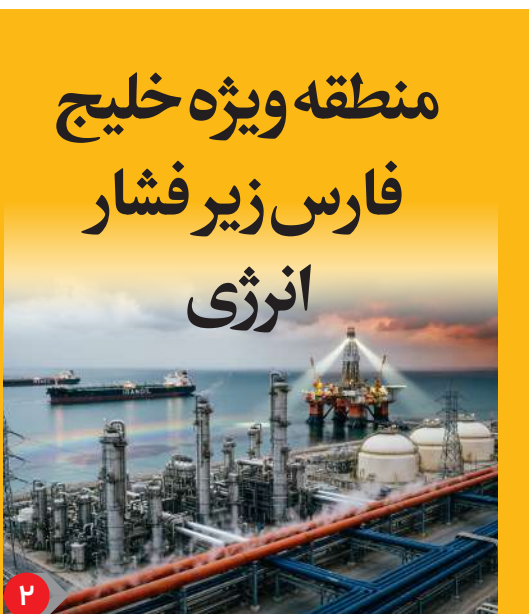




تهنارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان



منطقه ویژه خلیج فارس زیر فشار انرژی



امام خمینی؛ پرواز هست، زیرساخت نیست

نوردوز، پیشران تجارت در ارس

تجارت جهانی گزارش می کند

انزلی به قطب لجستیک نزدیک تر شد



تجارت جهانی گزارش می دهد

تیک آف منطقه آزاد کیشی در هفته دولت

بین الملل

کاتوویتسه در گذار پرهزینه

تجارت جهانی کاتوویتسه در جنوب لهستان هم زمان با جذب سرمایه، توسعه حمل و نقل و ورود به مرحله ای تازه از اقتصاد شهری، همچنان با میراث سنگین صنعت زغال سنگ، چالش های زیست محیطی و فشارهای ناشی از گذار انرژی روبه رو است؛ تحولاتی که تصویر یک شهر مدرن را با واقعیت های اقتصادی و اجتماعی پیچیده درهم آمیخته است.

کاتوویتسه طی سال های اخیر تلاش کرده تصویر خود را از یک شهر صنعتی و وابسته به زغال سنگ به یک مرکز تجاری، لجستیکی و خدماتی در جنوب لهستان تغییر دهد. آخرین تحولات نیز نشان می دهد که این روند همچنان ادامه دارد. در تازه ترین خبر، شرکت هواپیمایی ایرعربیا اعلام کرده است که از ۱۷ دسامبر ۲۰۲۶، چهار پرواز هفتگی مستقیم میان شارجه و فرودگاه کاتوویتسه برقرار خواهد شد. این مسیر، کاتوویتسه را به سومین مقصد لهستانی ایرعربیا از شارجه تبدیل می کند.

افزایش ارتباطات هوایی را می توان نشانه ای از رشد ظرفیت اقتصادی و گردشگری کاتوویتسه دانست، اما مسئله مهم تر این است که آیا توسعه زیرساخت ها به همان اندازه به بهبود شرایط اقتصادی شهروندان منجر می شود یا نه. جذب پروازهای بین المللی و سرمایه گذاری خارجی، به تنهایی نمی تواند مشکلات ساختاری شهری را حل کند؛ به خصوص در منطقه ای که دهه ها اقتصاد آن به معادن و صنایع سنگین وابسته بوده است.

از سوی دیگر، کاتوویتسه در حال تبدیل شدن به یکی از نقاط مهم لجستیکی اروپای مرکزی است. در ماه مارس، شرکت کره ای L.X Pantos از توسعه فعالیت خود در لهستان و سرمایه گذاری در زیرساخت های لجستیکی کاتوویتسه خبر داد. این تحولات می تواند جایگاه شهر را در زنجیره تأمین اروپا تقویت کند، اما هم زمان وابستگی روزافزون اقتصاد منطقه به سرمایه خارجی را نیز برجسته می کند.

مشکل اصلی اما در پس همین تصویر توسعه یافته باقی مانده است: زغال سنگ هنوز بخش مهمی از هویت اقتصادی منطقه سبزی محسوب می شود. لهستان برای کاهش وابستگی به زغال سنگ برنامه گذار انرژی دارد و مذاکرات دولت و اتحادیه های کارگری نیز سال هاست بر چگونگی خروج تدریجی از این صنعت متمرکز است. در چنین شرایطی، کاتوویتسه باید میان حفظ اشتغال سنتی و حرکت به سوی اقتصاد کم کربن تعادل ایجاد کند.

این چالش زمانی جدی تر می شود که مسئله آلودگی هوا را نیز در نظر بگیریم. هرچند کاتوویتسه طی سال های گذشته پروژه های متعددی برای بازآفرینی شهری و توسعه فضاهای سبز اجرا کرده و حتی عنوان «شهر موسیقی یونسکو» را به دست آورده است، اما میراث صنعتی منطقه همچنان بر کیفیت محیط زیست و تصویر عمومی شهر سایه دارد.

به عبارت دیگر

فرصت های مریوان پشت سد بروکراسی

توقف کامیون ها و آماده سازی آن برای نیازهای آینده تأکید کردند؛ موضوعی که نشان می دهد بخشی از مشکلاتی که سال ها درباره آن صحبت شده، هنوز به طور کامل حل نشده است.

این وضعیت در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می کند که منطقه آزاد بانه. مریوان نیز قرار است به یکی از موتورهای توسعه اقتصادی کردستان تبدیل شود. مسئولان از جذب سرمایه گذاری، توسعه صادرات، ایجاد اشتغال و تقویت زیرساخت های لجستیکی سخن می گویند، اما تحقق این اهداف بدون تعیین تکلیف زیرساخت های مرزی و کاهش موانع تجاری دشوار خواهد بود.

از سوی دیگر، مریوان ظرفیت کم نظیری در گردشگری دارد. دریاچه زیوار همچنان یکی از مهم ترین جاذبه های منطقه است و هم زمان با افزایش تردد زائران اربعین در مسیر باشماق، ظرفیت گردشگری شهر نیز بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، اتکا به ظرفیت طبیعی زیوار بدون برنامه منسجم برای حفاظت محیط زیست، مدیریت گردشگر و توسعه خدمات شهری، نمی تواند به توسعه پایدار منجر شود.

مرز باشماق در سال های اخیر حتی به یکی از مسیرهای مهم تردد زائران اربعین تبدیل شده و امسال نیز میزبانی از زائران در این گذرگاه انجام شد. این ظرفیت می تواند برای رونق کسب و کارهای محلی، خدمات گردشگری و تجارت منطقه ای استفاده شود، اما تکرار بحث درباره ضعف زیرساخت ها نشان می دهد میان جایگاه واقعی مرز و امکانات موجود فاصله وجود دارد.

یادداشت روز

ترانزیت ایران؛ فرصت روی کاغذ

انتقال کالا میان شمال اروپا، روسیه، ایران و هند را کاهش دهد، اما مزیت روی نقشه با مزیت در میدان تفاوت دارد. تکمیل خطوط ریلی، افزایش ظرفیت بنادر، اتصال واقعی مسیرهای جاده ای و ریلی و هماهنگی گمرکی هنوز از پیش شرط های تبدیل این کریدور به یک مسیر رقابتی است.

مشکل دیگر، شکنندگی زنجیره تأمین است. گزارش های اخیر از زمین گیر شدن بیش از ۱۸ هزار کانتینر متعلق به بازرگانان ایرانی در بنادر جبل علی و کراچی خبر داده اند؛ اتفاقی که نشان می دهد اختلاف در یک حلقه می تواند هزینه و زمان تجارت ایران را افزایش دهد.

در همین حال، ایران و پاکستان نیز بر راه اندازی کریدور مشترک با چین تأکید کرده اند؛ اقدامی که می تواند مسیرهای تازه ای برای تجارت منطقه ای ایجاد کند. اما این فرصت ها در صورتی به نتیجه می رسند که سیاست گذاری از اعلام پروژه های متعدد به اجرای عملیاتی تغییر کند.

نقطه ضعف لجستیک ایران فقط کمبود زیرساخت نیست؛ تعدد تصمیم گیران، فرآیندهای اداری و نبود یک مدیریت یکپارچه زنجیره تأمین نیز هزینه پنهانی به تجارت تحمیل می کند. کشوری که می خواهد هاب ترانزیتی منطقه باشد، نمی تواند همچنان کالا را در مرزها، بنادر و مسیرهای ریلی معطل نگه دارد.

رقبای منطقه ای نیز منتظر ایران نمی مانند. مسیرهای جایگزین در حال توسعه اند و کشورهایی مانند ترکیه، آذربایجان، کشورهای آسیای مرکزی و حتی مسیرهای دریایی، برای جذب بار بین المللی سرمایه گذاری می کنند. بنابراین مزیت جغرافیایی ایران به تنهایی کافی نیست.



شفایق محمدی
روزنامه نگار



نرگس کودرزی
مدیر تحریریه

تجارت جهانی گزارش می دهد

تیک آف منطقه آزاد کیش در هفته دولت



و گفت: با همکاری بانک پاسارگاد و سرمایه‌گذاری انجام شده، هدف‌گذاری شده است این پروژه تادعه فجر امسال به بهره‌برداری برسد.

➔ **افزایش پروازهای کیش: رسیدن به ۲۲ لک پروازی**

کبیری باقدردانی از همکاری سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور در بازگشت پروازهای کیش گفت: کیش از نخستین فرودگاه‌هایی بود که پس از وقفه ایجاد شده در فعالیت‌های هوایی، توانست به مدار بهره‌برداری بازگردد و این اتفاق در احیای امید و رونق گردشگری در جنوب کشور اهمیت زیادی داشت. وی با اشاره به افزایش پروازهای کیش اظهار کرد: در مدت کوتاهی تعداد پروازهای ورودی و خروجی جزیره به ۲۲ لگ در روز رسیده است؛ در حالی که هفته گذشته این تعداد تقریباً نصف میزان فعلی بود. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش ابراز امیدواری کرد: تا پایان شهریورماه، تعداد پروازهای کیش افزایش قابل توجهی داشته باشد و جزیره بار دیگر به آمارهای سال گذشته برسد.

➔ **افزایش پروازهای خارجی برنامه آتی کیش برای توسعه صنعت هوایی**

کبیری توسعه پروازهای خارجی را یکی دیگر از محورهای برنامه‌های منطقه آزاد کیش عنوان کرد و گفت: تجربه سال گذشته نشان داد که بازارهای خارجی نیز ظرفیت قابل توجهی برای کیش دارند. وی با اشاره به برقراری خط پروای در مسیر بغداد افزود: پروازهای کیش به بغداد در سال گذشته از سه پرواز در هفته آغاز شد و به ۱۲ پرواز هفتگی افزایش یافت که بیانگر استقبال از پروازهای مسیرهای خارجی است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش خاطر نشان کرد: هدف ما این است که با حمایت سازمان هواپیمایی کشوری و همکاری بخش خصوصی، ظرفیت‌های هوایی جزیره با سرعت بیشتری توسعه پیدا کند و کیش در میان مدت و بلندمدت به هاب هوایی جنوب کشور و یکی از پیشران‌های توسعه گردشگری در منطقه تبدیل شود. کبیری در پایان باقدردانی از حضور رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در کیش و حمایت‌های انجام‌شده برای توسعه پروازهای جزیره گفت: مجموعه منطقه آزاد کیش در کنار بخش خصوصی خواهد بود و از سرمایه‌گذاری‌ها و طرح‌های جدید در حوزه صنعت هوانوردی حمایت خواهد کرد.

گفتنی است در این مراسم، سید حمیدرضا صانعی، معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری، مدیرکل فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، مدیرعامل شرکت هواپیمایی اطلس ایر، معاونان سازمان منطقه آزاد کیش، مدیران عامل شرکت‌های تابعه، امام جمعه اهل سنت کیش، روسای جوامع کیش و جمعی از مدیران و مسئولان جزیره حضور داشتند. بهره‌برداری از این دو پروژه، بخشی از برنامه‌های توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی و صنعت هوانوردی جزیره کیش است که در چارچوب طرح‌های افتتاحی از هفته دولت تاروز کیش اجرا شده است.

➔ **کیش در مسیر تقویت زیرساخت هوایی؛ از افزایش پروازها تا شبیه‌ساز بوئینگ ۷۳۷**

جزیره کیش در هفته دولت شاهد دو تحول در حوزه هوانوردی بود؛ از یک سو رئیس سازمان هواپیمایی کشوری از افزایش تدریجی پروازهای این جزیره در روزها و هفته‌های آینده خبر داد و از سوی دیگر، پروژه شبیه‌ساز پرواز بوئینگ ۷۳۷ به بهره‌برداری رسید؛ دو اتفاقی که از تقویت همزمان

تجارت جهانمدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با تأکید بر نقش صنعت هوانوردی در توسعه گردشگری و اقتصاد جزیره گفت: کیش با توجه به موقعیت جغرافیایی، ظرفیت‌های گردشگری و زیرساخت‌های ایجاد شده، می‌تواند به هاب هوایی جنوب کشور تبدیل شود و در حوزه‌هایی همچون خدمات فنی و مهندسی، آموزش خلبانی، حمل‌ونقل هوایی و کارگوسهمی از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی به دست آورد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد کیش، محمد کبیری در مراسم افتتاح دو پروژه زیرساختی در حوزه صنعت هوانوردی و فرودگاهی کیش که با حضور ابودر شیرودی رئیس سازمان هواپیمایی کشوری برگزار شد اظهار کرد: از امروز تا ۲۰ آبان، همزمان با روز کیش، مجموعه‌ای از پروژه‌ها با ارزش بیش از ۱۴۰ هزار میلیارد تومان افتتاح یا کلنگ‌زنی خواهد شد که بخشی از این طرح‌ها به بهره‌برداری می‌رسد و بخش دیگر مربوط به جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید و آغاز پروژه‌های تازه در جزیره است. وی افزود: افتتاح مستمر پروژه‌ها و آغاز طرح‌های جدید با حضور سرمایه‌گذاران، نشان‌دهنده ظرفیت کیش برای جذب سرمایه‌گذاری و ادامه مسیر توسعه در این منطقه است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به اهمیت صنعت هوانوردی برای این جزیره ادامه داد: کیش قطب گردشگری جنوب کشور است و به همین دلیل، توسعه و پشتیبانی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی یکی از ضرورت‌های اصلی توسعه این منطقه محسوب می‌شود. کیش هم از نظر ظرفیت‌های ترافیکی و هم از نظر خدماتی می‌تواند در حوزه صنعت هوایی جنوب کشور به پایلوت تبدیل شود. وی با تأکید بر ضرورت نگاه بلندمدت و واقع‌بینانه به توسعه صنعت هوانوردی در کیش اظهار کرد: هدف این است که جزیره علاوه بر پاسخگویی به نیازهای داخلی، سهمی از بازارهای منطقه‌ای در حوزه خدمات فنی و مهندسی و حمل‌ونقل هوایی به دست آورد و زمینه حضور پررنگ‌تر کیش در بازارهای بین‌المللی فراهم شود.

➔ **۸۰ درصد تردد های کیش از مسیر هوایی انجام می شود**

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به زیرساخت‌های ایجاد شده در حوزه فرودگاهی گفت: بخش مهمی از زیرساخت‌های مورد نیاز صنعت هوایی در جزیره شکل گرفته و فرودگاه کیش در حال حاضر یکی از فرودگاه‌های پرتردد کشور محسوب می‌شود.

کبیری افزود: حدود ۸۰ درصد رفت‌وآمدها به جزیره کیش از طریق حمل‌ونقل هوایی انجام می‌شود و همین موضوع، ضرورت سرمایه‌گذاری و حمایت از توسعه این صنعت را دوچندان کرده است.

وی راه‌اندازی شبیه‌سازهای پروازی در کیش را یکی از اقدامات مؤثر در توسعه صنعت هوانوردی عنوان کرد و گفت: استقرار شبیه‌سازهای پروازی توسط بخش خصوصی، علاوه بر ارتقای ظرفیت‌های آموزشی، می‌تواند از خروج ارز برای آموزش خلبانان جلوگیری کند. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش ادامه داد: با توسعه این ظرفیت و استقرار چندشبیه‌ساز در جزیره، می‌توان در آینده زمینه آموزش خلبانان کشورهای دیگر را نیز فراهم کرد و نام کیش را به عنوان یک مرکز آموزشی صنعت هوایی در منطقه مطرح ساخت.

➔ **توسعه تعمیر و نگهداری هواپیما و خدمات هوانوردی**

کبیری از برنامه‌ریزی برای توسعه زیرساخت‌های تعمیر و نگهداری هواپیما در کیش خبر داد و گفت: ایجاد و توسعه این ظرفیت می‌تواند در کنار جذب سرمایه‌گذاری و درآمد‌های ارزی، خدمات مورد نیاز شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی را نیز تأمین کند.

وی با اشاره به ظرفیت‌های کیش در این حوزه افزود: در بهار سال گذشته، رکورد ۱۵۲ پرواز در یک روز در کیش ثبت شد و در شهریورماه نیز تعداد پروازهای روزانه به ۸۸ پرواز رسید. فرودگاه کیش در پاییز سال گذشته نیز پذیرای بیش از ۷۰۰ هزار مسافر بود و ۲۹ ایرلاین داخلی و خارجی برنامه پروازی به جزیره کیش داشتند که نشان می‌دهد در صورت فراهم شدن فرصت و زیرساخت لازم، جزیره می‌تواند در مدت کوتاهی رشد قابل توجهی در صنعت هوانوردی و ارائه خدمات هوایی داشته باشد.

➔ **ایرانکسی و بالگردهای گردشگری در مسیر توسعه**

وی با اشاره به برنامه‌های سازمان منطقه آزاد کیش برای توسعه گردشگری هوایی گفت: توسعه ایرتاکسی و استفاده از ظرفیت بالگردهای رای گردشگری از جمله برنامه‌هایی است که با همکاری بخش خصوصی دنبال می‌شود. در حال حاضر پنج شرکت هلیکوپتری در جزیره حضور دارند و خدمات پشتیبانی صنایع نفت و گاز جنوب کشور را ارائه می‌کنند.

کبیری افزود: امیدواریم همزمان با روز کیش در ۲۰ آبان و با حضور دوباره رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، فعالیت بالگردهای گردشگری در جزیره آغاز شود و خدمات جدیدی در این حوزه به گردشگران ارائه شود.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش همچنین از برنامه‌ریزی برای بهره‌برداری از بزرگ‌ترین آشیانه هلیکوپتری کشور در فرودگاه کیش خبر داد

با وجود این، قرار گرفتن چنین پروژه‌ای در کنار برنامه افزایش پروازهای کیش، تصویری گسترده‌تر از تحولات اخیر حوزه هوایی جزیره ارائه می‌دهد. در یک بخش، تمرکز بر افزایش ظرفیت عملیاتی و جابه‌جایی مسافر است و در بخش دیگر، توسعه زیرساخت‌هایی که به آموزش و تربیت نیروهای تخصصی صنعت هوانوردی مربوط می‌شود.

➔ **دوبخش از یک زنجیره**

حمل‌ونقل هوایی و آموزش تخصصی، اگرچه دو حوزه متفاوت هستند، اما در صنعت هوانوردی ارتباط مستقیمی با یکدیگر دارند. افزایش فعالیت‌های پروازی به ناوگان، فرودگاه، نیروی انسانی و زیرساخت‌های تخصصی نیاز دارد و توسعه آموزش می‌تواند یکی از الزامات پشتیبان این صنعت باشد. از این منظر، افزایش پروازهای کیش را می‌توان در بخش عملیاتی صنعت هوانوردی و بهره‌برداری از شبیه‌ساز بوئینگ ۷۳۷ را در بخش آموزشی این صنعت قرار داد. یکی به افزایش ظرفیت جابه‌جایی مربوط می‌شود و دیگری به تقویت زیرساخت‌های آموزش تخصصی. این موضوع برای کیش از اهمیت بیشتری برخوردار است، چراکه این جزیره علاوه بر نقش گردشگری، در سال‌های اخیر تلاش کرده ظرفیت‌های اقتصادی خود را در حوزه‌های مختلف توسعه دهد. در چنین شرایطی، زیرساخت حمل‌ونقل یکی از پیش‌نیازهای اصلی فعالیت‌های اقتصادی و گردشگری محسوب می‌شود و حمل‌ونقل هوایی نیز برای یک جزیره جایگاه ویژه‌ای دارد.

از سوی دیگر، توسعه زیرساخت‌های آموزشی هوانوردی می‌تواند ظرفیت متفاوتی برای کیش ایجاد کند. بهره‌برداری از شبیه‌ساز پرواز بوئینگ ۷۳۷، کیش را صرفاً به عنوان مقصد یا مبدأ پرواز مطرح نمی‌کند، بلکه ظرفیت آن را در زمینه آموزش‌های تخصصی مرتبط با صنعت هوانوردی نیز مورد توجه قرار می‌دهد.

➔ **فاصله میان اعلام برنامه و سنجش نتیجه**

با وجود اهمیت این دو تحول، باید میان «اعلام برنامه» و «تحقق ظرفیت» تفاوت قائل شد. افزایش پروازهای کیش هنوز در قالب برنامه‌ای برای روزها و هفته‌های آینده مطرح شده است و تا زمان انتشار آمار رسمی، نمی‌توان میزان افزایش واقعی ظرفیت پروازی جزیره را مشخص کرد. برای ارزیابی دقیق‌تر این موضوع، لازم است تعداد پروازهای پیش و پس از اجرای برنامه، تعداد صندلی‌های ایجاد شده و میزان جابه‌جایی مسافر مشخص شود. چنین آماری می‌تواند نشان دهد افزایش اعلام شده تا چه اندازه توانسته محدودیت‌های ایجاد شده در دوره کاهش پروازها را جبران کند.

در مورد شبیه‌ساز پرواز نیز همین مسئله وجود دارد. بهره‌برداری از پروژه، یک اتفاق قطعی و انجام شده است، اما برای ارزیابی تأثیر آن بر صنعت هوانوردی کیش، اطلاعات بیشتری درباره ظرفیت آموزشی، تعداد دوره‌ها، تعداد افراد تحت آموزش و میزان استفاده از این زیرساخت مورد نیاز است. بنابراین، در شرایط فعلی بهتر است این دو اتفاق را به عنوان نشانه‌هایی از جهت‌گیری توسعه‌ای کیش در حوزه هوانوردی در نظر گرفت، نه به عنوان دلیلی قطعی برای افزایش مشخص ظرفیت هوایی جزیره.

➔ **کیش و چشم‌انداز توسعه هوایی**

در مجموع، دو خبر منتشرشده در هفته دولت، دو وجه متفاوت از توسعه صنعت هوایی کیش را برجسته می‌کنند. از یک طرف، افزایش تدریجی پروازها می‌تواند به بهبود ارتباط هوایی جزیره و تأمین بخشی از نیازهای حمل‌ونقل آن کمک کند و از طرف دیگر، راه‌اندازی شبیه‌ساز بوئینگ ۷۳۷، یک زیرساخت جدید در حوزه آموزش‌های تخصصی هوانوردی ایجاد کرده است. وجه مشترک این دو تحول، حرکت در جهت تقویت ظرفیت‌های هوایی کیش است؛ ظرفیتی که تنها به تعداد پروازها محدود نمی‌شود و بخش‌هایی مانند آموزش، نیروی انسانی و زیرساخت‌های تخصصی را نیز دربرمی‌گیرد. در کوتاه‌مدت، افزایش پروازها می‌تواند مهم‌ترین عامل برای بهبود دسترسی هوایی جزیره باشد؛ به ویژه پس از وقفه‌ای که در پی جنگ در پروازهای کیش ایجاد شد. در میان‌مدت نیز توسعه زیرساخت‌های آموزشی می‌تواند ظرفیت متفاوتی برای این جزیره ایجاد کند. با این حال، سنجش میزان موفقیت این اقدامات نیازمند انتشار داده‌های دقیق‌تر است. تعداد پروازهای اضافه‌شده، میزان افزایش ظرفیت صندلی، تعداد مسافران جابه‌جا شده و ظرفیت واقعی آموزشی شبیه‌ساز بوئینگ ۷۳۷، شاخص‌هایی هستند که می‌توانند تصویر روشن‌تری از اثربخشی این پروژه‌ها ارائه دهند. در نهایت، آنچه در تحولات اخیر حوزه هوایی کیش برجسته است، توجه همزمان به دو حلقه از زنجیره هوانوردی است: تقویت ظرفیت جابه‌جایی از طریق افزایش پروازها و توسعه زیرساخت آموزشی از طریق راه‌اندازی شبیه‌ساز پرواز بوئینگ ۷۳۷. اگر افزایش پروازها در هفته‌های آینده عملیاتی شود و زیرساخت آموزشی جدید نیز به شکل مستمر مورد استفاده قرار گیرد، می‌توان این دو اقدام را بخشی از مسیر تقویت جایگاه کیش در صنعت هوانوردی دانست.

گزارش کوتاه

جاده بم زیر فشار تکرار حادثه

اصلی، زمان طولانی تکمیل چنین طرح‌هایی است. محوری که قرار است بخشی از گرّه لجستیکی جنوب کرمان را باز کند، هنوز با چند کیلومتر مسیر باقی‌مانده مواجه است. در اقتصادی که انتقال محصولات کشاورزی و کالا به سرعت و هزینه حمل حساس است، تأخیر در تکمیل مسیرهای ارتباطی عملاً بخشی از مزیت جغرافیایی بم را خشی می‌کند.

خبرهای زیرساختی کرمان قرار گرفته است. مهم‌ترین تحول، آغاز عملیات اجرایی و اسفالت بخش پایانی محور جیرفت. سه‌راهی بم است؛ مسیری ۵۷ کیلومتری که تاکنون ۴۳ کیلومتر آن تکمیل شده و اکنون عملیات اسفالت ۱.۵ کیلومتر دیگر با اعتبار اولیه ۳۶۰ میلیارد ریال آغاز شده است.

این پروژه در ظاهر یک خبر مثبت برای بم و جنوب کرمان است، اما مسئله

تازه‌ترین اخبار بم در روزهای اخیر، از یک سو از پیشرفت پروژه‌های ارتباطی و صنعتی و از سوی دیگر از تداوم ضعف ایمنی در محورهای مواصلاتی حکایت دارد؛ شکافی که نشان می‌دهد توسعه زیرساخت در این منطقه هنوز با مسئله نگهداری و ایمنی هم‌پای رشد اقتصادی حرکت نمی‌کند.

بم در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز

منطقه ویژه خلیج فارس زیر فشار انرژی

یکی از مهم‌ترین مسیرهای صادراتی کشور قرار گرفته و از نظر دسترسی به بندر، حمل‌ونقل و زیرساخت‌های صنعتی، مزیت قابل توجهی دارد. با این حال، فاصله میان ظرفیت‌های بالقوه منطقه و عملکرد واقعی آن همچنان یکی از چالش‌های اصلی است. این منطقه سال‌هاست به عنوان یکی از قطب‌های توسعه فولاد و صنایع معدنی معرفی می‌شود، اما تحقق کامل این هدف به تأمین پایدار آب، برق، گاز و شبکه حمل‌ونقل وابسته است.

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در حال همچنان یکی از مهم‌ترین کانون‌های استقرار صنایع فولاد و آلومینیوم کشور محسوب می‌شود که تداوم ناترازی انرژی، نیاز به توسعه زیرساخت‌ها و تغییرات مدیریتی، پرسش‌هایی جدی درباره سرعت تحقق سرمایه‌گذاری‌ها و ظرفیت‌های وعده داده‌شده ایجاد کرده است.

تجارت جهانمنطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در غرب بندرعباس و در مجاورت معدنی و فلزی خلیج فارس در حالی همچنان یکی از مهم‌ترین کانون‌های استقرار صنایع فولاد و آلومینیوم کشور محسوب می‌شود که تداوم ناترازی انرژی، نیاز به توسعه زیرساخت‌ها و تغییرات مدیریتی، پرسش‌هایی جدی درباره سرعت تحقق سرمایه‌گذاری‌ها و ظرفیت‌های وعده داده‌شده ایجاد کرده است.

تجارت جهانی گزارش می دهد

نوردوز، پیشران تجارت در ارس



از مسیرهای مهم ارتباطی کشور با قفقاز و بازارهای شمالی محسوب می شود. در ماه های اخیر، موضوع ارتقای ظرفیت این مرز در سطح ملی مورد توجه قرار گرفته و جایگاه گمرک نوردوز نیز به سطح اداره کل ارتقا یافته است؛ اقدامی که می تواند از نظر اداری و سازمانی ظرفیت بیشتری برای مدیریت حجم تجارت و ترانزیت در این مرز ایجاد کند. نوردوز همچنین در مسیر افزایش ظرفیت تردد ناوگان ترانزیتی قرار گرفته است. بر اساس اعلام مسئولان منطقه آزاد ارس، این مرز ظرفیت عبور روزانه حدود ۸۰۰ تا هزار کامیون را دارد و فعال سازی کامل این ظرفیت می تواند نقش ارس را در ترانزیت کالا میان ایران، ارمنستان و دیگر بازارهای منطقه افزایش دهد. در شرایطی که توسعه کريدورهاى بين المللى به يکى از ابزارهاى مهم کشورها برای افزایش درآمد های غیرنفتی تبدیل شده، استفاده از ظرفیت نوردوز می تواند برای اقتصاد ایران اهمیت ویژه ای داشته باشد. البته توسعه این ظرفیت به تکمیل زیرساخت ها وابسته است. مقام های دولتی در ماه های اخیر بارها بر ضرورت توسعه پایانه مرزی نوردوز، رفع گلوگاه های لجستیکی و تعیین برنامه زمان بندی مشخص تأکید کرده اند. معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه نیز بر تسریع توسعه این پایانه و تعیین تکلیف زیرساخت های لجستیکی

منطقه آزاد ارس در روزهای پایانی تابستان ۱۴۰۵ با مجموعه ای از تحولات در حوزه سرمایه گذاری، زیرساخت، ترانزیت و گردشگری وارد مرحله تازه ای از توسعه شده است؛ بهره برداری از ۱۶ پروژه، آغاز ۱۲ طرح جدید، جذب ۱۶۱ هزار میلیارد تومان سرمایه و ارتقای جایگاه گمرک نوردوز، چشم انداز ارس را به عنوان یکی از مهم ترین دروازه های تجاری ایران به قفقاز و اوراسیا تقویت کرده است. منطقه آزاد ارس در هفته های اخیر مجموعه ای از خبرهای اقتصادی و عمرانی را به خود اختصاص داده که نشان می دهد این منطقه در حال عبور از یک دوره توسعه زیرساختی و حرکت به سمت نقش آفرینی پررنگ تر در تجارت منطقه ای است. موقعیت جغرافیایی ارس در مرزهای شمال غرب کشور و همجواری با ارمنستان، جمهوری آذربایجان و نخجوان، ظرفیت ویژه ای برای تبدیل این منطقه به یکی از کانون های تجارت ایران با قفقاز و اوراسیا ایجاد کرده است. در تازه ترین تحولات، مجموعه ای از پروژه های عمرانی، صنعتی، گردشگری و زیرساختی در ارس به بهره برداری رسیده و طرح های جدیدی نیز وارد مرحله اجرا شده اند.

یکی از مهم ترین اخبار روزهای اخیر، بهره برداری از ۱۶ پروژه و آغاز عملیات اجرایی ۱۲ طرح جدید در منطقه آزاد ارس است. بر اساس اعلام مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس، ۱۶ پروژه با مجموع سرمایه گذاری ۳ هزار و ۲۰۶ میلیارد تومان به بهره برداری رسیده و برای اجرای ۱۲ پروژه دیگر نیز یک هزار و ۵۵۴ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است. این طرح ها حوزه های متنوعی از جمله عمرانی، زیربنایی، فرهنگی، آموزشی، ورزشی، گردشگری و صنعتی را پوشش می دهند. مجموع ارزش این پروژه ها به ۴ هزار و ۷۶۰ میلیارد تومان می رسد.

اهمیت این اتفاق در آن است که توسعه ارس صرفاً به ایجاد واحدهای تولیدی محدود نمانده و اکنون مجموعه ای از زیرساخت های مکمل نیز در حال شکل گیری است. برای یک منطقه مرزی، وجود جاده، پایانه، زیرساخت لجستیکی، خدمات شهری، امکانات گردشگری و مراکز پشتیبان تولید به اندازه کارخانه ها اهمیت دارد. از این منظر، افزایش پروژه های زیرساختی می تواند ظرفیت ارس برای جذب سرمایه گذار جدید را افزایش دهد و هزینه فعالیت اقتصادی در این منطقه را کاهش دهد.

در همین حال، موضوع سرمایه گذاری نیز یکی از محورهای اصلی تحولات اخیر ارس بوده است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس از جذب ۱۶۱ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در این منطقه خبر داده است. نکته قابل توجه در این آمار، تأکید مدیریت منطقه بر ضرورت تبدیل سرمایه جذب شده به اشتغال، رونق کسب و کارهای محلی و بهبود معیشت مردم است. به این ترتیب، مرحله جدید توسعه ارس را می توان تلاش برای انتقال آثار سرمایه گذاری از سطح پروژه ها به اقتصاد واقعی منطقه دانست.

در حوزه تجارت خارجی، مهم ترین تحول همچنان به مرز نوردوز مربوط می شود. این گذرگاه تنها مرز زمینی ایران با ارمنستان است و

گزارش کوتاه



تجارت جهان سیرجان همچنان یکی از مهم ترین کانون های معدن، فولاد و سرمایه گذاری صنعتی کشور است، اما تداوم این مسیر بدون حل مسئله زیرساخت، انرژی، آب و سهم واقعی شهر از ارزش افزوده تولید شده، می تواند توسعه صنعتی را به عاملی برای تشدید مشکلات محلی تبدیل کند.

سیرجان در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز خبرهای صنعتی و اقتصادی قرار گرفته است؛ شهری که بخش قابل توجهی از ظرفیت معدنی و فولادی کشور را در خود جای داده و منطقه ویژه اقتصادی آن نیز یکی از محورهای اصلی فعالیت های تولیدی و تجاری استان کرمان محسوب می شود. در همین چارچوب، بازدید اخیر مدیرعامل بانک ملت از مجموعه های صنعتی سیرجان از جمله گهر انرژی، جهان فولاد و گل گهر، بر اهمیت تأمین مالی برای تداوم فعالیت و توسعه این صنایع تأکید دارد.

با این حال، مسئله اصلی سیرجان دیگر صرفاً جذب سرمایه و افزایش ظرفیت تولید نیست. پرسش مهم تر این است که این توسعه تا چه اندازه با ظرفیت زیرساختی منطقه هماهنگ شده است. رشد صنایع فولادی و معدنی به معنای افزایش مصرف برق، گاز، آب و حمل و نقل است؛ در حالی که محدودیت های انرژی در سال های اخیر به یکی از جدی ترین تهدیدهای تولید صنعتی کشور تبدیل شده است. بنابراین، وعده های جدید برای توسعه تولید، بدون

ارائه برنامه روشن برای تأمین پایدار انرژی، بیش از آنکه نشانه یک جهش صنعتی باشد، می تواند به افزایش پروژه های نیمه تمام و ظرفیت های کم استفاده منجر شود. در بخش فولاد نیز اخبار اخیر نشان می دهد ساختار صنعتی سیرجان همچنان در حال گسترش است. جهان فولاد سیرجان در تازه ترین اطلاعیه خود از تغییر رئیس کمیته حسابرسی و تغییراتی در ترکیب مدیریتی خبر داده است. همزمان، مجموعه گل گهر و شرکت های پیرامونی آن همچنان درگیر توسعه زنجیره تولید و پروژه های زیرساختی هستند. اما توسعه زنجیره فولاد زمانی ارزش اقتصادی بیشتری برای منطقه ایجاد می کند که از خام فروشی فاصله گرفته و سهم صنایع پایین دستی، اشتغال تخصصی و خدمات دانش بنیان در اقتصاد سیرجان افزایش یابد.

مسئله دیگر، حمل و نقل است. موقعیت سیرجان در مسیرهای ارتباطی و وجود ایستگاه راه آهن، ظرفیت مهمی برای انتقال مواد معدنی و محصولات فولادی ایجاد کرده است. با این حال، اگر توسعه ریلی و لجستیکی متناسب با رشد تولید پیش نرود، افزایش تولید می تواند فشار بیشتری بر جاده ها و هزینه حمل و نقل وارد کند. وجود مجموعه های حمل و نقل تخصصی مواد معدنی در سیرجان نشان دهنده اهمیت این بخش برای اقتصاد منطقه است، اما زیرساخت لجستیک باید هم پای ظرفیت های معدنی توسعه پیدا کند. سیرجان اکنون بیش از هر زمان دیگری به یک سیاست توسعه متوازن نیاز دارد. افزایش تولید، بدون آب و انرژی پایدار، حمل و نقل کارآمد، محیط زیست قابل قبول و بازگشت بخشی از درآمد صنایع به زیرساخت های شهری، نمی تواند به تنهایی شاخص موفقیت باشد. چالش اصلی سیرجان دیگر «توسعه دادن» نیست؛ چگونگی توسعه دادن بدون انتقال هزینه های آن به شهر و مردم است.

گزارش کوتاه



پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد در یزد صادر شده که برای آنها ایجاد حدود ۴۰ هزار شغل پیش بینی شده است. اما توسعه این حجم از ظرفیت صنعتی در استانی که هم زمان با کمبود آب و محدودیت برق روبه روست، نیازمند پاسخ روشن درباره منابع مورد نیاز این واحدهاست. البته حرکت به سمت انرژی خورشیدی می تواند بخشی از این تناقض را کاهش دهد. یزد به دلیل ظرفیت بالای تابش خورشید، امکان تبدیل شدن به یکی از قطب های انرژی تجدیدپذیر کشور را دارد و در هفته های اخیر نیز بر افزایش سهم استان در تولید برق خورشیدی تأکید شده است. اما توسعه نیروگاه خورشیدی زمانی اثر واقعی خواهد داشت که از سطح پروژه های پراکنده فراتر رفته و به بخشی از راهبرد اصلی تأمین برق صنایع تبدیل شود.

اقتصاد یزد تبدیل شده است. گزارش های اخیر از تداوم برنامه های محدودیت برق حکایت دارد و فعالان اقتصادی نیز نسبت به آثار قطعی برق بر تولید هشدار داده اند. حتی در مجلس نیز درباره دریافت جریمه دیرکرد قبوض برق در شرایط قطعی و ضرورت تعیین تکلیف خسارت های ناشی از خاموشی ها انتقاد مطرح شده است. این وضعیت برای استانی که بخش مهمی از اقتصاد آن بر صنعت و معدن است، مسئله ای اساسی محسوب می شود. بر اساس آمار اعلام شده، سهم صنعت از ارزش افزوده یزد حدود ۴۳ درصد است و استان از نظر ارزش افزوده صنعتی جایگاه قابل توجهی در کشور دارد. بنابراین هر اختلال پایدار در انرژی، مستقیماً به تولید، اشتغال و صادرات ضربه می زند. در همین حال، سیاست گذار همچنان بر افزایش ظرفیت صنعتی تأکید دارد. طبق آخرین گزارش ها، ۱۰۸۵ جواز تأسیس با

تجارت جهان یزد در روزهای اخیر هم زمان شاهد خبرهایی از توسعه صنعتی، سرمایه گذاری، انرژی خورشیدی و پروژه های عمرانی بوده است؛ اما پشت این آمارهای توسعه ای، دو بحران قدیمی آب و برق همچنان پابرجاست و تردید درباره پایداری مدل توسعه استان را بیشتر می کند.

یزد در حالی هفته دولت را با اعلام بهره برداری و آغاز عملیات اجرایی صدها پروژه پشت سر گذاشته که چالش زیرساختی استان همچنان فاصله زیادی با وعده های توسعه دارد. بر اساس گزارش های اخیر، ۵۱۲ پروژه کلان و خرد با مجموع اعتبار ۱۰۱ هزار میلیارد تومان در استان در حال بهره برداری یا اجراست؛ رقمی که در ظاهر تصویری از رونق عمرانی ارائه می کند، اما پرسش اصلی این است که آیا زیرساخت های آب و انرژی توان پشتیبانی از این مسیر را دارند؟ بحران آب همچنان مهم ترین محدودیت توسعه یزد است. مدیرعامل شرکت آب منطقه ای استان اخیراً از اجرای مجموعه ای از پروژه های سازه ای و غیرسازه ای برای تأمین پایدار آب خبر داده است. با این حال، اتکای مداوم به پروژه های انتقال، مخازن و سازه های جدید بدون اصلاح جدی الگوی مصرف، نمی تواند پاسخ کاملی به مسئله ای باشد که ریشه آن در رشد جمعیت، توسعه صنایع آب بر و فشار بر منابع زیرزمینی قرار دارد. هم زمان، برق به دومین گلوگاه جدی

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی به قطب لجستیک نزدیک‌تر شد



پروژه‌هایی با مجموع اعتبار حدود دو هزار میلیارد تومان به بهره‌برداری رسید که حوزه‌های عمرانی، روستایی، فناوریانه و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را دربر می‌گیرد. هم‌زمان، عملیات اجرایی پروژه‌هایی به ارزش حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان نیز آغاز شده است.

این ارقام از آن جهت اهمیت دارند که نشان می‌دهند توسعه منطقه صرفاً در مرحله طرح و وعده باقی نمانده و بخشی از پروژه‌ها به مرحله بهره‌برداری رسیده‌اند. در میان این طرح‌ها، حضور بخش خصوصی نیز قابل توجه است؛ موضوعی که برای منطقه آزاد انزلی اهمیت ویژه دارد، زیرا افزایش سرمایه‌گذاری خصوصی می‌تواند فشار بر منابع عمومی را کاهش داده و سرعت توسعه زیرساخت‌ها و واحدهای تولیدی را افزایش دهد.

در همین چارچوب، توسعه شهرک صنعتی شماره ۳ نیز در اولویت برنامه‌های منطقه آزاد انزلی قرار گرفته است. تمرکز بر توسعه صنعتی می‌تواند مکمل فعالیت‌های بندری باشد؛ به این معنا که بخشی از کالاهای به جای عبور صرف از منطقه، در واحدهای تولیدی و فرآوری مستقر در منطقه ارزش افزوده پیدا کنند. این تغییر برای اقتصاد محلی اهمیت زیادی دارد، زیرا ارزش افزوده صنعتی معمولاً اشتغال پایدارتر و درآمد بیشتری نسبت به فعالیت‌های صرفاً خدماتی ایجاد می‌کند.

تجارت جهان بندرانزلی در روزهای اخیر شاهد مجموعه‌ای از تحولات اقتصادی، زیرساختی، بندری و فناوریانه بوده است؛ از بهره‌برداری و آغاز عملیات پروژه‌های چند هزار میلیارد تومانی تا دو برابر شدن عملکرد بندر کاسپین و حرکت برای ایجاد منطقه نوآوری، مجموعه این اقدامات چشم‌انداز تازه‌ای برای تبدیل انزلی به یکی از محوره‌های مهم تجارت، لجستیک و اقتصاد دانش بنیان شمال کشور ترسیم کرده است.

بندرانزلی در روزهای پایانی تابستان ۱۴۰۵، بیش از گذشته در کانون اخبار اقتصادی گیلان قرار گرفته است. اگرچه این شهر همچنان با مسائل زیست محیطی، خدمات شهری و زیرساختی مواجه است، اما روند اخبار اخیر نشان می‌دهد مسیر توسعه انزلی صرفاً به گردشگری و ظرفیت‌های سنتی محدود نمانده و مجموعه‌ای از پروژه‌های بندری، لجستیکی، صنعتی، فناوریانه و روستایی در حال شکل دادن به یک مدل جدید توسعه در این منطقه است.

مهم‌ترین خبر روزهای اخیر را می‌توان در عملکرد بندر کاسپین جست‌وجو کرد. براساس اعلام مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، عملکرد این بندر از ابتدای فعالیت دولت چهاردهم تاکنون دو برابر شده است؛ موضوعی که در صورت استمرار، می‌تواند جایگاه انزلی را در تجارت دریایی ایران با کشورهای حاشیه خزر تقویت کند. افزایش فعالیت بندری تنها یک شاخص اقتصادی نیست، بلکه می‌تواند به رشد تقاضا برای حمل‌ونقل، انبارداری، خدمات گمرکی، شرکت‌های لجستیکی و فعالیت‌های تولیدی وابسته نیز منجر شود.

اهمیت این اتفاق زمانی بیشتر می‌شود که نقش انزلی در کریدورهای تجاری منطقه را در نظر بگیریم. منطقه آزاد انزلی در برنامه‌های توسعه‌ای خود به دنبال تبدیل شدن به گره اصلی حمل‌ونقل ترکیبی در شمال ایران است؛ مدلی که در آن حمل‌ونقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و در ادامه هوایی به یکدیگر متصل می‌شوند. چنین ظرفیتی می‌تواند انزلی را از یک مقصد صرفاً بندری به یک مرکز خدمات لجستیکی برای تجارت ایران با روسیه و کشورهای آسیای میانه تبدیل کند.

در همین مسیر، حدود چهار هزار میلیارد تومان پروژه لجستیکی در منطقه آزاد انزلی در سال ۱۴۰۵ در دست اجرا قرار گرفته است. همچنین با ایجاد دو خط ریلی جدید، ظرفیت حمل ریلی منطقه از حدود ۱۵ هزار تن به یک میلیون تن افزایش خواهد یافت. این تغییر، در صورت تکمیل و بهره‌برداری کامل، می‌تواند یکی از نقاط قوت رقابتی بندر کاسپین باشد؛ زیرا افزایش ظرفیت بندری بدون دسترسی مناسب به شبکه ریلی و جاده‌ای، اثر اقتصادی محدودی خواهد داشت.

یکی دیگر از تحولات مهم، توسعه زیرساخت‌های انبارداری در مجتمع بندری کاسپین است. بهره‌برداری از انبارهای سریوشیده جدید، ظرفیت نگهداری و مدیریت کالا را افزایش می‌دهد و به فعالان اقتصادی اجازه می‌دهد فرایند واردات و صادرات را با امکانات بیشتری انجام دهند. توسعه این بخش در کنار افزایش فعالیت بندری می‌تواند به شکل‌گیری یک زنجیره کامل تر لجستیکی در منطقه کمک کند.

در بخش سرمایه‌گذاری نیز هفته دولت امسال برای انزلی با مجموعه قابل توجهی از پروژه‌ها همراه بود. در محدوده منطقه آزاد انزلی،

گزارش کوتاه

امام خمینی؛ پرواز هست، زیرساخت نیست



تجارت جهان شهر فرودگاهی امام خمینی در روزهای اخیر با تلاش برای توسعه مسیرهای بین‌المللی و افزایش ظرفیت‌های تجاری، بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته است؛ اما هم‌زمان، انتقادها از فرسودگی ترمینال‌ها، کیفیت خدمات وضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل، فاصله میان ظرفیت‌های این مجموعه و عملکرد واقعی آن را پررنگ کرده است.

شهر فرودگاهی امام خمینی در تازه‌ترین تحولات خود تلاش دارد جایگاه تهران را در شبکه حمل‌ونقل هوایی منطقه تقویت کند. در همین راستا، طی روزهای اخیر از توسعه

مسیرهای پروازی به ویتنام و برقراری مسیر تهران - هوشی‌مین خبر داده شده است. طبق اعلام رسمی شهر فرودگاهی، این مسیر از پنجم اردیبهشت با ۱۲ سورتی آغاز شده و تعداد پروازهای آن به ۱۱۰ سورتی رسیده است. با این حال، توسعه مسیرهای هوایی زمانی می‌تواند به مزیت اقتصادی تبدیل شود که زیرساخت زمینی و خدمات مسافری نیز هم‌پای آن توسعه پیدا کند. یکی از مهم‌ترین انتقادهای مطرح‌شده در هفته‌های اخیر، وضعیت ترمینال یک است؛ ترمینالی که همچنان یکی از اصلی‌ترین دروازه‌های ورود و خروج مسافران خارجی محسوب می‌شود، اما از نظر کیفیت فضا، امکانات و استانداردهای خدماتی با انتظارات یک فرودگاه بین‌المللی فاصله دارد. در همین زمینه، تفاهم‌نامه‌ای به ارزش حدود ۵ هزار میلیارد تومان برای بازآفرینی و نوسازی ترمینال یک مطرح شده است. این وضعیت در شرایطی اهمیت بیشتری

پیدا می‌کند که شهر فرودگاهی امام خمینی قرار است تنها یک فرودگاه مسافری نباشد و در قالب یک مجموعه بزرگ‌تر، نقش تجاری و لجستیکی نیز ایفا کند. منطقه آزاد این مجموعه نیز در ماه‌های اخیر وارد مرحله تازه‌ای از فعالیت‌های تجاری شده و تخفیف سود بازرگانی تا سقف ۱۵ درصد برای برخی کالاهای وارداتی، از جمله خودرو و تلفن همراه، در دستور کار قرار گرفته است.

اما مسئله اصلی، فاصله میان ظرفیت‌های اعلام‌شده و تجربه واقعی مسافران و فعالان اقتصادی است. فرودگاهی که قرار است دروازه بین‌المللی ایران باشد، نمی‌تواند صرفاً با افزایش تعداد مسیرهای پروازی یا ارائه مشوق‌های تجاری ارزیابی شود. کیفیت ترمینال، دسترسی مناسب، حمل‌ونقل عمومی، سرعت خدمات، امکانات رفاهی و ثبات عملیاتی، بخش مهمی از رقابت فرودگاه‌های منطقه را تشکیل می‌دهند. تجربه ماه‌های گذشته نیز نشان داد که

پایداری عملیات پروازی یکی از نقاط حساس این مجموعه است. پس از توقف پروازها در مقطعی از سال، عملیات شهر فرودگاهی از ۱۷ تیرماه به روال عادی بازگشت. این وقفه‌ها برای فرودگاهی که قرار است نقش هاب بین‌المللی ایران را ایفا کند، هزینه اقتصادی و اعتباری قابل توجهی دارد.

از سوی دیگر، حتی در شرایط عادی نیز مسئله دسترسی مسافران به فرودگاه و میزان استفاده از مترو همچنان محل بحث است و نشان می‌دهد توسعه زیرساخت‌های مکمل هنوز با نقطه مطلوب فاصله دارد. در مجموع، شهر فرودگاهی امام خمینی اکنون در نقطه‌ای قرار گرفته که توسعه پروازها و منطقه آزاد می‌تواند فرصت مهمی برای اقتصاد ایران باشد؛ اما بدون نوسازی جدی زیرساخت‌ها و ارتقای کیفیت خدمات، افزایش پروازها الزاماً به معنای تبدیل شدن فرودگاه امام به یک هاب رقابتی منطقه‌ای نخواهد بود.

گزارش کوتاه

دو غارون زیر بار وعده‌های بی‌اثر



تجارت جهان مرز دو غارون در حالی به عنوان یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجارت ایران و افغانستان معرفی می‌شود که توقف‌های چندروزه کامیون‌ها، اختلالات مرزی و مشکلات زیرساختی همچنان هزینه تجارت را بالا برده و فاصله میان ظرفیت واقعی این مرز و عملکرد آن را آشکار کرده است.

مرز دو غارون در ماه‌های اخیر هم‌زمان دو تصویر متفاوت از خود نشان داده است؛ از یک سو آمارهای رسمی از رشد قابل توجه تردد تجاری و برنامه‌ریزی برای

افزایش ظرفیت این مرز خبر می‌دهند و از سوی دیگر، فعالان اقتصادی همچنان از توقف‌های چندروزه کامیون‌ها و اختلال در روند تجارت گلایه دارند. این تناقض، پرسش مهمی را مطرح می‌کند: آیا مشکل دو غارون کمبود ظرفیت است یا ضعف در مدیریت همین ظرفیت موجود؟

بر اساس آمار اعلام‌شده، تردد ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی در دو غارون در سال ۱۴۰۴ به حدود ۲۹۳ هزار دستگاه رسید؛ رقمی که نسبت به ۲۲۹ هزار تردد در سال ۱۴۰۳، رشد ۲۸ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴، تجارت در این مرز روندی افزایشی داشته است.

اما افزایش آمار تردد الزاماً به معنای روان شدن تجارت نیست. گزارش‌های منتشرشده در هفته‌های اخیر از ادامه توقف‌های چندروزه کامیون‌ها در دو غارون حکایت دارد؛ مسئله‌ای که از

نگاه بخش خصوصی، هزینه حمل‌ونقل و خواب سرمایه را افزایش داده و قدرت رقابت صادرکنندگان ایرانی را کاهش می‌دهد. در همین شرایط، مسئولان از توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت مرز سخن می‌گویند. طبق گزارش‌های اخیر، زیرساخت‌های جدید برای پذیرش روزانه ۲ تا ۲ هزار کامیون در نظر گرفته شده و همچنین بحث ۲۴ ساعته شدن فرایندهای پایانه‌ای و گمرکی دو غارون مطرح شده است.

با این حال، تجربه فعالان اقتصادی نشان می‌دهد ساخت مسیر و افزایش ظرفیت اسمی، بدون هماهنگی میان دستگاه‌های ایرانی و طرف افغانستانی، الزاماً گره تجارت را باز نمی‌کند. پیش‌تر نیز اختلالات گمرکی و مخابراتی در طرف افغانستان باعث توقف کامیون‌ها شده بود؛ موضوعی که نشان می‌دهد بخش

محلی به بازارهای بزرگ‌تر می‌تواند باعث شود بخشی از منافع توسعه بندر و گردشگری به جوامع محلی نیز برسد.

در شهرستان بندرانزلی نیز هم‌زمان با هفته دولت، ۵۳ پروژه با بیش از هزار میلیارد تومان اعتبار برای افتتاح و بهره‌برداری اعلام شده است. تنوع این پروژه‌ها نشان می‌دهد توسعه انزلی تنها به محدوده منطقه آزاد محدود نیست و بخش‌های مختلف شهرستان نیز در حال جذب منابع برای بهبود زیرساخت‌ها و خدمات هستند.

در حوزه گردشگری نیز ظرفیت‌های جدیدی در حال شکل‌گیری است. برنامه‌هایی برای توسعه گردشگری سلامت و تندرستی و همچنین استفاده بیشتر از ظرفیت سفرهای ریلی مطرح شده است. چنین طرح‌هایی می‌تواند به کاهش وابستگی گردشگری انزلی به سفرهای کوتاه‌مدت و فصلی کمک کند و مدت ماندگاری گردشگران را افزایش دهد.

در کنار این تحولات اقتصادی، تالاب انزلی همچنان یکی از مهم‌ترین موضوعات زیست محیطی منطقه است. خبر اختصاص ۱۱۲ میلیارد تومان از اعتبارات ملی زیست محیطی برای احیای تالاب، نشانه‌ای از افزایش تمرکز بر این سرمایه طبیعی است. هم‌زمان، مسئولان بر ضرورت جلوگیری از ورود فاضلاب به تالاب تأکید کرده‌اند. حفاظت از تالاب نه تنها یک ضرورت محیط زیستی، بلکه پیش شرط توسعه پایدار گردشگری و اقتصاد محلی انزلی محسوب می‌شود.

مجموع این تحولات تصویری متفاوت از انزلی امروز ارائه می‌دهد؛ شهری که ظرفیت‌های تاریخی بندر، گردشگری و تالاب را در اختیار دارد و در عین حال تلاش می‌کند نقش خود را در تجارت منطقه‌ای، لجستیک، صنعت و فناوری پررنگ‌تر کند. افزایش عملکرد بندر کاسپین، توسعه خطوط ریلی، پروژه‌های جدید انبارداری، سرمایه‌گذاری صنعتی، ایجاد منطقه نوآوری و توجه به اقتصاد روستایی، مجموعه‌ای از حلقه‌هایی هستند که در صورت تکمیل می‌توانند یک زنجیره اقتصادی قدرتمند ایجاد کنند.

چالش اصلی در مرحله بعد، هماهنگ کردن این حلقه‌هاست. رشد بندر زمانی بیشترین اثر را خواهد داشت که به صنعت، ریل، جاده، انبار، خدمات تجاری و تولید داخلی متصل شود. توسعه گردشگری نیز زمانی پایدار خواهد بود که با حفاظت از تالاب و محیط زیست همراه باشد. همچنین منطقه نوآوری زمانی به نتیجه اقتصادی می‌رسد که شرکت‌های دانش بنیان به بازار، زیرساخت و سرمایه دسترسی داشته باشند.

با این حال، اخبار روزهای اخیر نشان می‌دهد انزلی در حال عبور از یک نگاه تک‌بعدی به توسعه است. بندر کاسپین می‌تواند موتور تجارت باشد، شهرک‌های صنعتی ظرفیت تولید را افزایش دهند، شبکه ریلی و لجستیکی مسیر انتقال کالا را تقویت کند، فناوری ارزش افزوده ایجاد کند و گردشگری نیز بخش خدمات را فعال نگه دارد. اگر این مسیر با ثبات مدیریتی، تکمیل پروژه‌های زیرساختی و حفاظت جدی از محیط زیست همراه شود، انزلی ظرفیت آن را دارد که در سال‌های آینده به یکی از مهم‌ترین قطب‌های اقتصادی و تجاری شمال ایران تبدیل شود.

قابل توجهی از مشکلات دو غارون به هماهنگی فرامرزی و سازوکارهای اجرایی بازمی‌گردد. از سوی دیگر، افزایش حجم مبادلات، ضرورت کنترل قاچاق و تخلفات مرزی را نیز بیشتر کرده است. در ماه‌های اخیر کشفیات قابل توجهی از پول نقد قاچاق در این مرز گزارش شده و مقام‌های محلی درباره حمل سوخت مازاد نیز هشدار داده‌اند. این موضوع نشان می‌دهد دو غارون تنها یک گذرگاه تجاری نیست و هم‌زمان باید نقش امنیتی، گمرکی و اقتصادی خود را مدیریت کند.

هدف‌گذاری تجارت ۱۰ میلیارد دلاری ایران و افغانستان، در صورت تحقق، فشار بیشتری بر این مرز وارد خواهد کرد. بنابراین مسئله اصلی دو غارون دیگر صرفاً افزایش ظرفیت نیست؛ بلکه ایجاد یک زنجیره یکپارچه، سریع و قابل پیش‌بینی برای عبور کالا است.