



منطقه آزاد انزلی در مدار تجارت منطقه ای؛

رشد ۲۵ درصدی عملکرد کاسپین در پنج ماهه ۱۴۰۵

۴

تجارت جهانی گزارش می کند

ارس به سکوی تجارت منطقه ای نزدیک شد

۳



تجارت جهانی گزارش می دهد

افزایش نرخ تورم ناشی از جنگ ایران بر مناطق آزاد اروپا

۲



۴

سهلان؛ هاب لجستیک یا وعده؟



۲

خیز انزلی برای فتح بازارها



۳

بین الملل

سوئز میان بازگشت و ناامنی

تجارت جهان کانال سوئز نشانه هایی از بازگشت تدریجی به مسیر اصلی تجارت جهانی نشان می دهد، اما تداوم تهدیدهای امنیتی در دریای سرخ و باب المندب، این احیا را شکننده کرده و هزینه سنگینی بر زنجیره تأمین جهانی و اقتصاد مصر تحمیل می کند.

کانال سوئز در هفته های اخیر بار دیگر در مرکز تحولات تجارت دریایی جهان قرار گرفته است. پس از ماه ها کاهش تردد کشتی ها در پی حملات به کشتیرانی در دریای سرخ، برخی شرکت های بزرگ کشتیرانی به صورت محدود در حال بازگرداندن خدمات خود به مسیر سوئز هستند. شرکت MSC از ۲۴ اوت بخشی از سرویس های شرق به غرب خود را از مسیر دریای سرخ و کانال سوئز از سر گرفته است؛ اقدامی که نشان می دهد بخشی از صنعت کشتیرانی، ریسک امنیتی این مسیر را بار دیگر قابل مدیریت ارزیابی کرده است.

با این حال، بازگشت کشتی ها را نباید به معنای پایان بحران دانست. گزارش های صنعت کشتیرانی در ابتدای سپتامبر نشان می دهد تعداد عبور کشتی ها از باب المندب به آرامی افزایش یافته، اما تهدیدهای امنیتی همچنان پابرجاست و شرکت ها آماده اند در صورت تشدید درگیری ها مسیر خود را دوباره به سمت دماغه امید نیک تغییر دهند. در واقع، انتخاب سوئز اکنون بیش از آنکه یک تصمیم صرفاً اقتصادی باشد، به محاسبه ای میان هزینه، زمان و ریسک امنیتی تبدیل شده است. این وضعیت برای مصر اهمیت ویژه ای دارد. کانال سوئز یکی از مهم ترین منابع درآمد ارزی این کشور است و کاهش تردد کشتی ها در دوره بحران دریای سرخ ضربه قابل توجهی به درآمدهای آن وارد کرد. بر اساس گزارش های منتشر شده، مصر در نتیجه حملات دریایی نزدیک به ۱۰ میلیارد دلار از درآمدهای کانال را از دست داده است. مشکل اصلی اینجاست که احیای درآمدهای سوئز صرفاً با افزایش ظرفیت یا کاهش هزینه های عبور امکان پذیر نیست. تازمانی که امنیت دریای سرخ و باب المندب تضمین نشود، شرکت های بزرگ کشتیرانی نمی توانند باطمینان بلندمدت برنامه ریزی کنند. همین نااطمینانی باعث شده بخشی از ناوگان همچنان مسیر طولانی تر آفریقا را انتخاب کند؛ مسیری که زمان حمل را افزایش می دهد و هزینه سوخت و بیمه را بالا می برد. از سوی دیگر، بحران های هم زمان در نقاط مختلف خاورمیانه فشار بر شبکه تجارت جهانی را افزایش داده اند. داده های اخیر نشان می دهد تردد در برخی گذرگاه های راهبردی منطقه نیز کاهش یافته است. این شرایط اهمیت سوئز را بیشتر کرده، اما هم زمان آسیب پذیری آن را نیز آشکارتر ساخته است. در چنین شرایطی، وعده بازگشت کامل کشتیرانی به سوئز با احتیاط باید ارزیابی شود. حتی اگر تعداد کشتی ها افزایش یابد، تا زمانی که امنیت پایدار ایجاد نشود، بازگشت شرکت ها می تواند موقت و برگشت پذیر باشد. تجربه ماه های گذشته نشان داده است که یک حادثه امنیتی کافی است تا مسیرهای تجاری دوباره تغییر کنند.

به عبارت دیگر

آب، صنعت و جاده؛ سه چالش گرمسار

ممکن است به انباشت پروژه های نیمه تمام منجر شود.

در همین چارچوب، موضوع بازسازی و ارتقای تصفیه خانه فاضلاب گرمسار نیز همچنان یک حلقه مفقوده است. مسئولان محلی تأکید کرده اند که با افزایش نیازهای آبی و توسعه صنعتی، تعیین تکلیف این زیرساخت باید در اولویت قرار گیرد. استفاده از پساب تصفیه شده برای شهرک های صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی می تواند بخشی از فشار بر منابع آب را کاهش دهد؛ اما تداوم وعده ها بدون اجرای عملی، نمی تواند پاسخگوی نیازهای رو به رشد شهرستان باشد.

در حوزه حمل و نقل نیز گرمسار با وضعیتی دوگانه روبه روست. محور گرمسار-آرادان در مردادماه پرتددترین محور استان سمنان گزارش شده و میلیون ها تردد در شبکه جاده ای استان ثبت شده است. هم زمان عملیات روکش آسفالت ۲۰ کیلومتر از راه های روستایی گرمسار و آرادان آغاز شده است. این اقدام مثبت است، اما حجم بالای تردد نشان می دهد نگهداری مستمر راه ها باید به یک سیاست دائمی تبدیل شود، نه پروژه ای مقطعی که پس از فرسودگی دوباره نیازمند اعتبار باشد.

در بخش گردشگری نیز نخستین جشنواره گردشگری انجیر گرمسار برگزار شده است؛ اقدامی که می تواند به معرفی ظرفیت کشاورزی و گردشگری روستایی شهرستان کمک کند. اما تبدیل چنین رویدادهایی به درآمد پایدار نیازمند زنجیره ای از بسته بندی، برندسازی، فروش، اقامت و تبلیغات است و صرف برگزاری جشنواره نمی تواند اقتصاد محلی را متحول کند.



نگین کوردریز

دبیر تحریریه

تجارت جهان تازه ترین اخبار گرمسار از

یک تناقض جدی حکایت دارد؛ از یک سو سرمایه گذاری صنعتی و اجرای طرح های عمرانی در حال افزایش است و از سوی دیگر، بحران آب، مطالبه حق آبه و ضعف برخی زیرساخت های حیاتی همچنان می تواند توسعه شهرستان را مانع روبه رو کند.

گرمسار در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز بحث های مرتبط با آب قرار گرفته است. مطالبه حق آبه سد نمرود و بند سیمین دشت از سوی مردم شهرستان همچنان یکی از مهم ترین مسائل منطقه است؛ مسئله ای که نشان می دهد توسعه اقتصادی گرمسار بدون تعیین تکلیف منابع آب، با یک تناقض اساسی مواجه خواهد بود. گزارش های اخیر از اعتراض و پیگیری جدی مردم برای دریافت حق آبه حکایت دارد.

این نگرانی زمانی جدی تر می شود که هم زمان، منطقه ویژه اقتصادی گرمسار در مسیر گسترش فعالیت های صنعتی قرار گرفته است. بر اساس آخرین گزارش ها، تاکنون ۱۴۹ قرارداد واگذاری زمین در این منطقه منعقد و برای ۱۰۴ واحد صنعتی پروانه ساخت صادر شده است. با این حال، صدور مجوز به معنای تحقق سرمایه گذاری و ایجاد اشتغال فوری نیست و فاصله میان پروانه ساخت تا راه اندازی واحد تولیدی می تواند طولانی باشد. مهم تر اینکه توسعه صنعتی بدون تضمین زیرساخت های آب و انرژی، تنها

حکمرانی اقتصادی در تله بحران

دوباره بازمی گردد. موضوع بودجه از همین زاویه اهمیت ویژه ای دارد. کارشناسان بارها نسبت به تأمین کسری بودجه از مسیرهایی که می تواند فشار بیشتری بر شبکه بانکی و پایه پولی وارد کند هشدار داده اند. حتی در بحث های اخیر اصلاح حکمرانی اقتصادی نیز اصلاح نظام بودجه ریزی، نظام مالیاتی و استفاده مؤثرتر از دارایی های دولت به عنوان بخش های اصلی اصلاحات مطرح شده است.

از سوی دیگر، اقتصاد ایران تنها با مشکل داخلی مواجه نیست. فشارهای خارجی و محدودیت های تجاری، هزینه تصمیم های اقتصادی را افزایش داده اند. گزارش های اخیر از کاهش تجارت خارجی ایران، هم در بخش صادرات غیرنفتی و هم واردات، خبر می دهند؛ مسئله ای که می تواند زنجیره تأمین تولید و درآمدهای ارزی را تحت فشار قرار دهد. در چنین وضعیتی، تکیه بر درآمدهای نفتی و راهکارهای کوتاه مدت دیگر کافی نیست. حکمرانی اقتصادی مؤثر نیازمند تصمیم هایی است که شاید در کوتاه مدت هزینه سیاسی داشته باشند، اما در بلندمدت ثبات ایجاد کنند؛ از اصلاح بودجه و کاهش ناترازی بانک ها گرفته تا شفافیت در سیاست ارزی، کاهش مقررات زائد و ایجاد فضای قابل پیش بینی برای سرمایه گذاری. مسئله امروز اقتصاد ایران کمبود طرح و برنامه نیست؛ مشکل، فاصله میان تصمیم و اجراست. تا زمانی که سیاست اقتصادی به جای پیش بینی بحران، صرفاً به مدیریت پیامدهای آن محدود شود، جهش ارزی، تورم، کاهش سرمایه گذاری و افت قدرت خریدی می تواند یکدیگر را تقویت کنند. حکمرانی اقتصادی زمانی معنا پیدا می کند که دولت پیش از رسیدن بحران به نقطه انفجار، هزینه اصلاحات را بپذیرد؛ وگرنه هر تصمیم جدید، تنها تسکینی برای بحرانی قدیمی خواهد بود.



شفاق محمدی

روزنامه نگار

تجارت جهان تشدید فشارهای ارزی، تورم بالا، افت تجارت خارجی و محدودیت منابع مالی، اقتصاد ایران را بیش از گذشته در برابر ضعف های حکمرانی اقتصادی قرار داده است؛ شرایطی که دیگر نشان می دهد سیاست گذاری واکنشی، دیگر توان مهر هم زمان چند بحران را ندارد. اقتصاد ایران در روزهای اخیر با مجموعه ای از فشارهای به هم پیوسته روبه روست؛ فشارهایی که دیگر نمی توان آنها را صرفاً به تحریم یا نوسان بازار ارز نسبت داد. گزارش های تازه از جهش نرخ ارز، کاهش تجارت خارجی و استمرار تورم بالا حکایت دارد و هم زمان بحث اصلاح ساختار بودجه و حکمرانی اقتصادی بار دیگر به مرکز توجه کارشناسان بازگشته است. بر اساس داده های منتشر شده، نرخ تورم ایران در ژوئیه ۲۰۲۴ حدود ۸۷.۹ درصد گزارش شده است. در بازار ارز نیز روند صعودی، نشانه ای از تداوم بی اعتمادی و افزایش انتظارات تورمی است. گزارش های اخیر از عبور دلار بازار آزاد از مرز ۲۱۰ هزار تومان خبر می دهند؛ رخدادی که اگر پایدار بماند، اثر آن با فاصله زمانی به قیمت کالاها، هزینه تولید و قدرت خرید خانوار منتقل خواهد شد. مشکل اصلی در چنین شرایطی فقط «قیمت دلار» نیست؛ مسئله مهم تر، کیفیت حکمرانی اقتصادی است. وقتی سیاست گذار عمدتاً پس از وقوع بحران وارد میدان می شود، سیاست ها به جای آنکه علت را هدف بگیرند، به دنبال کنترل نشانه ها می روند. تثبیت های مقطعی، بخشنامه های متعدد و مداخلات کوتاه مدت ممکن است برای مدتی بازار را آرام کنند، اما بدون اصلاح کسری بودجه، نظام بانکی، سیاست ارزی و ساختار درآمدی دولت، بحران

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

افزایش نرخ تورم ناشی از جنگ ایران بر مناطق آزاد اروپا



مناطق آزاد اروپا: تعریف، تعداد و اهمیت استراتژیک

در اتحادیه اروپا، مناطق آزاد بخش‌هایی از قلمرو گمرکی هستند که کالاهای غیراتحادیه‌ای می‌توانند بدون پرداخت عوارض گمرکی، مالیات و اقدامات سیاست تجاری وارد، انبار، پردازش یا مصرف شوند. طبق داده‌های کمیسیون اروپا، حدود ۶۷ منطقه آزاد فعال در ۱۷ کشور عضو وجود دارد. مطالعات جدیدتر تعداد مناطق انگیزشی (Incentive Zones) شامل Free Trade Zones، Free Ports، Special Economic Zones و انواع مشابه را بیش از ۱۰۰ مورد فعال برآورد می‌کنند. کشورهای پیشرو شامل لهستان (با تعداد قابل توجهی از مناطق ویژه اقتصادی مانند Katowice SEZ)، ایتالیا، اسپانیا (منطقه آزاد بارسلونا، کادیس، ویگو، جزایر قناری)، آلمان (آزادبندر تاریخی مانند Duisburg و Cuxhaven) و کرواسی هستند. این مناطق عمدتاً در مجاورت بندر بزرگ، فرودگاه‌ها و کریدورهای لجستیکی قرار دارند و نقش کلیدی در تجارت بین‌المللی، تولید صادرات محور، انبارداری، مونتاژ و توزیع مجدد ایفا می‌کنند. مزایای اصلی آن‌ها معافیت‌های گمرکی، رویه‌های اداری ساده‌شده و گاهی مشوق‌های مالیاتی است. با این حال، این مزایا نمی‌تواند شرکت‌ها را از هزینه‌های عملیاتی واقعی، به‌ویژه انرژی، مصون نگه دارد. انرژی یکی از بزرگ‌ترین اقلام هزینه در فعالیتهای صنعتی، انبارداری (به‌خصوص زنجیره سرد) و عملیات بندری است.

مکانیسم انتقال تورم انرژی به مناطق آزاد

افزایش قیمت انرژی از چند مسیر مستقیم و غیرمستقیم به هزینه‌های شرکت‌های مستقر در مناطق آزاد منتقل می‌شود: ۱. هزینه‌های مستقیم انرژی در تولید و انبارداری؛ صنایع انرژی‌بر مانند شیمیایی، فلزی، پتروشیمی، خودروسازی و الکترونیک که در بسیاری از مناطق ویژه اقتصادی متمرکزند، به‌شدت آسیب‌پذیرند. حتی در فعالیتهای سبک‌تر مانند مونتاژ یا بسته‌بندی مجدد، برق و گاز برای روشنایی، ماشین‌آلات و سیستم‌های کنترل آب‌وهوا ضروری است.

گزارش کوتاه

لاوان میان بازسازی و آسیب‌پذیری



صادراتی آن انجام شده است. جداسازی و انتقال بازوهای بارگیری و آماده‌سازی تجهیزات بارگیری نفت خام نشان می‌دهد حتی در شرایط بحرانی، حفظ مسیر صادرات برای کشور یک اولویت جدی است.

با این حال، خسارت به لاوان هم‌زمان با آسیب به دیگر تأسیسات پالایشی کشور، نگرانی درباره تأمین بنزین را افزایش داده است. برخی مقام‌های صنعت پالایش نسبت به احتمال کسری روزانه تا ۱۵ میلیون لیتر بنزین هشدار داده‌اند و آسیب‌دیدگی پالایشگاه‌ها و طولانی شدن بازسازی را از عوامل این وضعیت دانسته‌اند. بنابراین هر روز تأخیر در بازگشت کامل لاوان، صرفاً یک مسئله مربوط به یک شرکت یا یک جزیره نیست؛ بلکه می‌تواند مستقیماً بر تراز سوخت کشور اثر بگذارد.

در همین حال، عملکرد مالی پالایش نفت لاوان در ماه‌های ابتدایی سال تصویری متفاوت ارائه می‌دهد. طبق گزارش‌های منتشرشده، «شاوان» در پنج ماه نخست سال ۱۴۰۵ بیش از ۴۷ هزار میلیارد تومان درآمد ثبت کرده و فروش آن نسبت

به مدت مشابه سال قبل حدود ۲۵ درصد افزایش یافته است. این ارقام نشان می‌دهد ظرفیت اقتصادی لاوان همچنان بالاست؛ اما افزایش درآمد نمی‌تواند جایگزین سرمایه‌گذاری پایدار در ایمنی، حفاظت و تاب‌آوری زیرساخت‌ها شود. نکته انتقادی این است که بازسازی نباید صرفاً به بازگرداندن تجهیزات آسیب‌دیده به وضعیت قبل محدود شود. اگر زیرساخت‌ها پس از تعمیر، دوباره با همان میزان آسیب‌پذیری فعالیت کنند، هزینه بازسازی فعلی تنها خریدن زمان برای بحران بعدی خواهد بود. لاوان به یک برنامه جامع برای مقاوم‌سازی، پراکنده‌سازی ریسک، حفاظت از زنجیره تأمین و تضمین تداوم تولید نیاز دارد. اکنون وعده بازگشت کامل پالایشگاه تا ۱۵ شهریور، یک آزمون جدی برای مدیریت انرژی کشور است. اگر این وعده محقق شود، لاوان می‌تواند نمونه‌ای از بازگشت سریع یک زیرساخت راهبردی باشد؛ اما اگر بازسازی بدون اصلاح ضعف‌های ساختاری انجام شود، بحران اخیر نه یک هشدار، بلکه پیش‌درآمد آسیب‌های بعدی خواهد بود.

گزارش کوتاه

سهلان؛ هاب لجستیک یا وعده؟



منجر نمی‌شود. سهلان زمانی می‌تواند به یک «بندر خشک» واقعی تبدیل شود که اتصال جاده، ریل، انبار، گمرک و شبکه توزیع در یک فرآیند یکپارچه عمل کنند. از سوی دیگر، گزارش‌ها نشان می‌دهد ۸۰ درصد تجارت صنعتی شهرک‌های صنعتی آذربایجان شرقی از منطقه ویژه اقتصادی سهلان انجام می‌شود؛ رقمی که اهمیت این مجموعه را برای اقتصاد استان نشان می‌دهد. با این حال، چنین سهمی باید در نهایت خود را در افزایش پایدار صادرات، کاهش زمان ترخیص و پایین آمدن هزینه تمام‌شده تولید نشان دهد؛ در غیر این صورت، بزرگ بودن حجم عبور کالا به تنهایی نشانه موفقیت نیست. یکی از تحولات قابل توجه، اجرای ایده گمرک سیار «همگام» در آذربایجان شرقی است که قرار است بخشی از تشریفات گمرکی را مستقیماً در واحدهای تولیدی انجام دهد و هزینه‌های گمرکی را کاهش دهد. سهلان نیز یکی از محل‌های پیش‌بینی‌شده برای این سازوکار است. چنین طرحی اگر به درستی اجرا شود، می‌تواند بخشی از بروکراسی موجود را

کاهش دهد؛ اما موفقیت آن به سرعت عمل دستگاه‌های اجرایی و هماهنگی میان گمرک، تولیدکنندگان و شبکه حمل‌ونقل وابسته است. از سوی دیگر، بازدیدهای اخیر فعالان حوزه حمل‌ونقل چندوجهی از سهلان و مذاکرات برای توسعه همکاری‌های لجستیکی، نشانه افزایش توجه سرمایه‌گذاران به این ظرفیت است. اما همچنان یک پرسش اساسی باقی است: چرا منطقه‌ای با چنین موقعیت جغرافیایی، پس از سال‌ها هنوز بیشتر با «ظرفیت بالقوه» خود شناخته می‌شود تا عملکرد بالفعل؟ سهلان امروز بیش از آنکه به پروژه‌های جدید نیاز داشته باشد، به حکمرانی یکپارچه، اتصال واقعی ریل و جاده، کاهش زمان ترخیص، جذب سرمایه‌گذاری و شفافیت در فرآیندهای تجاری نیاز دارد. توسعه ۲۹۵ هکتاری اگر با این اصلاحات همراه شود، می‌تواند یک جهش واقعی ایجاد کند؛ اما اگر صرفاً به افزایش زمین و انبار محدود بماند، خطر آن وجود دارد که سهلان همچنان در چرخه قدیمی «ظرفیت زیاد، بهره‌وری محدود» گرفتار بماند.

ضعیف بود و هزینه‌های بالای انرژی یکی از عوامل بازدارنده بهبود بوده است. در بخش لجستیک، نرخ قراردادهای حمل‌جاده‌ای افزایش یافته و هزینه انبارداری تحت فشار انرژی قرار گرفته است. اپراتورهای زنجیره سرد و انبارهای بزرگ در هلند، آلمان و لهستان (که مناطق آزاد مهمی دارند) گزارش داده‌اند که انرژی به هزینه حاشیه‌ای غالب تبدیل شده است. مناطق آزاد که بر تولید صادرات محور متمرکزند، با مشکل دوگانه‌ای روبه‌رو هستند: هزینه بالاتر تولید در اروپا در مقایسه با رقبا (چین یا خاورمیانه) و افزایش هزینه لجستیک برای رساندن کالا به بازارهای نهایی. معافیت‌های گمرکی نمی‌تواند این شکاف هزینه عملیاتی را جبران کند.

نقاط قوت نسبی و راه‌های کاهش آسیب

البته همه مناطق آزاد به یک اندازه آسیب‌پذیر نیستند. مناطقی که دسترسی به انرژی تجدیدپذیر، شبکه برق قوی یا پروژه‌های هیدروژن سبز دارند (مانند برخی ابتکارات در Katowice، بارسلونا یا روتردام) موقعیت بهتری دارند. بسیاری از مناطق آزاد در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری در پنل‌های خورشیدی، بهره‌وری انرژی و جوامع انرژی را آغاز کرده‌اند. همچنین موقعیت استراتژیک نزدیک به بازارهای مصرفی اروپا می‌تواند بخشی از افزایش هزینه حمل را جبران کند. با این حال، در کوتاه‌مدت، شوک انرژی ۲۰۲۶ فشار واقعی بر حاشیه سود وارد کرده است. شرکت‌هایی که نتوانند هزینه را به مشتریان منتقل کنند یا بهره‌وری را افزایش دهند، ممکن است فعالیت را کاهش دهند، موجودی را تعدیل کنند یا حتی به مناطق کم‌هزینه‌تر خارج از اتحادیه مهاجرت کنند.

نتیجه‌گیری

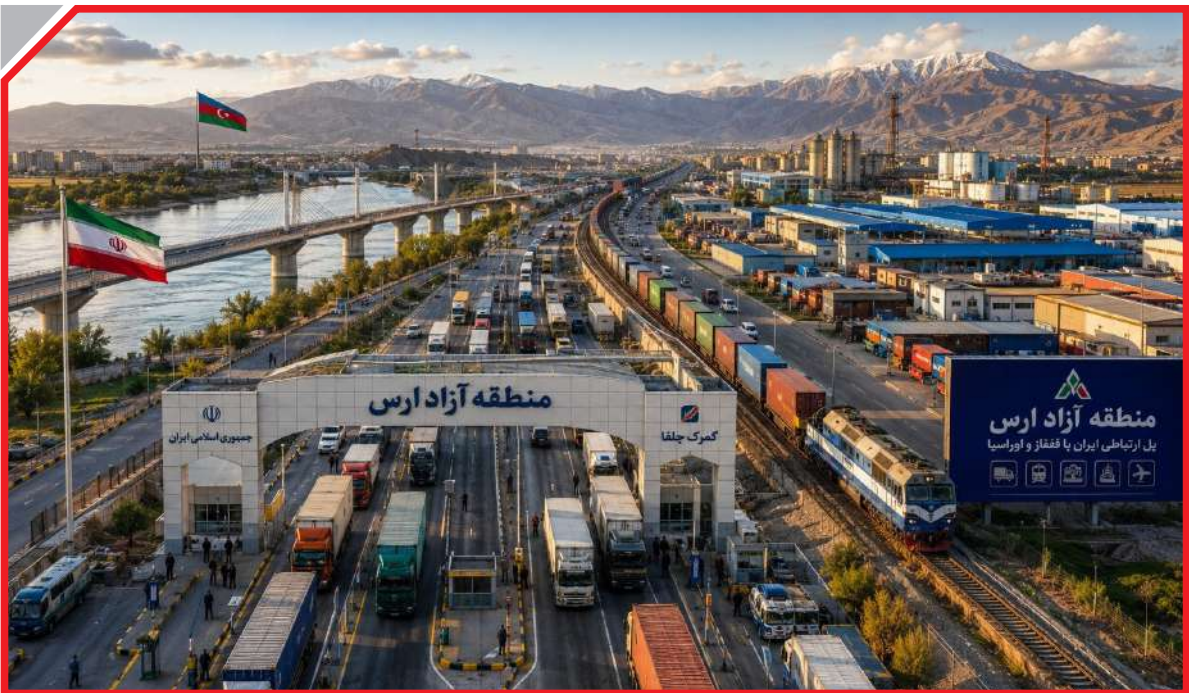
گزارش یوروستات در اول سپتامبر ۲۰۲۶ تنها تورم ۳٫۲ درصدی و جهش انرژی ۱۴٫۳ درصدی را اعلام کرد و هیچ ادعایی درباره مناطق آزاد نداشت. با این وجود، تحلیل تأثیر این تورم انرژی محور بر مناطق آزاد و هاب‌های لجستیکی اروپا کاملاً منطقی و مبتنی بر ساختار هزینه این مناطق است. افزایش قیمت انرژی مستقیماً هزینه تولید، انبارداری و حمل‌ونقل را بالا می‌برد، حاشیه سود را فشرده می‌کند و در محیطی با رشد ضعیف اقتصادی، جذابیت سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد. «سایه سنگین تورم» بر این مناطق یک اغراق ژورنالیستی نیست، بلکه توصیف قابل‌قبولی از واقعیت اقتصادی است: مزیت‌های گمرکی و مالیاتی مناطق آزاد در برابر شوک‌های ساختاری انرژی آسیب‌پذیرند. اگر تنش‌های انرژی محور ادامه یابد یا قیمت‌ها در سطوح بالا باقی بمانند، فشار بر این قطب‌های تجاری و صنعتی اروپا تشدید خواهد شد و ممکن است به بازنگری در استراتژی‌های مکان‌یابی شرکت‌ها منجر شود. سیاست‌گذاران اروپایی برای حفظ رقابت‌پذیری این مناطق، علاوه بر مدیریت کلان تورم، باید بر تسریع انتقال انرژی پاک، تقویت زیرساخت شبکه برق و حمایت هدفمند از فعالیتهای انرژی‌بر تمرکز کنند.

شواهد تجربی از شوک انرژی ۲۰۲۶

داده‌های صنعتی و لجستیکی تأیید می‌کنند که شوک انرژی فعلی صرفاً یک رقم تورمی انتزاعی نیست. تولید صنعتی منطقه یورو در اوایل ۲۰۲۶

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

ارس به سکوی تجارت منطقه‌ای نزدیک شد



تجارت جهان منطقه آزاد ارس در روزهای اخیر با بهره‌برداری از مجموعه‌ای از طرح‌های صنعتی، زیرساختی، آموزشی و فرهنگی و همچنین جذب سرمایه‌گذاری قابل توجه، نشانه‌های تازه‌ای از حرکت به سمت توسعه متوازن و تقویت جایگاه خود در تجارت منطقه‌ای نشان داده است.

منطقه آزاد ارس در روزهای ابتدایی شهریورماه بار دیگر در کانون توجه تحولات اقتصادی و عمرانی آذربایجان شرقی قرار گرفته است. مجموعه اخبار منتشرشده از این منطقه نشان می‌دهد ارس در حال عبور از یک دوره تمرکز صرف بر تجارت مرزی و حرکت به سمت الگویی متنوع‌تر از توسعه است؛ الگویی که در آن صنعت، زیرساخت، گردشگری، آموزش، خدمات و تجارت خارجی در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند.

مهم‌ترین اتفاق روزهای اخیر، بهره‌برداری از مجموعه‌ای از پروژه‌های کلان در ارس بوده است. بر اساس گزارش ایرنا، در جریان سفر استاندار آذربایجان شرقی و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به جلفا، ۶ پروژه شاخص زیرساختی، صنعتی و فرهنگی به بهره‌برداری رسید و عملیات اجرایی یک طرح زیربنایی نیز آغاز شد. این مجموعه طرح‌ها را می‌توان بخشی از روند تقویت زیرساخت‌هایی دانست که در نهایت باید ظرفیت ارس برای جذب سرمایه و افزایش فعالیت اقتصادی را بالا ببرد.

اهمیت این اتفاق زمانی بیشتر می‌شود که عملکرد ارس را در چارچوب موقعیت جغرافیایی آن بررسی کنیم. قرار گرفتن منطقه در مجاورت مرزهای جمهوری آذربایجان و ارمنستان، به‌ویژه در محدوده جلفا و نوردوز، به ارس یک مزیت مهم برای توسعه تجارت خارجی و دیپلماسی اقتصادی داده است. این ظرفیت در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که سیاست اقتصادی کشور بیش از گذشته بر توسعه تجارت با کشورهای همسایه و فعال تر شدن کریدورهای منطقه‌ای متمرکز شده است.

در همین راستا، موضوع پایانه مرزی نوردوز نیز طی روزهای اخیر در دستور کار مسئولان قرار گرفته است. دبیر شورای عالی مناطق آزاد در جریان بازدید از پایانه و گمرک نوردوز، بر ضرورت رفع مشکلات موجود و هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف تأکید کرده است. به گفته او، حل مسائل این مرز به پیگیری مستمر و هماهنگی دقیق دستگاه‌های مستقر نیاز دارد.

توسعه نوردوز می‌تواند یکی از مهم‌ترین حلقه‌های تکمیل‌کننده ظرفیت تجاری ارس باشد. هر اندازه فرآیند تردد کالا، خدمات گمرکی و فعالیت فعالان اقتصادی در این مرز روان تر شود، مزیت رقابتی منطقه آزاد ارس نیز افزایش پیدا خواهد کرد. از این منظر، توجه همزمان به زیرساخت‌های صنعتی و مرزی می‌تواند زمینه را برای افزایش نقش ارس در تجارت منطقه‌ای فراهم کند.

در کنار تجارت، سرمایه‌گذاری نیز یکی از مهم‌ترین محورهای تحولات اخیر ارس است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس از جذب ۱۶۱ هزار

در همین چارچوب، Aras Free Zone Organization می‌تواند نقش مهمی در هماهنگ کردن بخش‌های مختلف توسعه منطقه ایفا کند. مسئله اصلی برای ارس در مرحله کنونی، تبدیل ظرفیت‌های بالقوه به فعالیت‌های پایدار اقتصادی است؛ موضوعی که نیازمند ثبات مقررات، تسهیل فرآیندهای سرمایه‌گذاری و هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف است.

مدیریت منطقه آزاد ارس نیز بر همین موضوع تأکید کرده و اجرای کامل قوانین مناطق آزاد و رفع موانع فعالان اقتصادی را از الزامات شتاب‌بخشی به توسعه منطقه دانسته است. چنین رویکردی می‌تواند برای سرمایه‌گذاران اهمیت بالایی داشته باشد؛ زیرا یکی از مهم‌ترین عوامل تصمیم‌گیری سرمایه‌گذاران، پیش‌بینی‌پذیری مقررات و سرعت دریافت مجوزها و خدمات است.

از سوی دیگر، موقعیت ارس در شبکه تجارت منطقه‌ای می‌تواند امکان پیوند دادن تولید داخلی با بازارهای کشورهای همسایه را تقویت کند. توسعه صنایع صادرات‌محور، تکمیل زنجیره‌های تولید و استفاده بیشتر از ظرفیت مرزهای جلفا و نوردوز، سه مسیری هستند که می‌توانند نقش ارس را در اقتصاد منطقه افزایش دهند.

نکته قابل توجه دیگر، تغییر تدریجی نگاه به توسعه ارس است. اخبار اخیر نشان می‌دهد پروژه‌های اقتصادی در کنار طرح‌های فرهنگی، آموزشی و زیرساختی دنبال می‌شوند. این رویکرد می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری توسعه‌ای متوازن‌تر باشد؛ توسعه‌ای که علاوه بر افزایش تولید و تجارت، به زیرساخت‌های مورد نیاز جامعه محلی نیز توجه کند.

در مجموع، مجموعه اتفاقات روزهای اخیر تصویری مثبت از روند توسعه ارس ارائه می‌دهد. بهره‌برداری از پروژه‌های صنعتی و زیرساختی، آغاز طرح‌های جدید، جذب سرمایه‌گذاری، تقویت زیرساخت‌های آموزشی و توجه به گردشگری، همگی نشانه‌هایی از افزایش تحرک اقتصادی در این منطقه هستند.

با این حال، مرحله مهم‌تر برای ارس، حفظ این شتاب و تبدیل پروژه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های اعلام‌شده به ظرفیت‌های واقعی تولید، صادرات و اشتغال است. تسهیل فعالیت بخش خصوصی، رفع موانع مرزی، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و اجرای دقیق قوانین مناطق آزاد می‌تواند مسیر تحقق این هدف را هموار کند. ارس امروز بیش از آنکه صرفاً یک منطقه مرزی باشد، ظرفیت تبدیل شدن به یک سکوی اقتصادی برای ارتباط ایران با بازارهای قفقاز و پیرامون آن را دارد. موقعیت جغرافیایی، ظرفیت صنعتی، جاذبه‌های گردشگری و زیرساخت‌های تجاری، مجموعه‌ای از مزیت‌ها را در اختیار این منطقه قرار داده‌اند. اگر روند سرمایه‌گذاری و تکمیل زیرساخت‌ها با همین شتاب ادامه پیدا کند، ارس می‌تواند در سال‌های پیش‌رو سهم بیشتری از تجارت، تولید و گردشگری شمال غرب کشور را به خود اختصاص دهد.

این نوع سرمایه‌گذاری از یک منظر اهمیت راهبردی دارد. توسعه اقتصادی پایدار در مناطق آزاد تنها با احداث کارخانه و مرکز تجاری محقق نمی‌شود؛ بلکه به زیرساخت‌های آموزشی، خدماتی و شهری نیز نیاز دارد. افزایش ظرفیت مدارس و فضاهای آموزشی می‌تواند بخشی از نیازهای جمعیتی منطقه را پاسخ دهد و در بلندمدت به افزایش کیفیت زندگی ساکنان کمک کند.

در حوزه گردشگری نیز ارس همچنان یکی از ظرفیت‌های مهم شمال غرب کشور محسوب می‌شود. برگزاری برنامه‌های مرتبط با روز ملی ارس در شهریورماه، فرصتی برای معرفی ظرفیت‌های تاریخی، طبیعی و گردشگری این منطقه فراهم کرده است. ارس علاوه بر موقعیت تجاری، از مجموعه‌ای از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی برخوردار است که می‌تواند به توسعه اقتصاد گردشگری و افزایش ماندگاری مسافران کمک کند.

از منظر گردشگری، ترکیب طبیعت، میراث تاریخی و موقعیت مرزی، مزیتی است که بسیاری از مناطق اقتصادی کشور از آن برخوردار نیستند. اگر زیرساخت‌های اقامتی، حمل‌ونقل، تفریحی و معرفی جاذبه‌ها همزمان توسعه پیدا کنند، گردشگری می‌تواند به یکی از پایه‌های درآمدی ارس تبدیل شود.

میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در منطقه خبر داده است؛ رقمی که در صورت تبدیل شدن به پروژه‌های فعال و اشتغال‌زا می‌تواند آثار قابل توجهی بر اقتصاد محلی و منطقه‌ای داشته باشد.

البته اهمیت این رقم صرفاً در حجم سرمایه نیست؛ مسئله اصلی آن است که سرمایه جذب‌شده در چه حوزه‌هایی به کار گرفته شود و چه میزان از آن به مرحله اجرا و بهره‌برداری برسد. اگر سرمایه‌گذاری‌ها به توسعه واحدهای تولیدی، تکمیل زنجیره ارزش، افزایش صادرات و ایجاد فرصت‌های شغلی منجر شوند، ارس می‌تواند از یک منطقه مرزی تجاری به یک قطب اقتصادی چندوجهی در شمال غرب کشور تبدیل شود.

تحولات اخیر در حوزه زیرساخت‌های اجتماعی نیز نشان می‌دهد توسعه ارس صرفاً در پروژه‌های صنعتی خلاصه نشده است. همزمان با هفته دولت، چهار فضای آموزشی جدید در منطقه آزاد ارس به بهره‌برداری رسید. مدرسه ۱۲ کلاسه باهنر هادی‌شهر با اعتبار ۹۰ میلیارد تومان افتتاح شد و سه فضای آموزشی دیگر در شجاع و شاهمار نیز با مجموع اعتبار ۱۱۰ میلیارد تومان به بهره‌برداری رسیدند. مجموع این طرح‌ها ۲۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری داشته و ۲۷ کلاس درس به ظرفیت فضاهای آموزشی منطقه افزوده است.

گزارش کوتاه

تیس‌ساید و آزمون بزرگ یک‌فری‌پورت؛

۱۷.۹ میلیارد پوند روی کاغذ، اما چند شغل در واقعیت؟



ساختار فری‌پورت از ابتدا بر یک فرض ساده بنا شده بود: اگر هزینه ورود سرمایه کاهش یابد و زمین، زیرساخت و مشوق مالیاتی در یک بسته قرار گیرد، سرمایه‌دارانی که در حالت عادی ممکن است به منطقه دیگری بروند، به اینجا خواهند آمد. برای تیس‌ساید، این فرض اهمیت بیشتری دارد. اقتصاد منطقه در سال ۲۰۲۳ حدود ۱۸.۹ میلیارد پوند به تولید ناخالص داخلی بریتانیا اضافه کرد و حدود ۳۰۲ هزار شغل داشت. بخش انرژی پاک به تنهایی اقتصادی به ارزش حدود ۱.۲ میلیارد پوند ایجاد کرده و بخش شیمیایی و فرآیندی نیز حدود ۵۰۹ میلیون پوند ارزش اقتصادی دارد. بهره‌وری بخش شیمیایی و فرآیندی تیس‌ساید حدود ۳۸ درصد بالاتر از میانگین بریتانیا است. بنابراین داستان تیس‌ساید صرفاً داستان یک منطقه با مشوق مالیاتی نیست. اینجا

تجارت جهان فری‌پورت تیس‌ساید از صفی از پروژه‌های انرژی پاک و صنعتی با ارزش بالقوه ۱۷.۹ میلیارد پوند سخن می‌گوید؛ اما فاصله میان «pipeline» سرمایه‌گذاری و کارخانه‌ای که واقعاً ساخته می‌شود، همچنان بزرگ است.

در شمال شرق انگلستان، جایی که خاطره کارخانه‌های فولاد، پالایشگاه‌ها و صنایع سنگین هنوز بخشی از زندگی روزمره است، یک عدد تازه توجه‌ها را به خود جلب کرده است: ۱۷.۹ میلیارد پوند سرمایه‌گذاری بالقوه و ۶,۴۶۵ شغل. این رقمی است که فری‌پورت تیس‌ساید برای ۶۷ پروژه فعال در سبد سرمایه‌گذاری خود اعلام کرده است. اما این رقم، برخلاف چیزی که ممکن است در نگاه اول به نظر برسد، پولی نیست که وارد اقتصاد منطقه شده باشد. این فقط ارزش پروژه‌هایی است که هنوز باید از مرحله مذاکره، تأمین مالی، مجوز و طراحی عبور کنند.

فری‌پورت تیس‌ساید در مجموع حدود ۴,۵۰۰ ایکر وسعت دارد و مجموعه‌ای از سایت‌های صنعتی و بندری را دربر می‌گیرد؛ از Teesworks و Wilton International گرفته تا فرودگاه بین‌المللی تیس‌ساید و بنادر Hartlepool و Middlesbrough. دولت بریتانیا سه منطقه مالیاتی اصلی برای آن تعیین کرده است و مشوق‌هایی در حوزه مالیات، گمرک، برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری ارائه می‌دهد.

گزارش کوتاه

خیز انزلی برای فتح بازارها



کشورهای آسیای میانه ارزیابی شده است. این افزایش عملکرد را باید در کنار رشد تجارت دریایی گیلان دید. استاندار گیلان نیز اخیراً از رشد ۷۰ درصدی واردات کالاهای اساسی از بندر انزلی و کاسپین در پنج ماه گذشته خبر داده است. چنین رشدی نشان می‌دهد بنادر شمالی می‌توانند نقش پررنگ‌تری در تأمین کالا و تنوع‌بخشی به مسیرهای تجارت خارجی کشور داشته باشند.

موضوع مهم دیگر، تلاش برای تکمیل زنجیره لجستیک انزلی و گیلان است. در تازه‌ترین اقدام، زمینه برقراری پروازهای باری از فرودگاه سردار جنگل رشت با مشارکت سازمان منطقه آزاد انزلی، استاندار گیلان و اداره کل فرودگاه‌های استان فراهم شده است. هدف این طرح، تسهیل صادرات محصولات تولیدی و کشاورزی عنوان شده است.

سرمایه‌گذاری خلاصه نمی‌شود. ورود سرمایه به پروژه‌های زیرساختی و اقتصادی، به معنای ایجاد ظرفیت تازه برای فعالیت بخش خصوصی، افزایش تقاضا برای خدمات و تقویت زنجیره‌های تولید و توزیع است. منطقه آزاد انزلی به دلیل دسترسی به دریای خزر و ارتباط با مسیرهای تجاری شمال کشور، از موقعیتی برخوردار است که می‌تواند بخشی از بار تجارت ایران با کشورهای حاشیه خزر و آسیای میانه را به خود اختصاص دهد.

در همین چارچوب، عملکرد بندر کاسپین نیز یکی از مهم‌ترین نشانه‌های تغییر شرایط اقتصادی انزلی است. بر اساس اعلام سازمان منطقه آزاد انزلی، عملکرد این بندر در دولت چهاردهم دو برابر شده است؛ رشدی که از سوی مسئولان منطقه به عنوان نشانه‌ای از ظرفیت بالای بندر شمالی کشور برای توسعه تجارت با روسیه و

تجارت جهان بندرانزلی در روزهای اخیر شاهد مجموعه‌ای از تحولات اقتصادی، لجستیک، عمرانی و گردشگری بوده است؛ از بهره‌برداری پروژه‌های جدید و آغاز طرح‌های بزرگ سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد تا دو برابر شدن عملکرد بندر کاسپین و فراهم شدن زمینه پروازهای باری از فرودگاه رشت؛ مجموعه این اقدامات می‌تواند جایگاه انزلی را در تجارت شمال کشور و اقتصاد دریامحور تقویت کند.

بندرانزلی در تازه‌ترین تحولات خود، بیش از هر زمان دیگری در کانون برنامه‌های توسعه اقتصادی و لجستیک گیلان قرار گرفته است. بررسی اخبار روزهای اخیر

نشان می‌دهد که روند توسعه این منطقه از یک مسیر تک‌بعدی فاصله گرفته و هم‌زمان حوزه‌هایی مانند تجارت، حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری، گردشگری، زیرساخت و خدمات محلی را دربر گرفته است. این روند می‌تواند در صورت استمرار، ظرفیت‌های تاریخی و جغرافیایی انزلی را به فرصت‌های واقعی برای اشتغال و تولید ثروت تبدیل کند.

یکی از مهم‌ترین خبرهای روزهای اخیر، بهره‌برداری از چهار پروژه عمرانی، زیرساختی و سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد انزلی با مجموع سرمایه‌گذاری هفت هزار میلیارد ریال بود. این پروژه‌ها در جریان برنامه‌های هفته دولت به بهره‌برداری رسیدند و در کنار آنها، عملیات اجرایی پروژه‌هایی با ارزش حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان نیز آغاز شد.

اهمیت این ارقام تنها در حجم

تجارت جهان

در پنج ماهه نخست سال ۱۴۰۵، مجتمع بندری کاسپین در منطقه آزاد انزلی شاهد رشد ۲۵ درصدی در مجموع تخلیه، بارگیری و ورود کالا بوده است؛ رشدی که در نگاه نخست می‌تواند نشانه‌ای از افزایش فعالیت تجاری این بندر باشد، اما اهمیت آن زمانی بیشتر می‌شود که اجزای این عدد را جداگانه بررسی کنیم. بر اساس داده‌های منتشرشده از سوی سازمان منطقه آزاد انزلی، در این دوره ۳۲۴ هزار و ۱۲ تن کالا تخلیه شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۶ درصد افزایش داشته است. همزمان، ۵۵۰ هزار و ۷۶ تن کالا بارگیری شده که رشد ۱۴ درصدی را نشان می‌دهد. تعداد کشتی‌های ورودی نیز به ۹۹ فروند رسیده و ۳۰ درصد رشد کرده است. در بخش کشتی‌های صادراتی نیز ۷۶ فروند ثبت شده که نسبت به دوره مشابه ۱۴ درصد افزایش داشته است. همچنین ورود کالا از دروازه مجتمع بندری کاسپین به ۶۷ هزار و ۵۴۲ تن رسیده که رشد ۳۷ درصدی را تجربه کرده است.

کنار هم قرار دادن این اعداد نشان می‌دهد که رشد کاسپین صرفاً حاصل تغییر یک شاخص نیست. افزایش همزمان تعداد کشتی‌ها، میزان تخلیه، بارگیری و ورود کالا، تصویری از فعال‌تر شدن جریان عملیاتی بندر ارائه می‌دهد. با این حال، یک گزارش داده‌محور نباید در همین نقطه متوقف شود و صرفاً از «رشد ۲۵ درصدی» به عنوان نشانه موفقیت استفاده کند. پرسش مهم‌تر این است که این رشد چه معنایی برای جایگاه اقتصادی کاسپین دارد و آیا می‌تواند به یک روند پایدار تبدیل شود؟

برای پاسخ به این پرسش می‌توان از نظریه جغرافیای اقتصادی جدید یا New Economic Geography استفاده کرد؛ رویکردی که در آثار پل کروگمن جایگاه مهمی دارد. در این نظریه، موقعیت جغرافیایی یک منطقه به‌تنهایی مزیت اقتصادی ایجاد نمی‌کند. آنچه یک نقطه را به مرکز فعالیت اقتصادی تبدیل می‌کند، ترکیبی از هزینه‌های حمل‌ونقل، دسترسی به بازارها، صرفه‌های ناشی از مقیاس و تمرکز فعالیت‌های اقتصادی است. بنابراین داشتن یک بندر، خط ریلی یا آزادراه به خودی خود به معنای ایجاد یک قطب اقتصادی نیست؛ زیرساخت زمانی به‌مزیت تبدیل می‌شود که بتواند جریان مستمر کالا، سرمایه و فعالیت اقتصادی را به خود جذب کند.

از این منظر، رشد عملکرد مجتمع بندری کاسپین را می‌توان نشانه‌ای اولیه از تقویت نقش آن به عنوان یک گره لجستیکی دانست؛ اما هنوز نمی‌توان صرفاً بر اساس رشد پنج‌ماهه، از تبدیل شدن آن به یک هاب اقتصادی منطقه‌ای سخن گفت. برای چنین ادعایی باید شاخص‌های دیگری نیز بررسی شوند؛ از جمله میزان ترانزیت، تنوع کالاها و مقاصد، تعداد خطوط منظم دریایی، سهم حمل‌ونقل ریلی، زمان توقف کالا، هزینه جابه‌جایی و میزان استفاده از ظرفیت بندر. در واقع، شاید مهم‌ترین نکته درباره کاسپین نه خودرشد ۲۵ درصدی، بلکه فاصله میان ظرفیت بالقوه و عملکرد بالفعل آن باشد. اگر یک بندر ظرفیت بالایی داشته باشد اما نتواند جریان مستمر کالا ایجاد کند، زیرساخت به‌تنهایی ارزش اقتصادی مورد انتظار را تولید نخواهد

بررسی داده‌های مجتمع بندری کاسپین از افزایش ورود کشتی‌ها، تخلیه و بارگیری کالا و تقویت نقش منطقه آزاد انزلی در شبکه لجستیکی شمال ایران حکایت دارد

منطقه آزاد انزلی در مدار تجارت منطقه‌ای؛

رشد ۲۵ درصدی عملکرد کاسپین در پنج ماهه ۱۴۰۵



می‌کند، تقاضا برای مجموعه‌ای از خدمات مکمل نیز افزایش می‌یابد؛ از انبارداری و حمل‌ونقل گرفته تا خدمات گمرکی، بیمه، بسته‌بندی، تعمیر و نگهداری، توزیع و خدمات مالی. اگر این فعالیت‌ها در اطراف بندر شکل بگیرند، یک اثر زنجیره‌ای ایجاد می‌شود؛ افزایش تجارت، خدمات لجستیکی را تقویت می‌کند؛ خدمات لجستیکی بیشتر، هزینه مبادله را کاهش می‌دهد؛ کاهش هزینه، جذابیت منطقه برای سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد و سرمایه‌گذاری جدید نیز می‌تواند حجم تجارت را بیشتر کند. به این ترتیب، یک چرخه اقتصادی شکل می‌گیرد که در نهایت می‌تواند بندر را از یک زیرساخت حمل‌ونقل به یک مرکز فعالیت اقتصادی تبدیل کند.

اما عکس این فرآیند نیز ممکن است اتفاق بیفتد. اگر افزایش عملیات بندری با توسعه شبکه حمل‌ونقل، جذب سرمایه‌گذاری، ایجاد صنایع و خدمات مکمل و شکل‌گیری بازارهای پایدار همراه نشود، رشد ثبت شده ممکن است صرفاً رشد حجم عملیات باشد و

کرد. از همین رو، مرحله بعدی توسعه کاسپین باید فراتر از افزایش ظرفیت اسکله‌ها تعریف شود و بر فعال‌سازی شبکه پیرامونی بندر تمرکز کند.

این موضوع به‌خصوص از آن جهت اهمیت دارد که فلسفه ایجاد و توسعه مجتمع بندری کاسپین رانمی‌توان از جایگاه منطقه آزاد انزلی در مسیرهای تجاری شمال کشور جدا کرد. کاسپین قرار نیست تنها محل تخلیه و بارگیری کالا باشد؛ بلکه در صورت تکمیل پیوندهای حمل‌ونقلی، می‌تواند حلقه‌ای میان دریای خزر، شبکه ریلی و جاده‌ای ایران و بازارهای کشورهای شمالی و اوراسیا ایجاد کند. در چنین شرایطی، اهمیت بندر از تعداد کشتی‌های پهلوگرفته فراتر می‌رود و به میزان اتصال آن به شبکه تجارت منطقه‌ای وابسته می‌شود.

اینجاست که مفهوم «صرفه‌های تجمعی» در جغرافیای اقتصادی جدید اهمیت پیدا می‌کند. هنگامی که فعالیت یک بندر افزایش پیدا

کیش در مسیر جهش گردشگری و سرمایه‌گذاری



در همین راستا، تعداد پروازهای ورودی و خروجی کیش در مدت کوتاهی به ۲۲ لگ در روز رسیده؛ در حالی که یک هفته پیش از آن تقریباً نیمی از این میزان بود. برنامه‌ریزی برای افزایش بیشتر پروازها تا پایان شهریور نیز در دستور کار قرار گرفته است. این روند را می‌توان یکی از مهم‌ترین عوامل بازگشت تدریجی کیش به مدار رونق دانست. تجربه سال گذشته نیز ظرفیت بالای جزیره را نشان داده است؛ به‌طوری‌که در یک روز بهاری ۱۵۲ پرواز در فرودگاه کیش ثبت شد و در شهریورماه تعداد پروازهای روزانه به ۸۸ پرواز رسید. همچنین بیش از ۷۰۰ هزار مسافر در پاییز سال گذشته از طریق فرودگاه کیش جابه‌جا شدند.

حرکت به سوی هاب هوانوردی

برنامه‌های جدید کیش تنها به افزایش پرواز مسافری محدود نیست. مدیریت منطقه آزاد در حال تعریف نقش گسترده‌تری برای صنعت هوانوردی در اقتصاد جزیره است؛ از آموزش خلبانی و شبیه‌سازهای پرواز گرفته تا تعمیر و نگهداری هواپیما، خدمات فنی، کارگو، ایرتاکسی و گردشگری هوایی.

نتواند اثر قابل توجهی بر اقتصاد منطقه ایجاد کند. به همین دلیل، باید میان «رشد بندر» و «رشد اقتصادی پیرامون بندر» تفاوت گذاشت.

داده‌های پنج‌ماهه نخست ۱۴۰۵ از این منظر امیدوارکننده‌اند. رشد ۳۰ درصدی ورود کشتی‌ها در کنار رشد ۲۶ درصدی تخلیه کالا و رشد ۱۴ درصدی بارگیری نشان می‌دهد که فعالیت بندر در چندین سطح افزایش یافته است. حتی رشد ۳۷ درصدی ورود کالا از دروازه نیز می‌تواند نشانه‌ای از افزایش جریان کالا در شبکه عملیاتی مجتمع باشد. با این حال، برای ارزیابی واقعی عملکرد کاسپین باید پرسید که چه میزان از این رشد مربوط به تجارت پایدار و تکرارشونده است و چه میزان به شرایط مقطعی بازار یا تغییر مسیر برخی محموله‌ها مربوط می‌شود.

از همین جا یک پرسش سیاستی مهم شکل می‌گیرد: آیا سیاست توسعه کاسپین باید همچنان بر ساخت و افزایش ظرفیت متمرکز باشد یا از این مرحله به بعد، مسئله اصلی باید جذب و تثبیت جریان کالا باشد؟ پاسخ احتمالاً در ترکیبی از هر دو نهفته است. ظرفیت ناکافی می‌تواند مانع جذب بار شود، اما ظرفیت بلااستفاده نیز هزینه‌ای برای اقتصاد ایجاد می‌کند. بنابراین سیاست‌گذار باید میان توسعه زیرساخت و ایجاد تقاضای واقعی برای آن تعادل برقرار کند.

در چنین چارچوبی، عملکرد پنج‌ماهه کاسپین را بهتر است نه به عنوان «پایان یک پروژه»، بلکه به عنوان نشانه‌ای از ورود بندر به مرحله جدیدی از حیات اقتصادی خود ارزیابی کرد. مرحله‌ای که در آن دیگر صرف داشتن اسکله و تجهیزات کافی نیست؛ بلکه کیفیت شبکه‌ای که بندر در آن قرار گرفته تعیین‌کننده است.

اگر کاسپین بتواند رشد تعداد کشتی‌ها و تناژ کالا را به افزایش ترانزیت، توسعه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، جذب سرمایه‌گذاری، ایجاد خدمات لجستیکی و اتصال پایدار به بازارهای منطقه‌ای پیوند بزند، آنگاه رشد ۲۵ درصدی می‌تواند نقطه آغاز یک تحول بزرگ‌تر باشد. در غیر این صورت، این عدد صرفاً نشان‌دهنده افزایش فعالیت عملیاتی بندر خواهد بود.

بنابراین روایت دقیق‌تر از عملکرد کاسپین در پنج‌ماهه نخست ۱۴۰۵ این نیست که «بندر ۲۵ درصد رشد کرد». روایت مهم‌تر این است که کاسپین در حال حرکت از یک زیرساخت بندری به سمت یک گره اقتصادی و لجستیکی است؛ اما موفقیت نهایی آن نه در تعداد کشتی‌های ورودی، بلکه در توانایی تبدیل این جریان کالا به شبکه‌ای از تجارت، سرمایه‌گذاری، اشتغال و فعالیت اقتصادی سنجیده خواهد شد.

در نهایت، پرسش اصلی درباره آینده کاسپین این نیست که «چه میزان کالا از بندر عبور می‌کند؟» بلکه این است که «چه میزان فعالیت اقتصادی در نتیجه عبور این کالا در منطقه ایجاد می‌شود؟» پاسخ به همین پرسش است که مشخص می‌کند رشد ۲۵ درصدی، تنها یک عدد در آمار عملکرد سالانه است یا نخستین نشانه شکل‌گیری یک قطب اقتصادی جدید در شمال ایران.

طبق برنامه اعلام‌شده، ۱۱ مگاوات ظرفیت جدید تا پایان شهریور به نیروگاه کیش اضافه خواهد شد و تا پایان سال نیز ۱۵ مگاوات به ظرفیت تولید برق خورشیدی افزوده می‌شود. هدف‌گذاری پنج‌ساله نیز رسیدن به شرایطی است که خاموشی در جزیره وجود نداشته باشد.

این اقدامات از منظر سرمایه‌گذاری اهمیت زیادی دارد؛ زیرا تأمین پایدار انرژی یکی از نخستین شاخص‌هایی است که سرمایه‌گذاران برای اجرای پروژه‌های بزرگ در مناطق گردشگری و اقتصادی در نظر می‌گیرند.

بروزه‌های متوقف‌شده دوباره فعال می‌شوند

کیش همچنین در حال تعیین تکلیف پروژه‌هایی است که برای مدت طولانی متوقف مانده‌اند. بر اساس اعلام مسئولان، ۲۲ پرونده عمرانی با اعتباری بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان و مجموعاً ۴۱۰ سال توقف شناسایی شده است. تاکنون ۱۸ پرونده تعیین تکلیف شده و موانع اجرای آنها برطرف شده است. این پروژه‌ها مجموعاً ۲۹۲ هزار مترمربع وسعت دارند.

برای ۱۰ پرونده دیگر نیز برنامه‌ریزی شده تا موانع موجود تا پایان سال برطرف شود. فعال شدن این پروژه‌ها می‌تواند به معنای بازگشت سرمایه‌های معطل مانده، افزایش فعالیت ساخت‌وساز و ایجاد ظرفیت‌های جدید برای اشتغال و خدمات باشد.

چشم‌انداز سرمایه‌گذاری

حجم پروژه‌های پیش‌بینی شده برای ماه‌های آینده نیز قابل توجه است. طبق اعلام مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، از هفته دولت تا روز کیش در ۲۰ آبان، حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان طرح به بهره‌برداری خواهد رسید و عملیات اجرایی ۵۰ هزار میلیارد تومان پروژه دیگر نیز آغاز می‌شود.

همچنین در حوزه هوانوردی و سرمایه‌گذاری، مجموع طرح‌هایی که قرار است تا روز کیش افتتاح یا کلنگ‌زنی شوند، بیش از ۱۴۰ هزار میلیارد تومان اعلام شده است. اگر این برنامه‌ها طبق زمان‌بندی پیش‌بروند، کیش در ماه‌های آینده می‌تواند شاهد افزایش فعالیت اقتصادی، ورود سرمایه‌های جدید و تقویت ظرفیت‌های گردشگری باشد.

گردشگران خارجی تأکید کرده‌اند و تجربه مسیر بغداد را به‌عنوان نمونه‌ای از ظرفیت پروازهای بین‌المللی مطرح کرده‌اند. پروازهای کیش به بغداد در سال گذشته از سه پرواز هفتگی آغاز شد و به ۱۲ پرواز در هفته افزایش یافت. این تجربه می‌تواند مبنایی برای گسترش مسیرهای بین‌المللی جدید باشد. افزایش پروازهای خارجی علاوه بر جذب گردشگر، به رونق هتل‌ها، مراکز خرید، رستوران‌ها، خدمات تفریحی و حمل‌ونقل داخلی جزیره کمک می‌کند و می‌تواند کیش را در رقابت با سایر مقاصد گردشگری منطقه قرار دهد.

یکی دیگر از خبرهای مهم روزهای اخیر، برنامه ایجاد خط اعتباری حدود ۴ تا ۵ هزار میلیارد تومان برای حمایت از گردشگری کیش است. این منابع قرار است با هدف حمایت از کسب‌وکارها، تقویت سفر و رونق فعالیت‌های گردشگری مورد استفاده قرار گیرد.

اهمیت این تصمیم در شرایطی بیشتر می‌شود که گردشگری کیش تنها به هتل‌ها محدود نیست و طیف بزرگی از کسب‌وکارها از فروشگاه‌ها و رستوران‌ها تا حمل‌ونقل، تفریحات دریایی و مراکز خدماتی را دربرمی‌گیرد. تزریق منابع مالی به این بخش می‌تواند به افزایش توان فعالان اقتصادی و حفظ ظرفیت‌های موجود کمک کند.

از سوی دیگر، فعال‌تر شدن بخش خصوصی یکی از محوره‌های اصلی برنامه‌های جدید عنوان شده است. مدیریت منطقه آزاد تأکید کرده که حمایت از سرمایه‌گذاران و آغاز پروژه‌های جدید می‌تواند ظرفیت‌های اقتصادی جزیره را فعال‌تر کند.

زیرساخت؛ شرط توسعه پایدار

رشد گردشگری بدون زیرساخت پایدار امکان‌پذیر نیست. به همین دلیل، وضعیت آب و برق در تازه‌ترین برنامه‌های توسعه‌ای کیش جایگاه مهمی دارد. بر اساس اعلام مسئولان منطقه آزاد، ناترازی تولید آب و برق در کیش صفر اعلام شده و خاموشی‌های ماه گذشته نیز به تعمیر دو توربین نیروگاه آب و برق جزیره نسبت داده شده است. همزمان برنامه افزایش ظرفیت نیروگاه، توسعه انرژی خورشیدی و تقویت شبکه تولید برق دنبال می‌شود.