

دیپلماسی اقتصادی؛ حلقه مفقوده تجارت

دکتر امیرحسین زنگنه

محمّد حسین یوسف پور

مدیر عامل شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند

در شرایطی که اقتصاد ایران بیش از همیشه به توسعه بازارهای صادراتی، جذب سرمایه و کاهش هزینه‌های مبادله نیاز دارد، دیپلماسی اقتصادی باید از سطح رابرتنی‌های سیاسی عبور کند و به ابزاری عملی برای باز کردن مسیر تجارت تبدیل شود. دیپلماسی اقتصادی دیگر یک مفهوم تشریفاتی در روابط خارجی کشورها نیست؛ در جهان امروز، سفارتخانه‌ها، رابرتان اقتصادی و حتی مذاکرات سیاسی، بخشی از زنجیره رقابت اقتصادی کشورها محسوب می‌شوند. کشوری که بتواند برای تولیدکننده خود بازار پیدا کند، سرمایه خارجی جذب کند و مسیر انتقال پول و کالا را هموار سازد، عملاً از دیپلماسی برای تقویت اقتصاد ملی استفاده کرده است.

برای ایران، اهمیت این موضوع دوچندان است. اقتصاد کشور با محدودیت‌های ناشی از تحریم، دشواری‌های نقل و انتقال مالی، هزینه بالای تجارت و محدود بودن برخی مسیرهای صادراتی روبه‌روست. در چنین شرایطی، توسعه روابط اقتصادی با همسایگان و اقتصادهای نوظهور می‌تواند بخشی از فشار موجود را کاهش دهد. اما صرف امضای تفاهم‌نامه و برگزاری نشست‌های مشترک، به معنای موفقیت دیپلماسی اقتصادی نیست.

یکی از مشکلات جدی در این حوزه، فاصله میان وعده‌های اقتصادی و نتیجه عملی آنهاست. سال‌هاست خبرامضای قراردادها، تفاهم‌نامه‌ها و توافق‌های تجاری منتشر می‌شود، اما بخشی از این اسناد در مرحله

سرپرست پیشین منطقه آزاد انزلی در گفت‌وگوی اختصاصی با تجارت جهانی:

راه نجات مناطق آزاد، ایجاد معاونت رئیس جمهور است



فاطمه انصاری

دکترای اقتصاد و روزنامه‌نگار

تجارت جهان

مناطق آزاد ایران در حالی همچنان با چالش‌هایی مانند محدودیت اختیارات مدیریتی، ضعف زیرساخت‌ها، نبود برنامه‌های بلندمدت و فاصله گرفتن از مأموریت اصلی خود مواجه‌اند که به اعتقاد مهدی نقوی، سرپرست پیشین منطقه آزاد انزلی، راه نجات این مناطق از تغییر جایگاه نهادهی آنها می‌گذرد. او معتقد است تشکیل «معاونت رئیس جمهور در امور مناطق آزاد» می‌تواند این مناطق را از وابستگی به دستگاه‌های دولتی و مداخلات بخشی خارج کند. نقوی همچنین بر ضرورت تخصصی‌سازی مناطق آزاد، تقویت ظرفیت‌های بالفعل هر منطقه، جذب سرمایه‌گذاری و تدوین برنامه‌های ۱۰ ساله برای مناطقی مانند کیش و انزلی تأکید دارد. او در گفت‌وگو با «تجارت جهانی» می‌گوید مناطق آزاد باید دوباره به جایگاه «پیش‌ران توسعه و پایلوت اقتصاد کشور، بازگردند.

۱ به نظر شما مناطق آزاد در دولت چهاردهم تا چه اندازه توانسته‌اند به مسیر توسعه بازگردند؟ آیا همچنان در یک وضعیت انتقالی و بلاتکلیف قرار دارند؟

من همچنان معتقدم مناطق آزاد باید به صورت یک دستگاه تخصصی زیر نظر مستقیم رئیس جمهور اداره شوند. امروز تعداد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نسبت به گذشته افزایش پیدا کرده و در عین حال اختیاراتی که مدیران عامل این مناطق دارند، عملاً تحت تأثیر اختیاراتی است که رئیس جمهور و هیئت وزیران به آنها تفویض کرده‌اند. به اعتقاد من، تشکیل یک «معاونت رئیس جمهور در امور مناطق آزاد» می‌تواند به حل بسیاری از مشکلات این مناطق کمک کند. وقتی شما مناطق آزاد را در ساختار یک دستگاه دولتی مانند وزارت اقتصاد قرار می‌دهید، گم‌رک به آنها ایراد می‌گیرد، مالیات مطالبه می‌کند، دیوان محاسبات وارد می‌شود و دستگاه‌های مختلف هر کدام بخشی از اختیارات آنها را محدود می‌کنند.

ما نباید دست‌وپای سیستمی را ببندیم که قرار است سرمایه‌گذاری را جذب کند. سرمایه‌ای که می‌تواند به سرزمین اصلی بیاید و سرمایه‌گذاری کند، باید این امکان را داشته باشد که با مزیت‌های مشخص وارد مناطق آزاد شود. هدف اولیه ایجاد مناطق آزاد نیز همین بود.

۱ یعنی از نظر شما مشکل فقط ساختار مدیریتی نیست و مناطق آزاد از فلسفه اصلی خود نیز فاصله گرفته‌اند؟

دقیقاً. هدف از ایجاد مناطق آزاد این بود که مناطق کمتر توسعه‌یافته، توسعه پیدا کنند و این مناطق به عنوان پایلوتی برای صادرات، تولید، صنایع‌های تک و فعالیت‌های اقتصادی جدید مورد استفاده قرار بگیرند. اما امروز متأسفانه در برخی موارد مناطق آزاد بیشتر به

دروازه‌ای برای واردات تبدیل شده‌اند. البته در سرزمین اصلی هم واردات انجام می‌شود، اما وقتی دولت مزیت‌هایی را برای تأمین بودجه مناطق آزاد در نظر می‌گیرد، عملاً فلسفه صادرات‌محور بودن این مناطق تضعیف می‌شود.

۱ به نظر شما آیا مدیریت مناطق آزاد بیش از اندازه بر موضوعاتی مانند خودر و واردات متمرکز شده است؟

موضوع بسیار فراتر از خودرو است. ما باید اساساً مناطق آزاد را تخصصی کنیم. امروز تقریباً در نام همه مناطق آزاد عبارت «تجاری، صنعتی و گردشگری» دیده می‌شود. اما واقعاً کجای ما کو گردشگری است؟ کجای کیش صنعتی است؟ کجای ارس گردشگری است؟ ما باید بر اساس ظرفیت واقعی هر منطقه تصمیم بگیریم. مثلاً کیش می‌تواند منطقه‌ای با محوریت گردشگری و تجارت باشد و همان ظرفیت‌ها را تقویت کنیم. در منطقه آزاد انزلی نیز وزارت میراث فرهنگی و گردشگری می‌تواند برای افرادی که قصد ساخت هتل یا ایجاد تأسیسات گردشگری دارند، تسهیلات کم‌بهره در نظر بگیرد. باید ظرفیت بالفعل هر منطقه را شناسایی کنیم و آن را به ظرفیت مولد و اقتصادی تبدیل کنیم. متأسفانه هنوز در این زمینه کار جدی و منسجمی انجام نشده است.

۱ یکی از مشکلاتی که مطرح می‌کنید، محدود بودن اختیارات مدیران مناطق آزاد است. این مشکل دقیقاً

مستقیم با وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مختلف هستند. خوشبختانه در ساختار فعلی نیز افرادی حضور دارند که تجربه مناطق آزاد را دارند. آقای فرزانه در گذشته در مناطق آزاد فعالیت داشته و عملکردشان در دوره مدیریت‌شان مثبت بود. آقای مسرور نیز تجربه مستقیم و قابل توجهی در این حوزه دارد. من چند سال به صورت مستقیم با ایشان کار کردم و در هیئت‌مدیره نیز در کنار ایشان بودم.

۱ شما تجربه مدیریت در منطقه آزاد انزلی را داشته‌اید. فکر می‌کنید این منطقه امروز بیش از هر چیز به چه چیزی نیاز دارد؟

من حدود ۱۰ سال در منطقه آزاد انزلی حضور داشتم. زمانی که با آقای مسرور وارد منطقه شدیم، برنامه‌ای مدون برای منطقه تدوین کردیم، پیش‌بینی‌های لازم را انجام دادیم و از مشاوران استفاده کردیم. یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های انزلی، گردشگری است. این منطقه سالانه میلیون‌ها گردشگر دارد، اما هنوز در حوزه اقامت با مشکل جدی مواجه است. امروز گردشگر یا به مهمانسرا می‌رود، یا هتل، یا ویلا اجاره می‌کند. اما اگر یک برنامه مشخص برای توسعه بوم‌گردی، هتل و زیرساخت‌های اقامتی تدوین شود و برای سرمایه‌گذاران تسهیلات کم‌بهره در نظر بگیرند، ظرفیت گردشگری انزلی می‌تواند چند برابر شود. وزارت میراث فرهنگی و گردشگری باید با منطقه آزاد انزلی و

از کجانشی می‌شود؟ مدیران عامل و اعضای هیئت‌مدیره مناطق آزاد عملاً نمی‌توانند از تمام اختیاراتی که قانون برای آنها در نظر گرفته استفاده کنند؛ چون ساختار موجود اجازه نمی‌دهد این اختیارات به شکل مؤثر اعمال شود. الان مدیرعامل یک منطقه آزاد با سازوکاری منصوب می‌شود که رئیس جمهور، معاون اول و هیئت وزیران در آن نقش دارند. از طرف دیگر، دبیر شورای عالی مناطق آزاد را وزیر اقتصاد منصوب می‌کند. در حالی که دبیر مناطق آزاد باید بتواند هماهنگی ایجاد کند، مدیرعامل معرفی کند و در صورت نیاز مدیرعامل را جایه‌جا کند، خودش زیرمجموعه ساختاری قرار گرفته که اختیاراتش را محدود می‌کند. به همین دلیل معتقدم تا زمانی که معاونت رئیس جمهور در امور مناطق آزاد تشکیل نشود، این مناطق همچنان زیر بوق وزارت اقتصاد باقی می‌مانند.

۱ اگر بخواهید یک نسخه مشخص برای خروج مناطق آزاد از وضعیت فعلی ارائه کنید، مهم‌ترین اقدام چیست؟

رئیس جمهور این اختیار را دارد که معاونت رئیس جمهور در امور مناطق آزاد را تشکیل دهد. این می‌تواند یکی از مهم‌ترین اقدامات برای نجات مناطق آزاد باشد. در دنیا، معمولاً نزدیک‌ترین افراد به رئیس جمهور متولی مناطق آزاد هستند، چون این مناطق نیازمند هماهنگی

گزارش کوتاه

پارس جنوبی در آزمون بازسازی

این اتفاق اگرچه نشانه‌ای از توان داخلی برای بازگرداندن ظرفیت تولید است، اما یک پرسش مهم را هم مطرح می‌کند: چرا زیرساختی با چنین اهمیت ملی باید تا این اندازه در برابر بحران آسیب‌پذیر باشد؟ پاسخ به این پرسش فقط در سرعت بازسازی خلاصه نمی‌شود؛ بلکه باید به کیفیت زیرساخت، پدافند، ایمنی و سرمایه‌گذاری مستمر نیز بازگردد.

در کنار بازسازی، تعمیرات اساسی سکوهای گازی نیز ادامه دارد. طبق آخرین گزارش‌ها، عملیات پایش و رفع عیب ۱۷ سکوی گازی پارس جنوبی تکمیل شده و پیشرفت برنامه کلی تعمیرات اساسی سال ۱۴۰۵ به ۸۵ درصد رسیده است. با این حال، اتکاب به تعمیرات نباید جایگزین برنامه بلندمدت نوسازی شود. پارس جنوبی میدان مشترکی است و هر وقفه در تولید آن فقط یک مسئله فنی نیست؛ مستقیماً بر امنیت انرژی، درآمد‌های ارزی و قدرت اقتصادی کشور اثر می‌گذارد.

از سوی دیگر، تصویب طرح فشارافزایی میدان مشترک پارس جنوبی با هدف حفظ ظرفیت تولید و افزایش برداشت، نشان می‌دهد افت فشار مخزن و آینده تولید، به یکی از دغدغه‌های راهبردی تبدیل شده است.

آزمون مدیریت جدید

مدیریت جدید منطقه ویژه پارس در شرایطی مسئولیت خود را آغاز کرده که وعده‌هایی مانند افزایش بهره‌وری، توجه به سرمایه‌انسانی، محیط‌زیست و بهداشت و درمان منطقه مطرح شده است.

منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در شرایطی وارد مرحله تازه‌ای از مدیریت و بازسازی شده که آسیب‌های وارده‌شده به تأسیسات، ناترازی انرژی و مطالبات قدیمی پیرامون محیط زیست و زیرساخت‌های عسلیوه، آژمونی جدی برای مدیران جدید این منطقه ایجاد کرده است.

منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس بار دیگر در مرکز توجه صنعت نفت قرار گرفته است؛ اما این بار نه صرفاً به دلیل افزایش تولید یا افتتاح یک پروژه جدید، بلکه به دلیل مجموعه‌ای از چالش‌هایی که نشان می‌دهد قلب انرژی کشور همچنان با مشکلاتی جدی روبه‌رو است. تازه‌ترین تحول مدیریتی در این منطقه، انتصاب قاسم علی بازایی به عنوان سرپرست سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در پنجم مردادماه است. این تغییر در شرایطی انجام شد که منطقه هم‌زمان با ضرورت حفظ تولید، بازسازی تأسیسات آسیب‌دیده و حل مشکلات زیرساختی مواجه است.

بازسازی؛ اولویت فوری پارس

یکی از مهم‌ترین مسائل امروز پارس جنوبی، بازگرداندن تأسیسات آسیب‌دیده به مدار است. در روزهای اخیر عملیات بازسازی پالایشگاه سوم پارس جنوبی نیز با امضای توافق میان شرکت نفت و گاز پارس و کنسرسیومی از بیمانکاران داخلی وارد مرحله اجرایی شده است. هم‌زمان، مدیران صنعت نفت بر سرعت بخشی به بازسازی دیگر پالایشگاه‌های آسیب‌دیده تأکید کرده‌اند.

بیرجند؛ سرمایه‌گذاری پشت سد موانع



موقعیت جغرافیایی و نزدیکی به مرز افغانستان، ظرفیت مهمی برای توسعه تجارت منطقه‌ای دارد. مسئولان نیز در سال‌های اخیر بر جذب سرمایه‌گذاری خارجی و استفاده از این موقعیت تأکید کرده‌اند. حتی اخیراً از فعالیت ۱۵ پروژه سرمایه‌گذاری چینی در استان خبر داده شده است.

با این حال، توسعه اقتصادی با تعداد قراردادها سنجیده نمی‌شود. آنچه برای اقتصاد بیرجند اهمیت دارد، میزان تولید واقعی، ارزش صادرات، تعداد شغل‌های پایدار و سهم بخش خصوصی در اقتصاد منطقه است. اگر سرمایه‌گذاری‌ها صرفاً در مرحله مجوز و قرارداد باقی بمانند، آمارهای بزرگ نیز نمی‌توانند مشکل اصلی را پنهان کنند.

یکی دیگر از چالش‌های مهم بیرجند، زیرساخت‌های حمل‌ونقل است. پروژه‌های راه و

بیرجند در روزهای اخیر بار دیگر با خبرهایی از جذب سرمایه‌گذاری، توسعه منطقه ویژه اقتصادی و تلاش برای فعال‌تر کردن ظرفیت‌های تجاری مطرح شده است؛ اما فاصله میان تعداد قراردادها و تحقق واقعی سرمایه‌گذاری، همچنان یکی از پرسش‌های جدی درباره مسیر توسعه این شهر و خراسان جنوبی است.

بیرجند و خراسان جنوبی در حالی در مسیر جذب سرمایه‌گذاری و توسعه تجارت با افغانستان قرار گرفته‌اند که تازه‌ترین اخبار اقتصادی استان، از وجود ظرفیت‌های قابل توجه در منطقه ویژه اقتصادی حکایت دارد. بر اساس اعلام مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی خراسان جنوبی، تاکنون ۱۱۲ قرارداد سرمایه‌گذاری در دو سایت این منطقه منعقد شده و بیش از ۲۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نیز تحقق یافته است. این ارقام در نگاه نخست امیدوارکننده است، اما مسئله اصلی برای بیرجند، دیگر صرفاً جذب سرمایه‌گذار نیست؛ بلکه تبدیل قرارداد و وعده به کارخانه، تولید، صادرات و اشتغال پایدار است. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که میان امضای قرارداد‌های سرمایه‌گذاری و رسیدن پروژه‌ها به مرحله بهره‌برداری، فاصله‌ای جدی وجود دارد؛ فاصله‌ای که می‌تواند بخشی از ظرفیت‌های اقتصادی استان را سال‌ها در حالت انتظار نگه دارد. منطقه ویژه اقتصادی خراسان جنوبی به دلیل

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

زندیه تشنه توسعه صنعتی



تجارت جهان زندیه در سال‌های اخیر به یکی از کانون‌های صنعتی استان مرکزی تبدیل شده، اما همزمانی توسعه صنعتی با بحران آب، کمبود انرژی و ضعف زیرساخت‌ها، این شهرستان را با تناقضی جدی روبه‌رو کرده است؛ تناقضی که اگر برای آن چاره‌ای اندیشیده نشود، می‌تواند هزینه توسعه امروز را به بحران فردا تبدیل کند.

زندیه سال‌هاست به دلیل نزدیکی به پایتخت، قرار گرفتن در مسیرهای ارتباطی مهم و برخورداری از شهرک‌های صنعتی، به عنوان یکی از مناطق دارای ظرفیت بالای تولید و سرمایه‌گذاری شناخته می‌شود. با این حال، اخبار ماه‌های اخیر نشان می‌دهد مسئله اصلی دیگر فقط جذب سرمایه‌گذار نیست؛ بلکه فراهم کردن زیرساخت لازم برای ادامه فعالیت واحدهای موجود و توسعه صنایع جدید است. در اردیبهشت امسال، مسئولان صنعت، معدن و تجارت استان مرکزی اعلام کردند که تأمین مواد اولیه و انرژی، دو مطالبه اصلی واحدهای تولیدی زندیه است. در همان نشست، جلوگیری از تعدیل نیرو و حفظ ظرفیت تولید واحدهای صنعتی نیز به عنوان یکی از دغدغه‌های اصلی مطرح شد.

صنعت در تنگنای انرژی

مشکل انرژی برای زندیه صرفاً یک مسئله مقطعی نیست. واحدهای تولیدی برای حفظ ظرفیت خود به برق و گاز پایدار نیاز دارند، اما ناترازی انرژی کشور مستقیماً فعالیت صنایع را تحت تأثیر قرار داده است. از سوی دیگر، در تیرماه نیز موضوع توسعه زیرساخت‌های انرژی در شهرستان پیگیری شد و گازرسانی به شهرک صنعتی مامونیه در شمار مصوبات

قرار گرفت؛ موضوعی که نشان می‌دهد بخشی از زیرساخت‌های پایه هنوز همگام با توسعه صنعتی پیش نرفته است. اما شاید جدی‌تر از انرژی، مسئله آب باشد. زندیه

در شرایطی به دنبال گسترش فعالیت صنعتی است که با یکی از سخت‌ترین دوره‌های کم‌آبی خود مواجه شده است. گزارش‌های منتشرشده از افت مستمر منابع آب زیرزمینی، کاهش بارندگی و

فشار شدید بر سفره‌های زیرزمینی حکایت دارد.

توسعه‌ای که آب ندارد

نگرانی اصلی زمانی بیشتر می‌شود که توسعه

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

پروژه محوری، نسخه نجات شیراز نیست



تجارت جهان شیراز در روزهای اخیر شاهد وعده‌ها و برنامه‌های تازه در حوزه حمل‌ونقل، تحول دیجیتال و مدیریت شهری بوده است؛ اما پرسش اصلی اینجاست که این پروژه‌ها تا چه اندازه می‌توانند مشکلات روزمره شهروندان را کاهش دهند؟

پروژه زیاد، مسئله همچنان باقی است

شیراز در سال ۱۴۰۵ با فهرست بلندی از پروژه‌های عمرانی و شهری روبه‌روست. براساس اعلام مدیریت شهری، بودجه شهرداری برای امسال ۵۰ هزار میلیارد تومان تعیین شده و حدود هزار و ۸۰۵ پروژه در دستور کار قرار گرفته است. همچنین در برنامه عملیاتی سال جاری، ۴۵ پروژه کلان و بیش از ۳۰۰ پروژه خرد تعریف شده است.

در ظاهر، این ارقام از یک دوره پرتحرک عمرانی حکایت دارد؛ اما مسئله مهم‌تر، کیفیت و اولویت‌بندی این پروژه‌هاست. افزایش تعداد طرح‌ها لزوماً به معنای افزایش کیفیت زندگی نیست. شهروند شیرازی بیش از آنکه به فهرست بلند پروژه‌ها نیاز داشته باشد، به کاهش ترافیک، حمل‌ونقل عمومی کارآمد، مدیریت بهتر بحران، کاهش آلودگی و خدمات شهری سریع و قابل دسترس نیاز دارد.

حمل‌ونقل؛ چالش قدیمی شهر

حمل‌ونقل همچنان یکی از جدی‌ترین

یکپارچه شوند.

تاب‌آوری شهری زیر ذره‌بین

همزمان، مدیریت شهری شیراز برای بارش‌های پیش‌رو و احتمال تأثیر پدیده ال‌نینو نیز جلسات آمادگی برگزار کرده

است. این موضوع اهمیت زیادی دارد، زیرا مدیریت بحران نباید تنها پس از وقوع حادثه فعال شود.

شیراز در کنار ظرفیت‌های تاریخی، گردشگری و اقتصادی خود، با مجموعه‌ای از چالش‌های زیرساختی مواجه است. بنابراین سنجش عملکرد مدیریت شهری نباید فقط بر تعداد افتتاح پروژه‌ها استوار باشد. معیار اصلی باید این باشد که شهر تا چه اندازه برای زندگی، کسب‌وکار، سفر و سرمایه‌گذاری مناسب‌تر شده است.

در نهایت، شیراز امروز بیش از هر زمان دیگری به مدیریت منسجم و اولویت‌محور نیاز دارد؛ مدیریتی که به جای تمرکز بر تعداد پروژه‌ها، نتیجه‌نهایی آنها را بسنجد. اگر هزاران پروژه نتوانند از حجم ترافیک، مشکلات خدمات شهری و آسیب‌پذیری گامی مثبت باشد، اما موفقیت آن زمانی معنا پیدا می‌کند که شهروند واقعاً کاهش زمان، هزینه و بروکراسی را احساس کند. راه‌اندازی سامانه به‌خودی‌خود تحول محسوب نمی‌شود؛ مهم این است که خدمات پراکنده و فرایندهای پیچیده واقعاً

مسائل شیراز است. مدیریت شهری از اجرای پروژه‌های ترافیکی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای روان‌سازی معابر خبر داده است؛ طرح‌هایی که قرار است بخشی از گره‌های ترافیکی مناطق مختلف شهر را کاهش دهند.

با این حال، تجربه شهرهای بزرگ نشان داده که ساخت مسیر و تقاطع جدید به تنهایی نمی‌تواند مشکل ترافیک را حل کند. اگر توسعه معابر بدون تقویت جدی حمل‌ونقل عمومی، مدیریت تقاضای سفر و کاهش وابستگی به خودرو شخصی دنبال شود، ممکن است بخشی از مشکل فقط از نقطه‌ای به نقطه دیگر منتقل شود.

تحول دیجیتال؛ از سامانه تا نتیجه

در تازه‌ترین اقدامات مدیریت شهری، فاز نخست سامانه جامع خدمات شهری «شهریار» نیز راه‌اندازی شده است؛ اقدامی که با هدف حرکت به سمت مدیریت هوشمند و ارائه خدمات دیجیتال انجام می‌شود.

دیجیتالی شدن خدمات شهری می‌تواند گامی مثبت باشد، اما موفقیت آن زمانی معنا پیدا می‌کند که شهروند واقعاً کاهش زمان، هزینه و بروکراسی را احساس کند. راه‌اندازی سامانه به‌خودی‌خود تحول محسوب نمی‌شود؛ مهم این است که خدمات پراکنده و فرایندهای پیچیده واقعاً

سرخس؛ ترانزیت بزرگ، امکانات محدود



در منطقه آغاز شده است.

سرخس فقط گذرگاه نباشد

نقطه ضعف مهم در سیاست‌گذاری درباره سرخس این است که گاهی همه چیز به «عبور کالا» خلاصه می‌شود. در حالی که اگر سرخس قرار است به یک قطب اقتصادی تبدیل شود، باید سهمی از ارزش افزوده تجارت نیز در خود منطقه ایجاد شود؛ از صنایع تبدیلی و بسته‌بندی گرفته تا خدمات لجستیک، انبارداری و فعالیت‌های تولیدی.

حتی در حوزه گردشگری نیز مسئولان بر ضرورت توسعه خدمات اقامتی و پذیرایی متناسب با افزایش تردد در منطقه تأکید کرده‌اند.

بنابراین، مسئله امروز سرخس کمبود ظرفیت نیست؛ کمبود اجرای هماهنگ و سریع است. اگر وعده ۱۵ میلیون تن جابه‌جایی کالا قرار است به واقعیت تبدیل شود، توسعه ریل، گمرک، پایانه‌ها و سرمایه‌گذاری باید از مرحله خبر و تفاهم‌نامه عبور کند. سرخس سال‌هاست دروازه تجارت با آسیای مرکزی نامیده می‌شود؛ اکنون زمان آن رسیده که این دروازه فقط محل عبور کالا نباشد و به محل ماندگاری سرمایه، تولید و اشتغال نیز تبدیل شود.

اما مسئله اصلی اینجاست: آیا زیرساخت‌های سرخس برای چنین اعدادی آماده است؟

فاصله میان ظرفیت و واقعیت

سال‌هاست درباره موقعیت ژئوپلیتیکی سرخس، کربورهای بین‌المللی و ظرفیت ترانزیتی این منطقه صحبت می‌شود. اکنون نیز با آغاز رسمی فعالیت منطقه آزاد سرخس، انتظارات افزایش یافته است. با این حال، توسعه واقعی یک منطقه آزاد صرفاً با تغییر عنوان یا اعلام پروژه‌های بزرگ اتفاق نمی‌افتد. مسیرهای ریلی، پایانه‌های مناسب، انبارداری، لجستیک، انرژی، خدمات گمرکی و سرعت عبور کالا باید همزمان توسعه پیدا کنند.

حتی مسئولان منطقه آزاد سرخس نیز در نشست‌های اخیر بر رفع موانع موجود در سایت بزرگ ریلی و توسعه زیرساخت‌ها تأکید کرده‌اند؛ موضوعی که نشان می‌دهد بخشی از ظرفیت فعلی هنوز به مرحله بهره‌برداری کامل نرسیده است. از سوی دیگر، سازمان منطقه آزاد سرخس اخیراً از کاهش بروکراسی، تسهیل ورود مواد اولیه، مشوق‌های اقتصادی و تأمین مالی سرمایه‌گذاران خبر داده است. همکاری با سکوی تأمین مالی جمعی نیز برای تأمین منابع مالی بنگاه‌های مستقر

تجارت جهان سرخس در تازه‌ترین برنامه‌های دولت برای توسعه ترانزیت و تجارت منطقه‌ای، بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته است؛ اما فاصله میان وعده‌های بزرگ و زیرساخت‌های موجود، همچنان مهم‌ترین پرسش درباره آینده این منطقه است.

ترانزیت روی ریل وعده‌ها

سرخس امروز یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال ایران به آسیای مرکزی است؛ موقعیتی که با قرار گرفتن در مرز ترکمنستان و دسترسی به شبکه ریلی، می‌تواند نقش مهمی در انتقال کالا میان ایران، کشورهای آسیای میانه و حتی چین ایفا کند. در روزهای اخیر نیز بار دیگر بر تقویت محورهای منتهی به سرخس و تبدیل خراسان رضوی به هاب ترانزیتی شرق کشور تأکید شده است.

همزمان، وزارت راه از اجرای طرح توسعه ترانزیت ریلی در پهنه‌ای بیش از هزار و ۳۰۰ هکتار در منطقه آزاد سرخس خبر داده؛ طرحی که قرار است با مشارکت منطقه آزاد، راه‌آهن و بخش خصوصی اجرا شود و افزایش جابه‌جایی کالا را تسهیل کند. حتی هدف‌گذاری شده است که حجم جابه‌جایی کالا از منطقه آزاد سرخس در افق پنج‌ساله به ۱۵ میلیون تن برسد.

تجارت جهانی گزارش می‌کند

کاسپین، داستان یک Free Port



مورد توجه قرار گرفته است.

معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های کشور نیز بر تقویت زیرساخت‌های ریلی بندر کاسپین تأکید کرده است. توسعه ایستگاه و خطوط ریلی و افزایش بهره‌وری این شبکه می‌تواند هزینه و زمان جابه‌جایی کالا را کاهش دهد و امکان انتقال مستقیم‌تر کالا از کشتی به قطار و سپس بازارهای داخلی و خارجی را فراهم کند.

اهمیت این موضوع زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم یکی از اهداف اصلی منطقه آزاد انزلی، تبدیل شدن به یک هاب حمل‌ونقل چندوجهی است؛ یعنی بندر، جاده و ریل در یک زنجیره واحد تجاری فعالیت کنند. چنین مدلی می‌تواند انزلی را از یک نقطه تخلیه و بارگیری کالا به یک مرکز واقعی لجستیک تبدیل کند.

افزایش ظرفیت لجستیکی

برنامه افزایش ظرفیت لجستیکی منطقه آزاد انزلی نیز از دیگر اتفاقات قابل توجه است. ظرفیت لجستیکی منطقه از حدود ۱۵۰ هزار تن به یک میلیون تن هدف‌گذاری شده است؛ هدفی که در صورت تأمین زیرساخت‌های لازم می‌تواند جایگاه انزلی را در تجارت منطقه‌ای ارتقا دهد.

تجارت جهان بندرانزلی و منطقه آزاد انزلی در ماه‌های اخیر با تقویت بندر کاسپین، رشد صادرات و ترانزیت، توسعه زیرساخت‌های ریلی و صنعتی و برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت لجستیکی، بیش از گذشته به یکی از نقاط مهم تجارت ایران با کشورهای حاشیه خزر و بازار اوراسیا تبدیل شده‌اند.

بندرانزلی در حال عبور از تصویری است که سال‌ها آن را صرفاً یک شهر بندری و گردشگریذیر معرفی می‌کرد. تحولات ماه‌های اخیر نشان می‌دهد این منطقه می‌تواند نقش بزرگ‌تری در اقتصاد گیلان و حتی تجارت خارجی ایران ایفا کند؛ نقشی که محور اصلی آن، بندر کاسپین، منطقه آزاد انزلی، شبکه ریلی و دسترسی به بازار کشورهای حاشیه دریای خزر است.

آخرین تحولات در منطقه آزاد انزلی نیز نشانه‌ای از حرکت به سمت توسعه زیرساختی است. در هفته‌های اخیر، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی بر تکمیل پروژه‌های عمرانی تأکید کرده و همزمان توسعه شهرک صنعتی شماره ۳ در اولویت قرار گرفته است. بررسی پروژه‌های بندری، صنعتی و عمرانی نشان می‌دهد سیاست جدید منطقه، تنها افزایش فعالیت‌های تجاری نیست؛ بلکه ایجاد زیرساخت برای جذب سرمایه‌گذاری و تولید نیز دنبال می‌شود.

بندر کاسپین؛ موتور تجارت شمال

مهم‌ترین برگ برنده انزلی، موقعیت بندری آن است. بندر کاسپین در سال‌های اخیر به یکی از محورهای اصلی توسعه تجارت دریایی ایران در خزر تبدیل شده و آمارهای سال جاری نیز از افزایش فعالیت آن حکایت دارد.

بر اساس آمار اعلام شده، در سه ماه نخست سال ۱۴۰۵ صادرات کالا از بندر کاسپین ۳۶ درصد افزایش داشته و واردات نیز رشد ۲۳ درصدی را تجربه کرده است. همچنین مجموع تخلیه و بارگیری کالا در این بندر از ۲۸۳ هزار تن عبور کرده که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۲۹ درصدی را نشان می‌دهد. این ارقام اگرچه هنوز با ظرفیت مطلوب یک بندر بین‌المللی فاصله دارد، اما نشان می‌دهد مسیر تجارت دریایی در شمال کشور در حال فعال تر شدن است.

اهمیت این روند زمانی بیشتر می‌شود که نقش کاسپین را در کریدور شمال-جنوب در نظر بگیریم. این مسیر می‌تواند ایران را از طریق دریای خزر به روسیه و کشورهای شمالی و از سوی دیگر به بنادر جنوبی و بازارهای هند و سایر کشورهای منطقه متصل کند. مدیرعامل منطقه آزاد انزلی نیز بر همین ظرفیت تأکید کرده و دریای خزر را مسیری برای دسترسی ایران به بازار حدود ۳۰ میلیون نفری اوراسیا دانسته است.

ریل، حلقه تکمیل تجارت

اما بندر بدون شبکه حمل‌ونقل کارآمد نمی‌تواند به هاب تجاری تبدیل شود. مزیت مهم انزلی در شرایط فعلی، اتصال بندر کاسپین به شبکه ریلی کشور است؛ موضوعی که در ماه‌های اخیر بیش از گذشته

گزارش کوتاه

بوشهر؛ اقتصاد بزرگ، زیرساخت‌های عقب‌مانده



تجارت جهان

بوشهر در روزهای اخیر بار دیگر در کانون وعده‌های اقتصادی قرار گرفته است؛ از راه‌اندازی منطقه آزاد و توسعه صادرات تا جذب سرمایه‌گذاری، اما فاصله میان ظرفیت‌های بزرگ استان و زیرساخت‌های موجود همچنان پررشی جدی است.

استان بوشهر سال‌هاست با یک تناقض اقتصادی بزرگ روبه‌روست؛ از یک سو یکی از مهم‌ترین مراکز انرژی، تجارت دریایی و صادرات کشور محسوب می‌شود و از سوی دیگر، بخش قابل توجهی از ظرفیت‌های آن هنوز نتوانسته به توسعه متوازن و پایدار برای مردم استان تبدیل شود. تازه‌ترین اظهارات

مسئولان نیز نشان می‌دهد که بخش مهمی از برنامه‌های اقتصادی بوشهر همچنان در مرحله وعده و مطالبه قرار دارد.

یکی از مهم‌ترین موضوعات روز بوشهر، منطقه آزاد تجاری ـ صنعتی این استان است. مسئولان استان تأکید کرده‌اند که این منطقه می‌تواند به قطب تولید، تجارت و صادرات تبدیل شود و تعاملات تجاری با کشورهای همسایه را افزایش دهد. با این حال، استاندار بوشهر اخیراً بر ضرورت ورود هرچه سریع‌تر منطقه آزاد به فاز عملیاتی و تکمیل زیرساخت‌های آن تأکید کرده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد تصویب و ایجاد یک عنوان قانونی، به‌تنهایی برای تبدیل شدن بوشهر به یک هاب تجاری کافی نیست. بوشهر از موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای برخوردار است و تجارت با کشورهای منطقه، آبریزان، خرما و دیگر محصولات تولیدی می‌تواند بخشی از اقتصاد غیرنفتی استان را تقویت کند. با این حال، فعالان اقتصادی

همچنان بر ضرورت حضور مؤثرتر بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی و توسعه مسیرهای صادراتی تأکید دارند. رئیس اتاق بازرگانی بوشهر نیز حضور فعالان اقتصادی استان در تشکل‌های ملی را عاملی برای شتاب گرفتن صادرات دانسته است. مشکل اصلی اینجاست که اقتصاد بوشهر هنوز تا حد زیادی به صنایع بزرگ انرژی وابسته است. این وابستگی اگرچه درآمد و اشتغال ایجاد می‌کند، اما به‌تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای بلندمدت استان باشد. توسعه صنایع پایین‌دستی، تقویت بنگاه‌های کوچک و متوسط و فراهم کردن امکان حضور واقعی بخش خصوصی در زنجیره تولید، مسیری است که می‌تواند اقتصاد استان را از وابستگی صرف به نفت و گاز فاصله دهد.

در حوزه مسکن نیز تازه‌ترین گزارش‌ها از ورود ۵۶۰۰ واحد نهضت ملی مسکن در بوشهر به مرحله ساخت حکایت دارد. این خبر در شرایطی منتشر شده که تأمین مسکن

مناسب همچنان یکی از دغدغه‌های جدی خانوارهاست. در حوزه انرژی نیز اجرای طرح «مختاب» و ساماندهی انشعابات غیرمجاز در بوشهر به باگشت ۱۳۳ میلیون کیلووات‌ساعت انرژی هدررفته به شبکه برق استان منجر شده است. این اتفاق نشان می‌دهد بخشی از مشکلات انرژی نه صرفاً به کمبود تولید، بلکه به ضعف مدیریت مصرف و شبکه نیز مربوط است.

بوشهر برای جهش اقتصادی بیش از هر چیز به عبور از مرحله شعار نیاز دارد. منطقه آزاد، اقتصاد دریامحور، صادرات و سرمایه‌گذاری زمانی به توسعه واقعی تبدیل می‌شوند که زیرساخت، حمل‌ونقل، خدمات، مسکن و مشارکت بخش خصوصی هم‌زمان تقویت شوند. در غیر این صورت، بوشهر همچنان استانی با ظرفیت‌های عظیم و سهمی کمتر از توان واقعی خود در اقتصاد کشور باقی خواهد ماند.

گزارش کوتاه

قصر شیرین؛ فرصت‌هایی که معطل مانده‌اند



تجارت جهان

قصرشیرین در آستانه تبدیل‌شدن به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجاری ایران با عراق قرار دارد، اما فاصله میان ظرفیت‌های این شهرستان مرزی و آنچه در عمل محقق شده، همچنان قابل توجه است.

قصرشیرین بار دیگر در مرکز توجه قرار گرفته است؛ این‌بار نه فقط به‌عنوان مسیر عبور زائران اربعین، بلکه به‌عنوان منطقه‌ای که قرار است بخشی از ظرفیت تجارت ایران و عراق را به دوش بکشد. تازه‌ترین خبرها از این شهرستان نشان می‌دهد منطقه آزاد تجاری ـ صنعتی

قصرشیرین در مسیر تکمیل زیرساخت‌ها و جذب سرمایه‌گذار قرار گرفته و حتی مرحله دوم فراخوان انتخاب شرکت‌های واردکننده خودرو برای شهریورماه برنامه‌ریزی شده است.

اما مسئله اصلی اینجاست که قصرشیرین سال‌هاست با وعده تبدیل‌شدن به قطب تجارت مرزی شناخته می‌شود و هنوز بخش مهمی از ظرفیت آن در حد برنامه و طرح باقی مانده است. تصویب منطقه آزاد به‌تنهایی نمی‌تواند اقتصاد یک شهرستان مرزی را متحول کند؛ زمانی می‌توان از توسعه سخن گفت که زیرساخت، سرمایه‌گذاری، حمل‌ونقل و فرآیندهای گمرکی هم‌زمان با یکدیگر پیش بروند.

مرز خسروی در ماه‌های اخیر بیشتر با اخبار اربعین شناخته شده است. این مرز برای پذیرش بیش از ۲ میلیون زائر در اربعین ۱۴۰۵ اعلام آمادگی کرده و در

هفته‌های گذشته نیز صدها هزار تردد در آن ثبت شده است. خدمات آب، برق و سایر زیرساخت‌های خدماتی نیز برای روزهای باگشت زائران پایدار اعلام شده است.

با این حال، تقلیل نقش خسروی به یک گذرگاه زیارتی، بخشی از ظرفیت اقتصادی آن را نادیده می‌گیرد. این مرز می‌تواند در تجارت ایران و عراق نیز نقش پررنگ‌تری داشته باشد. حتی در تیرماه، ایران و عراق برای ساماندهی تردد کامیون‌های صادراتی در خسروی به توافق رسیدند؛ اقدامی که نشان می‌دهد گره‌های لجستیکی همچنان یکی از مسائل اصلی این مرز است.

چالش قصرشیرین کمبود ظرفیت نیست، بلکه تبدیل ظرفیت به فعالیت اقتصادی پایدار است. منطقه آزاد قصرشیرین زمانی می‌تواند به موتور رشد غرب کرمانشاه تبدیل شود که

تنها به واردات، مراکز تجاری و خدمات محدود شود، اثر آن بر اقتصاد محلی پایدار نخواهد بود. مزیت واقعی زمانی شکل می‌گیرد که سرمایه‌گذار در منطقه تولید کند، محصول را صادر کند و برای نیروی کار محلی اشتغال ایجاد شود.

از این منظر، توسعه شهرک‌های صنعتی در کنار بندر کاسپین می‌تواند یک مزیت مهم برای انزلی باشد. نزدیکی واحدهای تولیدی به بندر، هزینه انتقال مواد اولیه و محصول نهایی را کاهش می‌دهد و امکان دسترسی سریع‌تر به بازارهای صادراتی را فراهم می‌کند.

فرصت‌های تازه برای سرمایه‌گذاری

در کنار تجارت و صنعت، گردشگری نیز همچنان یکی از ظرفیت‌های مهم بندرانزلی است. منطقه آزاد انزلی در تابستان امسال ساعت فعالیت مراکز تجاری و گردشگری خود را تا ساعت ۲ بامداد افزایش داده است؛ اقدامی که با هدف افزایش فعالیت اقتصادی و استفاده بیشتر از ظرفیت گردشگری منطقه انجام شده است.

ترکیب گردشگری، تجارت، صنعت و حمل‌ونقل می‌تواند به انزلی یک اقتصاد چندلایه بدهد؛ اقتصادی که تنها به یک بخش وابسته نباشد. وجود ساحل، تالاب، بازارهای تجاری، بندر، منطقه آزاد و نزدیکی به مسیرهای بین‌المللی، مجموعه‌ای از ظرفیت‌ها را در اختیار این شهر قرار داده است.

با این حال، تبدیل این ظرفیت‌ها به رشد پایدار نیازمند استمرار سرمایه‌گذاری و هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف است. کمبود کشتی‌های تخصصی و نبود خطوط منظم کشتیرانی در دریای خزر همچنان از چالش‌های تجارت دریایی منطقه به شمار می‌رود. بنابراین افزایش ظرفیت بندری بدون توسعه ناوگان و خطوط منظم دریایی نمی‌تواند تمام ظرفیت‌های کاسپین را فعال کند.

فرصت بزرگ، مسئولیت بزرگ‌تر

انزلی امروز بیش از گذشته در نقطه‌ای قرار گرفته که می‌تواند از موقعیت جغرافیایی خود درآمد اقتصادی خلق کند. رشد صادرات بندر کاسپین، توسعه زیرساخت ریلی، هدف‌گذاری افزایش ظرفیت لجستیکی، توسعه شهرک‌های صنعتی و گسترش تعامل با کشورهای منطقه، مجموعه‌ای از نشانه‌های مثبت برای آینده این شهر است. اما مزیت جغرافیایی به‌تنهایی توسعه نمی‌آورد. آنچه می‌تواند انزلی را به یک قطب واقعی تجارت تبدیل کند، اتصال همه این ظرفیت‌ها به یکدیگر است. بندر باید به ریل وصل باشد، ریل به بازار، صنعت به بندر و سرمایه‌گذار به یک محیط باثبات و قابل پیش‌بینی.

اگر این زنجیره تکمیل شود، انزلی می‌تواند از یک بندر مهم در شمال ایران به یکی از گره‌های اصلی تجارت منطقه‌ای کشور تبدیل شود؛ گرهی که نه فقط برای گیلان، بلکه برای اقتصاد ملی و مسیرهای تجاری ایران با اوراسیا اهمیت خواهد داشت.