

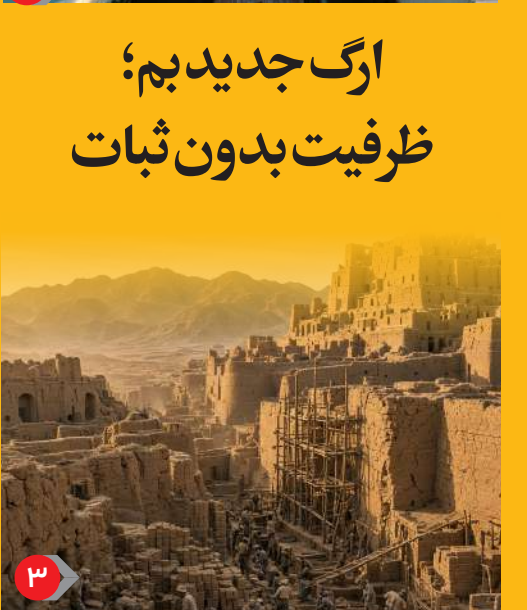


تجارت جهان

شماره ۲۰۰

روزنامه الکترونیکی

چهارشنبه ۴ شهریور ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۲۰۰ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



تجارت جهانی بررسی می کند کاهش سریالی صادرات از مناطق آزاد در چند سال اخیر

تجارت جهانی گزارش می کند انزلی و جهش دریا محور

بین الملل

اف تی زی ۱۸۳ به تجهیزات نیمه رسانا، مجهز می شود!

تجارت جهان در اتاق های آرام وزارت بازرگانی آمریکا، جایی که اعلان های رسمی فدرال رجیستر هر روز منتشر می شوند، یک خط کوتاه روز دوشنبه توجه کسانی را جلب کرد که زنجیره تأمین نیمه رسانا را دنبال می کنند. Foreign-Trade Zone شماره ۱۸۳ در تگزاس اعلام کرد که شرکت Ichor Systems درخواست فعالیت تولیدی جدید برای ساخت تجهیزات نیمه رسانا در تأسیسات خود در آستین را ثبت کرده است. این خبر در ظاهر یک روال اداری است، اما در بافت سیاست تجاری کنونی آمریکا، معنایی فراتر از یک مجوز پیدای می کند.

Ichor Systems شرکتی است که سیستم های انتقال سیالات و گازهای فوق خالص را برای کارخانه های تولید تراشه می سازد؛ قطعاتی که بدون آن ها خطوط تولید پیشرفته از کار می افتند. درخواست این شرکت برای بهره مندی از مزایای منطقه تجارت خارجی، در شرایطی مطرح می شود که تعرفه های گسترده و تلاش برای بازگرداندن تولید به خاک آمریکا، بسیاری از تولیدکنندگان را به بازنگری در زنجیره تأمین واداشته است. مناطق تجارت خارجی به شرکت ها اجازه می دهند کالاهای وارداتی را بدون پرداخت فوری عوارض نگهداری، مونتاژ یا حتی تولید کنند و عوارض را تنها زمانی بپردازند که محصول نهایی وارد بازار داخلی شود یا آن را بدون عوارض دوباره صادر کنند. آستین در سال های اخیر به یکی از قطب های نوظهور صنعت نیمه رسانا تبدیل شده است. حضور شرکت هایی مانند سامسونگ و تگزاس اینسترومنتس، همراه با حمایت های ایالتی و فدرال، این شهر را به مقصدی جذاب برای سرمایه گذاری تبدیل کرده. اما واقعیت این است که حتی در قلب تگزاس، بسیاری از مواد اولیه و قطعات کلیدی هنوز از آسیای می آیند. برای شرکتی مانند Ichor، که محصول نهایی اش خود بخشی از زنجیره پیچیده تولید تراشه است، امکان تعویق عوارض و انعطاف در مدیریت موجودی می تواند تفاوت میان حاشیه سود قابل قبول و فشار هزینه ای باشد. با این حال، کارشناسان تجارت هشدار می دهند که تکیه بیش از حد به مناطق تجارت خارجی ممکن است نشانه ای از ناپایداری سیاست های تجاری باشد. در حالی که دولت فعلی بر بازگرداندن تولید تأکید می کند، بسیاری از شرکت ها هنوز در حال تطبیق با نوسان تعرفه ها هستند. لایحه هایی مانند Foreign-Trade Zone Export Enhancement Act که اخیراً مورد حمایت برخی سناتورهای جمهوری خواه قرار گرفته، نشان می دهد که حتی مدافعان سیاست های حمایتی نیز به دنبال اصلاحات جزئی برای حفظ رقابت پذیری تولیدکنندگان آمریکایی در چارچوب توافق هایی مانند USMCA هستند. اعلان امروز Ichor Systems از FTZ ۱۸۳ شاید خبر بزرگی نباشد، اما بخشی از تصویری بزرگ تر است: صنعتی که همزمان تحت فشار بازسازی داخلی و وابستگی به زنجیره های جهانی قرار دارد. در آستین، جایی که آسمان خراش های جدید و کارخانه های نیمه رسانا در کنار هم رشد می کنند، این درخواست های اداری یادآوری می کنند که موفقیت در تولید پیشرفته نه فقط به فناوری و سرمایه، بلکه به جزئیات خشک مقررات گمرکی نیز وابسته است.

به عبارت دیگر

آینده یزد زیر فشار زیر ساخت

نشان می دهد مسئله آب یزد صرفاً کمبود مقطعی یا خشکسالی نیست؛ بلکه نتیجه سال ها فشار بر منابع زیرزمینی است. در چنین شرایطی، هر طرح توسعه صنعتی باید با یک سؤال اساسی همراه باشد: منبع پایدار آب و انرژی آن کجاست؟ سال ها است صنعت و معدن یکی از موتورهای اصلی اقتصاد یزد محسوب می شوند، اما اگر توسعه صنعتی بدون توجه به ظرفیت اکولوژیک منطقه ادامه پیدا کند، هزینه های آن در نهایت به جامعه و محیط زیست منتقل خواهد شد.

در حوزه انرژی البته نشانه هایی از تغییر مسیر دیده می شود. روز گذشته نیروگاه خورشیدی ۸۰ مگاواتی جامتanol در استان با سرمایه گذاری حدود ۵۵۰۰ میلیارد تومان افتتاح شد؛ اقدامی که می تواند بخشی از فشار شبکه برق را کاهش دهد. اما یک نیروگاه خورشیدی، هر چند مهم، نمی تواند به تنهایی مسئله ناترازی برق و فرسودگی زیرساخت را حل کند.

در بخش آب نیز اصلاح و بازسازی حدود ۱۰ هزار و ۹۰۰ متر از خطوط انتقال و شبکه توزیع آب در شهرستان خاتم انجام شده است. این اقدامات ضروری اند، اما پرسش بزرگ تر همچنان پابرجاست: آیا سرعت اصلاح زیرساخت با سرعت تشدید بحران برابری می کند؟

یزد اکنون به جای پروژه محوری صرف، به سیاست گذاری یکپارچه نیاز دارد؛ سیاستی که آب، برق، صنعت، کشاورزی و توسعه شهری را جدا از یکدیگر نبیند. ادامه مسیر فعلی می تواند استان را وارد چرخه ای کند که در آن هر پروژه جدید، پیش از آنکه فرصت اقتصادی ایجاد کند، فشار بیشتری بر منابع محدود وارد سازد.



نرگس کودرزی
دبیر تحریریه

تجارت جهان یزد در روزهای که هم زمان با بحران آب، خاموشی های برنامه ریزی شده و فشار بر تولید روبه روست، بیش از هر زمان دیگری با یک پرسش جدی مواجه است: توسعه ای که زیرساخت های حیاتی آن توان همراهی ندارند، تا کجا می تواند ادامه پیدا کند؟

یزد در آغاز شهریور ۱۴۰۵ با تصویری دوگانه روبه روست؛ از یک سو افتتاح پروژه های عمرانی و توسعه ای و سرمایه گذاری در انرژی های تجدیدپذیر، و از سوی دیگر تداوم خاموشی، فشار بر شبکه آب و تشدید نگرانی ها درباره آینده منابع زیرزمینی. در همین روزها، ۱۵۰ پروژه عمرانی و توسعه ای با اعتبار حدود هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان افتتاح یا وارد مرحله اجرا شده و برای حدود ۲۵۰۰ نفر فرصت شغلی پیش بینی شده است.

اما مسئله اینجاست که توسعه فیزیکی لزوماً به معنای توسعه پایدار نیست. تازه ترین گزارش ها از تداوم برنامه مدیریت بار و قطعی برق در استان در هفته نخست شهریور حکایت دارد؛ موضوعی که مستقیماً فعالیت واحدهای تولیدی و خدماتی را تحت تأثیر قرار می دهد.

از طرف دیگر، بحران آب دیگر یک هشدار دوردست نیست. رئیس گروه مطالعات آب های زیرزمینی یزد اعلام کرده افت آبخوان های استان به ۲۸ متر رسیده و برداشت بیش از ظرفیت طبیعی، فرونشست زمین و افزایش شوری برخی آبخوان ها را تشدید کرده است. این ارقام

یادداشت روز

لجستیک ایران در آزمون کریدورها

قزاقستان برای توسعه ترانزیت ریلی، اصلاح تعرفه ها و تسهیل عبور قطارها نیز دنبال شده و فعال سازی کریدور شمال-جنوب در دستور کار قرار گرفته است. اما مشکل اینجاست که کریدور بدون ریل کافی، پایانه های استاندارد، فرآیندهای گمرکی سریع و تعرفه رقابتی، صرفاً یک عنوان جغرافیایی است و نه یک مسیر تجاری واقعی.

پرونده رشت-آستارا نمونه روشنی از همین ضعف است. این خط ریلی برای تکمیل حلقه ریلی شمال-جنوب اهمیت راهبردی دارد، اما تأخیر در اجرای آن همچنان یکی از نقاط ضعف اصلی این کریدور محسوب می شود. برخی تحلیل ها هشدار داده اند که ادامه این تأخیر می تواند بخشی از بار ترانزیتی را به مسیرهای رقیب، از جمله مسیرهای ترکیه و کریدور ننگرور، سوق دهد.

همزمان، فشارهای ژئوپلیتیکی بر مسیرهای دریایی نیز اهمیت ترانزیت زمینی ایران را افزایش داده است. تحولات اخیر در تنگه هرمز و کاهش شدید عبور کشتی ها، ریسک حمل و نقل دریایی منطقه را بالا برده و شرکت های حمل و نقل را با ضرورت بازنگری در مسیرهای خود مواجه کرده است.

اما همین وضعیت می تواند هم فرصت باشد و هم تهدید. اگر ایران نتواند از مزیت جغرافیایی خود برای ارائه مسیر امن، سریع و قابل پیش بینی استفاده کند، مشتریان ترانزیتی به سرعت مسیرهای جایگزین را انتخاب خواهند کرد.

در این میان، افزایش هزینه های لجستیک نیز مسئله ای جدی است. رشد نرخ ارز مستقیماً هزینه قطعات، ناوگان، حمل و نقل و خدمات لجستیکی را افزایش داده و فشار بیشتری بر فعالان این صنعت وارد کرده است.



شقایق محمدی
روزنامه نگار

تجارت جهان تازه ترین تحولات ترانزیتی نشان می دهد ایران برای تبدیل شدن به گره لجستیکی منطقه، بیش از همیشه به کریدورها و همسایگان چشم دوخته است؛ اما میان قراردادهای جدید، وعده توسعه ریل و واقعیت زیرساختی کشور همچنان فاصله ای جدی وجود دارد.

لجستیک و ترانزیت ایران در هفته های اخیر بار دیگر در مرکز تحولات منطقه ای قرار گرفته است؛ از توسعه همکاری با قزاقستان و پاکستان تا تلاش برای فعال سازی کریدور شمال-جنوب و طراحی مسیرهای شرقی-غربی. با این حال، مسئله اصلی همچنان پابرجاست: ایران درباره ظرفیت های ترانزیتی خود بسیار سخن می گوید، اما در تبدیل این ظرفیت به یک شبکه پایدار، سریع و رقابت پذیر هنوز با موانع جدی روبه روست.

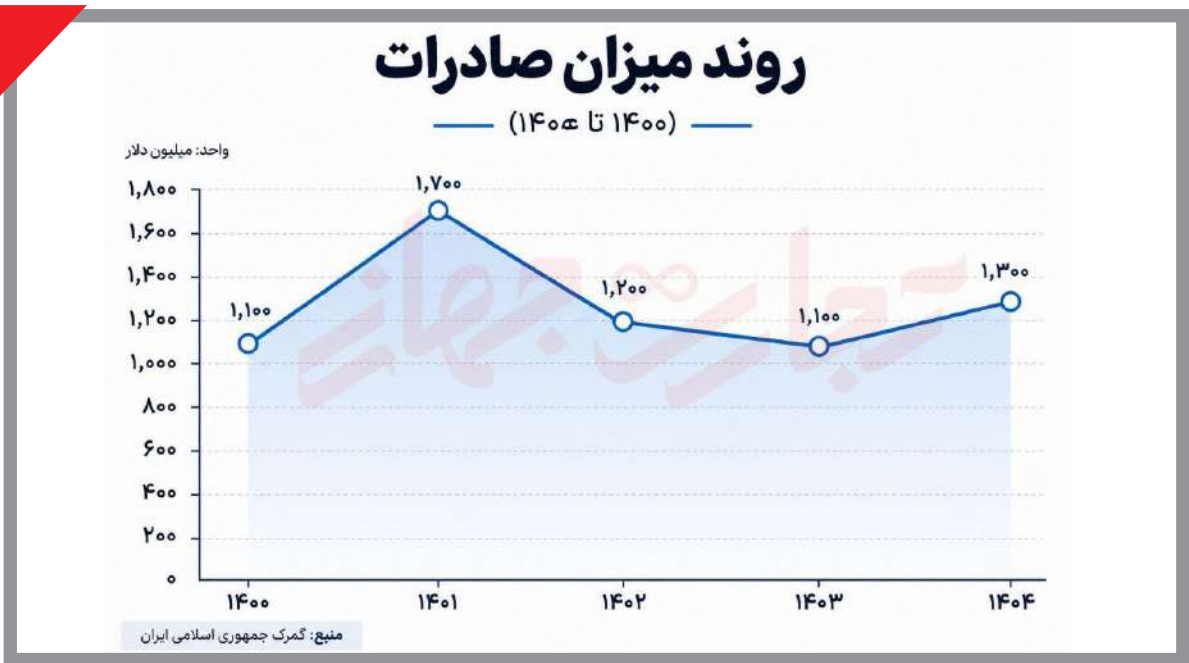
یکی از تازه ترین تحولات، امضای قرارداد ۲۵ میلیون دلاری ایران و قزاقستان برای ایجاد مرکز لجستیکی در بندر شهید رجایی است؛ سرمایه گذاری ای که به عنوان نخستین قرارداد سرمایه گذاری مستقیم خارجی قزاقستان در حوزه لجستیک دریایی ایران معرفی شده است.

این اتفاق از یک سو نشانه ای مثبت برای نقش ایران در زنجیره حمل و نقل آسیای مرکزی است، اما از سوی دیگر یک سؤال مهم ایجاد می کند: آیا چنین پروژه هایی به یک شبکه منسجم متصل می شوند یا صرفاً مجموعه ای از قراردادهای پراکنده باقی می ماند؟

در همین چارچوب، همکاری ایران و

تجارت جهانی بررسی می‌کند

کاهش سریالی صادرات از مناطق آزاد در چند سال اخیر



کشور همچنان اندک است. پس مسئله مناطق آزاد تنها «مثبت یا منفی بودن تراز» نیست؛ مقیاس تجارت و توان ایجاد ظرفیت صادراتی پایدار نیز اهمیت دارد.

❖ مسئله فقط تحریم نیست

توضیح این شکاف رانمی‌توان به یک عامل واحد محدود کرد. تحریم‌ها و محدودیت‌های مالی بدون تردید یکی از مهم‌ترین موانع تجارت خارجی ایران هستند. محدودیت نقل‌وانتقال پول، دشواری ارتباط با شبکه بانکی بین‌المللی، افزایش هزینه بیمه و حمل‌ونقل و ضرورت استفاده از واسطه‌های تجاری، هزینه حضور بنگاه‌های ایرانی در بازارهای خارجی را افزایش داده است.

اما مناطق آزاد اساساً با این ایده شکل گرفتند که بخشی از محدودیت‌های اقتصاد داخلی را کاهش دهند و ایران را به بازارهای منطقه‌ای و جهانی متصل کنند. بنابراین پرسش مهم‌تر این است: مناطق آزاد تا چه اندازه توانسته‌اند در شرایط تحریم، نقش خود را به‌عنوان واسطه اتصال اقتصاد ایران به اقتصاد بین‌الملل حفظ کنند؟ اگر تحریم یک محدودیت بیرونی است، سیاست‌گذار باید بتواند درباره ابزارهای کاهش آثار آن توضیح دهد؛ از توسعه بازارهای جدید و تجارت با کشورهای همسایه گرفته تا ایجاد مسیرهای مالی، توسعه کریدورهای حمل‌ونقل و تقویت زیرساخت‌های لجستیکی. به همین دلیل، تحریم

جغرافیایی با هدف تبدیل شدن به کانون‌های تجارت و صادرات ایجاد شده‌اند، اما در مقیاس کل تجارت خارجی ایران هنوز نقش محدودی دارند. البته پایین بودن سهم به خودی خود به معنای شکست کامل مناطق آزاد نیست. برخی مناطق ممکن است در تولید، خدمات، لجستیک، گردشگری یا صادرات مجدد عملکرد متفاوتی داشته باشند. مسئله اصلی این است که مقیاس عملکرد صادراتی مناطق آزاد با جایگاهی که در سیاست‌گذاری اقتصادی برای آنها تعریف شده، فاصله دارد.

❖ تراز بهتر، اما حجم کوچک‌تر

یکی دیگر از نکات قابل توجه، تفاوت میان وضعیت تراز تجاری مناطق آزاد و کل تجارت غیرنفتی کشور است. در برخی سال‌ها مناطق آزاد توانسته‌اند تراز تجاری بهتری نسبت به تراز کل تجارت غیرنفتی کشور داشته باشند و در سال ۱۴۰۱ عملکرد صادراتی آنها به اوج نسبی خود رسید. اما این مسئله نباید باعث بزرگ‌نمایی عملکرد شود. مثبت بودن یا نزدیک شدن تراز تجاری در یک منطقه کوچک، زمانی اهمیت اقتصادکلان پیدا می‌کند که حجم تجارت نیز به اندازه کافی بزرگ باشد. به بیان دیگر، مناطق آزاد ممکن است از نظر نسبت صادرات به واردات عملکرد مطلوب‌تری داشته باشند، اما چون حجم تجارت آنها در مقایسه با کل اقتصاد کشور محدود است، اثر آنها بر تراز تجاری کل

تجارت جهان رشد صادرات زمانی موفقیت سیاسی محسوب می‌شود که به تحقق اهداف تعیین‌شده منجر شود. بررسی عملکرد صادراتی مناطق آزاد ایران نشان می‌دهد اگرچه صادرات این مناطق در برخی مقاطع افزایش یافته، فاصله میان هدف‌گذاری و عملکرد واقعی همچنان قابل توجه است. این فاصله صرفاً یک مسئله آماری نیست؛ پرسشی عمیق‌تر درباره کیفیت سیاست‌گذاری و حکمرانی اقتصادی مناطق آزاد ایجاد می‌کند.

مناطق آزاد تجاری. صنعتی ایران از ابتدا با اهدافی چون توسعه تولید، جذب سرمایه، گسترش تجارت خارجی و افزایش صادرات ایجاد شدند. در سیاست‌های اقتصاد مقاومتی نیز «گسترش و تسهیل تولید»، «صادرات کالا و خدمات» و «تأمین منابع مالی از خارج» از کارکردهای مورد انتظار این مناطق عنوان شده است. با این حال، روند صادرات نشان می‌دهد میان این اهداف و عملکرد واقعی فاصله وجود دارد.

❖ رشد صادرات، اما عقب‌ماندگی از هدف

داده‌های عملکردی مناطق آزاد نشان می‌دهد صادرات غیرنفتی این مناطق در سال‌های اخیر روندی نوسانی داشته است. صادرات در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۰۱ میلیارد دلار برآورد شده و در سال ۱۴۰۱ به حدود ۱۰۷ میلیارد دلار رسیده است؛ اما در سال ۱۴۰۲ دوباره به حدود ۱۰۲ میلیارد دلار کاهش یافته و در سال ۱۴۰۳ نیز در حدود ۱۰۱ میلیارد دلار قرار گرفته است.

در سال ۱۴۰۴، صادرات مناطق آزاد در ۱۱ ماهه به حدود ۱۰۳۲ میلیارد دلار رسیده که نسبت به دوره مشابه سال قبل رشد نشان می‌دهد. اما اینجا تمایز مهمی وجود دارد: رشد صادرات با تحقق هدف صادراتی یکی نیست.

برای نمونه، در چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۴، صادرات مناطق آزاد از حدود ۳۸۲ میلیون دلار به ۴۰۶ میلیون دلار افزایش یافت (رشد حدود ۶ درصدی). با این حال، این رقم تنها حدود ۶۱ درصد هدف تعیین‌شده برای همان دوره بود. بنابراین حتی زمانی که شاخص صادرات نسبت به سال قبل مثبت است، نمی‌توان صرفاً از روی این رشد درباره موفقیت سیاست صادراتی قضاوت کرد. اگر هدف‌گذاری با سرعت بیشتری افزایش یافته باشد، ممکن است صادرات رشد کند اما عملکرد همچنان از هدف عقب بماند. این همان نقطه‌ای است که تفاوت میان «رشد» و «تحقق سیاست» اهمیت پیدا می‌کند.

❖ سهم کوچک در تجارت غیرنفتی کشور

مقایسه صادرات مناطق آزاد با کل صادرات غیرنفتی کشور تصویر روشن‌تری ارائه می‌دهد. در سال‌های اخیر صادرات غیرنفتی ایران در محدوده ده‌ها میلیارد دلار قرار داشته. در حالی که صادرات مناطق آزاد عمدتاً در محدوده یک تا کمتر از دو میلیارد دلار بوده است. در نتیجه سهم این مناطق از صادرات غیرنفتی کشور همچنان محدود و در حدود چند درصد باقی مانده است.

این موضوع تناقض مهمی ایجاد می‌کند: مناطق آزاد از نظر قانونی و

گزارش کوتاه

دوغارون زیر بار تجارت سنگین



تجارت جهان افزایش ۵۰ درصدی تردد کامیون‌ها و رسیدن رفت‌وآمد ناوگان باری به حدود ۱۷۰۰ دستگاه در روز، از رونق تجارت در دوغارون حکایت دارد؛ اما صف‌های طولانی، فشار بر رانندگان و ضعف زیرساخت‌ها نشان می‌دهد این مرز هنوز نتوانسته رشد تجارت را به بهره‌وری پایدار تبدیل کند.

مرز دوغارون این روزها بیش از همیشه در کانون تجارت ایران و افغانستان قرار گرفته است. تازه‌ترین آمارها از افزایش قابل توجه تردد ناوگان باری در این مرز حکایت دارد؛ رشدی که در نگاه نخست باید یک خبر اقتصادی مثبت تلقی شود، اما وقتی پشت این اعداد صف کامیون‌ها، زمان انتظار و فشار هزینه‌ای بر فعالان حمل‌ونقل قرار می‌گیرد، تصویر چندان امیدوارکننده نیست.

بر اساس گزارش‌های رسمی، تردد ناوگان ایرانی و خارجی در دوغارون طی امسال حدود ۵۰ درصد افزایش یافته و شمار کامیون‌های عبوری به حدود ۱۷۰۰ دستگاه در روز رسیده است. همچنین آمار چهار ماه نخست سال نشان می‌دهد بیش از ۱۱۱ هزار دستگاه کامیون ایرانی و خارجی در این پایانه تردد داشته‌اند؛ صادرات ایران به افغانستان نیز در همین دوره ۷۸ درصد افزایش داشته است.

اما مسئله اصلی اینجاست: آیا زیرساخت‌های دوغارون متناسب با این رشد توسعه یافته‌اند؟

پاسخ فعلی چندان مثبت نیست. افزایش ورود کامیون‌ها در هفته‌های اخیر به شکل‌گیری صف‌های طولانی در مرز منجر

شده است. این صف‌ها فقط یک مشکل ترافیکی نیستند؛ هر ساعت توقف کامیون یعنی افزایش هزینه سوخت، استهلاک، خواب سرمایه و در نهایت افزایش هزینه تجارت.

دوغارون از نظر ظرفیت بالقوه، یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجاری ایران به افغانستان است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد دوغارون اخیراً اعلام کرده این منطقه حدود ۶۰ درصد تجارت ایران و افغانستان را پوشش می‌دهد و سالانه حدود ۲۰۲ میلیون تن کالا به ارزش تقریبی پنج میلیارد دلار از مسیر آن ترانزیت می‌شود.

با چنین ارقامی، انتظار می‌رود دوغارون نه فقط یک گذرگاه مرزی، بلکه یک هاب مدرن لجستیکی باشد. با این حال، استمرار صف‌های کامیونی نشان می‌دهد ظرفیت عملیاتی مرز هنوز با ظرفیت تجاری آن فاصله دارد.

مشکل دیگر، فشار مستقیم بر رانندگان و فعالان حمل‌ونقل است. تجربه توقف‌های طولانی کامیون‌های ایرانی در مسیر افغانستان در سال‌های اخیر نشان داده که هرگونه اختلال در هماهنگی میان دو طرف می‌تواند هزینه سنگینی به ناوگان ایرانی تحمیل کند. در یک مورد، گزارش‌ها از توقف صدها تانکر ایرانی در مرز دو کشور حکایت داشت؛ موضوعی که خسارت مالی و معیشتی قابل توجهی برای رانندگان ایجاد کرد.

از سوی دیگر، توسعه منطقه آزاد دوغارون نباید صرفاً با افزایش آمار سرمایه‌گذاری و وعده جهش اقتصادی سنجیده شود. اگر کالا بیشتر شود اما سرعت عبور کالا افزایش پیدا نکند، نتیجه چیزی جز تراکم بیشتر، هزینه بالاتر و نارضایتی فعالان اقتصادی نخواهد بود.

گزارش کوتاه

خلیج فارس در تله توسعه



تجارت جهان تغییر مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در مردادماه، در حالی رخ داده که این منطقه همچنان با مسئله قدیمی زیرساخت، انرژی، جذب سرمایه واقعی و تبدیل ظرفیت‌های صنعتی به ارزش افزوده پایدار روبه‌رواست؛ چالش‌هایی که با وعده‌های توسعه‌ای حل نمی‌شوند.

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در روزهای اخیر بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته است. مهم‌ترین تحول تازه، انصاب علی‌کمالی به عنوان مدیرعامل جدید منطقه با حکم رئیس هیأت عامل ایمنیدرودر

۲۱ مرداد ۱۴۰۵ است؛ تغییری که پس از حدود سه سال مدیریت محمدرضا پیرحسینلو اتفاق افتاد. در نخستین روزهای مدیریت جدید نیز بازدید از واحدهای منطقه و تغییرات مدیریتی در دستور کار قرار گرفته است.

اما پرسش اصلی اینجاست: آیا تغییر مدیرعامل می‌تواند مشکلات ساختاری منطقه را تغییر دهد؟

منطقه ویژه خلیج فارس از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی هرمزگان است و بخش قابل توجهی از صنایع بزرگ استان در این محدوده مستقر شده‌اند. موقعیت جغرافیایی، دسترسی به دریا و ظرفیت‌های بندری، در کنار حضور صنایع فولادی و معدنی، به منطقه یک مزیت کم‌نظیر داده است.

با این حال، مزیت جغرافیایی به‌تنهایی

تضمین‌کننده توسعه نیست. یکی از چالش‌های جدی سال‌های گذشته، زیرساخت انرژی بوده است. حتی در پروژه‌های توسعه‌ای، تأمین برق به عنوان یکی از موانع مطرح شده و پیش‌تر اعلام شده بود که برق‌رسانی کامل به سایت توسعه به زمان قابل توجهی نیاز دارد.

این مسئله امروز اهمیت بیشتری دارد. صنایع معدنی و فلزی، برخلاف بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی، به برق و گاز پایدار وابسته‌اند و کوچک‌ترین اختلال در انرژی می‌تواند تولید، صادرات و سرمایه‌گذاری را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین اگر قرار است منطقه به یک قطب صنعتی رقابت‌پذیر تبدیل شود، توسعه خطوط تولید بدون توسعه همزمان زیرساخت انرژی، آب و لجستیک عملاً می‌تواند ظرفیت‌های جدید را به بار اضافی برای

نباید به توضیحی تبدیل شود که تمام ضعف‌های داخلی را ببوشاند.

❖ تعهد ارزی؛ جایی که سیاست‌ها با یکدیگر برخورد می‌کنند

یکی دیگر از عوامل مؤثر بر عملکرد صادراتی، سیاست تعهد ارزی است. دولت از یک سو افزایش صادرات را مطالبه می‌کند و از سوی دیگر صادرکننده را به بازگرداندن ارز حاصل از صادرات در چارچوب مقررات رسمی ملزم می‌کند. اصل بازگشت ارز برای مدیریت منابع ارزی کشور قابل درک است، اما مسئله زمانی ایجاد می‌شود که فرایند رفع تعهد، نرخ‌های مورد قبول، محدودیت‌های معاملاتی و تغییرات مقرراتی، هزینه و ریسک صادرات را افزایش دهد.

در چنین شرایطی میان سیاست تجاری و سیاست ارزی احتمال تعارض ایجاد می‌شود: سیاست تجاری خواهان افزایش صادرات است، در حالی که برخی ابزارهای سیاست ارزی ممکن است انگیزه یا توان صادرکننده را کاهش دهند. بنابراین ارزیابی عملکرد مناطق آزاد فقط با شمارش دلارهای صادراتی ممکن نیست؛ باید پرسید آیا مجموعه سیاست‌های ارزی، تجاری و گمرکی در کنار یکدیگر، محیطی مساعد برای فعالیت صادرکننده ایجاد کرده‌اند یا خیر.

❖ سرمایه‌گذاری؛ حلقه مفقوده صادرات پایدار

صادرات پایدار بدون تولید پایدار امکان‌پذیر نیست. مناطق آزاد قرار بود با جذب سرمایه داخلی و خارجی، ظرفیت تولید را افزایش دهند و از این مسیر به پایگاه‌های صادراتی تبدیل شوند. اما نااطمینانی اقتصادی، تحریم، دشواری انتقال سرمایه، تغییرات مقرراتی و ضعف برخی زیرساخت‌ها، ظرفیت مناطق برای تبدیل شدن به پایگاه تولید صادرات محور را محدود کرده است.

حتی برنامه‌های دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد نیز بر رفع موانع قانونی، تقویت مزیت‌های رقابتی، افزایش مشوق‌های سرمایه‌گذاری و ارتقای جذابیت اقتصادی مناطق تأکید دارد. بنابراین مسئله صادرات از کارخانه شروع می‌شود و به مرز ختم می‌شود؛ اما در تمام این زنجیره، کیفیت سیاست‌گذاری تعیین‌کننده است. سرمایه‌گذاری خارجی نیز زمانی برای صادرات اهمیت دارد که به ایجاد ظرفیت تولید، انتقال فناوری، اشتغال و اتصال به بازارهای خارجی منجر شود؛ نه اینکه صرفاً به ثبت سرمایه یا ایجاد شرکت محدود بماند.

❖ لجستیک؛ حلقه اتصال منطقه آزاد به جهان

موقعیت جغرافیایی بسیاری از مناطق آزاد ایران یک مزیت بالقوه است؛ از ارس و ماکو در شمال غرب تا انزلی در شمال و چابهار و قشم در جنوب. اما مزیت جغرافیایی زمانی به مزیت تجاری تبدیل می‌شود که زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بندر، جاده، ریل، انبارداری و خدمات لجستیکی متناسب با آن وجود داشته باشد. در غیر این صورت، منطقه آزاد ممکن است روی کاغذ در نقطه‌ای استراتژیک قرار گرفته باشد، اما در عمل نتواند کالا را با هزینه و زمان رقابتی به بازار خارجی برساند.

شبهه تبدیل کند.

از سوی دیگر، سابقه سرمایه‌گذاری در منطقه نشان می‌دهد ظرفیت جذب سرمایه وجود دارد. برای نمونه، در گزارش‌های پیشین از فعالیت ۲۲ شرکت با سرمایه‌گذاری بیش از ۴۰۷ میلیارد دلار و همچنین ده‌ها پروژه در حال ساخت سخن گفته شده است. اما فاصله میان «سرمایه‌گذاری اعلام‌شده» و «پروژه‌ای که به تولید پایدار می‌رسد» همچنان باید جدی گرفته شود.

نکته مهم‌تر، ضرورت حرکت از خام‌فروشی و تولید محصولات پایه به سمت زنجیره‌های پایین‌دستی است. منطقه ظرفیت آن را دارد که تنها محل تولید فولاد، آلومینیوم و مواد اولیه نباشد؛ بلکه به مرکز تولید محصولات با ارزش افزوده بالاتر تبدیل شود.

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس آماده جهش صادراتی است



اعلام شده، به طور متوسط روزانه ۱۸۰ کامیون از گمرک جلفا خارج و ۱۲۰ کامیون وارد کشور می شوند؛ یعنی حدود ۳۰۰ کامیون در روز از این گذرگاه تردد دارند.

این ارقام نشان می دهد جلفا دیگر یک مرز حاشیه ای نیست. افزایش فشار بر مسیرهای تجاری جنوب کشور و اهمیت روزافزون ارتباط ایران با قفقاز و اوراسیا، جایگاه شمال غرب را تقویت کرده است. از سوی دیگر، در تیرماه امسال تفاهم نامه ای میان سازمان منطقه آزاد ارس و راه آهن برای توسعه زیرساخت های حمل و نقل ریلی جلفا امضا شد. هدف این همکاری، نوسازی و توسعه ناوگان ریلی و افزایش ظرفیت حمل مسافر، ترانزیت و صادرات کالا عنوان شده است. همچنین ارتقای جایگاه ایستگاه بین المللی جلفا به عنوان یک محور لجستیکی در دستور کار قرار گرفته است.

اگر این برنامه ها به نتیجه برسد، جلفا می تواند از یک نقطه عبوری به یک مرکز لجستیکی تبدیل شود؛ تفاوتی که از نظر اقتصادی بسیار مهم است. در مدل عبوری، درآمد عمدتاً از تردد کالا به دست می آید، اما در مدل هاب لجستیکی، انبارداری، بسته بندی، بازرگری، تخلیه، تعمیرات، خدمات حمل و نقل و خدمات مالی و گمرکی نیز به زنجیره درآمد منطقه اضافه می شود.

کریدور ارس؛ فرصت بزرگ شمال غرب

گزارش کوتاه

ارگ جدید بم؛ ظرفیت بدون ثبات



خودروی وارداتی در منطقه ویژه اقتصادی بم بلا تکلیف مانده بودند و با ورود دستگاه قضایی، مسیر ترخیص آنها تسهیل شد. همچنین گزارش های جدیدتر از تلاش برای رفع موانع تولید و فعالیت خودروسازان منطقه حکایت دارد. این وضعیت برای منطقه ای با چنین ابعاد صنعتی قابل چشم پوشی نیست. اگر قرار است ارگ جدید به یک قطب واقعی خودروسازی تبدیل شود، نمی توان توسعه را فقط با افزایش تعداد کارخانه ها با اعلام ظرفیت های تولید سنجید. مسئله اصلی، ثبات زنجیره تأمین، دسترسی به ارز، تأمین قطعات، زیرساخت، سرمایه در گردش و مهم تر از همه، امکان برنامه ریزی بلندمدت برای تولیدکننده است.

در همین حال، برنامه افزایش ظرفیت تولید نیز با جدیت دنبال می شود. ظرفیت فعلی منطقه حدود ۳۵۰ هزار

تجارت جهان

ارگ جدید بم در حالی قرار است به یکی از قطب های بزرگ خودروسازی کشور تبدیل شود که هم زمانی خبرهای توسعه تولید با هشدار درباره تعدیل نیرو، مشکلات ترخیص خودرو و موانع کسب و کار، نشان می دهد فاصله میان «ظرفیت روی کاغذ» و «تولید پایدار» همچنان جدی است.

منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم بار دیگر در مرکز توجه صنعت خودرو قرار گرفته است؛ منطقه ای که اکنون هفت کارخانه خودروسازی، ده ها واحد قطعه سازی، بیش از ۱۶۰ واحد صنعتی و حدود ۲۵۰ سردخانه دارد و بنا بر اعلام مسئولان، بیش از ۲۲ هزار نفر در آن به صورت مستقیم مشغول به کار هستند. با این حال، تصویر ارگ جدید فقط تصویر خطوط تولید و سرمایه گذاری نیست. در ماه های اخیر، موضوع تعدیل نیرو و ضرورت صیانت از اشتغال در این منطقه به یکی از دغدغه های اصلی مدیریت شهرستان تبدیل شده است. این مسئله یک تناقض جدی را نشان می دهد: منطقه ای که از آن به عنوان موتور اشتغال شرق کرمان یاد می شود، هنوز در برابر نوسان تولید و مشکلات بنگاه ها آسیب پذیر است.

از سوی دیگر، ماجرای خودروهای دپو شده نیز نشان داد که بخشی از ظرفیت ارگ جدید به جای آنکه در چرخه تولید و تجارت فعال باشد، گرفتار پیچیدگی های اداری شده است. در سال گذشته، هزاران

صادرات غیرنفتی کشور محسوب می شود. اهمیت این بخش زمانی بیشتر می شود که سرمایه گذاری صنعتی با ظرفیت های ترانزیتی منطقه پیوند بخورد. ارس می تواند برای تولیدکننده ای که بازار هدفش در قفقاز، روسیه یا سایر کشورهای اوراسیاست، صرفاً محل تولید نباشد؛ بلکه نقطه ای برای تولید، بسته بندی، ذخیره سازی و صادرات نیز باشد. این مدل می تواند مزیت رقابتی منطقه را افزایش دهد و سرمایه گذار را از یک فعالیت صرفاً محلی به زنجیره ای منطقه ای متصل کند. در همین حال، استاندار آذربایجان شرقی نیز اخیراً با اشاره به ظرفیت های ارس در جذب سرمایه گذاری، بر تقویت زیرساخت های تسهیل گری برای بخش خصوصی تأکید کرده است. همچنین شعبه جلفای اتاق بازرگانی تبریز در حال تقویت ساختار خود است؛ اقدامی که می تواند ارتباط فعالان اقتصادی منطقه با شبکه تجارت و سرمایه گذاری کشور را افزایش دهد.

فرصت هست؛ سرعت مهم تر است

با وجود این چشم انداز مثبت، موفقیت ارس به یک عامل تعیین کننده وابسته است: سرعت توسعه زیرساخت ها. وقتی روزانه حدود ۳۰۰ کامیون از مرز جلفا عبور می کنند، کوچک ترین گلوگاه در گمرک، جاده، راه آهن یا خدمات لجستیکی می تواند هزینه تجارت را افزایش دهد. مسئولان گمرکی نیز نسبت به ضرورت تجهیز و توسعه زیرساخت های مرزی هشدار داده اند و تأکید کرده اند که افزایش ترافیک بدون توسعه امکانات، می تواند به کندی تجارت منجر شود.

بنابراین آینده ارس فقط با افزایش تعداد واحدهای صنعتی یا رشد تولید گلخانه ای رقم نمی خورد. ارس زمانی می تواند به یک قطب واقعی تجارت منطقه ای تبدیل شود که جاده، ریل، گمرک، انبار، خدمات مالی و زنجیره صادراتی آن همزمان توسعه پیدا کند. در چنین شرایطی، ارس می تواند یکی از نمونه های موفق تبدیل «موقعیت جغرافیایی» به «مزیت اقتصادی» باشد. نزدیکی به بازارهای قفقاز، دسترسی به مسیرهای اوراسیا، ظرفیت صنعتی، تولید گلخانه ای و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین المللی، مجموعه ای از مزیت ها را در اختیار این منطقه قرار داده است. اکنون مسئله اصلی دیگر اثبات ظرفیت ارس نیست؛ ظرفیت آن طی سال های گذشته خود را نشان داده است. مسئله اصلی، تبدیل این ظرفیت به درآمد پایدار، صادرات با ارزش افزوده بالا و اشتغال ماندگار است.

اگر توسعه زیرساخت های ریلی و جاده ای، تسهیل تجارت و تکمیل زنجیره های تولید با همین شتاب ادامه پیدا کند، ارس می تواند از یک منطقه آزاد مرزی به یکی از دروازه های اصلی اقتصاد ایران به سمت قفقاز و اوراسیا تبدیل شود؛ مسیری که در شرایط جدید تجارت منطقه ای، ارزش آن برای اقتصاد کشور بیش از گذشته آشکار شده است.

گزارش کوتاه

سیرجان؛ ثروت معدنی، زیرساخت فرسوده



و انتقال آب می تواند بخشی از نیاز صنایع را پاسخ دهد، اما پرسش اساسی درباره هزینه، پایداری و سهم واقعی صنعت و شهروندان از منابع آب همچنان پابرجاست. در شرایطی که بحران آب در استان کرمان تشدید شده، توسعه صنایع آب بر بدون یک برنامه شفاف برای تأمین پایدار منابع، می تواند هزینه های اجتماعی و زیست محیطی سنگینی ایجاد کند. در حوزه معدن نیز چالش ها تنها به برق و آب محدود نمی شود. درباره معدن سنگ آهن گهرزمین، گزارش های محلی به کاهش بهره وری ناشی از افزایش عمق استخراج و طولانی تر شدن مسیر جابه جایی سنگ و باطله اشاره کرده اند. این مسئله نشان می دهد حتی معادن بزرگ نیز با نزدیک شدن به مراحل پیچیده تر استخراج، نیازمند سرمایه گذاری جدی در فناوری، ماشین آلات و روش های نوین هستند.

در این میان، خبرهای مربوط به بهره وری شرکت گل گهر و کسب سه سیاست نامه در جشنواره ملی بهره وری، نکته مثبتی است؛ اما نباید موفقیت های بنگاه ها را با حل شدن مشکلات ساختاری منطقه اشتباه گرفت. سیرجان امروز ثروت معدنی قابل توجهی دارد، اما توسعه پایدار صرفاً با افزایش تولید فولاد و استخراج سنگ آهن محقق نمی شود. وقتی برق ناپایدار است، آب به مسئله ای راهبردی تبدیل شده و زیرساخت ها باید هم زمان با توسعه صنعتی رشد کنند، ادامه سیاست «تولید بیشتر» بدون توجه به ظرفیت محیط و زیرساخت، می تواند در بلندمدت به نقطه ضعف همین مزیت اقتصادی تبدیل شود. مسئولان سیرجان اکنون بیش از افتتاح پروژه های جدید، به یک برنامه یکپارچه نیاز دارند؛ برنامه ای که برق، آب، حمل و نقل، محیط زیست و اشتغال محلی را هم زمان ببیند.

تجارت جهان

سیرجان در تازه ترین اخبار همچنان یکی از مهم ترین قطب های معدنی و صنعتی کشور است، اما هم زمانی توسعه تولید با خاموشی، فشار زیرساختی و چالش های آب نشان می دهد فاصله میان ظرفیت اقتصادی این شهر و کیفیت زیرساخت های آن رو به افزایش است. سیرجان در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز خبرهای معدنی و صنعتی کشور قرار گرفته است؛ شهری که بخش قابل توجهی از ظرفیت اقتصادی آن به زنجیره سنگ آهن، فولاد و صنایع وابسته به گل گهر گره خورده است. برگزاری نمایشگاه معدن و صنایع معدنی سیرجان و حضور فعال شرکت های بزرگ منطقه، نشانه ای از تداوم سرمایه گذاری و تلاش برای توسعه زنجیره ارزش است. اما مسئله اصلی اینجاست که آیا رشد ظرفیت تولید، با توسعه زیرساخت های شهری و انرژی سیرجان هم قدم شده است؟ پاسخ اخبار روزهای اخیر چندان امیدوارکننده نیست. گزارش های محلی از استمرار برنامه های خاموشی در سیرجان حکایت دارد؛ موضوعی که برای شهری با چنین حجم بالایی از فعالیت های معدنی و صنعتی، صرفاً یک مشکل خدمانی نیست، بلکه مستقیماً به هزینه تولید، توقف خطوط و کاهش بهره وری منجر می شود. حتی در روزهای اخیر نیز جدول خاموشی احتمالی شهرستان منتشر شده است. از سوی دیگر، مسئله آب همچنان یکی از جدی ترین محدودیت های توسعه در منطقه است. راهکارهایی مانند نمک زدایی

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی و جهش دریامحور



تقویت ارتباط بندر با شبکه راه‌آهن کشور، می‌تواند فاصله میان «ظرفیت بندری» و «ظرفیت واقعی ترانزیت» را کاهش دهد. در صورت تکمیل این زنجیره، انزلی قادر خواهد بود سهم بیشتری از جریان کالا میان روسیه، ایران، آسیای مرکزی و کشورهای پیرامونی را جذب کند.

این موضوع در شرایطی اهمیت بیشتری دارد که تجارت منطقه‌ای به سمت مسیرهای کوتاه‌تر، ترکیبی و متنوع‌تر حرکت کرده است. ایران نیز برای افزایش درآمدهای ترانزیتی خود نیازمند آن است که از ظرفیت بنادر شمالی بیش از گذشته استفاده کند. روسیه یکی از مهم‌ترین بازارهای بالقوه برای اقتصاد انزلی است. نزدیکی جغرافیایی، دسترسی دریایی و ظرفیت بندر کاسپین می‌تواند زمینه‌ساز افزایش مبادلات میان دو کشور باشد.

در هفته‌های اخیر نیز بر توسعه همکاری‌های همه‌جانبه میان منطقه آزاد انزلی و طرف‌های روس تأکید شده است. محور این همکاری‌ها تنها تجارت نیست و موضوعاتی مانند حمل‌ونقل دریایی، گردشگری، روابط اقتصادی و فرهنگی را نیز دربرمی‌گیرد. دیدار مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی با سرکنسول جدید روسیه در گیلان نیز در همین چارچوب انجام شده است.

از سوی دیگر، نمونه‌هایی مانند ورود محموله‌های روسی به بندر

تجارت جهان تازه‌ترین تحولات بندرانزلی و منطقه آزاد انزلی نشان می‌دهد این محدوده در حال عبور از یک مقصد صرفاً تجاری و گردشگری به یک محور مهم لجستیکی، ترانزیتی و اقتصادی در شمال ایران است؛ رشدی که با توسعه بندر کاسپین، تقویت مسیرهای ریلی و جاده‌ای، گسترش همکاری با روسیه و توجه بیشتر به زیرساخت‌های شهری و روستایی، ظرفیت تبدیل شدن انزلی به یکی از کانون‌های اقتصاد دریامحور کشور را افزایش داده است.

بندر انزلی در هفته‌های اخیر بار دیگر در مرکز توجه تحولات اقتصادی شمال کشور قرار گرفته است؛ اما این بار جنس اخبار منتشرشده درباره این شهر تنها به گردشگری، تالاب یا تجارت سنتی محدود نیست. مجموعه‌ای از خبرها درباره بندر کاسپین، توسعه حمل‌ونقل ریلی، افزایش عملیات بندری، گسترش همکاری با روسیه، توسعه شهرک‌های صنعتی و حتی پروژه‌های زیرساختی در روستاهای محدوده منطقه آزاد، تصویری متفاوت از آینده انزلی ترسیم می‌کند.

این روند را می‌توان بخشی از تغییر جایگاه انزلی در اقتصاد ایران دانست؛ شهری که موقعیت جغرافیایی آن در ساحل خزر، دسترسی به بازارهای شمالی و نزدیکی به مسیرهای تجاری اوراسیا، امکان تبدیل شدن به حلقه‌ای اثرگذار در زنجیره تجارت منطقه‌ای را برای آن فراهم کرده است. یکی از مهم‌ترین محورهای تحولات اخیر، رشد فعالیت‌های بندر کاسپین است. براساس گزارش‌های منتشرشده در هفته‌های گذشته، عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر رشد قابل‌توجهی داشته و افزایش حدود ۵۸ درصدی در حجم عملیات، نشانه‌ای از فعال‌تر شدن ظرفیت‌های تجاری آن است. همچنین افزایش پذیرش کانتینرها، توجه به حمل‌ونقل ترکیبی و برنامه‌ریزی برای تأمین ناوگان تخصصی دریایی، از جمله اقداماتی است

که می‌تواند نقش کاسپین را در شبکه حمل‌ونقل کشور تقویت کند.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم بندر کاسپین صرفاً یک بندر محلی نیست. این بندر می‌تواند به عنوان بخشی از شبکه کریدور شمال - جنوب، مسیر ارتباطی ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر، آسیای مرکزی و حتی بازارهای اروپایی را تقویت کند.

فعال شدن ظرفیت‌های ریلی بندر کاسپین برای مسیرهایی از جمله ترکیه، ترکمنستان و قزاقستان نیز از همین منظر اهمیت دارد. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی تأکید کرده است که تکمیل مسیرهای جاده‌ای و ریلی، شرط مهم برای استفاده کامل از ظرفیت این بندر در ترانزیت، تأمین کالاهای اساسی و تجارت منطقه‌ای است.

ریل، حلقه اتصال انزلی

در اقتصاد امروز، داشتن بندر به تنهایی مزیت کافی نیست. بندری موفق است که بتواند کالا را با سرعت، هزینه مناسب و کمترین توقف از کشتی به ریل و جاده منتقل کند. به همین دلیل، توسعه زیرساخت ریلی بندر کاسپین یکی از مهم‌ترین اتفاقات برای آینده اقتصادی انزلی محسوب می‌شود.

برنامه‌ریزی برای ارتقای بهره‌برداری از خطوط ریلی، توسعه ایستگاه و

گزارش کوتاه

توسعه فرودگاه امام؛ میان وعده و واقعیت



تأکید قرار گرفته است.

موضوع فقط ظاهر ترمینال باکیفیت خدمات رفاهی نیست. فرودگاه بین‌المللی، نخستین نقطه تماس بسیاری از مسافران خارجی با کشور است و هر ضعف در فرآیندهای ورود، خروج، حمل‌بار، دسترسی، حمل‌ونقل زمینی و خدمات تجاری می‌تواند تصویری منفی از توان زیرساختی کشور ایجاد کند.

از سوی دیگر، منطقه آزاد شهر فرودگاهی نیز ظرفیت مهمی برای توسعه تجارت دارد. اجرای تخفیف سود بازرگانی تا سقف ۱۵ درصد برای برخی واردات از این منطقه، از جمله خودرو و تلفن همراه، در سال ۱۴۰۵ می‌تواند به افزایش جذابیت اقتصادی آن کمک کند. اما مشوق‌های تجاری زمانی اثرگذار خواهند بود که در کنار آنها زیرساخت‌های لجستیکی، انبارداری، گمرکی و حمل‌ونقل نیز هم‌زمان توسعه پیدا کنند.

عملیات اربعین امسال یک آزمون جدی برای این مجموعه است. پیش‌بینی هزاران پرواز و جابه‌جایی گسترده مسافر، ضرورت مدیریت

تجارت جهان

شهر فرودگاهی امام خمینی در حالی دوباره در کانون توجه قرار گرفته که افزایش پروازها، عملیات اربعین و ظرفیت‌های منطقه آزاد، اهمیت این مجموعه را بیشتر کرده است؛ اما همزمان، انتقادات درباره فاصله زیرساخت‌ها و خدمات با جایگاه واقعی این فرودگاه همچنان پابرجاست.

شهر فرودگاهی امام خمینی در هفته‌های اخیر بیش از هر چیز با حجم بالای عملیات پروازی و برنامه‌ریزی برای جابه‌جایی زائران اربعین خرساز بوده است. بر اساس اعلام مسئولان، برای عملیات اربعین ۱۴۰۵ بیش از ۲۵۰۰ پرواز تا پایان ماه صفر پیش‌بینی شده و حدود هزار درخواست پرواز نیز از سوی شرکت‌های هواپیمایی ثبت شده است. این اعداد در ظاهر نشانه‌ای از ظرفیت بالای فرودگاه است، اما یک پرسش اساسی را هم مطرح می‌کند: آیا زیرساخت‌های شهر فرودگاهی متناسب با این حجم از تردد توسعه یافته است؟

فرودگاه امام خمینی قرار است صرفاً یک پایانه مسافری نباشد. ایده «شهر فرودگاهی» بر ایجاد مجموعه‌ای اقتصادی، لجستیکی، تجاری و حمل‌ونقلی استوار است؛ مجموعه‌ای که بتواند ایران را به یکی از محورهای منطقه‌ای جابه‌جایی مسافر و کالا تبدیل کند. با این حال، انتقادات تازه درباره فاصله فرودگاه با استانداردهای مطلوب خدمات مسافری نشان می‌دهد هنوز میان این هدف و وضعیت موجود فاصله وجود دارد. در همین روزها، ضرورت بازطراحی ترمینال و ارتقای خدمات مسافری نیز مورد

گزارش کوتاه

مریوان؛ مرز پر ظرفیت، شهر کم‌برخوردار



مریوان برای خروج از اقتصاد کم‌عق مرزی، به سرمایه‌گذاری، صنایع تبدیلی، گردشگری حرفه‌ای، خدمات لجستیکی و کسب‌وکارهای محلی نیاز دارد. در غیر این صورت، حتی افزایش تردد از مرز نیز الزاماً به افزایش درآمد خانوارهای مریوانی منجر نخواهد شد.

مریوان از ظرفیت‌های طبیعی و گردشگری قابل‌توجهی برخوردار است و در کنار مرز باشماق می‌تواند مقصدی برای گردشگران داخلی و خارجی باشد. با این حال، توسعه گردشگری بدون تقویت زیرساخت‌های اقامتی، حمل‌ونقل، خدمات شهری و تبلیغات هدفمند، بیشتر به افزایش مقطعی مسافر منجر می‌شود تا شکل‌گیری یک صنعت پایدار. حتی یک حادثه رانندگی اخیر در محور سنندج مریوان که سه حادثه‌دیده بر جای گذاشت، بار دیگر اهمیت ایمنی مسیریاری ارتباطی منطقه را یادآوری کرد.

محدودیت‌های تردد کامیون‌های کشنده در محورهای مریوان سنندج و مریوان سقز، نمونه‌ای از چالش‌هایی است که می‌تواند جریان حمل‌ونقل و تجارت را با اختلال مواجه کند. وقتی جاده، پایانه، خدمات لجستیکی و ظرفیت‌های انبارداری متناسب با حجم تجارت توسعه پیدا نکنند، مزیت مرزی عملاً به عبور کالا محدود می‌شود و ارزش افزوده اصلی در نقطه دیگری شکل می‌گیرد.

در هفته‌های اخیر موضوع امنیت مرزهای مریوان نیز مورد توجه قرار گرفته و فرمانده مرزبانی فراجادر جریان بازدید از مرزهای بانه و مریوان، آمادگی نیروهای مرزی را ارزیابی کرده است. امنیت برای هرگونه فعالیت اقتصادی در مناطق مرزی ضروری است، اما نباید سیاست توسعه در این مناطق صرفاً در تأمین امنیت خلاصه شود.

تجارت جهان

تازه‌ترین تحولات مریوان بار دیگر ظرفیت بالای این شهرستان در تجارت مرزی، گردشگری و ارتباط با اقلیم کردستان را نشان می‌دهد؛ اما تداوم محدودیت‌های زیرساختی، مشکلات حمل‌ونقل و فاصله میان ظرفیت‌های مرزی و منافع اقتصادی مردم، این پرسش را جدی‌تر کرده که چرا مریوان هنوز نتوانسته از موقعیت جغرافیایی خود به یک مزیت پایدار تبدیل شود؟

مریوان در هفته‌های اخیر بار دیگر در کانون تحولات مرزی و اقتصادی کردستان قرار گرفته است. مرز باشماق به عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های ایران با اقلیم کردستان عراق، در جریان اربعین نیز شاهد تردد زائران بود و خدمات حمل‌ونقلی و رفاهی برای این مسیرپیش‌بینی شد. با این حال، مسئله اصلی مریوان فراتر از مدیریت مقطعی تردد زائران است؛ پرسش اساسی این است که آیا زیرساخت‌های این شهر برای تبدیل شدن به یک محور دائمی تجارت منطقه‌ای آماده است؟

مریوان از موقعیتی برخوردار است که می‌تواند آن را به یکی از نقاط مهم تجارت زمینی ایران با عراق تبدیل کند. مسئولان اقتصادی کردستان نیز مرزهای رسمی، کشاورزی و گردشگری را سه موتور اصلی اقتصاد استان معرفی کرده‌اند. اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که داشتن مرز به تنهایی به معنای برخورداری مردم منطقه از ثروت مرزی