

تجارت جهانی گزارش می دهد

قبل از گران
کردن بنزین،
خودرو را
آزاد کنید

تجارت جهانی گزارش می‌کند

پلاک ارس، آزمون
تازه مصرف سوخت

تجارت جهانی گزارش می دهد

انزلی در مسیر فتح بازار اوراسیا

منطقه آزاد انزلی
Anzali Free Zone

بين الملل

به عبارت دیگر

یادداشت روز

تجارت خارجی در قله تصمیم‌های مقطعی

تمدید می‌شود یا یک مسیر تجاری به صورت اضطراری باز می‌ماند، فعال اقتصادی به جای تمرکز بر بازار، تولید و توسعه صادرات، ناچار است دائماً مقررات را رصد کند.

مشکل دیگر، چندیابی بودن فرایند تجارت است. رئیس سازمان توسعه تجارت اخیراً از وجود حدود ۸۰ زیرسامانه در سامانه جامع تجارت انتقاد کرده و بر اصلاح محدودیت‌های مربوط به کارت‌های بازرگانی تأکید کرده است. چنین وضعیتی نشان می‌دهد که حتی اگر اراده برای توسعه تجارت وجود داشته باشد، پیچیدگی اداری می‌تواند بخشی از این ظرفیت را خنثی کند.

در سمت صادرات نیز نشانه‌هایی از ظرفیت قابل توجه وجود دارد. برای نمونه، در چهار ماه نخست امسال، صادرات از گرمکرات آذربایجان شرقی به ۵۹۶ میلیون دلار رسید و بخش قابل توجهی از کالاهای بازار کشورهای همسایه شد. این ارقام نشان می‌دهد بازار منطقه همچنان برای ایران فرصت مهمی است؛ اما فرصت زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می‌شود که صادرکننده بتواند روی مقررات، حمل و نقل، بازرگانی و سیاست تجاری حساب کند.

تجارت خارجی ایران بیش از آنکه به پخشنامه جدید نیاز داشته باشد، به ثبات تصمیم‌گیری نیاز دارد. افزایش صادرات با دستور ممکن نیست و تسهیل واردات نیز صرفاً با کاهش موقت یک مانع اداری محقق نمی‌شود. اگر قرار است تجارت خارجی موتور رشد اقتصادی باشد، سیاست‌گذار باید به جای مدیریت روزمره بحران‌ها، به سمت مقررات پایدار، کاهش بروکراسی، یکپارچه‌سازی سامانه‌ها و ایجاد امنیت برای فعالان اقتصادی حرکت کند. در غیر این صورت، حتی رشد مقطعی تجارت نیز نمی‌تواند ضعف ساختاری این بخش را پنهان کند.

حسام الدین عقیانی
عضو تحریریه تجارت جهانی

تجارت جهانی تجارت خارجی ایران در شرایطی میان ضرورت تأمین کالا، ارزآوری و حفظ بازارهای صادراتی گرفتار شده که تعدد بخشنامه ها و تغییرات مداوم مقررات، هزینه فعالیت بازرگانان را بالا برده و مسیر تجارت را بیش از گذشته به تصمیم های کوتاه مدت وابسته کرده است.

تجارت خارجی برای اقتصاد ایران دیگر صرفاً یک مسیر برای ورود کالا یا خروج محصولات نیست؛ در شرایط محدودیت‌های ارزی، تحریم و فشارهای اقتصادی، تجارت خارجی به یکی از مهم‌ترین ابزارهای حفظ جریان تولید و تأمین نیازهای کشور تبدیل شده است. با این حال، مسئله اصلی اینجاست که سیاست‌گذاری تجاری هنوز نتوانسته میان «مدیریت اضطراری» و «برنامه‌ریزی پایدار» تعادل ایجاد کند.

در هفته‌های اخیر، نمونه‌های مختلفی از تلاش برای تسهیل تجارت دیده می‌شود. از تمديد امکان ثبت سفارش بدون انتقال ارز تا اصلاح فرآیندهای ثبت سفارش و اجرای قاعده تقدم، قبض انبار، طبق اعلام وزارت جهاد کشاورزی، اجرای این قاعده به ورود بیش از ۳.۵ میلیون تن کالا به کشور کمک کرده است؛ اقدامی که در شرایط بحرانی می‌تواند به جلوگیری از اختلال در زنجیره تأمین کمک کند.

اما همین اقدامات یک پرسش مهم را مطرح می‌کند: چرا بسیاری از گروه‌های تجارت خارجی باید در شرایط بحرانی و با تصمیم‌های موقت باز شوند؟ فعال اقتصادی زمانی می‌تواند برای صادرات یا واردات برنامه‌ریزی کند که مقررات، فرآیندها و مسیر تأمین از برای او قابل پیش‌بینی باشد. وقتی اعتبار یک بخشنامه

اروند زیر سایه چندگانگی مدیریتی

باشند، به‌تنهایی نمی‌توانند جای یک برنامه جامع توسعه را بگیرند. ارون به زیرساخت، سرمایه‌گذاری و تجارت نیاز دارد، اما پیش از آن به تصمیم‌گیری منسجم و قابل پیش‌بینی نیازمنداست.

منسجم و قابل پیش بینی نیازمندانست،
در حوزه اجتماعی و گردشگری نیز
بازگشت سینماهای آبادان و خرمشهر
به چرخه فعالیت با هزینه ۵۵ میلیارد
ریال اعلام شده است. این اقدام از منظر
احیای زیرساخت‌های فرهنگی اهمیت
دارد، اما همزمان یک پرسش جدی
 مطرح می‌کند: چرامنطقه‌ای با این حجم
از ظرفیت اقتصادی و تجاری همچنان
باید برای حفظ حداقل زیرساخت‌های

فرهنگی و شهری، درگیر پروژه‌های
احیایی باشد؟

از سوی دیگر، موضوع واردات خودرو همچنان یکی از بحث‌های مهم اقتصادی اربوند است. طبق اعلام سازمان منطقه آزاد، برای واردات خودرو شرایط جدیدی تعیین شده و مهلت ورود خودرو ۱۵ تا مرداد ۱۴۰۵ اعلام شده بود. همزمان انتقادهایی درباره احتمال محدود شدن واردات به شرکت‌های دارای مجوز و شکل‌گیری انحصار مطرح شده است. چنین ابهام‌هایی برای منطقه‌ای که قرار است مقصد سرمایه‌گذاری و فعالیت اقتصادی باشد، پیام مثبتی به فعالان اقتصادی نمی‌دهد.

در همین شرایط، سفر رئیس و اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس به منطقه آزاد ارون نیز در دستور کار قرار گرفته است؛ سفری که می‌تواند فرصتی برای بررسی واقعی مشکلات منطقه باشد، به شرط آنکه نتیجه آن صرفاً به بازدید و وعده‌های تازه محدود نشود.

گندم نیک اقبال
دبیر تحریریه

تحلیل بازار

روزهای اخیر شاهد مجموعه‌ای از وعده‌ها و پروژه‌های عمرانی و خدماتی بوده است؛ از لایروبی نهر فیصلی و بازگشت سینماهای آبادان و خرمشهر تا بحث‌های تازه درباره واردات خودرو. با این حال، تداوم اختلافات مدیریتی و ابهام در نقش دستگاه‌های مختلف نشان می‌دهد مسئله اروند همچنان فراتر از اجرای چند پروژه عمرانی است.

منطقه آزاد اروند بار دیگر در مرکز توجه قرار گرفته، اما این بار نه فقط به دلیل ظرفیت‌های اقتصادی و تجاری آن، بلکه به دلیل همان مشکلی که سال‌هاست یکی از موانع اصلی توسعه این منطقه محسوب می‌شود؛ چندانگی مدیریتی. در تازه‌ترین موضع‌گیری‌ها نیز بر ضرورت مدیریت این چندانگی در آبادان و خرمشهر تأکید شده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد حتی پس از سال‌ها فعالیت منطقه آزاد، هنوز مرز مسئولیت‌ها و اختیارات دستگاه‌های مختلف به اندازه کافی شفاف و هماهنگ نیست.

در بخش عمرانی نیز خبرهای امیدوارکننده‌ای منتشر شده است. سازمان منطقه آزاد اروند اعلام کرده بهسازی و لایروبی نهر فیصلی را به عنوان یکی از پروژه‌های مهم توسعه‌ای دنبال می‌کند؛ اقدامی که می‌تواند به احیای ظرفیت‌های آبی و بهبود زیرساخت‌های منطقه کمک کند. اما مسئله اینجاست که پروژه‌های پراکنده، هرچقدر هم ضروری

شرکت داروسازی آمریکایی در

پورتوریکو برای گسترش تولید دارودر

منطقه تجارت خارجی اقدام کرد

جایزه جهان

اعلانی رسمی منتشر کرد که نشان می‌دهد شرکت ویاتریس فارماسیوتیکالز قصد دارد فعالیت تولید دارو را در تأسیسات خود در شهر وگا باخا (Vega Baja) پورتوریکو، داخل منطقه تجارت خارجی شماره ۶۱ (FTZ-61) گسترش دهد. این اعلان در شماره ۹۱ صفحه ۵۱۶۵۸ فدرال رجیستر ثبت شده و مرحله اولیه فرآیند تأیید برای استفاده از مزایای گمرکی ویژه است. ویاتریس، یکی از شرکت‌های بزرگ داروسازی آمریکایی با سابقه طولانی در تولید داروهای ژنریک و برند، تأسیساتی در جاده ۶۸۹ کیلومتر ۰۹ وگا باخا دارد. این تأسیسات بیش تر نیز با نام‌های مرتبط با فایزر فعالیت می‌کرده و اکنون بخشی از شبکه تولید جهانی ویاتریس محسوب می‌شود. درخواست جدید به شرکت اجازه می‌دهد مواد اولیه خارجی را بدون پرداخت فوری عوارض گمرکی وارد کند، در منطقه پردازش بسته‌بندی کند و سپس محصول نهایی را یا صادر کند یا بر پرداخت عوارض به بازار داخلی آمریکا عرضه کند. پورتوریکو برای دهه‌ها یکی از قطب‌های اصلی تولید دارو در خاک آمریکا بوده است. منطقه تجارت خارجی ۶۱ که از سال ۱۹۸۰ فعال است، به شرکت‌های داروسازی اجازه می‌دهد هزینه‌های عملیاتی را کاهش دهند و رقابت پذیری خود را در برابر تولیدکنندگان خارجی حفظ کنند. در شرایطی که آمریکا همچنان به واردات گسترده دارو از هند، چین و اروپا وابسته است، مقام برای تقویت تولید داخلی حتی در قلمروهایی مثل پورتوریکو اهمیت استراتژیک دارد. این درخواست در حالی مطرح شده که زنجیره تأمین داروهای آمریکا همچنان آسیب پذیر نشان می‌دهد. مشکلات گذشته در تأمین داروهای حیاتی و فشارهای تعرفه‌ای اخیر، شرکت‌ها را وادار کرده به ابزارهایی مثل مناطق تجارت خارجی بیشتر تکیه کنند. ویاتریس با این اقدام عملاً اعلام می‌کند که قصد دارد بخشی از تولید خود را در خاک آمریکانگه دارد و از مزایای قانونی موجود برای کاهش هزینه‌ها استفاده کند.

هرچند جزئیات دقیق حجم تولید یا تعداد شغل‌های جدید در اعلان فدرال رژیستری ذکر نشده، تجربه نشان می‌دهد که فعالیت‌های تولید در FTZهای پورتوریکو معمولاً به حفظ و ایجاد مشاغل با مهارت متوسط و بالا کمک می‌کند. صنعت داروسازی یکی از معدود بخش‌هایی است که هنوز در پورتوریکو ارزش افزوده قابل توجهی ایجاد می‌کند و این اعلان می‌تواند سیگنالی مثبت برای دامه‌حضور شرکت‌های بزرگ آمریکایی در جزیره باشد.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

قبل از گران کردن بنزین، خودرو را آزاد کنید



بنزین گران، خودروی کم‌مصرف

تصور کنید قیمت هر لیتر بنزین به ۸۷ هزار تومان برسد. در این شرایط، حتی اختلاف چندلیتر در مصرف روزانه خودرو می‌تواند به رقم قابل توجهی در هزینه ماهانه خانوار تبدیل شود. بنابراین برای مصرف‌کننده، انتخاب خودرو از یک موضوع رفاهی به یک تصمیم اقتصادی تبدیل خواهد شد. خودرویی که به جای ۱۰ یا ۱۲ لیتر، حدود ۵ تا ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کند، در چنین شرایطی مزیت اقتصادی قابل توجهی دارد. خودروهای هیبریدی نیز می‌توانند در شهرها به دلیل بازایی انرژی ترمز و استفاده ترکیبی از موتور بنزینی و برقی، مصرف سوخت را کاهش دهند. خودروهای برقی نیز اساساً وابستگی مستقیم به بنزین را از بین می‌برند. به همین دلیل، اگر دولت قصد دارد قیمت سوخت را واقعی‌تر کند، یکی از منطقی‌ترین اقدامات می‌تواند باز کردن مسیر واردات خودروهای کم‌مصرف و استاندارد باشد. این موضوع البته به معنای حذف حمایت از تولید داخلی نیست؛ بلکه به معنای ایجاد رقابت در بازاری است که مصرف‌کننده سال‌ها انتخاب محدودی در آن داشته است.

در واقع می‌توان سیاست را به شکل یک بسته دید: سوخت گران‌تر در کنار خودرو ارزان‌تر و کم‌مصرف‌تر. اگر فقط بخش اول اجرا شود، فشار ایجاد می‌شود؛ اما اگر هر دو بخش هم‌زمان پیش بروند، افزایش قیمت سوخت می‌تواند به تغییر رفتار مصرفی نیز منجر شود.

واردات: از امتیاز محدود به حق انتخاب

در حال حاضر واردات خودرو انجام می‌شود و حتی در تیرماه ۱۴۰۵ نیز مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی با برندهایی مانند تویوتا، هوال

تجارت جهان اگر قرار باشد قیمت بنزین به سمت نرخ‌های واقعی حرکت کند، پرسش اصلی فقط این نیست که هر لیتر سوخت چقدر گران می‌شود؛ مسئله مهم‌تر این است که مردم در مقابل افزایش هزینه سوخت چه انتخابی خواهند داشت. آزادسازی واقعی واردات خودرو و فراهم کردن امکان دسترسی عمومی به خودروهای کم‌مصرف خارجی می‌تواند یکی از شروط مهم چنین اصلاحی باشد؛ زیرا نمی‌توان از مردم انتظار داشت بنزین را با قیمت بالا بخرند، اما همچنان امکان انتخاب خودروی کم‌مصرف و استاندارد را از آنها گرفت.

بحث درباره قیمت بنزین دیگر محدود به یک عدد روی تابلوی جایگاه‌ها نیست. افزایش هزینه تولید، واردات و تأمین سوخت، رشد مصرف و فشار یارانه‌ای، سال‌هاست سیاست‌گذار را با این پرسش مواجه کرده که آیا ادامه عرضه بنزین با قیمت‌های یارانه‌ای امکان‌پذیر است یا نه. در چنین شرایطی، اعدادی مانند ۸۷ هزار تومان برای هر لیتر بنزین به عنوان یک سناریوی قیمتی مطرح می‌شوند؛ اما حتی اگر چنین نرخی در آینده مبنای سیاست‌گذاری قرار گیرد، اجرای آن بدون اصلاح هم‌زمان بازار خودرو می‌تواند فشار قابل توجهی به خانوارها وارد کند. مسئله از جایی جدی‌تر می‌شود که بخش قابل توجهی از خودروهای موجود در کشور، به‌ویژه خودروهای قدیمی، مصرف سوخت بالایی دارند. در چنین بازاری، افزایش قیمت بنزین به‌تنهایی به معنای اصلاح مصرف نیست. مصرف‌کننده برای کاهش هزینه سوخت باید امکان انتخاب داشته باشد؛ یعنی بتواند خودرویی با مصرف پایین‌تر، فناوری جدیدتر، موتور کم‌حجم‌تر، هیبریدی یا برقی خریداری کند. اینجاست که موضوع واردات خودرو از یک سیاست صنعتی به بخشی از سیاست انرژی کشور تبدیل می‌شود.

انتخاب خودرو، حلقه مفقوده اصلاح سوخت

در سال‌های اخیر، مسیر واردات خودرو به کشور با شده، اما این مسیر هنوز با مفهوم «آزادسازی واقعی» فاصله دارد. واردات خودرو با سهمیه، سقف ارزی، تعرفه، محدودیت‌های فنی و مقررات متعدد انجام می‌شود و همین موضوع باعث شده دسترسی عمومی به خودروهای خارجی همچنان محدود باشد. برای سال ۱۴۰۵ نیز حقوق ورودی خودروهای تجاری براساس نوع خودرو و حجم موتور تعیین شده و فاصله قابل توجهی میان تعرفه خودروهای بنزینی، هیبریدی و برقی وجود دارد. برای نمونه، حقوق ورودی خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد، خودروهای ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد و برای حجم‌های بالاتر به شکل محسوسی بیشتر تعیین شده است؛ در مقابل خودروهای برقی و بردافزا مشمول حقوق ورودی بسیار پایین‌تری هستند.

این تفاوت می‌تواند از منظر سیاست انرژی منطقی باشد؛ اما مسئله اینجاست که حتی خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی نیز زمانی می‌توانند تأثیر جدی بر الگوی مصرف کشور بگذارند که واردات آنها در مقیاس وسیع و با دسترسی برای طیف گسترده‌ای از مردم انجام شود.

اگر قرار است بنزین گران شود، سیاست‌گذار باید هم‌زمان سمت دیگر معادله را نیز اصلاح کند. شهروندی که مجبور است با خودرویی پرمصرف رفت‌وآمد کند، عملاً امکان زیادی برای کاهش هزینه خود ندارد. بنابراین اصلاح قیمت سوخت بدون اصلاح بازار خودرو، بیشتر شبیه انتقال هزینه به مصرف‌کننده است تا یک برنامه جامع برای کاهش مصرف.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

بندر شهید رجایی دوباره روی ریل تجارت



موضوعی که نشان می‌دهد بازگشت کشتی‌ها به‌رغم مشکلات اقتصادی نیست. شهید رجایی امروز بیش از هر زمان دیگری به یک برنامه جامع نیاز دارد؛ برنامه‌ای که نوسازی تجهیزات را از اصلاح فرآیندهای ایمنی، شفافیت مسئولیت‌ها، مدیریت مواد پرخطر و تعیین تکلیف خسارت‌ها جدا نکند. افتتاح گیت هوشمند یا پهلوگیری چند کشتی، اگرچه نشانه بازگشت فعالیت است، اما معیار نهایی موفقیت نیست.

این بندر زمانی می‌تواند ادعای بازگشت واقعی به مدار تجارت منطقه‌ای را مطرح کند که علاوه بر افزایش ظرفیت و جذب سرمایه، ریسک‌های عملیاتی را نیز کاهش دهد. در غیراین صورت، «بازگشت به فعالیت» ممکن است تنها بازگشت به همان شرایطی باشد که یک بار آسیب‌پذیری‌های خود را به روشنی نشان داده است.

۱۵ هکتاری در بندر شهید رجایی، نشانه‌ای از تلاش برای تبدیل دوباره این بندر به یک نقطه مهم در زنجیره ترانزیت منطقه است. این پروژه قرار است فعالیت‌های کانینتری، حمل بار فله و ترانزیت ریلی را تقویت کند. با این حال، مسئله اصلی این است که آیا افزایش سرمایه‌گذاری و ورود فناوری می‌تواند ضعف‌های مدیریتی و ایمنی را نیز جبران کند؟ تجربه حادثه بندر شهید رجایی نشان داد که در زیرساختی با چنین اهمیت اقتصادی، یک حادثه می‌تواند فقط یک عملیات بندری را متوقف نکند؛ بلکه زنجیره‌ای از مشکلات را برای واردکنندگان، صاحبان کالا، حمل‌ونقل و حتی تأمین بازار ایجاد کند.

بخش دیگری از چالش همچنان به خسارت‌های فعالان اقتصادی بازمی‌گردد. گزارش‌های منتشرشده درباره روند جبران خسارت نشان می‌دهد برخی واردکنندگان با مسئله کالاهای آسیب‌دیده یا از بین‌رفته و همزمان تعهدات ارزی مواجه بوده‌اند؛

تجارت جهان بندر شهید رجایی در ماه‌های

اخیر با ازسرگیری پهلوگیری کشتی‌های کانینتری، آغاز طرح‌های نوسازی و حرکت به سمت هوشمندسازی، تلاش می‌کند جایگاه خود را در تجارت دریایی کشور بازباید؛ اما سرعت بازگشت عملیات، هنوز پاسخ روشنی به پرسش‌های جدی درباره ایمنی، مدیریت بحران و جبران خسارت‌های حادثه گذشته نداده است.

بندر شهید رجایی بار دیگر در مسیر بازگشت به فعالیت‌های عادی قرار گرفته است؛ بازگشتی که پس از حادثه سنگین سال گذشته و اختلال در بخشی از عملیات بندری، بیش از آنکه یک موفقیت ساده عملیاتی باشد، آزمونی برای توان مدیریت زیرساخت‌های حیاتی کشور محسوب می‌شود. طی هفته‌های اخیر، پهلوگیری کشتی‌های کانینتر بر در این بندر از سر گرفته شده و دو مین کشتی کانینتر بر ایرانی نیز در یکی از ترمینال‌ها پهلو گرفته است.

در کنار بازگشت کشتی‌ها، برنامه‌های نوسازی نیز سرعت گرفته است. اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از تعمیرات اساسی انبارهای کالایی و ترانزیتی خبر داده و همزمان طرح هوشمندسازی ترمینال‌های کانینتری با سرمایه‌گذاری ۸۰۰ هزار دلاری در دستور کار قرار گرفته است. هدف اعلام‌شده، افزایش بهره‌وری و استفاده از فناوری برای مدیریت بهتر عملیات ترمینالی است.

از سوی دیگر، قرارداد ۲۵ میلیون دلاری ایران و قزاقستان برای ایجاد یک مرکز لجستیکی

بندر آستارا در انتظار زیرساخت



محوری داشته باشد، یک تناقض جدی ایجاد می‌کند. از یک سوا ظرفیت کم‌تر در جنوب و افزایش مبادلات با روسیه سخن گفته می‌شود و از سوی دیگر، یکی از مهم‌ترین اجزای اتصال بندر به شبکه ریلی کشور همچنان درگیر تأمین منابع و اجرای زیرساخت است. در چنین شرایطی، افزایش مقطعی ورود و خروج کالا نمی‌تواند به‌تنهایی نشانه موفقیت سیاست تجاری کشور باشد.

چالش فقط به راه‌آهن محدود نمی‌شود. کاهش تراز آب دریای خزر نیز به یکی از مسائل مهم بنادر شمالی تبدیل شده است. مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان این موضوع را از چالش‌های حمل‌ونقل دریایی دانسته و بر ضرورت اقدامات فنی و تقویت همکاری با کشورهای حاشیه خزر تأکید کرده است.

از سوی دیگر، رقابت برای تصاحب مسیرهای تجاری منطقه در حال تشدید

شمال

است. بندر آستارا به‌عنوان یکی از نقاط مهم اتصال تجارت ایران به روسیه و قفقاز محسوب می‌شود که ضعف زیرساخت، به‌تکلیفی اتصال ریلی و محدودیت‌های دریای خزر، فاصله میان ظرفیت‌های اعلام‌شده و عملکرد واقعی این بندر را بیشتر کرده است.

بندر آستارا قرار است یکی از حلقه‌های مهم تجارت ایران با کشورهای شمالی باشد؛ اما در عمل هنوز زیرساخت‌های آن

باین نقش فاصله دارد. آخرین گزارش‌های منتشرشده درباره وضعیت زیرساختی بندر نشان می‌دهد که مشکلات این مجموعه همچنان نیازمند حمایت ویژه است و توسعه ظرفیت‌های تجاری بدون حل گلوگاه‌های حمل‌ونقل، نمی‌تواند به افزایش پایدار تجارت منجر شود.

مهم‌ترین حلقه مفقوده در این میان، اتصال ریلی آستارا به شبکه حمل‌ونقل کشور است. راه‌آهن رشت آستارا که قرار است بخش مهمی از کریدور شمال جنوب را تکمیل کند، هنوز با چالش تأمین مالی روبه‌روست. بر اساس آخرین اظهارات استاندار گیلان، برای تملک اراضی و آماده‌سازی بستر این پروژه حدود ۶ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز است که تاکنون تنها حدود ۴۰ درصد آن تأمین شده است.

این وضعیت برای بندری که قرار است در مسیر تجارت ایران و اوراسیا نقش

تجارت جهان

آزادسازی واردات خودرو در منطقه آزاد ارس، فقط به معنای ورود خودروهای خارجی و افزایش تنوع بازار نیست؛ ورود خودروهای جدیدتر و کم‌مصرف‌تر می‌تواند در صورت جایگزینی تدریجی خودروهای فرسوده و پرمصرف، به کاهش مصرف بنزین، کاهش آلایندگی و بهبود بهره‌وری حمل‌ونقل در شمال غرب کشور کمک‌کند.

منطقه آزاد ارس در هفته‌های اخیر بار دیگر به یکی از نقاط مهم سیاست‌گذاری خودرویی کشور تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که حالا با تصمیم‌های جدید درباره واردات خودرو، تلاش می‌کند مزیت منطقه آزادبودن را از یک امتیاز تجاری به فرصتی برای نوسازی ناوگان نیز تبدیل کند. تازه‌ترین تحول، آزادسازی واردات خودروهای کارکرده با حداکثر پنج سال عمر، بدون محدودیت حجم موتور و بدون سقف ارزش گمرکی برای دریافت پلاک دائم ارس است. به‌گفته مدیر امور گمرکی سازمان منطقه آزاد ارس، این تصمیم با هدف تنوع‌بخشی به بازار خودرو، حمایت از سرمایه‌گذاران و ارتقای مزیت رقابتی منطقه اتخاذ شده است. این تصمیم را می‌توان از زاویه‌ای فراتر از بازار خودرو بررسی کرد؛ مصرف سوخت. در شرایطی که مصرف بنزین به یکی از مسائل مهم اقتصاد انرژی ایران تبدیل شده، کیفیت خودروهایی که در جاده‌ها تردد می‌کنند اهمیت مستقیمی در میزان مصرف دارد. بنابراین اگر ورود خودروهای خارجی به ارس به جای افزایش صرف تعداد خودروها، به جایگزینی خودروهای قدیمی و پرمصرف منجر شود، می‌تواند بخشی از مسئله مصرف سوخت را نیز هدف قرار دهد.

خودروی بهتر، مصرف کمتر

یکی از تفاوت‌های مهم خودروهای جدیدتر خارجی با بخش قابل توجهی از خودروهای قدیمی موجود در کشور، فناوری موتور، گیربکس، مدیریت الکترونیکی سوخت و استانداردهای آلایندگی است. این تفاوت الزاماً به معنای کم‌مصرف بودن همه خودروهای خارجی نیست؛ اما در بسیاری از مدل‌های جدید، فناوری‌های موتور و انتقال قدرت برای دستیابی به مصرف پایین‌تر توسعه یافته‌اند. برای نمونه، کیا اسپورتیج مدل ۲۰۲۵ که از خودروهای وارداتی محسوب می‌شود، با موتور ۱.۵ لیتری توربو و گیربکس هشت سرعته عرضه شده و مصرف ترکیبی اعلام شده آن ۵.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. چنین اعدادی نشان می‌دهد که خودروهای جدید، به‌ویژه مدل‌های دارای موتورهای کم‌حجم‌تر، توربوشارژر و فناوری‌های هیبریدی، می‌توانند در صورت استفاده صحیح، مصرف سوخت پایین‌تری نسبت به بسیاری از خودروهای قدیمی داشته باشند. البته نباید از این موضوع یک نتیجه ساده و قطعی گرفت که «هر خودروی خارجی کم‌مصرف است». خودروهای شاسی‌بلند بزرگ، موتورهای پرچرخم و برخی مدل‌های قدرتمند ممکن است مصرف بالایی داشته باشند. حتی در یک مدل مشخص نیز نوع رانندگی، وضعیت ترافیک، کیفیت سوخت، شرایط فنی و وزن خودرو بر مصرف واقعی اثر می‌گذارد. بنابراین استدلال اصلی درباره پلاک ارس، جایگزینی ناوگان فرسوده با خودروهای جدیدتر و بهینه‌تر است، نه صرفاً افزایش تعداد خودروهای خارجی.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

پلاک ارس، آزمون تازه مصرف سوخت



ارس در مسیر نوسازی ناوگان

تصمیم جدید ارس از این جهت اهمیت دارد که واردات خودروهای کارکرده تا پنج سال عمر را نیز امکان‌پذیر کرده است. این موضوع می‌تواند فاصله فناوری میان خودروهای موجود و خودروهای جدید را کاهش دهد. در واقع مصرف‌کننده‌ای که به جای استفاده از یک خودروی قدیمی، امکان خرید خودروی خارجی چندساله با فناوری جدیدتر را داشته باشد، ممکن است با همان میزان پیمایش، سوخت کمتری مصرف کند.

از سوی دیگر، خودروهای جدیدتر معمولاً از نظر ایمنی و آلایندگی نیز وضعیت بهتری دارند. بنابراین اگر سیاست واردات در ارس به سمت خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و استاندارد هدایت شود، مزیت آن تنها به رفاه مصرف‌کننده محدود نخواهد ماند و می‌تواند آثار زیست محیطی و اقتصادی نیز داشته باشد.

این نکته در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که موضوع بنزین در کشور بیش از گذشته به مسئله‌ای اقتصادی تبدیل شده است. طبق گزارش‌های اخیر، در آذربایجان شرقی نیز مدیریت مصرف سوخت و نحوه توزیع بنزین به موضوعی قابل توجه تبدیل شده و ۳۱ درصد مصرف بنزین استان در مقطعی با کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها انجام شده است.

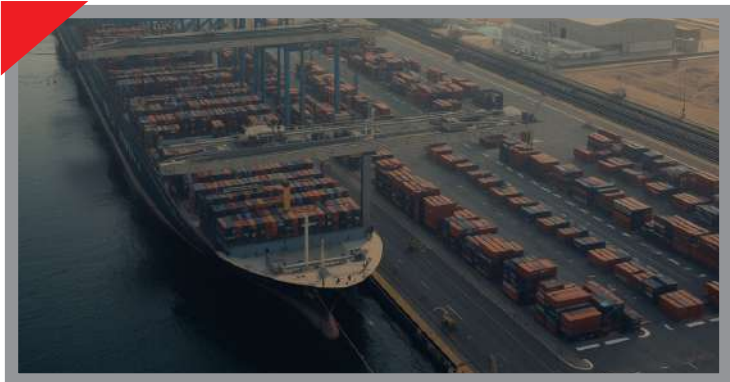
پلاک ارس و اقتصاد بنزین

پلاک ارس را نباید صرفاً یک امتیاز برای خرید خودرو خارجی دید. این پلاک در صورت طراحی درست سیاست‌های وارداتی می‌تواند بخشی از یک برنامه بزرگ‌تر برای نوسازی خودروهای منطقه باشد.

گزارش کوتاه

چابهار گرفتار فاصله ظرفیت تا عمل

تجارت جهان



فرصت مهمی برای این منطقه ایجاد کرده است. در ماه‌های اخیر بر ایجاد هم‌افزایی میان دو بندر و استفاده از ظرفیت آنها در کریدورهای منطقه‌ای تأکید شده است. همچنین موضوع راه‌اندازی منطقه آزاد مشترک میان ایران و پاکستان مطرح شده که می‌تواند جایگاه ریمدان و چابهار را در تجارت دو کشور تقویت کند.

اما در کنار این فرصت‌ها، چابهار همچنان با یک تناقض جدی روبه‌روست: منطقه‌ای با ادعای نقش آفرینی در تجارت بین‌المللی، هنوز در تأمین برخی زیرساخت‌های پایه با کمبود مواجه است. تازه‌ترین اخبار محلی نیز از ضرورت شتاب‌بخشی به توسعه فضا‌های آموزشی و تقویت خدمات عمومی در شهرستان حکایت دارد؛ موضوعی که نشان می‌دهد توسعه اقتصادی هنوز به‌طور کامل به بهبود کیفیت زندگی مردم محلی تبدیل نشده است.

از سوی دیگر، آسیب وارد شده به مرکز

چابهار در تازه‌ترین آمارها نشانه‌هایی از شتاب صنعتی و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای دارد، اما فاصله میان ظرفیت‌های این بندر راهبردی و زیرساخت‌های موجود همچنان یکی از جدی‌ترین موانع تبدیل شدن آن به هاب واقعی تجارت منطقه است.

چابهار بار دیگر در کانون خبرهای اقتصادی قرار گرفته است؛ این بار با آماري که از رشد ۳۷۰ درصدی ارزش تولیدات واحدهای صنعتی منطقه آزاد حکایت دارد. طبق اعلام مدیر صنایع سازمان منطقه آزاد چابهار، ارزش تولیدات صنعتی این منطقه به ۲۴۷ هزار و ۴۸۴ میلیارد ریال رسیده است؛ رقمی که در نگاه نخست می‌تواند نشانه‌ای از حرکت چابهار به سمت یک قطب صنعتی و تجاری باشد.

با این حال، مسئله اصلی این است که آیا رشد ارزش تولیدات به معنای حل مشکلات ساختاری چابهار نیز هست؟ تجربه سال‌های گذشته نشان داده که این منطقه بارها با وعده تبدیل شدن به دروازه تجارت ایران با کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و پاکستان معرفی شده، اما ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل، لجستیک، خدمات شهری و اتصال ریلی همچنان سرعت تحقق این هدف را محدود کرده است.

از سوی دیگر، همکاری اقتصادی چابهار و گوادر پاکستان و طرح‌های مرتبط با توسعه پیوندهای تجاری دو کشور،

گزارش کوتاه

ماکو؛ مزیت جغرافیایی، عقب ماندگی زیرساختی



هنوز «آماده‌سازی زیرساخت برای جذب سرمایه‌گذار»، به عنوان یکی از اولویت‌های اصلی مطرح می‌شود، باید پرسید چرا زیرساخت‌ها زودتر از سرمایه‌گذاری شکل نگرفته‌اند؟ حتی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ماکو، اینترنت پرسرعت را یکی از پیش‌نیازهای جذب سرمایه‌گذار عنوان کرده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد زیرساخت‌های نرم و ارتباطی نیز همچنان در فهرست موانع توسعه قرار دارند.

از سوی دیگر، کارنامه اخیر ماکو بیش از آنکه بر تولید و صادرات متمرکز باشد، با اخبار مربوط به خودرو نیز گره خورده است. طی کمتر از یک سال حدود ۸ هزار دستگاه خودروی سواری وارد منطقه شده و پیش‌بینی شده در سال ۱۴۰۵ حدود ۲۰ هزار خودرو از گمرک منطقه آزاد ماکو ترخیص شود. افزایش واردات خودرو به خودی خود نمی‌تواند معیار موفقیت یک منطقه آزاد باشد؛ به‌ویژه اگر قرار باشد فلسفه مناطق آزاد، تولید، صادرات، جذب سرمایه و توسعه

تجارت باشد، نه صرفاً تبدیل شدن به درگاهی برای واردات. البته ماکو ظرفیت کم‌ظنیری دارد. همجواری با ترکیه، قرارگرفتن در مسیر ترانزیتی و نزدیکی به بازارهای منطقه‌ای می‌تواند این منطقه را به یکی از محورهای تجارت خارجی کشور تبدیل کند. با این حال، مزیت جغرافیایی زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می‌شود که زیرساخت، ثبات مقررات، خدمات گمرکی، حمل‌ونقل و دسترسی ارتباطی هم‌زمان توسعه پیداکنند.

بنابراین چالش امروز ماکو، تعریف پروژه‌های بیشتر نیست؛ اجرای پروژه‌های موجود و تبدیل ظرفیت‌های مرزی به ارزش اقتصادی پایدار است. اگر مرکز تجاری بازرگان، پروژه‌های عمرانی و زیرساخت‌های ارتباطی طبق وعده‌ها به نتیجه برسند، ماکو می‌تواند از یک منطقه دارای «ظرفیت» به یک منطقه دارای «کارکرد» تبدیل شود. در غیر این صورت، فهرست بلند پروژه‌ها تنها کارنامه‌ای از وعده‌های تکرارشونده خواهد بود.

در چنین شرایطی،

مزیت منطقه آزاد فقط در کاهش هزینه واردات یا تنوع خودرو خلاصه نمی‌شود؛ بلکه می‌تواند به کاهش هزینه انرژی خانوار و حتی کاهش فشار بر شبکه سوخت کشور کمک‌کند.

زیرساخت هم باید همراه شود

البته ورود خودروهای باکیفیت بدون توسعه زیرساخت، نتیجه کامل نخواهد داشت. افزایش تعداد خودروهای خارجی نیازمند خدمات پس از فروش، تأمین قطعات، تعمیرگاه‌های تخصصی و دسترسی مناسب به خدمات فنی است. در خودروهای هیبریدی نیز موضوع آموزش تعمیرکاران و تأمین قطعات اهمیت بیشتری دارد. همکاری اخیر پلیس راهور و سازمان منطقه آزاد ارس برای توسعه و تسهیل شماره‌گذاری خودرو نیز نشان‌دهنده حرکت منطقه به سمت ساماندهی فرآیندهای خودرویی است. این تفاهم‌نامه با هدف تسریع شماره‌گذاری، تسهیل واردات و ارتقای خدمات به ساکنان و فعالان اقتصادی ارس امضا شده است. از سوی دیگر، مسئله محدوده تردد نیز همچنان اهمیت دارد. در تیرماه امسال، استاندار آذربایجان شرقی اعلام کرد تردد خودروهای ارس طبق روال سابق ادامه دارد و موضوع محدودیت‌های جدید در حال پیگیری حقوقی است. این موضوع نشان می‌دهد که سیاست خودرویی ارس فقط به واردات ختم نمی‌شود و نحوه تردد این خودروها نیز باید شفاف و پایدار باشد.

ارس می‌تواند الگوسازد

آزادسازی واردات خودرو در ارس در نهایت یک فرصت است؛ اما اینکه این فرصت به سود اقتصادی و کاهش مصرف سوخت تبدیل شود، به نحوه اجرای آن بستگی دارد. اگر خودروهای وارداتی عمدتاً جدید، استاندارد، کم‌مصرف و به‌ویژه هیبریدی باشند و در مقابل، خودروهای فرسوده از چرخه مصرف خارج شوند، پلاک ارس می‌تواند نقشی فراتر از یک پلاک منطقه آزاد پیدا کند. در این صورت، واردات خودرو نه فقط یک سیاست تجاری، بلکه بخشی از سیاست نوسازی ناوگان و مدیریت مصرف انرژی خواهد بود.

ارس به دلیل موقعیت جغرافیایی و ظرفیت تجاری خود، این امکان را دارد که به آزمایشگاهی برای ورود خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف تبدیل شود. خودروهایی که اگرچه خارجی‌اند، اما در صورت جایگزینی خودروهای قدیمی و پرمصرف، می‌توانند در نهایت به معنای مصرف کمتر بنزین، آلایندگی پایین‌تر و بهره‌وری بیشتر حمل‌ونقل باشند. مسیر پیش‌روی ارس بنابراین تنها مسیر «خودروی خارجی بیشتر» نیست؛ می‌تواند مسیر «خودروی بهتر و مصرف کمتر» باشد. شرط موفقیت نیز آن است که سیاست‌گذار به جای تمرکز صرف بر تعداد خودروهای واردشده، کیفیت، میزان مصرف سوخت، استاندارد آلایندگی و جایگزینی خودروهای فرسوده را به معیار اصلی سیاست خودرویی منطقه تبدیل کند. در این صورت، پلاک ارس می‌تواند از یک امتیاز منطقه‌ای به ابزاری برای اصلاح تدریجی الگوی مصرف سوخت تبدیل شود.



فاطمه انصاری
دکترای اقتصاد و روزنامه‌نگار

تجارت جهان

منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین در ماه‌های اخیر بیش از گذشته به سمت ایفای نقش به‌عنوان یکی از محورهای اصلی تجارت ایران با اوراسیا حرکت کرده‌اند؛ از رشد فعالیت‌های بندری و توسعه زیرساخت‌های صنعتی تا تقویت پیوندهای ریلی و ترانزیتی، مجموعه‌ای از تحولات تازه نشان می‌دهد انزلی در حال عبور از یک منطقه تجاری صرف و نزدیک شدن به جایگاه یک هاب لجستیکی و تولیدی است. انزلی دیگر صرفاً یک مقصد گردشگری در شمال کشور نیست، موقعیت جغرافیایی این منطقه در ساحل دریای خزر، دسترسی به بازارهای روسیه و آسیای مرکزی و قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال-جنوب، ظرفیتی ایجاد کرده که در صورت تکمیل زیرساخت‌ها می‌تواند جایگاه این منطقه را در نقشه تجارت خارجی ایران تغییر دهد. تحولات هفته‌های اخیر نیز نشان می‌دهد تمرکز مدیریت منطقه آزاد انزلی بیش از گذشته بر توسعه زیرساخت‌های صنعتی، بندری، حمل‌ونقلی و سرمایه‌گذاری قرار گرفته است. در تازه‌ترین تحول، توسعه شهرک صنعتی شماره ۳ در اولویت برنامه‌های منطقه آزاد انزلی قرار گرفته است. در بازدید اخیر مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی از طرح‌های عمرانی، بندری و صنعتی، میزان پیشرفت پروژه‌ها و شاخص‌های زمانی وفنی آنها مورد بررسی قرار گرفت. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که آینده منطقه آزاد تنها به ظرفیت بندر وابسته نیست و بدون شکل‌گیری زنجیره تولید، فرآوری، انبارداری و صادرات، مزیت ترانزیتی به تنهایی نمی‌تواند ارزش افزوده پایدار ایجاد کند.

بندر کاسپین؛ موتور تجارت شمال

مهم‌ترین برگ برنده انزلی، بندر کاسپین است؛ بندری که در سال جاری نشانه‌های روشنی از افزایش فعالیت خود نشان داده است. براساس گزارش عملکرد سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵، در این بندر ۱۰۵ فروند کشتی پهلوگیری کرده‌اند که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۵ درصد افزایش داشته است. در همین مدت، تعداد کشتی‌های صادراتی ۴۲ درصد و کشتی‌های وارداتی ۳۰ درصد بیشتر شده است. این ارقام نشان می‌دهد بندر کاسپین در حال تبدیل شدن به یک حلقه فعال‌تر در زنجیره تجارت دریایی ایران است.

اهمیت این رشد زمانی بیشتر می‌شود که آن را در کنار توسعه اتصال ریلی و ظرفیت‌های کریدور شمال-جنوب قرار دهیم. مزیت اصلی کاسپین فقط دسترسی به آب‌های خزر نیست؛ بلکه امکان اتصال بندر به شبکه ریلی و جاده‌ای کشور و سپس انتقال کالا به مناطق مرکزی و جنوبی ایران است. به‌همین دلیل، افزایش فعالیت بندر می‌تواند برای صادرات و واردات کشور فراتر از یک دستاورد محلی باشد. در همین چارچوب، مدیرعامل منطقه آزاد انزلی در ماه‌های اخیر بر نقش بندر کاسپین در

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی در مسیر فتح بازار اوراسیا



اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا اشتغال و درآمد حاصل از تولید، ماندگارتر از درآمد صرفاً ناشی از جابه‌جایی کالا است.

روسیه، شریک مهم انزلی

در تحولات اخیر، نقش روسیه نیز پررنگ‌تر شده است. سرکنسول روسیه در گیلان منطقه آزاد انزلی را دروازه همکاری‌های ترانزیتی دو کشور دانسته و بر ظرفیت آن برای توسعه روابط اقتصادی ایران و روسیه تأکید کرده است. این نگاه، نشان‌دهنده اهمیت روزافزون مسیرهای دریایی و زمینی خزر در روابط اقتصادی دو کشور است. در شرایطی که تجارت ایران با کشورهای اوراسیا اهمیت بیشتری پیدا کرده، انزلی می‌تواند یکی از نقاطی باشد که سیاست توسعه روابط منطقه‌ای را به فعالیت واقعی اقتصادی تبدیل می‌کند. کاهش زمان حمل، توسعه حمل‌ونقل ترکیبی، ایجاد مراکز لجستیکی و تقویت خدمات گمرکی از جمله عواملی هستند که می‌توانند جذابیت این مسیر را برای صادرکنندگان و واردکنندگان افزایش دهد. از سوی دیگر، همکاری منطقه آزاد انزلی و منطقه آزاد اروند برای توسعه تجارت، لجستیک و سرمایه‌گذاری نیز در خردادماه شکل گرفت. این همکاری می‌تواند در صورت اجرای عملی، یک زنجیره شمال-جنوب برای جابه‌جایی کالا ایجاد کند؛ زنجیره‌ای که بندرهای خزر را به بنادر جنوبی کشور متصل کرده و ظرفیت ایران را برای ایفای نقش در کریدورهای بین‌المللی افزایش می‌دهد.

سرمایه‌گذاری، حلقه دوم توسعه

تحول مهم دیگر در انزلی، تلاش برای حرکت از تجارت و ترانزیت به سمت تولید صادرات محور است. در خردادماه، آغاز پروژه‌ای با سرمایه‌گذاری حدود سه هزار میلیارد تومان در حوزه صنایع تبدیلی اعلام شد؛ پروژه‌ای که قرار است در شهرک صنعتی خمیران طی ۱۸ ماه به بهره‌برداری برسد. چنین پروژه‌هایی اگر با بازار صادراتی و زنجیره لجستیک منطقه پیوند بخورند، می‌توانند سهم انزلی از ارزش افزوده تجارت را افزایش دهند. عملکرد صنعتی منطقه نیز چشم‌انداز مثبتی را نشان می‌دهد. براساس آمار اعلام‌شده در سال گذشته، حدود ۱۶۰ واحد تولیدی و صنعتی در دو شهرک صنعتی منطقه فعال بوده‌اند و ۱۵ واحد نیز با سرمایه‌گذاری خارجی فعالیت داشته‌اند. صادرات واحدهای تولیدی در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ از ۷۰۴ میلیون دلار عبور کرد و ارزش تولیدات صنعتی نیز نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش یافت.

این آمارها یک پیام مشخص دارد: منطقه آزاد انزلی اگر بتواند ظرفیت بندری خود را با ظرفیت تولیدی پیوند بزند، می‌تواند از محلی برای عبور کالا به محلی برای تولید کالا نیز تبدیل شود. این تغییر برای اقتصاد گیلان

گزارش کوتاه

پارس جنوبی به خط قرمز رسید



تجارت جهان

پارس جنوبی در حالی همچنان ستون اصلی تأمین گاز کشور است که همزمانی بازسازی تأسیسات آسیب‌دیده، تعمیرات اساسی پالایشگاه‌ها و آغاز طرح‌های فشارافزایی، تصویری روشن از یک واقعیت نگران‌کننده ارائه می‌دهد: میدان مشترکی که سال‌ها بار اصلی انرژی کشور را به دوش کشیده، حالاً بیش از همیشه به سرمایه‌گذاری، نوسازی و تصمیم‌های سریع نیاز دارد.

پارس جنوبی بار دیگر در مرکز اخبار انرژی قرار گرفته است؛ اما این بار نه به دلیل افتتاح یک پروژه بزرگ یا افزایش چشمگیر تولید، بلکه به دلیل تلاش برای حفظ ظرفیتی که سال‌ها پیش ایجاد شده است. طبق آخرین گزارش‌ها، عملیات بازسازی پالایشگاه‌های آسیب‌دیده پارس جنوبی برای بازگرداندن ظرفیت از دست‌رفته و آماده‌سازی شبکه‌گاز پیش از فصل سرد با سرعت ادامه دارد. در کنار بازسازی، تعمیرات اساسی پالایشگاه‌های مجتمع گاز پارس جنوبی نیز در سال ۱۴۰۵ دنبال می‌شود. این اقدامات اگرچه برای جلوگیری از افت تولید ضروری است، اما یک پرسش اساسی را دوباره مطرح می‌کند: چرا بخش قابل توجهی از توان مدیریتی و سرمایه‌ای صنعت گاز باید صرف حفظ وضع موجود شود، در حالی که میدان مشترک پارس جنوبی بیش از هر زمان دیگری به توسعه زیرساخت‌های جدید نیاز دارد؟

موضوع فشارافزایی، شاید مهم‌ترین نشانه این تغییر شرایط باشد. طرح فشارافزایی هاب یک پارس جنوبی با هدف جلوگیری

از افت فشار مخزن و حفظ توان تولید کلید خورده و در روزهای اخیر نیز طرح راهبردی فشارافزایی این میدان در شورای اقتصاد مورد توجه قرار گرفته است. اهمیت این پروژه از آنجا ناشی می‌شود که افت طبیعی فشار مخزن در سال‌های آینده می‌تواند تولید گاز را تحت تأثیر قرار دهد؛ بنابراین تأخیر در اجرای آن، تنها یک تأخیر عمرانی نیست، بلکه می‌تواند مستقیماً به امنیت انرژی کشور مربوط شود.

در این میان، فاز ۱۱ نیز نشانه‌ای از تلاش برای افزایش ظرفیت تولید است. براساس آخرین اعلام مجری طرح، تاکنون ۱۱ حلقه چاه این فاز وارد مدار شده و قرار است بلوک نخست آن طی دو ماه آینده به ظرفیت اسمی بیش از ۲۸ میلیون مترمکعب گاز خام در روز برسد. این ظرفیت می‌تواند بخشی از نیاز فزاینده کشور را پاسخ دهد، اما نباید چنین پروژه‌هایی را جایگزین برنامه بلندمدت برای نگهداشت تولید پارس جنوبی دانست.

از سوی دیگر، چالش نیروی انسانی نیز در این منطقه همچنان جدی است. درخواست برای بازنگری در سقف حقوق کارکنان رسمی مجتمع گاز پارس جنوبی، با استدلال خطر کاهش انگیزه و مهاجرت نیروی متخصص، نشان می‌دهد مسئله فقط تجهیزات و سرمایه نیست؛ نگهداشت نیروی انسانی متخصص نیز بخشی از امنیت تولید است.

پارس جنوبی امروز بیش از افتتاح‌های تبلیغاتی، به یک نقشه راه روشن برای نگهداشت تولید، فشارافزایی، بازسازی و تأمین نیروی متخصص نیاز دارد. اگر سیاست‌گذاری همچنان واکنشی باقی بماند، هزینه فرسودگی زیرساخت‌ها و افت طبیعی میدان می‌تواند در سال‌های آینده بسیار بیشتر از هزینه پیشگیری باشد. نقطه ضعف پارس جنوبی کمبود اهمیت نیست؛ مشکل، تأخیر در آماده‌شدن برای آینده است.

گزارش کوتاه

ماهشهر؛ قطب پتروشیمی بازخم‌های باز



تجارت جهان

در حالی که پتروشیمی ماهشهر باید یکی از پیشران‌های اصلی تولید و صادرات غیرنفتی کشور باشد، تداوم مشکلات نیروی انسانی، آسیب‌های ناشی از جنگ و ابهام در بازگشت کامل واحدها به مدار تولید، نشان می‌دهد این قطب صنعتی هنوز با فاصله قابل توجهی از وضعیت پایدار و مطلوب خود قرار دارد.

منطقه پتروشیمی ماهشهر این روزها بیش از آنکه با خبرهای مربوط به توسعه ظرفیت و جهش تولید شناخته شود، با مجموعه‌ای از چالش‌های انباشته دست‌وپنجه نرم می‌کند. تازه‌ترین نمونه، موضوع کارگران

شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی ماهشهر است؛ جایی که با وجود صدور رأی بازگشت به کار برای هشت کارگر تعدیل‌شده، اجرای این احکام با مانع مواجه شده است. گزارش‌های منتشرشده نشان می‌دهد این کارگران همچنان در انتظار بازگشت به محل کار خود هستند.

این اتفاق تنها یک اختلاف اداری یا کارگری نیست؛ بلکه نشانه‌ای از مسئله‌ای بزرگ‌تر در مدیریت نیروی انسانی صنعت پتروشیمی است. صنعتی که به سرمایه‌گذاری‌های میلیاردلاری، نیروی متخصص و استمرار عملیات وابسته است، نمی‌تواند نسبت به امنیت شغلی نیروهای خود بی‌تفاوت باشد. وقتی حتی پس از صدور رأی قانونی، بازگشت کارگران با تأخیر مواجه می‌شود، این پرسش مطرح است که سازوکار نظارت بر پیمانکاران و شرکت‌های فعال در زنجیره پتروشیمی تا چه اندازه کارآمد است.

از سوی دیگر، ماهشهر هنوز درگیر تبعات

زیرساخت؛ شرط عبور از شعار

با وجود این چشم‌انداز مثبت، موفقیت انزلی به تکمیل زیرساخت‌ها وابسته است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی نیز اخیراً بر ضرورت تکمیل پروژه‌های عمرانی تأکید کرده و زیرساخت‌ها را شریان‌های حیاتی توسعه منطقه دانسته است.

واقعیت این است که افزایش تعداد کشتی‌ها، رشد صادرات یا جذب سرمایه‌گذار زمانی به توسعه پایدار منجر می‌شود که جاده، ریل، انبار، پسرکانه بندر، خدمات گمرکی و شهرک‌های صنعتی هم‌زمان رشد کنند. اگر یکی از حلقه‌های این زنجیره ضعیف باشد، هزینه حمل و تجارت بالا می‌رود و بخشی از مزیت جغرافیایی منطقه از بین می‌رود. در همین راستا، قرار گرفتن شهرک صنعتی شماره ۳ در اولویت توسعه را باید بخشی از همین نگاه زیرساختی دانست. توسعه صنعتی در کنار بندر می‌تواند موجب کاهش فاصله میان تولید و بازار صادراتی شود و برای سرمایه‌گذاران نیز مزیت ایجاد کند.

انزلی؛ فرصت بزرگ شمال

در کنار تجارت و صنعت، گردشگری و صنایع دستی نیز همچنان بخشی از ظرفیت انزلی است. در روزهای اخیر، همکاری میان منطقه آزاد انزلی و اداره‌کل میراث فرهنگی گیلان برای توسعه گردشگری و برگزاری نمایشگاه آثار صنایع دستی مطرح شده است. این رویکرد می‌تواند به متنوع‌تر شدن اقتصاد منطقه کمک کند و انزلی را از وابستگی به یک بخش اقتصادی دور نگه دارد.

حتی موضوعاتی مانند تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد نیز در روزهای اخیر در مسیر حل و فصل قرار گرفته است. طبق اعلام سازمان منطقه آزاد انزلی، مجوز تردد خودروهای پلاک این منطقه به‌صورت خودکار تا پایان آذرماه ۱۴۰۵ تمدید شده است؛ اقدامی که در کنار پیگیری برای تسهیل تردد در استان‌های شمالی، می‌تواند بخشی از دغدغه فعالان و ساکنان منطقه را کاهش دهد.

مجموع این تحولات نشان می‌دهد انزلی در نقطه‌ای مهم از مسیر توسعه خود قرار گرفته است. بندر کاسپین در حال افزایش فعالیت است، پروژه‌های صنعتی جدید تعریف شده‌اند، توسعه شهرک‌های صنعتی در دستور کار قرار دارد و ارتباط با بازارهای اوراسیا نیز جدی‌تر دنبال می‌شود. اگر این اقدامات با تکمیل زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و لجستیکی همراه شود، انزلی می‌تواند از یک ظرفیت بالقوه به یک بازیگر بالفعل در تجارت خارجی ایران تبدیل شود.

مزیت انزلی فقط در ساحل خزر خلاصه نمی‌شود؛ مزیت اصلی آن، قرار گرفتن در محل اتصال دریا، ریل، جاده، تولید و بازارهای منطقه‌ای است. اکنون فرصت آن فراهم شده که این مزیت‌ها در قالب یک زنجیره واحد به کار گرفته شوند. آینده انزلی می‌تواند آینده یک شهر بندری صرف نباشد؛ بلکه آینده یک گره تجاری و لجستیکی باشد که شمال ایران را به اوراسیا و از مسیر کریدور شمال-جنوب به سایر بازارهای جهانی متصل می‌کند.

از ستون‌های صنعت پتروشیمی کشور باقی بماند، باید از مدیریت روزمره بحران عبور کرد و به سمت برنامه‌ای برای افزایش تاب‌آوری حرکت کرد.

در همین راستا، مدیرعامل تاییکو نیز بر ضرورت افزایش تاب‌آوری و پایداری تولید تأکید کرده است. اما چالش اصلی آنجاست که چنین شعارهایی باید در سطح کارخانه و زندگی نیروی کار نیز قابل مشاهده باشد. ماهشهر امروز بیش از پروژه جدید، به مدیریت منسجم نیاز دارد؛ مدیریتی که همزمان تولید، نیروی انسانی، ایمنی و زیرساخت را ببیند. تداوم اختلافات کارگری و آسیب‌پذیری زیرساخت‌ها نشان می‌دهد فاصله میان وعده‌های توسعه‌ای و واقعیت میدانی این قطب پتروشیمی همچنان قابل توجه است. اگر این شکاف ترمیم نشود، ظرفیت‌های بزرگ ماهشهر به جای تبدیل شدن به مزیت رقابتی، همچنان درگیر هزینه‌های پنهان ناکارآمدی خواهد بود.

آسیب‌های واردشده به زیرساخت‌های صنعتی خوزستان در جریان جنگ اخیر است. استاندار خوزستان خسارت‌های جنگ به استان را حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان به‌علاوه چهار میلیارد دلار برآورد کرده و شرکت‌های پتروشیمی، فولادی و کشتی‌سازی را از جمله بخش‌های عمده آسیب‌دیده اعلام کرده است.

پیش از این نیز شرایط امنیتی باعث شده بود حضور فیزیکی کارکنان در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر به ۳۰ درصد کاهش پیدا کند؛ موضوعی که به‌روشنی میزان آسیب‌پذیری زنجیره تولید در برابر بحران‌های بیرونی را نشان داد.

اکنون مسئله اصلی فقط بازگرداندن واحدها به مدار نیست. بازگشت تولید بدون بازسازی زیرساخت، تأمین پایدار انرژی، تعیین تکلیف نیروی انسانی و تقویت سازوکارهای ایمنی، صرفاً می‌تواند یک بازگشت مقطعی باشد. در مقابل، اگر قرار است ماهشهر همچنان یکی