



تهارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejateJahani.Com

06-09-2026

www.TejateJahani.Com

تجارت جهان

یکشنبه ۱۵ شهریور ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۲۰۸ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

تجارت جهانی بررسی می‌کند

اثرات ملی منطقه آزاد مالی در کیش

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی در مسیر اقتصاد دریامحور

۳

۴

مازندران گرفتار بحران‌های بی‌پاسخ



۳

پیام؛ فاصله ظرفیت تا واقعیت



۴

توسعه اردبیل پشت سد وعده‌ها



۲

بین الملل

شنزن در اوج فناوری، زیر فشار اقتصاد

تجارت جهان شنزن در روزهای اخیر هم‌زمان با جذب سرمایه و گردشگران صنعتی خارجی، رشد بازار مسکن و رونق هوش مصنوعی، خود را برای میزبانی اجلاس سران APEC آماده می‌کند؛ اما پشت ویتترین فناوری و صادرات، وابستگی شدید به سیاست‌های حمایتی، فشارهای تجاری و شکاف میان اقتصاد دیجیتال و بخش‌های سنتی، تصویر پیچیده‌تری از این شهر ارائه می‌دهد.

شنزن بار دیگر در مرکز توجه اقتصاد چین قرار گرفته است؛ شهری که قرار است در نوامبر میزبان نشست سران سازمان همکاری اقتصادی آسیا-اقیانوسیه (APEC) باشد و اکنون تلاش می‌کند نقش خود را به عنوان یکی از مهم‌ترین دروازه‌های فناوری و تجارت چین تثبیت کند. با این حال، رشد سریع شنزن الزاماً به معنای حل مشکلات ساختاری اقتصاد این شهر نیست.

یکی از مهم‌ترین تحولات روزهای اخیر، افزایش توجه سرمایه‌گذاران خارجی به اکوسیستم فناوری شنزن است. گزارش‌ها نشان می‌دهد فعالان اقتصادی و کارآفرینان خارجی برای بازدید از کارخانه‌های هوش مصنوعی، رباتیک و خودروهای برقی چین هزینه‌های قابل توجهی پرداخت می‌کنند. شنزن در این میان به یکی از اصلی‌ترین مقاصد این موج جدید تبدیل شده است؛ زیرا زنجیره تأمین، نمونه‌سازی سریع و تولید انبوه در این شهر به شکل کم‌سابقه‌ای در هم تنیده‌اند. در بازار هواچیانگ بی نیز نشانه‌های این تغییر دیده می‌شود. این مرکز قدیمی تجارت قطعات الکترونیکی اکنون با موج تازه‌ای از تقاضای خارجی برای سخت‌افزارهای هوش مصنوعی مواجه شده است. افزایش خریداران خارجی و رشد فروش محصولات مانند مترجم‌های هوشمند نشان می‌دهد شنزن در حال حرکت از «کارخانه الکترونیک» به سمت مرکز صادرات سخت‌افزارهای هوش مصنوعی است. اما این تصویر مثبت یک روی دیگر هم دارد. اقتصاد شنزن همچنان به شدت به حمایت‌های صنعتی و سیاست‌های دولتی وابسته است. پکن در ابتدای سیتامبر برنامه پنج‌ساله جدیدی برای حمایت از شرکت‌های کوچک و متوسط فناوری محور تصویب کرد؛ برنامه‌ای که بخش‌هایی مانند رباتیک، انرژی‌های نو، مواد پیشرفته، فناوری کوانتومی و هوش مصنوعی فیزیکی را هدف گرفته است. این سیاست می‌تواند موتور نوآوری را تقویت کند، اما هم‌زمان پرسش درباره میزان اتکای رشد فناوری چین به منابع دولتی و سیاست صنعتی را پررنگ‌تر می‌کند.

بازار مسکن نیز نشانه‌هایی از بهبود نشان می‌دهد. در ماه اوت، مجموع معاملات مسکن نوساز و دست‌دوم شنزن به ۶۸۶۴ واحد رسید که نسبت به سال قبل ۸.۵ درصد افزایش داشت. معاملات مسکن نوساز نیز ۲۰.۴ درصد رشد کرد. با این حال، تکیه بر افزایش معاملات برای اعلام پایان مشکلات بازار مسکن می‌تواند زودهنگام باشد؛ چراکه دولت همچنان با مجموعه‌ای از سیاست‌های اعتباری و حمایتی در تلاش برای تثبیت این بازار است.

به عبارت دیگر

رشد تولید، زیرساخت هنوز گرفتار

کلی عبور کرده و برای مشکلات مزمن منطقه، به ویژه انرژی، آب، حمل‌ونقل و تکمیل زیرساخت‌ها، راهکار اجرایی ارائه کند.

در همین حال، گزارش‌های منتشرشده از وضعیت تولید نشان می‌دهد منطقه در سه ماهه نخست سال با رشد ۶.۶ درصدی تولید نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه بوده است. این رشد در شرایطی که صنایع فولادی و معدنی کشور با محدودیت انرژی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، قابل توجه است؛ اما نباید رشد مقطعی را با حل شدن مشکلات ساختاری اشتباه گرفت.

در بخش شرکت‌های مستقر نیز صبا فولاد خلیج فارس عملکرد درآمدی قابل توجهی ثبت کرده است. گزارش‌های اخیر از رشد ۱۴۳ درصدی درآمد‌های این شرکت تا پایان مردادماه حکایت دارد و صادرات همچنان یکی از محورهای اصلی عملکرد آن است. این ارقام نشان می‌دهد ظرفیت صادراتی منطقه همچنان فعال است، اما استمرار این روند به تأمین پایدار انرژی و مواد اولیه وابسته خواهد بود.

مشکل بزرگ‌تر، محدودیت برق و گاز است؛ مسئله‌ای که نه فقط تولید، بلکه برنامه‌ریزی سرمایه‌گذاری را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. گزارش‌های صنعتی اخیر از افزایش شدید هزینه انرژی تولید فولاد و کاهش سهم برق تحویلی به کارخانه‌ها خبر می‌دهند. در چنین شرایطی، هر وعده توسعه ظرفیت بدون تضمین زیرساخت انرژی، می‌تواند به ایجاد ظرفیت‌های اسمی و تولید ناپایدار منجر شود.



نرگس کوردزی

مدیر تحریریه

↓

تجارت جهان منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در حالی وارد مرحله تازه‌ای از مدیریت و توسعه شده که رشد تولید و عملکرد صادراتی برخی شرکت‌های مستقر، در کنار پروژه‌های زیرساختی، تصویر مثبتی از ظرفیت‌های این مجموعه ارائه می‌دهد؛ اما تداوم محدودیت انرژی، وابستگی به زیرساخت‌های حیاتی و فاصله میان ظرفیت اسمی و بهره‌برداری واقعی، همچنان مهم‌ترین نقاط ضعف این قطب صنعتی محسوب می‌شوند. منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در غرب بندرعباس، یکی از مهم‌ترین کانون‌های استقرار صنایع فولادی، معدنی، آلومینیومی و انرژی‌بر کشور است؛ منطقه‌ای که مزیت دسترسی هم‌زمان به بندر، راه‌آهن و صادرات و توسعه زنجیره ارزش ایجاد کرده است. با این حال، مزیت جغرافیایی به‌تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده رشد پایدار باشد و چالش‌های زیرساختی همچنان می‌تواند بخشی از این ظرفیت را بلااستفاده بگذارد.

یکی از تازه‌ترین تحولات، انتصاب علی کمالی به عنوان مدیرعامل جدید منطقه در مردادماه است. تغییر مدیریتی در چنین مجموعه‌ای می‌تواند فرصتی برای بازنگری در اولویت‌ها باشد؛ اما مسئله اصلی این است که مدیریت جدید باید از مرحله پیام‌ها و برنامه‌های



شفایق محمدی

روزنامه‌نگار

↓

سرمایه خارجی پشت دیوار تحریم

ایالات متحده در چهارم سپتامبر، یک بانک سرمایه‌گذاری ترکیه و دو شرکت وابسته به آن را در ارتباط با شبکه مالی مرتبط با ایران تحریم کرد. این اقدام نشان می‌دهد دامنه فشارهای مالی فقط به شرکت‌های ایرانی محدود نمانده و حتی مؤسسات مالی کشورهای دیگر را نیز هدف قرار می‌دهد.

در چنین شرایطی، انتظار ورود سرمایه‌گذار خارجی با همان منطق سال‌های عادی چندان واقع‌بینانه نیست. سرمایه‌گذار پیش از آنکه به نرخ بازدهی پروژه نگاه کند، به امکان انتقال پول، امنیت سرمایه، ثبات مقررات و امکان خروج از سرمایه‌گذاری توجه می‌کند. اگر این چهار مؤلفه نامطمئن باشند، حتی پروژه‌ای با سودآوری بالا نیز جذابیت خود را از دست می‌دهد. از سوی دیگر، تمدید اعتبار برخی مجوزهای سرمایه‌گذاری خارجی تا پایان شهریور ۱۴۰۵ نشان می‌دهد بخشی از سرمایه‌گذاران خارجی در ورود سرمایه با مشکل مواجه بوده‌اند و دولت تلاش کرده با افزایش مهلت، مانع از حذف این پروژه‌ها شود. بنابراین چالش اصلی امروز ایران، صرفاً افزایش تعداد پروژه‌های مصوب نیست؛ مسئله، تبدیل مجوز به پول واقعی و پول واقعی به تولید واقعی است. اعلام ارقام بزرگ بدون ارائه تصویر روشنی از میزان سرمایه‌ای که واقعاً وارد کشور، در پروژه مصرف و به اشتغال و تولید تبدیل شده، نمی‌تواند معیار دقیقی برای موفقیت سیاست جذب سرمایه خارجی باشد. در شرایط فعلی، کاهش ریسک سرمایه‌گذاری باید هم‌وزن مشوق‌های مالی قرار گیرد. سرمایه‌گذار خارجی پیش از تخفیف مالیاتی و امتیازات اقتصادی، به ثبات قوانین، دسترسی بانکی و امنیت حقوقی نیاز دارد. بدون حل این مسائل، سرمایه خارجی همچنان پشت دیوار تحریم و نااطمینانی باقی خواهد ماند؛ حتی اگر روی کاغذ، صدها میلیون دلار سرمایه‌گذاری تصویب شده باشد.

تجارت جهان در حالی که دولت از تصویب صدها میلیون دلار طرح سرمایه‌گذاری خارجی خبر می‌دهد، تشدید تحریم‌های مالی و محدود شدن مسیرهای بانکی نشان می‌دهد فاصله میان «سرمایه مصوب» و «سرمایه واردشده» همچنان یکی از جدی‌ترین چالش‌های اقتصاد ایران است. سرمایه‌گذاری خارجی برای اقتصاد ایران دیگر صرفاً یک شاخص آماری نیست؛ به مسئله‌ای راهبردی برای تأمین مالی، انتقال فناوری، توسعه زیرساخت و ایجاد اشتغال تبدیل شده است. با این حال، تازه‌ترین تحولات نشان می‌دهد ایران هم‌زمان با تلاش برای جذب سرمایه، با محیطی مواجه است که ریسک سیاسی و مالی آن به شدت افزایش یافته است.

در ماه‌های اخیر، آمارهای رسمی از تداوم تصویب طرح‌های سرمایه‌گذاری خارجی حکایت دارد. در پنجمین جلسه هیأت سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۱۴۰۵، ۴۳ درخواست به ارزش ۲۲ میلیون دلار تصویب شد. بیش از آن نیز در جلسات مختلف، صدها میلیون دلار طرح در حوزه‌هایی مانند انرژی‌های تجدیدپذیر، حمل‌ونقل، صنایع غذایی، دارویی و تولید صنعتی به تصویب رسیده بود. اما مسئله اصلی دقیقاً همین جاست: تصویب سرمایه با ورود سرمایه تفاوت دارد. اقتصاد ایران سال‌هاست درگیر این شکاف است. ممکن است پروژه‌ای روی کاغذ تصویب شود، اما سرمایه‌گذار به دلیل مشکلات انتقال پول، محدودیت‌های بانکی، نوسان ارز، نااطمینانی سیاسی یا دشواری بازگشت سود، عملاً سرمایه خود را وارد کشور نکند. این نگرانی اکنون جدی‌تر شده است.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

بازگشت تورهای رایگان در منطقه آزاد ارس از ۱۵ شهریور



تجارت جهان راه‌اندازی دوباره تور رایگان ارس‌گردی از ۱۵ شهریورماه را نمی‌توان صرفاً ارائه یک خدمت رایگان به گردشگران تلقی کرد. این طرح، در صورت اجرای منظم و هدمند، می‌تواند بخشی از سیاست گسترده‌تر منطقه آزاد ارس برای افزایش دسترسی گردشگران به جاذبه‌های تاریخی، طبیعی و فرهنگی، توزیع بهتر جریان گردشگری در منطقه و در نهایت افزایش ماندگاری مسافر باشد. استفاده از دو اتوبوس دوطبقه و ارائه خدمات در دو نوبت صبح و عصر، نشان می‌دهد هدف اصلی طرح تنها جابه‌جایی گردشگران نیست؛ بلکه تلاش برای ایجاد یک مسیر مشخص میان نقاط ورودی گردشگر و مجموعه جاذبه‌های ارس است.

منطقه آزاد ارس از محدود مناطق آزاد ایران است که ظرفیت‌های گردشگری آن تنها به یک جاذبه یا یک فصل محدود نمی‌شود. ترکیبی از جاذبه‌های تاریخی، طبیعت، ژئوپارک، آثار فرهنگی و موقعیت جغرافیایی منطقه، ارس را به مقصدی با ظرفیت متنوع گردشگری تبدیل کرده است. با این حال، داشتن جاذبه به‌تنهایی به معنای بهره‌برداری اقتصادی از گردشگری نیست. یکی از مشکلات بسیاری از مقاصد گردشگری، فاصله میان «وجود جاذبه» و «دسترسی گردشگر به جاذبه» است؛ مسئله‌ای که تورهای شهری و منطقه‌ای می‌توانند بخشی از آن را برطرف کنند.

در چنین شرایطی، بازگشت تور رایگان ارس‌گردی از ۱۵ تا ۳۰ شهریورماه، بیش از آنکه یک برنامه تبلیغاتی کوتاه‌مدت باشد، می‌تواند به عنوان یک ابزار مدیریت مقصد ارزیابی شود. برنامه اعلام‌شده بر استفاده از دو دستگاه اتوبوس دوطبقه استوار است که در دو نوبت صبح و عصر فعالیت می‌کنند. سرویس صبح ساعت ۱۰:۳۰ از ایستگاه راه‌آهن جلفا آغاز می‌شود و سرویس عصر ساعت ۱۸ از میدان ژئوپارک حرکت خواهد کرد.

انتخاب ایستگاه راه‌آهن جلفا به عنوان نقطه آغاز سرویس صبح، از منظر گردشگری قابل توجه است. ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی در بسیاری از مقاصد گردشگری نخستین نقطه تماس مسافر با مقصد محسوب می‌شوند. بنابراین، اتصال ورودی مسافر به شبکه گردشگری می‌تواند اصطکاک موجود در مسیر بازدید را کاهش دهد. گردشگری که بدون وسیله نقلیه شخصی وارد ارس می‌شود، در صورت نبود حمل‌ونقل مناسب ممکن است بخشی از ظرفیت گردشگری منطقه را از دست بدهد؛ نه به دلیل نبود علاقه، بلکه به دلیل دشواری دسترسی.

این مسئله در مورد ارس اهمیت بیشتری دارد، زیرا پراکندگی جاذبه‌ها باعث می‌شود گردشگر نتواند الزاماً تمام نقاط مورد علاقه خود را با یک مسیر ساده پیاده یا با استفاده از حمل‌ونقل عمومی معمولی تجربه کند. بنابراین، یک سرویس گردشگری منظم می‌تواند نقش «پل» میان زیرساخت حمل‌ونقل و جاذبه‌های گردشگری را ایفا کند. از سوی دیگر، رایگان بودن این تور نیز یک متغیر اقتصادی مهم است. حذف هزینه حمل‌ونقل گردشگری، آستانه تصمیم‌گیری مسافر برای

گزارش کوتاه

قسم؛ توسعه روی زیرساخت‌های فرسوده



اژمه جمعه منطقه مواجه شده است. این اختلاف روایت، خود نشانه‌ای از فاصله میان گزارش‌های رسمی و تجربه روزمره بخشی از ساکنان جزیره است. در بخش تجارت نیز تصویر دوگانه‌ای دیده می‌شود. از یک سو، بندر کاوه در چهار ماه نخست سال ۲۲ هزار تن کالا تخلیه کرده و صادرات منطقه آزاد قشم در سه ماه نخست سال از ۵۱۰۰ میلیارد تومان عبور کرده است. از سوی دیگر، فعالان بازار از رکود کسب‌وکار، افزایش هزینه برق، کاهش ورود گردشگران و مشکلات زیرساختی گلایه دارند. بنابراین رشد برخی شاخص‌های تجاری الزاماً به معنای رونق فراگیر اقتصاد جزیره نیست. در حوزه حمل‌ونقل نیز مسئله تکمیل پروژه‌های بزرگ همچنان پابرجاست. تأکید دوباره بر ضرورت سرعت‌بخشیدن به تکمیل پل کابلی خلیج فارس نشان می‌دهد یکی از پروژه‌های مهم اتصال قشم به شبکه حمل‌ونقل کشور هنوز نتوانسته

تجارت جهان

قسم در روزهای اخیر هم‌زمان شاهد تلاش برای احیای ارتباطات هوایی، پیگیری طرح‌های زیرساختی و بازسازی مناطق آسیب‌دیده بوده است؛ اما تداوم مشکلات آب، رکود بخشی از بازار و عقب‌ماندگی پروژه‌های کلیدی نشان می‌دهد فاصله میان ظرفیت‌های اقتصادی جزیره و زیرساخت‌های واقعی آن همچنان جدی است.

قسم بار دیگر در نقطه‌ای قرار گرفته که وعده توسعه با آزمون زیرساخت‌ها روبه‌رو شده است. تازه‌ترین خبر مثبت، ازسرگیری پروازهای مسیر دبی-قسم-دبی پس از حدود شش ماه وقفه است؛ اتفاقی که می‌تواند به گردشگری، تجارت و ارتباطات اقتصادی جزیره کمک کند. با این حال، بازگشت یک مسیر پروازی نباید به عنوان نشانه حل مشکلات حمل‌ونقل قشم تلقی شود. هم‌زمان، ضرورت تسریع در پروژه‌های آب و راه بار دیگر از سوی مسئولان محلی مطرح شده است. این مسئله نشان می‌دهد قشم هنوز برای پشتیبانی از توسعه گردشگری و سرمایه‌گذاری با کمبودهای اساسی مواجه است. وقتی تأمین آب و دسترسی مناسب همچنان در فهرست اولویت‌های زیرساختی قرار دارد، صحبت از جهش پایدار اقتصادی بدون حل این گلوگاه‌ها بیشتر شبیه تکرار یک شعار قدیمی است.

بحران آب از مهم‌ترین نقاط ضعف قشم است. در ماه‌های گذشته، مسئولان محلی و نمایندگان مردم نسبت به قطعی، افت فشار و وابستگی به آبرسانی سیار هشدار داده‌اند. در مقابل، اظهاراتی درباره نبود مشکل جدی آب با واکنش مسئولان و

گزارش کوتاه

توسعه اردبیل پشت‌سد وعده‌ها



تجارت جهان

اردبیل در روزهای اخیر شاهد اعلام چندین خبر امیدوارکننده از حوزه اقتصاد، زیرساخت، گردشگری و کشاورزی بوده است. آماردکنار این آمارهای مثبت، تداوم تورم بالا، تنش آبی، ضعف حمل‌ونقل عمومی و کندی اجرای منطقه آزاد نشان می‌دهد فاصله میان «ظرفیت» و «عملکرد» همچنان یکی از چالش‌های اصلی استان است.

استان اردبیل در هفته جاری بار دیگر با مجموعه‌ای از آمارهای توسعه‌ای و

وعده‌های اقتصادی در صدر اخبار استانی قرار گرفت؛ از نهایی شدن طرح جامع منطقه آزاد اردبیل-بيله‌سوار تا برنامه‌های جدید برای مدیریت مصرف آب و همچنین انتشار آمارهایی درباره بازار کار. با این حال، بررسی همین اخبار نشان می‌دهد تصویر واقعی استان به اندازه تیرهای رسمی امیدوارکننده نیست.

یکی از مهم‌ترین خبرهای اقتصادی اخیر، نهایی شدن مطالعات طرح جامع منطقه آزاد اردبیل-بيله‌سوار است؛ طرحی که قرار است زمینه توسعه فعالیت‌های صنعتی، تجاری، لجستیکی و کشاورزی را فراهم کند. اما مسئله اصلی همچنان اجرای عملی این منطقه است. پیش‌تر نیز نماینده اردبیل در مجلس صراحتاً اعلام کرده بود که از روند اجرای منطقه آزاد رضایت وجود ندارد و این پروژه با تأخیر و تعلل طولانی مواجه بوده است. در حوزه اقتصاد نیز مسئولان از کاهش نرخ بیکاری اردبیل به ۶.۹ درصد و رسیدن نرخ مشارکت اقتصادی به ۴۷.۵ درصد خبر داده‌اند؛ ارقامی که در نگاه نخست نشانه بهبود بازار کار هستند. اما هم‌زمان نرخ تورم

۲۱ درصدی جابه‌جایی مسافران با ناوگان عمومی در چهار ماه نخست سال نیز زنگ هشدار دیگری برای زیرساخت حمل‌ونقل است. راه‌آهن اردبیل نیز سرانجام وارد مرحله بهره‌برداری شده و برای آن ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۶۰۰ هزار مسافر و ۲.۵ میلیون تن بار پیش‌بینی شده است. اما ارزش واقعی این پروژه زمانی مشخص خواهد شد که اتصال آن به محورهای تجاری شمال استان و منطقه آزاد عملیاتی شود و از یک پروژه حمل‌ونقلی به موتور واقعی صادرات و تولید تبدیل شود.

در مجموع، اردبیل بیش از آنکه با کمبود طرح و ظرفیت مواجه باشد، با مشکل تبدیل وعده‌ها و پروژه‌ها به نتیجه ملموس اقتصادی مواجه است. تورم بالا، بحران آب، ضعف حمل‌ونقل و تأخیر در اجرای طرح‌های کلیدی نشان می‌دهد معیار موفقیت استان نباید تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده یا آمارهای اعلامی باشد؛ بلکه باید اثر مستقیم این اقدامات بر درآمد، اشتغال پایدار، قدرت خرید و کیفیت زندگی مردم سنجیده شود.

استان در تیرماه ۶۸.۶ درصد اعلام شده است؛ یعنی حتی اگر فرصت‌های شغلی بیشتری ایجاد شده باشد، قدرت خرید خانوار همچنان زیر فشار سنگین افزایش قیمت‌ها قرار دارد. بنابراین نمی‌توان صرفاً با استناد به کاهش بیکاری، وضعیت معیشتی مردم را مطلوب ارزیابی کرد. بحران آب نیز همچنان یکی از جدی‌ترین هشدارهای توسعه‌ای اردبیل است. کاهش بارندگی، تداوم خشکسالی و افزایش مصرف، اجرای طرح‌های آبخیزداری و آبخوان‌داری را به ضرورتی جدی تبدیل کرده است. در شمال استان نیز تغییر الگوی کشت به عنوان راهکاری برای کاهش فشار آبی دنبال می‌شود و طبق اعلام جهاد کشاورزی، ترکیب کشت پاییزه و بهاره تاکنون امکان صرفه‌جویی ۲۷۰ میلیون مترمکعب آب را فراهم کرده است. در حوزه گردشگری نیز ورود حدود دو میلیون گردشگر و مسافر به شهرستان اردبیل طی ۱۰ روز اخیر، ظرفیت بالای استان را نشان می‌دهد. آمار رونق مقطعی سفر، بدون توسعه امکانات، حمل‌ونقل و خدمات شهری، الزاماً به درآمد پایدار منجر نمی‌شود. کاهش

تجارت جهانی، بررسی می‌کند؛

اثرات ملی منطقه آزاد مالی در کیش



جذب سرمایه و تقویت جریان‌های مالی ملی

یکی از مهم‌ترین اثرات مثبت راه‌اندازی منطقه آزاد مالی در کیش، تسهیل جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی است. داده‌های اخیر نشان می‌دهد که در یک سال گذشته، سرمایه‌گذاری داخلی در کیش رشد حدود ۳۰۰ درصدی داشته و حدود ۱۵۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری خارجی جذب شده است. ظرفیت بالقوه جذب تا ۲۰ میلیارد دلار سرمایه خارجی نیز مطرح شده است. این سرمایه‌ها می‌توانند از طریق ابزارهایی مانند اوراق ارزی، صندوق‌های تضمین، بانکداری آف‌شور و پروژه‌های تأمین مالی نوین به اقتصاد واقعی سرازیر شوند.

بانکداری آف‌شور و مراکز مالی بین‌المللی در کیش می‌توانند کانال‌هایی برای انتقال ارز و ارتباطات مالی بین‌المللی (از جمله ابزارهای جایگزین یا مکمل سوئیفت) فراهم کنند. مصوبه هیئت وزیران بر راه‌اندازی چهار بانک آف‌شور در مناطق آزاد کیش، قشم و مکران با مشارکت بخش خصوصی تأکید دارد تا روش‌های کارآمد انتقال ارز و عملیات بانکی بین‌المللی را ممکن سازد. چنین زیرساختی به کاهش فشار بر سیستم

بانکی سرزمین اصلی کمک می‌کند، هزینه‌های تراکنش را پایین می‌آورد و امکان جذب سرمایه ایرانیان مقیم خارج و سرمایه‌گذاران منطقه‌ای را افزایش می‌دهد. در نتیجه، منابع مالی بیشتری برای پروژه‌های زیرساختی، تولیدی و صادراتی در سراسر کشور فراهم می‌شود. علاوه بر این، راه‌اندازی بورس بین‌المللی با تقویت بورس‌های تخصصی در کیش (از جمله تجربه‌های قبلی مرتبط با بورس نفتی) می‌تواند بازارهای سرمایه ایران را به شبکه‌های منطقه‌ای و جهانی متصل کند. این امر به تأمین مالی پروژه‌های بزرگ، انتشار اوراق و مدیریت دارایی‌ها کمک می‌کند و نقدینگی را به سمت اقتصاد مولد هدایت می‌نماید.

تقویت تراز تجاری، صادرات خدمات و تنوع بخشی اقتصادی

منطقه آزاد کیش در بهار ۱۴۰۴ تراز تجاری مثبت حدود ۲۰۴ میلیون دلاری ثبت کرد (صادرات ۶۲.۵ میلیون دلار در برابر واردات ۴۲ میلیون دلار). در بازه یک‌ساله، صادرات کالا و خدمات به حدود ۱۹۰ میلیون دلار رسید و تراز تجاری مثبت حدود ۲۰ میلیون دلاری حاصل شد. توسعه

گزارش کوتاه

مازندران گرفتار بحران‌های بی‌پاسخ



تجارت جهان مازندران در روزهای پایانی تابستان هم‌زمان با بحران پسماند، فشار بر منابع آب، خاموشی برق و چالش‌های زیرساختی روبه‌روست؛ مسائلی که نشان می‌دهد فاصله میان وعده‌های توسعه و واقعیت زندگی مردم استان همچنان جدی است.

مازندران در حالی روزهای پایانی تابستان را پشت سر می‌گذارد که مجموعه‌ای از مشکلات قدیمی و جدید، تصویر متفاوتی از وضعیت استان ارائه می‌دهد.

از بحران پسماند و فاضلاب گرفته تا خاموشی برق و فشار بر منابع طبیعی، بخش قابل توجهی از اخبار روزهای اخیر به مسائلی اختصاص دارد که سال‌هاست در فهرست مطالبات مردم قرار گرفته‌اند، اما هنوز راه‌حل پایدار و قابل لمس برای آنها ارائه نشده است.

در حوزه پسماند، اگرچه مسئولان از راه‌اندازی سایت‌های جدید و حرکت به سمت ساماندهی وضعیت خبر می‌دهند، اما گزارش‌های میدانی همچنان از تداوم مشکلات حکایت دارد. در انجلیسی بابل، انباشت زباله به یکی از جدی‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی تبدیل شده و این منطقه گردشگرپذیر با پیامدهای دفن و انباشت پسماند دست‌وپنجه نرم می‌کند. این وضعیت نشان می‌دهد که افتتاح یک سایت یا اعلام برنامه‌های جدید، به‌تنهایی نمی‌تواند بحران چندین‌ساله زباله در مازندران را حل کند.

در همین حال، مدیریت استان از تحول در مدیریت پسماند و ارتقای سلامت عمومی سخن گفته است؛ ادعایی که زمانی می‌تواند برای افکار عمومی

قانع‌کننده باشد که آثار آن در نقاط مختلف استان دیده شود. مسئله اصلی مازندران نه کمبود طرح و وعده، بلکه ضعف در تداوم اجرا، نظارت و ایجاد زیرساختی متناسب با جمعیت ثابت و شناور استان است. بحران زیرساخت فقط به زباله محدود نیست. برای توسعه فاضلاب شهری بابل نیز ۲ هزار میلیارد تومان اعتبار جدید اعلام شده است؛ اقدامی که از وجود عقب‌ماندگی قابل توجه در این حوزه حکایت دارد. اختصاص اعتبار می‌تواند گام مثبتی باشد، اما تجربه پروژه‌های عمرانی در شمال کشور نشان داده است که زمان بندی اجرا، کیفیت پروژه و بهره‌برداری واقعی باید هم‌زمان با تأمین منابع مالی مورد توجه قرار گیرد.

از سوی دیگر، خاموشی برق همچنان بخشی از زندگی روزمره مردم استان است. برای روزهای اخیر نیز جدول خاموشی در شهرهایی مانند ساری، بابل، آمل و قائمشهر منتشر شده است. تداوم قطعی برق در استانی که هم‌زمان با گرمای تابستان با افزایش مصرف مواجه است، فشار مضاعفی بر خانوارها،

واحدهای تولیدی و کسب‌وکارها وارد می‌کند. در حوزه محیط زیست نیز میانکاله همچنان نیازمند مراقبت جدی است. حتی استفاده از ظرفیت دامداران محلی برای شناسایی سریع حریق و پایش منطقه نشان می‌دهد حفاظت از این زیست‌بوم حساس همچنان به حضور مستمر و اقدامات پیشگیرانه وابسته است.

مسئولان همچنین از برنامه ۵۰ساله برای مدیریت آب و توسعه انرژی خورشیدی سخن گفته‌اند. اما برای استانی مانند مازندران، آزمون واقعی چنین برنامه‌هایی نه در افق‌های بلندمدت، بلکه در حل مشکلات فوری امروز است. مازندران بیش از هر چیز به عبور از مدیریت روزمره و پروژه‌های مقطعی نیاز دارد. اگر پسماند، فاضلاب، برق و حفاظت از منابع طبیعی همچنان با نسخه‌های کوتاه‌مدت مدیریت شوند، حتی بزرگ‌ترین برنامه‌های توسعه نیز نمی‌توانند فاصله میان ظرفیت‌های استان و کیفیت زندگی شهروندان را کاهش دهند.

گزارش کوتاه

کیش آماده فتح بازارهای گردشگری



کمک کند.

همکاری با سایر مقاصد گردشگری کشور نیز در همین چارچوب دنبال می‌شود. در روزهای اخیر تفاهم‌نامه‌ای میان منطقه آزاد کیش و مجموعه گردشگری خراسان رضوی برای توسعه همکاری‌ها و طراحی بسته‌های مشترک سفر میان مشهد و کیش مطرح شده است. چنین همکاری‌هایی می‌تواند الگوی تازه‌ای برای پیوند دادن گردشگری زیارتی، درمانی و تفریحی ایجاد کند و به جای رقابت میان مقاصد، زمینه شکل‌گیری سفرهای ترکیبی را فراهم آورد.

در حوزه سرمایه‌گذاری نیز نشانه‌هایی از تغییر رویکرد مشاهده می‌شود. گزارش‌های اخیر درباره عملکرد ۲۰ ماه گذشته منطقه آزاد کیش بر فعال‌سازی سرمایه‌های متوقف‌شده، تعیین تکلیف پروژه‌های نیمه‌تمام و صیانت از دارایی‌های راهبردی تأکید دارد. تعیین تکلیف پروژه‌هایی که برای مدت طولانی متوقف مانده‌اند، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ زیرا سرمایه‌های راکد علاوه بر ایجاد هزینه، فرصت‌های اقتصادی جدید را نیز محدود می‌کنند. فعال شدن این ظرفیت‌ها می‌تواند به رونق ساخت‌وساز، افزایش اشتغال و توسعه خدمات منجر شود.

زیرساخت مناسب برای توسعه صنعت هوانوردی دانسته و ظرفیت تبدیل این فرودگاه به پایلوت برخی فناوری‌های نوین هوانوردی را مطرح کرده است. چشم‌انداز تبدیل کیش به یک هاب هوایی در جنوب کشور نیز از دیگر محورهای مهم برنامه‌های جدید است. موقعیت جغرافیایی جزیره، زیرساخت‌های فرودگاهی و جایگاه آن در اقتصاد گردشگری، ظرفیت مناسبی برای توسعه این نقش فراهم کرده است. در صورت استمرار توسعه مسیرهای پروازی و ارتقای خدمات فرودگاهی، کیش می‌تواند علاوه بر مقصد گردشگری، به نقطه اتصال بخشی از بازارهای منطقه‌ای تبدیل شود.

در بخش گردشگری نیز برنامه‌های تازه‌ای در حال شکل‌گیری است. کیش قرار است در مهرماه میزبان دومین سمپوزیوم بازار گردشگری کشورهای عضو اکو باشد؛ رویدادی که می‌تواند زمینه‌ای برای معرفی ظرفیت‌های گردشگری جزیره به فعالان بازارهای منطقه‌ای ایجاد کند. همزمان، جشنواره «کیش پنج» نیز برای این جزیره برنامه‌ریزی شده است. ترکیب یک رویداد تفریحی با یک برنامه تخصصی گردشگری، می‌تواند به افزایش تنوع برنامه‌های گردشگری و جذب گروه‌های مختلف مسافر

خدمات مالی می‌تواند این روند را تقویت کند؛ خدمات بانکی، بیمه‌ای، مشاوره‌ای، فین‌تک و مدیریت دارایی به عنوان صادرات خدمات ارزآور عمل می‌کنند.

کیش با تمرکز بر اقتصاد دیجیتال و فین‌تک-از جمله پایلوت ریال دیجیتال و خدمات یکپارچه مالی برای گردشگران خارجی- می‌تواند به مرکز نوآوری مالی تبدیل شود. همکاری‌هایی مانند تفاهم‌نامه با بانک‌ها برای کارت‌های دیجیتال، تسهیلات گردشگری و خدمات مالی هوشمند، تجربه کاربران را بهبود می‌بخشد و گردش مالی را افزایش می‌دهد. این تحولات به کاهش وابستگی به صادرات نفتی کمک می‌کند و اقتصاد ملی را متنوع‌تر می‌سازد. درآمدهای حاصل از اجاره تأسیسات، خدمات مالی و گردشگری نیز می‌تواند به بودجه مناطق آزاد و در نهایت به اقتصاد ملی بازگردد.

ایجاد اشتغال، توسعه مهارت‌ها و اثرات سرریز به اقتصاد ملی

فعالیت‌های مالی و مرتبط در کیش اشتغال مستقیم و غیرمستقیم

ایجاد می‌کند. هزاران نفر در شهرک‌های صنعتی و بخش خدمات کیش مشغول به کار هستند. گسترش بانکداری، فین‌تک، بیمه و خدمات مشاوره‌ای نیاز به نیروی متخصص در حوزه‌های مالی، فناوری اطلاعات و مدیریت را افزایش می‌دهد. این امر به تربیت نیروی انسانی ماهر منجر می‌شود که مهارت‌هایشان قابل انتقال به سرزمین اصلی است.

اثرات سرریز نیز قابل توجه است: افزایش گردشگری (رشد چشمگیر گردشگران خارجی و اقامت‌هتل‌ها در دوره‌های اخیر) تقاضای خدمات مالی را بالا می‌برد و زنجیره‌ای از فعالیت‌های پشتیبانی در حمل‌ونقل، هتلداری، خرده‌فروشی و سلامت ایجاد می‌کند. توسعه فرودگاه و زیرساخت‌های هوایی کیش به عنوان هاب هوایی بالقوه، ظرفیت ترانزیت و جذب سرمایه‌گذار را تقویت می‌کند. پروژه‌های احیاشده سرمایه‌گذاری نشان‌دهنده بازگشت اعتماد و پویایی اقتصادی است. در سطح ملی، موفقیت کیش به عنوان الگوی منطقه آزاد مالی می‌تواند به سایر مناطق آزاد منتقل شود. تجارب جهانی نشان می‌دهد مراکز مالی آزاد توانسته‌اند صدها میلیارد دلار دارایی تحت مدیریت جذب کنند. اگر کیش بتواند بخشی از این الگو را پیاده‌سازی کند- با حمایت قانونی مجلس، هماهنگی با بانک مرکزی و مشارکت بخش خصوصی- به هدایت سرمایه به سمت تولید، صادرات و زیرساخت‌های حیاتی کمک خواهد کرد. بسته‌های سرمایه‌گذاری چندده میلیارد دلاری مطرح‌شده برای مناطق آزاد نیز این ظرفیت را تقویت می‌کند.

چالش‌ها و الزامات موفقیت

البته تحقق این پتانسیل نیازمند رفع موانع است: هماهنگی بیشتر با سیاست‌های پولی و مالی ملی، احیای کامل معافیت‌های مالیاتی، تضمین ثبات مقررات و اتصال مؤثر به شبکه‌های بین‌المللی. با این حال، تمرکز بر اثرات مثبت نشان می‌دهد که منطقه آزاد مالی در کیش می‌تواند نقش کاتالیزور را ایفا کند: جذب سرمایه، افزایش صادرات خدمات، ایجاد اشتغال با کیفیت، تنوع بخشی اقتصادی و تقویت موقعیت ایران در اقتصاد منطقه‌ای.

در نهایت، کیش نه تنها ویتروینی از فرصت‌های گردشگری، بلکه بالقوه یک آزمایشگاه زنده برای اصلاحات مالی و جذب سرمایه است. اگر برنامه‌های اعلام‌شده برای مرکز مالی بین‌المللی، بانکداری آف‌شور و اقتصاد دیجیتال به درستی اجرا شوند، اثرات مثبت آن فراتر از جزیره خواهد رفت و به رشد پایدارتر، کاهش فشار ارزی و افزایش رقابت‌پذیری اقتصاد ملی ایران کمک خواهد کرد. این مسیر، با تکیه بر موقعیت جغرافیایی، زیرساخت‌های موجود و اراده سیاست‌گذاران، می‌تواند یکی از محورهای کلیدی توسعه اقتصاد دریامحور و غیرنفتی کشور باشد.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

انزلی در مسیر اقتصاد دریامحور



تجارت جهان بندرانزلی در روزهای اخیر شاهد مجموعه‌ای از تحولات اقتصادی، عمرانی و تجاری بوده است؛ از آغاز و بهره‌برداری پروژه‌های جدید در منطقه آزاد انزلی و تقویت جایگاه بندر کاسپین تا گسترش زیرساخت‌های محلی و تأکید بر گردشگری پایدار، مجموعه این اقدامات می‌تواند موقعیت انزلی را به عنوان یکی از کانون‌های مهم اقتصاد دریامحور کشور تقویت کند.

بندرانزلی در هفته دولت امسال بیش از آنکه صرفاً یک مقصد گردشگری شمال کشور باشد، تصویری از یک شهر در حال حرکت به سمت اقتصاد دریا، تجارت منطقه‌ای و سرمایه‌گذاری زیرساختی ارائه کرده است. تازه‌ترین اخبار از این شهرستان نشان می‌دهد که هم‌زمان چند مسیر توسعه در حال دنبال شدن است؛ مسیری که یک سوی آن به بندر و تجارت خارجی می‌رسد، سوی دیگر به گردشگری و ظرفیت‌های ساحلی و بخش دیگر به توسعه خدمات و زیرساخت‌های شهری و روستایی متصل می‌شود.

در همین چارچوب، یکی از مهم‌ترین اتفاقات روزهای اخیر، افتتاح و آغاز عملیات اجرایی مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی و سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد انزلی است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، مجموع ارزش این پروژه‌ها به ۷۶۰ میلیارد تومان می‌رسد و بخشی از آنها در مجتمع بندری کاسپین به بهره‌برداری رسیده یا وارد مرحله اجرا شده‌اند. این اتفاق از آن جهت اهمیت دارد که منطقه آزاد انزلی دیگر صرفاً به عنوان یک محدوده تجاری و گردشگری دیده نمی‌شود، بلکه ظرفیت تبدیل شدن به یکی از پیشران‌های اقتصادی شمال کشور را دارد. توسعه زیرساخت‌های بندری، صنعتی و تجاری می‌تواند به افزایش جذابیت منطقه برای فعالان اقتصادی منجر شود و در صورت استمرار سرمایه‌گذاری، فرصت‌های تازه‌ای برای اشتغال، تولید، خدمات و تجارت ایجاد کنند.

کاسپین در کانون تجارت

بندر کاسپین یکی از مهم‌ترین محورهای تحول اقتصادی انزلی در سال‌های اخیر بوده است. تازه‌ترین گزارش‌ها از منطقه آزاد انزلی حاکی از آن است که عملکرد این بندر در دولت چهاردهم افزایش قابل توجهی داشته و مسئولان منطقه از دو برابر شدن عملکرد بندر کاسپین سخن گفته‌اند. هم‌زمان، پروژه‌های زیرساختی و سرمایه‌گذاری جدید نیز در این محدوده افتتاح یا وارد مرحله اجرایی شده‌اند.

اهمیت بندر کاسپین را باید فراتر از افزایش تعداد عملیات بندری ارزیابی کرد. این بندر می‌تواند حلقه‌ای برای اتصال ظرفیت‌های تولیدی شمال ایران به بازارهای منطقه‌ای باشد. قرار گرفتن انزلی در حاشیه دریای خزر و دسترسی به مسیرهای تجاری کشورهای شمالی، این منطقه را از یک مزیت جغرافیایی برخوردار کرده است؛ مزیتی که اگر با زیرساخت مناسب، خدمات لجستیکی رقابتی و فرآیندهای اداری سریع همراه

شود، می‌تواند ارزش اقتصادی بیشتری ایجاد کند.

در واقع، آینده اقتصادی انزلی تا حد زیادی به این بستگی دارد که بندر، منطقه آزاد، بخش خصوصی و شبکه حمل‌ونقل بتوانند در قالب یک زنجیره واحد فعالیت کنند. افزایش ظرفیت بندری به تنهایی کافی نیست؛ کالا باید با هزینه و زمان مناسب جابه‌جا شود، تولیدکننده باید امکان صادرات داشته باشد و سرمایه‌گذار نیز با فرآیندهای شفاف و قابل پیش‌بینی مواجه شود.

یکی دیگر از نشانه‌های مثبت روزهای اخیر، افزایش تعداد پروژه‌های عمرانی و سرمایه‌گذاری در محدوده منطقه آزاد انزلی است. هم‌زمان با هفته دولت، مجموعه‌ای از طرح‌ها با ارزش قابل توجه افتتاح و عملیات اجرایی تعدادی پروژه دیگر آغاز شده است. این روند در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که اقتصاد مناطق شمالی کشور برای ایجاد اشتغال پایدار نیازمند عبور از اتکای صرف به گردشگری فصلی است. گردشگری همچنان یکی از پایه‌های مهم اقتصاد انزلی محسوب می‌شود، اما توسعه صنایع، خدمات بندری، لجستیک، تجارت و فناوری می‌تواند منابع درآمدی متنوع‌تری برای شهرستان ایجاد کند. در همین راستا، افتتاح شعبه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی گیلان در انزلی نیز می‌تواند به تقویت ارتباط میان بخش خصوصی و

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

آستارا در انتظار جهش ترانزیتی



تجارت جهان آستارا در تازه‌ترین تحولات عمرانی و تجاری گیلان بار دیگر در کانون وعده‌های توسعه‌ای قرار گرفته است؛ اما تداوم مشکلات زیرساختی، کندی اتصال ریلی و رقابت فزاینده کریدورهای منطقه‌ای نشان می‌دهد این شهر هنوز نتوانسته موقعیت ژئواقتصادی خود را به مزیت پایدار اقتصادی تبدیل کند.

بندر آستارا در روزهای اخیر هم‌زمان با افتتاح طرح‌های هفته دولت، بار دیگر به عنوان یکی از نقاط مهم اقتصادی و ترانزیتی گیلان مطرح شده است. در سفر اخیر استاندار گیلان به آستارا چند طرح صنعتی و گردشگری به بهره‌برداری رسید و مسئولان از پیگیری تکمیل زیرساخت‌های شهرستان سخن گفتند. با این حال، فاصله میان حجم وعده‌ها و نیازهای واقعی آستارا همچنان قابل توجه است.

مهم‌ترین مسئله، زیرساخت حمل‌ونقل است. آستارا از موقعیت ویژه‌ای در اتصال ایران به جمهوری آذربایجان و مسیرهای شمالی برخوردار است، اما این ظرفیت زمانی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که شبکه جاده‌ای، ریلی و بندری آن هماهنگ و بدون گلوگاه عمل کند. در همین شرایط، تکمیل راه‌آهن رشت - آستارا همچنان یکی از پروژه‌های کلیدی کشور محسوب می‌شود و مسئولان گیلان بر تأمین پایدار اعتبار و رفع موانع آن تأکید کرده‌اند. مسئله اینجاست که سال‌هاست آستارا در ادبیات رسمی، «دروازه تجارت»

پیام؛ فاصله ظرفیت تا واقعیت



تجارت جهان منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام در حالی با مجموعه‌ای از طرح‌های زیرساختی، صنعتی و لجستیکی وارد نیمه دوم سال شده که فاصله میان ظرفیت‌های اعلام‌شده و دستاوردهای ملموس آن همچنان یکی از مهم‌ترین پرسش‌های پیش‌روی این مجموعه است.

منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام طی روزهای اخیر بار دیگر در کانون اخبار اقتصادی استان البرز قرار گرفته است؛ اخباری که عمدتاً از افزایش ظرفیت تولید برق، توسعه زیرساخت‌ها، رشد واگذاری اراضی و حرکت

به سمت جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید حکایت دارد. مدیرعامل منطقه ویژه پیام نیز از اجرای طرح‌های زیرساختی و توسعه ظرفیت‌های این مجموعه خبر داده است.

در ظاهر، مجموعه این تحولات می‌تواند نشانه‌ای از حرکت پیام به سمت تبدیل شدن به یک قطب لجستیکی و صنعتی باشد؛ اما مسئله اصلی این است که توسعه زیرساختی زمانی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که به افزایش واقعی تولید، صادرات، اشتغال پایدار و کاهش هزینه مبادله برای فعالان اقتصادی منجر شود. صرف اعلام پروژه و افزایش ظرفیت، بدون ارائه شاخص‌های روشن از میزان بهره‌برداری، نمی‌تواند تصویر کاملی از عملکرد منطقه ارائه دهد.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که البرز یکی از متراکم‌ترین کانون‌های صنعتی کشور است و بیش از ۳۵۰۰ واحد تولیدی و صنعتی در آن فعالیت دارند. بنابراین پیام برای تبدیل شدن به دروازه تجاری استان، با کمبود ظرفیت بالقوه مواجه نیست؛ چالش اصلی، اتصال مؤثر این ظرفیت صنعتی به شبکه حمل‌ونقل هوایی، زمینی

و حلقه مهم کریدور شمال - جنوب معرفی می‌شود، اما بخش مهمی از این ظرفیت همچنان روی کاغذ باقی مانده است. وقتی اتصال ریلی کامل نیست و زیرساخت‌های بندری و مرزی با محدودیت مواجه‌اند، افزایش نقش آستارا در رقابت ترانزیتی منطقه‌ای دشوار خواهد بود.

حتی مقام‌های استانی نیز پیش‌تر بر وجود مشکلات زیرساختی بندر آستارا تأکید کرده و خواستار حمایت ویژه برای رفع آنها شده‌اند. این موضوع نشان می‌دهد چالش آستارا صرفاً کمبود پروژه جدید نیست؛ بلکه مسئله اصلی، تکمیل و بهره‌برداری مؤثر از زیرساخت‌هایی است که قرار است تجارت منطقه‌ای را پشتیبانی کنند.

از سوی دیگر، رقابت برای تصاحب تجارت خزر در حال افزایش است. مسیرهای منطقه‌ای در حال بازتعریف هستند و شوریهایی که بتوانند زمان، هزینه و ریسک جابه‌جایی کالا را کاهش دهند، سهم بیشتری از تجارت اوراسیا

خواهند گرفت. بنابراین برای آستارا دیگر صرفاً داشتن مرز کافی نیست؛ این شهر باید به یک گره لجستیکی کارآمد تبدیل شود. در بخش کشاورزی نیز افتتاح یک سردخانه و مجموعه بسته‌بندی میوه با سرمایه‌گذاری ۲۲۰ میلیارد تومان، نشانه‌ای از تلاش برای ایجاد ارزش افزوده و تقویت صادرات محصولات منطقه است. اما بدون شبکه حمل‌ونقل سریع و پایدار، چنین سرمایه‌گذاری‌هایی نیز نمی‌توانند تمام ظرفیت خود را نشان دهند.

واقعیت این است که آستارا بیش از پروژه‌های نمایشی به زنجیره کامل زیرساخت نیاز دارد؛ زنجیره‌ای که بندر، مرز، جاده، راه‌آهن، گمرک و مراکز لجستیکی را به یکدیگر متصل کند. در غیر این صورت، با وجود موقعیت ممتاز جغرافیایی، آستارا همچنان بیشتر «وعده یک هاب ترانزیتی» خواهد بود تا یک هاب واقعی تجارت منطقه‌ای.