



گرمسار؛ توسعه روی خط قرمز آب



کاتوویتسه؛ توسعه زیر سایه تناقض ها



کرمانشاه دروازه صادرات دانش بنیان می شود؛ قصر شیرین کجای این معادله است؟



تجارت جهانی بررسی می کند

کیش، مقصد تازه سرمایه گذاری ایران

تجارت جهانی گزارش می کند

انزلی در آستانه جهش تجاری

بین الملل

سوئز در سایه ناامنی دریایی

تجارت جهان کانال سوئز در سال ۲۰۲۶ نشانه هایی از بازگشت به مسیر عادی نشان داده، اما تداوم ناامنی در دریای سرخ و تغییر رفتار شرکت های کشتیرانی همچنان این شریان حیاتی تجارت جهانی را و درآمدهای مصر را در معرض نوسان نگه داشته است.

کانال سوئز بار دیگر در مرکز معادلات تجارت جهانی قرار گرفته است؛ این بار نه صرفاً به عنوان کوتاه ترین مسیر میان آسیا و اروپا، بلکه به عنوان یکی از مهم ترین شاخص های سنجش امنیت زنجیره تأمین جهانی. تازه ترین داده هاشان می دهد درآمد کانال در سال مالی ۲۰۲۵/۲۰۲۶ به حدود ۴.۶۷ میلیارد دلار رسیده که نسبت به سال قبل ۲۳ درصد افزایش داشته است.

همزمان تعداد کشتی های عبوری و تناژ حمل شده نیز رشد کرده است. اما پشت این ارقام مثبت، یک واقعیت نگران کننده وجود دارد: سوئز هنوز به شرایط عادی پیش از بحران بازنگشته است. ناامنی در دریای سرخ و تهدیدهای امنیتی، بخشی از خطوط کشتیرانی را همچنان به استفاده از مسیر طولانی تر دماغه امید نیک وادار می کند. حتی اگر هزینه و زمان این مسیر بیشتر باشد، شرکت ها در بسیاری از موارد امنیت را بر سرعت ترجیح می دهند.

تازه ترین ارزیابی ها از بازار کشتیرانی نشان می دهد احتمال بازگشت تدریجی بخش مهمی از خطوط کانتینری به مسیر سوئز تا پایان سال ۲۰۲۶ افزایش یافته است. با این حال، این بازگشت قطعی و یکباره نیست و شرکت ها همچنان شرایط امنیتی دریای سرخ را زیر نظر دارند.

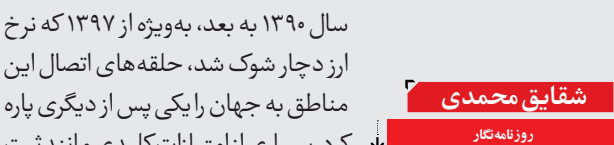
مسئله مهم تر، تأثیر مستقیم ناامنی بر هزینه تجارت جهانی است. عبور نکردن کشتی ها از سوئز تنها به معنای کاهش درآمد مصر نیست؛ بلکه مسیرهای طولانی تر، مصرف سوخت بیشتر، افزایش هزینه بیمه و بالا رفتن زمان تحویل کالا را به دنبال دارد. در نهایت، بخشی از این هزینه ها به واردکننده، تولیدکننده و مصرف کننده منتقل می شود.

از سوی دیگر، افزایش اخیر تردد نفتکش ها در کانال نشان می دهد سوئز همچنان ظرفیت بالایی برای بازیابی جایگاه خود دارد. در آوریل ۲۰۲۶، تردد نفتکش ها رشد قابل توجهی داشت و درآمد ماهانه کانال نیز افزایش یافت؛ موضوعی که نشان می دهد تغییرات ژئوپلیتیکی می تواند همزمان تهدید و فرصت ایجاد کند.

با این حال، سیاست افزایش هزینه عبور نیز می تواند به یک نقطه ضعف تبدیل شود. مقام های کانال از افزایش برخی عوارض موقت برای گروه هایی از کشتی ها از ژوئیه ۲۰۲۶ خبر داده اند. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که شرکت های کشتیرانی هنوز با هزینه های بالای بیمه، سوخت و ریسک امنیتی مواجه اند. فشار بیشتر بر هزینه عبور ممکن است انگیزه بازگشت برخی شرکت ها به مسیر سوئز را کاهش دهد.

به عبارت دیگر

چرا مناطق آزاد ایران نسل هفتمی نشدند؟



شقایق محمدی

روزنامه نگار

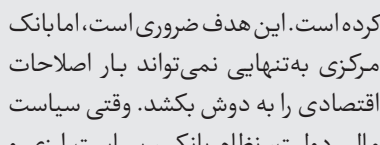
تجارت جهان بیش از سه دهه از تأسیس مناطق آزاد در ایران می گذرد، اما هنوز نتوانسته ایم به نسلی از این مناطق برسیم که در جهان امروز استاندارد محسوب می شود. نسل هفتم مناطق آزاد، دیگر فقط به معافیت های گمرکی یا انبار کالا خلاصه نمی شود؛ بلکه زیست بومی برای نوآوری، اقتصاد دانش بنیان، هوش مصنوعی و اتصال به زنجیره های ارزش جهانی است.

اما تجربه ایران نشان می دهد که ما هنوز عمدتاً در نسل اول و دوم گیر کرده ایم. اگر صادقانه به عملکرد این مناطق نگاه کنیم، باید بپذیریم که اهداف اولیه جذب سرمایه، توسعه تولید و رشد صادرات تقریباً محقق نشده اند. آمارها گویای واقعیت تلخی است: حدود ۱۰ درصد از کل سرمایه گذاری خارجی کشور در مناطق آزاد صورت گرفته و سهم این مناطق از صادرات غیرنفتی کشور معمولاً در محدوده ۲.۵ تا ۳ درصد بوده است.

در مقابل، سهم واردات از همین مناطق بالاتر است و در عمل، مناطق آزاد در ایران بیشتر به پایگاهی برای واردات و خرده فروشی کالاهای خارجی تبدیل شده اند تا موتور محرک تولید و صادرات. این وضعیت ریشه لایه، فضای بین المللی و تحریم هاست.

در چند لایه دارد. اولین و شاید مهم ترین لایه، فضای بین المللی و تحریم هاست. مناطق آزاد در ذات خود، پل ارتباطی با اقتصاد جهانی هستند و بدون حضور بانک های خارجی، بیمه های بین المللی و امنیت سرمایه گذاری، عملاً نمی توانند نقشی ایفا کنند. تحریم های سنگین از

حکمرانی اقتصادی در تله تصمیم های پراکنده



نرگس گودرزی

دبیر تحریریه

تجارت جهان تازه ترین مباحث اقتصادی کشور نشان می دهد مسئله ایران فقط کمبود منابع نیست؛ ضعف هماهنگی در سیاست گذاری، ناترازی بودجه و بانکی و بی ثباتی در تصمیمات ارزی، هزینه ای سنگین تر از محدودیت های خارجی بر اقتصاد تحمیل می کند.

حکمرانی اقتصادی در ایران بیش از آنکه با کمبود ایده مواجه باشد، با مشکل «تصمیم گیری منسجم» روبه روست. در روزهای اخیر بار دیگر موضوعاتی مانند کنترل تورم، مدیریت بازار ارز، اصلاح بودجه، استقلال بانک مرکزی و هدایت منابع به سمت تولید در مرکز بحث های اقتصادی قرار گرفته است؛ اما تکرار این اولویت ها، بدون مشاهده تغییر پایدار در عملکرد اقتصاد، نشان می دهد فاصله میان سیاست گذاری و اجرا همچنان جدی است.

یکی از مهم ترین نشانه های این ضعف، مسئله ارز است. اینکه مقام های اقتصادی تأکید می کنند نرخ ارز نباید تابع کانال های غیررسمی و فضای مجازی باشد، در ظاهر گزاره ای منطقی است؛ اما مسئله اصلی اینجاست که بازار زمانی به سیاست گذار اعتماد می کند که قواعد آن قابل پیش بینی باشد. برخورد مقطعی با نرخ ارز، بدون اصلاح ریشه های کسری بودجه، رشد نقدینگی و ناترازی بانکی، بیشتر شبیه مدیریت علامت بیماری است تا درمان آن.

از سوی دیگر، بانک مرکزی در سال ۱۴۰۵ کنترل تورم و جلوگیری از رشد بی ضابطه ترانزنامه بانک ها را از اولویت های خود اعلام کرده است. این هدف ضروری است، اما بانک مرکزی به تنهایی نمی تواند بار اصلاحات اقتصادی را به دوش بکشد. وقتی سیاست مالی دولت، نظام بانکی، سیاست پولی و تصمیمات مربوط به تولید در مسیرهای جداگانه حرکت کنند، سیاست پولی نیز با محدودیت جدی مواجه خواهد شد.

مشکل دیگر، تداوم نگاه کوتاه مدت به بحران های بلندمدت است. اقتصاد ایران با تورم بالا، ناترازی بودجه ای و بانکی، رشد پایین و نیاز به اصلاح ساختاری مواجه است. حتی کاهش تنش خارجی یا آزاد شدن منابع ارزی، اگر بدون اصلاح ساختار حکمرانی اقتصادی اتفاق بیفتد، تنها می تواند فرصتی موقت ایجاد کند؛ نه اینکه به تنهایی موتور رشد پایدار شود.

در چنین شرایطی، مهم ترین پرسش این نیست که دولت چند تصمیم جدید اقتصادی اعلام می کند؛ پرسش این است که آیا این تصمیم ها در یک نقشه راه مشترک قرار دارند یا نه. اقتصاد با دستوره های متعدد و سیاست های متناقض اداره نمی شود. اگر یک دستگاه به دنبال کنترل تورم باشد و دستگاه دیگر هم زمان فشار بیشتری بر منابع پولی ایجاد کند، نتیجه طبیعی چیزی جز تضعیف اثرگذاری سیاست ها نخواهد بود.

حکمرانی اقتصادی زمانی معنا پیدا می کند که تصمیم گیران مسئولیت نتایج تصمیم های خود را بپذیرند، سیاست ها قابل پیش بینی باشند و اصلاحات ساختاری قربانی ملاحظات کوتاه مدت نشود. در غیر این صورت، اقتصاد ایران همچنان در چرخه ای تکراری گرفتار خواهد ماند؛ بحران، تصمیم فوری، آرامش کوتاه، بازگشت بحران و سپس تصمیمی تازه.

تجارت جهانی بررسی می‌کند

کیش، مقصد تازه سرمایه‌گذاری ایران



حمایت از اقتصاد جزیره

یکی از محورهای مهم برنامه‌های جدید کیش، حمایت از فعالان اقتصادی است. در شرایطی که هزینه‌های فعالیت اقتصادی افزایش یافته و بسیاری از کسب‌وکارهای حوزه گردشگری و خدمات با فشارهای مختلف مواجه هستند، استفاده از ابزارهای مالی، بانکی، بیمه‌ای و اعتباری می‌تواند به حفظ فعالیت بنگاه‌ها کمک کند.

این رویکرد در کیش اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا بخش قابل توجهی از اقتصاد جزیره به گردشگری، خدمات، هتلداری، مراکز تجاری، حمل‌ونقل و فعالیت‌های وابسته به سفر گره خورده است. بنابراین هر سیاستی که قدرت خرید مسافران یا توان فعالیت کسب‌وکارها را افزایش دهد، می‌تواند اثر نخبیره‌ای بر اقتصاد محلی داشته باشد.

در همین راستا، طرح ارائه تسهیلات ۵۰ میلیون تومانی به گردشگران و مسافران کیش نیز مطرح شده است. بر اساس اعلام مسئولان، مسافران می‌توانند در بدو ورود و از طریق فرآیندی آنلاین، این اعتبار را بدون نیاز به ضامن فعال کنند و برای هزینه‌های سفر خود مورد استفاده قرار دهند. چنین طرحی در صورت اجرای دقیق می‌تواند تقاضای گردشگری را تحریک و بخشی از هزینه‌های سفر را برای خانوارها قابل مدیریت‌تر کند.

گردشگری؛ موتور اصلی کیش

کیش همچنان یکی از شناخته‌شده‌ترین مقاصد گردشگری ایران است و آمار تردد اخیر نیز نشان می‌دهد تقاضا برای سفر به جزیره ادامه دارد. در بازه ۲۴ تا ۳۰ مرداد، فرودگاه بین‌المللی کیش با ثبت ۸۲ پرواز ورودی و خروجی، بیش از ۹ هزار مسافر را جابه‌جا کرده است. این آمار در کنار تردهای دریایی، تصویری از استمرار جریان سفر به جزیره ارائه می‌دهد. هم‌زمان، جشنواره گردشگری تابستانی کیش در حال اجراست و برنامه‌های متنوعی برای افزایش جذابیت مقصد گردشگری در نظر گرفته شده است. یکی از محورهای این جشنواره، استفاده از رویدادهای ورزشی برای افزایش ماندگاری گردشگران و ایجاد تنوع در تجربه سفر است.

بر اساس اعلام مسئولان، در قالب جشنواره تابستانی، رویدادهای ورزشی

در یک دوره ۸۰ روزه برنامه‌ریزی شده است. این اتفاق از آن جهت اهمیت دارد که گردشگری مدرن دیگر صرفاً بر جاذبه‌های طبیعی و تفریحی متکی نیست و رویدادها می‌توانند به عاملی برای افزایش سفر، اقامت و مصرف خدمات تبدیل شوند. یکی دیگر از اتفاقات قابل توجه در کیش، حرکت برای تعیین تکلیف پروژه‌های سرمایه‌گذاری قدیمی و نیمه‌فعال است. طبق گزارش‌های منتشرشده، ۱۸ پروژه سرمایه‌گذاری کلان و سنواتی در جزیره تعیین تکلیف شده‌اند و در کنار آن، پرونده‌های دیگری نیز در حال بررسی است.

این موضوع از منظر اقتصادی اهمیت زیادی دارد. پروژه‌ای که سال‌ها متوقف مانده، علاوه بر اینکه سرمایه را از چرخه اقتصادی خارج می‌کند، بخشی از ظرفیت زمین، اشتغال و خدمات را نیز بلااستفاده نگه می‌دارد. تعیین تکلیف این پروژه‌ها می‌تواند منابع را دوباره به چرخه تولید و خدمات بازگرداند.

از سوی دیگر، سازمان منطقه آزاد کیش از تدوین بسته‌های مشارکت برای فعال‌سازی پروژه‌ها خبر داده است. هدف اصلی چنین اقداماتی، تبدیل ظرفیت‌های راکد به طرح‌های قابل اجرا و ایجاد زمینه برای حضور مؤثرتر بخش خصوصی است.

در تازه‌ترین اقدامات نیز معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد کیش از چند پروژه در حال اجرا بازدید کرده و بر تسهیل شرایط برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی تأکید داشته است. این نگاه، اگر در

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

لاوان؛ نفت هست، توسعه کجاست



تجارت جهان تازه‌ترین تحولات در جزیره و منطقه ویژه اقتصادی لاوان از بازگشت تدریجی ظرفیت پالایشگاهی، اجرای پروژه‌های زیرساختی و برنامه‌های توسعه‌ای حکایت دارد؛ اما همچنان پرسش‌های جدی درباره سرعت بازسازی، تنوع‌بخشی به اقتصاد محلی و تبدیل مزیت‌های نفتی به توسعه پایدار باقی‌مانده است.

لاوان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین جزایر انرژی‌محور ایران در خلیج فارس، طی ماه‌های اخیر بار دیگر در کانون اخبار حوزه نفت و انرژی قرار گرفته است.

مهم‌ترین خبر مربوط به این منطقه، روند بازسازی و بازگشت کامل پالایشگاه لاوان به مدار تولید پس از آسیب‌های واردشده در ماه‌های گذشته است. بر اساس اعلام مسئولان صنعت پالایش، تمامی واحدهای پالایشگاه قرار است تا نیمه شهریور به ظرفیت کامل بازگردند؛ موضوعی که از منظر تأمین سوخت کشور اهمیت بالایی دارد. در کنار این موضوع، عملیات توسعه و به‌روزرسانی زیرساخت‌های صادرات نفت خام در منطقه عملیاتی لاوان نیز ادامه دارد.

اجرای پروژه‌های مرتبط با اسکله‌های نفتی و تجهیزات بارگیری نشان می‌دهد که جایگاه این جزیره در زنجیره صادرات انرژی کشور همچنان راهبردی تلقی می‌شود.

با این حال، واقعیت آن است که اخبار مثبت حوزه انرژی تنها بخشی از تصویر لاوان را نشان می‌دهد. منطقه ویژه

اقتصادی لاوان سال‌هاست با هدف جذب سرمایه‌گذاری، توسعه تجارت و ایجاد ارزش افزوده فراتر از نفت معرفی می‌شود، اما هنوز بخش عمده فعالیت‌های اقتصادی آن به صنایع نفت و گاز وابسته است. منتقدان معتقدند وابستگی شدید به اقتصاد نفتی، بزرگ‌ترین چالش پیش روی لاوان است. هرگونه اختلال در تولید، صادرات یا سرمایه‌گذاری‌های نفتی می‌تواند مستقیماً بر عملکرد اقتصادی منطقه اثر بگذارد. در حالی که بسیاری از مناطق ویژه اقتصادی جهان تلاش کرده‌اند با جذب صنایع متنوع، خدمات لجستیکی و فعالیت‌های دانش‌بنیان ریسک‌های خود را کاهش دهند، لاوان همچنان بیش از حد به یک بخش اقتصادی متکی مانده است. موضوع دیگری که بارها از سوی کارشناسان مطرح شده، فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه و دستاوردهای

بالفعل این منطقه است. موقعیت جغرافیایی لاوان در نزدیکی مسیرهای اصلی کشتیرانی خلیج فارس، دسترسی به آب‌های بین‌المللی و قرارگیری در مجاورت میادین مهم نفت و گاز، مزیت‌هایی که نظیر محسوب می‌شوند. با این حال هنوز این مزیت‌ها به اندازه انتظار در قالب سرمایه‌گذاری‌های متنوع، اشتغال‌گسترده و توسعه پایدار محلی نمود پیدا نکرده‌اند. از سوی دیگر، مسئله توسعه متوازن جزیره نیز همچنان محل بحث است. طی سال‌های گذشته بارها بر ضرورت مردم‌محور بودن توسعه لاوان تأکید شده، اما پرسش اصلی این است که سهم جامعه محلی از گردش مالی عظیم صنعت نفت تا چه اندازه افزایش یافته است. ایجاد زیرساخت‌های عمومی، خدمات شهری، آموزش و فرصت‌های شغلی پایدار همچنان از مطالبات اصلی ساکنان منطقه به شمار می‌رود.

گرمسار؛ توسعه روی خط قرمز آب



صنایع گرمسار و مطرح بودن تخصیص ۹ میلیون مترمکعب آب از سد نمرد، نشان می‌دهد توسعه صنعتی همچنان به منابع آبی جدید وابسته است.

این تناقض را نمی‌توان نادیده گرفت؛ از یک طرف گرمسار قرار است به قطب تولید و حتی دروازه لجستیک و تجارت استان تبدیل شود و از طرف دیگر، هنوز تأمین پایدار آب شرب و مدیریت مصرف صنعتی یکی از دغدغه‌های اصلی شهرستان است. نماینده گرمسار و آرادان نیز اخیراً بر تبدیل شهرستان به دروازه لجستیکی استان تأکید کرده است. در حوزه حمل‌ونقل نیز پروژه راه‌آهن تهران-پیشوا.

گرمسار در مسیر بهره‌برداری مرحله‌ای قرار گرفته و اتصال منطقه ویژه اقتصادی گرمسار به شبکه ریلی کشور نیز دنبال می‌شود. این پروژه‌ها در صورت تکمیل می‌توانند مزیت جغرافیایی گرمسار را به مزیت اقتصادی تبدیل کنند؛ اما مشکل اصلی، فاصله میان «اعلام پروژه» و «انترگرادی

تجارت جهان

گرمسار در روزهای اخیر با مجموعه‌ای از وعده‌های زیرساختی، طرح‌های صنعتی و برنامه‌های حمل‌ونقلی تازه روبه‌رو شده است؛ اما در پس این خبرهای امیدوارکننده، یک سؤال جدی باقی می‌ماند: آیا زیرساخت‌های حیاتی شهرستان، به‌ویژه آب، هم‌پای توسعه حرکت می‌کنند؟

گرمسار در هفته‌های اخیر بار دیگر در کانون برنامه‌های توسعه‌ای استان سمنان قرار گرفته است؛ از طرح‌های جدید آب و فاضلاب گرفته تا تلاش برای تقویت جایگاه این شهرستان در شبکه لجستیک و حمل‌ونقل کشور. با این حال، سرعت طرح‌های توسعه‌ای با ظرفیت زیرساختی منطقه تناسب روشنی ندارد و همین مسئله می‌تواند در آینده به یکی از جدی‌ترین موانع رشد گرمسار تبدیل شود.

تازه‌ترین برنامه‌ها در حوزه آب نشان می‌دهد مسئولان نیز به این نگرانی واقف‌اند. در مردادماه، ۲۰ طرح در حوزه آب و فاضلاب گرمسار و آرادان افتتاح یا وارد مرحله اجرا شد؛ طرح‌هایی که هدف آنها افزایش پایداری شبکه، تأمین آب شرب و کاهش هدررفت اعلام شده است.

اما اصل مسئله همچنان پابرجاست. گرمسار هم‌زمان با توسعه صنعتی و افزایش جمعیت، با محدودیت منابع آب مواجه است. حتی تشکیل کمیته مدیریت آب صنایع و تأکید بر استقرار واحدهای کم‌آب‌بر نشان می‌دهد ادامه مدل فعلی توسعه صنعتی بدون اصلاح الگوی مصرف آب امکان‌پذیر نیست.

از سوی دیگر، اختصاص ۹ حلقه چاه برای

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس در مسیر جهش تجارت منطقه‌ای



تجارت جهان تازه‌ترین تحولات منطقه آزاد ارس نشان می‌دهد این منطقه در حال عبور از یک منطقه صرفاً تجاری به یک قطب چندوجهی تولید، ترانزیت و تجارت فرامرزی است؛ از راه‌اندازی ساختار اتاق بازرگانی جلفا و حمایت از استقلال آن گرفته تا توسعه زیرساخت‌های ریلی و تقویت ظرفیت‌های صنعتی و کشاورزی، مجموعه اقداماتی که می‌تواند جایگاه ارس را در اقتصاد شمال غرب کشور و بازارهای قفقاز و اوراسیا پررنگ‌تر کند.

بخش خصوصی در ارس صاحب‌ترین می‌شود

یکی از مهم‌ترین خبرهای روزهای اخیر درباره منطقه آزاد ارس، آغاز عملیات اجرایی ساختمان اتاق بازرگانی تبریز، شعبه جلفا و همزمان حمایت مدیریت استان از مطالبه بخش خصوصی برای تشکیل اتاق بازرگانی مستقل جلفاست. این اتفاق از آن جهت اهمیت دارد که ارس دیگر تنها یک محدوده دارای مزیت‌های گمرکی و تجاری نیست؛ حجم فعالیت‌های صنعتی، سرمایه‌گذاری، صادرات و تجارت مرزی آن به ساختاری نیاز دارد که بتواند مطالبات فعالان اقتصادی را مستقیم‌تر پیگیری کند.

استاندار آذربایجان شرقی در مراسم کلنگ‌زنی ساختمان شعبه جلفا، منطقه آزاد ارس را یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های اقتصادی استان دانست و اعلام کرد که مطالبه فعالان اقتصادی برای استقلال اتاق بازرگانی جلفا مورد حمایت مدیریت استان است. به گفته او، سازوکارهای فنی و حقوقی این موضوع باید بررسی شود و تا زمان تحقق استقلال، فعالیت شعبه اتاق تبریز در جلفا ادامه خواهد داشت.

این رویکرد می‌تواند برای ارس یک پیام روشن داشته باشد؛ توسعه تجارت فقط به زیرساخت فیزیکی وابسته نیست و نهاد‌های پشتیبان کسب‌وکار نیز بخشی از زیرساخت توسعه محسوب می‌شوند.

مدیریت منطقه آزاد ارس نیز استقرار و تقویت ساختار اتاق بازرگانی در جلفا را متناسب با موقعیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی منطقه دانسته است. بر اساس این نگاه، حضور یک نهاد تخصصی در کنار فعالان اقتصادی می‌تواند فرآیندهای اداری را کاهش داده و ارتباط بخش خصوصی با دستگاه‌های تصمیم‌گیر را تسهیل کند.

ریل؛ حلقه مهم توسعه ارس

در کنار تحولات بخش خصوصی، توسعه شبکه حمل‌ونقل یکی دیگر از محورهای مهم آینده ارس است. در تیرماه امسال، میان سازمان منطقه آزاد ارس و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تفاهم‌نامه‌ای برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و ارتقای جایگاه ایستگاه بین‌المللی جلفا امضا شد.

بر اساس این توافق، نوسازی ناوگان ریلی، افزایش ظرفیت حمل‌مسافر و کالا، تجهیز و هوشمندسازی ایستگاه جلفا، احداث پایانه‌های مدرن باراندازی و توسعه حمل‌ونقل ترکیبی ریلی، جاده‌ای در دستور کار قرار گرفته است. دیجیتالی‌سازی فرآیندهای تخلیه و بارگیری و مدیریت ترافیک ریلی نیز از دیگر محورهای این همکاری عنوان شده است.

توسعه این مدل از کشاورزی برای منطقه‌ای مانند ارس اهمیت دوچندان دارد؛ زیرا ترکیب فناوری، سرمایه‌گذاری و دسترسی به بازارهای خارجی می‌تواند کشاورزی سنتی را به فعالیتی صادرات‌محور تبدیل کند.

مزیت مرزی؛ فرصتی برای اوراسیا

موقعیت جغرافیایی ارس یکی از مهم‌ترین دارایی‌های این منطقه است. قرار گرفتن در همسایگی چند بازار منطقه‌ای و دسترسی به مرز نوردوز، که تنها مرز زمینی ایران با ارمنستان است، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه روابط تجاری با قفقاز و بازارهای اوراسیا ایجاد کرده است. در چنین شرایطی، توسعه زیرساخت‌های گمرکی، ریلی، جاده‌ای و خدمات تجاری می‌تواند مزیت جغرافیایی ارس را به مزیت اقتصادی پایدار تبدیل کند.

این نکته به‌خصوص در شرایطی اهمیت دارد که مسیرهای تجارت منطقه‌ای در حال تغییر هستند و کشورها تلاش می‌کنند وابستگی خود را به یک مسیر یا یک بازار کاهش دهند. ارس می‌تواند در چنین فضایی نقش یک پل تجاری میان ایران و بازارهای شمالی را ایفا کند.

از منطقه آزاد تا قطب اقتصادی

مجموع تحولات اخیر تصویری متفاوت از آینده ارس ترسیم می‌کند. از یک سو، تقویت حضور اتاق بازرگانی در جلفا می‌تواند ارتباط بخش خصوصی و نهاد‌های تصمیم‌گیر را بهبود دهد؛ از سوی دیگر، توسعه راه‌آهن و حمل‌ونقل ترکیبی می‌تواند هزینه و زمان جابه‌جایی کالا را کاهش دهد. همزمان، ظرفیت‌های صنعتی و کشاورزی نیز زمینه‌ایجاد ارزش افزوده و اشتغال را فراهم می‌کنند.

به بیان دیگر، ارس در حال نزدیک شدن به الگویی است که در آن تجارت، تولید، ترانزیت و سرمایه‌گذاری در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند. چنین مدلی نسبت به اقتصادی که صرفاً بر مبادله کالا متکی باشد، پایدارتر و اثرگذارتر است. با این حال، شرط اصلی موفقیت این مسیر، تبدیل تصمیم‌ها و تفاهم‌نامه‌ها به پروژه‌های عملیاتی است. فعالان اقتصادی به ثبات مقررات، دسترسی به منابع مالی، تأمین انرژی، تسهیل فرآیندهای گمرکی و کاهش بروکراسی نیاز دارند. هرچه این موانع سریع‌تر برطرف شود، ظرفیت‌های ارس با سرعت بیشتری به نتیجه اقتصادی تبدیل خواهد شد.

چشم‌انداز روشن برای جلفا

تازه‌ترین تحولات ارس را می‌توان نشانه‌ای از تغییر نگاه به این منطقه دانست؛ نگاهی که جلفا را نه صرفاً یک مرز تجاری، بلکه بخشی از شبکه تولید و تجارت منطقه‌ای ایران می‌بیند.

اگر توسعه اتاق بازرگانی، زیرساخت ریلی، صنایع صادرات‌محور، گلخانه‌های مدرن و خدمات سرمایه‌گذاری در یک مسیر هماهنگ حرکت کنند، ارس می‌تواند سهم بیشتری از تجارت ایران با قفقاز و اوراسیا به دست آورد.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

کاتوویتسه؛ توسعه زیرسایه تناقض‌ها



تجارت جهان کاتوویتسه در تازه‌ترین تحولات خود همزمان نشانه‌هایی از گسترش ارتباطات بین‌المللی و فشارهای جدی در حوزه زیرساخت، محیط‌زیست و ایمنی شهری را تجربه می‌کند؛ وضعیتی که نشان می‌دهد رشد اقتصادی این شهر هنوز با کیفیت زندگی شهروندان هم‌قدم نشده است.

کاتوویتسه، مرکز صنعتی و اقتصادی منطقه سیلزی لهستان، در هفته‌های اخیر بار دیگر در کانون توجه تحولات حمل‌ونقلی و اقتصادی قرار گرفته است. مهم‌ترین خبر تازه، اعلام راه‌اندازی پرواز مستقیم شرکت ایرعربیا

میان شارجه و فرودگاه بین‌المللی کاتوویتسه از ۱۷ دسامبر ۲۰۲۴ است. این مسیر قرار است چهار پرواز هفتگی داشته باشد و کاتوویتسه را به سومین مقصد ایرعربیا در لهستان پس از ورشو و کراکوف تبدیل کند.

در ظاهر، چنین تحولی باید یک موفقیت برای شهری باشد که می‌خواهد از گذشته صنعتی خود فاصله بگیرد و به یک مرکز خدمات، گردشگری و تجارت بین‌المللی تبدیل شود. اما مسئله اینجاست که افزایش ارتباطات هوایی به‌تنهایی نمی‌تواند مشکلات ساختاری شهر را حل کند. توسعه فرودگاهی زمانی ارزش اقتصادی واقعی ایجاد می‌کند که با شبکه حمل‌ونقل شهری، زیرساخت‌های لجستیکی و جذب سرمایه همراه شود.

کاتوویتسه همچنین در آستانه میزبانی یکی از رویدادهای مهم ورزشی بین‌المللی است. جام جهانی فوتبال زنان زیر ۲۰ سال ۲۰۲۶ از پنجم تا بیستم و هفتم سپتامبر در چهار شهر

ارگ جدید بم؛ ظرفیت بدون ثبات



تبریز و در مجاورت مسیرهای مهم حمل‌ونقل تشریح کرده است.

با این حال، تکیه صرف بر موقعیت جغرافیایی کافی نیست. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که اعلام آمادگی سرمایه‌گذاران، از جمله پیشنهاد ایجاد شهرک صنعتی تخصصی توسط سرمایه‌گذار ترکیه‌ای، زمانی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که به اجرای واقعی پروژه، تأمین زیرساخت و تولید منجر شود.

اکنون توسعه ۲۹۵ هکتاری انبارهای گمرک می‌تواند فرصت تازه‌ای برای سهلان باشد، اما این توسعه باید با شاخص‌های روشن سنجیده شود؛ میزان افزایش ترخیص کالا، کاهش زمان توقف محموله‌ها، رشد صادرات، فعال شدن واحدهای نیمه‌تمام و ایجاد اشتغال پایدار.

پوشش می‌دهد.

این آمار یک تناقض جدی را آشکار می‌کند. منطقه‌ای که قرار است موتور تجارت و تولید شمال‌غرب باشد، هنوز نتوانسته ظرفیت واحدهای مستقر خود را به سطح مطلوب فعالیت برساند. به بیان دیگر، توسعه فیزیکی و افزایش زمین ارزش افزوده همراه نشود، الزاماً به معنای توسعه اقتصادی نیست.

از سوی دیگر، سهلان اکنون بیش از گذشته در کانون توجه قرار گرفته است. دسترسی هم‌زمان به جاده و راه‌آهن، امکان ترانشیپمنت و قرار گرفتن در مسیرهای تجاری ایران و اروپا و آسیای مرکزی، مزیتی است که بسیاری از مناطق اقتصادی کشور از آن برخوردار نیستند. شرکت انبارهای عمومی نیز موقعیت سهلان را در فاصله حدود ۱۵ کیلومتری

تجارت جهان سهلان؛ ظرفیت بزرگ، عملکرد کوچک

منطقه ویژه اقتصادی سهلان با موقعیت ممتاز لجستیکی و سهم قابل توجه در تجارت صنعتی آذربایجان شرقی، همچنان با یک پرسش اساسی روبه‌روست؛ چرا بخش بزرگی از ظرفیت‌های این منطقه هنوز از مرحله وعده و زیرساخت عبور نکرده است؟

منطقه ویژه اقتصادی سهلان در نزدیکی تبریز، به دلیل اتصال به جاده‌های ترانزیتی و شبکه ریلی، یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های لجستیکی شمال غرب کشور محسوب می‌شود.

تازه‌ترین گزارش‌ها نشان می‌دهد که مسئولان بار دیگر بر توسعه این منطقه و تبدیل آن به هاب تأمین و توزیع کالا تأکید کرده‌اند؛ از جمله طرح توسعه ۲۹۵ هکتاری ظرفیت انبارهای گمرک سهلان که قرار است توان عملیاتی این مجموعه را افزایش دهد.

اما مسئله اصلی سهلان، کمبود ظرفیت روی کاغذ نیست؛ مشکل، فاصله میان ظرفیت موجود و بهره‌برداری واقعی است. طبق اظهارات سرپرست منطقه ویژه اقتصادی سهلان در خردادماه، این مجموعه ۶۳ واحد مستقر دارد، اما تنها ۱۸ واحد فعال هستند و سایر واحدها همچنان در مراحل تجهیز و آماده‌سازی قرار دارند. در عین حال، همین منطقه حدود ۸۰ درصد صادرات و واردات شهرک‌های صنعتی آذربایجان شرقی را

روبه‌روست. مسئله ایمنی نیز جدی است. در تازه‌ترین گزارش محلی، مرد ۶۴ ساله‌ای که ۲۰ اوت در مرکز کاتوویتسه بر اثر برخورد خودرو مجروح شده بود، در بیمارستان جان باخت و خانواده او در جست‌وجوی شاهدان حادثه هستند. چنین حوادثی نشان می‌دهد توسعه زیرساخت صرفاً به ساخت پل و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل محدود نمی‌شود؛ ایمنی عابران پیاده باید یکی از شاخص‌های اصلی ارزیابی عملکرد شهری باشد.

کاتوویتسه در حال عبور از یک شهر صنعتی قدیمی به یک قطب چندوجهی اقتصادی است، اما این گذار هنوز کامل نشده است. پرواز مستقیم شارجه، رویدادهای بین‌المللی و توسعه زیرساختی فرصت‌هایی مهم هستند، ولی اگر همزمان کیفیت فضای شهری، ایمنی و محیط‌زیست قربانی توسعه شوند، نتیجه بیش از آنکه «تحول شهری» باشد، نوعی جابه‌جایی اولویت‌ها خواهد بود.

لهستان از جمله کاتوویتسه برگزار خواهد شد. این رویداد می‌تواند برای گردشگری و اقتصاد شهری فرصت ایجاد کند، اما موفقیت آن به توانایی شهر در مدیریت ترافیک، خدمات عمومی و زیرساخت‌های گردشگری وابسته است. در همین حال، اخبار داخلی تصویر متفاوتی ارائه می‌دهد. گزارش‌های محلی در ۲۵ اوت از قطعی بودن قطع بخشی از درختان پارک کوشچوشوخوبر می‌دهند؛ موضوعی که بار دیگر بحث تعارض میان پروژه‌های عمرانی و حفاظت از فضای سبز شهری را مطرح کرده است. همچنین پروژه بازسازی یک پل روی جاده DK۸۶ با برآورد ۱۵ میلیون زلوتی در دستور کار قرار گرفته است.

این تناقض قابل توجه است؛ شهری که از یک سوبه دنبال برزدد بین‌المللی، گردشگر خارجی و سرمایه‌گذاری جدید است، از سوی دیگر همچنان با چالش‌های ملموس در حوزه فضای سبز، حمل‌ونقل و ایمنی شهروندان

تجارت جهان

بندرانزلی در روزهای پایانی مردادماه، با تکیه بر ظرفیت بندر کاسپین، منطقه آزاد، مسیر ریلی رشت ـ کاسپین و افزایش فعالیت های تجاری، بیش از گذشته در حال تبدیل شدن به یکی از محورهای مهم تجارت و ترانزیت شمال کشور است؛ مسیری که می تواند جایگاه گیلان را در تجارت دریای خزر و کریدور شمال ـ جنوب تقویت کند.

بندرانزلی در سال های اخیر از یک شهر بندری و گردشگریذیر به نقطه ای با اهمیت فزاینده در معادلات اقتصادی شمال کشور تبدیل شده است. تازه ترین تحولات نشان می دهد که مجموعه ای از پروژه های بندری، لجستیکی، صنعتی و تجاری در حال شکل دادن به تصویری تازه از اقتصاد انزلی است؛ تصویری که در آن، بندر، منطقه آزاد، راه آهن، گردشگری و تجارت خارجی در کنار یکدیگر قرار گرفته اند. در همین راستا، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی در ماه های اخیر بر تبدیل این منطقه به هاب حمل و نقل ترکیبی تأکید کرده است. برنامه ریزی برای توسعه حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی، در کنار ظرفیت های هوایی و لجستیکی، قرار است انزلی را به یکی از گره های اصلی جابه جایی کالا در شمال ایران تبدیل کند.

بندر کاسپین، موتور تازه تجارت

یکی از مهم ترین مزیت های انزلی، برخورداری همزمان از بندر تاریخی انزلی و بندر کاسپین در محدوده منطقه آزاد است. این ظرفیت دوگانه می تواند امکان افزایش سهم بندر شمالی در تجارت خارجی کشور را فراهم کند.

در ماه های اخیر، توسعه فعالیت های بندر کاسپین و تقویت همکاری های کشتیرانی مورد توجه قرار گرفته است. همکاری با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و استفاده از ظرفیت کشتیرانی دریای خزر از جمله اقداماتی است که می تواند به افزایش جریان کالا در این بندر کمک کند.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می شود که تحولات تجارت منطقه را در نظر بگیریم. دریای خزر تنها یک پهنه آبی میان کشورهای شمال ایران نیست؛ بلکه می تواند به مسیر ارتباطی ایران با بازارهای روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی تبدیل شود. از این منظر، انزلی موقعیتی دارد که بسیاری از مناطق دیگر کشور از آن برخوردار نیستند.

راه آهن، حلقه اتصال بندر

یکی از مهم ترین اتفاقات زیرساختی سال های اخیر، اتصال بندر کاسپین به شبکه ریلی کشور از طریق راه آهن رشت ـ کاسپین است. این اتصال، امکان انتقال کالا میان بندر و شبکه ریلی کشور را فراهم کرده و ظرفیت حمل و نقل ترکیبی منطقه را افزایش داده است.

برای یک بندر، داشتن اسکله به تنهایی مزیت کافی نیست. زمانی می توان از یک بندر به عنوان مرکز لجستیک نام برد که کالا پس از تخلیه یا بارگیری بتواند با سرعت و هزینه مناسب به مقصد بعدی

تجارت جهانی گزارش می کند

انزلی در آستانه جهش تجاری



منتقل شود. اتصال ریلی دقیقاً در همین نقطه اهمیت پیدا می کند. در صورت تکمیل و تقویت مسیرهای جاده ای و ریلی، بندر کاسپین می تواند نقش پررنگ تری در کریدور شمال ـ جنوب داشته باشد. کارشناسان نیز بر این نکته تأکید دارند که توسعه مسیرهای ارتباطی، پیش نیاز استفاده کامل از ظرفیت های بندر کاسپین است.

جهش ظرفیت لجستیکی

بر اساس برنامه های اعلام شده، ظرفیت لجستیکی منطقه آزاد انزلی قرار است از حدود ۱۵۰ هزار تن به یک میلیون تن افزایش یابد. چنین افزایشی، در صورت تحقق، می تواند مقیاس فعالیت های انزلی را از یک مرکز صرفاً بندری به یک مجموعه لجستیکی بزرگ تر تغییر دهد. همچنین حدود ۴ هزار میلیارد تومان پروژه لجستیکی در منطقه آزاد انزلی در دست اجرا گزارش شده است. این حجم سرمایه گذاری نشان می دهد که توسعه لجستیک دیگری برنامه فرعی برای منطقه نیست، بلکه به یکی از محورهای اصلی سیاست توسعه اقتصادی انزلی تبدیل شده است.

در همین مسیر، شهرک صنعتی شماره ۳ نیز در اولویت توسعه منطقه آزاد انزلی قرار گرفته است. بررسی میدانی پروژه های عمرانی، بندری

و صنعتی منطقه نشان می دهد که برنامه توسعه تنها به اسکله و حمل و نقل محدود نمانده و بخش تولید نیز در حال پررنگ تر شدن است.

رشد تجارت، نشانه ظرفیت های جدید

آمارهای تازه گمرکی نیز از افزایش فعالیت تجاری در گیلان حکایت دارد. طبق گزارش منتشرشده، واردات کالا به گمرکات استان از نظر وزنی ۷۶ درصد افزایش یافته است. هرچند افزایش واردات به تنهایی به معنای رونق پایدار نیست، اما این رشد می تواند نشان دهنده افزایش جریان کالا و فعال تر شدن ظرفیت های گمرکی و تجاری منطقه باشد.

برای انزلی، مهم تر از افزایش صرف واردات، ایجاد تعادل میان واردات، صادرات و ترانزیت است. اگر کالاهایی که وارد کشور می شوند بتوانند در داخل منطقه یا استان ارزش افزوده پیدا کنند و بخشی از آنها مجدداً به بازارهای خارجی صادر شوند، اثر اقتصادی تجارت چند برابر خواهد شد.

به همین دلیل، توسعه شهرک های صنعتی، انبارها، مراکز پردازش کالا و خدمات لجستیکی در کنار بندر اهمیت ویژه ای پیدا می کند. هدف

نهایی باید حرکت از «عبور کالا» به سمت «خلق ارزش از کالا» باشد.

فرصت تازه برای سرمایه گذاران

منطقه آزاد انزلی همچنین می تواند بستر مناسبی برای جذب سرمایه گذاران داخلی و خارجی باشد. نزدیکی به دریای خزر، دسترسی به بازارهای کشورهای شمالی، اتصال ریلی و جاده ای و وجود زیرساخت های بندری مجموعه ای از مزیت ها را در کنار یکدیگر قرار داده است.

در چنین شرایطی، ثبات مقررات و سرعت در صدور مجوزها اهمیت زیادی دارد. سرمایه گذار زمانی وارد یک پروژه می شود که بتواند آینده فعالیت خود را پیش بینی کند. بنابراین هر اندازه مسیر سرمایه گذاری شفاف تر و کم هزینه تر باشد، احتمال ورود سرمایه جدید نیز افزایش خواهد یافت.

تفاهم نامه اخیر میان سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان منطقه آزاد انزلی نیز در همین چارچوب قابل توجه است. این همکاری با هدف توسعه استاندارد سازی و افزایش هماهنگی میان دو مجموعه انجام شده و می تواند به بهبود کیفیت فعالیت های تجاری و تولیدی منطقه کمک کند.

گردشگری در کنار تجارت

انزلی البته تنها یک ظرفیت اقتصادی نیست. گردشگری همچنان یکی از پایه های مهم اقتصاد این شهر محسوب می شود و منطقه آزاد نیز در ماه های اخیر به دنبال تقویت پیوند میان گردشگری و صنایع دستی بوده است.

بزرگاری نمایشگاه آثار صنایع دستی ثبت ملی و بین المللی در منطقه آزاد انزلی از جمله برنامه هایی است که می تواند ظرفیت های فرهنگی و گردشگری را به فعالیت اقتصادی تبدیل کند.

ترکیب گردشگری ساحلی، بازارهای منطقه آزاد، ظرفیت های تاریخی شهر و اقتصاد دریا محور می تواند مدت حضور گردشگران در منطقه را افزایش دهد. این موضوع به شکل مستقیم بر هتل ها، رستوران ها، حمل و نقل، فروشگاه ها و کسب و کارهای محلی اثر می گذارد.

تالاب؛ سرمایه ای که باید حفظ شود

در کنار همه برنامه های توسعه ای، انزلی یک سرمایه طبیعی مهم نیز دارد که نباید در سایه توسعه اقتصادی قرار گیرد؛ تالاب بین المللی انزلی. استاندار گیلان اخیراً با تأکید بر ضرورت احیای این زیست بوم، کنترل منشأ آلودگی و تأمین اعتبارات پایدار را از الزامات نجات تالاب عنوان کرده است.

واقعیت این است که توسعه اقتصادی پایدار در انزلی بدون حفاظت از محیط زیست امکان پذیر نیست. تالاب، ساحل و دریای خزر بخشی از سرمایه گردشگری و اقتصادی شهر هستند و حفاظت از آنها در نهایت به حفظ فرصت های شغلی و سرمایه گذاری آینده کمک می کند.

میزان ارزش اقتصادی در شهرستان ایجاد شده و چه مقدار از آن به خانوارها، کسب و کارهای محلی و نیروی کار قصرشیرین رسیده است.

همین مسئله در مورد منطقه آزاد نیز قابل طرح است. طبق اظهارات مدیرعامل منطقه آزاد در آبان ۱۴۰۴، پیش از تبدیل محدوده به منطقه آزاد ۷۴ قطعه زمین واگذار شده بود، اما تنها ۱۲ قطعه در آن زمان فعال و در حال بهره برداری بودند؛ یعنی حدود ۱۶ درصد قطعات واگذارشده. بیش از ۲۰۰ شرکت ثبت شده، حدود ۳۰ شرکت دارای مجوز رسمی و حدود ۱۵۰ مورد اعلام آمادگی اولیه برای سرمایه گذاری مطرح شده است، اما درباره تعداد سرمایه گذاران واقعی و میزان سرمایه گذاری تحقق یافته، داده عمومی روشنی وجود ندارد.

این فاصله میان «ثبت شرکت»، «اخذ مجوز»، «اعلام آمادگی»، «واگذاری زمین» و «فعالیت اقتصادی واقعی» بسیار مهم است. توسعه اقتصادی با تعداد شرکت های ثبت شده یا قطعات واگذارشده سنجیده نمی شود؛ بلکه با سرمایه گذاری تحقق یافته، تولید، صادرات، اشتغال، ارزش افزوده و درآمدی که در اقتصاد محلی باقی می ماند سنجیده می شود.

ضرورت اتصال ظرفیت ها

حتی اگر منطقه آزاد بتواند تجارت خارجی را افزایش دهد، سؤال بعدی این است که سازوکار انتقال منافع این فعالیت به اقتصاد قصرشیرین چیست؟ اگر کالا از پرویزخان عبور کند، زائر از خسروی وارد شود، شرکت در منطقه آزاد ثبت شود و سرمایه گذار فعالیت خود را آغاز کند، چه نسبتی میان این جریان ها و اشتغال، درآمد و رفاه اقتصادی ساکنان شهرستان ایجاد می شود؟ این پرسش با اظهارات مدیرعامل منطقه آزاد درباره محدود بودن مسئولیت مستقیم منطقه آزاد در توسعه شهری اهمیت بیشتری پیدا می کند. اگر منطقه آزاد مسئول مستقیم توسعه شهری نباشد، باید روشن شود که در معماری حکمرانی قصرشیرین چه نهادی مسئول اتصال فعالیت های منطقه آزاد به توسعه اقتصادی و اجتماعی شهر است. منطقه آزاد، فرمانداری، شهرداری، دستگاه های استانی، گمرک و نهادهای متولی گردشگری هر کدام بخشی از مسئله را در اختیار دارند؛ اما توسعه زمانی اتفاق می افتد که این قطعات در یک سیاست منسجم به یکدیگر متصل شوند.

قرار می گیرد. بنابراین اگر قرار باشد این ظرفیت به بستری برای صادرات محصولات دانش بنیان تبدیل شود، صرفاً «فعال بودن مرز» کافی نیست.

از جریان عبوری تا اقتصاد ماندگار

مرز زمانی به یک دروازه واقعی برای صادرات فناوری تبدیل می شود که میان تولیدکننده و بازار مقصد مجموعه ای از حلقه ها برقرار باشد؛ از استاندارد و مجوز گرفته تا تأمین مالی، انتقال پول، لجستیک، گمرک، بازاریابی، خدمات پس از فروش و شناخت مقررات بازار عراق. در این میان، منطقه آزاد قصرشیرین می تواند در صورت برخورداری از زیرساخت و حکمرانی کارآمد، یکی از نهادهای واسط این زنجیره باشد.

اما مسئله قصرشیرین تنها صادرات نیست. این شهرستان پیش از آنکه منطقه آزاد شود نیز یک مزیت مهم داشت: «دروازه بودن». مرز خسروی سال ها یکی از مسیرهای اصلی تردد زائران به عراق بوده و پرویزخان نیز یکی از مهم ترین گذرگاه های تجاری ایران با عراق به شمار می رفته است.

در کنار آن، قصرشیرین از میراث تاریخی و ظرفیت گردشگری برخوردار بوده و زیرساخت های اقامتی نیز در شهرستان شکل گرفته بود.

به همین دلیل، منطقه آزاد وارد منطقه ای نشده که فاقد مزیت اقتصادی باشد؛ بلکه وارد فضایی شده که پیش از آن نیز تجارت مرزی، گردشگری زیارتی، میراث تاریخی و زیرساخت اقامتی داشته است. مسئله اصلی از ابتدا چگونگی تبدیل «جریان عبوری» کالا و انسان به «اقتصاد ماندگار» بوده است؛ یعنی تبدیل عبور کالا و زائر به اقامت، مصرف، تولید، اشتغال، سرمایه گذاری و درآمد پایدار برای جامعه محلی.

داده های گردشگری نیز همین مسئله را نشان می دهد. در اربعین ۱۴۰۳ قصرشیرین ۱۴ واحد اقامتی، ۳۲۲ اتاق و حدود ۱۲۰۰ تخت داشت. در اربعین ۱۴۰۴ شمار زائران عبوری از خسروی به حدود ۹۸۳ هزار نفر رسید و در سال ۱۴۰۵ نیز ظرفیت هتل های شهرستان تقریباً کامل پر شد. اما در کنار این ارقام، یک خلأ اطلاعاتی مهم وجود دارد: داده های رسمی و منظم درباره میزان درآمد گردشگری شهرستان و سهم واقعی این جریان از اقتصاد محلی به سادگی در دسترس نیست. آمار ورود و خروج یا تعداد اقامت ها به تنهایی نشان نمی دهد چه

کرمانشاه دروازه صادرات دانش بنیان می شود؛ قصرشیرین کجای این معادله است؟

تجارت جهان

ریاست جمهوری درباره تبدیل کرمانشاه به مسیر صادرات محصولات دانش بنیان به عراق، فرصتی تازه برای اقتصاد فناوریانه استان ترسیم کرده است. اما این پرسش اساسی همچنان بی پاسخ مانده که منطقه آزاد قصرشیرین در این معماری جدید چه نقشی خواهد داشت و آیا این تجارت می تواند به توسعه پایدار اقتصاد محلی منجر شود یا صرفاً به عبور کالا محدود خواهد ماند؟

اظهارات اخیر معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان ریاست جمهوری درباره ظرفیت کرمانشاه برای تبدیل شدن به مسیر صادرات محصولات دانش بنیان به عراق، در نگاه نخست خبری درباره توسعه فناوری و تجارت خارجی است. اما در سطحی عمیق تر، پرسشی مهم درباره نحوه حکمرانی اقتصادی ایران در مرز عراق ایجاد می کند؛ اگر قرار است کرمانشاه به «دروازه صادرات دانش بنیان» تبدیل شود، منطقه آزاد تجاری ـ صنعتی قصرشیرین در این معماری جدید چه جایگاهی دارد و این تجارت چگونه می تواند به توسعه اقتصادی خود قصرشیرین منجر شود؟

معاون علمی اعلام کرده است که کرمانشاه از ظرفیت قابل توجهی در حوزه شرکت های دانش بنیان برخوردار است و فعال شدن مرزهای کشور می تواند فرصت مناسبی برای توسعه صادرات محصولات فناوریانه به کشورهای همسایه، به ویژه عراق، فراهم کند. شمار شرکت های دانش بنیان استان به حدود ۱۰۳ شرکت رسیده و کرمانشاه از نظر فروش محصولات دانش بنیان در میان استان های برتر کشور قرار دارد. همچنین حدود ۵۰ شرکت دانش بنیان استان محصولات خود را به خارج صادر می کنند و عراق و اقلیم کردستان از مقاصد اصلی آن ها بوده اند.

این ظرفیت زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کند که بدانیم کرمانشاه در مجاورت یکی از مهم ترین بازارهای

منطقه قرار دارد. اما مسئله فقط وجود تولیدکننده، بازار و مرز نیست؛ مسئله اصلی، اتصال این سه به یکدیگر است.

قصرشیرین؛ نقطه اتصال یا حلقه مفقوده؟

قصرشیرین را نمی توان صرفاً یک نقطه جغرافیایی در مرز ایران و عراق دانست. این شهرستان در مجاورت دو گذرگاه مهم پرویزخان و خسروی قرار دارد؛ پرویزخان ارتباطی مهم با اقلیم کردستان عراق دارد و خسروی یکی از مسیرهای اصلی ارتباط با بخش مرکزی عراق است. بنابراین قصرشیرین بالقوه می تواند نقطه اتصال ایران با دو فضای متفاوت اقتصادی و سیاسی در عراق باشد؛ ظرفیتی که موضوع را از سطح «صادرات از یک مرز» به سطح دیپلماسی اقتصادی و حکمرانی فرامرزی ارتقای دهد.

عملکرد تجاری دو مرز در سال های اخیر این ظرفیت را تأیید می کند، اما همزمان ناپایداری آن را نیز نشان می دهد. در سال ۱۴۰۰ مرز خسروی با صادراتی بالغ بر یک میلیارد و ۹۲۹ میلیون دلار در جایگاه نخست قرار داشت و پرویزخان حدود ۴۸۴ میلیون دلار صادرات