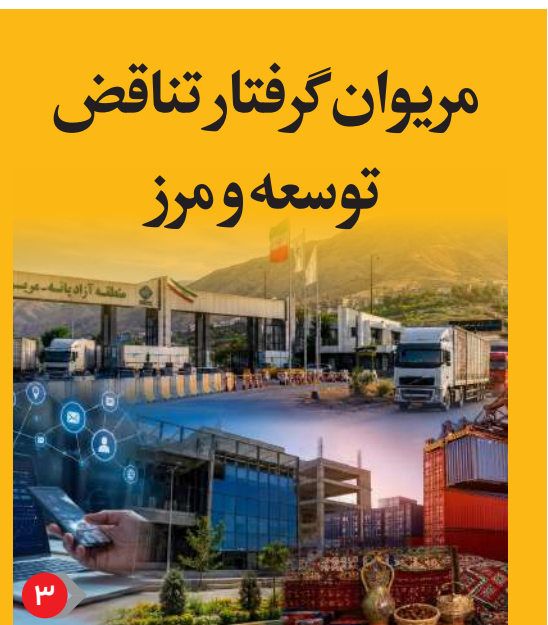


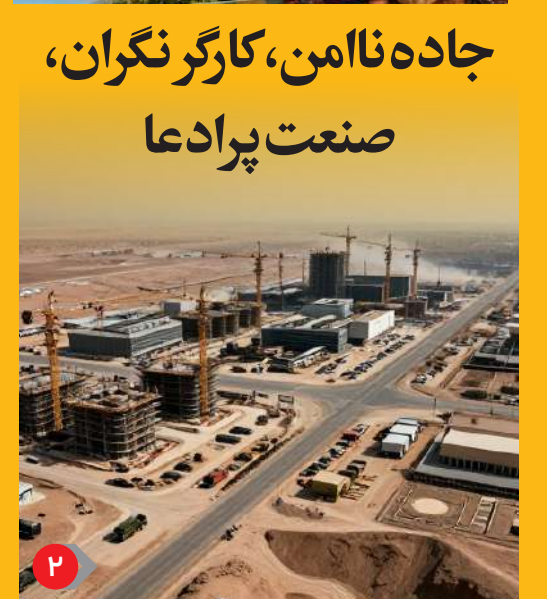


تهار سانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarteJahani.Com

09-09-2026

www.TejarteJahani.Com



بین الملل

کاتوویتسه میان توسعه و بحران

تجارت جهان کاتوویتسه در حال عبور از چهره سنتی یک شهر زغال سنگی به سمت شهری صنعتی، فناورانه و خدمات محور است، اما سرعت بالای پروژه های عمرانی و فشار ناشی از گذار انرژی همچنان چالش های جدی برای این شهر ایجاد کرده است.

کاتوویتسه، مرکز منطقه سیلزی لهستان، این روزها بیش از گذشته درگیر پروژه هایی است که قرار است تصویر آینده این شهر را بسازند؛ از توسعه حمل و نقل عمومی و زیرساخت های شهری گرفته تا تلاش برای تعریف نقش جدید منطقه در اقتصاد سبز و صنایع پیشرفته. با این حال، پشت این تصویر توسعه یافته، مسئله ای قدیمی همچنان پابرجاست: کاتوویتسه هنوز نتوانسته به طور کامل هزینه های اقتصادی و اجتماعی فاصله گرفتن از زغال سنگ را پشت سر بگذارد.

در تازه ترین تحولات شهری، از ۳۱ اوت مسیر خیابان میکوووسکا دوباره به صورت دوطرفه در دسترس خودروها قرار گرفته است. این تغییر بخشی از پروژه بزرگ بازسازی گره ریلی کاتوویتسه محسوب می شود؛ پروژه ای که سال ها موجب تغییرات گسترده در رفت و آمد شهری شده است. همزمان، شهرداری در حال بررسی ۱۴ پیشنهاد برای احداث خط تراموا در مسیر برینو تا کوستوشناست و پیشنهاد ۳۵۶.۸ میلیون زلوتی، متعلق به شرکت Budimex، پایین ترین قیمت ارائه شده بوده است.

اما پرسش مهم این است که آیا توسعه زیرساخت ها متناسب با نیاز واقعی شهر پیش می رود یا کاتوویتسه درگیر پروژه هایی شده که بخش قابل توجهی از منابع عمومی را برای سال ها درگیر خواهند کرد؟ تجربه بازسازی های گسترده حمل و نقل نشان می دهد که اجرای پروژه های بزرگ، اگر بدون زمان بندی دقیق و مدیریت پیامدهای ترافیکی انجام شود، می تواند به جای افزایش رفاه، فشار بیشتری بر زندگی روزمره شهروندان وارد کند.

از سوی دیگر، سایه زغال سنگ همچنان بر آینده اقتصادی کاتوویتسه سنگینی می کند. لهستان در مسیر کاهش وابستگی به زغال سنگ قرار گرفته و کاتوویتسه، به عنوان قلب تاریخی صنعت معدن سیلزی، یکی از مهم ترین مناطق این تحول است. گزارش رویترز نشان می دهد که لهستان در سال ۲۰۲۴ همچنان ۵۷ درصد برق خود را از زغال سنگ تولید کرده و گذار انرژی برای جوامع معدنی، صرفاً یک مسئله زیست محیطی نیست؛ بلکه مسئله اشتغال، درآمد و آینده اجتماعی شهرها نیز هست.

در همین راستا، کاتوویتسه قرار است از ۱۱ تا ۹ سپتامبر میزبان FutureMining Forum & Expo باشد؛ رویدادی که موضوعاتی مانند آینده معدن، مواد معدنی حیاتی و تحول صنعتی را بررسی می کند. برگزاری چنین رویدادی نشان می دهد که حتی در دوران گذار انرژی نیز معدن از معادلات اقتصادی منطقه حذف نشده، بلکه قرار است نقش آن تغییر کند.

به عبارت دیگر

معدن برای یزد؛ هزینه برای مردم

تجارت جهان حیاتی منابع آب، تنوع زیستی و زیست بوم استان دانسته و بر ضرورت حفاظت از آن تأکید کرده است. این هشدار رانمی توان جدا از الگوی توسعه صنعتی یزد دید؛

الگوی که اگر بدون توجه به ظرفیت آبی و زیست محیطی ادامه پیدا کند، ممکن است در بلندمدت بخشی از مزیت های اقتصادی امروز را به هزینه های سنگین فرد تبدیل کند.

از سوی دیگر، مسئله توزیع منافع اقتصادی نیز همچنان محل انتقاد است. گزارش های اخیر درباره بازنگشتن سهم مردم استان از درآمدهای معدنی، پرسش مهمی را مطرح می کند: اگر استخراج منابع معدنی قرار است موتور توسعه یزد باشد، چرا آثار این ثروت در کیفیت زندگی عمومی و زیرساخت های استان به اندازه کافی دیده نمی شود؟

بحران اشتغال نیز این تناقض را آشکارتر کرده است. بر اساس تازه ترین آمار منتشر شده، بیکاری در میان تحصیل کرده های یزد افزایش یافته و این گروه ۶۳ درصد از کل بیکاران استان را تشکیل می دهند؛ سهم زنان تحصیل کرده از این جمع نیز ۷۱ درصد اعلام شده است. بنابراین صرف افزایش تعداد واحدهای صنعتی را نمی توان معادل توسعه پایدار و اشتغال با کیفیت دانست.

در حوزه مدیریت شهری نیز اقداماتی مانند آغاز عملیات نوسازی آسفالت میدان شهید باهنر دنبال می شود، اما مسئله اصلی یزد فراتر از پروژه های روزمره شهری است. استان به تصمیم هایی نیاز دارد که میان صنعت، آب، محیط زیست، اشتغال و عدالت منطقه ای توازن ایجاد کند.

یزد همچنان میان ظرفیت بالای صنعتی و معدنی، بحران آب و بیکاری تحویل گرفته شده است. استاندار یزد از رابزنی برای تقویت دیپلماسی اقتصادی و جذب سرمایه گذاری خارجی خبر داده و ظرفیت های صنعتی، معدنی و تاریخی استان را مزیت مهمی برای توسعه دانسته است. اما در کنار این وعده ها، واقعیت های اقتصادی استان تصویر پیچیده تری ارائه می کند.

یزد اکنون هزاران واحد صنعتی و معدنی دارد و طبق آمار اعلام شده، ۳ هزار و ۶۸۹ پروانه بهره برداری صنعتی در استان صادر شده است. این حجم از فعالیت اقتصادی در شرایطی اتفاق می افتد که یزد یکی از مناطق کم آب کشور است و فشار صنایع بر منابع طبیعی، به یکی از جدی ترین چالش های توسعه استان تبدیل شده است.

در همین روزها، هشدارهای محیط زیستی درباره شیرکوه نیز پررنگ تر شده است. مدیرکل حفاظت محیط زیست یزد، شیرکوه را یکی از پایه های

یادداشت روز

ترانزیت ایران؛ فرصت یا شعار؟

نرگس گودرزی پذیرش و کاهش فعالیت مرز میرجاوه باعث ایجاد صف کامیون ها شده و حتی اجرای نوبت دهی مجازی را ضروری کرده است. این اتفاقات یک واقعیت مهم را آشکار می کند:

ترانزیت فقط ساخت جاده، راه آهن یا بندر نیست. اگر اسناد، گمرک، ناوگان، پایانه، انبار، بیمه و نظام پرداخت هماهنگ نباشند، حتی بهترین موقعیت جغرافیایی نیز به مزیت اقتصادی تبدیل نمی شود.

در کریدور شمال - جنوب نیز تحرکات ادامه دارد. ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان بر توسعه مسیرریلی و پایانه آستارا تمرکز کرده اند

و روند ساخت پایانه آستارا نیز در ماه های اخیر مورد بررسی قرار گرفته است. از سوی دیگر، ایران توسعه شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب را نیز دنبال می کند. مشکل اینجاست که کشورهای رقیب صرفاً منتظر تکمیل پروژه های ایران نمی مانند. سرمایه گذاری در بنادر، راه آهن، پایانه های مرزی و دیجیتالی سازی اسناد در کشورهای منطقه با سرعت ادامه دارد. بنابراین مزیت جغرافیایی ایران یک «امتیاز دائمی» نیست؛ اگر هزینه، زمان و ریسک عبور از ایران بالا باشد، صاحبان کالا مسیر دیگری را انتخاب خواهند کرد.

از سوی دیگر، افزایش هزینه های حمل و نقل و فشار نوسانات ارزی، حاشیه سود فعالان این بخش را تحت فشار گذاشته است. گزارش های اخیر نیز از اثر مستقیم تغییرات ارزی بر هزینه تمام شده حمل و نقل جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی حکایت دارد.

در چنین شرایطی، سیاست گذار نمی تواند صرفاً با اعلام هدف های بزرگ ترانزیتی، انتظار جهش داشته باشد. ایران به یک نقشه راه یکپارچه نیاز دارد؛ نقشه ای که در آن مرز، بندر، راه آهن، جاده، گمرک، انبار و سامانه های دیجیتالی یک زنجیره واحد باشند.

در چنین شرایطی، سیاست گذار نمی تواند صرفاً با اعلام هدف های بزرگ ترانزیتی، انتظار جهش داشته باشد. ایران به یک نقشه راه یکپارچه نیاز دارد؛ نقشه ای که در آن مرز، بندر، راه آهن، جاده، گمرک، انبار و سامانه های دیجیتالی یک زنجیره واحد باشند.

در چنین شرایطی، سیاست گذار نمی تواند صرفاً با اعلام هدف های بزرگ ترانزیتی، انتظار جهش داشته باشد. ایران به یک نقشه راه یکپارچه نیاز دارد؛ نقشه ای که در آن مرز، بندر، راه آهن، جاده، گمرک، انبار و سامانه های دیجیتالی یک زنجیره واحد باشند.

در چنین شرایطی، سیاست گذار نمی تواند صرفاً با اعلام هدف های بزرگ ترانزیتی، انتظار جهش داشته باشد. ایران به یک نقشه راه یکپارچه نیاز دارد؛ نقشه ای که در آن مرز، بندر، راه آهن، جاده، گمرک، انبار و سامانه های دیجیتالی یک زنجیره واحد باشند.

در چنین شرایطی، سیاست گذار نمی تواند صرفاً با اعلام هدف های بزرگ ترانزیتی، انتظار جهش داشته باشد. ایران به یک نقشه راه یکپارچه نیاز دارد؛ نقشه ای که در آن مرز، بندر، راه آهن، جاده، گمرک، انبار و سامانه های دیجیتالی یک زنجیره واحد باشند.

تجارت جهانی از جدیدترین تحریم های آمریکا گزارش می دهد؛

تحریم کیش ایر و قشم ایر



بیشتری برای ادامه فعالیت خواهد داشت.در نهایت، این هزینه‌ها می‌توانند به مسافر منتقل شوند.

قشم نیزوضعیت چندان متفاوتی ندارد. این جزیره طی سال‌های گذشته تلاش کرده است از یک مقصد صرفاً گردشگری فاصله بگیرد و در کنار گردشگری، به عنوان یک مرکز تجاری، صنعتی ولجستیکی نیز نقش ایفا کند. اما چنین نقشی بدون شبکه حمل و نقل پایدار امکان پذیر نیست ، قشم البته نسبت به کیش از گزینه‌های بیشتری مانند حمل و نقل دریایی و زمینی برخوردار است، اما برای جذب گردشگر، سرمایه‌گذار و فعال اقتصادی از نقاط دورتر، همچنان به ارتباط هوایی نیاز دارد.

تحریم‌ها وارد مرحله تازه‌ای شده‌اند

شایدمهم‌ترین نکته‌دراقدام اخیرآمریکا فقط تعداد۲۷ایرلاین‌تحریم‌شده نباشد؛ بلکه گستردگی شبکه‌ای باشد که واشنگتن تلاش می‌کند هدف قرار دهد. در سال‌های گذشته، نام شرکت‌هایی مانند ماهان ایر بیش از دیگران در تحریم‌های صنعت هوایی ایران مطرح بود. اما در اقدام جدید، دامنه تحریم‌ها گسترده‌تر شده و شرکت‌های مختلف هواپیمایی را دربر گرفته است.همزمان، وزارت خزانه‌داری آمریکا چند شرکت خارجی را نیز به اتهام کمک به انتقال هواپیما و قطعات به ایران تحریم کرده و به

تجارت جهان **ترکس گودرزی- دبیر تحریریه**؛وزارت خزانه‌داری آمریکا با تحریم همزمان ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی از جمله کیش ایر، قشم ایر و فلای کیش، فشار تازه‌ای بر صنعت هوانوردی و اقتصاد وابسته به گردشگری و تجارت جزایر کیش و قشم وارد کرده است. این اقدام که در چارچوب عملیات «Economic Outcast» انجام شده، نه فقط پروازها، بلکه زنجیره تأمین قطعات، بیمه و همکاری‌های خارجی را هدف گرفته و می‌تواند هزینه «اتصال» این مناطق آزاد به اقتصاد منطقه‌ای را به تدریج افزایش دهد.

تحریم‌های تازه آمریکا علیه صنعت هوانوردی ایران، این بار فقط متوجه یک شرکت یا چند مسیر پروازی نیست. وزارت خزانه‌داری آمریکا در اطلاعیه‌ای که ۸ سپتامبر منتشر کرد، ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی را در فهرست تحریم‌های خود قرار داد؛ فهرستی که نام «کیش ایر»، «قشم ایر» و «فلای کیش» هم در آن دیده می‌شود. در نگاه اول، این اقدام را می‌توان ادامه همان سیاست آشنای تحریم صنعت هوایی ایران دانست؛ اما برای دو جزیره کیش و قشم، ماجرا ابعاد بزرگ‌تری دارد. هواپیما برای این جزایر فقط وسیله‌ای برای جابه‌جایی مسافر نیست؛ بخشی از زیرساخت اقتصادی آنهاست. گردشگری، تجارت، سرمایه‌گذاری و حتی رونق مراکز تجاری جزیره، تا حد زیادی به این وابستگی دارند که رفت‌وآمد به جزیره چقدر آسان، منظم و قابل پیش‌بینی باشد. وزارت خزانه‌داری آمریکا این اقدام را در چارچوب عملیات موسوم به «Economic Outcast» قرار داده و هدف آن را قطع منابع اقتصادی جمهوری اسلامی و شبکه‌های مرتبط با آن عنوان کرده است. واشنگتن مدعی است صنعت هوانوردی ایران علاوه بر جابه‌جایی مسافر، در انتقال تجهیزات، قطعات، کالا و نیروی انسانی نیز نقش دارد و به همین دلیل باید در معرض فشار تحریمی قرار گیرد.

اما اگر از زاویه کیش و قشم به ماجرا نگاه کنیم، موضوع کمی متفاوت است.

مسئله فقط یک ایرلاین نیست

کیش سال‌ها تلاش کرده است خود را به عنوان یک مقصد گردشگری و تجاری معرفی کند. بخش مهمی از این مدل اقتصادی بر حضور مسافر، سرمایه‌گذار و فعال اقتصادی از شهرهای مختلف ایران و کشورهای منطقه استوار است. در چنین اقتصادی، هتل بدون مسافر معنای چندانی ندارد. مرکز خرید بدون رفت‌وآمد رونق نمی‌گیرد و پروژه گردشگری بدون دسترسی مناسب، نمی‌تواند به ظرفیت واقعی خود برسد.

کیش ایر در این میان یکی از اجزای مهم شبکه حمل و نقل هوایی جزیره بوده است. تحریم این شرکت به این معنا نیست که پروازها لزوماً از فردای اعلام تحریم متوقف می‌شوند. اما فشار اصلی ممکن است جای دیگری خود را نشان دهد؛ در تأمین قطعات، تعمیر و نگهداری هواپیما، بیمه، تأمین مالی و همکاری با شرکت‌های خارجی. این هزینه‌ها به تدریج خود را در قیمت تمام‌شده پرواز و کیفیت خدمات نشان می‌دهند. هواپیمایی که قطعه مورد نیازش دیرتر تأمین شود، زمان بیشتری روی زمین می‌ماند. هواپیمایی که دسترسی دشوارتری به خدمات فنی داشته باشد، هزینه

گزارش کوتاه

جاده ناامن، کارگر نگران، صنعت پرادعا



بخشی از زنجیره تولید است. نمی‌توان از افزایش تولید فولاد و توسعه معدنی سخن گفت اما ایمنی مسیرهایی را که نیروی انسانی این صنایع از آن عبور می‌کند، در حاشیه قرار داد.

چالش دیگر سیرجان، منابع آب است. توسعه صنایع معدنی و فولادی در منطقه‌ای خشک، بدون برنامه جدی برای مصرف و بازچرخانی آب، می‌تواند در بلندمدت هزینه‌های سنگینی ایجاد کند. در همین راستا، پروژه‌های مرتبط با تصفیه و بازچرخانی پساب صنعتی در استان کرمان در حال توسعه است؛ از جمله طرحی که ظرفیت تصفیه و بازگرداندن ۲ هزار مترمکعب آب در روز به چرخه صنعت فولاد را هدف گرفته است.

این اقدامات مثبت‌اند، اما سؤال اصلی همچنان پابرجاست: آیا سرعت اجرای راهکارهای زیست‌محیطی با سرعت توسعه صنعتی سیرجان برابری می‌کند؟ از سوی دیگر، منطقه ویژه اقتصادی

تجارت جهان

سیرجان در حالی همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های معدنی و صنعتی کشور است که اخبار روزهای اخیر نشان می‌دهد توسعه صنعتی این شهرستان هنوز نتوانسته هم‌پای رشد معادن و کارخانه‌ها، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، امنیت شغلی و خدمات عمومی را ارتقا دهد.

سیرجان سال‌هاست با نام معدن، فولاد و گل‌گهر شناخته می‌شود؛ شهری که قرار بود ثروت حاصل از منابع معدنی، موتور توسعه پایدار منطقه باشد. اما اخبار روزهای اخیر بار دیگر فاصله میان «رشد صنعتی» و «توسعه متوازن» را آشکار کرده است. در تازه‌ترین مورد، اعتراض حدود ۱۱۵ کارگر با سابقه شرکت «محور گستر نصر» نسبت به انتقال محل کار به مهران یا جاسک، به یکی از مهم‌ترین مسائل کارگری سیرجان تبدیل شده است. کارگران نگران از دست دادن شغل یا ناچار شدن به مهاجرت هستند؛ مسئله‌ای که نشان می‌دهد اشتغال ایجادشده در اطراف صنایع بزرگ، لزوماً به معنای امنیت شغلی نیست.

هم‌زمان، مرگ یک کارگر جوان در مسیر ریلی و اعتراض فعالان کارگری نسبت به وضعیت جاده سیرجان - گل‌گهر، بار دیگر موضوع ایمنی راه‌های دسترسی به مراکز صنعتی را برجسته کرده است. فعالان کارگری خواستار بازسازی فوری و ایمن‌سازی این محور شده‌اند؛ مطالبه‌ای که پس از وقوع حادثه، بیش از همیشه جدی به نظر می‌رسد.

واقعیت این است که وقتی هزاران کارگر هر روز برای رسیدن به معادن و کارخانه‌ها در رفت‌وآمد هستند، جاده دسترسی به محل کار دیگر صرفاً یک پروژه عمرانی نیست؛

ارگ جدید بیم؛ تولید در تله موانع



یک خودرو نیست؛ مسئله، ساختاری است که در آن تولیدکننده با هزینه‌های فزاینده روبه‌روست، مصرف‌کننده توان خرید خود را از دست می‌دهد و میان این دو، سیاست‌های ارزی و قیمت‌گذاری دائماً تغییر می‌کند. ارگ جدید بیم ظرفیت تبدیل شدن به یک قطب بزرگ صنعتی و صادراتی را دارد. حتی فعالان اقتصادی بهم‌در ماه‌های اخیر نگاه ویژه‌ای به بازار افغانستان برای توسعه صادرات داشته‌اند. اما تحقق این ظرفیت، نیازمند ثبات تصمیم‌گیری و کاهش مداخلات و بروکراسی است.

در شرایط فعلی، مشکل ارگ جدید کمبود شعار برای حمایت از تولید نیست؛ مشکل، فاصله میان وعده حمایت و واقعیت میدان تولید است. اگر قرار است این منطقه به پیشران صنعتی شرق کشور تبدیل شود، باید به جای حل موردی پرونده‌ها، ریشه موانع ارزی، گمرکی، قیمت‌گذاری و اشتغال یک‌بار برای همیشه اصلاح شود. در غیر این صورت، حتی افزایش ظرفیت تولید نیز ممکن است تنها به افزایش ظرفیت تولید متوقف‌شده تبدیل شود.

محلی نیز بر اهمیت این مجموعه برای اشتغال منطقه تأکید کردند.

این موضوع نشان می‌دهد مشکل ارگ جدید صرفاً کمبود ظرفیت تولید نیست. بر اساس اظهارات مطرح‌شده، ظرفیت تولید خودرو در این منطقه می‌تواند در سال‌های آینده افزایش قابل توجهی پیدا کند و حتی به حدود ۵۰۰ هزار دستگاه برسد. اما افزایش ظرفیت روی کاغذ، زمانی ارزش اقتصادی دارد که مشکل تأمین ارز، واردات قطعات، قیمت‌گذاری و ترخیص کالا هم‌زمان حل شود. از سوی دیگر، نگرانی درباره اشتغال نیز جدی است. گزارش‌های اخیر از تعدیل نیرو در برخی شرکت‌های خودروسازی منطقه حکایت دارد؛ موضوعی که مسئولان شهرستان بیم نسبت به تبعات اقتصادی و اجتماعی آن هشدار داده‌اند. در همین فضای پرچالش، افزایش قیمت محصولات تولیدشده در ارگ جدید نیز خبرساز شده است. برای نمونه، قیمت جدید BAC Pro X۳ در شهر یور اعلام شد و جهش قابل توجهی نسبت به قیمت قبلی داشت. اینجا مسئله اصلی فقط افزایش قیمت

تجارت جهان

ارگ جدید بیم همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های خودروسازی کشور است، اما تداوم مشکلات ارزی، گمرکی، قیمت‌گذاری و حتی تعدیل نیرو نشان می‌دهد فاصله میان ظرفیت‌های این منطقه و واقعیت تولید، همچنان جدی است. منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بیم در سال‌های گذشته به یکی از مهم‌ترین مراکز صنعتی شرق کشور تبدیل شده و صنعت خودرو ستون اصلی فعالیت اقتصادی آن است. با این حال، اخبار ماه‌های اخیر بیش از آنکه از جهش تولید حکایت داشته باشد، تصویری از مجموعه‌ای می‌دهد که بخش قابل توجهی از انرژی خود را صرف عبور از موانع اداری، ارزی و گمرکی می‌کند. یکی از مهم‌ترین اتفاقات امسال، تعیین تکلیف حدود ۴۵۰۰ دستگاه خودروی توقیفی در این منطقه بود. این خودروها برای مدت طولانی درگیر فرایندهای اداری و قانونی بودند و ورود دستگاه‌های نظارتی سرانجام مسیر ترخیص آنها را باز کرد.

این اتفاق اگرچه می‌تواند به عرضه خودرو و کاهش فشار بر تولیدکنندگان کمک کند. اما یک پرسش اساسی را هم مطرح می‌کند: چرا خودرو تولیدشده باید به جای بازار، ماه‌ها در پارکینگ و انبار متوقف بماند؟ وقتی سرمایه، مواد اولیه و محصول نهایی همگی درگیر بروکراسی می‌شوند، هزینه نهایی این ناکارآمدی در نهایت به تولیدکننده و مصرف‌کننده منتقل خواهد شد.

در تیرماه نیز رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا با حضور در ارگ جدید بیم، مشکلات خودروسازان را بررسی کرد. از جمله مطالبات مطرح‌شده، رفع مشکلات ارزی و اصلاح نظام قیمت‌گذاری بود. مسئولان

گزارش کوتاه

تجارت جهانی گزارش می دهد

ارس؛ توسعه‌ای که از مرز فراتر می‌رود



منطقه آزاد ارس در روزهای اخیر با مجموعه‌ای از طرح‌های عمرانی، صنعتی و گردشگری و همچنین تعاملات اقتصادی با ارمنستان، وارد مرحله تازه‌ای از توسعه شده است؛ مسیری که می‌تواند جایگاه ارس را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجاری ایران به بازارهای منطقه تقویت کند.

منطقه آزاد ارس در تازه‌ترین تحولات خود بیش از آنکه صرفاً بر توسعه داخلی تمرکز کند، به دنبال تقویت نقش خود در اقتصاد منطقه‌ای است. همزمانی اجرای پروژه‌های جدید در جلفا با حضور فعال در بازار ارمنستان نشان می‌دهد سیاست توسعه ارس به سمت استفاده بیشتر از مزیت مرزی و ظرفیت همسایگی حرکت کرده است.

یکی از مهم‌ترین اتفاقات روزهای اخیر، حضور سازمان منطقه آزاد ارس در نمایشگاه بین‌المللی «ارمنستان اکسپو ۲۰۲۶» است؛ رویدادی که فرصت معرفی ظرفیت‌های صنعتی، تجاری، سرمایه‌گذاری و گردشگری ارس را در برابر فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران منطقه‌ای فراهم کرده است. پاپوین اختصاصی ارس در این نمایشگاه با استقبال مقام‌های دولتی، روسای اتاق‌های بازرگانی و فعالان اقتصادی همراه شده و از این منظر می‌تواند بستری برای شکل‌گیری همکاری‌های جدید باشد.

اهمیت این حضور زمانی بیشتر می‌شود که ارس قصد دارد ارتباط اقتصادی با ارمنستان را از سطح تجارت مرزی فراتر ببرد و به همکاری‌های سازمان یافته‌تر برسد.

ایده منطقه آزاد مشترک

در جریان همین تعاملات، ارس برای راه‌اندازی یک منطقه آزاد تجاری-صنعتی مشترک با «مغری» ارمنستان اعلام آمادگی کرده است. این پیشنهاد می‌تواند یکی از مهم‌ترین مسیرهای پیش روی ارس برای افزایش نقش خود در تجارت بین ایران و ارمنستان باشد.

همچنین در جریان دیدارهای اقتصادی اخیر، بر ایجاد کارگروه مشترک اقتصادی میان ارس و ایروان تأکید شده است. چنین سازوکاری در صورت عملیاتی شدن می‌تواند به شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری، تسهیل ارتباط فعالان اقتصادی و افزایش همکاری میان بنگاه‌های دو طرف کمک کند. برای ارس، این موضوع تنها یک همکاری اقتصادی با یک کشور همسایه نیست؛ بلکه فرصتی برای تقویت موقعیت منطقه در مسیرهای ترانزیتی و تجاری قفقاز محسوب می‌شود. نزدیکی جغرافیایی به ارمنستان و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای، مزیتی است که در صورت ایجاد زیرساخت‌های مناسب می‌تواند به جذب سرمایه و افزایش صادرات منجر شود.

در داخل منطقه نیز روند اجرای پروژه‌های توسعه‌ای ادامه دارد. همزمان با هفته دولت، ۱۶ پروژه در ارس به بهره‌برداری رسید و عملیات اجرایی ۱۲ پروژه دیگر آغاز شد؛ در مجموع ۲۸ پروژه با ارزش حدود ۴ هزار و ۷۶۰ میلیارد تومان در حوزه‌های مختلف در دستور کار قرار گرفت. این طرح‌ها حوزه‌هایی همچون عمرانی، زیربنایی، صنعتی، گردشگری، فرهنگی و آموزشی را پوشش می‌دهند.

اجرای همزمان پروژه‌های مختلف اهمیت زیادی دارد، زیرا توسعه یک منطقه آزاد صرفاً با ساخت واحدهای تولیدی اتفاق نمی‌افتد. صنعت

برای فعالیت به برق، آب، راه، خدمات و نیروی انسانی نیاز دارد و گردشگری نیز بدون زیرساخت اقامتی و دسترسی مناسب نمی‌تواند به ظرفیت واقعی خود برسد.

از همین منظر، ترکیب پروژه‌های زیربنایی و اقتصادی در ارس می‌تواند زمینه را برای افزایش فعالیت بخش خصوصی فراهم کند.

در یکی از طرح‌های اخیر نیز عملیات اجرایی برق‌رسانی به سایت صنایع پاک آغاز شده و یک واحد تولیدی به نام جواد پلاست ارس با سرمایه‌گذاری خارجی به بهره‌برداری رسیده است. همچنین فاز توسعه شرکت طلاپرو فیل ارس در مدار توسعه قرار گرفته است؛ مجموعه اقداماتی که نشان‌دهنده تداوم حضور بخش خصوصی در اقتصاد منطقه است.

صنعت؛ موتور اصلی اقتصاد ارس

صنعت همچنان یکی از مهم‌ترین پایه‌های اقتصادی منطقه آزاد ارس محسوب می‌شود. بر اساس آمار اعلام‌شده در ماه‌های اخیر، ارس دارای صدها واحد تولیدی فعال و تعداد قابل توجهی طرح در حال ساخت است. این ظرفیت نشان می‌دهد که ارس از مرحله ایجاد زیرساخت اولیه عبور کرده و اکنون بیش از گذشته باید بر تکمیل زنجیره تولید، توسعه بازار و صادرات تمرکز کند.

مزیت ارس در این بخش، تنها به مشوق‌های مناطق آزاد محدود نمی‌شود. موقعیت جغرافیایی، نزدیکی به مرز، دسترسی به بازارهای کشورهای همسایه و ظرفیت‌های ترانزیتی، امکان شکل‌گیری یک زنجیره اقتصادی فرامرزی را فراهم می‌کند.

اگر ارتباط میان واحدهای تولیدی ارس و بازار ارمنستان افزایش پیدا کند،

گزارش کوتاه

صنایع فلزی پشت سد انرژی



تجارت جهان

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در حالی همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنایع فولاد، آلومینیوم و صنایع انرژی بر کشور به شمار می‌رود که چالش تأمین پایدار انرژی، تکمیل زیرساخت‌ها و فاصله میان وعده‌های سرمایه‌گذاری و اجرای واقعی پروژه‌ها، آینده این قطب صنعتی را با ابهام روبه‌رو کرده است.

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در غرب بندرعباس، به دلیل مجاورت با بندر شهید رجایی و دسترسی به جاده، ریل و زیرساخت‌های انرژی، از مهم‌ترین کانون‌های صنعتی کشور محسوب می‌شود. این منطقه میزبان مجموعه‌ای از صنایع بزرگ فولادی، آلومینیومی و معدنی است و اساساً با هدف جذب سرمایه و توسعه صادرات غیرنفتی شکل گرفته است. با این حال، مهم‌ترین خبر اخیر درباره این مجموعه نه افتتاح یک پروژه بزرگ، بلکه تغییر مدیریتی آن بوده است. در مردادماه ۱۴۰۵، علی کمالی با حکم رئیس هیأت عامل ایمیدرو به‌عنوان مدیرعامل جدید منطقه منصوب شد و جایگزین محمدرضا پیرحسینلو شد که از سال ۱۴۰۲ مدیریت منطقه را بر عهده داشت.

تغییر مدیریت می‌تواند فرصتی برای بازنگری در اولویت‌های منطقه باشد، اما مسئله اصلی فراتر از تغییر افراد است. منطقه‌ای که قرار است موتور جذب سرمایه صنعتی کشور باشد، همچنان با چالش زیرساخت‌های

انرژی و توسعه مواجه است. موضوع برق برای صنایع انرژی‌بر به یکی از جدی‌ترین ریسک‌های تولید تبدیل شده و حتی در سال ۱۴۰۳، برنامه‌هایی برای افزایش ظرفیت برق‌رسانی به سرمایه‌گذاران منطقه مطرح شده بود.

از سوی دیگر، آمارهای منتشرشده درباره سرمایه‌گذاری تصویر مثبتی ارائه می‌کنند. مدیرعامل پیشین منطقه از رشد پنج‌برابری حجم سرمایه‌گذاری در سال ۱۴۰۳ خبر داده بود. همچنین در منطقه پروژه‌های زیرساختی متعددی در حال اجرا بوده که برای آنها هزاران میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است.

اما همین جای یک پرسش جدی مطرح می‌شود: آیا رشد سرمایه‌گذاری روی کاغذ، به همان میزان به افزایش ظرفیت واقعی تولید و اشتغال منجر شده است؟ تجربه سال‌های گذشته نشان داده که فاصله میان تعریف پروژه، جذب سرمایه و رسیدن

طرح به مرحله بهره‌برداری می‌تواند طولانی باشد. در چنین شرایطی، صرف اعلام ارقام سرمایه‌گذاری نمی‌تواند معیار مناسبی برای سنجش عملکرد یک منطقه صنعتی باشد. چالش دیگر، وابستگی شدید این صنایع به برق و گاز است. اگرچه منطقه از ابتدا بر پایه دسترسی به این زیرساخت‌ها طراحی شده، اما رشد صنایع بدون توسعه همزمان ظرفیت انرژی، می‌تواند به نقطه ضعف تبدیل شود. این مسئله در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که ناترازی انرژی در کشور به یکی از موانع اصلی تولید صنایع فولادی و معدنی تبدیل شده است.

اکنون مدیریت جدید منطقه باید به جای تکرار ادبیات همیشگی درباره «ظرفیت‌های بی‌نظیر» و «جذب سرمایه»، شاخص‌های قابل اندازه‌گیری ارائه کند؛ از میزان واقعی پیشرفت پروژه‌ها و ظرفیت تولید گرفته تا اشتغال ایجادشده، صادرات، مصرف انرژی و زمان بندی تکمیل زیرساخت‌ها.

گزارش کوتاه

مربوان گرفتار تناقض توسعه و مرز



تجارت جهان

مربوان در روزهای اخیر همزمان شاهد تشدید برخورد با قاچاق، حوادث امنیتی در محدوده مرزی و ادامه چالش‌های زیرساختی و زیست‌محیطی بوده است؛ مجموعه‌ای از اتفاقات که نشان می‌دهد ظرفیت‌های اقتصادی و گردشگری این شهرستان همچنان زیر سایه مشکلات زمین قرار دارند.

مربوان بار دیگر در صدر اخبار کردستان قرار گرفته، اما بخش قابل توجهی از اخبار اخیر این شهرستان نه از توسعه اقتصادی و رونق گردشگری، بلکه از قاچاق، ناامنی و مشکلات مدیریت مرزی حکایت دارد. تازه‌ترین مورد، بازداشت چهار نفر در ارتباط با آدم‌ربایی مسلحانه یک کارمند گمرک مربوان است. طبق اعلام رئیس‌کل دادگستری کردستان، این حادثه در شب ۱۱ شهریور رخ داده و متهمان کمتر از ۲۴ ساعت بعد دستگیر شده‌اند.

این حادثه را نمی‌توان صرفاً یک پرونده کیفری دانست. وقتی کارمند گمرک در منطقه‌ای که قرار است یکی از محورهای اصلی تجارت رسمی کشور باشد، هدف آدم‌ربایی مسلحانه قرار می‌گیرد، موضوع فراتر از امنیت فردی است و ضرورت بازنگری در سازوکارهای امنیتی و اقتصادی مرز با شمای را مطرح می‌کند.

از سوی دیگر، آمار کشفیات قاچاق در روزهای اخیر همچنان بالاست. در ۱۳ شهریور، یک محموله سیگار خارجی قاچاق به ارزش حدود ۱۰۴ میلیارد ریال در

مزیت مهم ارس این است که برخلاف مناطقی که تنها یک ظرفیت اقتصادی دارند، می‌تواند چند موتور رشد را همزمان فعال کند. صنعت، تجارت، ترانزیت و گردشگری در این منطقه قابلیت آن را دارند که یکدیگر را تقویت کنند.

یک گردشگر خارجی که وارد ارس می‌شود، تنها مشتری یک هتل یا مجموعه تفریحی نیست؛ بلکه می‌تواند مصرف‌کننده خدمات، محصولات محلی و مراکز تجاری باشد. از سوی دیگر، رونق تجارت نیز می‌تواند تقاضا برای خدمات حمل‌ونقل، اقامت و گردشگری تجاری را افزایش دهد.

بنابراین، توسعه متوازن این بخش‌ها می‌تواند اثر اقتصادی گسترده‌تری نسبت به اجرای پروژه‌های منفرد داشته باشد. یکی دیگر از تحولاتی که در ماه‌های اخیر برای ارس اهمیت داشته، افزایش محدوده تردد خودروهای دارای پلاک منطقه آزاد ارس به استان‌های شمالی بوده است. بر اساس اعلام‌های منتشرشده، خودروهای ارس پلاک علاوه بر آذربایجان شرقی امکان تردد در اردبیل، گیلان و مازندران را نیز پیدا کرده‌اند.

این تصمیم می‌تواند بخشی از مزیت‌های منطقه آزاد را برای ساکنان و دارندگان خودروهای ارس پلاک ملموس‌تر کند و در عین حال ارتباط اقتصادی و اجتماعی ارس با دیگر مناطق شمال غرب و شمال کشور را افزایش دهد.

چشم‌انداز پیش رو

مجموع تحولات اخیر نشان می‌دهد ارس در حال حرکت به سمت مدلی است که در آن «مرز» نه یک محدودیت، بلکه یک مزیت اقتصادی محسوب می‌شود. ارتباط با ارمنستان، حضور در نمایشگاه‌های بین‌المللی، پیشنهاد ایجاد منطقه آزاد مشترک، توسعه واحدهای صنعتی و اجرای پروژه‌های زیربنایی، مجموعه‌ای از اقدامات هستند که می‌توانند نقش منطقه را در اقتصاد شمال غرب کشور پررنگ‌تر کنند.

البته تبدیل این ظرفیت‌ها به نتیجه پایدار نیازمند تداوم سرمایه‌گذاری، تسهیل فعالیت بخش خصوصی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی و همچنین ایجاد مسیرهای مطمئن برای صادرات است. با این حال، جهت‌گیری تحولات اخیر نشان می‌دهد ارس از ظرفیت قابل توجهی برای تبدیل شدن به یک مرکز پیونددهنده تولید، تجارت و گردشگری برخوردار است.

در شرایطی که بسیاری از مناطق برای جذب سرمایه‌گذار به دنبال مزیت‌های تازه هستند، ارس از یک مزیت طبیعی و جغرافیایی مهم برخوردار است؛ قرار گرفتن در نقطه اتصال ایران به بازارهای قفقاز. اگر پروژه‌های در حال اجرا به موقع تکمیل شوند و همکاری‌های اقتصادی با همسایگان به قرارداد‌های عملیاتی تبدیل شود، می‌توان انتظار داشت سهم ارس از تجارت منطقه‌ای و گردشگری افزایش پیدا کند.

به این ترتیب، اخبار روزهای اخیر ارس را می‌توان نشانه‌ای از حرکت تدریجی این منطقه به سمت مرحله‌ای تازه دانست؛ مرحله‌ای که در آن توسعه زیرساخت، رونق تولید، گسترش گردشگری و دیپلماسی اقتصادی در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند و می‌توانند ارس را بیش از گذشته به یکی از پیشران‌های اقتصادی آذربایجان شرقی و دروازه‌ای مهم برای تعامل اقتصادی ایران با قفقاز تبدیل کنند.

کاربری قرار گرفته بود، آزادسازی شد.

این اقدام مثبت است، اما نفس وجود چنین پرونده‌هایی نشان می‌دهد حفاظت از یکی از مهم‌ترین سرمایه‌های طبیعی منطقه هنوز با فشارهای انسانی و مدیریتی روبه‌روست. این در حالی است که مسئولان بارها بر ظرفیت گردشگری زیبایر تأکید کرده‌اند و سازمان حفاظت محیط زیست نیز اعلام کرده توسعه گردشگری در این منطقه باید با حفظ کارکردهای اکولوژیک تالاب همراه باشد. از سوی دیگر، محدودیت تردد کامیون‌ها و کشنده‌ها در معابر اصلی مربوان نیز نشان‌دهنده فشار ناشی از فعالیت‌های مرزی بر بافت شهری است. مجموعه این تحولات تصویری

دوگانه از مربوان ارائه می‌دهد: شهری با مرز رسمی، ظرفیت تجارت، طبیعت کم‌نظیر و موقعیت مناسب گردشگری، اما همزمان گرفتار قاچاق، فشار بر منابع طبیعی، مشکلات ترافیکی و آسیب‌های ناشی از اقتصاد غیررسمی.

منطقه مرزی مربوان کشف شد. چند روز پیش از آن نیز پلیس از کشف اسناد انتقال یک ونیم میلیون لیتر گازوئیل یارانه‌ای به عراق و انهدام یک باند قاچاق سوخت خبر داده بود.

تکرار چنین پرونده‌هایی یک سؤال اساسی ایجاد می‌کند: چرا با وجود سال‌ها افزایش کنترل و برخورد، قاچاق در مناطق مرزی همچنان بازاری جذاب و پایدار دارد؟ پاسخ را نمی‌توان فقط در ضعف برخورد انتظامی جست‌وجو کرد. فاصله میان اقتصاد رسمی و معیشت مرزنشینان، محدودیت فرصت‌های شغلی و جذابیت اقتصادی قاچاق، بخشی از ریشه‌های این مسئله است.

در کنار مسائل مرزی، مربوان با چالش دیگری نیز دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ چالشی که اتفاقی می‌تواند یکی از مهم‌ترین موتورهای توسعه شهرستان باشد؛ تالاب زیبایر. در شهریور امسال، ۴۷۰۰ مترمربع از اراضی بستر تالاب که در معرض تغییر

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

بندر انزلی، مقصد سرمایه‌گذاری



تجارت جهان بندر انزلی در ماه‌های اخیر بیش از گذشته در کانون تحولات اقتصادی، ترانزیتی و گردشگری گیلان قرار گرفته است؛ از توسعه بندر کاسپین و اتصال ریلی گرفته تا جذب سرمایه‌گذاری صنعتی و رونق گردشگری، مجموعه‌ای از تحولات می‌تواند جایگاه این شهر را در اقتصاد شمال کشور ارتقا دهد.

بندر انزلی در ماه‌های اخیر نشانه‌های تازه‌ای از یک تغییر نقش اقتصادی را به نمایش گذاشته است؛ شهری که سال‌ها عمدتاً با گردشگری، ساحل و تالاب شناخته می‌شد، اکنون بیش از گذشته در مسیر تبدیل شدن به یکی از محوره‌های تجارت، لجستیک و حمل‌ونقل شمال کشور قرار گرفته است. تحولات اخیر در منطقه آزاد انزلی، بندر کاسپین، زیرساخت‌های ریلی و شهرک‌های صنعتی نشان می‌دهد ظرفیت‌های اقتصادی این منطقه در حال ورود به مرحله‌ای تازه است؛ مرحله‌ای که در صورت تکمیل زیرساخت‌ها می‌تواند آثار خود را در اشتغال، سرمایه‌گذاری و تجارت خارجی گیلان نشان دهد. یکی از مهم‌ترین محورهای این تحول، توسعه بندر کاسپین است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی اخیراً بر نقش این بندر در دیپلماسی اقتصادی و کریدورهای بین‌المللی تأکید کرده و از افزایش ظرفیت فعالیت‌های کانτιنری خبر داده است. همزمان، توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و اتصال منطقه به شبکه ریلی، می‌تواند مزیت جغرافیایی انزلی را به یک مزیت اقتصادی واقعی تبدیل کند.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم بندر کاسپین برای ظرفیت بسیار بالاتری از میزان عملیات فعلی طراحی شده است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، ظرفیت طراحی شده این بندر حدود ۱۱ میلیون تن است، در حالی که ظرفیت عملیاتی آن حدود ۲ میلیون تن اعلام شده است. این فاصله به‌روشنی نشان می‌دهد که زیرساخت وجود دارد، اما برای تبدیل ظرفیت بالقوه به فعالیت واقعی، باید شبکه حمل‌ونقل، خطوط ریلی، تجهیزات بندری، لجستیک و فرآیندهای تجاری هم‌زمان تقویت شوند.

اتصال راه‌آهن به بندر کاسپین یکی از پروژه‌هایی است که می‌تواند این معادله را تغییر دهد. حضور مسئولان و مدیران منطقه آزاد در محل اجرای پروژه و تأکید بر نقش آن در تقویت کریدور شمال-جنوب، نشان می‌دهد اتصال ریلی صرفاً یک پروژه عمرانی نیست؛ بلکه بخشی از برنامه بزرگ‌تر برای افزایش سهم ایران از تجارت منطقه‌ای است. اگر این اتصال به شکل کامل و با ظرفیت واقعی عملیاتی شود، انزلی می‌تواند از یک مقصد انتهایی برای حمل‌ونقل جاده‌ای به حلقه‌ای مهم در زنجیره حمل‌ونقل ترکیبی تبدیل شود.

در کنار بخش بندری، حوزه صنعت نیز نشانه‌هایی از تحرک تازه دارد. در شهرپورماه، دو طرح تولیدی و صنعتی با مجموع سرمایه‌گذاری

گزارش کوتاه

بازگشت پروازها، اما چالش‌ها باقیست



تجارت جهان

شهر فرودگاهی امام خمینی در روزهای اخیر شاهد بازگشت برخی مسیرهای بین‌المللی بوده است، اما احیای چند خط پروازی به‌تنهایی برای تبدیل این مجموعه به یک هاب واقعی منطقه‌ای کافی نیست و چالش‌های زیرساختی، ناپایداری پروازها و آسیب‌پذیری شبکه همچنان پابرجاست.

شهر فرودگاهی امام خمینی در روزهای اخیر تلاش کرده بخشی از جایگاه خود را در شبکه حمل‌ونقل هوایی منطقه بازیابی کند. تازه‌ترین اتفاق، برقراری مسیر تهران- هوشی‌مین در هشتم شهریورماه بود؛ مسیری که با هدف توسعه ارتباطات هوایی ایران با جنوب شرق آسیا راه‌اندازی شده است. در کنار آن، پرواز مستقیم تهران- تونس نیز پس از چند ماه توقف، از چهاردهم شهریور دوباره برقرار شد و قرار است به‌صورت هفتگی انجام شود.

این تحولات در ظاهر نشانه‌ای مثبت برای صنعت هوانوردی کشور است، اما پرسش مهم اینجاست که آیا چند مسیر جدید می‌تواند مشکلات انباشته‌شده شهر فرودگاهی را برطرف کند؟ تجربه ماه‌های گذشته نشان داده که پاسخ چندان ساده نیست. در خردادماه، هم‌زمان با محدودیت‌های فضای پروازی کشور، تمامی پروازهای فرودگاه امام برای مدتی متوقف شد و پس از بازگشایی آسمان، فعالیت‌ها دوباره از سر گرفته شد. مسئولان نیز در مقطعی تأکید کردند که توقف‌های احتمالی می‌تواند ناشی از ملاحظات پدافندی و ایمنی باشد.

مسئله اصلی، آسیب‌پذیری بالایی

شبکه پروازی است. برای یک فرودگاه بین‌المللی که قرار است نقش هاب منطقه‌ای داشته باشد، صرفاً افزایش تعداد مسیرها کافی نیست؛ بلکه استمرار پرواز، تنوع ایرلاین‌ها، اتصال منظم به مقاصد مهم و ارائه خدمات رقابتی اهمیت بیشتری دارد. هر وقفه طولانی می‌تواند برنامه مسافران و شرکت‌های هواپیمایی را مختل کرده و اعتماد بازار را تحت تأثیر قرار دهد.

با این حال، آمارهای اخیر نشان می‌دهد ظرفیت قابل توجهی برای فعالیت وجود دارد. طبق آمار اعلام‌شده از سوی شهر فرودگاهی، در بازه ۳۱ مرداد تا ۶ شهریور، مجموعاً ۷۲۰ پرواز در این مجموعه انجام شده و حدود ۹۹ هزار و ۱۹ مسافر اعزام و پذیرش شده‌اند. این حجم تردد نشان می‌دهد تقاضای سفر بین‌المللی همچنان بالاست و فرودگاه امام ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مراکز مهم جابه‌جایی منطقه را دارد.

در بخش اقتصادی نیز منطقه آزاد شهر فرودگاهی با اجرای تخفیف سود بازرگانی تا سقف ۱۵ درصد برای واردات کالاهای تجاری، از جمله خودرو و موبایل، تلاش کرده نقش اقتصادی این مجموعه را پررنگ‌تر کند. اما این سیاست زمانی اثرگذار خواهد بود که همزمان زیرساخت‌های لجستیکی، حمل‌ونقل زمینی، خدمات گمرکی و زنجیره تأمین نیز متناسب با آن توسعه پیدا کنند.

در نهایت، شهر فرودگاهی امام خمینی اکنون بیش از هر زمان دیگری به یک برنامه جامع برای توسعه نیاز دارد؛ برنامه‌ای که صرفاً بر افتتاح مسیرهای جدید متمرکز نباشد. بازگشت پرواز تهران- تونس و برقراری مسیر هوشی‌مین اتفاقات مثبتی هستند، اما آزمون اصلی، تداوم این مسیرها، افزایش مقاصد جذب ایرلاین‌های بیشتر و تبدیل فرودگاه امام از یک فرودگاه مقصد به یک هاب واقعی ترانزیتی است.

گزارش کوتاه

دوغارون زیر بار وعده‌ها مانده



تجارت جهان

مرز دوغارون در حالی یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجارت ایران با افغانستان محسوب می‌شود که توقف هزاران کامیون، تعدد فرآیندهای اداری و ضعف هماهنگی دستگاه‌ها همچنان ظرفیت واقعی این گذرگاه را محدود کرده است؛ وضعیتی که نشان می‌دهد مشکل دوغارون بیش از آنکه کمبود ظرفیت باشد، بحران مدیریت و فرآیند است.

مرز دوغارون در روزهای اخیر بار دیگر به یکی از نقاط مهم بحث درباره تجارت خارجی ایران تبدیل شده است. تازه‌ترین گزارش‌ها از توقف حدود ۲۹۰۰ کامیون در پارکینگ‌های پسرکانه و انتظار حدود ۲۴۰۰ کامیون دیگر برای ورود به محدوده مرزی حکایت دارد. همزمان، مسئولان می‌گویند با اصلاح فرآیندها می‌توان ظرفیت عبور

روزانه مرز را به ۲۵۰۰ دستگاه رساند. این آمار یک تناقض جدی را آشکار می‌کند؛ از یک سو، دوغارون ظرفیت و زیرساخت قابل توجهی دارد و از سوی دیگر، هزاران کامیون برای عبور از همین مرز در صف می‌مانند. بنابراین مسئله اصلی رانمی‌توان صرفاً به کمبود زیرساخت نسبت داد. کنترل‌های مرزی، وضعیت اسناد، شرایط بازار افغانستان، سوخت و تصمیمات دستگاه‌های مختلف را در طولانی شدن توقف‌ها مؤثر می‌دانند.

پیش‌تر نیز فعالان اقتصادی نسبت به توقف طولانی کامیون‌ها هشدار داده بودند. طبق اظهارات یکی از اعضای هیأت‌مدیره اتحادیه صادرکنندگان خراسان رضوی، توقف کامیون‌ها در دوغارون و سرخس گاهی به ۱۴ تا ۱۵ شبانه‌روز رسیده و خسارت روزانه ناشی از این وضعیت حدود ۴۰۰ میلیارد تومان برآورد شده است. برای اقتصادی که به دنبال افزایش صادرات

غیرنفتی و توسعه تجارت منطقه‌ای است، چنین هزینه‌ای فقط خسارت راننده و شرکت حمل‌ونقل نیست. تأخیر در تحویل کالا، افزایش هزینه لجستیک، کاهش قدرت رقابت صادرکننده ایرانی و در نهایت از دست رفتن بازار افغانستان، نتیجه مستقیم چنین وضعیتی است. نکته قابل توجه این است که مسئولان نیز عملاً به بخش مهمی از مشکل اذعان کرده‌اند. در تازه‌ترین برنامه‌ها، ۲۴ ساعته شدن فرآیندهای گمرکی و پایانه‌ای، هوشمندسازی گیت‌ها و واگذاری بخشی از خدمات به بخش خصوصی در دستور کار قرار گرفته است. تعدد ایستگاه‌های کنترلی، طولانی بودن پایش سوخت و ناهماهنگی ساعات کاری دستگاه‌ها نیز به عنوان گلوگاه‌های اصلی شناسایی شده‌اند.

اما پرسش اصلی اینجاست که چرا این مشکلات پس از سال‌ها فعالیت یکی از مهم‌ترین مرزهای تجاری کشور همچنان پابرجاست؟

دوغارون حتی در ماه‌های اخیر شاهد افزایش تردد کامیون‌ها بوده و گزارش‌ها از رشد ۵۰ درصدی تردد حکایت دارد. همچنین حدود ۲۵۰۰ هکتار از اراضی منطقه آزاد دوغارون برای سرمایه‌گذاری هدف‌گذاری شده است؛ اقدامی که در صورت رفع موانع عملیاتی می‌تواند ظرفیت اقتصادی منطقه را افزایش دهد.

با این حال، توسعه زمین و جذب سرمایه‌گذار زمانی معنا پیدا می‌کند که کالا بتواند با سرعت و هزینه قابل قبول از مرز عبور کند. دوغارون امروز بیش از پروژه جدید، به مدیریت واحد، حذف موازی‌کاری، سامانه‌های یکپارچه و پاسخگویی روشن دستگاه‌ها نیاز دارد. اگر قرار باشد وعده ۲۴ ساعته شدن گمرک و هوشمندسازی نیز مانند طرح‌های قبلی صرفاً در حد اعلام باقی بماند، صف کامیون‌ها همچنان تصویر واقعی از ظرفیت از دست‌رفته یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجاری ایران خواهد بود.

یکی دیگر از اتفاقات مثبت ماه‌های اخیر، توجه بیشتر به افزایش زمان فعالیت مراکز تجاری و گردشگری منطقه آزاد بوده است. تمدید ساعت فعالیت بازارها، مجتمع‌های تجاری و مراکز گردشگری تا ساعت ۲ باامداد در تابستان، تلاشی برای افزایش ماندگاری گردشگران و فعال‌تر کردن اقتصاد شبانه منطقه محسوب می‌شود. این سیاست در صورت همراه شدن با حمل‌ونقل شهری مناسب، امنیت، پارکینگ و خدمات شهری می‌تواند به افزایش درآمد کسب‌وکارهای محلی کمک کند.

البته یکی از موضوعاتی که در ماه‌های اخیر توجه بسیاری را به خود جلب کرده، وضعیت خودروهای پلاک منطقه آزاد انزلی است. گزارش‌ها از تغییرات و محدودیت‌هایی در ضوابط تردد این خودروها حکایت داشته‌اند، هرچند طبق گزارش‌های منتشرشده، مجوزهای تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد انزلی تا پایان آذرماه ۱۴۰۵ به‌صورت خودکار تمدید شده است. روشن و باثبات بودن مقررات در این حوزه اهمیت زیادی دارد، زیرا فعال اقتصادی و مصرف‌کننده پیش از هر چیز به ثبات تصمیمات نیاز دارد.

در مجموع، انزلی امروز در نقطه‌ای قرار گرفته که چند مسیر توسعه می‌توانند به یکدیگر متصل شوند: بندر و تجارت دریایی، راه‌آهن و ترانزیت، منطقه آزاد و سرمایه‌گذاری، صنعت و تولید، و در نهایت گردشگری. اگر این حلقه‌ها به‌صورت جداگانه توسعه پیدا کنند، اثرگذاری آنها محدود خواهد بود؛ اما اتصال آنها به یکدیگر می‌تواند یک مزیت رقابتی کم‌نظیر برای شهر ایجاد کند.

آینده انزلی بیش از آنکه به ساخت پروژه‌های جدید وابسته باشد، به استفاده صحیح از ظرفیت‌های موجود وابسته است. بندر باید به شبکه ریلی متصل شود، شبکه ریلی باید بار واقعی داشته باشد، بار باید به تولید و صادرات پیوند بخورد و گردشگری نیز باید از یک فعالیت فصلی به اقتصادی چهارفصل تبدیل شود.

از این منظر، اخبار اخیر انزلی را می‌توان نشانه‌ای از حرکت شهر به سمت یک اقتصاد چندلایه دانست؛ اقتصادی که در آن دریا فقط مقصد گردشگران نیست، بلکه مسیر تجارت است؛ منطقه آزاد فقط محل خرید نیست، بلکه بستر سرمایه‌گذاری است؛ و بندر فقط محل تخلیه و بارگیری نیست، بلکه حلقه‌ای از زنجیره لجستیک منطقه‌ای است.

انزلی اگر بتواند این ظرفیت‌ها را در یک نقشه واحد توسعه به هم پیوند دهد، می‌تواند نقش خود را در اقتصاد گیلان و تجارت شمال کشور به شکل محسوس‌ی ارتقا دهد. اکنون فرصت اصلی پیش روی این شهر، نه در تعریف مزیت‌های تازه، بلکه در تبدیل مزیت‌های موجود به فعالیت اقتصادی پایدار و اشتغال‌آفرین است.