



تجارت جهان

روزنامه الکترونیکی سه‌شنبه ۱۷ شهریور ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۲۱۰ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

تهارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejateJahani.Com

08-09-2026

www.TejateJahani.Com

اینچه برون؛ ظرفیت بزرگ، بهره‌برداری کوچک



لامرد؛ توسعه صنعتی و سایه کمبودها



مهران هنوز تادروازه تجارت فاصله دارد



از بازپس‌گیری ۱۱۰ هکتار تا تعیین تکلیف ۴۱۱ هکتار؛ کارنامه ۲۰ ماهه کیش نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از سرمایه در این جزیره نه در حساب‌های بانکی، بلکه در زمین‌ها و پروژه‌های متوقف شده قفل شده بود

بازگشت ۴۱۱ هکتار دارایی به منطقه آزاد کیش

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی در مسیر رونق اقتصادی



حضور مکرر مناطق آزاد ایران در نمایشگاه‌های چین، از شیامن تا دیگر رویدادهای تجاری، یک پرسش ساده اما مهم را پیش می‌کشد: بعد از پایان نمایشگاه، چه چیزی واقعاً به اقتصاد مناطق بازمی‌گردد؟
مناطق آزاد ایران در چین؛ بیشترین دیپلماسی اقتصادی یا سکوی واقعی صادرات؟

بین الملل

شانون؛ الگویی تاریخی برای مناطق آزاد اروپا

تجارت جهان منطقه آزاد شانون (Shannon Free Zone) در ایرلند یکی از شناخته‌شده‌ترین نمونه‌های مناطق آزاد اقتصادی در اروپا و از نخستین تجربه‌های مدرن جهان در زمینه ایجاد منطقه‌ای باهدف جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه صادرات و ایجاد اشتغال است. این منطقه در مجاورت فرودگاه شانون در غرب ایرلند قرار دارد و در سال ۱۹۵۹ ایجاد شد؛ ایده‌ای که بعدها بر شکل‌گیری بسیاری از مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی در کشورهای مختلف جهان تأثیر گذاشت.

ایده ایجاد شانون در شرایطی شکل گرفت که فرودگاه این منطقه به دلیل توسعه هواپیماهای دوربرد، در معرض از دست دادن نقش خود به‌عنوان محل سوخت‌گیری پروازهای بین‌قاره‌ای قرار داشت. مسئولان ایرلندی به جای پذیرش افول اقتصادی منطقه، تلاش کردند از موقعیت فرودگاه برای ایجاد یک مرکز صنعتی و تجاری بین‌المللی استفاده کنند. در نتیجه، منطقه‌ای در کنار فرودگاه ایجاد شد تا شرکت‌های خارجی بتوانند در محیطی مناسب برای تولید، صادرات و تجارت فعالیت کنند.

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های شانون، موقعیت جغرافیایی و زیرساخت حمل‌ونقل آن بود. نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی و دسترسی مناسب به بازارهای اروپایی و آمریکای شمالی، شانون را به گزینه‌ای جذاب برای شرکت‌های صادرات‌محور تبدیل کرد. در سال‌های ابتدایی، مشوق‌های مالیاتی، تسهیلات گمرکی و حمایت‌های دولتی نیز نقش مهمی در جذب سرمایه‌گذاران داشتند.

این سیاست توانست شرکت‌های بین‌المللی متعددی را به شانون جذب کند. در دوره‌های مختلف، شرکت‌هایی از حوزه‌های فناوری، تجهیزات پزشکی، صنایع هوایی، خدمات مالی و تولید در این منطقه فعالیت کرده‌اند. براساس گزارش وزارت خارجه آمریکا، امروزه بیش از ۱۵۰ شرکت در مجموعه ۲۵۴ هکتاری شانون فعالیت دارند. نکته مهم این است که مشوق‌های مالیاتی اختصاصی اولیه دیگر مانند گذشته وجود ندارند و شرکت‌های مستقر در شانون اکنون در چارچوب نظام عمومی سرمایه‌گذاری و مالیاتی ایرلند فعالیت می‌کنند.

تجربه شانون نشان می‌دهد که موفقیت یک منطقه آزاد صرفاً به معافیت مالیاتی یا گمرکی وابسته نیست. فرودگاه، زیرساخت مناسب، دسترسی به بازارهای جهانی، نیروی انسانی، خدمات تخصصی و سیاست پایدار جذب سرمایه‌گذاری مجموعه عواملی بودند که به موفقیت این منطقه کمک کردند. اتحادیه اروپا نیز در مطالعه خود درباره مناطق آزاد، ایجاد اشتغال، افزایش صادرات، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و شکل‌گیری خوشه‌های صنعتی را از مهم‌ترین اهداف چنین مناطقی عنوان کرده است.

به عبارت دیگر

بازگشت تولید، اما بحران پابرجاست

در حوزه محیط زیست نیز ماهشهر شاهد یک خبر مثبت بوده است. مرکز آموزش و پایش محیط زیست این شهرستان با مشارکت صنایع پتروشیمی و سرمایه‌گذاری ۳۱۸۰ میلیارد ریالی تکمیل و بهره‌برداری شده است. این مرکز قرار است در پایش آلاینده‌ها، کنترل آلودگی و آموزش محیط زیستی نقش داشته باشد.

اما نکته انتقادی اینجاست که اجرای چنین پروژه‌ای سال‌ها زمان برده است؛ عملیات اجرایی از سال ۱۳۹۵ آغاز شده و بخش ساختمانی آن در سال ۱۴۰۰ آماده بوده، اما تکمیل و تجهیز نهایی آن تا سال ۱۴۰۵ طول کشیده است. این تأخیر طولانی، خود نشانه‌ای از ضعف در اجرای پروژه‌های زیربنایی است. از سوی دیگر، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در بازدید اخیر از واحدهای آسیب‌دیده منطقه تأکید کرده بازسازی تأسیسات باید با الزامات محیط زیستی همراه باشد.

در کنار تولید و محیط زیست، وضعیت نیروی انسانی نیز همچنان محل انتقاد است. گزارش‌های ماه‌های اخیر از اعتراض کارگران پتروشیمی سلمان فارسی و شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی ماهشهر درباره اخراج، بلاکلیفی و مطالبات قانونی حکایت دارد. در یکی از موارد، ۳۲ کارگر واحد تعمیر و نگهداری سلمان فارسی برای بازگشت به کار تجمع کردند و درباره وضعیت شغلی خود اعتراض داشتند.

در چنین شرایطی، نمی‌توان توسعه پتروشیمی را فقط با میزان تولید، برق و سرمایه‌گذاری سنجید. اگر ماهشهر قرار است همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی کشور باشد، باید سهم مردم و نیروی کار از این توسعه نیز روشن باشد.



شقایق محمدی
روزنامه نگار

تجارت جهان پتروشیمی ماهشهر در روزهای اخیر نشانه‌هایی از بازگشت به شرایط عادی نشان داده، اما پشت‌خبرهای امیدوارکننده از تأمین برق و بازگشت ظرفیت تولید، همچنان زنجیره‌ای از مشکلات زیرساختی، محیط‌زیستی و کارگری قرار دارد؛ مشکلاتی که نمی‌توان با چند وعده مدیریتی از کنار آنها عبور کرد.

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر در حالی وارد شهریورماه شده که مهم‌ترین خبر صنعتی آن، تلاش برای بازگرداندن مجتمع هابه ظرفیت کامل تولید است. مدیر مجتمع فجرانرژی خلیج فارس اعلام کرده برق و سروسیس‌های حیاتی مورد نیاز شرکت‌ها تأمین شده و حتی در هفته گذشته برق مازاد نیز وجود داشته است. به گفته او، اکنون حدود ۴۰۰ تن بخار در ساعت به شرکت‌های منطقه تحویل می‌شود و این ظرفیت قرار است افزایش یابد. همچنین ظرفیت دریافت برق منطقه به ۶۰۰ مگاوات خواهد رسید.

این اعداد در نگاه نخست امیدوارکننده‌اند، اما یک پرسش جدی باقی می‌ماند: چرا منطقه‌ای با چنین اهمیت اقتصادی، تا این اندازه به زیرساخت‌های شکننده برق و انرژی وابسته است؟ حادثه‌های ماه‌های گذشته نشان داد اختلال در یک حلقه از زنجیره انرژی می‌تواند فعالیت بخش بزرگی از مجتمع‌های پتروشیمی را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین بازگشت ظرفیت تولید، زمانی قابل اتکا خواهد بود که پایداري زیرساخت‌ها نیز تضمین شود، نه اینکه صرفاً ظرفیت اسمی آنها افزایش پیدا کند.

صادرات در تله سیاست‌گذاری

این تصمیم‌ها می‌تواند بخشی از مشکلات انباشته را کاهش دهد، اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست: چرا فعال اقتصادی باید برای خطاهای سامانه‌ای و تغییرات مکرر مقررات، ماه‌ها درگیر پرونده‌های ارزی بماند؟

از سوی دیگر، لغو محدودیت صادرات ۲۱ کد تعرفه در بخش کشاورزی و شیلات، از جمله برخی انواع خرما، زیتون و محصولات شیلاتی، نشانه‌ای مثبت است. اما همین تصمیم نیز یک ضعف ساختاری را آشکار می‌کند؛ اینکه صادرکننده هنوز نمی‌تواند با اطمینان درباره مقررات چند ماه آینده برنامه‌ریزی کند. بازاری که امروز باز و فردا بسته شود، برای سرمایه‌گذار و صادرکننده جذاب نخواهد بود.

مشکل توسعه صادرات ایران فقط تحریم یا کمبود بازار خارجی نیست. بخش مهمی از مسئله، به سیاست‌گذاری داخلی بازمی‌گردد. صادرکننده برای حضور پایدار در بازار جهانی به نرخ ارز قابل پیش‌بینی، مقررات باثبات، مسیرهای بانکی و گمرکی روان و مشوق‌های واقعی نیاز دارد؛ نه مجموعه‌ای از بخشنامه‌های متغیر که گاهی با یکدیگر نیز سازگار نیستند.

اگر قرار است صادرات غیرنفتی موتور رشد اقتصادی باشد، باید نگاه به صادرکننده از «منبع بازگشت ارز» به «سرمایه‌گذار در بازار خارجی» تغییر کند. ارز صادراتی باید به اقتصاد بازگردد، اما این هدف نباید با تضعیف انگیزه صادرات دنبال شود. در غیر این صورت، ممکن است در آمارهای رسمی همچنان از توسعه صادرات سخن بگوییم، اما در میدان تجارت، صادرکننده‌ای باقی نماند که توان و انگیزه توسعه بازار داشته باشد.



نرگس کودرزی
دبیر تحریریه

تجارت جهان توسعه صادرات غیرنفتی در ایران بیش از آنکه با کمبود ظرفیت تولید و بازار مواجه باشد، از بی‌ثباتی سیاست‌های ارزی، محدودیت‌های ناگهانی و پیچیدگی فرآیندهای تجاری آسیب می‌بیند؛ وضعیتی که می‌تواند صادرکننده را از توسعه بازار به سمت حفظ حداقل فعالیت سوق دهد.

صادرات غیرنفتی قرار بود یکی از پایه‌های کاهش وابستگی اقتصاد ایران به نفت باشد؛ اما آخرین داده‌ها نشان می‌دهد این هدف همچنان با فاصله قابل توجهی از واقعیت اقتصادی کشور قرار دارد. بر اساس گزارش‌های منتشرشده درباره تجارت خارجی پنج ماه نخست سال ۱۴۰۵، صادرات غیرنفتی کشور با افت قابل توجهی روبه‌رو شده است؛ مسئله‌ای که باید آن را هشداری جدی برای سیاست‌گذار دانست، نه صرفاً یک نوسان آماری.

یکی از مهم‌ترین موانع، همچنان رفع تعهد ارزی است. اصل بازگشت ارز حاصل از صادرات محل اختلاف نیست؛ مسئله، نحوه اجرای آن است. فعالان بخش خصوصی می‌گویند فاصله میان نرخ مورد انتظار سیاست‌گذار و واقعیت بازار، در برخی موارد به حدود ۲۰ درصد می‌رسد و همین فاصله، صرفه اقتصادی صادرات را کاهش می‌دهد. دولت البته در هفته‌های اخیر اقداماتی برای کاهش این فشار انجام داده است. مهلت رفع تعهد ارزی صادرات سال ۱۴۰۴ تا پایان آذر ۱۴۰۵ تمدید شده و برای بخشی از تعهدات سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ نیز سازوکار جدیدی برای تعیین تکلیف در نظر گرفته شده است.

تجارت جهان در اقتصاد، گاهی بزرگ ترین منابع سرمایه گذاری آنهایی نیستند که هنوز ایجاد نشده اند؛ دارایی هایی هستند که سال ها پیش ایجاد شده اند اما به دلایل حقوقی، مدیریتی یا قراردادی از چرخه اقتصاد خارج مانده اند. در جزیره کیش، طی ۲۰ ماه گذشته تلاش شده است بخشی از همین دارایی های بلاتکلیف دوباره به اقتصاد بازگردد؛ فرآیندی که از بازپس گیری حدود ۱۱۰ هکتار آغاز شد و اکنون، بر اساس آمار اعلام شده، به تعیین تکلیف بیش از ۴۱۱ هکتار اراضی در قالب ۷۵ پرونده راکد رسیده است.

ارزش اسمی این اراضی بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان اعلام شده است؛ رقمی که اگرچه به تنهایی به معنای ورود همین میزان پول به اقتصاد نیست، اما ابعاد دارایی هایی را نشان می دهد که برای مدتی طولانی امکان استفاده مؤثر اقتصادی از آنها وجود نداشته است.

مسئله ای فراتر از زمین

ماجرای زمین های بلاتکلیف در کیش را نمی توان صرفاً یک موضوع ثبتی یا حقوقی دانست. در یک جزیره محدود از نظر جغرافیایی، زمین یکی از کمیاب ترین نهاده های توسعه است. هر قطعه زمین که سال ها بدون تعیین تکلیف باقی بماند، تنها یک دارایی بلااستفاده نیست؛ بلکه پروژه ای است که ساخته نشده، سرمایه ای است که به گردش نیفتاده و فرصتی است که برای اشتغال، گردشگری یا خدمات اقتصادی از دست رفته است.

به همین دلیل، آزادسازی ۴۱۱ هکتار، در صورت تبدیل شدن به پروژه های واقعی، می تواند معنایی فراتر از تغییر وضعیت چند پرونده حقوقی داشته باشد.

بر اساس آمار اعلام شده، این فرآیند در قالب ۷۵ پرونده راکد انجام شده است. یعنی به طور متوسط بیش از پنج هکتار زمین در هر پرونده درگیر تعیین تکلیف بوده است؛ اگرچه اندازه و ماهیت پرونده ها با یکدیگر متفاوت است.

در همین دوره، ۱۸ پروژه و پرونده سنواتی نیز تعیین تکلیف شده اند. نتیجه این اقدامات، بازگشت بیش از ۱۱۰ هزار میلیارد تومان سرمایه متوقف شده به چرخه سرمایه گذاری عنوان شده است. این عدد شاید مهم تر از مساحت زمین های آزاد شده باشد. زیرا ارزش اقتصادی یک زمین زمانی بالفعل می شود که بتواند به ساختمان، هتل، مرکز تجاری، زیرساخت یا فعالیت اقتصادی تبدیل شود. زمین بدون پروژه، ثروت بالقوه است؛ پروژه ای که متوقف مانده، سرمایه ای است که هزینه فرصت ایجاد می کند.

سرمایه ای که سال ها منتظر تصمیم مانده بود

سرمایه متوقف شده یکی از دشوارترین انواع اتلاف اقتصادی است. برخلاف کارخانه ای که تولید نمی کند یا فروشگاهی که تعطیل است، سرمایه منجمد شده گاهی حتی در آمارهای روزمره نیز دیده نمی شود. ممکن است یک قرارداد سال هادگیر اختلاف حقوقی باشد، یک پروژه

از بازپس گیری ۱۱۰ هکتار تا تعیین تکلیف ۴۱۱ هکتار؛ کارنامه ۲۰ ماهه کیش نشان می دهد بخش قابل توجهی از سرمایه در این جزیره نه در حساب های بانکی، بلکه در زمین ها و پروژه های متوقف شده قفل شده بود

بازگشت ۴۱۱ هکتار دارایی به منطقه آزاد کیش



به دلیل تغییر شرایط اقتصادی متوقف شود یا یک قطعه زمین به علت اختلاف درباره نحوه واگذاری و بهره برداری عملاً از چرخه توسعه خارج بماند.

در کیش، تلاش برای تعیین تکلیف این پرونده ها در ۲۰ ماه گذشته در چنین زمینه ای قابل ارزیابی است؛ بازگرداندن دارایی های موجود به جای خلق دارایی های جدید.

این رویکرد از نظر اقتصادی یک مزیت دارد. ایجاد یک پروژه جدید معمولاً به زمین، مجوز، تأمین مالی و زمان نیاز دارد؛ اما فعال کردن پروژه ای که بخش مهمی از این مراحل را پشت سر گذاشته، در بسیاری از موارد می تواند هزینه و زمان کمتری داشته باشد. البته میان «تعیین تکلیف» و «بهره برداری» فاصله مهمی وجود دارد. ارزش واقعی این اقدامات زمانی آشکار می شود که زمین های آزاد شده به پروژه های فعال و پروژه های فعال به فعالیت اقتصادی پایدار تبدیل شوند.

۶۶۴ هزار مترمربع، خط دیگری در نقشه دارایی های عمومی

در کنار پرونده های سرمایه گذاری، طی این دوره بیش از ۶۶۴ هزار مترمربع از اراضی ملی نیز رفع تصرف شده است. این رقم معادل حدود ۶۶.۴ هکتار است؛ مساحتی که در مقیاس جغرافیایی کیش قابل توجه است. اهمیت این بخش از عملکرد، در ماهیت متفاوت آن با پرونده های

سرمایه گذاری است. در اینجا موضوع صرفاً بازگرداندن سرمایه به چرخه اقتصاد نیست؛ مسئله اصلی سیانیت از دارایی عمومی است. زمین ملی، برخلاف یک دارایی خصوصی، متعلق به یک فرد یا مجموعه مشخص نیست. بنابراین هرگونه تصرف غیرقانونی با بهره برداری خارج از چارچوب آن، در نهایت به کاهش دارایی عمومی منجر می شود. از این منظر، تعیین تکلیف زمین ها و رفع تصرف از اراضی ملی دو روی یک سیاست واحد هستند؛ جلوگیری از خروج دارایی های عمومی از چرخه مدیریت و استفاده قانونی از آنها.

۹۸ هزار میلیارد تومان قرارداد جدید

اما داستان کیش در ۲۰ ماه گذشته فقط درباره بازگرداندن دارایی های قدیمی نیست. بر اساس آمار اعلام شده، در همین بازه زمانی حدود ۹۸ هزار میلیارد تومان قرارداد سرمایه گذاری منعقد شده است. این رقم در کنار ۱۱۰ هزار میلیارد تومان سرمایه متوقف شده ای که به چرخه سرمایه گذاری بازگشته، تصویر متفاوتی از مسیر اقتصادی جزیره ارائه می دهد: یک بخش از سیاست، آزادسازی ظرفیت های قدیمی بوده و بخش دیگر، جذب سرمایه برای ایجاد فعالیت های جدید. اگر این دو رقم را صرفاً در کنار یکدیگر قرار دهیم، با بیش از ۲۰۸ هزار میلیارد تومان سرمایه مرتبط با بازگشت یا ایجاد ظرفیت سرمایه گذاری

گزارش کوتاه

پارس جنوبی در کمبود سرمایه



نادیده گرفتن نیاز صنعت به فناوری و سرمایه خارجی شود. توسعه میادین عظیم گازی با منابع محدود داخلی، در بلندمدت فشار بیشتری بر بودجه و توان شرکت های ایرانی وارد خواهد کرد.

مشکل قدیمی پارس جنوبی همچنان پابرجاست: سرمایه گذاری. میدان برای حفظ تولید فعلی و جبران افت فشار آینده به پروژه های جدید نیاز دارد؛ پروژه هایی که میلیاردها دلار منابع می خواهند. در شرایط تحریم و محدودیت دسترسی به منابع مالی بین المللی، تأمین این سرمایه به یکی از جدی ترین چالش های صنعت نفت و گاز تبدیل شده است.

در چنین شرایطی، افزایش تولید کوتاه مدت نباید دولت را از مسئله اصلی منحرف کند. اگر سرمایه گذاری در نگهداشت تولید به تأخیر بیفتد، ممکن است کشور در سال های آینده با کاهش ظرفیت تولید گاز و تشدید ناترازی مواجه شود.

بنابراین نمی توان با تکیه بر افزایش تولید یک یا چند چاه، از کنار مسئله فرسودگی وافت فشار میدان عبور کرد. یکی از مهم ترین اخبار اخیر، ادامه عملیات بازسازی پالایشگاه های آسیب دیده پارس جنوبی است. گزارش ها از آسیب دیدن چند پالایشگاه و تلاش برای بازگرداندن ظرفیت تولید حکایت دارد. در فاز ۱۴ نیز اعلام شده حدود ۷۰ درصد ظرفیت آسیب دیده احیا شده و قرار است بخش باقی مانده تا پایان سال ۱۴۰۵ به مدار بازگردد.

این وضعیت یک واقعیت مهم را یادآوری می کند: امنیت انرژی فقط به میزان گاز موجود در مخزن وابسته نیست؛ تأسیسات فرآورش، خطوط انتقال، سکوها و پالایشگاه ها نیز باید در برابر بحران های امنیتی و عملیاتی مقاوم باشند.

از طرف دیگر، تأکید بر استفاده از توان داخلی برای بازسازی، اگرچه ضروری است، اما نباید بهانه ای برای

تجارت جهان پارس جنوبی در روزهایی که کشور بیش از همیشه به گاز و درآمد ارزی نیاز دارد، هم زمان با افزایش تولید در برخی فازها، با چالش بازسازی، افت فشار مخزن، محدودیت سرمایه گذاری و آسیب پذیری زیرساخت ها روبه روست؛ مسائلی که نشان می دهد افزایش مقطعی تولید، جای برنامه بلندمدت را نگرفته است. میدان مشترک پارس جنوبی همچنان مهم ترین ستون تولید گاز ایران است، اما اخبار روزهای اخیر تصویری دوگانه از وضعیت این میدان ارائه می کند؛ از یک سو فاز ۱۱ به سمت افزایش تولید حرکت کرده و از سوی دیگر بخشی از زیرساخت های بالایی میدان درگیر بازسازی و جبران خسارت است. بر اساس گزارش های منتشرشده، تولید موقعیت B در فاز ۱۱ از حدود ۴۰۰ میلیون فوت مکعب در روز به بیش از ۹۱۵ میلیون فوت مکعب رسیده و قرار است با اتصال چاه دوازدهم، تولید به حدود یک میلیارد فوت مکعب در روز برسد.

این رشد تولید بدون تردید خبر مثبتی برای صنعت گاز است، اما مسئله اصلی اینجاست که آیا چنین افزایش هایی می تواند مشکل ساختاری پارس جنوبی را حل کند؟ پاسخ چندان امیدوارکننده نیست. میدان مشترک با قطر در سال های اخیر به مرحله ای رسیده که نگهداشت تولید، نیازمند سرمایه گذاری سنگین، حفاری مستمر و استفاده از تجهیزات پیشرفته است.

لامرد؛ توسعه صنعتی و سایه کمبودها



کم برخوردار منجر شود.

یکی از مهم ترین نگرانی ها، تأمین پایدار آب است. هم زمان با توسعه صنایع، پروژه های جدید برای تقویت زیرساخت آب شیرین کن منطقه ویژه در حال اجراست. این موضوع نشان می دهد مسئله آب دیگر یک دغدغه فرعی نیست، بلکه مستقیماً با آینده سرمایه گذاری صنعتی لامرد ارتباط دارد.

در سطح شهرستان نیز احیای قنات «ابوحنا» با اعتبار هفت میلیارد ریال آغاز شده است؛ اقدامی که اگرچه برای کشاورزی منطقه اهمیت دارد، اما در مقایسه با مقیاس سرمایه گذاری های صنعتی، تصویری روشن از دوگانگی توسعه در لامرد ارائه می دهد: یک سو صنایع میلیاردری و سوی دیگر تلاش برای حفظ منابع سنتی آب کشاورزی.

از سوی دیگر، توسعه انرژی نیز همچنان یک مطالبه اساسی است. نیروگاه ها و طرح های تأمین برق برای پشتیبانی از صنایع انرژی بر در دستور کار قرار دارند، اما هرگونه تأخیر

تجارت جهان لامرد در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز توجه اقتصادی فارس قرار گرفته؛ از افتتاح پروژه های منطقه ویژه اقتصادی و وعده سرمایه گذاری های جدید تا مسئله آب، انرژی و زیرساخت هایی که همچنان می تواند سرعت توسعه این قطب صنعتی را محدود کند.

لامرد در حالی به عنوان یکی از مهم ترین کانون های صنعتی جنوب کشور معرفی می شود که فاصله میان «ظرفیت های روی کاغذ» و «زیرساخت های واقعی» همچنان یکی از چالش های اصلی این شهرستان است. منطقه ویژه اقتصادی لامرد طی سال های گذشته با هدف توسعه صنایع آلومینیوم، فولاد، پتروشیمی و جلوگیری از خام فروشی شکل گرفته و اکنون بخش مهمی از برنامه صنعتی جنوب فارس به این منطقه گره خورده است.

در تازه ترین تحولات، ۱۱ پروژه عمرانی در منطقه ویژه اقتصادی لامرد با ارزش بیش از ۲ هزار میلیارد تومان افتتاح شده و مسئولان از بهره برداری پروژه های دیگری با ارزش حدود ۳.۵ هزار میلیارد تومان تا پایان سال ۱۴۰۵ خبر داده اند. همچنین طی سال گذشته حدود هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان منابع برای پروژه های عمرانی و زیرساختی منطقه هزینه شده است.

اما پرسش اصلی اینجاست که آیا تزریق منابع مالی به تنهایی می تواند لامرد را به یک قطب پایدار صنعتی تبدیل کند؟ تجربه سال های گذشته نشان داده توسعه کارخانه ها بدون توسعه هم زمان آب، برق، حمل و نقل و خدمات شهری، می تواند به ایجاد یک صنعت بزرگ در کنار یک شهر

غرفه‌ها برپا می‌شوند، بروشورها روی میز قرار می‌گیرند، بسته‌های سرمایه‌گذاری به زبان انگلیسی و چینی معرفی می‌شوند و مدیران مناطق آزاد در کنار هیأت‌های تجاری عکس یادگاری می‌گیرند. چندروز بعد، نمایشگاه تمام می‌شود و هیأت‌ها به ایران بازمی‌گردند. اما پرسش اصلی تازه از همان زمان آغاز می‌شود: از این حضور چه چیزی باقی می‌ماند؟

حضور مناطق آزاد ایران در نمایشگاه‌های اقتصادی چین در نگاه نخست منطقی به نظر می‌رسد. چین یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان، یکی از مهم‌ترین مراکز تجارت بین‌المللی و برای ایران یکی از معدود بازارهای بزرگ قابل دسترس است. در سال‌های گذشته نیز مناطق آزاد ایران در رویدادهایی مانند نمایشگاه سرمایه‌گذاری و تجارت چین، CIFT، حضور داشته‌اند و بسته‌های سرمایه‌گذاری و ظرفیت‌های خود را معرفی کرده‌اند. در یکی از این رویدادها، پاو یون ایران با مشارکت هفت منطقه آزاد کشور در شیانم برپا شد. اگر نمایشگاه را به عنوان یک ابزار بازاریابی ببینیم، طبیعی است که حضور در آن بخشی از هزینه ورود به بازار باشد. اما اگر قرار باشد نمایشگاه به عنوان ابزار جذب سرمایه، توسعه صادرات و اتصال مناطق آزاد ایران به زنجیره‌های تولید و تجارت چین معرفی شود، دیگر تعداد جلسات، عکس‌ها، تفاهم‌نامه‌ها یا بازدیدکنندگان غرقه نمی‌تواند معیار کافی باشد.

معیار باید جای دیگری باشد: قرارداد‌های اجرایی، سرمایه واردشده، صادرات پایدار، شرکت‌های چینی مستقرشده و پروژه‌هایی که پس از نمایشگاه واقعاً روی زمین آغاز شده‌اند.

❖ مشکل از جایی آغاز می‌شود که «حضور» با «دستاورد» اشتباه گرفته شود

نمایشگاه ذاتاً یک رویداد ارتباطی است. شرکت‌ها در آن حضور پیدا می‌کنند تا دیده شوند، مشتری پیدا کنند، بازار را بسنجند و شبکه ارتباطی بسازند. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت هر سفر نمایشگاهی بلافاصله به میلیارد دلار سرمایه‌گذاری منجر شود.

اما برای سازمانی که مأموریتش توسعه اقتصادی یک منطقه است، حضور نمایشگاهی باید بخشی از یک زنجیره مشخص باشد:

اگر این زنجیره در جایی متوقف شود، نمایشگاه به تدریج از ابزار توسعه اقتصادی به ابزار روابط عمومی تبدیل می‌شود؛ حتی اگر نیت برگزارکنندگان کاملاً اقتصادی باشد.

این تمایز اهمیت زیادی دارد، زیرا هزینه یک سفر خارجی، اجاره غرفه، طراحی پاو یون، اعزام مدیران و کارشناسان و فرصت زمانی صرف‌شده را نمی‌توان با تعداد عکس‌ها یا تعداد جلسات برگزارشده سنجید.

پرسش دقیق‌تر این است که از هر ۱۰ مذاکره نمایشگاهی، چند مذاکره به قرارداد و از هر ۱۰ قرارداد، چند مورد به سرمایه‌گذاری واقعی تبدیل شده است؟ تناقض جالب ماجرا اینجاست که ایران برای معرفی مناطق آزاد خود به چین می‌رود، در حالی که خود چین یکی از موفق‌ترین تجربه‌های استفاده از مناطق اقتصادی برای جذب سرمایه، توسعه صادرات و اصلاحات اقتصادی را در اختیار دارد.

مناطق ویژه اقتصادی چین در ابتدا با مأموریت مشخصی شکل گرفتند: جذب سرمایه خارجی، توسعه صنایع صادرات‌محور، انتقال

حضور مکرر مناطق آزاد ایران در نمایشگاه‌های چین، از شیانم تا دیگر رویدادهای تجاری، یک پرسش ساده اما مهم را پیش می‌کشد: بعد از پایان نمایشگاه، چه چیزی واقعاً به اقتصاد مناطق بازمی‌گردد؟

مناطق آزاد ایران در چین؛ ویت‌ترین دیپلماسی اقتصادی یا سکوی واقعی صادرات؟



عملاً بیشتر شبیه یک بروشور است تا یک فرصت سرمایه‌گذاری. این مسئله زمانی مهم‌تر می‌شود که بدانیم حتی در چین نیز مناطق اقتصادی بر اساس مأموریت‌های تخصصی و زیرساخت‌های مشخص طراحی شده‌اند. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس درباره تجربه چین، نبود مأموریت روشن، ضعف زیرساخت و تداخل نهادی را از جمله چالش‌های مناطق آزاد ایران برمی‌شمارد.

بنابراین شاید یکی از پرسش‌های اساسی برای مناطق آزاد ایران این نباشد که «در کدام نمایشگاه شرکت کنیم؟» بلکه این باشد که با چه محصولی وارد نمایشگاه شویم؟

❖ چین، بازار بزرگی است؛ اما بازار آسانی نیست

هیچ نمایشگاهی به تنهایی نمی‌تواند مشکل صادرات را حل کند. چین بازار بزرگی با رقابت شدید، زنجیره‌های تأمین پیچیده و استانداردهای خاص خود است. ورود به این بازار نیازمند شناخت دقیق محصول، قیمت، بسته‌بندی، استاندارد، لجستیک، کانال توزیع و شریک تجاری است. برای همین، اگر هدف مناطق آزاد از حضور در چین توسعه صادرات است، شاید حضور عمومی هفت منطقه در یک پاو یون مشترک کافی نباشد. هر منطقه باید بتواند یک سؤال مشخص را پاسخ دهد:

چه کالایی را می‌خواهد به چین بفروشد؟ نه «چه ظرفیتی دارد»، بلکه

گزارش کوتاه

سیستان زیر فشار بحران‌های تکراری



سیستان و بلوچستان و کرمان نیز در دستور کار قرار گرفته است. افزایش سهمیه می‌تواند بخشی از فشار موجود بر مردم استان را کاهش دهد، اما پرسش اساسی همچنان باقی است: چرا مدیریت مصرف و مقابله با قاچاق سوخت باید تا این اندازه مستقیماً بر زندگی روزمره مردم اثر بگذارد؟

سیستان و بلوچستان به دلیل موقعیت مرزی و شرایط اقتصادی خاص خود نیازمند سیاست‌گذاری متفاوت است؛ سیاستی که هم با قاچاق مقابله کند و هم هزینه آن را بر دوش شهروندانی نگذارد که برای رفت‌وآمد و تأمین معیشت به سوخت وابسته‌اند. در مقابل این چالش‌ها، مسئولان بر توسعه

آموزش و افزایش ظرفیت‌های انسانی استان تأکید دارند و ساخت مدرسه و ارتقای کیفیت آموزشی را از محورهای توسعه آینده سیستان و بلوچستان عنوان کرده‌اند.

همچنان پایرجاست. برای سیستان و بلوچستان برنامه‌های مدیریت بار و خاموشی منتشر شده و شهرهایی مانند زاهدان و زابل همچنان با محدودیت‌های تأمین برق مواجه‌اند.

این وضعیت برای استانی که در تابستان با گرمای شدید مواجه است، تنها یک مشکل رفاهی نیست؛ خاموشی می‌تواند فعالیت واحدهای تولیدی، کسب‌وکارها، خدمات عمومی و حتی دسترسی مردم به آب و ارتباطات را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین نمی‌توان هر قطعی برق را صرفاً با عنوان «مدیریت مصرف» توضیح داد و از ضرورت سرمایه‌گذاری در شبکه و تولید برق عبور کرد.

در حوزه سوخت نیز تصمیم‌های تازه‌ای اتخاذ شده است. سهمیه ماهانه سوخت خودروها در استان از ابتدای شهریور به ۱۶۰ لیتر افزایش یافته است. هم‌زمان، طرح جمع‌آوری کارت‌های آزاد جایگاه‌ها در

گزارش کوتاه

پارسیان؛ وعده توسعه در سایه تأخیر



که توسعه منطقه هنوز با موانع جدی روبه‌روست و صرفاً با اعلام پروژه‌های جدید نمی‌توان این موانع را برطرف کرد. نکته مهم دیگر، سهم مردم منطقه از این توسعه است. اگر قرار باشد میلیارد‌ها تومان برای زیرساخت هزینه شود اما نتیجه نهایی صرفاً ایجاد ظرفیت برای صنایع بزرگ باشد، بدون آنکه اشتغال پایدار، خدمات عمومی و رونق کسب‌وکارهای محلی تقویت شود، نمی‌توان از توسعه متوازن سخن گفت.

پارسیان امروز بیش از هر چیز به کارنامه اجرایی نیاز دارد؛ کارنامه‌ای که در آن میزان سرمایه‌گذاری محقق شده، پروژه‌های به بهره‌برداری رسیده، فرصت‌های شغلی ایجادشده و سهم اقتصاد محلی به‌صورت شفاف مشخص باشد. در غیر این صورت، تکرار تیرهای بزرگ درباره آینده صنعتی پارسیان، تنها فاصله میان «پارسیان وعده داده‌شده» و «پارسیان موجود» را بیشتر خواهد کرد.

تعریف‌شده هنوز در مرحله بلاتکلیفی قرار دارند. از سوی دیگر، بندر منطقه ویژه اقتصادی پارسیان نشانه‌هایی از افزایش فعالیت تجاری بروز داده است. تخلیه چهار هزار و ۴۰۰ تن بلوک آند برای نخستین بار در این بندر، یک‌کورد عملیاتی محسوب می‌شود و می‌تواند نشانه‌ای از حرکت تدریجی بندر به سمت ایفای نقش جدی‌تر در زنجیره صنایع معدنی و فلزی باشد.

با این حال، نباید یک عملیات موفق بندری را با توسعه پایدار منطقه یکی دانست. پارسیان زمانی می‌تواند به یک قطب صنعتی واقعی تبدیل شود که سرمایه‌گذاری‌ها از مرحله خبر و تفاهم عبور کرده و به تولید، اشتغال و ارزش افزوده محلی برسند.

حتی مسئولان استانی نیز بر ضرورت حمایت همه‌جانبه از توسعه پارسیان تأکید کرده‌اند. این تأکید، در کنار اختصاص اعتبار جدید، نشان می‌دهد

تجارت جهانی گزارش می دهد

انزلی در مسیر رونق اقتصادی



است؛ موضوعی که نشان می دهد سیاست گذاری محلی نیز بیش از گذشته بر ترکیب اقتصاد دریا و گردشگری متمرکز شده است.

انزلی از معدود شهرهای ایران است که همزمان از ظرفیت بندر، ساحل، تالاب، گردشگری، منطقه آزاد و موقعیت جغرافیایی مناسب برای ارتباط با بازارهای کشورهای حاشیه خزر برخوردار است. همین ترکیب، مزیتی است که بسیاری از شهرهای دیگر کشور فاقد آن هستند.

Anzali Port می تواند در کنار Anzali Free Zone Organization نقش محوری تری در این مدل توسعه ایفا کند؛ به ویژه اگر سیاست های تجاری، لجستیکی و گردشگری در یک مسیر مشترک حرکت کنند. اما توسعه انزلی بدون توجه به محیط زیست امکان پذیر نیست. تالاب انزلی یکی از مهم ترین سرمایه های طبیعی شهرستان محسوب می شود و هر طرح توسعه ای باید با حفاظت از این زیست بوم همراه باشد. خبر جمع آوری یک پل احداث شده در مسیر تصرف اراضی تالاب در روستای طالب آباد، نمونه ای از برخورد با تعرض به حريم منابع طبیعی است. این پل با دستور دادستان و همکاری دستگاه های مرتبط برچیده شد.

این اتفاق را می توان از زاویه ای مثبت نیز دید؛ چراکه توسعه پایدار زمانی معنا پیدا می کند که حفاظت از منابع طبیعی در کنار فعالیت اقتصادی قرار گیرد. انزلی برای جذب گردشگر و سرمایه گذار به همان

بندرانزلی در روزهای اخیر مجموعه ای از خبرهای اقتصادی، عمرانی، گردشگری و زیرساختی را به خود دیده است؛ از رشد عملکرد بندر کاسپین و افتتاح طرح های سرمایه گذاری تا توسعه روستاها و تأکید بر اقتصاد دریامحور؛ مجموعه ای از تحولات که می تواند جایگاه انزلی را در تجارت شمال کشور تقویت کند.

بندرانزلی در هفته نخست شهریورماه بار دیگر در مرکز توجه تحولات اقتصادی و عمرانی گیلان قرار گرفته است. تازه ترین اخبار از این شهرستان نشان می دهد که مسیر توسعه انزلی بیش از گذشته به سمت اقتصاد دریا، تجارت منطقه ای، گردشگری و تکمیل زیرساخت ها حرکت کرده است؛ مسیری که در صورت تداوم سرمایه گذاری و هماهنگی میان دستگاه های اجرایی می تواند ظرفیت های تاریخی این شهر بندری را به فرصت های اقتصادی پایدار تبدیل کند.

یکی از مهم ترین خبرهای روزهای اخیر، اعلام رشد عملکرد بندر کاسپین در دوره دولت چهاردهم است. بر اساس اعلام مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، عملکرد این بندر در این دوره دو برابر شده و حجم فعالیت های تخلیه و بارگیری نیز روندی صعودی داشته است. این اتفاق از آن جهت اهمیت دارد که بندر کاسپین صرفاً یک زیرساخت محلی نیست، بلکه بخشی از شبکه حمل و نقل و تجارت ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر و مسیرهای شمالی محسوب می شود. در واقع، هرچه ظرفیت بندر کاسپین بیشتر مورد استفاده قرار گیرد، امکان افزایش سهم گیلان از تجارت خارجی نیز بیشتر می شود. اتصال ظرفیت های بندری به منطقه آزاد انزلی، شبکه جاده ای و ریلی و بازار کشورهای شمالی می تواند انزلی را از یک مقصد صرفاً گردشگری به یک گره مهم اقتصادی در شمال ایران تبدیل کند.

در همین راستا، منطقه آزاد انزلی نیز در هفته دولت مجموعه ای از طرح های زیرساختی، سرمایه گذاری و عمرانی را به بهره برداری رسانده یا عملیات اجرایی آنها را آغاز کرده است. گزارش های منتشرشده از بهره برداری از پروژه هایی با سرمایه گذاری قابل توجه حکایت دارد و نشان می دهد که سرمایه گذاری در این محدوده همچنان یکی از محورهای اصلی توسعه منطقه است.

این روند زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کند که بدانیم توسعه بندر و منطقه آزاد می تواند برای کسب و کارهای محلی نیز اثر مستقیم داشته باشد. افزایش فعالیت های تجاری به معنای افزایش تقاضا برای حمل و نقل، خدمات، انبارداری، گردشگری، اقامت، رستوران ها و سایر خدمات شهری است. بنابراین اگر پیوند میان سرمایه گذاری های بزرگ و اقتصاد محلی به درستی شکل بگیرد، آثار رشد اقتصادی از محدوده بندار و مراکز تجاری فراتر خواهد رفت.

← اقتصاد دریا؛ مسیر آینده انزلی

فرماندار بندرانزلی نیز در تازه ترین اظهارات خود اقتصاد دریامحور، ظرفیت بندر و گردشگری پایدار را از محورهای اصلی توسعه شهرستان دانسته است. او بر حفظ و توسعه تأسیسات گردشگری تأکید کرده

گزارش کوتاه

مهران هنوز تا دروازه تجارت فاصله دارد



تجارت جهان

مهران در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز توجه قرار گرفته؛ از عبور بیش از چهار میلیون نفر از مرز در سال جاری تا تلاش برای ۲۴ ساعته شدن تجارت و توسعه منطقه آزاد. با این حال، تکرار وعده های زیرساختی بدون حل گره های قدیمی حمل و نقل، گمرک و سرمایه گذاری، نشان می دهد مهران هنوز با ظرفیت واقعی خود فاصله دارد.

مرز مهران امروز دیگر صرفاً یک گذرگاه برای تردد زائران نیست؛ این مرز به یکی از مهم ترین مسیرهای ارتباطی ایران و عراق تبدیل شده است. طبق آخرین آمار اعلام شده، بیش از چهار میلیون نفر در سال جاری از مرز مهران تردد کرده اند؛ رقمی که به تنهایی نشان می دهد این منطقه چه ظرفیت بزرگی برای توسعه اقتصادی، گردشگری و تجارت دارد.

با این حال، مسئله اصلی اینجاست که آیا زیرساخت های مهران متناسب با این حجم از تردد توسعه یافته اند؟ پاسخ هنوز چندان امیدوارکننده نیست. در تازه ترین برنامه ها، فعالیت ۲۴ ساعته گمرکات، ایجاد مسیرهای جدید، استقرار دو دستگاه ایکس ری در سمت عراق و تفکیک گمرکات مسافری و باری برای کاهش توقف کامیون ها در دستور کار قرار گرفته است.

این اقدامات اگرچه ضروری اند، اما بخشی از مشکلاتی را هدف می گیرند که سال هاست درباره آنها صحبت می شود. وقتی مرزی با چنین حجم ترددی هنوز

نیازمند طرح هایی برای کاهش گره های ترافیکی و افزایش ساعات فعالیت گمرک است، روشن می شود که توسعه مهران بیش از آنکه مشکل کمبود ظرفیت داشته باشد، با مشکل عقب ماندگی زیرساخت ها مواجه است.

از سوی دیگر، منطقه آزاد مهران نیز در مرحله ای قرار گرفته که انتظار می رود از شعار فاصله گرفته و وارد فاز عملیاتی شود. دریافت شناسه گمرکی برای منطقه آزاد مهران، گامی مهم در مسیر فعال تر شدن ظرفیت های اقتصادی آن محسوب می شود و همزمان سند توسعه این منطقه نیز تدوین شده است.

اما منطقه آزاد بدون شبکه حمل و نقل قدرتمند، لجستیک مدرن و دسترسی پایدار به بازارهای هدف، نمی تواند به موتور تجارت تبدیل شود. حتی مسئولان منطقه آزاد مهران نیز بر این نکته تأکید کرده اند که توسعه این منطقه بدون تکمیل زیرساخت های حمل و نقل و

تجارت امکان پذیر نیست و طرح راه آهن ایلام، مهران یکی از نیازهای جدی منطقه است. در کنار فرصت ها، مسئله قاچاق نیز همچنان یک هشدار جدی است. طبق گزارش گمرک، ارزش پرونده های کشف قاچاق در مرز مهران تا پایان مردادماه به حدود ۷۰ میلیارد تومان رسیده است. این رقم ضرورت تقویت نظارت و در عین حال ساده سازی فرآیندهای قانونی تجارت را نشان می دهد. مهران ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مهم ترین دروازه های تجاری ایران به عراق را دارد؛ اما تحقق این هدف با افتتاح پروژه های مقطعی و تکرار وعده ها ممکن نیست. اگر قرار است مرز مهران واقعاً به «دروازه شکوفایی» تبدیل شود، باید توسعه جاده، راه آهن، گمرک، لجستیک و سرمایه گذاری همزمان و با برنامه ای مشخص پیش برود. در غیر این صورت، فاصله میان ظرفیت واقعی مهران و عملکرد اقتصادی آن همچنان باقی خواهد ماند.

گزارش کوتاه

اینچه برون؛ ظرفیت بزرگ، بهره برداری کوچک



تجارت جهان

اینچه برون در شمال گلستان، یکی از مهم ترین دروازه های ایران به آسیای مرکزی است؛ اما فاصله میان ظرفیت های اعلام شده و عملکرد واقعی این مرز همچنان قابل توجه است و توسعه زیرساخت ها، رفع بروکراسی و فعال سازی تجارت مرزنشینان به مطالبه ای جدی تبدیل شده است.

تازه ترین اظهارات مسئولان راه آهن نشان می دهد ظرفیت فعلی دو مرز ریلی سرخس و اینچه برون مجموعاً حدود ۵ میلیون تن است و هدف گذاری شده این رقم تا پایان برنامه هفتم به بیش از ۱۰ میلیون تن برسد.

برای تحقق این هدف، توسعه خطوط، نوسازی تجهیزات و اصلاح رویه های عملیاتی ضروری اعلام شده است.

اما مسئله اینجاست که افزایش ظرفیت روی کاغذ، بدون تکمیل زیرساخت های مکمل، الزاماً به افزایش تجارت منجر نمی شود. اینچه برون برای تبدیل شدن به یک کریدور مؤثر، علاوه بر خط ریلی، به پایانه های استاندارد، جاده مناسب، خدمات گمرکی سریع و زنجیره لجستیکی منسجم نیاز دارد. منطقه آزاد اینچه برون در ماه های اخیر تلاش کرده جایگاه خود را در تجارت ایران با ترکمنستان و آسیای مرکزی تقویت کند. حتی سفیر ترکمنستان نیز در شهریورماه بر ظرفیت این منطقه برای توسعه همکاری های دوجانبه تأکید کرده است.

با این حال، فعالان اقتصادی همچنان بایک پرسش اساسی مواجه اند: چرا مرزی با چنین موقعیت جغرافیایی هنوز نتوانسته به سهم متناسب خود از تجارت منطقه ای برسد؟ بخشی از پاسخ را باید در کندی فرآیندهای

اداری، تعدد دستگاه های تصمیم گیر و ضعف هماهنگی میان نهادهای مستقر در مرز جست وجو کرد. حتی در سطح ملی نیز اتاق ایران بر ضرورت ایجاد مدیریت واحد مرزی با محوریت گمرک تأکید کرده است؛ مسئله ای که نشان می دهد تعدد مراکز تصمیم گیری یکی از چالش های جدی تجارت مرزی است. چالش فقط به حمل و نقل و سرمایه گذاری محدود نمی شود. تجارت چمدانی و فعالیت بازارچه مرزی اینچه برون نیز طی سال های گذشته آسیب دیده است. گزارش های منتشرشده از توقف تجارت چمدانی پس از شیوع کرونا و کاهش رونق بازارچه حکایت دارد.

این وضعیت در حالی است که توسعه مرز باید مستقیماً به اقتصاد مردم منطقه نیز متصل شود. اگر قرار باشد اینچه برون صرفاً محل عبور کالا باشد و ارزش افزوده، اشتغال و درآمد پایدار برای مرزنشینان ایجاد نکند، بخش مهمی از فلسفه توسعه مرزی نادیده

یکی دیگر از موضوعات مهم انزلی، حوزه درمان است. بر اساس اعلام بازرس کل گیلان، توسعه بیمارستان انزلی در دستور کار قرار گرفته و وعده افتتاح آن ظرف سه ماه آینده مطرح شده است. همچنین تأمین اعتبار بخش توسعه این مرکز درمانی مورد توجه قرار گرفته است.

تکمیل این پروژه می تواند یکی از نقاط مهم تحول خدمات عمومی در شهرستان باشد. انزلی در بسیاری از ایام سال با افزایش جمعیت شناور ناشی از حضور گردشگران مواجه است و همین مسئله ضرورت برخورداری از زیرساخت درمانی متناسب با جمعیت ثابت و متغیر شهر را افزایش می دهد.

انزلی از نظر گردشگری نیز همچنان ظرفیت قابل توجهی دارد. ساحل، تالاب، بندر، بازارها و منطقه آزاد مجموعه ای از جاذبه هایی هستند که می توانند یک زنجیره کامل گردشگری ایجاد کنند. Bandar Anzali و Bandar-e Anzali Beach Marsh بخشی از همین ظرفیت هستند. با این حال، آینده گردشگری انزلی نباید صرفاً بر افزایش تعداد مسافر استوار باشد. هدف اصلی باید افزایش مدت اقامت، افزایش هزینه کرد گردشگر در اقتصاد محلی و توسعه گردشگری چهار فصل باشد. در این صورت گردشگری از یک فعالیت فصلی به یک صنعت پایدار تبدیل خواهد شد.

در کنار گردشگری سنتی، ظرفیت های تجاری منطقه آزاد نیز می تواند به جذب گردشگران اقتصادی کمک کند. برگزاری نمایشگاه ها و رویدادهای تجاری در International Exhibitions & Convention Center of Anzali Free Zone نیز می تواند به افزایش رفت و آمد تجاری و معرفی ظرفیت های منطقه کمک کند.

← ضرورت حفظ شتاب توسعه

مجموع اخبار اخیر نشان می دهد انزلی در نقطه ای قرار گرفته که چند مسیر توسعه به یکدیگر رسیده اند: بندر و تجارت، منطقه آزاد، اقتصاد دریا، گردشگری، پروژه های عمرانی و زیرساخت های اجتماعی. رشد عملکرد بندر کاسپین، اجرای پروژه های سرمایه گذاری، توسعه روستاها و پیگیری پروژه درمانی، همگی نشانه هایی از حرکت سرمایه و منابع به سمت این شهرستان هستند.

با این حال، مرحله مهم تر از اجرای پروژه ها، تبدیل این سرمایه گذاری ها به اشتغال و رفاه پایدار برای مردم است. انزلی نباید صرفاً محل عبور کالا یا مقصد سفرهای کوتاه مدت باشد؛ هدف باید شکل گیری یک اقتصاد محلی قدرتمند باشد که از بندر و دریا تا گردشگری و خدمات را به یکدیگر متصل کند.

اگر توسعه زیرساخت های بندری با تکمیل شبکه حمل و نقل، حمایت از سرمایه گذاری، رونق گردشگری، حفاظت از تالاب و ارتقای خدمات عمومی همراه شود، انزلی می تواند در سال های پیش رو نقشی فراتر از یک شهر بندری در اقتصاد شمال ایران ایفا کند. نقطه قوت امروز انزلی، تعدد ظرفیت هاست؛ چالش اصلی نیز هماهنگ کردن همین ظرفیت ها در یک برنامه واحد توسعه است.

گرفته خواهد شد.

اینچه برون اکنون در شرایطی قرار دارد که هم زمان فرصت و تهدید را پیش روی خود می بیند. افزایش توجه به مسیرهای تجاری آسیای مرکزی، توسعه روابط ایران و ترکمنستان و تلاش برای افزایش ظرفیت ریلی می تواند این مرز را به یکی از محورهای مهم تجارت منطقه ای تبدیل کند.

اما تجربه سال های گذشته نشان داده صرف اعلام پروژه و هدف گذاری کافی نیست. اگر توسعه جاده، راه آهن، پایانه، گمرک و خدمات لجستیکی هم زمان پیش نرود، اینچه برون همچنان با فاصله ای جدی میان «ظرفیت بالقوه» و «عملکرد واقعی» مواجه خواهد بود.

اکنون مطالبه اصلی باید عبور از مرحله وعده و ورود به مرحله اجرا باشد؛ زیرا برای مرزی که می تواند مسیر تجارت ایران با آسیای مرکزی را کوتاه تر و کم هزینه تر کند، ادامه این فاصله به معنای از دست دادن فرصت های اقتصادی است.