



سایه تعرفه بر آینده پیام

تهنارسائنه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

یکشنبه ۱۸ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۸۷ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

09-08-2026

www.TejarateJahani.Com

تجارت جهان

روزنامه الکترونیکی

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارسی روی ریل تجارت قفقاز

۳

تجارت جهانی گزارش می کند

سرمایه گذاری برگ برنده انزلی

۴

آستارا؛ بندری بزرگ بادست های بسته



۳

اردبیل؛ ظرفیت های بزرگ، حرکت های کوچک



۲

قشم میان ظرفیت و بحران زیرساخت



۴

بین الملل

جبل علی؛ رونق در سایه ریسک

تجارت جهان 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 تامین 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 تامین، 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.



محمد لاری، معاون اقتصادی موسسه تجارت جهانی



تجارت خارجی؛ آزمون عبور از مرزها

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 تامین 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.



فاطمه انصاری، مدیر ای اقتصاد و روزنامه نگار

تجارت جهان در جهانی که مسیرهای تجاری هر روز بازتعریف می شوند، موفقیت اقتصادی دیگر تنها به میزان تولید وابسته نیست؛ توانایی اتصال به بازارهای جدید، مدیریت ریسک و ساختن اعتماد میان شرکای تجاری، به معیار تازه قدرت اقتصادی کشورها تبدیل شده است.

تجارت خارجی دیگر صرفاً جابه جایی کالا میان دو نقطه جغرافیایی نیست؛ شبکه ای پیچیده از تصمیم های اقتصادی، روابط سیاسی، زیرساخت های حمل و نقل و میزان اعتماد میان بازیگران بازار است. در شرایطی که اقتصاد جهانی با تغییرات پرشتاب، از جنگ های تجاری گرفته تا بازاریابی زنجیره های تامین، مواجه است، کشورهایی موفق تر عمل می کنند که بتوانند جایگاه خود را در این شبکه متغیر تثبیت کنند.

برای اقتصادهایی که به دنبال رشد پایدار هستند، توسعه تجارت خارجی یک انتخاب نیست، بلکه ضرورتی راهبردی است. صادرات می تواند موتور ورود ارز، افزایش تولید و ایجاد اشتغال باشد؛ اما دستیابی به این اهداف نیازمند عبور از موانعی است که سال هادر مسیر تجارت باقی مانده اند. محدودیت های مقرراتی و ضعف نوسانات ارزی، پیچیدگی های مقرراتی و ضعف در بازاریابی بین المللی از جمله عواملی هستند که توان رقابت بنگاه ها را کاهش می دهند.

یکی از مهم ترین چالش های تجارت خارجی، فاصله میان ظرفیت های تولیدی و سهم واقعی از بازارهای جهانی است. بسیاری از کشورها از منابع، نیروی انسانی و توان صنعتی برخوردارند، اما به دلیل نبود برنامه منسجم

براساس ظرفیت های قانونی مناطق آزاد، امکان واردات، ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد از مسیرهای مختلف حمل و نقل وجود دارد. به ویژه حمل و نقل هوایی می تواند برای کالاهای با ارزش بالا و کالاهایی که زمان در آنها اهمیت دارد، مزیت قابل توجهی ایجاد کند. در حال حاضر نیز بخش مهمی از هاب دارویی کشور از طریق منطقه آزاد شهر فرودگاهی انجام می شود و کالای پس از ترخیص از این مسیر به سرزمین اصلی منتقل می شود. در حوزه تلفن همراه و برخی صنایع مشابه نیز ظرفیت های مشابهی شکل گرفته و در آینده، صادرات محصولات زیستی نیز می تواند به این مجموعه اضافه شود.

این ظرفیت ها نشان می دهد که شهر فرودگاهی از نظر اقتصادی و لجستیکی موقعیتی متفاوت با بسیاری از مناطق آزاد کشور دارد.

❖ نزدیک ترین منطقه آزاد به پایتخت بودن چه مزیتی برای این مجموعه ایجاد می کند؟

منطقه آزاد شهر فرودگاهی در حال حاضر تنها منطقه آزاد پایتخت است. این موقعیت از نظر دسترسی های اقتصادی، زیرساختی، سیاسی و اجتماعی یک مزیت مهم محسوب می شود. البته اعتقاد من این است که این منطقه نباید صرفاً برای خودش فعالیت کند. ما باید به سمت «حکمرانی شبکه ای» حرکت کنیم؛ یعنی منطقه آزاد شهر فرودگاهی را به سایر مناطق آزاد و زیرساخت های کشور متصل کنیم و یک شبکه از ظرفیت ها و امکانات ایجاد کنیم. این شبکه می تواند در نهایت به نفع کل اقتصاد کشور عمل کند.

❖ با توجه به سابقه مدیریتی شما در حوزه های مختلف، ظرفیت واقعی منطقه آزاد شهر فرودگاهی را در مقایسه با سایر مناطق چگونه ارزیابی می کنید؟

من سابقه مدیریت در مناطق آزاد و همچنین حوزه های گمرکی و حمل و نقل را داشته ام و با ظرفیت های مناطق مختلف کشور آشنا هستم.

با صراحت می گویم که ظرفیت شهر فرودگاهی تهران بسیار بالا و حتی بی نهایت است. البته در گذشته از این ظرفیت به اندازه کافی استفاده نشده و هنوز برای معرفی و تثبیت هویت سازمانی منطقه و شناساندن مزیت های آن، کار زیادی باید انجام شود.

ما معتقدیم در کنار توسعه زیرساخت ها، باید روی هویت سازمانی، ارتباطات رسانه ای و معرفی ظرفیت های منطقه نیز تمرکز بیشتری داشته باشیم.

❖ همکاری رسانه ای با «تجارت جهانی» را چگونه ارزیابی می کنید؟

ما علاقه مندیم همکاری مان با «تجارت جهانی» به عنوان رسانه تخصصی حوزه مناطق آزاد و تجارت، توسعه پیدا کند؛ هم در زمینه هویت سازمانی و هم در حوزه اطلاع رسانی و فعالیت های رسانه ای. برای این منظور، آمادگی داریم جلسات حضوری برگزار کنیم و روابط عمومی شهر فرودگاهی و منطقه آزاد نیز در این همکاری مشارکت داشته باشند.

معتقدیم این هم افزایی می تواند به معرفی بهتر ظرفیت های منطقه کمک کند و امیدواریم در آینده نزدیک، همکاری های مشترک را به شکل جدی تری دنبال کنیم.

❖ و در پایان، اگر بخواهید مهم ترین پیام خود را درباره آینده منطقه آزاد شهر فرودگاهی بیان کنید، چه می گوید؟

شهر فرودگاهی تهران مجموعه ای با ظرفیت های بسیار بزرگ است. ترکیب حمل و نقل هوایی، ریلی و جاده ای، موقعیت منطقه آزاد، دسترسی به بازار تهران، زیرساخت های لجستیکی و ظرفیت فناوری، مجموعه ای از مزیت ها را در کنار یکدیگر ایجاد کرده است. هدف ما این است که این مزیت ها را از ظرفیت های بوه به فعالیت های واقعی اقتصادی تبدیل کنیم؛ به گونه ای که منطقه آزاد شهر فرودگاهی تهران نه تنها به یک مرکز مهم لجستیکی و تجاری، بلکه به یک مجموعه پیشرو در فناوری، خدمات و صادرات تبدیل شود.

مهدی ذوقی، مدیرعامل منطقه آزاد شهر فرودگاهی تهران در گفت وگو با تجارت جهانی:

شهر فرودگاهی تهران هاب لجستیک و فناوری منطقه می شود

تجارت جهان منطقه آزاد شهر فرودگاهی تهران در حال بازتعریف نقش خود از یک محدوده

تجاری به یک هاب چندوجهی لجستیک، تجارت و فناوری است؛ منطقه ای که به گفته مهدی ذوقی، مدیرعامل منطقه آزاد شهر فرودگاهی تهران، با تکیه بر دسترسی هم زمان به حمل و نقل هوایی، ریلی و جاده ای، تفکیک گمرک منطقه آزاد از سرزمین اصلی، توسعه

مگاترمنال بار و زیرساخت های هوشمند، می تواند به یکی از مهم ترین مراکز لجستیکی کشور تبدیل شود. در ادامه گفتگوی تجارت جهانی با مدیرعامل منطقه آزاد شهر فرودگاهی، از نظر می گذرد.



گندم نیک اقبال
دبیر تحریریه



کشور و دیگری از مجموعه های به روز این صنعت است. مجموع این زیرساخت ها، در کنار تفکیک گمرکی، می تواند زمینه جذب گسترده تر بازرگانان و افزایش تجارت در منطقه را فراهم کند.

❖ پروژه هایی مانند مگامال، اکسپو و مراکز لجستیکی در چه وضعیتی قرار دارند و چه نقشی در توسعه تجارت خارجی خواهند داشت؟

اساس توسعه منطقه بر ایجاد یک زیست بوم تجاری، لجستیکی و خدماتی استوار است. تفکیک گمرک سازمان از گمرک سرزمین اصلی، نخستین گام برای شکل گیری این زیست بوم بوده است. با فعال شدن این ساختار، امکان استفاده سرمایه گذاران و تولیدکنندگان از مزیت های قانونی منطقه آزاد فراهم شده و زمینه برای توسعه پروژه های تجاری و لجستیکی نیز تقویت شده است.

هدف ما این است که این پروژه ها صرفاً به عنوان طرح های عمرانی دیده نشوند، بلکه در خدمت افزایش تجارت، ایجاد ارزش افزوده و ارتقای رقابت پذیری تجارت خارجی کشور قرار گیرند.

❖ یکی از برنامه های مطرح شده، توسعه اقتصاد دیجیتال و ایجاد برج فناوری و هوش مصنوعی است. این برنامه در چه مرحله ای قرار دارد؟

مهدی ذوقی: یکی از پهنه های پیش بینی شده در منطقه، به حوزه فناوری، هوش مصنوعی، دیتابیس و خدمات ابری اختصاص دارد. در این زمینه با پارک نوآوری و معاونت علمی ریاست جمهوری تفاهم هایی داشته ایم و شرکت های فعال در این حوزه در حال ورود به منطقه هستند. تلاش ما این است که این شرکت ها را به صورت

❖ منطقه آزاد شهر فرودگاهی تهران حدود ۴۲۰۰ هکتار وسعت دارد و به عنوان نزدیک ترین منطقه آزاد به پایتخت شناخته می شود. چشم انداز شما برای تبدیل این مجموعه به یک هاب اقتصادی و لجستیکی نوآور در منطقه چیست؟

موقعیت شهر فرودگاهی تهران از چند جهت منحصربه فرد است. این مجموعه در تقاطع کریدورهای شمال و جنوب قرار گرفته و یک مجموعه کاملاً چندوجهی یا Multimodal است؛ یعنی امکان استفاده هم زمان از شیوه های مختلف حمل و نقل را دارد. در داخل منطقه نیز یک بندر خشک به مساحت حدود ۱۵۰ هکتار پیش بینی شده و تمامی قوانین مناطق آزاد در آن جاری است. از سوی دیگر، این منطقه در مجاورت بازار حدود ۱۹ میلیون نفری استان تهران قرار دارد و استان های همجوار نیز از ظرفیت آن بهره مند خواهند شد؛ به ویژه آنکه بسیاری از این استان ها فاقد منطقه آزاد هستند. دسترسی به آزادراه غدیر نیز یک مزیت مهم دیگر است. بر همین اساس معتقدم آینده لجستیکی و توسعه ای منطقه آزاد شهر فرودگاهی تهران، آن را در جایگاه یکی از ممتازترین مناطق آزاد کشور قرار خواهد داد.

❖ یکی از اقدامات مدیریت جدید، تفکیک گمرک منطقه آزاد از گمرک سرزمین اصلی بوده است. این اقدام چه دستاورد ملموسی برای تسهیل تجارت داشته است؟

طبق مصوبات هیئت وزیران، مناطق آزاد باید گمرک مستقل خود را داشته باشند و در داخل منطقه نیز گمرک سازمان مستقر باشد. بنابراین، یکی از نخستین اقدامات ما ایجاد ساختار تفکیک شده گمرکی بود. در این ساختار، گمرک جمهوری اسلامی ایران در ورودی یا خروجی منطقه مستقر است و گمرک سازمان نیز در داخل منطقه فعالیت می کند. این تفکیک، امکان استفاده واقعی از ظرفیت های قانونی مناطق آزاد در حوزه واردات، صادرات و تولید را فراهم می کند. برای مثال، اگر یک شرکت تولیدی در منطقه مستقر شود، می تواند از گمرک سازمان استفاده کند و کالاهایی که قرار است وارد سرزمین اصلی شوند نیز از مسیر مشخص و با بهره گیری از مزیت های قانونی منطقه آزاد به گمرک سرزمین اصلی ارجاع می شوند. یکی از مزیت های مهم این ساختار، کاهش هزینه های تجاری و استفاده از تخفیف ها و معافیت های پیش بینی شده برای مناطق آزاد است. به همین دلیل، انتظار داریم روند فعالیت های گمرکی و تجاری منطقه تا پایان سال رشد قابل توجهی داشته باشد و برآورد فعلی ما افزایش حدود ۷۰ تا ۸۰ درصدی مراسلات گمرکی است.

❖ شهر فرودگاهی به طور هم زمان به حمل و نقل هوایی، ریلی و جاده ای دسترسی دارد. برنامه شما برای توسعه مراکز لجستیکی و مگاترمنال بار چیست؟

یکی از مهم ترین مزیت های شهر فرودگاهی، تجمع شیوه های مختلف حمل و نقل در یک منطقه است. در میان مناطق آزاد کشور، تعداد محدودی از مناطق امکان تجمع چند شیوه حمل و نقل را دارند و شهر فرودگاهی از این نظر موقعیتی ممتاز دارد. ما در همین راستا تفاهم نامه ای با راه آهن جمهوری اسلامی ایران منعقد کرده ایم و بر اساس برنامه آمایش لجستیک کشور، شهر فرودگاهی به عنوان «شهر لجستیک» شناخته شده است. این موضوع امکان ایجاد انواع پایانه ها از جمله پایانه کانتینری، پایانه کالاهای عمومی، کالاهای خطرناک و کالاهای دما کنترل شده را فراهم می کند.

در ماه های اخیر نیز سرمایه گذاران مختلفی وارد منطقه شده اند. در حال حاضر یک سرمایه گذار خارجی برای ایجاد یک پایانه کانتینری بزرگ در منطقه قرارداد منعقد کرده و پروژه در مرحله آغاز عملیات اجرایی و کلنگ زنی قرار دارد. این پروژه را می توان یک مگاترمنال بار دانست که در صورت بهره برداری، نقش مهمی در توسعه ظرفیت لجستیکی کشور خواهد داشت. از سوی دیگر، زیرساخت های انبارداری هوشمند نیز در منطقه ایجاد شده است. در حال حاضر دو اپراتور در این حوزه فعالیت می کنند که یکی از آنها از اپراتورهای با سابقه

گزارش کوتاه

سایه تعرفه بر آینده پیام

مهم ترى دارد؛ هزینه فعالیت در منطقه ویژه باید به اندازه ای قابل پیش بینی باشد که سرمایه گذار بتواند برای ماه ها و سال های آینده تصمیم بگیرد.

پیام در عین حال با ادعای تبدیل شدن به یکی از قطب های اقتصاد دیجیتال کشور روبه روست. در آخرین گزارش های رسمی، از فعالیت بیش از ۴۳۰ شرکت های تک در این منطقه سخن گفته شده و وزارت ارتباطات نیز پیام را ظرفیتی راهبردی برای تولید و صادرات محصولات ICT معرفی کرده است. همچنین فرودگاه، گمرک تخصصی و ظرفیت حمل هوایی قرار است زنجیره ای برای انتقال تولیدات فناورانه به بازارهای داخلی و خارجی ایجاد کنند.

اما همین اعداد باید با یک پرسش جدی همراه شوند؛ چه میزان از این ظرفیت واقعاً به صادرات پایدار، اشتغال تخصصی و درآمد ارزی تبدیل شده است؟ صرف اعلام تعداد شرکت ها نمی تواند معیار موفقیت یک منطقه ویژه باشد. اگر شرکت ها با مشکلات زیرساختی، هزینه های پیش بینی ناپذیر، فرآیندهای اداری یا دشواری های صادراتی مواجه باشند، افزایش تعداد واحدهای مستقر الزاماً به معنای رونق اقتصادی نیست.

منطقه ویژه اقتصادی پیام قرار بود حلقه اتصال فناوری، لجستیک و تجارت البرز باشد، اما اختلاف بر سر تعرفه ها نشان می دهد فاصله میان تصویری که از این منطقه ساخته شده و تجربه فعالان اقتصادی هنوز کم نیست.

منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام در سال های اخیر بیش از هر زمان دیگری در ادبیات توسعه اقتصادی البرز مطرح شده است؛ مجموعه ای که از یک سو به تهران نزدیک است، از سوی دیگر به شبکه صنعتی البرز دسترسی دارد و با برخورداری از زیرساخت فرودگاهی، گمرکی و ظرفیت استقرار صنایع فناوری، می تواند یکی از معدود نقاط کشور برای پیوند واقعی تولید و لجستیک باشد. اما مسئله اینجاست که داشتن ظرفیت، الزاماً به معنای تبدیل شدن به موتور توسعه نیست.

تازه ترین حاشیه پیام، اختلاف بر سر افزایش برخی تعرفه های خدمات است. در نشست شورای گفت وگوى دولت و بخش خصوصی البرز، استاندار از توقف اجرای این افزایش ها تا طی شدن فرآیندهای قانونی خبر داد. همین اتفاق اگرچه در ظاهر یک اختلاف اداری است، اما از منظر فعالان اقتصادی پیام



با مسئله تبدیل ظرفیت به عملکرد روبه روست. اگر سیاست گذار به دنبال ساخت یک قطب واقعی فناوری و لجستیک است، باید ثبات تعرفه ها، شفافیت مقررات، سرعت خدمات گمرکی و دسترسی پایدار به زیرساخت ها را در اولویت قرار دهد.

است. اما استفاده کامل از این مزیت نیازمند یک زنجیره لجستیکی یکپارچه است؛ زنجیره ای که در آن فرودگاه، گمرک، جاده، راه آهن و واحدهای تولیدی به جای فعالیت های جزیره ای، یکدیگر را تکمیل کنند. پیام امروز بیش از آنکه با کمبود ظرفیت مواجه باشد،

از سوی دیگر، مأموریت اصلی پیام تنها فناوری نیست، حمل و نقل بار هوایی، انبارداری، فرآوری کالا، صنایع ICT و صادرات از اهداف تعریف شده برای این مجموعه بوده و موقعیت آن در نزدیکی تهران و شبکه صنعتی چند استان، مزیتی جدی ایجاد کرده

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس روی ریل تجارت قفقاز



اتحادیه اقتصادی اوراسیا، جمهوری آذربایجان، ترکیه و گرجستان اعلام شده است.

این ارقام یک پیام مهم برای اقتصاد ارس دارد: مزیت منطقه تنها در کارخانه و مرز خلاصه نمی شود و بخش کشاورزی نیز می تواند در زنجیره صادرات نقش ایفا کند. سیب، میوه های هسته دار، مرکبات، صیفی جات، خشکبار، انار، کیوی، انگور و خرما از جمله محصولاتی هستند که از مسیر جلفا به بازارهای خارجی می روند. وجود مراکز قرنطینه نباتی فعال و شبانه روزی نیز برای استمرار این جریان اهمیت دارد، زیرا صادرات محصولات کشاورزی بدون کنترل های بهداشتی و قرنطینه ای امکان دسترسی پایدار به بازارهای خارجی را نخواهد داشت.

در بخش صنعت نیز ارس در موقعیتی متفاوت از بسیاری از مناطق مرزی کشور قرار دارد. براساس گزارش های اخیر، بیش از ۲۵۰ واحد صنعتی فعال در منطقه مستقر هستند و صناعی از جمله فولاد، پتروشیمی و سلولزی در این مجموعه فعالیت دارند. همین تنوع صنعتی باعث شده سیاست جدید مدیریت منطقه بر تولید و صادرات محوری متمرکز شود. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس نیز بر تقویت تولید، حمایت از سرمایه گذاران و افزایش صادرات تأکید کرده است.

این رویکرد زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کند که یکی از مشکلات سنتی مناطق آزاد یعنی غلبه تجارت بر تولید را در نظر بگیریم. ارس اگر

تجارت جهان جلفا در حال تغییر نقش خود در اقتصاد شمال غرب ایران است؛ از توسعه مسیر ریلی و تقویت نوردوز تا رشد صادرات کشاورزی و فعالیت بیش از ۲۵۰ واحد صنعتی، مجموعه ای از تحولات تازه ارس را به نقطه ای تبدیل کرده که می تواند بخشی از تجارت ایران با قفقاز را از «مرز» به «شبکه» منتقل کند.

منطقه آزاد ارس در هفته ها و ماه های اخیر مجموعه ای از تصمیم ها و اقدامات اقتصادی را پشت سر گذاشته که تصویر این منطقه را از یک محدوده تجاری مرزی به یک قطب تولید، صادرات و ترانزیت نزدیک تر می کند. در شرایطی که توسعه تجارت با کشورهای همسایه و استفاده از مسیرهای ترانزیتی شمال کشور بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته، ارس به واسطه همجواری با ارمنستان و دسترسی به بازارهای قفقاز، یکی از نقاطی است که می تواند از این تغییرات بیشترین بهره را ببرد. یکی از مهم ترین تحولات اخیر، تفاهم سازمان منطقه آزاد ارس و راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای توسعه ظرفیت های ریلی جلفاست. این تفاهم، تجهیز ایستگاه بین المللی جلفا، توسعه زیرساخت های ریلی، ایجاد باراندازها و مراکز لجستیکی، نوسازی ناوگان و افزایش سهم حمل و نقل ریلی در کریدورهای بین المللی را دنبال می کند. هدف اصلی، حرکت جلفا به سمت یک هاب ترانزیتی و لجستیکی است؛ مسیری که در صورت اجرای کامل می تواند جایگاه ارس را در تجارت منطقه ای ارتقا دهد.

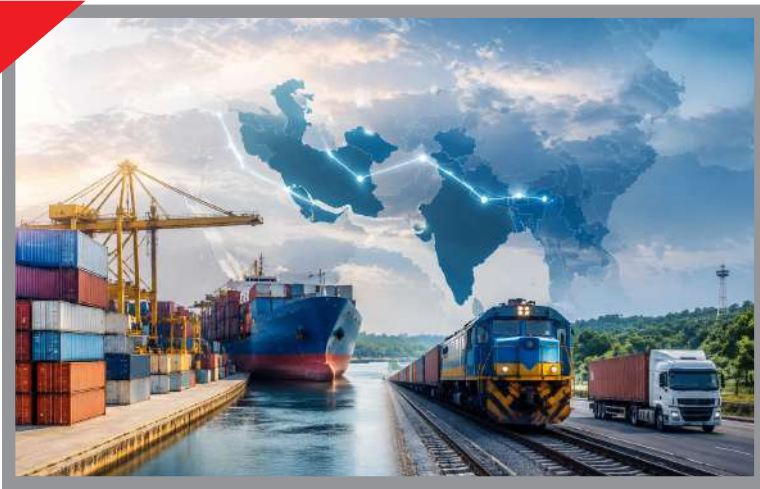
اهمیت این پروژه زمانی روشن تر می شود که موقعیت جغرافیایی ارس را در نظر بگیریم. جلفا در نقطه ای قرار دارد که می تواند ایران را به مسیرهای تجاری قفقاز متصل کند و مرز نوردوز نیز به عنوان گذرگاه زمینی ایران و ارمنستان، یکی از دروازه های اصلی این ارتباط است. بنابراین توسعه ریل در جلفا صرفاً یک پروژه حمل و نقلی نیست؛ بلکه می تواند هزینه و زمان انتقال کالا را کاهش داده و امکان شکل گیری زنجیره های جدید صادراتی را فراهم کند.

در همین راستا، ارتقای گمرک نوردوز به اداره کل نیز یکی از تحولات مهم ماه های اخیر است. این تغییر می تواند ظرفیت مدیریتی و اجرایی مرز را افزایش دهد و متناسب با رشد احتمالی تجارت، خدمات گمرکی را تقویت کند. برای منطقه ای که قرار است سهم بیشتری از تجارت ایران با ارمنستان و بازارهای پیرامونی را به خود اختصاص دهد، سرعت و کیفیت خدمات گمرکی به اندازه خود زیرساخت جاده و ریل اهمیت دارد.

در کنار ترانزیت، آمارهای بخش کشاورزی نیز نشان می دهد ارس و شهرستان جلفا تنها به تجارت صنعتی وابسته نیستند. براساس اعلام جهاد کشاورزی، در سال گذشته بیش از ۳۳۶ هزار تن انواع محصولات کشاورزی از مبادی خروجی جلفا صادر، وارد یا ترانزیت شده است. از این میزان، بیش از ۱۰۳ هزار تن مربوط به صادرات محصولات کشاورزی بوده است. مقصد این محموله ها نیز کشورهای عضو

گزارش کوتاه

توسعه مازندران روی لبه تیغ



شود؛ نه اینکه هر بار پس از ایجاد خسارت، دستگاه های نظارتی وارد میدان شوند. بحران فقط به زباله محدود نیست. آتش زدن کاه و کلش در شالیزارها همچنان به خاک و زیست بوم استان آسیب می زند و نشان می دهد حتی در قلب کشاورزی مازندران نیز میان سیاست های محیط زیستی و رفتارهای اقتصادی روزمره فاصله وجود دارد. وقتی کشاورز برای مدیریت بقایای محصول ساده ترین و ارزان ترین راه را انتخاب می کند، ممنوعیت قانونی به تنهایی نمی تواند مسئله را حل کند؛ سیاست حمایتی و اقتصادی جایگزین نیز لازم است.

همزمان، وضعیت میانکاله و تکرار آتش سوزی ها زنگ خطر دیگری برای سرمایه طبیعی استان است. تکرار حادثه در فاصله های کوتاه نشان می دهد حفاظت از زیستگاه ها هنوز بیش از آنکه مبتنی بر پیشگیری باشد، واکنشی است. از سوی دیگر، تلفات فک خیزی و فشار بر اکوسیستم های ساحلی، تصویری

تجارت جهان در مازندران، خبرهای توسعه یکی پس از دیگری منتشر می شوند، اما پشت وپرتین طرح ها، انباشت بحران هایی قرار دارد که دیگر نمی توان آنها را با افتتاح پروژه و وعده های تازه پنهان کرد. مازندران در روزهای اخیر بار دیگر میان دو تصویر متناقض گرفتار شده است؛ استانی که از یک سواز احیای پروژه های نیمه تمام، توسعه زیرساخت های مسکن و فعال سازی واحدهای تولیدی سخن گفته می شود و از سوی دیگر، همچنان با بحران های قدیمی در حوزه پسماند، فاضلاب، منابع طبیعی و زیرساخت های شهری دست وپنجه نرم می کند. همین تضاد، مهم ترین پرسش درباره مسیر توسعه استان است: آیا مازندران واقعاً در حال توسعه است یا تنها فهرست پروژه هایش طولانی تر می شود؟

یکی از جدی ترین نشانه های این شکاف، وضعیت پسماند است. آغاز عملیات ساماندهی پسماند آمل با اعتبار ۱۰۵ همت، اگرچه می تواند گامی مهم باشد، اما یادآور واقعیتی تلخ است؛ بحران «عمارت» نزدیک به ۴۷ سال ادامه داشته است. اینکه یک مسئله زیست محیطی بتواند تقریباً نیم قرن بدون راه حل پایدار باقی بماند، بیش از آنکه مشکل کمبود طرح باشد، نشانه ضعف در تصمیم گیری و استمرار مدیریت های مقطعی است.

در بخش دیگری از استان نیز نظارت های زیست محیطی افزایش یافته است. طی یک دوره اخیر، ۳۲۵ پایش از واحدهای تولیدی، خدماتی و درمانی انجام و فعالیت دو واحد آلاینده متوقف شده است. این اقدامات ضروری اند، اما تعداد پایش ها زمانی معنا پیدا می کند که به کاهش پایدار آلودگی منجر

الکترونیک می تواند یک محدودیت قدیمی مناطق مرزی را کاهش دهد؛ محدودیتی که در آن بخش قابل توجهی از اقتصاد منطقه به حضور گردشگر یا مسافر وابسته بود.

در کنار تجارت، کشاورزی مدرن نیز یکی دیگر از مسیرهای توسعه ارس است. منطقه جلفا در سال های اخیر شاهد شکل گیری مجموعه های گلخانه ای بزرگ بوده و ظرفیت توسعه این بخش همچنان مورد توجه مسئولان قرار دارد. برنامه هایی برای توسعه گلخانه ها و سرمایه گذاری پایدار در منطقه مطرح شده و مجموعه های گلخانه ای ارس نیز به عنوان نمونه هایی از کشاورزی مدرن و صادرات محور مورد توجه قرار گرفته اند.

این بخش از اقتصاد ارس اهمیت مضاعف دارد، زیرا کشاورزی مدرن می تواند همزمان چند هدف را دنبال کند: افزایش بهره وری، تولید محصول با استاندارد صادراتی، ایجاد اشتغال و ایجاد ارزش افزوده در منطقه. اتصال این تولیدات به بازارهای قفقاز نیز می تواند مسیر صادرات را کوتاه تر کند.

البته توسعه سریع اقتصادی ارس بدون چالش نیست. افزایش فعالیت صنعتی و تجاری، فشار بیشتری بر منابع آب، انرژی و محیط زیست ایجاد می کند. در همین زمینه، گزارش های اخیر درباره فعالیت بیش از ۲۵۰ واحد صنعتی بر ضرورت نظارت زیست محیطی همزمان با توسعه اقتصادی تأکید کرده اند. بنابراین آینده مثبت ارس به این بستگی دارد که توسعه صنعتی در کنار مدیریت منابع و رعایت استانداردهای محیط زیستی پیش برود.

از سوی دیگر، تفاهم ریلی هنوز به معنای تحقق کامل یک هاب ترانزیتی نیست. ارزش واقعی این پروژه زمانی مشخص می شود که زیرساخت های مورد اشاره ساخته و تجهیز شوند و بار واقعی به سمت ریل منتقل شود. همین موضوع درباره گمرک، سرمایه گذاری و تجارت الکترونیک نیز صدق می کند. ارس اکنون مجموعه ای از تصمیم ها و برنامه های امیدوارکننده در اختیار دارد، اما مرحله تعیین کننده، تبدیل این تصمیم ها به خروجی اقتصادی قابل اندازه گیری است.

با این حال، مجموعه تحولات ماه های اخیر نشان می دهد ارس در مسیر متفاوتی قرار گرفته است. توسعه ریل، تقویت مرز نوردوز، رشد صادرات کشاورزی، فعالیت صدها واحد صنعتی، تسهیل تأمین مواد اولیه و تلاش برای گسترش تجارت دیجیتال، هرکدام بخشی از یک تصویر بزرگ تر هستند؛ تصویری که در آن جلفا می تواند از یک نقطه مرزی به یک گره اقتصادی منطقه ای تبدیل شود.

اگر این حلقه ها به یکدیگر متصل شوند، ارس می تواند سهم بیشتری از تجارت ایران با ارمنستان، گرجستان و بازارهای اوراسیا را به خود اختصاص دهد. در این صورت، مزیت اصلی منطقه دیگر صرفاً معافیت های قانونی یا موقعیت مرزی نخواهد بود؛ بلکه شبکه ای از تولید، صادرات، کشاورزی، لجستیک و تجارت در آن شکل می گیرد.

گزارش کوتاه

آستارا؛ بندری بزرگ بادست های بسته



تجارت جهان بندر آستارا دوباره کشتی می بیند، اما باگشت یک شناور به اسکله را نمی توان باگشت یک بندر به مدار تجارت دانست؛ گره اصلی همچنان در زیرساخت، اتصال ریلی و تصمیم هایی است که سال ها دیر گرفته شده اند.

بندر آستارا در ماه های اخیر بار دیگر نشانه هایی از حیات تجاری را بروز داده است؛ اما پشت این خبر مثبت، واقعیتی وجود دارد که نمی توان از آن عبور کرد. نخستین کشتی تجاری سال ۱۴۰۵ پس از پایان عملیات لایروبی حوضچه بندر وارد آستارا شد؛ شناوری که ۸۰۰ تن چوب از

جمهوری آذربایجان حمل می کرد. همین اتفاق از یک سواهمیت لایروبی و حفظ عمق عملیاتی بندر را نشان می دهد و از سوی دیگر یادآور می شود که یک بندر با موقعیت راهبردی چرا باید برای ادامه فعالیت تجاری، تا این اندازه به عملیات های مقطعی وابسته باشد.

مشکل آستارا فقط کمبود کشتی نیست. این بندر طی دوره ای طولانی با مشکل رسوب گذاری و محدودیت در پهلوگیری شناورها مواجه بود و همین مسئله عملاً بخشی از ظرفیت اقتصادی آن را از چرخه تجارت خارج کرد. باگشت فعالیت پس از لایروبی اتفاق مهمی است، اما اگر نگهداری مستمر مسیر دسترسی و برنامه مشخص برای مقابله با رسوب وجود نداشته باشد، خطر تکرار همین چرخه همچنان باقی است.

از طرف دیگر، آستارا در نقطه ای قرار گرفته که می تواند همزمان به تجارت دریایی، جاده ای و ریلی متصل شود و از موقعیت خود در کریدور بین المللی شمال جنوب بهره ببرد. با این

حال، حلقه ریلی رشت آستارا همچنان تکمیل نشده است. تازه ترین گزارش هانشان می دهد حدود ۴۰ درصد منابع مورد نیاز این پروژه تأمین شده و مقام های استانی همچنان بر تأمین پایدار اعتبار و تسریع عملیات تأکید دارند. در برآوردهای جدید، زمان اجرای پروژه نیز حدود ۳۶ تا ۴۸ ماه اعلام شده است. این تأخیر برای بندری مانند آستارا فقط یک عقب افتادگی عمرانی نیست؛ هزینه اقتصادی دارد. تا زمانی که اتصال ریلی کامل نشود، بخش مهمی از مزیت رقابتی کریدور شمال جنوب روی جاده باقی می ماند و ظرفیت بندر برای تبدیل شدن به یک گره واقعی لجستیکی محدود خواهد بود. در شرایطی که رقابت منطقه ای برای جذب بار ترانزیتی تشدید شده، هر سال تأخیر می تواند به معنای از دست رفتن بخشی از بازار باشد.

مسئله دیگر، فاصله میان «ظرفیت» و «ملکرد» است. مقام های گیلان بارها از بندر آستارا به عنوان یکی از محورهای اصلی ترانزیت شمال کشور یاد کرده اند و بر نقش

آن در اتصال حمل و نقل دریایی، جاده ای و ریلی تأکید داشته اند. اما ظرفیت بالقوه زمانی ارزش اقتصادی پیدا می کند که کشتی، کامیون، ریل، گمرک و انبار در یک زنجیره هماهنگ عمل کنند؛ نه اینکه هر بخش جداگانه توسعه پیدا کند. آستارا امروز بیش از هر چیز به یک برنامه یکپارچه نیاز دارد. لایروبی باید مستمر باشد، اتصال ریلی باید از وعده به زمان بندی عملیاتی برسد و فرآیندهای گمرکی و لجستیکی نیز باید با سرعت تجارت منطقه ای هماهنگ شوند. در غیر این صورت، پهلوگیری چند کشتی نمی تواند نشانه احیای کامل بندر باشد. آستارا موقعیت جغرافیایی مناسبی دارد؛ مسئله این است که موقعیت جغرافیایی به تنهایی تجارت ایجاد نمی کند. اگر زیرساخت ها به موقع تکمیل نشوند، همین مزیت می تواند سال ها در حد یک «ظرفیت بالقوه» باقی بماند؛ ظرفیتی که دیگران از آن حرف می زنند، اما اقتصاد منطقه سهم واقعی خود را از آن دریافت نمی کند.

تجارت جهانی گزارش می‌کند

سرمایه‌گذاری، برگ برنده انزلی



تجارت جهان انزلی در حال عبور از تصویری است که سال‌ها آن را صرفاً یک مقصد گردشگری و بندری می‌دید؛ بندر کاسپین، توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای، رشد تجارت و ورود سرمایه‌های تازه، اکنون این منطقه را به یکی از نقاط مهم بازاریابی مسیرهای تجاری ایران در شمال کشور تبدیل کرده است.

منطقه آزاد انزلی در ماه‌های اخیر وارد مرحله‌ای شده که در آن توسعه بندر دیگر یک پروژه منفرد نیست، بلکه بخشی از یک برنامه گسترده‌تر برای ساخت یک زنجیره لجستیکی و تجاری در شمال کشور به شمار می‌رود. تازه‌ترین اظهارات مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی نیز بر همین تغییر رویکرد تأکید دارد؛ رویکردی که توسعه را در چهار محور دریایی، زمینی، ریلی و اقتصادی دنبال می‌کند و هدف آن تبدیل منطقه به یکی از هاب‌های حمل‌ونقل کشور است. در مرکز این تحول، بندر کاسپین قرار گرفته است؛ بندری که طی سال‌های گذشته از یک زیرساخت در حال توسعه، به یکی از مهم‌ترین دارایی‌های لجستیکی شمال ایران تبدیل شده است. آمارهای اعلام‌شده درباره عملکرد این بندر نیز از افزایش فعالیت تجاری حکایت دارد. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، در سه ماه نخست سال ۱۴۰۵، مجموع تخلیه و بارگیری کالا در بندر کاسپین از ۲۸۳ هزار تن عبور کرده و نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۹ درصد افزایش داشته است. در همین مدت، صادرات کالا از این بندر نیز ۳۶ درصد رشد کرده و واردات ۲۳ درصد افزایش یافته است.

این ارقام در شرایطی اهمیت پیدا می‌کنند که ایران برای کاهش فشار بر برخی مسیرهای سنتی تجارت و تقویت مسیرهای جایگزین، نیازمند استفاده حداکثری از ظرفیت بندر شمالی است. دریای خزر می‌تواند بخشی از این بار را بر دوش بگیرد و بندر کاسپین، به دلیل موقعیت خود در منطقه آزاد انزلی، امکان اتصال فعالیت بندری به خدمات تجاری، انبارداری، تولید و ترانزیت را فراهم می‌کند.

در همین چارچوب، مدیرعامل منطقه آزاد انزلی اخیراً از رشد حدود ۵۸ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری در بندر کاسپین سخن گفته و تأکید کرده است که این بندر می‌تواند در تأمین کالاهای اساسی و ترانزیت کشور نقش پررنگ‌تری ایفا کند. تحقق این هدف البته به توسعه تجهیزات و ناوگان تخصصی، از جمله کشتی‌های کانترینبر، رو-رو و مخزن‌دار نیاز دارد.

یکی دیگر از اتفاقات مهم، تمرکز بر ظرفیت ریلی بندر کاسپین است. در هفته‌های اخیر، موضوع افزایش بهره‌وری خطوط و ایستگاه ریلی بندر در دستور کار قرار گرفته و توسعه این بخش به عنوان یکی از ابزارهای اصلی تقویت تجارت بین‌المللی منطقه دنبال شده است. اتصال بندر به شبکه ریلی، در عمل می‌تواند سرعت انتقال کالا را افزایش داده و وابستگی زنجیره حمل‌ونقل به جاده را کاهش دهد.

در این میان، تکمیل حلقه‌های ریلی و جاده‌ای نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. مسئولان گیلان بر شتاب بخشی به پروژه راه‌آهن رشت - آستارا و همچنین رفع موانع اتصال ریلی بندر کاسپین به انزلی تأکید کرده‌اند. اگر این شبکه

گزارش کوتاه

بندر گدانسک؛ حرکت بزرگ لهستان برای تسلط بر دریای بالتیک



تجارت جهان در حرکتی که کارشناسان

آن را نقطه عطفی در رقابت لجستیکی اروپا می‌دانند، روز ۴ اوت ۲۰۲۶ مقامات بندر گدانسک لهستان توافقی ۳۰ ساله با شرکت Baltic Hub Container Terminal امضا کردند. این قرارداد، اجاره ۲۷ هکتار زمین در مجاورت ترمینال T۲ را برای توسعه زیرساخت‌های ریلی و کانینتری به این شرکت واگذار می‌کند.

این توافق فقط یک قرارداد معمولی نیست. Baltic Hub که پیش‌تر با راه‌اندازی ترمینال T۳ رکورد جابه‌جایی کانتینر در دریای بالتیک را شکسته، حالا با این قرارداد بلندمدت، جای پای خود را برای دهه‌های آینده محکم کرده است. لهستان با این اقدام نشان می‌دهد که قصد دارد گدانسک را به یکی از اصلی‌ترین دروازه‌های تجاری شمال اروپا تبدیل کند؛ مسیری که هم برای کالاهای اروپایی و هم برای ترانزیت به سمت شرق اهمیت راهبردی دارد.

کارشناسان اقتصادی معتقدند این سرمایه‌گذاری می‌تواند هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم در منطقه ایجاد کند و حجم ترانزیت کانتینری بندر را به شکل چشمگیری افزایش دهد. با گسترش ظرفیت ریلی و کانتینری، گدانسک می‌تواند سهم بیشتری از تجارت شمال اروپا را به خود اختصاص دهد و وابستگی به بندر سنتی ترمانند هامبورگ یا روتردام را کاهش دهد. این موضوع برای شرکت‌های اروپایی به معنای کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل است؛ دقیقاً همان چیزی که اقتصادهای غربی در رقابت با زنجیره‌های تأمین تحت نفوذ چین به آن نیاز دارند.

اما اهمیت این توافق فقط اقتصادی نیست. دریای بالتیک در سال‌های اخیر به یکی از حساس‌ترین نقاط ژئوپلیتیک اروپا تبدیل شده است. با توجه به تهدیدات مداوم روسیه و تلاش‌های مسکو برای نفوذ در مسیرهای تجاری شمال اروپا، تقویت زیرساخت‌های لجستیکی لهستان پیام روشنی به غرب و شرق ارسال می‌کند: لهستان و متحدانش حاضر نیستند کنترل شریان‌های حیاتی تجاری را به رقبای واگذار کنند.

این قرارداد در شرایطی امضا شده که اتحادیه اروپا و ناتو بیش از هر زمان دیگری بر امنیت انرژی و لجستیک تمرکز کرده‌اند. توسعه Baltic Hub می‌تواند به عنوان بخشی از استراتژی گسترده‌تر اروپا برای کاهش وابستگی به مسیرهای تحت نفوذ روسیه و چین عمل کند. وقتی یک بندر اروپایی ظرفیت خود را با قراردادهای بلندمدت و سرمایه‌گذاری خصوصی افزایش می‌دهد، در واقع در حال ساختن سپر اقتصادی در سخت‌امروز به آن نیاز دارد.

گزارش کوتاه

قشم میان ظرفیت و بحران زیرساخت



تجارت جهان قشم در حالی خود را برای نقش‌آفرینی بزرگ‌تر در تجارت و ترانزیت خلیج فارس آماده می‌کند که مسئله‌ای ابتدایی‌تر، یعنی تأمین پایدار آب و حفظ زیرساخت‌های حیاتی، همچنان توان این جزیره برای تبدیل ظرفیت به ثروت پایدار را محدود کرده است.

قشم در هفته‌های اخیر بار دیگر میان دو تصویر متضاد قرار گرفته است؛ از یک سو، آمار بالای تردد مسافران دریایی و برنامه‌ریزی برای اجرای پروژه‌های بزرگ اقتصادی، عمرانی و حمل‌ونقلی، و از سوی دیگر، تداوم مشکلات زیرساختی

که نشان می‌دهد توسعه جزیره هنوز با نیازهای واقعی ساکنان و فعالان اقتصادی فاصله دارد. در چهار ماه نخست سال، نزدیک به یک میلیون مسافر از مسیرهای دریایی قشم جابه‌جا شده‌اند و بیش از ۵۷۰ هزار خودرو نیز در این مسیرها تردد داشته‌اند؛ ارقامی که ظرفیت بالای جزیره برای گردشگری و تجارت را نشان می‌دهد. اما همین حجم از رفت‌وآمد، فشار بر زیرساخت‌هایی را بیشتر می‌کند که هنوز از ظرفیت مطلوب فاصله دارند. تازه‌ترین گزارش‌ها از تداوم مشکل آب در شماری از روستاهای قشم حکایت دارد. آسیب وارده شده به آب‌شیرین‌کن مهنا در جریان جنگ نیز بخشی قابل توجه از ظرفیت تولید آب جزیره را از مدار خارج کرده و مسئله تأمین آب را به یکی از جدی‌ترین چالش‌های جاری قشم تبدیل کرده است. این وضعیت از آن جهت اهمیت دارد که قشم صرفاً یک مقصد گردشگری نیست. جزیره در سیاست‌های توسعه‌ای کشور

جایگاهی برای صنعت، انرژی، تجارت دریایی و ترانزیت دارد و اجرای پروژه‌های زیربنایی متعددی نیز در دستور کار قرار گرفته است. سازمان منطقه آزاد قشم اخیراً از اجرای ۹ پروژه راهبردی سخن گفته است؛ پروژه‌هایی که قرار است ظرفیت اقتصادی و زیرساختی جزیره را تقویت کنند. با این حال، تجربه سال‌های گذشته نشان داده که مشکل قشم صرفاً کمبود پروژه نیست؛ مسئله اصلی، استمرار، تأمین مالی، سرعت اجرا و هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول است. پروژه پل خلیج فارس نمونه روشنی از این وضعیت است. این طرح قرار است قشم را به سرزمین اصلی متصل کرده و مسیر توسعه بندر، جاده و راه‌آهن را هموار کند، اما پس از سال‌ها همچنان در مرحله اجرا قرار دارد. آخرین گزارش رسمی درباره این پروژه از آماده‌سازی کیسون‌ها و آغاز عملیات لایروبی حوضچه خبر می‌دهد. در بخش گردشگری نیز تصویر چندان

ساده نیست. قشم ظرفیت طبیعی، فرهنگی و جغرافیایی کم‌نظیری دارد، اما گردشگری جزیره در برابر اختلالات امنیتی، حمل‌ونقل و زیرساختی آسیب‌پذیر است. کاهش یا توقف سفرها می‌تواند زنجیره‌ای از مشاغل محلی، اقامتگاه‌ها، بازارها و خدمات را تحت فشار قرار دهد؛ بنابراین اتکای بیش از اندازه به موج‌های فصلی گردشگر، بدون توسعه زیرساخت و تنوع بخشی به اقتصاد، ریسک بالایی دارد. از سوی دیگر، ورود مستمر کالا از اسکله بهمن نشان می‌دهد فعالیت تجاری قشم همچنان جریان دارد و این جزیره ظرفیت حفظ نقش خود در تأمین بازار را داراست. اما تداوم این نقش نیازمند زیرساختی است که در برابر بحران‌ها تاب‌آوری بیشتری داشته باشد. قشم امروز بیش از آنکه به وعده‌های تازه نیاز داشته باشد، به تکمیل زنجیره پروژه‌های نیمه‌تمام، حل مسئله آب و ایجاد ثبات در مدیریت توسعه نیاز دارد.