



سرخس؛ ظرفیت بزرگ زیرساخت کوچک

تهنارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejateJahani.Com

07-09-2026

www.TejateJahani.Com

تجارت جهان

دوشنبه ۱۷ شهریور ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۲۰۹ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

مدرسه پلیس، ۲۲۰ روزه ساخته شد؛

۱۰۰۰ کلاس درس

در منطقه آزاد

چابهار چه شد؟

تجارت جهانی گزارش می کند

انزلی، فرصت تازه اقتصاد خزر

F

F

تجارت مرزی

قصر شیرین همچنان

گرفتار موانع



۲

زرنديه در حصار

بحران های زیرساختی



F

پارس جنوبی؛

تولید زیر سایه فرسودگی



۳

بین الملل

کلون در دوراهی تجارت و اصلاحات

تجارت جهان

منطقه آزاد تجاری کلون پاناما در حالی همچنان یکی از مهم ترین گره های توزیع کالا در نیمکره غربی محسوب می شود که تازه ترین تحولات نشان می دهد افزایش حجم جابه جایی کالا الزاماً به معنای افزایش ارزش تجارت نیست و این منطقه برای حفظ جایگاه خود ناچار به عبور از مدل سنتی «انبار و ترانزیت» است.

منطقه آزاد تجاری کلون در پاناما بار دیگر در مرکز توجه تحولات اقتصادی این کشور قرار گرفته است؛ اما تصویری که از عملکرد آن در سال ۲۰۲۶ به دست می آید، بیش از آنکه یک موفقیت بی چون و چرا باشد، نشانه ضرورت اصلاح ساختار تجاری و لجستیکی این منطقه است. داده های دو ماه نخست سال نشان می دهد ارزش تجارت کلون به حدود ۳.۷ میلیارد دلار رسیده که اندکی کمتر از مدت مشابه سال گذشته است، در حالی که حجم فیزیکی کالا ۹.۶ درصد افزایش یافته است.

این شکاف میان «حجم» و «ارزش» یک علامت هشدار است. افزایش تناژ کالا زمانی ارزش اقتصادی پایدار ایجاد می کند که با رشد ارزش افزوده، خدمات لجستیکی پیشرفته، تولید، بسته بندی و فعالیت های صنعتی همراه باشد. در غیر این صورت، منطقه آزاد صرفاً به انباری بزرگ برای جابه جایی کالا تبدیل می شود؛ مدلی که در برابر تغییر مسیرهای تجارت جهانی و رقابت مناطق آزاد دیگر آسیب پذیر است. کلون در ماه های اخیر تلاش کرده از همین مدل فاصله بگیرد. مدیران منطقه بر توسعه زیرساخت، جذب شرکت های جدید، تقویت لجستیک و گسترش بازارهای هدف تأکید کرده اند. در برنامه های جدید نیز حرکت به سمت فعالیت هایی فراتر از تجارت سنتی و استفاده بیشتر از ظرفیت های لجستیکی مطرح شده است.

با این حال، چالش اصلی فقط جذب سرمایه گذار نیست؛ بلکه کیفیت سرمایه گذاری اهمیت بیشتری دارد. اگر شرکت های جدید صرفاً واردات، انبارش و صادرات مجدد انجام دهند، رشد تعداد شرکت ها الزاماً به معنای تحول اقتصادی نیست. منطقه ای با چنین موقعیت استراتژیکی باید بتواند بخشی از کالا را فرآوری، مونتاژ، بسته بندی یا به خدمات با ارزش افزوده تبدیل کند.

از سوی دیگر، مقررات جدید گمرکی نیز فشار مضاعفی بر فعالان اقتصادی ایجاد کرده است. الزام به ارائه اظهارنامه صادرات مجدد که قرار بود از اوت اجرایی شود، تا ۲۲ سپتامبر ۲۰۲۶ به تعویق افتاده تا فعالان فرصت بیشتری برای تطبیق سامانه ها و فرآیندهای عملیاتی داشته باشند. هدف اعلام شده، افزایش رهگیری کالا و دسترسی گمرک به اطلاعات کامل تر است.

این اصلاحات از منظر شفافیت ضروری به نظر می رسد، اما اجرای آن بدون آماده سازی مناسب می تواند هزینه و زمان تجارت را افزایش دهد. بنابراین، مسئله کلون اکنون ایجاد تعادل میان تسهیل تجارت و نظارت مؤثر است.

به عبارت دیگر

ترافیک و خاموشی؛ دوزخم شیراز



گندم نیک اقبال
دبیر تحریریه

می دهد برنامه قطعی برق ممکن است بر اساس شرایط شبکه و تغییرات مصرف دستخوش تغییر شود. این بی ثباتی برای واحدهای تجاری، خدماتی و تولیدی تنها به معنای چند ساعت خاموشی نیست؛ بلکه می تواند موجب اختلال در فعالیت اقتصادی و افزایش هزینه کسب و کارها شود. از سوی دیگر، مدیریت شهری شیراز از پیشرفت پروژه «شهر آبی» و نزدیک شدن آن به مرحله بهره برداری خبر داده است. طبق گزارش ایسا، این پروژه به پیشرفت فیزیکی حدود ۹۰ درصد رسیده و شهرداری از افتتاح آن تا پایان سال سخن گفته است. چنین پروژه هایی می توانند برای تنوع بخشی به اقتصاد گردشگری شهر مفید باشند، اما پرسش اساسی این است که آیا اولویت های زیرساختی شهر هم زمان با پروژه های بزرگ تفریحی و عمرانی پیش می روند یا خیر.

در حوزه گردشگری نیز مسئولان فارس بر ضرورت اتصال بخش های مختلف این صنعت، از اقامت و خوراک تا حمل و نقل، تأکید کرده اند. این سخن اگرچه درست است، اما مسئله اصلی مرحله اجراست. شیراز از ظرفیت تاریخی و فرهنگی کم نظیری برخوردار است؛ با این حال تبدیل این ظرفیت به درآمد پایدار نیازمند شبکه منسجم حمل و نقل، خدمات شهری، تبلیغات حرفه ای و سرمایه گذاری بخش خصوصی است. حتی برگزاری نمایشگاه جامع مدیریت شهری، خدمات شهری و حمل و نقل و ترافیک در شیراز نیز نشان می دهد مسئله زیرساخت شهری همچنان در مرکز توجه قرار دارد. اما برگزاری رویداد و ارائه برنامه زمانی ارزشمند خواهد بود که خروجی آن به اصلاح واقعی شبکه حمل و نقل و خدمات شهری منجر شود.

دیپلماسی اقتصادی؛ حلقه مفقوده تجارت



نرگس کودرزی
دبیر تحریریه

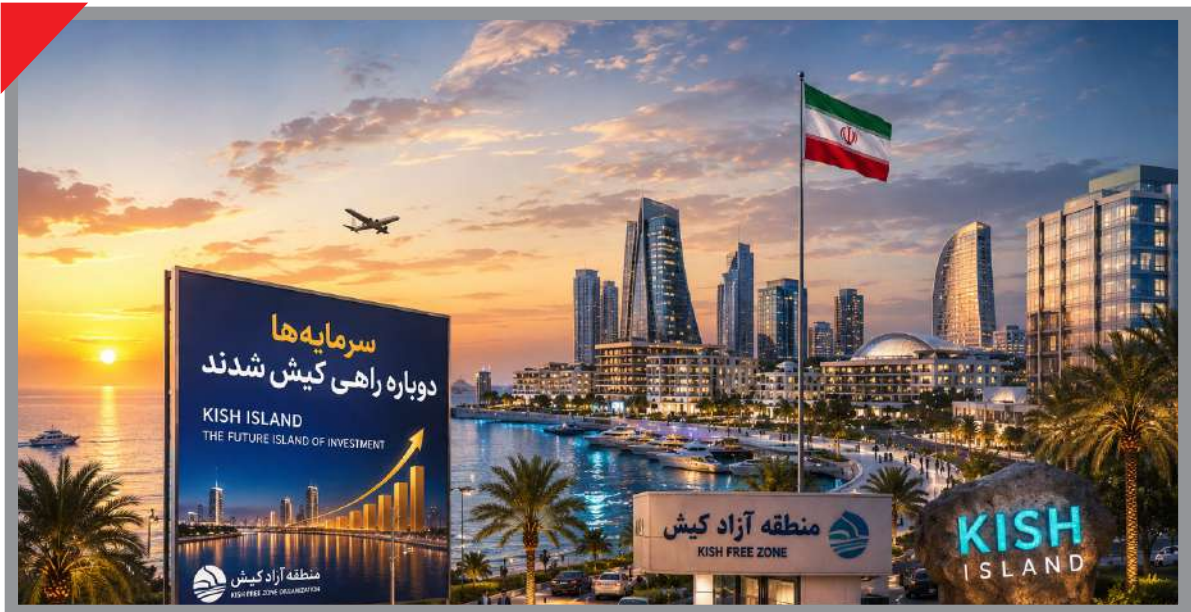
به کانال های مالی تحت نفوذ غرب را کاهش دهد. اما مسئله اصلی دقیقاً همین «اجرای واقعی» است. ایران طی سال های گذشته بارها از فرصت های بریکس، شانگهای، کریدور شمال جنوب و روابط با کشورهای همسایه سخن گفته، اما بخش مهمی از این ظرفیت ها هنوز به قراردادهای پایدار، سرمایه گذاری گسترده و افزایش قابل توجه تجارت تبدیل نشده است. حتی درباره شانگهای نیز کارشناسان بر ضرورت هماهنگ کردن مقررات داخلی، گمرک، تعرفه ها و قواعد سرمایه گذاری با الزامات همکاری اقتصادی تأکید کرده اند.

از سوی دیگر، دیپلماسی اقتصادی نباید به معنای جایگزین کردن چند بازار محدود با بازارهای از دست رفته باشد. اگر قرار باشد اقتصاد ایران صرفاً برای دور زدن تحریم ها به چند مسیر خاص وابسته شود، هزینه مبادله افزایش می یابد و قدرت چانه زنی صادرکننده و واردکننده ایرانی کاهش پیدا می کند. تجربه فشارهای اخیر نیز نشان داده است که تحریم فقط یک مانع سیاسی نیست؛ هزینه حمل و نقل، بیمه، انتقال پول و دسترسی به بازار را نیز افزایش می دهد. گزارش های اخیر حتی از کاهش محسوس تجارت خارجی ایران تحت تأثیر فشارهای تحریمی و محدودیت های حمل و نقل خبر داده اند.

بنابراین دیپلماسی اقتصادی موفق، صرفاً پشت میز مذاکره ساخته نمی شود. اصلاح مقررات، ثبات ارزی، کاهش بروکراسی، تسهیل بازگشت ارز صادراتی، تقویت بخش خصوصی و ایجاد شبکه بانکی و پرداختی مطمئن، مکمل سیاست خارجی هستند. بدون این اصلاحات، حتی بهترین توافق های تجاری نیز ممکن است در مرحله اجرا گرفتار همان موانع قدیمی شوند.

تجارت جهانی گزارش می دهد

کیش از رکود فاصله می گیرد



تجارت جهان افزایش تردد مسافران، بازگشت تدریجی ظرفیت های هوایی، اجرای طرح های تازه سرمایه گذاری، حمایت مالی از گردشگری و بازگرداندن اراضی تعیین تکلیف شده به چرخه اقتصادی، تصویری امیدوارکننده از آینده کیش ترسیم کرده است؛ جزیره ای که اکنون در حال عبور از یک دوره دشوار و حرکت به سمت تثبیت جایگاه خود به عنوان یکی از قطب های گردشگری و خدماتی ایران است.

جزیره کیش در روزهای اخیر مجموعه ای از تحولات اقتصادی، گردشگری و زیرساختی را تجربه کرده که می تواند نشانه ای از آغاز مرحله تازه ای در مسیر توسعه این منطقه آزاد باشد. تازه ترین آمارها از رشد تردد مسافران، برنامه ریزی برای توسعه پروازهای داخلی و خارجی، اجرای پروژه های جدید و تلاش برای فعال سازی دوباره ظرفیت های سرمایه گذاری حکایت دارد؛ مجموعه اقداماتی که در صورت تداوم می تواند موتور اقتصاد جزیره را دوباره با سرعت بیشتری به حرکت درآورد.

یکی از مهم ترین اخبار روزهای اخیر، افزایش تردد دریایی و هوایی در کیش است. براساس گزارش های منتشرشده، طی هفته گذشته ۲۲ هزار و ۱۸۴ مسافر از طریق فرودگاه بین المللی و بندرگاه کیش جابه جاشده اند که نسبت به هفته پیش از آن حدود ۱۷ درصد افزایش داشته است. این رشد، در شرایطی که صنعت گردشگری کشور با چالش های متعددی روبه روست، نشانه ای مثبت برای فعالان اقتصادی جزیره محسوب می شود.

اهمیت این آمار زمانی بیشتر مشخص می شود که نقش گردشگری در ساختار اقتصادی کیش را در نظر بگیریم. هتل ها، مراکز خرید، رستوران ها، مجموعه های تفریحی، حمل و نقل، خدمات گردشگری و ده ها کسب و کار کوچک و بزرگ به جریان مستمر ورود مسافر وابسته هستند. بنابراین افزایش تردد تنها یک شاخص حمل و نقلی نیست، بلکه به معنای افزایش امکان گردش پول در بخش های مختلف اقتصاد جزیره است.

در همین مسیر، جشنواره تابستانی «کیش ۵۵» نیز با هدف تقویت گردشگری برگزار شده است. برای این دوره برنامه هایی از جمله جوایز هفتگی و تسهیلات مالی برای گردشگران در نظر گرفته شده است. طبق گزارش ایژنا، گردشگران می توانند در چارچوب این طرح از تسهیلات ۵۰۰ میلیون ریالی بدون ضامن استفاده کنند و رقم این تسهیلات از نیمه شهریور به ۲ میلیارد ریال افزایش می یابد. چنین سیاست هایی می تواند به افزایش قدرت خرید مسافر و رونق خدمات گردشگری کمک کند.

در کنار گردشگری، بخش حمل و نقل هوایی نیز یکی از محورهای اصلی برنامه توسعه کیش است. فرودگاه جزیره در روزهای اخیر شاهد بهره برداری از دو پروژه مهم بوده است؛ پروژه هایی که در حوزه زیرساخت پارک هواپیما و آموزش تخصصی صنعت هوانوردی تعریف شده اند. راه اندازی شبیه ساز پرواز بوئینگ ۷۳۷ نیز می تواند ظرفیت آموزشی و فنی کیش را افزایش دهد و در بلندمدت به ایجاد فرصت های شغلی تخصصی کمک کند.

توسعه صنعت هوایی برای کیش اهمیتی فراتر از یک پروژه زیرساختی دارد. بخش بزرگی از سفرهای گردشگران به جزیره از طریق هوا انجام می شود و

هرگونه افزایش ظرفیت پروازی، مستقیماً بر میزان ورود گردشگر، فعالیت هتل ها و رونق بازار خدمات اثر می گذارد. به همین دلیل، برنامه ریزی برای توسعه پروازهای خارجی می تواند یکی از مهم ترین ابزارهای کیش برای حرکت از یک مقصد صرفاً داخلی به یک مقصد منطقه ای باشد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش نیز اخیراً از برنامه ریزی برای افزایش پروازهای خارجی و هدف گذاری بازارهای بین المللی خبر داده است. این رویکرد می تواند افق تازه ای برای اقتصاد جزیره ایجاد کند؛ زیرا گردشگر خارجی علاوه بر اقامت، در حوزه های خرید، تفریح، حمل و نقل و خدمات نیز هزینه می کند و در نتیجه می تواند منابع درآمدی جدیدی برای بخش خصوصی ایجاد کند.

در همین چارچوب، وضعیت «کیش ایر» نیز اهمیت ویژه ای دارد. این شرکت هواپیمایی می تواند نقش مستقیمی در اتصال کیش به شهرهای مهم کشور و در مرحله بعد بازارهای منطقه ای ایفا کند. گزارش های اخیر حاکی از آن است که کیش ایر دوباره در ساختار مدیریتی منطقه آزاد کیش قرار گرفته و برای ازسرگیری و توسعه فعالیت های پروازی خود آماده است. همچنین پیش تر برنامه پرواز به مقاصدی مانند تهران، مشهد، اصفهان و شیراز و برخی مسیرهای دیگر اعلام شده بود.

تحول مهم دیگر، بازگشت بیش از ۴۰۰ هکتار از اراضی تعیین تکلیف شده کیش به چرخه سرمایه گذاری است. بر اساس گزارش های اخیر، این اراضی در قالب نزدیک به ۶۰ پرونده حقوقی تعیین تکلیف شده اند و قرار است دوباره در اختیار سرمایه گذاران قرار گیرند. این اتفاق از منظر

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

بوشهر؛ ثروت فراوان، توسعه ناتمام



تجارت جهان بوشهر در روزهای اخیر همزمان شاهد خبرهایی از افزایش سرمایه گذاری، بازسازی تأسیسات پارس جنوبی، رشد جابه جایی کالا و برنامه های زیرساختی بوده است؛ اما پشت این آمارهای امیدوارکننده، همچنان پرسش های جدی درباره کیفیت خدمات عمومی، تاب آوری زیرساخت ها، بازگشت ارز صادراتی و سهم واقعی مردم استان از اقتصاد نفت و گاز وجود دارد.

بوشهر همچنان یکی از مهم ترین کانون های اقتصادی کشور است؛ استانی که بخش قابل توجهی از زنجیره انرژی، صادرات، تجارت دریایی و صنایع پتروشیمی ایران در آن متمرکز شده است. تازه ترین گزارش ها نیز از کسب رتبه نخست استان در سرمایه گذاری اقتصادی کشور حکایت دارد. با این حال، افزایش حجم سرمایه گذاری به تنهایی نمی تواند معیار کافی برای ارزیابی توسعه باشد؛ زیرا مسئله اصلی بوشهر، تبدیل ظرفیت های اقتصادی به رفاه پایدار برای شهروندان است.

در حوزه انرژی، عملیات آواربرداری چهار پالایشگاه آسیب دیده پارس جنوبی پایان یافته و مرحله بازسازی آغاز شده است. همچنین پیش تر اعلام شده بود که بخشی از ظرفیت از دست رفته تولید گاز، معادل ۶۰ میلیون مترمکعب، به مدار بازگشته است. این اقدامات اهمیت بالایی برای امنیت انرژی کشور دارد، اما در

عین حال یک واقعیت نگران کننده را برجسته می کند: زیرساخت هایی با چنین اهمیت ملی، همچنان در برابر بحران ها و حملات آسیب پذیرند و بازسازی آنها هزینه های سنگینی بر اقتصاد تحمیل می کند. در بخش برق نیز تناقض ها پابرجاست. از یک سو مسئولان از کاهش چشمگیر خاموشی ها نسبت به سال گذشته و توسعه نیروگاه های خورشیدی سخن می گویند، اما از سوی دیگر گزارش هایی درباره تداوم خاموشی در استان، به ویژه در مناطق صنعتی مانند عسلویه، منتشر شده است. این وضعیت برای استانی که قلب تولید قطب انرژی ایران خود با مشکل تأمین پایدار برق روبه رو باشد؟

در حوزه تجارت نیز جابه جایی کالاهای اساسی رشد قابل توجهی داشته و طبق گزارش اخیر، ۱۰۶ هزار تن کالای اساسی از ابتدای سال در استان

جابه جا شده است. در مقابل، فعالان اقتصادی همچنان با مشکل بازگشت ارز صادراتی مواجه اند؛ مسئله ای که می تواند بخشی از مزیت تجاری استان را خشن کند. از سوی دیگر، برنامه ریزی برای افزایش تاب آوری زیرساخت های حیاتی جزیره خاگ و تدوین نقشه راه ۵۰ ساله، نشان می دهد ضرورت مقاوم سازی زیرساخت ها جدی تر از گذشته شده است.

بوشهر امروز بیش از آنکه با کمبود ظرفیت مواجه باشد، با مشکل تبدیل ظرفیت به توسعه متوازن روبه روست. سرمایه گذاری های بزرگ، پروژه های انرژی و تجارت گسترده زمانی برای مردم معنا پیدا می کند که همزمان زیرساخت آب، برق، حمل و نقل، درمان، محیط زیست و اشتغال پایدار نیز تقویت شود. ادامه سیاست توسعه بدون حل این شکاف، خطر آن را دارد که بوشهر همچنان ثروتمندترین استان ها در تولید باشد، اما نه لزوماً در کیفیت زندگی مردم.

تجارت مرزی قصر شیرین همچنان گرفتار موانع



تجارت جهان قصر شیرین در حالی یکی از

مهم ترین دروازه های تجاری ایران به عراق را در اختیار دارد که تازه ترین تحولات مرزهای خسروی و سومار نشان می دهد فاصله میان ظرفیت های بالقوه منطقه و عملکرد واقعی تجارت همچنان قابل توجه است؛ مسئله ای که رفع آن نیازمند تصمیم های اجرایی، نه صرفاً وعده های تکراری است. قصر شیرین در سال های اخیر بیش از هر زمان دیگری در کانون توجه سیاست گذاران اقتصادی قرار گرفته است. قرار گرفتن این شهرستان در مجاورت عراق و برخورداری از مرزهای خسروی و سومار، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه صادرات، ترانزیت و خدمات مرزی ایجاد کرده است. با این حال، اخبار هفته های اخیر نشان می دهد بخش مهمی از این ظرفیت همچنان درگیر موانع اداری و اجرایی است.

یکی از مهم ترین موضوعات روز، تلاش برای رفع مشکلات تجاری مرز خسروی است. فرماندار قصر شیرین اخیراً بسته ای پیشنهادی برای رفع موانع فعالیت های تجاری این مرز ارائه کرده که موضوعاتی مانند ساماندهی ترانشیپمنت، هزینه های مانیفست و تسهیل فرآیندهای تجاری را در برمی گیرد.

همین فهرست مشکلات نشان می دهد که مسئله اصلی قصر شیرین کمبود ظرفیت نیست؛ بلکه ضعف در تبدیل ظرفیت به فرآیند تجاری روان و کم هزینه است. وقتی یک مرز مهم برای تجارت با عراق همچنان با مشکلات مربوط به انتقال کالا، اسناد و هزینه های تجاری مواجه است، نمی توان انتظار داشت فعال اقتصادی بدون نگرانی از زمان و هزینه، این مسیر را به عنوان گزینه اصلی صادرات انتخاب کند.

در سوی دیگر، مرز سومار نیز در روزهای اخیر در کانون برنامه های اقتصادی قرار گرفته است.

مسئولان از ساماندهی این مرز، روان سازی صادرات و حمایت از تجار سخن گفته اند و سومار برای نخستین بار به عنوان دومین مرز صادراتی استان کرمانشاه مورد توجه جدی تری قرار گرفته است. اما تجربه سال های گذشته نشان داده که توسعه مرز تنها با افزایش تعداد نشست ها و وعده ها اتفاق نمی افتد. زیرساخت مناسب، هماهنگی دستگاه های متولی، ثبات مقررات، کاهش زمان توقف کامیون ها و ایجاد مشوق های واقعی برای صادرکنندگان، لازمه تبدیل قصر شیرین به یک محور اقتصادی پایدار است.

از سوی دیگر، موضوع کولبری نیز همچنان یکی از مسائل مهم اقتصادی منطقه است. در تازه ترین تحولات، نماینده مردم منطقه از دستور وزیر صمت برای رفع موانع اجرای طرح ساماندهی کولبری در قصر شیرین و گیلانغوب خبر داده است. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که اقتصاد مرزی بدون ایجاد مسیرهای رسمی و شفاف برای اشتغال و تجارت محلی، همچنان با مشکلات ساختاری روبه رو خواهد بود.

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس در مدار سرمایه و صادرات



سرمایه گذاری؛ مهم ترین موتور رشد

یکی از مهم ترین اخبار اقتصادی ارس در هفته های اخیر، اعلام جذب بیش از ۱۶۱ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در این منطقه است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس تأکید کرده که ارزش واقعی این سرمایه گذاری زمانی مشخص می شود که آثار آن در تولید، اشتغال و فعالیت اقتصادی منطقه نمایان شود. این نکته از منظر توسعه منطقه ای اهمیت زیادی دارد. جذب سرمایه به خودی خود هدف نهایی نیست؛ بلکه باید به افزایش ظرفیت تولید، تکمیل زنجیره های صنعتی، رشد صادرات و ایجاد فرصت های شغلی منجر شود.

با توجه به ظرفیت های صنعتی ارس، بخشی از این سرمایه ها می تواند در حوزه هایی مانند صنایع تبدیلی، صنایع غذایی، کشاورزی مدرن، صنایع فلزی، لجستیک و خدمات تجاری به کار گرفته شود. در چنین شرایطی، منطقه آزاد می تواند از یک مقصد سرمایه گذاری به یک مرکز تولید و صادرات تبدیل شود.

آمارهای تجارت خارجی نیز نشانه هایی از همین تغییر جهت را نشان می دهد. بر اساس گزارش منتشرشده در اسفند ۱۴۰۴، صادرات کالا و خدمات ارس در ۹ ماهه سال گذشته به ۴۴۱ میلیون دلار رسید، در حالی که واردات ۱۸۱ میلیون دلار ثبت شد؛ بنابراین تراز تجاری منطقه حدود ۲۶۰ میلیون دلار مثبت بود. این ارقام نشان دهنده تقویت رویکرد تولیدمحور و صادرات محور در ارس است.

یکی دیگر از محورهای مهم توسعه ارس، استفاده حداکثری از ظرفیت مرز نوردوز و مسیرهای ارتباطی منطقه است. نوردوز می تواند در اتصال ایران به ارمنستان و از آن مسیر به بازارهای اروپایی و اوراسیایی نقش مهمی داشته باشد. افزایش ظرفیت عبور کامیون ها، کاهش توقف ناوگان و توسعه زیرساخت های گمرکی و لجستیکی، از جمله اقداماتی است که می تواند ارس را به یک مرکز مهم ترانزیت زمینی تبدیل کند.

در همین راستا، مسئولان منطقه آزاد ارس بر ضرورت فعال سازی ظرفیت های مرز نوردوز تأکید کرده اند و از برنامه هایی برای افزایش قابل توجه تردد ناوگان ترانزیتی سخن گفته اند. همچنین برای تکمیل کریدور ارتباطی جلفا، کاله، آغیند، بیش از ۱۵ هزار میلیارد ریال اعتبار در سال جاری اختصاص یافته است. تکمیل این مسیر می تواند جایگاه جلفا و ارس را در شبکه حمل و نقل شمال غرب کشور تقویت کند و ارتباط میان مراکز تولید، مرزها و بازارهای صادراتی را بهبود بخشد.

این پروژه ها زمانی بیشترین اثرگذاری را خواهند داشت که توسعه جاده ای با توسعه پایانه های مرزی، انبارداری، حمل و نقل ترکیبی و خدمات لجستیکی همراه شود. ارس برای تبدیل شدن به یک هاب واقعی ترانزیتی، نیازمند مجموعه ای یکپارچه از این زیرساخت هاست.

دیلیماسی اقتصادی در نقطه صفر مرزی

تحولات اخیر ارس یک پیام مهم برای سیاست اقتصادی کشور دارد:

گزارش کوتاه

سرخس؛ ظرفیت بزرگ، زیرساخت کوچک



تجارت جهان

سرخس در تازه ترین تحولات اقتصادی شرق کشور، بار دیگر به عنوان یکی از محورهای اصلی ترانزیت و تجارت با آسیای مرکزی مطرح شده است؛ اما میان وعده های بزرگ درباره هاب لجستیکی، فرودگاه و کریدورهای بین المللی و واقعیت زیرساخت های موجود، همچنان فاصله ای جدی وجود دارد.

سرخس این روزها بیش از گذشته در ادبیات اقتصادی کشور به عنوان یک نقطه راهبردی مطرح می شود؛ منطقه ای که به دلیل همجواری با ترکمنستان، اتصال ریلی به آسیای مرکزی و قرار گرفتن در مسیرهای ترانزیتی، می تواند سهم مهمی از تجارت منطقه ای ایران را به خود اختصاص دهد. با این حال، مسئله اصلی اینجاست که آیا این ظرفیت ها واقعاً به زیرساخت و درآمد پایدار تبدیل شده اند یا همچنان بخش عمده ای از آنها در حد وعده و برنامه باقی مانده است؟ یکی از تازه ترین مباحث، توسعه نقش لجستیکی سرخس و راه اندازی کارگو هوایی است. همچنین مسئولان از تقویت کریدور ریلی شرق به غرب و تبدیل سرخس به یکی از کانون های تجارت ایران با آسیای مرکزی سخن گفته اند. اما تجربه سال های گذشته نشان می دهد صرف اعلام پروژه های بزرگ، به تنهایی نمی تواند یک منطقه مرزی را به هاب بین المللی تبدیل کند. مسئله اصلی، سرعت اجرای پروژه ها، تأمین منابع، هماهنگی دستگاه ها و ایجاد زنجیره کامل خدمات لجستیکی است.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر آشکار می شود که بدانیم ظرفیت بالقوه تخلیه و بارگیری کالا در منطقه سرخس حدود ۱۰ میلیون تن اعلام شده، در حالی که میزان جابه جایی سالانه حدود ۲۰۸ میلیون تن است. این فاصله نشان می دهد مشکل سرخس صرفاً کمبود ظرفیت نیست؛ بلکه بهره برداری ناکافی از ظرفیت موجود نیز به یک چالش جدی تبدیل شده است. اگر قرار باشد سرخس به هاب ترانزیتی شرق کشور تبدیل شود، باید مشخص شود چه عواملی مانع استفاده کامل از این ظرفیت هستند. از سوی دیگر، استقرار کد گمرکی منطقه آزاد سرخس و امکان اظهار کالا تحت کد جدید، از تحولات مهم امسال محسوب می شود. طبق اعلام مسئولان، کالاهای و مواد اولیه اظهارشده تحت این کد از ۱۵ درصد کاهش سود بازرگانی برخوردار می شوند. این اقدام می تواند هزینه واردات مواد اولیه را کاهش دهد، اما اثر واقعی آن زمانی مشخص خواهد شد که افزایش

فعالیت تولیدی، سرمایه گذاری و اشتغال در منطقه نیز اتفاق بیفتد. در همین حال، گزارش های منتشرشده از عبور ارزش ترانزیت مبدأ و مقصد سرخس از یک میلیارد دلار در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵ خبر می دهند. چنین ارقامی در نگاه نخست امیدوارکننده است، اما برای ارزیابی موفقیت منطقه باید پرسید چه میزان از این گردش اقتصادی به ارزش افزوده، اشتغال و رونق کسب و کارهای محلی تبدیل شده است. مسئله دیگر، توسعه حمل و نقل ترکیبی است. راه اندازی فرودگاه یا کارگو هوایی در کنار راه آهن و جاده، اگر با برنامه جامع و اتصال واقعی این شبکه ها همراه نباشد، ممکن است صرفاً هزینه ای دیگر بر دوش اقتصاد منطقه بگذارد. سرخس به جای پروژه های پراکنده، به یک نقشه راه مشخص برای لجستیک، صنعت، گمرک و سرمایه گذاری نیاز دارد.

سطح بین المللی دانسته اند. این موضوع می تواند به توسعه یک مدل جدید اقتصادی در ارس کمک کند؛ مدلی که در آن گردشگری، تجارت، صنایع دستی، خدمات اقامتی، حمل و نقل و سرمایه گذاری به یکدیگر متصل می شوند. برگزاری برنامه های فرهنگی و گردشگری مرتبط با «روز ملی ارس» نیز بخشی از همین رویکرد است. هدف چنین برنامه هایی، علاوه بر معرفی ظرفیت های فرهنگی منطقه، افزایش حضور گردشگران و فعال تر شدن کسب و کارهای محلی است.

یکی از مهم ترین پروژه های زیرساختی ارس، مرکز نمایشگاه های بین المللی منطقه است که طبق گزارش های پیشرفت فیزیکی آن به ۸۲ درصد رسیده است. تکمیل این مجموعه می تواند زمینه برگزاری نمایشگاه های تخصصی، تجاری و صنعتی و ارتباط مستقیم میان تولیدکنندگان ایرانی و فعالان اقتصادی کشورهای منطقه را فراهم کند. برای منطقه ای که هدف خود را افزایش صادرات و جذب سرمایه خارجی قرار داده، وجود چنین زیرساختی اهمیت زیادی دارد. نمایشگاه های تخصصی می توانند به محلی برای معرفی توانمندی های صنعتی ارس، مذاکره میان شرکت ها و انعقاد قراردادهای تجاری تبدیل شوند. در کنار آن، توسعه زیرساخت های حمل و نقل، انرژی، ارتباطات و خدمات شهری نیز باید متناسب با رشد سرمایه گذاری پیش برود. افزایش سرمایه گذاری بدون افزایش ظرفیت زیرساختی ممکن است در آینده به گلوگاه تبدیل شود؛ بنابراین هم زمانی این دو مسیر اهمیت اساسی دارد.

ارس در آستانه یک مرحله تازه

مجموع تحولات اخیر نشان می دهد ارس در حال عبور از مرحله ای است که در آن مزیت جغرافیایی به تنهایی عامل اصلی جذابیت منطقه محسوب می شد. اکنون سرمایه گذاری، تولید، صادرات، ترانزیت، گردشگری و دیپلماسی اقتصادی در حال شکل دادن به یک تصویر جدید از این منطقه هستند. جذب ۱۶۱ همت سرمایه گذاری، ثبت تراز تجاری مثبت، تلاش برای توسعه همکاری با ارمنستان، تقویت مرز نوردوز و برنامه های گردشگری، مجموعه ای از ظرفیت هاست که در صورت اجرای هماهنگ می تواند آثار خود را فراتر از محدوده منطقه آزاد ارس نشان دهد. در این میان، مهم ترین فرصت ارس استفاده از موقعیت ژئواقتصادی خود است. جهان امروز بیش از گذشته به مسیرهای امن و کوتاه تجارت، زنجیره های تأمین منطقه ای و مراکز لجستیکی متکی است. ارس می تواند از این روند بهره برد و نقش ایران را در تجارت زمینی با قفقاز و اوراسیا افزایش دهد.

چشم انداز پیش روی ارس، در صورت تداوم سرمایه گذاری و تکمیل زیرساخت ها، می تواند چشم اندازی مبتنی بر تولید، صادرات و ارتباطات منطقه ای باشد. تبدیل این ظرفیت ها به دستاورد پایدار، نیازمند ثبات مقررات، تسهیل فعالیت بخش خصوصی، سرعت یخی به پروژه های زیرساختی و استمرار دیپلماسی اقتصادی با همسایگان است.

با این حال، مجموعه اخبار اخیر حاکی از آن است که ارس در مسیر تبدیل شدن به یکی از پیشران های اقتصاد شمال غرب کشور قرار گرفته است؛ منطقه ای که می تواند همزمان دروازه تجارت ایران، مقصد سرمایه گذاری، محور ترانزیت و یکی از قطب های گردشگری شمال غرب باشد.

گزارش کوتاه

پارس جنوبی؛ تولید زیر سایه فرسودگی



عملیاتی پارس جنوبی به تأخیر در پرداخت حقوق و برخی مزایا منتشر شده است. استمرار چنین مشکلاتی در مجموعه ای که ستون فقرات تأمین گاز کشور محسوب می شود، نمی تواند صرفاً یک مسئله اداری تلقی شود. در مجموع، خبرهای تازه از پارس جنوبی تصویری دوگانه ارائه می کند؛ از یک سو افزایش تولید فاز ۱۱ و تلاش برای احیای ظرفیت های از دست رفته و از سوی دیگر، فشار فرسودگی، نیاز گسترده به بازسازی و چالش های نیروی انسانی. این واقعیت نشان می دهد که حفظ جایگاه پارس جنوبی نیازمند عبور از مدیریت روزمره و حرکت به سمت سرمایه گذاری مستمر، نگهداشت پیشگیرانه و برنامه ریزی بلندمدت است. تولید بیشتر زمانی ارزشمند خواهد بود که ظرفیت موجود نیز پایدار بماند؛ در غیر این صورت، رشد های مقطعی تنها فرصت خریدن برای مسئله ای بزرگ تر خواهد بود.

فازهای جدید اهمیت دارد. گزارش های کارشناسی نیز هشدار می دهند که تولید بالای چاه ها، فرصت انجام تعمیرات اساسی، عملیات نگهداشت و ارزیابی یکپارچگی چاه ها را محدود کرده است؛ وضعیتی که اگر مدیریت نشود، می تواند در آینده هزینه های بیشتری به کشور تحمیل کند. از سوی دیگر، توافق برای بازسازی پالایشگاه های فازهای ۹ و ۱۰ نیز در دستور کار قرار گرفته است. هدف این طرح، تسریع در بازگرداندن ظرفیت های تولیدی عنوان شده، اما پرسش اساسی اینجاست که چرا بخش مهمی از سیاست انرژی کشور همچنان واکنشی است و عمده اقدامات پس از ایجاد آسیب یا افت تولید آغاز می شود؟

موضوع نیروی انسانی نیز به همان اندازه جدی است. همزمان با تأکید مدیران بر تداوم تولید و فعالیت شبانه روزی، گزارش هایی درباره اعتراض کارکنان

آخرین تحولات شرکت نفت و گاز پارس نشان می دهد که با وجود تلاش برای بازگرداندن ظرفیت های آسیب دیده و افزایش تولید در فازهای جدید، مسئله اصلی همچنان پیرچاست؛ صنعت گاز ایران بیش از آنکه از کمبود ذخیره رنج ببرد، با ضعف سرمایه گذاری، فرسودگی تجهیزات و تأخیر در بازسازی ظرفیت های موجود مواجه است.

تحولات اخیر در شرکت نفت و گاز پارس بار دیگر پارس جنوبی را در مرکز بحث امنیت انرژی کشور قرار داده است. تازه ترین خبرها از تلاش برای بازسازی پالایشگاه فاز ۱۴ و احتمال بازگشت آن به مدار تولید تا پایان سال حکایت دارد؛ موضوعی که نشان می دهد بخشی از ظرفیت تولیدی کشور همچنان درگیر پیامدهای آسیب های اخیر و عملیات بازسازی است.

در همین حال، فاز ۱۱ پارس جنوبی در مسیر افزایش تولید قرار گرفته و بر اساس گزارش های اخیر، تولید آن از ۹۱۵ میلیون فوت مکعب در روز عبور کرده و با اتصال چاه دوازدهم، رسیدن به مرز یک میلیارد فوت مکعب در روز هدف گذاری شده است. این افزایش تولید، بدون تردید خبر مثبتی برای شبکه گاز کشور است، اما نمی تواند مشکلات ساختاری میدان را پنهان کند.

پارس جنوبی وارد مرحله ای شده که حفظ تولید موجود به اندازه توسعه

تجارت جهانی گزارش می دهد

انزلی، فرصت تازه اقتصاد خزر



تجارت جهان بندرانزلی در روزهای اخیر شاهد مجموعه‌ای از تحولات در حوزه سرمایه‌گذاری، زیرساخت، تجارت، آب‌رسانی و گردشگری بوده است؛ تحولاتی که در صورت تداوم و تکمیل پروژه‌ها می‌تواند جایگاه این شهر را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین دروازه‌های اقتصادی ایران به دریای خزر تقویت کند، هرچند حفظ تالاب و رفع چالش‌های زیست محیطی همچنان شرط اصلی پایداری این مسیر است.

بندرانزلی بار دیگر در کانون توجه تحولات اقتصادی و عمرانی گیلان قرار گرفته است. تازه‌ترین اخبار منتشرشده از منطقه آزاد انزلی نشان می‌دهد که مسیر سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساختی در این محدوده وارد مرحله‌ای تازه شده و مجموعه‌ای از پروژه‌های جدید در حوزه تجارت، بندری، عمرانی و خدماتی در حال اجرا یا بهره‌برداری است. این اتفاق در شرایطی رخ می‌دهد که انزلی به دلیل موقعیت جغرافیایی، دسترسی به دریای خزر و نزدیکی به بازارهای کشورهای شمالی، ظرفیت قابل توجهی برای تبدیل شدن به یکی از محورهای تجارت منطقه‌ای کشور دارد.

در تازه‌ترین تحول، آغاز عملیات اجرایی پروژه‌هایی با مجموع سرمایه‌گذاری حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان در منطقه آزاد انزلی اعلام شده است. همزمان، بیش از ۲ هزار میلیارد تومان پروژه نیز در این مجموعه در دستور کار قرار گرفته که می‌تواند به توسعه ظرفیت‌های اقتصادی، عمرانی و زیرساختی منطقه کمک کند. این ارقام اگرچه در نگاه نخست قابل توجه هستند، اما اهمیت اصلی آنها زمانی مشخص خواهد شد که سرمایه‌گذاری‌ها از مرحله افتتاح و کلنگ‌زنی عبور کرده و به تولید، اشتغال پایدار و افزایش تجارت واقعی منجر شوند.

پیش از این نیز چهار پروژه با سرمایه‌گذاری ۷ هزار میلیارد ریالی در منطقه آزاد انزلی به بهره‌برداری رسیده بود. یکی از این طرح‌ها، انبار سیروشیده‌ای با ظرفیت پنج هزار تن و سرمایه‌گذاری یک هزار میلیارد ریال است که برای ۱۰ نفر اشتغال مستقیم ایجاد می‌کند. در کنار آن، اجرای ۸۴ پروژه عمرانی در ۲۶ روستای محدوده منطقه آزاد با اعتباری بالغ بر یک هزار میلیارد ریال در قالب مسئولیت اجتماعی، نشان می‌دهد که توسعه اقتصادی منطقه آزاد می‌تواند در صورت برنامه‌ریزی مناسب، به پیرامون خود نیز سرریز شود.

این روند برای انزلی اهمیت مضاعف دارد؛ زیرا اقتصاد این شهر تنها به گردشگری وابسته نیست. بندر، منطقه آزاد، تجارت دریایی، لجستیک، صنایع وابسته به حمل‌ونقل، گردشگری ساحلی و تالابی و ظرفیت‌های شیلاتی مجموعه‌ای از مزیت‌های اقتصادی را در اختیار این شهرستان قرار داده‌اند. بنابراین، سیاست‌گذاری درست می‌تواند اقتصاد انزلی را از یک اقتصاد عمدتاً خدماتی و فصلی به

اقتصادی متنوع‌تر و مبتنی بر تجارت، تولید و خدمات تخصصی تبدیل کند.

در این میان، نقش بندر کاسپین نیز بسیار مهم است. توسعه زیرساخت‌های بندری و اتصال آنها به شبکه ریلی می‌تواند هزینه و زمان جابه‌جایی کالا را کاهش داده و ظرفیت ایران برای تجارت با کشورهای حاشیه دریای خزر و حتی مسیرهای شمالی‌تر را افزایش دهد. موقعیت انزلی در چنین شبکه‌ای می‌تواند این شهرستان را از یک مقصد صرفاً گردشگری به یک گره مهم لجستیکی تبدیل کند. بااین حال، توسعه اقتصادی زمانی ارزشمند است که به زندگی روزمره مردم نیز منتقل شود. افزایش سرمایه‌گذاری باید در نهایت خود را در قالب اشتغال، افزایش درآمد خانوارها، رونق کسب‌وکارهای محلی، بهبود خدمات شهری و کاهش مهاجرت نیروی کار نشان دهد. افتتاح پروژه بدون سنجش میزان اشتغال پایدار یا ارزش افزوده ایجادشده، نمی‌تواند معیار کاملی برای موفقیت سیاست‌های توسعه‌ای باشد. یکی دیگر از خبرهای مثبت اخیر، ادامه پروژه‌های آبرسانی در شهرستان بندرانزلی است. گزارش‌های منتشرشده از پیشرفت

پروژه‌های آبرسانی در مجتمع‌های مختلف از جمله سنگاپین حکایت دارد. توسعه شبکه آب‌رسانی اگرچه شاید به اندازه پروژه‌های بزرگ اقتصادی در معرض توجه رسانه‌ای نباشد، اما از مهم‌ترین زیرساخت‌های افزایش کیفیت زندگی و حتی جذب سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود.

همزمان، پروژه‌های حوزه آب و فاضلاب نیز در دستور کار قرار گرفته‌اند. در روزهای اخیر از بهره‌برداری یک پروژه کشاورزی و هشت پروژه توسعه شبکه آب در بندرانزلی خبر داده شده است. تداوم چنین طرح‌هایی می‌تواند بخشی از نیازهای زیرساختی شهری و روستایی منطقه را پاسخ دهد و زمینه را برای توسعه متوازن تر فراهم کند. اما در کنار اخبار اقتصادی و عمرانی، یک موضوع همچنان سایه سنگینی بر آینده انزلی دارد: تالاب انزلی. تالاب برای انزلی فقط یک جاذبه گردشگری نیست؛ بخشی از هویت، اقتصاد محلی، تنوع زیستی و ظرفیت گردشگری این شهر به آن وابسته است. گزارش‌های اخیر نشان می‌دهد که برنامه اضطراری مدیریت آب به‌عنوان یکی از اقدامات مؤثر برای احیای تالاب مطرح شده است.

گزارش کوتاه

مدرسه پلیس، ۲۲۰ روزه ساخته شد؛

۱۰۰۰ کلاس درس در منطقه آزاد چابهار چه شد؟

سوال مردم: یکسال و نیم گذشت؛ چند کلاسه آماده شد؟



دانش‌آموزان منطقه از آن استفاده می‌کنند؟

تاریخ دقیق تکمیل هزار کلاس و برنامه زمان بندی به‌روزشده چیست؟

این مطالب به زمانی جدی‌تر می‌شود که نمونه‌های دیگری از ساخت سریع پروژه‌های آموزشی در کشور وجود دارد. مجتمع آموزشی.

فرهنگی سپهبد شهید محمد باقری، نخستین دبیرستان شبانه‌روزی هوشمند پلیس کشور در تهران، با ۳۵ هزار مترمربع زیربنا و ظرفیت ۱۲۰۰ دانش‌آموز، طی تنها ۲۲۰ روز ساخته و تجهیز شد. مقایسه پروژه‌ها از نظر مقیاس، شرایط جغرافیایی و منابع مالی یکسان نیست، اما نشان می‌دهد زمان بندی روشن، مدیریت متمرکز و پاسخگویی مستمر می‌تواند سرعت اجرای پروژه‌های آموزشی را به شکل محسوسی افزایش دهد.

چابهار همچنان با کمبود جدی فضای آموزشی روبه‌روست. پیش‌تر مدیرعامل مجمع خیرین مدرسه‌ساز چابهار و پشتیباری اعلام کرده بود برای رسیدن به استانداردهای آموزشی، ساخت دست‌کم ۳ هزار کلاس درس در این

تجارت جهان ۱۷ فروردین ۱۴۰۴، عملیات

اجرایی احداث هزار کلاس درس در سواحل مکران اعلام شد؛ طرحی که قرار بود با مشارکت سازمان منطقه آزاد چابهار، وزارت اقتصاد، بانک‌ها، بیمه‌ها، شرکت‌های تابعه و بخش خصوصی و از محل مسئولیت اجتماعی مجموعه‌های اقتصادی منطقه اجرا شود.

اکنون بیش از یک سال و نیم از اعلام آغاز این طرح گذشته است. مسئولان منطقه آزاد چابهار در مقاطع مختلف از پیشرفت کار خبر داده‌اند:

در آذر ۱۴۰۴ اعلام شد ۴۲۸ کلاس تعیین تکلیف و کلنگ‌زنی شده و ۲۱۸ کلاس در حال ساخت است. در بهمن همان سال از آغاز ساخت ۲۰۰ کلاس دیگر با اعتبار ۲۷۰ میلیارد تومان

سخن گفته شد که شامل مجتمع ۹۶ کلاسه (بزرگ‌ترین مجتمع آموزشی کشور) نیز می‌شد.

آخرین اظهار نظر رسمی در مرداد ۱۴۰۵ حاکی از تعیین تکلیف ۵۳۰ کلاس است و مدیرعامل سازمان همچنان تأکید دارد که کل هزار کلاس حداکثر ظرف ۲۴ ماه تکمیل خواهد شد.

با این حال، آنچه هنوز برای مردم چابهار، فعالان اجتماعی و آموزشی منطقه و افکار عمومی روشن نشده، گزارش شفاف و قابل سنجش از عملکرد واقعی طرح است. اعلام تعداد پروژه‌های کلنگ‌خورده یا «تعیین تکلیف‌شده» کافی نیست. مردم حق دارند بدانند:

چند کلاس از هزار کلاس واقعاً وارد مرحله ساخت شده و پیشرفت فیزیکی هر کدام چقدر است؟

چه میزان اعتبار تاکنون هزینه شده و سهم سازمان منطقه آزاد چابهار، بانک‌ها، بیمه‌ها، شرکت‌های تابعه و بخش خصوصی دقیقاً چقدر بوده است؟ چه تعداد کلاس تاکنون به بهره‌برداری رسیده

زندیه در حصار بحران‌های زیرساختی



زیرا توسعه اقتصادی بدون تأمین پایدار آب، در بلندمدت نه تنها پایدار نیست بلکه می‌تواند رقابت میان صنعت، کشاورزی و مصرف شهری را تشدید کند. در حوزه مسکن نیز مسئله سرعت اجرای طرح‌ها همچنان مطرح است. آماده بودن صدها قطعه زمین برای طرح جوانی جمعیت، در صورتی ارزشمند خواهد بود که واگذاری و ساخت‌وساز با سرعت و شفافیت انجام شود. تجربه طرح‌های مسکن نشان داده است که صرف اعلام زمین یا پروژه، به معنای حل مسئله مسکن نیست.

زندیه اکنون بیش از هر زمان دیگری به یک برنامه توسعه منسجم نیاز دارد؛ برنامه‌ای که میان صنعت، آب، انرژی، مسکن و حمل‌ونقل توازن برقرار کند. افتتاح پروژه‌ها می‌تواند نقطه شروع باشد، اما معیار موفقیت، تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده نیست؛ معیار اصلی باید تکمیل انتقال آب سد کوچری و استفاده از پساب شهری به‌عنوان دو راهکار اصلی مدیریت تنش آبی ساوه و زندیه مطرح شده است. این موضوع برای شهرستانی با ظرفیت صنعتی و کشاورزی بالا، یک هشدار جدی است؛

اعلام ظرفیت‌های چندصد مگاواتی، به تنهایی نمی‌تواند مشکل ناترازی انرژی صنایع را حل کند.

در بخش صنعت نیز مسئولان بر رفع موانع زیرساختی تأکید دارند. نماینده مردم ساوه و زندیه اخیراً اعلام کرده که تداوم تولید و سرمایه‌گذاری در گرو رفع فوری مشکلات زیرساختی است. همین گزاره نشان می‌دهد که حتی با وجود ظرفیت صنعتی قابل توجه، زیرساخت‌ها هنوز متناسب با وزن اقتصادی منطقه توسعه نیافته‌اند. اگر برق، آب، جاده و خدمات لجستیکی همزمان با توسعه واحدهای صنعتی تقویت نشوند، وعده جذب سرمایه‌گذاری بیشتر ممکن است به افزایش فشار بر زیرساخت‌های موجود منجر شود.

بحران آب نیز همچنان یکی از جدی‌ترین چالش‌های منطقه است. تکمیل انتقال آب سد کوچری و استفاده از پساب شهری به‌عنوان دو راهکار اصلی مدیریت تنش آبی ساوه و زندیه مطرح شده است. این موضوع برای شهرستانی با ظرفیت صنعتی و کشاورزی بالا، یک هشدار جدی است؛

تجارت جهان زندیه در روزهای

اخیر شاهد افتتاح صدها پروژه، وعده سرمایه‌گذاری سنگین و برنامه‌ریزی برای توسعه انرژی خورشیدی بوده است؛ اما همزمان، تداوم مشکلات زیرساختی، تنش آبی، ضعف شبکه حمل‌ونقل و کندی برخی طرح‌های مسکن نشان می‌دهد فاصله میان «آمار توسعه» و «اثرواقعی آن بر زندگی مردم» همچنان قابل توجه است. زندیه در هفته دولت امسال با موجی از اخبار مثبت اقتصادی و عمرانی همراه بود.

طبق گزارش‌های منتشرشده، ۳۱۴ پروژه عمرانی، خدماتی و اقتصادی در شهرستان به بهره‌برداری رسیده است؛ رقمی که در نگاه نخست می‌تواند نشانه شتاب گرفتن توسعه منطقه باشد. با این حال، مسئله اصلی این است که این پروژه‌ها تا چه اندازه توانسته‌اند مشکلات ریشه‌ای شهرستان را کاهش دهند و چه سهمی از آنها مستقیماً به بهبود کیفیت زندگی شهروندان منجر می‌شود.

یکی از مهم‌ترین محورهای مطرح‌شده، توسعه انرژی خورشیدی است. در روزهای اخیر از بهره‌برداری ۳۰ پروژه صنعت برق و سه نیروگاه خورشیدی با مجموع ظرفیت ۹ مگاوات در زندیه خبر داده شده است. همچنین هدف‌گذاری احداث ظرفیت بسیار بزرگ‌تری از نیروگاه‌های خورشیدی مطرح شده است. حرکت به سمت انرژی تجدیدپذیر می‌تواند برای شهرستان صنعتی زندیه یک فرصت مهم باشد، اما تبدیل ظرفیت بالقوه به نتیجه اقتصادی نیازمند شبکه انتقال مناسب، سرمایه‌گذاری پایدار و زمان بندی شفاف است؛ صرف