تجارت جهاز

شماره: ۲۱۳
شنبه ۲۱/ ۰۶/ ۱۴۰۵

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

سال هفتم/ ۴صفحه قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

اروند؛ فرصت‌ها در انتظار تصمیم‌های جدی

۲



کاسپین، پیشران توسعه منطقه آزاد انزلی شد

۳



پیام؛ ظرفیت بزرگی که هنوز کامل فعال نشده است



آستارا و تکرار چالش‌های ساختی

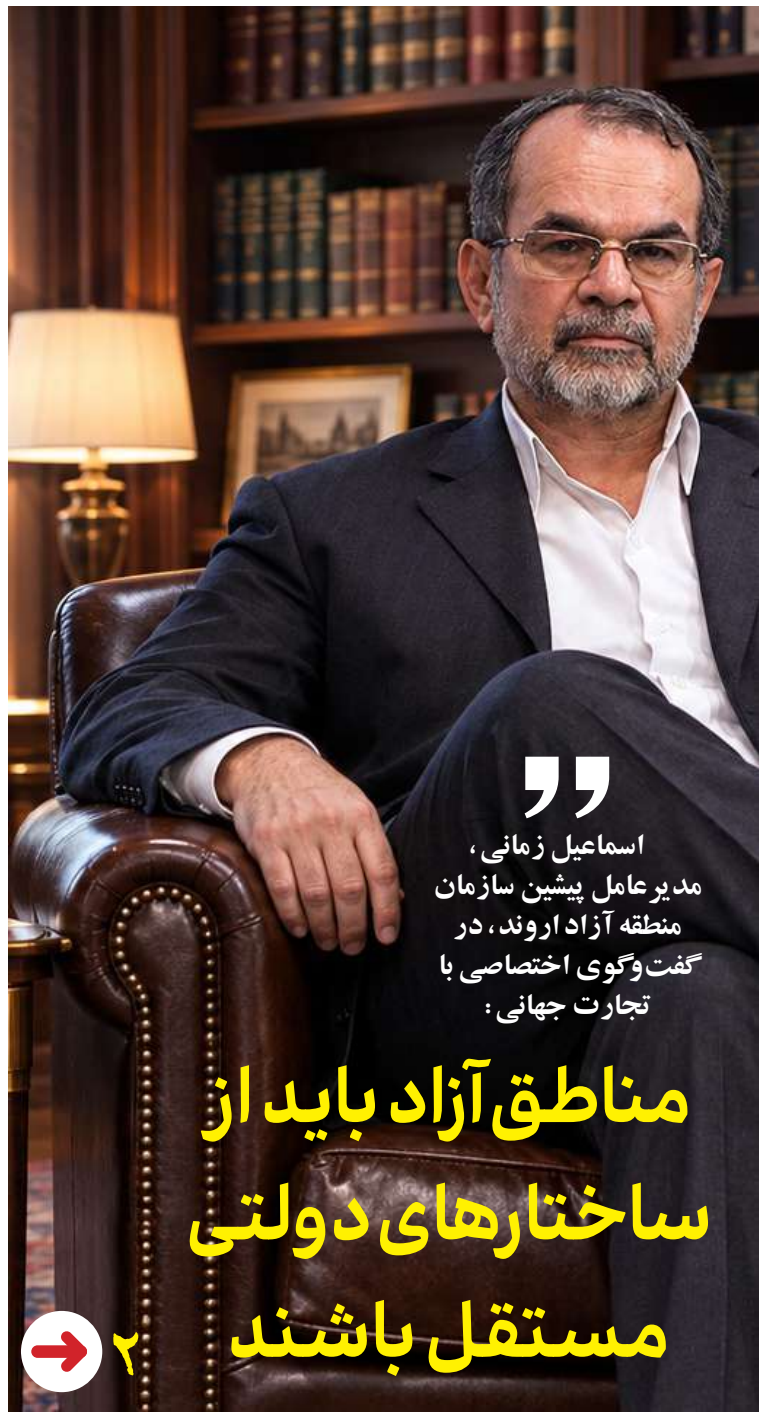


۳

توهم درباره سهم ایرانیان در درآمد گردشگری ترکیه!

تجارت جهانی: بررسی داده‌های آماری می‌تواند تصویر روشنی از واقعیت‌های اقتصادی و وزن واقعی هر بخش در اقتصاد کلان ارائه دهد. بر اساس آمارهای موجود، تولید ناخالص داخلی (GDP) کشور ترکیه رقمی بالغ بر ۱,۳۵۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود که تقریباً معادل سه‌ونیم برابر حجم اقتصاد کشور ماست. ترکیه سالانه میزبان حدود ۶۰ میلیون گردشگر خارجی است و از این صنعت درآمدی معادل ۶۰ میلیارد دلار کسب می‌کند؛ رقمی که حدود ۵ درصد از کل اقتصاد این کشور را تشکیل می‌دهد.

به گزارش تجارت جهانی از مجموع ۶۰ میلیون گردشگر خارجی ورودی به ترکیه، سهم شهروندان ایرانی در حدود ۲ میلیون نفر است. حتی اگر با نگاهی خوش‌بینانه فرض کنیم که سرانه هزینه گردشگران ایرانی در ترکیه معادل میانگین سایر گردشگران بین‌المللی است (که با توجه به تفاوت قدرت خرید، فرض محتملی به‌نظر نمی‌رسد)، کل عایدی ترکیه از حضور گردشگران ایرانی بالغ بر ۲ میلیارد دلار خواهد بود. با یک محاسبه ساده مشخص می‌شود که سهم گردشگران ایرانی از کل اقتصاد ۱۳۵۰ میلیارد دلاری ترکیه، تنها ۱۴ دهم‌زارم، یا به عبارتی ۰.۱۴ درصد (۱۴ صدم درصد) است. این رقم نشان می‌دهد که عایدی حاصل از گردشگران ایرانی حتی به یک درصد از اقتصاد ترکیه نیز نزدیک نیست. بنابراین، ادعاهای مبنی بر تأثیر شگرف یا وابستگی اقتصاد همسایه به گردشگران ایرانی، فاقد پشتوانه علمی و آماری بوده و به نظر می‌رسد بیشتر ناشی از ارزیابی‌های غیرواقع‌بینانه و خطای ادراکی در تحلیل داده‌های کلان اقتصادی باشد.



اسماعیل زمانی، مدیرعامل پیشین سازمان منطقه آزاد اروند، در گفت‌وگوی اختصاصی با تجارت جهانی:

مناطق آزاد باید از ساختارهای دولتی مستقل باشند

۲

تجارت جهانی بررسی می‌کند؛

۲۵ هزار گردشگر در هفته نخست جشنواره کیش

تجارت جهانی: جشنواره تابستانی کیش ۰۵ از پنجم شهریور راه افتاده و تا هجدهم، فرودگاه بین‌المللی جزیره ۶۴ پرواز ورودی و ۶۳ پرواز خروجی ثبت کرده است. جمع مسافر این سیزده روز ۲۵ هزار و ۹۰۳ نفر است. یعنی حدود دو هزار نفر در روز از هوا می‌آیند یا می‌روند. عدد درشت نیست. برای جزیره‌ای که همیشه با ظرفیت هتل و صف گیت سنجیده می‌شود، همین رقم نشان می‌دهد جشنواره هنوز به موج آخر نرسیده، یا موج را بیشتر از مسیر هوا نمی‌آورد.

عزت‌اله محمدی، مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های کیش، همان عدد را روی میز گذاشته است. گفته از آغاز جشنواره تا هجدهم شهریور این ۶۴ و ۶۳ پرواز انجام شده و همان ۲۵ هزار و ۹۰۳ مسافر جابه‌جا شده‌اند. بعد سهم شرکت‌ها را خوانده: کیش‌ایر ۱۲۱ پرواز ورودی و خروجی، زاگرس ۲۸، مهر ۲۰، کارون ۱۶، فلای پرشیا ۱۶...

۳

پیروزی تیم والیبال دختران کیش مقابل قشم



تیم والیبال دختران منطقه آزاد کیش در رقابت‌های والیبال دختران زیر ۱۹ سال منطقه جنوب کشور، با نتیجه سه بر صفر مقابل تیم قشم به برتری رسید.

این رقابت‌ها با همکاری معاونت ورزش و تفریحات سالم شرکت عمران، آب و خدمات کیش و هیأت والیبال منطقه آزاد کیش برگزار می‌شود.

منطقه آزاد جبل علی در شوک تجاری!

بندر جبل علی همچنان یکی از مهم‌ترین گره‌های تجاری خاورمیانه است، اما تحولات امنیتی اخیر در منطقه و کاهش شدید تردد دریایی در مسیر هرمز مشکل دار بودن مدلی را آشکار کرده که بخش مهمی از تجارت دبی را به یک دروازه دریایی وابسته کرده است.

بندر جبل علی در شرایطی وارد نیمه دوم سال ۲۰۲۶ شده که از یک سو همچنان نقش محوری خود را در تجارت، ترانزیت و لجستیک منطقه حفظ کرده و از سوی دیگر، بحران امنیتی در خلیج فارس فشار قابل توجهی بر جریان تجارت وارد کرده است.

گزارش‌های اخیر نشان می‌دهد تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز در ۱۰ سپتامبر به تنها هفت فروند رسیده؛ رقمی که فاصله بسیار زیادی با میانگین روزانه پیش از جنگ دارد.

این وضعیت مستقیماً برای جبل علی اهمیت دارد. اگرچه زیرساخت بندر تاکنون آسیب فیزیکی ندیده و فعالیت آن ادامه دارد، شرکت DPWorld اعلام کرده است که درگیری‌های منطقه‌ای باعث کاهش موقت تردد کشتی‌ها شده است. این شرکت همچنین برای انتقال کالا از مسیرهای زمینی و ریلی منطقه استفاده بیشتری کرده تا بخشی از اختلالات جبران شود.

مشکل اصلی اما فراتر از کاهش مقطعی تردد کشتی‌هاست. بحران اخیر نشان داده است که یکی از نقاط قوت اصلی مدل اقتصادی دبی، یعنی تمرکز تجارت، منطقه آزاد، انبارداری، حمل‌ونقل و خدمات صنعتی در اطراف جبل علی، همزمان می‌تواند به یک نقطه آسیب‌پذیر تبدیل شود. گزارش فایننشال تایمز از کاهش شدید حجم کانتینری جبل علی در جریان بحران خبر داده و تأکید کرده است که این اتفاق وابستگی اقتصاد دبی به این قطب تجاری را برجسته کرده است.

کوتاه از مناطق

کیش - بازگشت قدرت به مدار
مدیرعامل منطقه آزاد کیش اعلام کرده مشکل نیروگاه ماهتاب تا پایان مهرماه برطرف می‌شود و ظرفیت دیزل‌های پشتیبان نیز تا پایان شهریورافزایش خواهد یافت. این اقدام می‌تواند بخشی از چالش‌های انرژی جزیره را در آستانه فصل پرمسافر کاهش دهد.

کیش - فرودگاه در مسیر توسعه
در روزهای اخیر دو پروژه مهم هوانوردی در فرودگاه بین‌المللی کیش افتتاح شده است؛ اتفاقی که می‌تواند زیرساخت‌های گردشگری و حمل‌ونقل هوایی جزیره را تقویت کند و دسترسی مسافران را تسهیل نماید.

قشم - خودروهای آزاد زیر ذره‌بین
پلیس راهور هرمزگان بار دیگر بر ممنوعیت خروج خودروهای پلاک مناطق آزاد قشم و کیش از استان تأکید کرده است. این محدودیت همچنان یکی از مسائل پرحاشیه و مورد بحث این مناطق به شمار می‌رود.

ارس - صادرات همچنان جلوتر می‌رود
منطقه آزادارس در سال ۱۴۰۴ با جذب ۵۴۱ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی و صادرات ۵۲۲ میلیون دلاری، یکی از جدی‌ترین عملکردهای اقتصادی را میان مناطق آزاد به ثبت رسانده است.

ارس - نمایشگاه خودرو در تبریز
نمایشگاه خودروهای وارداتی منطقه آزاد ارس تا ۲۰ شهریور در تبریز ادامه دارد؛ رویدادی که بار دیگر موضوع خودرو و ظرفیت‌های قانونی مناطق آزاد را به مرکز توجه آورده است.

انزلی - تجارت در کریدور شمال
منطقه آزاد انزلی همچنان تلاش می‌کند ظرفیت بندر، ترانزیت و ارتباط با بازارهای اوراسیا را به مزیت اصلی خود تبدیل کند؛ مأموریتی که با توسعه کریدور شمال-جنوب **اهمیت** بیشتری یافته است.

چابهار - فاصله میان ظرفیت و زیرساخت
چابهار همچنان با یک تناقض قدیمی روبه‌روست؛ منطقه‌ای با موقعیت ممتاز در اقیانوس هند که توسعه اقتصادی آن بیش از هر چیز به تکمیل زیرساخت‌های آب، حمل‌ونقل و انرژی وابسته است.

اروند - بازار عراق، فرصت نزدیک
همجواری با عراق همچنان بزرگ‌ترین مزیت جغرافیایی اروند است؛ اما افت صادرات منطقه در سال‌های اخیر نشان می‌دهد دسترسی به بازار به‌تنهایی برای ساختن یک منطقه صادرات‌محور کافی نیست.

مناطق - ۱۸ منطقه، چند مدل عملکرد
ایران اکنون ۱۸ منطقه آزاد مصوب دارد، اما همه آن‌ها از نظر زیرساخت، سرمایه‌گذاری و میزان فعالیت اقتصادی در یک سطح نیستند. این نابرابری، ارزیابی عملکرد مناطق را ضروری‌تر کرده است.

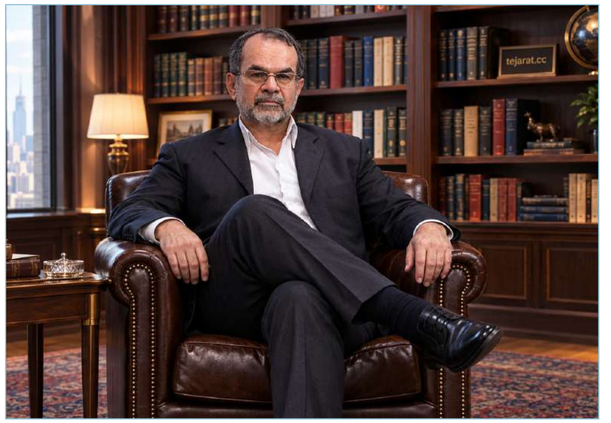
مناطق آزاد - سؤال قدیمی، پاسخ جدید
فلسفه ایجاد مناطق آزاد، جذب سرمایه، توسعه تولید و افزایش صادرات بود؛ اما هنوز فاصله میان این مأموریت و عملکرد واقعی برخی مناطق، یکی از پرسش‌های اصلی درباره آینده آنها به ثبت رسانده است.

تجارت خارجی قربانی بی‌ثباتی
تازه‌ترین آمار تجارت خارجی ایران از کاهش جدی صادرات و واردات، کسری حدود ۳ میلیارد دلاری تجارت غیرنفتی و تشدید اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل حکایت دارد؛ وضعیتی که نشان می‌دهد تجارت خارجی بیش از آنکه از یک برنامه توسعه‌ای منسجم پیروی کند، همچنان زیر سایه تحریم، جنگ، محدودیت ارزی و تصمیم‌های مقطعی حرکت می‌کند.

تجارت خارجی برای اقتصادی مانند ایران فقط یک شاخص آماری نیست؛ مسیر ورود ارز، تأمین مواد اولیه، دسترسی به بازارهای صادراتی و حتی ثبات قیمت کالاهای داخلی به آن وابسته است.

اسماعیل زمانی، مدیرعامل پیشین سازمان منطقه آزاد اروند، در گفت‌وگوی اختصاصی با تجارت جهانی:

مناطق آزاد باید از ساختارهای دولتی مستقل باشند



تجارت جهانی - نرگس گودرزی:
مدیرعامل پیشین سازمان منطقه آزاد اروند، معتقد است افزایش نرخ ارز اگرچه مانند سایر نقاط کشور بر هزینه‌ها و قیمت کالا در مناطق آزاد اثر می‌گذارد، اما مزیت‌های قانونی این مناطق در واردات، ترخیص و خروج کالا می‌تواند بخشی از این فشار را جبران کند. اسماعیل زمانی، همچنین با انتقاد از وضعیت توسعه‌ای آبادان و خرمشهر، می‌گوید دولت و سازمان برنامه و بودجه باید مسئولیت توسعه این دو شهر را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های جمعیتی مناطق آزاد کشور بپذیرند. زمانی در گفت‌وگوی اختصاصی با تجارت جهانی، از ظرفیت مناطق آزاد جنوب کشور برای حفظ مبادلات اقتصادی در شرایط جنگ و محدودیت‌های دریایی سخن گفت و خواستار بازگشت ساختار مدیریت مناطق آزاد به زیرمجموعه ریاست‌جمهوری شد.

با توجه به افزایش نرخ دلار به حدود ۲۳۰ هزار تومان، آیا مناطق آزاد در حوزه تولید و صادرات با مشکل مواجه خواهند شد؟

افزایش قیمت ارز خارجی در مناطق آزاد نیز مانند سایر مناطق کشور اثر گذار است. با این حال، تفاوت مناطق آزاد و، بهتر بگوییم، مزیت این مناطق در قوانین و شرایطی است که برای ورود، ترخیص و خروج کالا در نظر گرفته شده است.

این مزیت‌ها در نهایت بر ارزش کالا در بازار اثر می‌گذارد و حتی در برخی موارد می‌تواند باعث شود فعالیت از مسیر رسمی مناطق آزاد نسبت به قاچاق کالا صرفه اقتصادی بیشتری داشته باشد.

بنابراین، افزایش نرخ ارز به خودی خود مزیت مناطق آزاد را از بین نمی‌برد، اما طبیعتا بر هزینه‌های تولید، قیمت تمام‌شده و تجارت خارجی آنها اثر خواهد داشت.

چرا منطقه آزاد اروند در دو سال اخیر، آن‌چنان که باید و شاید در زمینه اجرای پروژه‌های زیرساختی، اشتغال‌آفرینی و صادرات موفق عمل نکرده است؟

منطقه آزاد اروند شامل دو شهر مهم جنوب خوزستان، یعنی آبادان و خرمشهر، است و بیشترین جمعیت را در میان مناطق آزاد کشور دارد. به همین دلیل، توسعه این دو شهر اساسا باید در بودجه ملی و طرح‌های عمرانی کشور دیده شود. متأسفانه سازمان برنامه و بودجه در این زمینه همکاری و کمک لازم را نمی‌کند. از سوی دیگر، بخش‌های مختلف دولت نیز به بهانه اینکه این شهرها در محدوده منطقه آزاد قرار دارند، مسئولیت‌های توسعه‌ای خود را نادیده می‌گیرند.

از طرف دیگر، هزینه‌های جاری سازمان منطقه آزاد اروند افزایش یافته، در حالی که درآمدهای آن ثابت مانده است. در چنین شرایطی، روند توسعه منطقه نیز با مشکل مواجه می‌شود.

البته مدیریت منطقه هم باید بتواند از ظرفیت‌های موجود و توانمندی‌های بالقوه اروند برای ایجاد منابع درآمدی جدید استفاده کند. متأسفانه در سال‌های اخیر، خلاقیت و تلاش مضاعف لازم برای دسترسی به این ظرفیت‌ها و تبدیل آنها به منابع جدید درآمدی دیده نشده است.

با وجود جنگ و محدودیت‌های دریایی، مناطق آزاد جنوب کشور چگونه می‌توانند به ارزآوری و مبادلات اقتصادی ادامه دهند؟

مناطق آزاد جنوب کشور با وجود جنگ و محاصره نیز می‌توانند با توجه به موقعیت‌های مرزی و دسترسی به کشورهای همسایه، مبادلات اقتصادی خود را حفظ کنند.

یکی از ظرفیت‌های مهم در این زمینه، ترکیب قومیتی و روابط تاریخی مرزنشینان با مردم کشورهای همسایه است. این ارتباطات می‌تواند در شرایط محدودیت‌های اقتصادی و محاصره، به بسیاری از سازمان‌های زیرمجموعه این وزارتخانه از نظر ماهیتی با فلسفه وجودی مناطق آزاد تفاوت دارند.

در همه دنیا، مناطق آزاد معمولا با ساختاری مستقل از سایر دستگاه‌های اجرایی فعالیت می‌کنند. در ایران نیز مدیریت مناطق آزاد باید از استقلال لازم برخوردار باشد.

موافق هستید؟ چرا؟

اصولا فلسفه ایجاد مناطق آزاد در کشورهای مختلف، آزاد کردن بخشی از مبادلات اقتصادی از قید و بندهای بروکراسی بوده است. در ایران نیز همین موضوع یکی از دلایل اصلی تصویب قانون اولیه مناطق آزاد بود، اما متأسفانه با گذشت زمان، دخالت‌های غیرمسئولانه نمایندگان دوره‌های مختلف مجلس برای سهم‌داشتن در مدیریت‌ها و تصمیم‌گیری‌ها و همچنین بی‌توجهی دولت‌ها به اهمیت مناطق آزاد برای اقتصاد کشور، به‌تدریج باعث تضعیف این مناطق شده است.

در نهایت، مناطق آزاد به زیرمجموعه وزارت اقتصاد منتقل شدند، در حالی که بسیاری از سازمان‌های زیرمجموعه این وزارتخانه از نظر ماهیتی با فلسفه وجودی مناطق آزاد تفاوت دارند.

در همه دنیا، مناطق آزاد معمولا با ساختاری مستقل از سایر دستگاه‌های اجرایی فعالیت می‌کنند. در ایران نیز مدیریت مناطق آزاد باید از استقلال لازم برخوردار باشد.

اروند؛ فرصت‌ها در انتظار تصمیم‌های جدی

منطقه آزاد اروند در روزهای اخیر شاهد وعده‌های تازه برای توسعه زیرساخت، جذب سرمایه و رونق تجارت بوده است، اما تداوم مشکلات زیرساختی، ابهام در برخی سیاست‌های اقتصادی و فاصله میان ظرفیت‌های منطقه و عملکرد واقعی، همچنان مهم‌ترین مانع پیش‌روی آبادان و خرمشهر است.

منطقه آزاد اروند بار دیگر در کانون برنامه‌های توسعه‌ای قرار گرفته است. در تازه‌ترین تحولات، عملیات اجرایی جاده ساحلی اروند آغاز شده و مسئولان بر ضرورت همگرایی دستگاه‌های اجرایی برای شتاب‌بخشی به توسعه تأکید کرده‌اند. این پروژه می‌تواند بخشی از کمبودهای زیرساختی منطقه را جبران کند، اما مسئله اصلی این است که اروند سال‌هاست با فهرستی طولانی از پروژه‌ها و وعده‌های توسعه‌ای مواجه است و آنچه برای مردم اهمیت دارد، خروج این طرح‌ها از مرحله اعلام و رسیدن آنها به نتیجه ملموس است.

از سوی دیگر، ظرفیت‌های اقتصادی اروند همچنان بسیار بیشتر از عملکرد فعلی آن است. نزدیکی به عراق، دسترسی به آبراه‌های مهم، وجود بندر، پالایشگاه و زیرساخت‌های انرژی، این منطقه را به گزینه‌ای مناسب برای تجارت، ترانزیت و صنایع پایین‌دستی تبدیل کرده است. کارشناسان نیز بر ظرفیت آبادان برای توسعه زنجیره ارزش صنایع انرژی، به‌ویژه در حوزه پلیمر و صنایع پایین‌دستی، تأکید دارند. با این حال، تبدیل مزیت‌های جغرافیایی و صنعتی به سرمایه‌گذاری پایدار، نیازمند ثبات مقررات، زیرساخت مناسب و کاهش بروکراسی است.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های اروند، فاصله میان «ظرفیت سرمایه‌گذاری» و «تحقق سرمایه‌گذاری» است. در سال‌های گذشته سرمایه‌های متعددی برای جذب سرمایه‌گذار معرفی شده و حتی از رشد تقاضای سرمایه‌گذاری سخن گفته شده است، اما عملیات اصلی موفقیت، تعداد بسته‌های اعلام‌شده نیست؛ بلکه میزان مولد شده، اشتغال ایجاد کرده و به‌افزایش تولید و صادرات انجامیده است.

در حوزه خودرو نیز تحولات جدید، از جمله صدور نخستین پلاک ملی برای خودروی منطقه آزاد اروند، می‌تواند بخشی از مشکلات مالکان خودروهای این منطقه را کاهش دهد. با این حال، همزمان ابهام درباره ضوابط واردات و خودروو نگرانی از محدود شدن واردات به برخی شرکت‌های دارای مجوز، ضرورت شفافیت بیشتر در تصمیم‌گیری‌ها را برجسته کرده است. هر سیاستی که با عنوان ساماندهی اجرا می‌شود، باید به‌گونه‌ای باشد که رقابت را محدود نکند و منافع آن به یک گروه محدودی اختصاص نیابد.

مشکل دیگر، آسیب‌پذیری صنایع منطقه در برابر نااترازی انرژی است. پتروشیمی اروند در شهر بوبیان به دلیل محدودیت و قطع برق ناشی از ناترازی شبکه، توقف کامل تولید را تجربه کرد و سپس بخشی از واحدهای تولیدی آن به مدار بازگشتند. چنین اتفاقی نشان می‌دهد که حتی برخورداری از زیرساخت‌های صنعتی قدرتمند، بدون دسترسی پایدار به انرژی نمی‌تواند تضمین‌کننده رشد تولید باشد.

۲۵ هزار گردشگر در هفته نخست جشنواره کیش



تجارت جهانی: جشنواره تابستانی کیش ۰۵ از پنجم شهریور راه افتاده و تا هجدهم، فرودگاه بین‌المللی جزیره ۶۴ پرواز ورودی و ۶۳ پرواز خروجی ثبت کرده است. جمع مسافر این سیزده روز ۲۵ هزار و ۹۰۳ نفر است. یعنی حدود دو هزار نفر در روز از هوامی آیند یا می‌روند. عدد درشتی نیست. برای جزیره‌ای که همیشه با ظرفیت هتل وصف گیت سنجیده می‌شود، همین رقم نشان می‌دهد جشنواره هنوز به موج آخر نرسیده، پاموج را بیشتر از مسیر هوا نمی‌آورد.

عزت‌اله محمدی، مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های کیش، همان عدد را روی میز گذاشته است. گفته از آغاز جشنواره تا هجدهم شهریور این ۶۴ و ۶۳ پرواز انجام شده و همان ۲۵ هزار و ۹۰۳ مسافر جابه‌جا شده‌اند. بعد سهم شرکت‌ها را خواندند: کیش‌ایر ۱۲۱ پرواز ورودی و خروجی، زاگرس ۲۸، مهر ۲۰، کارون ۱۶، فلای‌پرشیا ۱۶.

این دو شنبه عدد را نبايد در يک کاسه ريخت. ۶۴ به‌علاوه ۶۳ می‌شود ۱۲۷. جمع سهم پنج شرکت می‌شود ۲۰۱. یا بازه شرکت‌ها وسیع‌تر از پنجم تا هجدهم است، یا بخشی از پروازها دوبار شمرده شده، یا روابط عمومی دو تقویم را پشت هم چسبانده. گزارش رسمی این را باز نکرده. در دفتر فرودگاه جدول روزانه بدهد، باید نوشت که ۱۲۷ پرواز مال سیزده روز جشنواره است و جدول شرکت‌ها احتمالا به پنجره بزرگ‌تری برمی‌گردد که خود متن هم گوشه دیگری از آن را نشان می‌دهد: ۳۱ مرداد تا ۶ شهریور ۸۷ پرواز، ۷ تا ۱۳ شهریور ۱۲۲ پرواز؛ بیش از ۴۰ درصد رشد هفته‌به‌هفته.

اگر همان ۱۲۷ پرواز و ۹۰۳□۲۵ مسافر را با هم بخوانیم، میانگین هر پرواز حدود ۲۰۴ نفر است. برای مسیر کوتاه داخلی رقم معمولی است. نه هواپیمای خالی، نه فشار غیرعادی. کیش‌ایر اگر واقعا ۱۲۱ حرکت در همان سیزده روز داشته باشد، یعنی تقریبا کل شبکه جشنواره روی یک ایرلاین نشسته. چنین تمرکزی برای جزیره دو معنی دارد. یکی اینکه دسترسی هست. دومی اینکه اگر همان شرکت یک روز زمین‌گیر شود، جشنواره روی باند می‌ماند. زاگرس و مهر و کارون و فلای‌پرشیا در این روایت نقش حاشیه را دارند، نه رقیب.

محمدی افزایش را به مشوق سفر و «برنامه‌های متنوع جشنواره» نسبت داده و گفته این‌ها «فرصت مناسبی برای افزایش جذابیت سفر به کیش» ساخته‌اند. جمله مدیرعامل است، نه سند اشغال هتل. پرواز بالا می‌تواند مسافر جشنواره باشد، می‌تواند تردد اداری و کالای همراه، می‌تواند جابه‌جایی کارکنان پروژه‌ها، بدون تفکیک ورودی گردشگر از خروجی ساکن، ۲۵ هزار نفر فقط حجم است.

او تأکید کرده «افزایش ترددهای هوایی و حضور فعال شرکت‌های هواپیمایی، ظرفیت دسترسی هوایی به جزیره را تقویت کرده» و کار روی مسیر تازه و ظرفیت جابه‌جایی و خدمات فرودگاهی «با همکاری شرکت‌های هواپیمایی ادامه دارد». این زبان توسعه است. روی زمین، رشد ۴۰ درصدی از هفته اول شهریور به هفته دوم همان چیزی است که چنین زبانی را تغذیه می‌کند. ۸۷ پرواز در هفت روز یعنی روزی حدود ۱۲ حرکت. ۱۲۲ پرواز یعنی روزی حدود ۱۷. برای باندی که در اوج زمستان رقم‌های درشت‌تری دیده، شهریور هنوز فصل دوم است. جهش هفته‌دوم بیشتر شبیه پر شدن تقویم جشنواره است تا جهش ساختاری ناوگان.

قسمت دوم صحبت محمدی فهرست آمادگی است: ترمینال، سالن ورودی و خروجی، ترانزیت، سطوح پروازی، سامانه‌های هوانوردی، برق و روشنایی، تأسیسات مکانیکی، ایمنی و آتش‌نشانی «به‌صورت مستمر پایش و نگهداشت می‌شود» تا باز باید شدن پرواز «خدمات بدون وقفه و در بالاترین سطح ایمنی» بماند. این جمله‌ها را هر فرودگاهی در آستانه پیک می‌گوید. ارزش خبری‌شان وقتی است که صف گیت یا تأخیر یا نقص سامانه جایی ثبت شود. در این اطلاعیه ثبت نشده. پس باید همان‌طور ماند: ادعای آمادگی، نه از زاویه منطقه آزاد، فرودگاه کیش فقط باند دوم همان چیزی است که چنین زبانی را تغذیه می‌کند. ۸۷ پرواز در هفت روز یعنی روزی حدود ۱۲ حرکت. ۱۲۲ پرواز یعنی روزی حدود ۱۷. برای باندی که در اوج زمستان رقم‌های درشت‌تری دیده، شهریور هنوز فصل دوم است. جهش هفته‌دوم بیشتر شبیه پر شدن تقویم جشنواره است تا جهش ساختاری ناوگان.

قسمت دوم صحبت محمدی فهرست آمادگی است: ترمینال، سالن ورودی و خروجی، ترانزیت، سطوح پروازی، سامانه‌های هوانوردی، برق و روشنایی، تأسیسات مکانیکی، ایمنی و آتش‌نشانی «به‌صورت مستمر پایش و نگهداشت می‌شود» تا باز باید شدن پرواز «خدمات بدون وقفه و در بالاترین سطح ایمنی» بماند. این جمله‌ها را هر فرودگاهی در آستانه پیک می‌گوید. ارزش خبری‌شان وقتی است که صف گیت یا تأخیر یا نقص سامانه جایی ثبت شود. در این اطلاعیه ثبت نشده. پس باید همان‌طور ماند: ادعای آمادگی، نه از زاویه منطقه آزاد، فرودگاه کیش فقط باند دوم همان چیزی است که چنین زبانی را تغذیه می‌کند. ۸۷ پرواز در هفت روز یعنی روزی حدود ۱۲ حرکت. ۱۲۲ پرواز یعنی روزی حدود ۱۷. برای باندی که در اوج زمستان رقم‌های درشت‌تری دیده، شهریور هنوز فصل دوم است. جهش هفته‌دوم بیشتر شبیه پر شدن تقویم جشنواره است تا جهش ساختاری ناوگان.

قسمت دوم صحبت محمدی فهرست آمادگی است: ترمینال، سالن ورودی و خروجی، ترانزیت، سطوح پروازی، سامانه‌های هوانوردی، برق و روشنایی، تأسیسات مکانیکی، ایمنی و آتش‌نشانی «به‌صورت مستمر پایش و نگهداشت می‌شود» تا باز باید شدن پرواز «خدمات بدون وقفه و در بالاترین سطح ایمنی» بماند. این جمله‌ها را هر فرودگاهی در آستانه پیک می‌گوید. ارزش خبری‌شان وقتی است که صف گیت یا تأخیر یا نقص سامانه جایی ثبت شود. در این اطلاعیه ثبت نشده. پس باید همان‌طور ماند: ادعای آمادگی، نه از زاویه منطقه آزاد، فرودگاه کیش فقط باند دوم همان چیزی است که چنین زبانی را تغذیه می‌کند. ۸۷ پرواز در هفت روز یعنی روزی حدود ۱۲ حرکت. ۱۲۲ پرواز یعنی روزی حدود ۱۷. برای باندی که در اوج زمستان رقم‌های درشت‌تری دیده، شهریور هنوز فصل دوم است. جهش هفته‌دوم بیشتر شبیه پر شدن تقویم جشنواره است تا جهش ساختاری ناوگان.

قسمت دوم صحبت محمدی فهرست آمادگی است: ترمینال، سالن ورودی و خروجی، ترانزیت، سطوح پروازی، سامانه‌های هوانوردی، برق و روشنایی، تأسیسات مکانیکی، ایمنی و آتش‌نشانی «به‌صورت مستمر پایش و نگهداشت می‌شود» تا باز باید شدن پرواز «خدمات بدون وقفه و در بالاترین سطح ایمنی» بماند. این جمله‌ها را هر فرودگاهی در آستانه پیک می‌گوید. ارزش خبری‌شان وقتی است که صف گیت یا تأخیر یا نقص سامانه جایی ثبت شود. در این اطلاعیه ثبت نشده. پس باید همان‌طور ماند: ادعای آمادگی، نه از زاویه منطقه آزاد، فرودگاه کیش فقط باند دوم همان چیزی است که چنین زبانی را تغذیه می‌کند. ۸۷ پرواز در هفت روز یعنی روزی حدود ۱۲ حرکت. ۱۲۲ پرواز یعنی روزی حدود ۱۷. برای باندی که در اوج زمستان رقم‌های درشت‌تری دیده، شهریور هنوز فصل دوم است. جهش هفته‌دوم بیشتر شبیه پر شدن تقویم جشنواره است تا جهش ساختاری ناوگان.

پیام؛ ظرفیت بزرگی که هنوز کامل فعال نشده است

منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام در روزهای اخیر با خبرهایی از افزایش ظرفیت تولید برق، توسعه زیرساخت‌ها، جذب سرمایه‌گذاران روس و گسترش مسیرهای پروازی همراه بوده است؛ اما پرسش اصلی این است که چرا با وجود این حجم از ظرفیت، پیام هنوز نتوانسته جایگاه واقعی خود را در اقتصاد کشور به‌دست آورد؟

منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام در البرز یکی از معدود مجموعه‌هایی است که همزمان ظرفیت صنعتی، لجستیکی، فرودگاهی و فناوری را در اختیار دارد. با این حال، اخبار اخیر بیش از آنکه از بهره‌برداری کامل این ظرفیت‌ها حکایت کند، نشان‌دهنده تلاش برای جبران عقب‌ماندگی‌های زیرساختی سال‌های گذشته است.

یکی از مهم‌ترین تحولات اخیر، افزایش ظرفیت تولید برق منطقه از ۱۰ به ۱۵۰ مگاوات طی یک سال و نیم گذشته است. توسعه زیرساخت انرژی بدون تردید برای استمرار فعالیت واحدهای صنعتی اهمیت دارد، اما همین موضوع نشان می‌دهد تأمین انرژی، تا همین اواخر یکی از محدودیت‌های جدی برای توسعه پیام بوده است.

از سوی دیگر، مدیران پیام از ورود منطقه به مسیر تولید برق تجدیدپذیر و ایجاد گمرک تخصصی فناوری اطلاعات خبر داده‌اند. همچنین اعلام شده است که مجوز گمرک منطقه ویژه اقتصادی پیام از سوی گمرک ایران صادر شده و طرح بهسازی باند پروازی نیز قرار است تا ۲۲ بهمن‌ماه به بهره‌برداری برسد.

در حوزه حمل‌ونقل نیز افزایش مسیرهای پروازی مسافری در دستور کار قرار گرفته است. فعال بودن همزمان بخش‌های مسافری، کارگو و آموزشی می‌تواند پیام را به یک هاب حمل‌ونقل منطقه‌ای تبدیل کند؛ اما این ظرفیت زمانی ارزش اقتصادی واقعی پیدا می‌کند که پروازها منظم، مسیرها متنوع و خدمات لجستیکی با استانداردهای رقابتی ارائه شود. موضوع جذب سرمایه‌گذاری خارجی نیز در روزهای اخیر پررنگ شده است. مسئولان پیام از رایزنی با سرمایه‌گذاران روس و برگزاری نشست با اتاق بازرگانی ایران و روسیه برای فراهم کردن زمینه حضور سرمایه‌گذاران این کشور خبر داده‌اند.

با این حال، صرف برگزاری نشست با سرمایه‌گذاران نمی‌تواند به معنای تحقق سرمایه‌گذاری باشد. پیام برای جذب سرمایه خارجی به ثبات مقررات، زیرساخت قابل اتکا، فرآیندهای گمرکی سریع و تضمین امنیت سرمایه نیاز دارد. اگر این الزامات فراهم نشود، وعده جذب سرمایه‌گذار خارجی ممکن است در حد مذاکرات و تفاهم‌نامه باقی بماند.

از سوی دیگر، خروج پیام از وضعیت زیان‌ده پس از حدود ۳۰ سال، هرچند اتفاق مهمی است، اما نباید پایان مسیر تلقی شود. اکنون مسئله اصلی، تبدیل این بهبود مالی به رشد پایدار تولید، صادرات و اشتغال است. طبق گزارش‌های منتشرشده، طی دو سال گذشته حدود هزار و ۸۰۰ فرصت شغلی در منطقه ایجاد شده و برنامه‌هایی برای راه‌اندازی واحدهای جدید نیز وجود دارد.

در نهایت، پیام بیش از آنکه با کمبود ظرفیت مواجه باشد، با مسئله تبدیل ظرفیت به عملکرد اقتصادی پایدار روبه‌رو است. توسعه برق باند فرودگاه، گمرک و سرمایه‌گذاری زمانی موفق تلقی می‌شود که نتیجه آن در افزایش تولید، صادرات، کاهش هزینه لجستیک و ایجاد اشتغال پایدار دیده شود. در غیر این صورت، پیام همچنان مجموعه‌ای با ظرفیت‌های بزرگ و کارنامه‌ای پایین‌تر از توان واقعی خود باقی خواهد ماند.

آستارا و تکرار چالش‌های زیرساختی

تجارت جهانی: ورود بیش از پنج هزار تن گندم به بندر آستارا بار دیگر ظرفیت این بندر برای تجارت دریایی در خزر را نشان داد، اما تداوم مشکلات زیرساختی، لایروبی، اتصال ریلی و کندی پروژه‌های مکمل، همچنان اجازه نداده آستارا متناسب با موقعیت راهبردی خود در کریدور شمال-جنوب نقش‌آفرینی کند.

بندر آستارا در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز اخبار تجاری قرار گرفت. یک کشتی با ۵ هزار و ۳۸ تن گندم وارد مجتمع بندری آستارا شد و عملیات تخلیه آن با تجهیزات مکانیزه و ظرفیت ۳۰۰ تن در ساعت آغاز شد. انتقال مستقیم محموله به سیلوهای غلات، نشانه‌ای از وجود زیرساخت برای جابه‌جایی کالاهای اساسی است؛ اما یک محموله پنج‌هزار تنی را نمی‌توان به‌تنهایی نشانه جهش بندر دانست. مسئله اصلی آستارا، فاصله میان ظرفیت بالقوه و عملکرد واقعی است. این بندر در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند در تجارت ایران با کشورهای حاشیه خزر و مسیر کریدور شمال□جنوب نقش مهمی داشته باشد، اما محدودیت‌های فنی و زیرساخت همچنان یک مانع جدی محسوب می‌شوند. یکی از مهم‌ترین مشکلات، عمق و کانال دسترسی بندر است. همزمان با ورود کشتی گندم، مسئولان از ادامه عملیات لایروبی و بهسازی کانال دسترسی خبر داده‌اند؛ اقدامی که هدف آن ایجاد عمق ایمن‌تر برای تردد شناورها و فراهم کردن امکان پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر است. به بیان دیگر، هنوز بخشی از ظرفیت بندر به شرایط فیزیکی مسیر دریایی وابسته است.

از سوی دیگر، مشکل آستارا فقط دریایی نیست. حلقه مفقوده اصلی، اتصال مؤثر بندر به شبکه ریلی کشور است. پروژه راه‌آهن رشت-آستارا که قرار است اتصال ایران به جمهوری آذربایجان و شبکه ریلی شمال را تکمیل کند، سال‌هاست با تأخیر مواجه است. اگرچه مذاکرات ایران و روسیه برای تأمین مالی و اجرای پروژه به مراحل نهایی نزدیک شده و مسئولان از توافق برای قرارداد اجرایی سخن گفته‌اند، اما هنوز فاصله میان توافق و بهره‌برداری واقعی بسیار قابل توجه است.

اهمیت این تأخیر زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم در تیرماه اعلام شد برای تملک اراضی و آماده‌سازی مسیر حدود ۶ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز است و در آن مقطع تنها حدود ۴۰ درصد منابع موردنیاز تأمین شده بود.

در چنین شرایطی، افزایش ظرفیت بندر بدون تکمیل شبکه حمل‌ونقل پسکرانه‌ای می‌تواند به گلوگاه جدیدی تبدیل شود. بندری که قرار است در کریدور بین‌المللی فعالیت کند، فقط به اسکله و انبار نیاز ندارد؛ جاده، ریل، گمرک، پایانه‌های مرزی و فرآیندهای اداری باید هم‌زمان ظرفیت پذیرش بار را افزایش دهند.

حتی در مرز زمینی نیز مسئولان از افزایش تردد کامیون‌ها و ضرورت توسعه زیرساخت‌ها سخن گفته‌اند. استاندار گیلان همچنین اعلام کرده پروژه مرز جدید آستارا به طول ۱۴۰۰ متر در مراحل پایانی ساخت قرار دارد و قرار است تا پایان شهریور یا هفته نخست مهر به بهره‌برداری برسد.

بنابراین مسئله امروز آستارا، نبود ظرفیت نیست؛ نبود یک برنامه منسجم برای تبدیل ظرفیت به عملکرد پایدار است. حتی در سطح مدیریت شهرستان نیز بر همین مشکل تأکید شده و ضرورت تعیین مسئول پروژه، منبع اعتبار و زمان‌بندی مشخص برای طرح‌ها مطرح شده است. آستارا می‌تواند یکی از دروازه‌های مهم تجارت ایران با شمال باشد، اما برای رسیدن به این جایگاه، افتتاح پروژه‌های پراکنده و ورود مقطعی چند هزار تن کالا کافی نیست. لایروبی مستمر، توسعه تجهیزات، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا، تقویت مرز زمینی و کاهش بروکراسی باید در قالب یک برنامه واحد تدبال شود. در غیر این صورت، آستارا همچنان بندری با موقعیت ممتاز و استفاده‌ای کمتر از ظرفیت واقعی باقی خواهد ماند.

بازسازی پارس جنوبی؛ آزمون مدیریت انرژی



تجارت جهانی: پارس جنـــوبی در حالی وارد مرحله تازه‌ای از بازسازی پالایشگاه‌های آسیب‌دیده شده که هم‌زمان با کاهش بخشی از ظرفیت فرآورش، میدان مشـــترک با قطر در نیمـــه دوم عمر خود قرار گرفته و افت فشار مخزن نیز به تهدیدی جدی برای آینده تولید گاز تبدیل شده است؛ شرایطی که نشان می‌دهد سیاست‌گذاری انرژی دیگر نمی‌تواند صرفاً بر حفظ تولید روزمره متمرکز باشد.

میدان مشـــترک پارس جنوبی امروز با دو چالش هم‌زمان مواجه است؛ از یک ســـو بخشی از ظرفیت پالایش و فرآورش آن بر اثـــر آسیب‌های اخیر از مدار خارج شده و از ســـوی دیگر، افزایش ســـن میدان و روند افت فشار مخزن، آینده تولید را تهدید می‌کند. مدیرعامل شرکت نفت و گاز پارس اخیراً اعلام کرده اســـت که از دســـت رفتن حدود ۳۰ درصد ظرفیت پالایشی میدان در کنار رشـــد مصرف گاز، ضرورت برنامه‌ریزی دقیق بـــرای حفظ تولیـــد را دوچندان کرده است.

در تازه‌ترین اقدام، عملیات بازســـازی پالایشگاه فازهای ۹ و ۱۰ آغاز شده و هدف‌گذاری شده است که بخشی از ظرفیت فرآورش این مجموعه تا پایان سال به مدار بازگردد. هم‌زمان بازســـازی پالایشگاه پنجم نیز وارد مرحله اجرایی شده و مسئولان از تلاش برای احیای بخشی از ظرفیت آن تا پایان سال خبر داده‌اند.

اما مسئله اصلی اینجاســـت که بازسازی، اگرچه ضروری اســـت، نباید با توســـعه و ســـرمایه‌گذاری بلندمدت اشتباه گرفته شود. بازگرداندن ظرفیت‌های از دست‌رفته تنها بخشی از مسئله پارس جنوبی است. این میدان به دلیل قرار گرفتن در نیمه دوم عمر خود با افت فشار طبیعی مخزن روبه‌رو خواهد شد و بدون اجرای طرح‌های فشارافزایی، حفظ سطح فعلی تولید در سال‌های آینده دشوارتر می‌شـــود. حتی پیش از تحولات اخیر نیز هشـــدار داده شده بود که بخشی از تولید پارس جنوبی از ســـال‌های ۱۴۰۵ و ۱۴۰۶ به دلیل افت فشار از دست خواهد رفت.

در همین راســـتا، طرح فشـــارافزایی هاب یک با رویکردی ترکیبی در دســـتور کار قرار گرفته است؛ طرحی که قرار اســـت در کوتاه‌مدت از ظرفیت‌های خشـــکی و در بلندمدت از تأسیسات دریایی استفاده کند. با این حال، تجربه ســـال‌های گذشـــته نشان داده اســـت که فاصله میان اعلام پروژه، تأمین مالی، ســـاخت تجهیزات و رسیدن به تولید واقعی می‌تواند طولانی باشد. در میدانی که هر سال تأخیر به معنای از دســـت رفتن بخشی از ظرفیت تولید است، کندی تصمیم‌گیری هزینه سنگینی خواهد داشت.

از سوی دیگر، وضعیت نیروی انسانی نیز نیازمند توجه جدی اســـت. در روزهای اخیـــر گزارش‌هایی درباره اعتـــراض کارکنان عملیاتی پـــارس جنوبی و تأخیر در پرداخت حقوق و مزایا منتشـــر شده است. بی‌توجهی به مطالبات نیروی انســـانی متخصص، در صنعتی که ایمنی، نگهداری و استمرار تولید به تجربه نیروهای عملیاتی وابســـته اســـت، می‌تواند به یک ریسک اقتصادی و عملیاتی تبدیل شود.

پارس جنوبی ستون اصلی تأمین گاز کشور است و نمی‌توان آینده آن را با اقدامـــات مقطعی مدیریت کرد. بازسازی سریع پالایشگاه‌های آسیب‌دیده باید هم‌زمان با تأمین مالی جدی طرح‌های فشارافزایی، نوسازی تجهیزات، توســـعه فناوری داخلی و تثبیت وضعیت نیروی انسانی پیش برود. در غیر این صورت، کشور ممکن است پس از عبور از بحران امروز، با بحران بزرگ‌تری در تولید گاز سال‌های آینده روبه‌رو شود.

کاسپین، پیشران توسعه منطقه آزاد انزلی شد



تجارت جهـــانی: منطقـــه آزاد انـــزلی در روزهای اخیر با تمرکز هم‌زمان بر توســـعه بندر کاســـپین، تقویت زیرساخت‌های ریلی، جذب سرمایه‌گذاری و حرکت به سمت اقتصاد دانش‌بنیان، نشانه‌هایی از یک تغییر مهم در الگوی توسعه خود نشان داده اســـت؛ مسیری که می‌تواند جایگاه انزلی را در تجارت با کشورهای حاشیه خزر پررنگ‌تر کند.

منطقه آزاد انزلی در ســـال‌های اخیر بیش از گذشته به نقطه اتصـــال ظرفیت‌های بندری، گردشـــگری، تجارت و اقتصاد منطقه‌ای تبدیل شـــده اســـت. تازه‌ترین تحولات این منطقه نشـــان می‌دهد که توســـعه انزلی دیگر صرفاً به پروژه‌های عمرانی محدود نیست و مجموعه‌ای از برنامه‌ها برای افزایـــش ظرفیت تجارت، تقویت لجســـتیک، جذب سرمایه و فعال کردن ظرفیت‌های جدید اقتصادی در حال دنبال شدن است.

در این میان، بندر کاســـپین مهم‌تریـــن محور تحولات اقتصادی انزلی به شـــمار می‌رود. این بنـــدر که در منطقه آزاد انزلی قرار دارد، به‌تدریج در حال تبدیل شـــدن به یکی از حلقه‌های مهم تجارت ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر و مسیرهای ترانزیتی شمال کشـــور است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی اخیراً اعلام کرده که عملکرد بندر کاســـپین از ابتدای دولت چهاردهم تاکنون دو برابر شـــده است؛ موضوعی که می‌تواند نشـــانه‌ای از افزایش استفاده از ظرفیت‌های بندری و تجاری این مجموعه باشد.

کاسپین؛ موتور تازه تجارت انزلی

یکی از مهم‌ترین نقاط قوت انزلی، دسترسی به دریای خزر و امکان برقراری ارتباط تجاری با روسیه و کشورهای آسیای میانه است. در شـــرایطی که توســـعه تجارت با همسایگان به یکی از محورهای مهم سیاســـت اقتصادی کشور تبدیل شده، ظرفیت بندر کاسپین می‌تواند نقش مهمی در کاهش وابستگی تجارت خارجی به مسیرهای جنوبی داشته باشد.

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که حمل‌ونقل دریایی با شبکه ریلی و جاده‌ای ترکیب شود.

توســـعه حمل‌ونقل ترکیـــبی می‌تواند هزینـــه و زمان جابه‌جایی کالا را کاهش دهـــد و در نهایت مزیت اقتصادی مسیر ایران را افزایش دهد.

پیش‌تر نیز معاون ســـاخت و توســـعه راه‌آهن از برنامه تقویت زیرساخت ریلی بندر کاسپین خبر داده و این بندر را یکی از محورهای مهم حمل‌ونقل ترکیبی کشور معرفی کرده بود.

در تازه‌ترین تحولات، سازمان منطقه آزاد انزلی همچنین اعلام کرده که در بحبوحه جنگ و تعطیلات نوروز، دو خط ریلی به ایستگاه کاسپین اضافه شده است. افزایش دسترسی ریلی، اگر با توســـعه پایانه‌ها، تجهیزات تخلیه و بارگیری و اتصال مؤثر به شبکه سراسری همراه شود، می‌تواند ظرفیت واقعی بندر را بیش از پیش فعال کند.

سرمایه‌گذاری در مسیر توسعه

یکی دیگر از اخبار قابـــل توجه روزهـــای اخیر، اجرای مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرســـاختی، ســـرمایه‌گذاری و عمران روســـتایی در منطقه آزاد انزلی اســـت. هم‌زمان با هفته دولت، پروژه‌هـــایی با مجمـــوع ارزش ۷۶۰ میلیارد تومان افتتاح، بهره‌برداری یا عملیات اجرایی آنها آغاز شد. این پروژه‌ها در مجتمع بندری کاســـپین و دیگر بخش‌های منطقه دنبال شده‌اند.

اهمیت این سرمایه‌گذاری فقط در رقم اعلام‌شده خلاصه نمی‌شـــود. برای منطقه‌ای مانند انزلی، توسعه زیرساخت زمانی اثر اقتصادی واقعی خواهد داشت که بتواند به افزایش فعالیـــت بنگاه‌ها، ایجاد اشـــتغال، رونق تجـــارت و جذب سرمایه‌گذاران جدید منجر شـــود. به همین دلیل، استمرار پروژه‌هـــا و تبدیل آنها بـــه ظرفیت‌های عملیـــاتی اهمیت بیشتری از افتتاح‌های مقطعی دارد.

اگر زیرساخت‌های بندری، لجستیکی و تجاری در کنار مشـــوق‌های منطقه آزاد قرار گیرند، انـــزلی می‌تواند برای ســـرمایه‌گذارانی که به دنبال دســـترسی به بازار روسیه و کشورهای آسیای میانه هستند، جذاب‌تر شود.

حرکت به سمت بندر هوشمند

از دیگر تحولات مثبت اخیر، تأکید بر هوشمندسازی بندر کاسپین است. مدیرعامل ســـازمان منطقه آزاد انزلی اعلام کرده که توسعه فضاهای بندری و کاهش فرآیندهای زائد در دستور کار قرار دارد.

هوشمندســـازی در بنادر فقـــط به معنای اســـتفاده از تجهیزات جدید نیست. کاهش زمان توقف کالا، دیجیتالی شـــدن فرآیندهای گمرکی و اداری، شـــفاف شدن مراحل ترخیص و هماهنگی میان دســـتگاه‌های مختلف می‌تواند مستقیماً بر هزینه تجارت اثر بگذارد.

در واقع، مزیت یک بنـــدر تنها به عمق اســـکله یا تعداد کشتی‌های ورودی محدود نمی‌شود؛ سرعت گردش کالا نیز بخشی از مزیت رقابتی آن است. هر چه فرآیند ورود، تخلیه، ترخیص و انتقال کالا ســـریع‌تر انجام شود، احتمال انتخاب این مسیر توسط تجار افزایش خواهد یافت.

پیوند انزلی با اقتصاد دانش‌بنیان

تحولات اخیـــر منطقه آزاد انزلی تنها بـــه بندر و تجارت محدود نمانده اســـت. خبر امضای تفاهم‌نامه میان سازمان منطقـــه آزاد انـــزلی و معاونت علـــمی، فنـــاوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست‌جمهوری برای ایجاد منطقه نوآوری نیز از تلاش برای اضافه کردن یک لایه جدید به اقتصاد منطقه حکایت دارد. هدف اعلام‌شـــده این همکاری، فراهم کردن زمینه حضور شرکت‌های فناور و توسعه اشتغال تخصصی و صادرات دانش‌بنیان در شمال کشور است.

آینده منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی ماهشهر



تجارت جهـــانی: پتروشیمی ماهشـــهر با وجود تلاش برای بازگرداندن واحدهـــای آسیب‌دیده به مدار تولید، همچنان با افت محســـوس تولید، آسیب‌پذیری زیرساخت‌های انرژی، ضرورت بازســـازی تأسیسات و چالش‌های محیط‌زیستی و نیروی انسانی روبه‌رو است؛ وضعیتی که نشان می‌دهد بازگشت به فعالیت عادی، بسیار دشوارتر از اعلام چند خبر درباره از سرگیری تولید است.

منطقه ویژه اقتصـــادی پتروشیمی ماهشـــهر در هفته‌های اخیر در گیر یکی از مهم‌ترین آزمون‌های خود بوده اســـت. آسیب به بخشی از زیرساخت‌های انرژی و تأسیســـات پتروشیمی، زنجیره تولید را تحت فشار قرار داد و اهمیت بالای یوتیلیتی، برق و خوراک پایدار را بیش از گذشته آشکار کرد. آخرین آمار منتشرشده نشان می‌دهد ســـه مجتمع بزرگ مارون، تندگویان و بوعلی‌سینا در پنج ماه نخست امسال مجموعاً ۱.۸۳۴ میلیون تن محصول تولید کرده‌اند؛ رقمی که تنها ۶۱.۳ درصد تولید مدت مشابه سال قبل است.

این آمار از یک ســـو نشـــانه توان مجتمع‌ها برای ادامه فعالیت در شرایط دشوار است، اما از سوی دیگر نمی‌توان کاهش نزدیک به ۳۹ درصدی تولید نسبت به دوره مشـــابه را نادیده گرفت. به بیان دیگر، حفظ بیش از سه‌پنجم تولید سال گذشته را نمی‌توان معادل بازگشت کامل ظرفیت دانست. زمانی که بخش قابل توجهی از تولید از دست می‌رود، آثار آن تنها در آمار تولید باقی نمی‌ماند و بر درآمد، صادرات، تأمین مواد اولیه صنایع پایین‌دســـتی و درآمدهای ارزی نیز اثر می‌گذارد.

یکی از نقاط ضعـــف آشکارشـــده در این بحران، وابستگی شدید مجتمع‌های متعدد به زیرساخت‌های مشـــترک انـــرژی اســـت. فجـــر انـــرژی، به‌عنوان تأمین‌کننده یوتیلیـــتی مجتمع‌های منطقه، آسیب دیـــد و همین موضـــوع اهمیت ســـرمایه‌گذاری در زیرســـاخت‌های پشـــتیبان و ایجـــاد ظرفیت‌های جایگزین را برجسته کرده اســـت. گزارش‌های اخیر از تکمیل عملیات ایمن‌ســـازی دو خط انتقال نفتا و گاز مایع نیز حکایت دارد؛ اقدامی که برای اســـتمرار انتقال خوراک ضروری اســـت، اما همزمان نشـــان می‌دهد زنجیره تولید تا چه اندازه به امنیت خطوط و تأسیسات بالادستی وابسته است.

از سوی دیگر، مسئله محیط زیست نباید در فرآیند بازسازی به حاشیه رانده شود. رئیس سازمان حفاظت محیط زیســـت در بازدیـــد از واحدهـــای آسیب‌دیده ماهشـــهر بر کنترل آلاینده‌ها، پایش مستمر شرایط محیطی و رعایت الزامـــات زیســـت‌محیطی در روند بازسازی تأکید کرده است. این تأکید ضروری است، زیرا بازسازی شتاب‌زده بدون نظارت محیط‌زیستی می‌تواند هزینه‌های جدیدی برای منطقه‌ای ایجاد کند که سال‌ها با فشار ناشی از فعالیت‌های صنعتی مواجه بوده است.

در کنار مشکلات فنی، وضعیت نیروی انسانی نیز نیازمند توجه جدی است. گزارش‌هایی درباره تأخیر در پرداخـــت اضافه‌کاری و برخی مزایا و تســـهیلات کارکنان شرکت پژوهش و فناوری پتروشیمی منتشر شده و در مقابل، این شـــرکت از آغاز پرداخت برخی مزایای پرســـنلی و بن کارت‌ها خبر داده است. چنین اختلافی نشـــان می‌دهد مدیریت هزینه‌ها نباید به قیمت افزایش نارضایتی نیروی انسانی تمام شود.

ماهشهر برای صنعت پتروشیمی ایران یک منطقه معمولی نیست؛ قطبی استراتژیک است که اختلال در آن می‌تواند بخش قابل توجهی از زنجیره تولید کشور را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین، سیاست‌گذاری نباید صرفاً بر بازگشت سریع واحدها متمرکز باشد.