مجموعه‌های پتروشیمی معمولاً بر رشد تولید و افزایش عملیات صادراتی تأکید می‌کنند، برخی گزارش‌ها از تداوم مشکلات کارگران، نیروهای قراردادی و پیمانکاری حکایت دارد؛ موضوعی که شکاف میان موفقیت‌های آماری و واقعیت‌های اجتماعی را پررنگ‌تر می‌کند.

انتقاد اصلی درباره ماهشهر این است که پس از چند دهه فعالیت گسترده صنعتی، هنوز تناسبی میان حجم ثروت ایجادشده و سطح رفاه عمومی منطقه دیده نمی‌شود. شهری که میزبان یکی از بزرگ‌ترین قطب‌های پتروشیمی کشور است، همچنان با مسائل زیست‌محیطی، کمبود برخی زیرساخت‌های شهری و دغدغه‌های اشتغال پایدار روبه‌روست. از سوی دیگر، سیاست توسعه پتروشیمی در ماهشهر همچنان با یک پرسش کلیدی مواجه است: آیا هدف

تجارت جهان در قلب بزرگ‌ترین میدان گازی کشور، مسئله دیگر فقط تولید بیشتر نیست؛ پرسش اصلی این است که آیا زیرساخت‌های پیرشده توان ادامه مسیر را دارند یا پارس جنوبی قربانی سال‌ها تعلل در نوسازی خواهد شد.

منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، سال هاست به عنوان موتور محرک اقتصاد انرژی ایران شناخته می‌شود؛ منطقه‌ای که بخش بزرگی از تولید گاز کشور، صنایع پتروشیمی و زنجیره صادرات انرژی را در خود جای داده است. اما تازه‌ترین تحولات این منطقه نشان می‌دهد پشت ویتربین تولید و حوزه‌های توسعه‌ای، چالش‌هایی جدی در حال انباشته شدن است؛ از افت فشار مخزن مشترک پارس جنوبی گرفته تا آسیب‌پذیری زیرساخت‌ها و فاصله میان وعده‌های توسعه‌ای و واقعیت‌های عملیاتی.

در هفته‌های اخیر، مدیریت منطقه ویژه پارس با تغییراتی همراه بوده و سرپرست جدید این سازمان منصوب شده است؛ تغییری که مسئولان آن را بخشی از مسیر بازآرایی مدیریتی و ارتقای بهره‌وری عنوان کرده‌اند. با این حال، مسئله اصلی انرژی پارس بیش از آنکه به تغییر مدیران وابسته باشد، به تصمیم‌های راهبردی درباره آینده این قطب انرژی بازمی‌گردد.

مهم‌ترین نگرانی امروز پارس جنوبی، افت فشار طبیعی مخازن است. بسیاری از فازهای این میدان عظیم گازی وارد نیمه دوم عمر تولید شده‌اند و کارشناسان هشدار می‌دهند بدون اجرای پروژه‌های فشارافزایی، ظرفیت برداشت گاز در سال‌های آینده با کاهش مواجه خواهد شد. آغاز مطالعات و عملیات مهندسی طرح‌های فشارافزایی، نشانه‌ای از پذیرش این واقعیت است، اما سرعت اجرای این پروژه‌ها با اهمیت موضوع همخوانی ندارد.

از سوی دیگر، تجربه آسیب‌دیدن برخی تأسیسات انرژی در ماه‌های گذشته بار

دیگر ضعف تاب‌آوری زیرساخت‌های حیاتی را برجسته کرد. بازگشت ظرفیت‌های اردست‌رفته تولید و تعمیر تأسیسات آسیب‌دیده اکنون به یکی از اولویت‌های صنعت نفت تبدیل شده است؛ اما این پرسش همچنان باقی است که چرا نگهداری پیشگیرانه و مقاوم‌سازی زیرساخت‌ها پیش از وقوع بحران، به اندازه کافی مورد توجه قرار نگرفته است.

پارس جنوبی تنها یک منطقه صنعتی نیست؛ این منطقه به نوعی نبض امنیت انرژی کشور محسوب می‌شود. با این حال، توسعه نامتوازن، فشار بر منابع انسانی، مسائل زیست‌محیطی عسویه و وابستگی شدید اقتصاد انرژی به یک میدان گازی، از جمله چالش‌هایی است که در سایه آمارهای تولید کمتر دیده می‌شود.

در بخش پتروشیمی نیز اگرچه ظرفیت‌های صادراتی و تولید محصولات با ارزش افزوده بالا همچنان مورد تأکید قرار دارد، اما استمرار رشد این صنعت نیازمند سرمایه‌گذاری در زیرساخت، فناوری و کاهش خام‌فروشی

است. گزارش‌های اخیر درباره تمرکز شرکت‌های منطقه بر محصولات استراتژیک و بازارهای صادراتی نشان می‌دهد مسیر حرکت به سمت ارزش‌آفرینی بیشتر آغاز شده، اما فاصله میان ظرفیت موجود و بهره‌برداری کامل همچنان محسوس است. منتقدان معتقدند انرژی پارس سال‌ها با نگاه پروژه‌محور اداره شده؛ یعنی ساخت فازها و افزایش ظرفیت، بیشتر از نگهداری، نوسازی و آینده‌نگری مورد توجه قرار گرفته است. اکنون اما شرایط تغییر کرده و دوران برداشت آسان از منابع گازی رو به پایان است.

پارس جنوبی همچنان می‌تواند پیشران اقتصاد ایران باشد، اما ادامه این مسیر نیازمند تصمیم‌های سخت است؛ تصمیم‌هایی که به جای افتتاح‌های کوتاه‌مدت، بر بازسازی زیرساخت‌ها، افزایش بهره‌وری و تضمین آینده تولید تمرکز کند. در غیر این صورت، بزرگ‌ترین سرمایه انرژی کشور ممکن است نه به دلیل کمبود منابع، بلکه به دلیل فرسودگی مدیریت و تأخیر در اقدام، با محدودیت مواجه شود.

گرفته و می‌تواند به یکی از پیشران‌های اقتصادی منطقه تبدیل شود. ارس با برخورداری از طبیعت منحصربه‌فرد، آثار تاریخی، مناطق حفاظت‌شده و جاذبه‌های فرهنگی، ظرفیت آن را دارد که به مقصدی مهم برای گردشگران داخلی و خارجی تبدیل شود. رودخانه ارس، منطقه تاریخی جلفا، کلیساهای تاریخی، طبیعت ارسباران و چشم‌اندازهای طبیعی این منطقه، مجموعه‌ای از فرصت‌های گردشگری را ایجاد کرده‌اند که در کمتر نقطه‌ای از کشور با چنین تنوعی کنار هم قرار گرفته‌اند. توسعه زیرساخت‌های اقامتی، حمل‌ونقل گردشگری و معرفی گسترده‌تر ظرفیت‌های ارس می‌تواند نقش این بخش را در اقتصاد منطقه پررنگ‌تر کند. در همین مسیر، ثبت جهانی ژئوپارک ارس به عنوان یکی از دستاوردهای مهم گردشگری منطقه،

استفاده از ظرفیت بخش خصوصی از جمله سیاست‌هایی است که می‌تواند سرعت توسعه اقتصادی منطقه را افزایش دهد.

در کنار صنعت، کشاورزی مدرن نیز به یکی از پایه‌های مهم اقتصاد ارس تبدیل شده است. شرایط اقلیمی مناسب و توسعه کشت‌های گلخانه‌ای، این منطقه را به یکی از قطب‌های تولید محصولات کشاورزی تبدیل کرده است. افزایش بهره‌وری آب، استفاده از فناوری‌های جدید و امکان صادرات محصولات به بازارهای کشورهای همسایه، ظرفیت‌های مهمی هستند که می‌توانند جایگاه ارس را در اقتصاد کشاورزی کشور تقویت کنند.

یکی دیگر از ظرفیت‌های مهم منطقه آزاد ارس، حوزه گردشگری است؛ بخشی که در سال‌های اخیر بیش از گذشته مورد توجه قرار

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی و طلوع عصر جدید تجارت



عوامل مکمل از جمله زیرساخت‌های حمل‌ونقل، تسهیل فرآیندهای گمرکی، ثبات قوانین و حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی وابسته است. کارشناسان اقتصادی معتقدند که برای استفاده کامل از ظرفیت‌های بندری انزلی، باید زنجیره‌ای هماهنگ از حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای شکل بگیرد تا کالا بتواند با کمترین هزینه و زمان از مبدا به مقصد منتقل شود.

در این میان، اتصال ریلی بندر کاسپین به شبکه ریلی کشور یکی از مهم‌ترین گام‌ها برای افزایش توان رقابتی این منطقه به شمار می‌رود. حمل‌ونقل ریلی می‌تواند هزینه جابه‌جایی کالا را کاهش دهد و امکان انتقال حجم بیشتری از بار را فراهم کند؛ موضوعی که برای تبدیل شدن انزلی به یک مرکز ترانزیتی منطقه‌ای اهمیت زیادی دارد. تکمیل این زیرساخت، نه تنها جایگاه بندر کاسپین را در کریدور شمال جنوب تقویت می‌کند، بلکه می‌تواند زمینه افزایش صادرات و واردات

منطقه کمک کند. این رویکرد باعث شده انزلی علاوه بر نقش سنتی خود در حوزه تجارت، به سمت ایجاد یک اکوسیستم اقتصادی متنوع حرکت کند.

یکی از ویژگی‌های مهم انزلی، ترکیب ظرفیت‌های اقتصادی و گردشگری است. این منطقه در کنار برخورداری از بندر و زیرساخت‌های تجاری، دارای جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی متعددی است که می‌تواند به توسعه اقتصاد خدماتی کمک کند. اتصال میان گردشگری، تجارت و خدمات شهری، فرصتی ایجاد می‌کند تا رشد اقتصادی تنها محدود به فعالیت‌های بندری نباشد و بخش‌های مختلف جامعه محلی از مزایای توسعه بهره‌مند شوند.

توسعه اقتصادی انزلی اما تنها به ساخت اسکله، افزایش ظرفیت بندری و گسترش مبادلات تجاری محدود نمی‌شود؛ بلکه موفقیت این منطقه در تبدیل شدن به یک قطب اقتصادی، به مجموعه‌ای از

تجارت جهان در شمال ایران، شهری که سال‌ها با خاطره کشتی‌ها و بازارهای ساحلی شناخته می‌شد، اکنون در حال بازتعریف جایگاه خود در اقتصاد منطقه است؛ انزلی با تکیه بر بندر، کریدورهای بین‌المللی و موج تازه سرمایه‌گذاری‌ها، به دنبال تبدیل شدن به یکی از نقاط اثرگذار تجارت در حاشیه خزر است.

بندر انزلی در ماه‌های اخیر بار دیگر به یکی از محورهای مهم برنامه‌های توسعه اقتصادی در شمال کشور تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که به دلیل قرار گرفتن در مسیر ارتباطی ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر، ظرفیت آن را دارد که به یکی از گره‌های مهم تجارت منطقه‌ای تبدیل شود. افزایش توجه به اقتصاد دریامحور، توسعه زیرساخت‌های بندری و تلاش برای فعال‌تر شدن کریدور بین‌المللی شمال جنوب، فرصت تازه‌ای برای انزلی ایجاد کرده تا نقش خود را از یک بندر محلی به یک مرکز لجستیکی و تجاری ارتقا دهد.

مهم‌ترین تحول اقتصادی انزلی در سال‌های اخیر، توسعه بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی بوده است؛ پروژه‌ای که با هدف ایجاد یک بندر مدرن در حاشیه خزر و افزایش ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی کشور شکل گرفت. این بندر اکنون به عنوان یکی از حلقه‌های مهم اتصال ایران به مسیرهای تجاری شمال کشور شناخته می‌شود و تلاش‌ها برای تکمیل زیرساخت‌های آن، از جمله توسعه خطوط ریلی و افزایش ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری، ادامه دارد.

قرار گرفتن بندر کاسپین در مسیر کریدور بین‌المللی شمال جنوب، یکی از مهم‌ترین مزیت‌های راهبردی انزلی محسوب می‌شود. این کریدور که قرار است مسیر انتقال کالا میان هند، ایران، روسیه و کشورهای شمال اروپا را کوتاه‌تر کند، می‌تواند سهم قابل توجهی از تجارت منطقه‌ای را به خود اختصاص دهد. در چنین شرایطی، انزلی به دلیل موقعیت جغرافیایی خود می‌تواند به یکی از نقاط کلیدی این شبکه تبدیل شود؛ چراکه دسترسی همزمان به دریای خزر، شبکه حمل‌ونقل زمینی و بازارهای کشورهای شمالی، مزیتی است که کمتر منطقه‌ای در ایران از آن برخوردار است.

در کنار توسعه بندری، افزایش تعاملات اقتصادی با کشورهای همسایه نیز به یکی از محورهای اصلی برنامه‌های انزلی تبدیل شده است. روسیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و دیگر کشورهای حوزه خزر، بازارهایی هستند که فعالان اقتصادی منطقه آزاد انزلی تلاش دارند ارتباط بیشتری با آنها برقرار کنند. افزایش صادرات کالاهای ایرانی، توسعه مبادلات تجاری و جذب سرمایه‌گذاران خارجی از جمله اهدافی است که در مسیر آینده اقتصادی این منطقه دنبال می‌شود.

منطقه آزاد انزلی نیز در سال‌های اخیر تلاش کرده با ارائه مشوق‌های سرمایه‌گذاری، زمینه حضور فعال‌تر بخش خصوصی را فراهم کند. ایجاد واحدهای تولیدی، توسعه صنایع صادرات‌محور و حمایت از فعالیت‌های تجاری می‌تواند به افزایش اشتغال و رونق اقتصادی در

گزارش کوتاه

سرمایه‌هایی که در ماکو متوقف ماندند



سرمایه‌گذاری و تجارت خارجی امضا شده، اما بسیاری از آنها هنوز به پروژه‌های مولد، اشتغال پایدار یا افزایش محسوس صادرات منجر نشده‌اند.

نمونه دیگر، مشکلات زیرساختی ارتباطات است. در حالی که افتتاح سایت‌های جدید اقدامی مثبت ارزیابی می‌شود، نماینده مردم منطقه در مجلس همزمان از ضعف آنتن‌دهی و اینترنت در بخش‌هایی از منطقه آزاد ماکو انتقاد کرده و خواستار تسریع در رفع این مشکلات شده است. این موضوع نشان می‌دهد توسعه ارتباطات هنوز با مطالبات مردم فاصله دارد.

از سوی دیگر، موضوع خودروهای پلاک منطقه آزاد ماکو نیز همچنان یکی از مطالبات جدی فعالان اقتصادی و شهروندان است. هرچند طی هفته‌های اخیر گام‌هایی برای تسهیل تردد و رفع موانع پلاک‌گذاری برداشته شده، اما بخش مهمی از این

تجارت جهان ماکو این روزها بیش از هر زمان دیگری در صدر اخبار قرار گرفته؛ از امضای تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی و توسعه زیرساخت‌های ارتباطی گرفته تا وعده گسترش تجارت با آفریقا. اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا این اخبار به تغییر ملموس در اقتصاد منطقه منجر می‌شوند یا همچنان در سطح خبر و مراسم باقی خواهند ماند؟

منطقه آزاد ماکو در هفته‌های اخیر با مجموعه‌ای از اخبار مثبت همراه بوده است. امضای تفاهم‌نامه همکاری با اتاق مشترک بازرگانی ایران و آفریقا، توسعه زیرساخت‌های صادراتی و تأکید بر تبدیل ماکو به دروازه تجارت ایران با بازارهای آفریقایی، از مهم‌ترین برنامه‌هایی است که مدیران این منطقه بر آن تأکید دارند. همچنین توسعه همکاری‌های لجستیکی، سرمایه‌گذاری و صادرات مجدد در دستور کار قرار گرفته است.

در کنار این اقدامات، وزارت ارتباطات نیز از بهره‌برداری شش سایت ارتباطی جدید در شهرستان‌های ماکو، شوط و پلدشت خبر داده و اعلام کرده است که توسعه فیبر نوری و هوشمندسازی بخش کشاورزی در منطقه آزاد ماکو دنبال خواهد شد. این پروژه‌ها می‌تواند بخشی از عقب‌ماندگی زیرساخت‌های دیجیتال منطقه را جبران کند.

با این حال، نگاه انتقادی به عملکرد منطقه آزاد ماکو نشان می‌دهد فاصله قابل توجهی میان اعلام پروژه‌ها و نتایج عملی آنها وجود دارد. طی سال‌های گذشته نیز تفاهم‌نامه‌های متعددی در حوزه

گزارش کوتاه

آستارا؛ فرصت محصور در زیرساخت‌های ناتمام



تجارت جهان بندر آستارا سال‌هاست در نقشه تجارت منطقه‌ای به‌عنوان دروازه ایران به سوی قفقاز معرفی می‌شود، اما فاصله میان ظرفیت‌های روی کاغذ و عملکرد واقعی این بندر همچنان یکی از چالش‌های جدی زنجیره ترانزیت کشور است.

در شمالی‌ترین نقطه گیلان، جایی که دریای خزر به مرزهای قفقاز نزدیک می‌شود، بندر آستارا قرار دارد؛ بندری که قرار بود به یکی از حلقه‌های مهم تجارت ایران با روسیه و کشورهای آسیای میانه تبدیل شود. موقعیت جغرافیایی این بندر و قرار گرفتن آن در مسیر کریدور شمال جنوب، مزیتی است که بسیاری از بنادر منطقه برای دستیابی به آن هزینه‌های سنگینی پرداخت کرده‌اند. با این حال، آستارا هنوز نتوانسته سهم متناسبی از این مزیت را به دست آورد.

در ماه‌های اخیر، مسئولان از بازگشت بندر آستارا به مدار فعالیت‌های تجاری، توسعه پایانه‌ها، بهبود دسترسی‌ها و افزایش ظرفیت جابه‌جایی کالا سخن گفته‌اند. همچنین اعلام شده که فعال‌سازی پایانه جدید آستارا می‌تواند ظرفیت حمل‌ونقل کالا در منطقه را افزایش دهد و نقش این بندر را در مسیر شمال جنوب پررنگ‌تر کند. اما پرسش اصلی فعالان اقتصادی این است که چرا با وجود سال‌ها وعده توسعه، هنوز این بندر با ظرفیت واقعی خود فاصله دارد؟

یکی از مهم‌ترین مشکلات آستارا، ضعف در زیرساخت‌های پشتیبان است. بندر بدون شبکه حمل‌ونقل کارآمد، نمی‌تواند

معرفی شده، اما فعالان اقتصادی معتقدند مزیت جغرافیایی به‌تنهایی نمی‌تواند تجارت ایجاد کند. کاهش بروکراسی، ثبات مقررات، تسهیل فعالیت بخش خصوصی و ایجاد زنجیره خدمات لجستیکی، نیازهایی هستند که بدون آنها افزایش تردد کشتی‌ها نیز نمی‌تواند تحول پایدار ایجاد کند.

بندر آستارا امروز بیش از آنکه با کمبود موقعیت مواجه باشد، با کمبود تصمیم‌های عملیاتی روبه‌رو است. این بندر می‌تواند مسیر کوتاه‌تر تجارت ایران با شمال منطقه باشد، اما ادامه تأخیرها ممکن است فرصت را به رقبای منطقه‌ای واگذار کند. در شرایطی که کشورهای اطراف برای جذب سهم بیشتری از تجارت اوراسیا سرمایه‌گذاری می‌کنند، آستارا دیگر فرصت آزمون و خطای طولانی ندارد؛ زیرمزیت جغرافیایی زمانی ارزشمند است که زیرساخت، مدیریت و سرعت عمل نیز همراه آن باشد.

به هاب تجاری تبدیل شود. پروژه راه‌آهن رشت آستارا که بخش مهمی از تکمیل کریدور شمال جنوب محسوب می‌شود، همچنان یکی از گلوگاه‌های اصلی این مسیر است. نبود اتصال ریلی کامل باعث شده بخش قابل توجهی از بار ترانزیتی همچنان با هزینه و زمان بیشتری جابه‌جا شود.

از سوی دیگر، محدودیت‌های عملیاتی بندر نیز همچنان محل انتقاد است. ظرفیت پذیرش کشتی‌ها، نیاز به لایروبی مستمر، تجهیزات بندری و هماهنگی میان دستگاه‌های گمرکی و حمل‌ونقلی، از جمله عواملی هستند که سرعت تبدیل آستارا به یک بندر رقابتی را کاهش داده‌اند. بیش‌تر نیز مسئولان بر ضرورت توسعه تجهیزات و رفع مشکلات دسترسی دریایی این بندر تأکید کرده بودند.

مشکل دیگر، فاصله میان سیاست‌گذاری و اجراست. آستارا بارها در برنامه‌های توسعه‌ای به‌عنوان نقطه‌ای استراتژیک