



شنبه ۷ شهریور ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۶۲ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

تهارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

30-08-2026

www.TejarateJahani.Com



آستارا؛ ظرفیت بزرگ، زیرساخت‌های گرفتار



تجارت جهانی از ایجاد اشتغال برای ۵۲۱ صنعتی ترین منطقه آزاد ایران، گزارش می دهد؛ افتتاح ۱۶ پروژه در منطقه آزاد ارسی

تجارت جهانی گزارش می دهد
انزلی در مسیر جهش
تجارت شمال

بین الملل

جبل علی در سایه بحران هرمز

تجارت جهانی بندر جبل علی، یکی از مهم ترین گره های تجاری خلیج فارس، در ماه های اخیر بیش از آنکه نماد ثبات و قدرت لجستیکی امارات باشد، به تصویری از زیرساخت های تجاری منطقه در برابر تنش های ژئوپلیتیک تبدیل شده است؛ افت شدید حجم کانتینرها، اختلال در مسیرهای دریایی و افزایش ریسک امنیتی، رنگ هشدار جدی برای آینده این بندر به صدا درآورده است.

بندر جبل علی در شرایطی با یکی از سخت ترین دوره های فعالیت خود مواجه شده که سال ها به عنوان یکی از بزرگ ترین مراکز ترانزیت و توزیع کالا در منطقه شناخته می شد. تازه ترین داده های منتشرشده نشان می دهد بحران تردد در تنگه هرمز مستقیماً عملکرد این بندر را تحت تأثیر قرار داده است. بر اساس تحلیل شرکت آلفالاینر، حجم جابه جایی کانتینر در جبل علی در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۶ بیش از ۹۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یافته و به حدود ۳۷۴ هزار TEU رسیده است. در مجموع نیمه نخست سال نیز حجم عملیات به ۳۰۱۴ میلیون TEU کاهش یافته؛ رقمی که کمتر از نیمی از ۷۰۷۷ میلیون TEU ثبت شده در نیمه نخست سال گذشته است.

این ارقام صرفاً یک افت آماری نیستند. کاهش چنین شدیدی در فعالیت بندر نشان می دهد مدل تجاری ای که بر اتصال گسترده به مسیرهای بین المللی و عبور امن کالا از خلیج فارس تکیه دارد، در برابر شوک های امنیتی آسیب پذیر است. جبل علی زمانی مزیت خود را در موقعیت جغرافیایی و دسترسی به شبکه های دریایی می دید؛ اما اکنون همین موقعیت جغرافیایی، آن را در معرض مستقیم تبعات بحران هرمز قرار داده است.

در ماه اوت نیز گزارش هایی از وقوع انفجار و آتش سوزی در محدوده صنعتی جبل علی منتشر شد. گزارش ها از چندین انفجار در پنجم اوت حکایت داشتند و حادثه، حساسیت امنیتی این منطقه صنعتی و بندری را بیش از گذشته برجسته کرد.

از سوی دیگر، شرکت DPWorld تلاش کرده با توسعه ظرفیت های لجستیکی و تجهیزاتی، جایگاه جبل علی را حفظ کند. این شرکت اخیراً از تحویل هشت جرثقیل جدید برای پایانه کانتینری شماره ۲ خبر داده است؛ تجهیزاتی که قرار است ظرفیت جابه جایی بندر را افزایش دهند. درآمد DPWorld در نیمه نخست سال نیز با وجود اختلالات تجاری به ۱۲۰۷ میلیارد دلار رسید و نسبت به سال گذشته ۱۳۰۱ درصد افزایش داشت؛ موضوعی که نشان می دهد شرکت تلاش کرده فشار بحران را با تکیه بر شبکه جهانی خود تعدیل کند.

با این حال، توسعه تجهیزات به تنهایی پاسخ مسئله نیست. مشکل اصلی جبل علی امروز کمبود جرثقیل یا ظرفیت فیزیکی نیست؛ مسئله، امنیت مسیرهای دسترسی و وابستگی بیش از حد به یک کریدور پرریسک است.

به عبارت دیگر

پارس جنوبی؛ فشار بازسازی و افت تولید

تجارت جهانی پارس جنوبی در روزهای اخیر همزمان دو تصویر متفاوت از خود نشان داده است؛ از یک سو بازسازی پالایشگاه های آسیب دیده و افزایش تولید فاز ۱۱ امیدهایی برای بازگشت ظرفیت ایجاد کرده و از سوی دیگر، افت فشار طبیعی مخزن، نیاز سنگین به سرمایه گذاری و آسیب های وارده به تأسیسات، شکنندگی ستون گازی کشور را بیش از گذشته آشکار کرده است.

پارس جنوبی بار دیگر در مرکز تحولات انرژی ایران قرار گرفته است؛ اما این بار مسئله تنها افزایش تولید نیست، بلکه حفظ ظرفیت موجود به یک چالش جدی تبدیل شده است. طبق آخرین گزارش ها، فرآیند احیای ظرفیت پالایشگاه فاز ۱۴ به حدود ۷۰ درصد رسیده و اعلام شده است که بخش آسیب دیده این پالایشگاه تا پایان سال به طور کامل به چرخه تولید بازمی گردد.

در نگاه نخست، این خبر امیدوارکننده است؛ اما پشت عدد ۷۰ درصد، یک واقعیت نگران کننده قرار دارد: بخشی از ظرفیت تولید گاز کشور که باید صرف توسعه و افزایش تولید شود، اکنون درگیر بازسازی و جبران خسارت است. همزمان، گزارش های رسمی از تلاش برای آماده سازی تأسیسات پیش از فصل سرد حکایت دارد؛ موضوعی که نشان می دهد حاشیه امنیت شبکه گاز چندان بالا نیست. از سوی دیگر، مسئله پارس جنوبی فقط آسیب های اخیر نیست. این



نرگس گودرزی
دبیر تحریریه

یادداشت روز

تجارت خارجی در تنگنای سیاست گذاری

رو، کوچک شدن تجارت خارجی باید به عنوان یک زنجیره به هم پیوسته از مشکلات تولید، ارز و سرمایه گذاری دیده شود.

در طرف دیگر، صادرات غیرنفتی نیز همچنان با یک ضعف قدیمی مواجه است: تمرکز بالا بر تعداد محدودی از بازارها و کالاها. در شرایط تحریم، اتکا به چند شریک تجاری اگرچه امکان ادامه تجارت را فراهم می کند، اما قدرت چانه زنی ایران را کاهش می دهد. گزارش های اخیر درباره فشار آمریکا برای محدود کردن روابط اقتصادی ایران نیز نشان می دهد شرکای تجاری و مسیرهای صادراتی کشور بیش از گذشته در معرض ریسک سیاسی قرار دارند. با این حال، همه اخبار منفی نیست. ترانزیت از خاک ایران همچنان یک ظرفیت مهم برای تبدیل کشور به حلقه اتصال منطقه است. در سال دوم فعالیت دولت چهاردهم، بیش از ۱۸۰۶ میلیون تن کالا از مسیر ایران ترانزیت شده است؛ ظرفیتی که اگر با توسعه زیرساخت های ریلی، جاده ای و گمرکی همراه شود، می تواند بخشی از آسیب پذیری تجارت مستقیم را جبران کند. مسئله اصلی اما اینجاست که تجارت خارجی ایران بیش از آنکه از یک نقشه راه بلندمدت پیروی کند، تحت تأثیر تصمیم های مقطعی حرکت می کند. فعال اقتصادی نمی تواند با مقرراتی که دائماً تغییر می کنند، محدودیت های ارزی متغیر و هزینه های نامطمئن حمل و نقل، برای بازارهای خارجی برنامه چندساله طراحی کند. اکنون بیش از همیشه به سیاستی نیاز است که صادرات را از یک منبع کوتاه مدت تأمین ارز به ابزار توسعه اقتصادی تبدیل کند. تسهیل بازرگشت ارز، ثبات مقررات، کاهش بروکراسی گمرکی، توسعه توافق های تجاری و مهم تر از همه، متنوع کردن بازارهای صادراتی باید در مرکز سیاست تجاری قرار گیرد.



شفاق محمدی
روزنامه نگار

کبیری در مجمع سازندگان کیش مطرح کرد؛

خط اعتباری ۵ هزار میلیارد تومانی با هدف حمایت از کسب و کارها



تجارت جهان نشست مجمع سازندگان کیش با محوریت تقویت همکاری میان بخش خصوصی و سازمان منطقه آزاد کیش، توسعه سرمایه‌گذاری، ارتقای زیرساخت‌ها و بهره‌گیری از ظرفیت‌های مشترک برای شتاب بخشی به روند توسعه پایدار جزیره برگزار شد.

به گزارش تجارت جهانی، در این نشست که با حضور مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، عضو حقیقی شورای اطلاع‌رسانی دولت، معاونان و مدیران سازمان و اعضای مجمع سازندگان کیش برگزار شد موضوعات مرتبط با توسعه سرمایه‌گذاری، تقویت تعامل میان بخش خصوصی و مدیریت جزیره، توسعه زیرساخت‌ها، حمایت از کسب و کارها، ارتقای خدمات عمومی و راهکارهای تقویت جایگاه کیش در عرصه اقتصادی و گردشگری مورد بررسی قرار گرفت.

← **بازگشت ۴۱۱ هکتار زمین به چرخه سرمایه‌گذاری؛ گامی مهم برای توسعه کیش**

محمد کبیری با قدردانی از همراهی فعالان اقتصادی جزیره در شرایط ویژه اخیر تصریح کرد: بخش خصوصی کیش با استمرار فعالیت‌های اقتصادی و حفظ پویایی کسب و کارها، نقش مهمی در پایداری اقتصادی و حفظ جایگاه جزیره ایفا کرده است.

وی با تأکید بر جایگاه راهبردی کیش، افزود: این جزیره تنها یک منطقه گردشگری نیست، بلکه ویرترین ایران در قلب خلیج فارس و نمادی از ظرفیت‌های توسعه‌ای کشور است و باید با نگاه ملی از این ظرفیت ارزشمند حمایت کرد.

کبیری با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه سرمایه‌گذاری گفت: در یک سال گذشته، با پیگیری‌های صورت‌گرفته، ۷۵ پرونده مربوط به حدود ۴۱۱ هکتار زمین تعیین تکلیف و این ظرفیت‌ها دوباره در مسیر سرمایه‌گذاری و توسعه اقتصادی قرار گرفت. وی با اشاره به اهمیت تثبیت جایگاه حقوقی مناطق

آزاد و حمایت از سرمایه‌گذاری اظهار کرد: پیگیری موضوعات مرتبط با اختیارات مناطق آزاد با هدف تسهیل فرآیندهای توسعه‌ای، افزایش اطمینان سرمایه‌گذاران و ایجاد بستر مناسب برای فعالیت‌های اقتصادی در حال انجام است. مدیر عامل سازمان منطقه آزاد کیش همچنین با

قدردانی از حمایت‌های رئیس‌جمهور و همراهی دولت در پیگیری موضوعات مرتبط با کیش اظهار کرد: در موضوعات مهم و اساسی جزیره، همراهی و حمایت مجموعه دولت، ظرفیت ارزشمندی برای پیشبرد امور ایجاد کرده است. وی افزود: بخشی از موضوعاتی که سال‌ها باقی مانده

میلیارد تومان مالیات پرداخت کرده است و تقویت زیرساخت‌ها و حمایت از فعالیت‌های اقتصادی می‌تواند زمینه‌ساز ارزش‌آفرینی بیشتر این ظرفیت برای کشور باشد.

وی همچنین توسعه خدمات سلامت را از اولویت‌های مهم سازمان منطقه آزاد کیش عنوان کرد و گفت: ارتقای خدمات درمانی و افزایش ظرفیت‌های بیمارستانی جزیره با بهره‌گیری از همکاری دستگاه‌های تخصصی و ملی دنبال می‌شود.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به افزایش ظرفیت‌های حوزه سلامت اظهار کرد: در دوره جدید، تعداد متخصصان پزشکی و تنوع خدمات تخصصی در جزیره افزایش یافته و توسعه این بخش با جدیت ادامه دارد.

کبیری اجرای رویه ملوانی را یکی دیگر از فرصت‌های مهم اقتصادی کیش عنوان کرد و گفت: بهره‌گیری از این ظرفیت می‌تواند به توسعه تجارت، افزایش گردش اقتصادی و تقویت نقش تجاری جزیره کمک کند.

وی همچنین از برنامه سازمان منطقه آزاد کیش برای ایجاد سازوکارهای حمایتی مالی در حوزه گردشگری خبر داد و افزود: ایجاد خط اعتباری ۴ تا ۵ هزار میلیارد تومانی با هدف حمایت از کسب و کارها، تقویت سفر و رونق گردشگری جزیره در دستور کار قرار دارد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به ظرفیت دارایی‌های سازمان برای پشتیبانی از توسعه اقتصادی اظهار کرد: استفاده هدفمند از ظرفیت‌های موجود می‌تواند زمینه جذب منابع جدید و اجرای طرح‌های توسعه‌ای را فراهم کند.

وی همچنین پایداری زیرساخت‌های انرژی را یکی از مزیت‌های مهم کیش دانست و گفت: توسعه ظرفیت‌های آب و برق، افزایش توان تولید انرژی و بهره‌گیری از انرژی‌های نو، نقش مهمی در تقویت جایگاه جزیره برای جذب سرمایه‌گذاری خواهد داشت.

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

تجارت اروند زیر سایه موانع



تجارت جهان اروند در ماه‌های اخیر با

خبرهایی از توسعه تجارت، تسهیل صادرات و تقویت زیرساخت‌های مرزی همراه بوده، اما تداوم موانع اجرایی و فاصله میان ظرفیت‌های اعلام‌شده و عملکرد واقعی، همچنان این منطقه را با یک پرسش جدی روبه‌رو کرده است: چرا ظرفیت‌های اروند به رونق پایدار تبدیل نمی‌شود؟

منطقه آزاد اروند در هفته‌های اخیر بار دیگر در کانون اخبار اقتصادی و تجاری قرار گرفته است؛ از توسعه فعالیت‌های مرزی و صادراتی در شلمچه تا تلاش برای افزایش استفاده از ظرفیت بندر خرمشهر. در یکی از تازه‌ترین اقدامات، امکان صادرات ۸۷ قلم کالای تولیدی اروند با تعرفه‌های ترجیحی به بازارهای مناطق آزاد دیگر از جمله ارس، انزلی، ماکو و یانه. مرپوان فراهم شده است؛ اقدامی که در صورت اجرای واقعی می‌تواند به گسترش بازار تولیدکنندگان منطقه کمک کند.

با این حال، مشکل اصلی اروند کمبود «خبر خوب» نیست؛ مسئله، تبدیل این تصمیم‌ها به نتیجه ملموس اقتصادی است. سال‌هاست از موقعیت جغرافیایی، دسترسی به بازار عراق، ظرفیت بندر خرمشهر و مزیت‌های منطقه آزاد اروند به عنوان

فرصت‌های کم‌نظیر سخن گفته می‌شود، اما همچنان بخشی از ظرفیت‌های تجاری منطقه بلااستفاده مانده است.

در همین چارچوب، آزادسازی واردات ۳۶ قلم کالای مصرفی و مورد نیاز خانوار نیز به عنوان یکی از فرصت‌های جدید اقتصادی اروند مطرح شده و بندر خرمشهر برای پشتیبانی لجستیکی از اجرای آن اعلام آمادگی کرده است. اما تجربه سیاست‌های مشابه نشان داده که صرف صدور مجوز و اعلام آمادگی دستگاه‌ها برای فعال شدن تجارت کافی نیست. فعال اقتصادی به ثبات مقررات، سرعت ترخیص، دسترسی به زیرساخت، فرآیندهای شفاف و کاهش هزینه‌های مبادله نیاز دارد.

شلمچه همچنان مهم‌ترین نقطه اتصال تجاری و مسافری اروند به عراق محسوب می‌شود. در ماه‌های اخیر حتی توسعه سایبان‌ها، مدیریت آب و برق و تکمیل پوشش دوربین‌های پایش در این مرز در دستور کار قرار گرفته است. این اقدامات ضروری است، اما باید توجه داشت که زیرساخت مرزی تنها به جاده، سایبان و دوربین محدود نمی‌شود. فرآیندهای گمرکی، هماهنگی با طرف عراقی، زمان توقف کامیون‌ها و ثبات فعالیت تجاری نیز بخشی از زیرساخت واقعی تجارت هستند.

از سوی دیگر، توقف موقت فعالیت تجاری شلمچه در مناسبت‌های مذهبی نشان داد تجارت مرزی اروند همچنان به شدت تحت تأثیر شرایط و تصمیمات مقطعی قرار دارد. هرچند چنین توقف‌هایی ممکن است قابل مدیریت باشد، اما برای تجار و صادرکنندگان، پیش‌بینی‌پذیری یکی از مهم‌ترین عوامل تصمیم‌گیری است. نکته انتقادی مهم‌تر آن است که حتی برخی اظهارنظرهای رسمی پیشین نیز به فاصله میان ظرفیت و عملکرد اروند اشاره کرده‌اند. در یکی از این اظهارنظرها، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس تأکید کرده بود که با وجود ظرفیت‌های منطقه آزاد اروند، شکوفایی مورد انتظار در حوزه‌های عمران، گردشگری و اقتصاد آبادان و خرمشهر تحقق نیافته است. بنابراین مسئله امروز اروند، نبود ظرفیت نیست؛ ضعف در تبدیل ظرفیت به مزیت اقتصادی پایدار است. اگر سیاست‌های جدید وارداتی و صادراتی با اصلاح فرآیندهای اجرایی، کاهش بروکراسی و تقویت زیرساخت‌های واقعی همراه نشود، احتمال دارد بار دیگر مجموعه‌ای از مصوبه‌ها و وعده‌ها تولید شود که اثر آنها در زندگی اقتصادی آبادان و خرمشهر محدود باقی بماند.

تجارت اروند زیر سایه موانع

چابهار؛ توسعه روی ریل وعده‌ها



تجارت جهان چابهار در روزهای اخیر

با خبرهایی از افزایش تردد مرزی، افتتاح پروژه‌های بندری و وعده توسعه زیرساخت‌ها در صدر اخبار اقتصادی جنوب شرق قرار گرفته است؛ اما فاصله میان ظرفیت‌های اعلام‌شده و زیرساخت‌های موجود همچنان یکی از جدی‌ترین چالش‌های این بندر راهبردی است.

چابهار بار دیگر در کانون توجه سیاست‌گذاران و فعالان اقتصادی قرار گرفته است؛ شهری که قرار است به دروازه تجارت ایران با اقیانوس هند و یکی از محورهای اصلی توسعه سواحل مکران تبدیل شود. تازه‌ترین تحولات اما تصویری دوگانه ارائه می‌کند؛ از یک سو آمارهای تجاری و پروژه‌های عمرانی رو به افزایش است و از سوی دیگر، ضعف زیرساخت‌های مکمل همچنان می‌تواند مانع تبدیل ظرفیت‌های چابهار به مزیت اقتصادی پایدار شود.

در تازه‌ترین تحول، در بندر شهید بهشتی چابهار هفت پروژه سرمایه‌گذاری و زیرساختی به ارزش هزاران میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده است. از جمله

این طرح‌ها می‌توان به دایک حفاظت ساحلی، استحصال اراضی و کریدور لجستیکی اشاره کرد.

این پروژه‌ها اگرچه گامی مثبت برای تقویت زیرساخت بندری محسوب می‌شوند، اما مسئله اصلی چابهار صرفاً تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده نیست؛ بلکه سرعت تکمیل زنجیره حمل و نقل و اتصال بندر به شبکه ریلی و جاده‌ای است. وعده اتصال راه‌آهن چابهار به زاهدان طی ماه‌های آینده نیز بار دیگر مطرح شده، اما تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد که تأخیر در پروژه‌های ریلی می‌تواند مزیت بندری چابهار را محدود کند.

در همین حال، مرز ریمدان نیز نشانه‌هایی از افزایش فعالیت تجاری دارد. بر اساس آمار اعلام‌شده، در ۲۶ مرداد امسال مجموعاً ۹۸ کامیون ایرانی و پاکستانی از این مرز عبور کرده‌اند و قرار است با اضافه‌شدن دو باسکول جدید، ظرفیت پذیرش روزانه به حدود هزار کامیون برسد.

اما افزایش تردد بدون توسعه همزمان جاده، پایانه، خدمات گمرکی،

سخت‌رسانی و امکانات رفاهی، الزاماً به معنای رونق پایدار نیست. هرچه حجم تجارت بالاتر برود، ضعف یک حلقه از این زنجیره می‌تواند به صف کامیون، افزایش هزینه حمل و در نهایت کاهش جذابیت مسیر منجر شود. از سوی دیگر، منطقه آزاد چابهار برای ریمدان برنامه‌های سرمایه‌گذاری متعددی تعریف کرده و حتی از آمادگی بخش خصوصی برای توسعه زیرساخت‌های این مرز سخن گفته شده است. این رویکرد می‌تواند به کاهش فشار مالی دولت کمک کند، اما شرط موفقیت آن، شفافیت در واگذاری زمین و قراردادهای جلوگیری از شکل‌گیری پروژه‌های کم‌اثر است.

چابهار امروز بیش از هر زمان دیگری به یک تصمیم روشن نیاز دارد: آیا قرار است صرفاً ویترین پروژه‌های افتتاح‌شده باشد یا واقعاً به یک کریدور تجاری رقابت‌پذیر تبدیل شود؟ پاسخ این پرسش در تعداد مراسم افتتاحیه نیست؛ در کاهش زمان و هزینه تجارت، تکمیل راه‌آهن، بهبود مسیرهای جاده‌ای، جذب سرمایه‌گذاری واقعی و افزایش سهم مردم منطقه از منافع اقتصادی نهفته است.

تجارت جهانی از ایجاد اشتغال برای ۵۲۱ در صنعتی ترین منطقه آزاد ایران، گزارش می دهد؛

افتتاح ۱۶ پروژه در منطقه آزاد ارس



که عملیات اجرایی آنها آغاز شد.

همچنین عملیات اجرایی محوطه سازی سایت نمایشگاهی، احداث مخزن ۵ هزار مترمکعبی تأمین آب پایدار سایت صنایع سنگین، مقاوم سازی و بهسازی ساختمان ۵۲۴، زیرسازی و آسفالت معابر خاکی شهرک خدآفرین، توسعه سایت اداری مرکز نوردوز و احداث معبر ۱۷ متری ضلع شمالی مجتمع ابریشم نیز آغاز شد.

مجموع این طرح ها بخشی از برنامه توسعه زیرساخت های منطقه آزاد ارس در حوزه های اقتصادی، صنعتی، گردشگری، فرهنگی، آموزشی، ورزشی و شهری است که با هدف تقویت زیرساخت های مورد نیاز سرمایه گذاری، ارتقای خدمات عمومی و فراهم سازی بسترهای جدید برای فعالیت بخش خصوصی در منطقه اجرایی شود.

ارس؛ وقتی مسئله منطقه آزاد فقط اقتصاد نیست

رشد چشمگیر سرمایه گذاری و تولید در منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۴ تصویری امیدوارکننده از ظرفیت های این منطقه ارائه می دهد، اما فهرست موانع ارزی، سامانه ای و تسهیلاتی که خارج از اختیار سازمان منطقه است، پرسش عمیق تری را مطرح می کند؛ آیا مشکل مناطق آزاد صرفاً کمبود سرمایه و زیرساخت است یا ساختار سیاست گذاری و حکمرانی آن ها خود به بخشی از مسئله تبدیل شده است؟

منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۴ شاهد جهش قابل توجهی در شاخص های اقتصادی بود. بر اساس اعلام رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس، حدود ۱۶۱ هزار میلیارد تومان

همزمان با هفته دولت، ۲۸ پروژه عمرانی، زیربنایی، صنعتی، گردشگری، فرهنگی، آموزشی و ورزشی در منطقه آزاد ارس به بهره برداری رسید یا عملیات اجرایی آنها آغاز شد.

به گزارش تجارت جهانی،، ۱۶ پروژه با مجموع سرمایه گذاری ۳ هزار و ۲۰۶ میلیارد تومان به بهره برداری رسید که اجرای این طرح ها زمینه ایجاد ۵۲۱ فرصت شغلی را فراهم کرده است. همچنین عملیات اجرایی ۱۲ پروژه جدید با مجموع اعتبار یک هزار و ۵۵۴ میلیارد تومان آغاز شد که تمامی این طرح ها از محل اعتبارات سازمان منطقه آزاد ارس اجرا می شوند و حداکثر زمان پیش بینی شده برای بهره برداری از آنها ۱۵ ماه است.

در بخش صنعتی، دو واحد تولیدی با سرمایه گذاری بخش خصوصی به بهره برداری رسید. واحد تولیدی پلاپروفیل ارس با سرمایه گذاری ۸۷۳ میلیارد تومان و اشتغال ۸۵ نفر در زمینه تولید صفحات و ورق PVC و واحد تولیدی جوادپلاست ارس با سرمایه گذاری ۷۲۸ میلیارد تومان و اشتغال ۱۰۰ نفر در زمینه تولید کیسه بدون بافت از طرح های شاخص افتتاحی این بخش هستند.

در حوزه فرهنگی، ساختمان فرهنگسرای ارس با سرمایه گذاری ۷۰۰ میلیارد تومان و در حوزه ورزشی، مجموعه ورزش های ساحلی با سرمایه گذاری ۳۰۰ میلیارد تومان به بهره برداری رسید.

همچنین چهار مدرسه پیش از آغاز سال تحصیلی جدید وارد مدار بهره برداری شد که شامل مدرسه ۱۲ کلاسه با هنر هادی شهر، مدرسه ۶ کلاسه معرفت، مدرسه ۳ کلاسه شهدای خدمت شجاع و مدرسه ۶ کلاسه شهدای پل شاهمار است. مجموع سرمایه گذاری انجام شده برای این چهار پروژه آموزشی ۱۹۹.۵ میلیارد تومان است.

در حوزه گردشگری و میراث فرهنگی نیز طرح های مرمت و ساماندهی مقبره تاریخی قارلوجه خدآفرین، حمام تاریخی سیه رود و کاروانسرای خواجه نظر جلفا با مجموع سرمایه گذاری ۷ میلیارد تومان به بهره برداری رسید. مجتمع گردشگری دایموند نیز با سرمایه گذاری ۱۰۴ میلیارد تومانی بخش خصوصی دیگر پروژه افتتاحی این بخش بود.

در بخش عمرانی و زیربنایی، تقاطع غیرهمسطح شریان شهدای اقتدار با سرمایه گذاری ۲۵۰ میلیارد تومان به بهره برداری رسید و طرح های جا به جایی و اصلاح خط ۲۰ کیلومتر هوایی مقابل پاسگاه شجاع، روشنایی خیابان مقابل انبار تقی زاده و انبارهای آتش نشانی گمرک و خیابان ۸۵ فاز یک و اجرای زیرسازی و آسفالت معابر شهری برای دسترسی به مجتمع های تجاری نیز با مجموع سرمایه گذاری ۱۴۰.۵ میلیارد تومان اجرا شد.

در بخش پروژه های جدید نیز عملیات اجرایی سه سالن ورزشی در لیورجان، مدرسه ۲۲ بهمن جلفا و نوردوز با مجموع اعتبار ۱۷۵ میلیارد تومان آغاز شد.

احداث خط برق رسانی به سایت ۲۲۰ هکتاری صنایع پاک با اعتبار ۵۶۶ میلیارد تومان، اجرای لوپ میانی سایت توریسم ارس تا خیابان های منتهی به بلوار کیلیسا با اعتبار ۳۴۲ میلیارد تومان و احداث بلوار نوردوز تا کردشت و ساماندهی محوطه نوردوز از دیگر طرح های مهمی بودند

گزارش کوتاه

ماکو؛ ویتترین خودرو، پشتوانه تجارت؟



واقعی اقتصاد منطقه قرار خواهد گرفت؟ اگر بخش مهمی از توان مناطق آزاد به واردات اختصاص پیدا کند، نمی توان صرفاً با افزایش تعداد خودروها از تحقق اهداف تولید، صادرات و اشتغال پایدار سخن گفت.

از سوی دیگر، موضوع سرمایه گذاری خارجی نیز با ارقام امیدوارکننده ای همراه شده است. گزارش های اخیر از جذب ۵۰ میلیون یورو سرمایه گذاری خارجی در منطقه آزاد ماکو و رشد هفت برابری این شاخص خبر می دهند. با این حال، سرمایه گذاری زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می شود که به تولید، صادرات، ایجاد زنجیره ارزش و اشتغال منجر شود؛ نه اینکه صرفاً در آمار جذب سرمایه باقی بماند.

چالش مهم تر، وضعیت مرز بازرگان است. در روزهای اخیر موضوع افزایش ایستایی

کامیون ها و ضرورت روان سازی تردد در این مرز بار دیگر مطرح شده است. حتی از ایجاد مرکز لجستیک و مطالعه احداث دهکده لجستیکی به وسعت حدود یک هزار و ۸۲۰ هکتار سخن گفته شده است. همچنین موضوع ایجاد گذرگاه دوم زمینی ایران و ترکیه از مسیر «چشم ثریا» در حال پیگیری اعلام شده است. این وضعیت یک تناقض جدی را نشان می دهد: ماکو از یک سو ظرفیت تبدیل شدن به قطب ترانزیت و تجارت منطقه ای را دارد و از سوی دیگر، هنوز برای عبور روان کالا و کامیون با چالش مواجه است. توسعه جاده، گمرک، پایانه، انبار، خدمات لجستیکی و فرآیندهای اداری باید همزمان با افزایش تجارت پیش برود؛ در غیر این صورت، رشد تجارت می تواند خود به عامل تشدید ازدحام و هزینه تبدیل شود.

گزارش کوتاه

بندر شهید رجایی در انتظار بازسازی واقعی



بندر شهید رجایی در حالی تلاش می کند پس از حادثه سنگین سال گذشته به مدار عادی تجارت بازگردد که خبرهای تازه از هوشمندسازی ترمینال ها و تداوم فعالیت های بندری حکایت دارد؛ اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا اقدامات انجام شده برای کاهش ریسک، جبران خسارت و جلوگیری از تکرار بحران کافی است؟

بندر شهید رجایی همچنان یکی از مهم ترین نقاط اتصال اقتصاد ایران به تجارت خارجی است؛ بندری که هر اختلال در آن می تواند زنجیره ای از پیامدها را از واردات و صادرات گرفته تا حمل و نقل، بیمه و قیمت تمام شده کالا ایجاد کند. با این حال، آخرین تحولات این بندر نشان می دهد مسیر بازگشت به شرایط پایدار هنوز با چالش های جدی روبه روست.

یکی از تازه ترین اقدامات، آغاز طرح هوشمندسازی ترمینال های کانتینری بندر شهید رجایی با سرمایه گذاری ۸۰۰ هزار دلاری بخش خصوصی است. این طرح با هدف افزایش بهره وری و استفاده از فناوری در مدیریت عملیات بندری آغاز شده است. اصل هوشمندسازی اقدامی مثبت است، اما مسئله اینجاست که فناوری به تنهایی نمی تواند ضعف های مدیریتی، ایمنی و نظارتی را جبران کند. بندری با چنین جایگاه اقتصادی، پیش از آنکه به سامانه های هوشمند مجهز شود، باید از استانداردهای ایمنی، مدیریت بحران و نظارت دقیق بر محموله های پرخطر برخوردار باشد. تجربه

حادثه سنگین بندر نشان داد که هزینه ضعف در این حوزه فقط به یک مجموعه اقتصادی محدود نمی شود و می تواند بخش بزرگی از زنجیره تجارت کشور را تحت تأثیر قرار دهد.

از سوی دیگر، آثار مالی حادثه همچنان ادامه دارد. در تازه ترین گزارش های اقتصادی، خسارت بندر شهید رجایی همچنان یکی از عوامل اثرگذار بر عملکرد شرکت های بیمه ای عنوان شده است؛ موضوعی که نشان می دهد تبعات حادثه هنوز برای فعالان اقتصادی پایان نیافته است. مشکل دیگر، هزینه فرصت ناشی از اختلال در چنین بندری است. هر روز کاهش ظرفیت یا کندشدن عملیات، می تواند به افزایش زمان ترخیص، رشد هزینه حمل و نقل و فشار بیشتر بر واردکنندگان و صادرکنندگان منجر شود. در شرایطی که اقتصاد ایران با محدودیت های ارزی، تحریم و افزایش

اختیارات، منافع و برداشت متفاوتی از مسئله دارند. مناطق آزاد ایران نیز از این قاعده مستثنی نیستند. سازمان منطقه آزاد ارس تنها یکی از بازیگران این شبکه است. دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، وزارتخانه ها، بانک مرکزی، گمرک، بورس کالا، دستگاه های استانی، مجلس و فعالان اقتصادی هرکدام بخشی از فرایند تصمیم گیری و اجرا را در اختیار دارند.

وقتی سازمان منطقه آزاد از مشکل تخصیص ارز یا سامانه جامع تجارت سخن می گوید، در واقع با یک مسئله کلاسیک سیاست گذاری عمومی مواجه است؛ پراکنده بودن قدرت تصمیم گیری میان چندین نهاد. سازمان ممکن است هدف خود را افزایش تولید و جذب سرمایه قرار دهد، اما دستیابی به این هدف به تصمیماتی وابسته است که در اختیار نهادهای دیگری قرار دارد. بانک مرکزی قواعد ارزی خود را دارد، وزارت صمت قواعد تجاری و سامانه های خود را، بورس کالا سازوکار خاص خود را دنبال می کند و دستگاه های دیگر نیز بر اساس مأموریت و منطق سازمانی خود عمل می کنند.

در چنین شرایطی ممکن است هر دستگاه به تنهایی سیاستی منطقی را دنبال کند، اما مجموع این سیاست ها الزاماً به یک نتیجه هماهنگ منتهی نشود. این همان جایی است که پیچیدگی سیاست گذاری عمومی خود را نشان می دهد. در بحث درباره آینده مناطق آزاد معمولاً این سؤال مطرح می شود که «چه کسی درباره آینده منطقه تصمیم می گیرد؟» اما در مورد ارس شاید سؤال دقیق تر این باشد که کدام شبکه

از بازیگران درباره آینده منطقه تصمیم می گیرند؟

اگر یک نهاد واحد تصمیم بگیرد، می توان اختیار و مسئولیت آن را مشخص کرد. اما هنگامی که اختیار میان مجموعه ای از نهادها توزیع شده باشد، سیاست نهایی محصول تعامل آن ها خواهد بود و تعیین مسئولیت دشوارتر می شود.

اگر هدف رسمی این باشد که ارس به یکی از پیشران های اقتصادی شمال غرب کشور و دروازه ارتباطی ایران با قفقاز و اوراسیا تبدیل شود، تحقق این هدف تنها به تصمیم سازمان منطقه آزاد وابسته نیست. سیاست ارزی، تجاری، گمرکی، لجستیکی، صنعتی، زیرساختی و حتی سیاست خارجی و روابط اقتصادی با کشورهای همسایه می تواند بر آن اثر بگذارد. باید پرسید آیا این سیاست ها در یک چارچوب مشترک و هماهنگ قرار دارند یا هر دستگاه بر اساس منطق و اولویت های خود عمل می کند؟

مفهوم حکمرانی یکپارچه که مدیرعامل ارس نیز بر آن تأکید کرده، در اینجا معنای مشخص تری پیدا می کند. حکمرانی یکپارچه صرفاً به معنای افزایش اختیارات سازمان منطقه آزاد نیست؛ بلکه به معنای ایجاد سازوکاری است که میان بازیگران متعدد، اهداف مشترک، تقسیم کار روشن و سازوکار پاسخگویی ایجاد کند.

یک سیاست عمومی حتی پس از تصویب نیز تمام نمی شود. مرحله اجرا می تواند سرنوشت سیاست را تغییر دهد. فاصله میان آنچه در قانون یا برنامه پیش بینی شده و آنچه در دستگاه اجرایی اتفاق می افتد، یکی از مسائل مهم سیاست گذاری عمومی است.

هزینه های لجستیکی مواجه است، ادامه چنین آسیب پذیری هایی قابل چشم پوشی نیست.

از منظر راهبردی نیز بندر شهید رجایی تنها یک بندر محلی نیست؛ این مجموعه بخشی از زیرساخت تجارت ملی و مسیر اتصال ایران به بازارهای منطقه ای و جهانی است. به همین دلیل، توسعه آن باید از نگاه پروژه ای و مقطعی فاصله بگیرد و در قالب یک برنامه جامع برای ایمنی، لجستیک، فناوری، سرمایه گذاری و مدیریت بحران دنبال شود.

اکنون خبر هوشمندسازی می تواند نشانه ای از حرکت به سمت بازسازی و ارتقای بندر باشد، اما آزمون اصلی زمانی است که این فناوری با اصلاح فرآیندهای نظارتی و افزایش استانداردهای ایمنی همراه شود. تجربه گذشته نشان داده است که در زیرساخت های حیاتی، پیشگیری بسیار کم هزینه تر از جبران خسارت است.

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی در مسیر جهش تجارت شمال



راه‌آهن نیز این بندر را یکی از محورهای مهم توسعه حمل‌ونقل ترکیبی کشور دانسته‌اند.

مزیت اصلی حمل‌ونقل ترکیبی برای انزلی آن است که بندر را از یک مقصد صرفاً دریایی به یک نقطه اتصال میان دریا، ریل و جاده تبدیل می‌کند. چنین وضعیتی می‌تواند هزینه و زمان جابه‌جایی کالا را کاهش دهد و جذابیت مسیر ایران برای صاحبان کالا و شرکت‌های ترانزیتی را افزایش دهد.

گزارش‌های اخیر همچنین از فعال شدن ظرفیت‌های ریلی بندر کاسپین در مسیرهای مرتبط با ترکیه، ترکمنستان و قزاقستان خبر می‌دهند. البته برای رسیدن به ظرفیت مطلوب، تکمیل برخی حلقه‌های جاده‌ای و ریلی همچنان ضروری است.

در کنار توسعه زیرساخت، سیاست‌های تشویقی نیز در حال پررنگ‌تر شدن است. یکی از این اقدامات، کاهش حدود ۵۰ درصدی تعرفه حمل ریلی کالا از بندر کاسپین به برخی بنادر جنوبی و مرزهای صادراتی، از جمله بندر شهید رجایی و مرز شلمچه عنوان شده است.

این اقدام می‌تواند از دو مسیر به رونق بندر کمک کند؛ نخست اینکه هزینه حمل برای صاحبان کالا کاهش می‌یابد و دوم اینکه امکان

تجارت جهان بندرانزلی در روزهای اخیر بار دیگر در کانون تحولات اقتصادی شمال کشور قرار گرفته است؛ رشد عملیات بندری، توسعه زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی، آغاز و افتتاح پروژه‌های جدید و تقویت جایگاه بندر کاسپین در کریدورهای بین‌المللی، چشم‌انداز تازه‌ای برای تبدیل این منطقه به یکی از قطب‌های تجارت ایران با اوراسیا ایجاد کرده است.

بندرانزلی در تازه‌ترین تحولات اقتصادی گیلان، نشانه‌های پیرنگی از حرکت به سمت یک نقش‌آفرینی بزرگ‌تر در تجارت منطقه‌ای از خود نشان می‌دهد. محور اصلی این تحولات، منطقه آزاد انزلی و به‌ویژه بندر کاسپین است؛ مجموعه‌ای که در سال‌های اخیر از یک ظرفیت محلی به یکی از گزینه‌های مهم ایران برای توسعه تجارت دریایی، ترانزیت و ارتباط با کشورهای حاشیه دریای خزر تبدیل شده است.

تازه‌ترین گزارش‌ها نشان می‌دهد عملکرد بندر کاسپین در دولت چهاردهم رشد قابل توجهی داشته و مسئولان منطقه آزاد انزلی از دو برابر شدن عملکرد این بندر سخن گفته‌اند. همزمان، گزارش‌های رسمی از رشد حدود ۵۸ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری در بندر کاسپین حکایت دارد؛ رشدی که نشان می‌دهد ظرفیت‌های این بندر در حال ورود به مرحله‌ای تازه از بهره‌برداری است.

اهمیت بندر کاسپین تنها به افزایش تخلیه و بارگیری محدود نمی‌شود. این بندر به دلیل قرار گرفتن در منطقه آزاد انزلی و دسترسی به دریای خزر، می‌تواند حلقه اتصال میان بنادر شمالی ایران و بازارهای روسیه، قفقاز و آسیای میانه باشد. در چنین شرایطی، توسعه بندر کاسپین می‌تواند بخشی از بار تجارت خارجی کشور را از مسیرهای جنوبی به سمت شمال هدایت کند.

بر اساس گزارش‌های اخیر، بندر کاسپین برای ظرفیت اسمی ۱۱ میلیون تن طراحی شده، اما ظرفیت عملیاتی فعلی آن حدود ۲ میلیون تن عنوان شده است. همین فاصله نشان می‌دهد که هنوز بخش قابل توجهی از ظرفیت بالقوه بندر فعال نشده و در صورت تکمیل تجهیزات، زیرساخت‌ها و شبکه حمل‌ونقل، امکان افزایش چشمگیر حجم عملیات وجود دارد.

این موضوع از یک منظر اقتصادی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا توسعه ظرفیت عملیاتی یک بندر تنها به معنای افزایش تعداد کشتی‌ها یا کالاهای جابه‌جا شده نیست، بلکه زنجیره‌ای از فعالیت‌های انبارداری، حمل‌ونقل، خدمات گمرکی، صنایع وابسته، شرکت‌های لجستیکی و خدمات بازرگانی را نیز فعال می‌کند.

یکی از مهم‌ترین اخبار مرتبط با آینده انزلی، تمرکز بر توسعه حمل‌ونقل ریلی بندر کاسپین است. مسئولان سازمان منطقه آزاد انزلی و بخش راه‌آهن در ماه‌های اخیر بر افزایش بهره‌وری خطوط ریلی و تقویت زیرساخت‌های این بندر تأکید کرده‌اند.

در همین راستا، موضوع ارتقای ایستگاه و خطوط ریلی بندر کاسپین و افزایش ظرفیت حمل ترکیبی مورد توجه قرار گرفته است. مقام‌های

گزارش کوتاه

آستارا؛ ظرفیت بزرگ، زیرساخت‌های گرفتار



تجارت جهان بندر و مرز آستارا در روزهایی که کریدور شمال - جنوب بیش از گذشته به مسیرهای جایگزین تجارت جهانی نیاز دارد، همچنان با فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه و عملکرد واقعی خود روبه‌روست؛ فاصله‌ای که اگر با تصمیم‌های اجرایی و سرمایه‌گذاری هدفمند جبران نشود، می‌تواند فرصت ترانزیتی این منطقه را به رقیبان واگذار کند.

بندر آستارا در سال ۱۴۰۵ بار دیگر در کانون توجه تجارت شمال کشور قرار گرفته است. نخستین کشتی تجاری سال جاری

با محموله ۸۰۰ تنی چوب از بندر هوسان جمهوری آذربایجان در این بندر پهلو گرفت؛ اتفاقی که از آن به عنوان نشانه‌ای برای احیای فعالیت‌های تجاری بندر یاد شد. اما یک پهلویی، به تنهایی نمی‌تواند مشکلات ساختاری بندر را برطرف کند.

مسئله اصلی آستارا، کمبود ظرفیت نیست؛ مشکل، تبدیل ظرفیت به یک زنجیره پایدار حمل‌ونقل است. این منطقه هم‌زمان از مرز زمینی، دریایی و ریلی برخوردار است و به دلیل قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، می‌تواند حلقه اتصال ایران به جمهوری آذربایجان، روسیه و بازارهای اروپایی باشد. با این حال، نبود اتصال ریلی کامل در مسیر رشت - آستارا همچنان یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های این زنجیره است.

خبرهای اخیر از نزدیک شدن ایران و روسیه به امضای قرارداد اجرایی راه‌آهن رشت - آستارا حکایت دارد؛ پروژه‌ای ۱۶۲ کیلومتری که سال‌هاست به عنوان حلقه مفقوده کریدور شمال - جنوب مطرح می‌شود. در واقع، آستارا زمانی می‌تواند

از موقعیت ژئواقتصادی خود درآمد پایدار کسب کند که بندر، گمرک، جاده و راه‌آهن در یک شبکه منسجم عمل کنند.

از سوی دیگر، حجم مبادلات مرزی نشان می‌دهد تقاضا برای استفاده از این مسیر وجود دارد. طبق اعلام فرماندار آستارا، طی دو ماه گذشته ۳۳۵ هزار تن کالا از مرزهای این شهرستان وارد شده است. با این حال، افزایش حجم تجارت بدون افزایش سرعت و کیفیت خدمات لجستیکی می‌تواند به جای فرصت، به فشار مضاعف بر جاده‌ها، گمرک و فعالان اقتصادی تبدیل شود.

تجربه صف‌های کامیون و مشکلات فرآیندهای گمرکی نیز نشان داده است که تجارت در آستارا هنوز از یک مسیر روان و کم‌هزینه فاصله دارد. در مقاطع اوج صادرات، کندی تشریفات و ترافیک مرزی مستقیماً هزینه صادرکننده را افزایش می‌دهد و مزیت رقابتی کالاهای ایرانی را کاهش می‌دهد.

از این منظر، انتقاد اصلی متوجه رویکردی است که توسعه آستارا را بیشتر با افتتاح

پروژه‌ها و اعلام ظرفیت‌ها می‌سنجد تا میزان واقعی کالا، سرعت عبور کامیون، تعداد سفرهای دریایی و سهم ترانزیت از اقتصاد منطقه. آستارا به پروژه‌های بیشتر نیاز دارد، اما پیش از آن به مدیریت یکپارچه، کاهش بروکراسی، سرمایه‌گذاری در تجهیزات بندری و ایجاد خطوط منظم حمل‌ونقل نیازمند است.

راه‌آهن رشت - آستارا نیز نباید صرفاً یک پروژه عمرانی دیده شود. تکمیل این خط می‌تواند زمان و هزینه حمل کالا در کریدور شمال - جنوب را کاهش دهد، اما تحقق این مزیت مشروط به آن است که هم‌زمان ظرفیت بندر، گمرک و شبکه جاده‌ای نیز ارتقا پیدا کند.

در نهایت، آستارا اکنون بیش از هر زمان دیگری در موقعیت یک انتخاب قرار دارد؛ یا از یک مرز پرتردد به یک هاب واقعی لجستیک و ترانزیت تبدیل شود، یا همچنان شاهد عبور کالا از کنار خود باشد، بدون آنکه سهم متناسبی از ارزش افزوده این تجارت نصیب اقتصاد محلی و ملی شود.

گزارش کوتاه

زنگ خطر برای پتروشیمی ماهشهر



تجارت جهان منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر پس از آسیب‌های ناشی از حملات اخیر وارد مرحله بازسازی شده، اما هم‌زمانی بحران زیرساخت، نگرانی‌های محیط‌زیستی و مطالبات کارگری نشان می‌دهد مسئله فقط بازگرداندن واحدها به مدار تولید نیست؛ بلکه ضعف‌های قدیمی در مدیریت، ایمنی و اشتغال نیز دوباره خود را نشان داده‌اند.

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر در هفته‌های اخیر بیش از آنکه

با خبر افزایش تولید و سرمایه‌گذاری شناخته شود، با اخبار مربوط به بازسازی واحدهای آسیب‌دیده، الزامات محیط‌زیستی و مشکلات نیروی انسانی در صدر اخبار قرار گرفته است. تازه‌ترین گزارش‌ها از بازدید رئیس سازمان حفاظت محیط زیست از واحدهای آسیب‌دیده منطقه حکایت دارد؛ بازدیدی که ضرورت رعایت الزامات محیط‌زیستی در روند بازسازی را مورد تأکید قرار داده است.

این تأکید در شرایط فعلی اهمیت دوچندان دارد. بازسازی سریع تأسیسات پتروشیمی برای بازگشت ظرفیت تولید ضروری است، اما اگر سرعت جایگزین استانداردهای ایمنی و محیط‌زیستی شود، هزینه‌ای که امروز برای احیای تولید پرداخت می‌شود می‌تواند در آینده به شکل آلودگی، فرسودگی و ریسک‌های جدید بازگردد. ماهشهر سال‌هاست با فشارهای زیست‌محیطی ناشی از فعالیت صنایع سنگین مواجه است و بازسازی نباید به فرصتی برای تکرار همان

الگوهای قدیمی تبدیل شود.

از سوی دیگر، حملات اخیر نشان داد زیرساخت‌های پتروشیمی منطقه تا چه اندازه برای اقتصاد کشور حیاتی و در عین حال آسیب‌پذیرند. در خردادماه، شرکت پتروشیمی کارون هدف اصابت قرار گرفت و بنا بر اعلام روابط عمومی منطقه، این حادثه مصدومی نداشت؛ با این حال، میزان خسارت در دست بررسی اعلام شد. پیش‌تر نیز در فروردین، بخشی از تأسیسات جانبی منطقه هدف حمله قرار گرفته بود و عملیات اطفای حریق و مدیریت شرایط اضطراری انجام شد.

اما بحران ماهشهر فقط به آسیب‌های فیزیکی محدود نیست. هم‌زمان با تلاش برای احیای ظرفیت‌های تولید، موضوع اشتغال و امنیت شغلی کارگران نیز به یکی از چالش‌های جدی تبدیل شده است. در مردادماه، حدود ۳۲ کارگر واحد تعمیر و نگهداری پتروشیمی سلمان فارسی در اعتراض به اخراج و بلا تکلیفی خود تجمع کردند. همچنین گزارش‌هایی

درباره ادامه بلاتکلیفی تعدادی از کارگران اخراجی شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی ماهشهر منتشر شد.

این وضعیت یک تناقض مهم را آشکار می‌کند: منطقه‌ای که قرار است موتور تولید و اشتغال صنعتی جنوب کشور باشد، هم‌زمان با مسئله بازگشت تولید، با دغدغه بازگشت کارگران نیز مواجه است. اگر بازسازی صرفاً از منظر تجهیزات و ظرفیت اسمی تولید تعریف شود و نیروی انسانی، ایمنی و محیط زیست در حاشیه قرار گیرد، بخش مهمی از مسئله حل نشده باقی خواهد ماند.

اکنون ماهشهر به یک برنامه جامع نیاز دارد؛ برنامه‌ای که بازسازی تأسیسات، ارتقای پدافند و ایمنی، پایش جدی آلاینده‌گی و تعیین تکلیف نیروی انسانی را هم‌زمان دنبال کند. بازگشت واحدها به مدار تولید بدون اصلاح این حلقه‌های مفقوده، تنها بازگرداندن بخشی از ظرفیت گذشته است، نه ساختن یک صنعت پتروشیمی مقاوم‌تر و پایدارتر.

معنای حرکت تدریجی منطقه از یک مرکز تجاری به سمت یک مجموعه کامل تر اقتصادی باشد؛ مجموعه‌ای که تولید، تجارت، ترانزیت و خدمات در آن به یکدیگر متصل هستند.

انزلی البته تنها یک ظرفیت بندری و تجاری نیست. گردشگری همچنان یکی از پایه‌های مهم اقتصاد این منطقه محسوب می‌شود و در ماه‌های اخیر توجه ویژه‌ای به فعال نگه داشتن مراکز تجاری و گردشگری شده است.

بر اساس گزارش‌های منتشرشده، ساعت فعالیت بازارها، مجتمع‌های تجاری و مراکز گردشگری فاز تجارت و گردشگری منطقه آزاد انزلی تا ساعت ۲ با مدام تمدید شده است. چنین تصمیمی می‌تواند به افزایش زمان فعالیت کسب‌وکارها و استفاده بیشتر گردشگران از ظرفیت‌های تجاری و تفریحی منطقه کمک کند.

در کنار اقتصاد و گردشگری، رویدادهای فرهنگی نیز در حال تقویت هویت منطقه هستند. برگزاری جشنواره‌های مرتبط با سب کاسپین و توجه به صنایع دستی و آثار هنری با محوریت این نماد بومی، نمونه‌ای از تلاش برای پیوند دادن اقتصاد گردشگری با ظرفیت‌های فرهنگی منطقه است.

مجموع این تحولات نشان می‌دهد انزلی در مقطع فعلی با مجموعه‌ای از فرصت‌های هم‌زمان روبه‌رو است. افزایش عملیات بندری، توسعه حمل‌ونقل ریلی، پروژه‌های جدید سرمایه‌گذاری، گسترش فعالیت‌های تولیدی و ظرفیت‌های گردشگری، مجموعه‌ای را شکل داده‌اند که می‌تواند جایگاه اقتصادی این شهر را در شمال کشور ارتقا دهد. البته رسیدن به این هدف به استمرار سرمایه‌گذاری و تکمیل زیرساخت‌ها وابسته است. فاصله میان ظرفیت اسمی و ظرفیت عملیاتی بندر کاسپین نشان می‌دهد هنوز مسیر قابل توجهی برای استفاده کامل از توان این مجموعه باقی مانده است. تکمیل شبکه ریلی و جاده‌ای، توسعه تجهیزات بندری، ایجاد انبارهای تخصصی و تقویت خطوط منظم کشتیرانی از جمله اقداماتی هستند که می‌توانند این ظرفیت را بالفعل کنند.

با این حال، جهت حرکت در ماه‌های اخیر مثبت است. انزلی اکنون بیش از گذشته در محاسبات مربوط به کریدور شمال-جنوب، تجارت با کشورهای حاشیه خزر و توسعه اقتصاد دریا محور ایران دیده می‌شود. اگر سرمایه‌گذاری‌های جدید با تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل همراه شود، بندر کاسپین می‌تواند نه فقط برای گیلان، بلکه برای بخش قابل توجهی از تجارت خارجی کشور به یک مسیر مهم تبدیل شود.

در چنین شرایطی، آینده اقتصادی انزلی بیش از هر زمان دیگری به دریا، ریل و تجارت بین‌المللی گره خورده است؛ سه ظرفیتی که در صورت هماهنگی، می‌توانند این شهر را از یک مقصد مهم گردشگری شمال ایران به یکی از مراکز اثرگذار تجارت و لجستیک کشور تبدیل کنند.