



همکاری احتمالی مناطق آزاد بوشهر و سن پترزبورگ



دوره‌می خودروهای کلاسیک پلاک ارس

شماره: ۲۱۶
شنبه ۱۴۰۵ / ۰۶/۲۸

سال هفتم / ۴ صفحه قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc



رشد ۴۰ درصدی تردد هوایی در منطقه آزاد کیش

نیجریه؛ منطقه آزاد دیجیتال در عرض ۱۸۰ روز

تجارت جهانی: رئیس‌جمهور بولا

احمد تینوبو به وزیر صنعت، تجارت و سرمایه‌گذاری نیجریه ۱۸۰ روز فرصت داده است تا برنامه‌ای برای راه‌اندازی مناطق آزاد دیجیتال این کشور تهیه کند. بر اساس اعلام دولت نیجریه، این دستور به جومو که اودووله، وزیر صنعت، تجارت و سرمایه‌گذاری و نایب‌رئیس کمیته راهبری ریاست‌جمهوری مناطق آزاد دیجیتال، ابلاغ شده است. بایو اونانوگا، مشاور رئیس‌جمهور در امور اطلاع‌رسانی، این دستور را اعلام کرد. اودووله قرار است با پروژه ایتانا (Itana) و کمیته راهبری همکاری کند. در یادداشت منتشر شده از سوی دفتر ریاست‌جمهوری در تاریخ ۱۶ سپتامبر آمده است که کاشیم شتیما، معاون رئیس‌جمهور، با حناتو موساوا، وزیر هنر، و بوسون تیجانی، وزیر ارتباطات، درباره این طرح دیدار و گفت‌وگو کرده است. ایتانا دارای مجوز از سازمان مناطق پردازش صادرات نیجریه (NEPZA) است. ریاست‌جمهوری نیجریه از ایتانا به عنوان نخستین منطقه آزاد دیجیتال این کشور یاد می‌کند.

Africa Finance Corporation نیز از ایجاد پردیس Itana Innovation به ارزش ۵۰۰ میلیون دلار در Alaro City در لاگوس حمایت مالی می‌کند. دولت می‌گوید چارچوب این طرح با هدف آن طراحی شده است که شرکت‌های فناوری و خدمات نیجریه بتوانند در خارج از کشور سرمایه جذب کنند و در داخل کشور اشتغال ایجاد کنند، بدون آنکه شرکت یا مالکیت فکری خود را از نیجریه خارج کنند.

بر اساس این طرح، NEPZA مسئول صدور مجوز و نظارت بر مناطق خواهد بود، در حالی که آژانس توسعه فناوری اطلاعات ملی نیجریه (NITDA) مسئول شبکه‌ها، داده‌ها و امنیت خواهد بود. مسائل مربوط به مالیات، بانکداری، ویزا و داوری نیز از جمله موضوعاتی هستند که هنوز باید توسط کمیته مورد بررسی و تعیین تکلیف قرار گیرند. دولت نیجریه در توضیحات خود به اظهارات تینوبو، شتیما، موساوا و تیجانی درباره ضرورت حفظ شرکت‌ها و مشاغل در داخل کشور اشاره کرده است.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد؛

بلا تکلیفی ۱۸ هزار کانتینر تجار ایرانی در منطقه آزاد جبل علی امارات



بندر آزاد کاسپین، سیر تحریم ناپذیر

تجارت جهانی: منطقه آزاد انزلی در روزهای پایانی شهریور ۱۴۰۵ هم‌زمان شاهد تحولات تازه در حوزه تجارت دریایی، توسعه زیرساخت‌های بندری، سرمایه‌گذاری، گردشگری و احیای تالاب است؛ روندی که از افزایش فعالیت بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی و اجرای پروژه‌های جدید تا تلاش برای فعال‌تر شدن ظرفیت‌های ساحلی و زیست‌محیطی شهر را در بر می‌گیرد.

بندر انزلی در ماه‌های اخیر بیش از گذشته در کانون تحولات اقتصادی و زیرساختی شمال کشور قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی این شهر در حاشیه دریای خزر، دسترسی به بندر کاسپین و پیوند آن با شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، ظرفیت ویژه‌ای برای ایفای نقش در تجارت ایران با کشورهای حوزه خزر و اوراسیا ایجاد کرده است. تازه‌ترین گزارش‌ها...

از کدام منطقه آزاد امکان واردات موبایل وجود دارد؟

تجارت جهانی: امکان ثبت آماری تلفن همراه هوشمند برای بازرگانان مناطق آزاد هفت‌گانه در سامانه جامع تجارت فراهم شد.

بازرگانان مناطق آزاد کیش، قشم، چابهار، ارس، اروند، ماکو و انزلی از این پس امکان ثبت آماری تلفن همراه هوشمند را خواهند داشت.

ثبت آماری تلفن همراه در این مناطق صرفاً با نوع عملیات ارزی بانکی و از محل تأمین ارز «ارز خود» یا «ارز دیگران» امکان‌پذیر است.

شهریور داغ ارس؛ از ایروان تا جلفا

ظرفیت‌هایی هستند که در تازه‌ترین برنامه‌ها و اظهار نظرهای مسئولان منطقه بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته‌اند. مجموعه اخبار منتشر شده در شهریور ماه نشان می‌دهد که ارس تلاش دارد نقش خود را از یک منطقه صرفاً تجاری و... ادامه در صفحه ۳

منطقه آزاد ارس در هفته‌های اخیر بار دیگر در کانون اخبار اقتصادی و تجاری شمال غرب کشور قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی جلفا در مجاورت مرز ارمنستان، دسترسی به بازارهای قفقاز و قرار گرفتن در مسیرهای ارتباطی ایران با اوراسیا،

ارمنستان و فعال‌سازی ظرفیت‌های مرزی تا عضویت ارس در سازمان جهانی گردشگری و اجرای پروژه‌های عمرانی، مجموعه این تحولات تصویری از حرکت ارس به سمت نقش آفرینی پررنگ‌تر در اقتصاد منطقه‌ای ارائه می‌دهد.

تجارت جهانی: منطقه آزاد ارس در روزهای پایانی شهریور ۱۴۰۵ با مجموعه‌ای از تحولات در حوزه ترانزیت، روابط اقتصادی با کشورهای همسایه، گردشگری و زیرساخت مواجه است؛ از طرح ایجاد منطقه آزاد مشترک با مغری



تجارت جهانی گزارش می دهد؛

شهریور داغ ارس؛ از ابروان تا جلفا

محدود نیست. کلیسای سنت استپانوس، کلیسای چوپان، آبشار آسیاب خرابه، رود ارس، پل های تاریخی و روستاهای منطقه، مجموعه ای از جاذبه های طبیعی و تاریخی را در اختیار این منطقه قرار داده اند. گزارش های گردشگری اخیر نیز بر همین تنوع تأکید کرده اند و ارس را مقصدی فراتر از گردشگری تجاری معرفی کرده اند.

در بخش زیرساختی نیز ارس در مسیر اجرای پروژه های جدید قرار دارد. بر اساس گزارش منتشر شده از سوی رسانه های داخلی، بهره برداری از ۱۶ پروژه و آغاز عملیات اجرایی ۱۲ طرح در ارس اعلام شده است. همچنین در گزارش دیگری از بهره برداری و آغاز عملیات اجرایی ۱۸ پروژه عمرانی و زیرساختی با اعتباری بالغ بر ۶ هزار میلیارد ریال خبر داده شده است. این پروژه ها، در صورت اجرای کامل، می توانند بخشی از نیازهای زیرساختی منطقه را پوشش داده و بستر فعالیت اقتصادی و خدماتی را تقویت کنند. در حوزه سرمایه گذاری نیز مسئولان منطقه بر گسترش حضور سرمایه گذاران کشورهای همسایه تأکید کرده اند. اعلام آمادگی برای پذیرش سرمایه گذاران خارجی و حضور فعال در رویدادهای اقتصادی کشورهای پیرامونی، نشان دهنده تلاش ارس برای استفاده از موقعیت مرزی خود در جذب سرمایه و توسعه تجارت است. پیوند میان سرمایه گذاری، تولید صادرات محور و دسترسی به بازارهای همسایه می تواند یکی از مسیرهای مهم رشد اقتصادی منطقه در سال های آینده باشد. در مجموع، تازه ترین اخبار ارس تصویری چندوجهی از تحولات این منطقه ارائه می کند. از یک سو، توسعه روابط اقتصادی با ارمنستان و طرح ایجاد منطقه آزاد مشترک با مغری، چشم انداز همکاری های مرزی را تقویت کرده و از سوی دیگر، پیگیری کریدور ارس، توسعه حمل و نقل ریلی و ساماندهی پایانه های مرزی، زیرساخت های تجارت منطقه ای را در کانون توجه قرار داده است. همزمان، عضویت در سازمان جهانی گردشگری و تمرکز بر جاذبه های تاریخی و طبیعی، مسیر تازه ای برای توسعه گردشگری بین المللی پیش روی ارس قرار داده است.



بر اساس اظهارات معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد ارس، این عضویت می تواند زمینه معرفی ظرفیت های تاریخی، طبیعی و زمین شناختی منطقه در سطح بین المللی را تقویت کند.

همچنین اعلام شده که ارس در ارزیابی فعالیت های فرهنگی و گردشگری سال ۱۴۰۴ رتبه نخست میان مناطق آزاد کشور را به دست آورده و در ارزیابی رویدادها و آیین های نوروزی سال ۱۴۰۵ نیز جایگاه نخست را کسب کرده است.

این ظرفیت گردشگری زمانی اهمیت بیشتری پیدامی کند که جاذبه های ارس تنه با مراکز خرید

همچنان یکی از محورهای مهم برنامه های منطقه است. پیش تر تفاهم نامه ای میان سازمان منطقه آزاد ارس و راه آهن برای توسعه زیرساخت های ریلی و ارتقای ایستگاه جلفا به امضا رسیده بود. استمرار

این مسیر می تواند به تقویت جایگاه جلفا در شبکه حمل و نقل منطقه ای کمک کند و در کنار حمل و نقل جاده ای، گزینه های بیشتری برای انتقال کالا در اختیار فعالان اقتصادی قرار دهد.

در حوزه گردشگری نیز ارس در شهریور ماه خبر مهمی را تجربه کرد. عضویت منطقه آزاد ارس در سازمان جهانی گردشگری به عنوان یکی از دستاوردهای اخیر این منطقه اعلام شده است.

مقام های دولتی و فعالان اقتصادی مواجهه شد و زمینه ای برای معرفی ظرفیت های سرمایه گذاری و تولیدی منطقه فراهم کرد. چنین حضورهایی برای منطقه ای که مزیت اصلی آن در ارتباط با بازارهای کشورهای همسایه تعریف می شود، اهمیت ویژه ای دارد؛ زیرا معرفی مستقیم ظرفیت های تولید، صادرات و خدمات می تواند به شکل گیری ارتباط میان فعالان اقتصادی دو طرف کمک کند.

در کنار همکاری های اقتصادی، موضوع کریدور ارس نیز در روزهای اخیر برجسته شده است. گزارش های منتشر شده درباره این کریدور بر نقش آن در اتصال آذربایجان شرقی به مسیرهای تجاری منطقه و افزایش ظرفیت تجارت با همسایگان تأکید دارند. بر اساس گزارش های موجود، شتاب بخشی به پروژه های ریلی و جاده ای برای فعال تر شدن این مسیر اهمیت زیادی دارد. در برنامه هفتم توسعه نیز توسعه کریدورهای ریلی و زمینی به عنوان یکی از محورهای زیرساختی کشور دنبال می شود و تأمین مالی پروژه های بزرگ همچنان یکی از عوامل تعیین کننده سرعت اجرای آنهاست.

اهمیت این موضوع برای ارس از آن جهت بیشتر است که مرزهای این منطقه می توانند در پیوند میان ایران، ارمنستان و بازارهای گسترده تر اوراسیا نقش ایفا کنند. توسعه زیرساخت های حمل و نقل، کاهش زمان توقف کامیون ها، تقویت شبکه ریلی و افزایش ظرفیت پایانه های مرزی، در صورت تکمیل و هماهنگی، می تواند هزینه و زمان جابه جایی کالا را کاهش داده و جذابیت مسیر ارس را برای فعالان تجاری افزایش دهد.

در همین چارچوب، ساماندهی تردد کامیون ها در مرز نیز در دستور کار قرار گرفته است. فعال سازی پایانه ۱۶ هکتاری جلفا با هدف ساماندهی تردد ناوگان و کاهش صف کامیون ها و زمان توقف آنها دنبال می شود. در روزهای اخیر نیز گزارش هایی از بهبود وضعیت تردد در مسیر منتهی به پایانه نوردوز منتشر شده است؛ موضوعی که برای تجار و شرکت های حمل و نقل بین المللی اهمیت مستقیم دارد. از سوی دیگر، توسعه زیرساخت های ریلی ارس

تجارت جهانی: منطقه آزاد ارس در روزهای پایانی شهریور ۱۴۰۵ با مجموعه ای از تحولات در حوزه ترانزیت، روابط اقتصادی با کشورهای همسایه، گردشگری و زیرساخت مواجه است؛ از طرح ایجاد منطقه آزاد مشترک با مغری ارمنستان و فعال سازی ظرفیت های مرزی تا عضویت ارس در سازمان جهانی گردشگری و اجرای پروژه های عمرانی، مجموعه این تحولات تصویری از حرکت ارس به سمت نقش آفرینی پررنگ تر در اقتصاد منطقه ای ارائه می دهد.

منطقه آزاد ارس در هفته های اخیر بار دیگر در کانون اخبار اقتصادی و تجاری شمال غرب کشور قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی جلفا در مجاورت مرز ارمنستان، دسترسی به بازارهای قفقاز و قرار گرفتن در مسیرهای ارتباطی ایران با اوراسیا، ظرفیتهایی هستند که در تازه ترین برنامه ها و اظهار نظرهای مسئولان منطقه بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته اند. مجموعه اخبار منتشر شده در شهر یورماه نشان می دهد که ارس تلاش دارد نقش خود را از یک منطقه صرفاً تجاری و گردشگری به یک محور فعال در زنجیره تجارت، ترانزیت و همکاری های اقتصادی منطقه ای ارتقا دهد.

یکی از مهم ترین موضوعات روز ارس، توسعه همکاری های اقتصادی با ارمنستان است. در حاشیه نمایشگاه بین المللی «ارمنستان اکسپو ۲۰۲۶»، سازمان منطقه آزاد ارس از آمادگی خود برای ایجاد منطقه آزاد تجاری - صنعتی مشترک میان ارس و مغری ارمنستان خبر داد. این پیشنهاد با هدف تسهیل مبادلات تجاری و ایجاد چارچوبی تازه برای همکاری های اقتصادی میان دو سوی مرز مطرح شده است. همچنین بر ضرورت شکل گیری معماری جدید اقتصادی با کشورهای همسایه تأکید شده است؛ و یک رویکردی که می تواند ظرفیت های مرزی ارس را به فرصت های تازه برای سرمایه گذاری و تجارت تبدیل کند. حضور ارس در نمایشگاه «ارمنستان اکسپو ۲۰۲۶» نیز یکی دیگر از نشانه های تمرکز این منطقه بر بازارهای پیرامونی بود. پلویون اختصاصی سازمان منطقه آزاد ارس در این نمایشگاه با استقبال

بندر آستارا؛ ظرفیت های معطل زیر ساخت

اخیر کمیسیون توسعه صادرات غیر نفتی گیلان، فعالان تجاری بر ضرورت رفع این موانع پیش از آغاز دوره اوج صادرات تأکید کردند. این مسئله نشان می دهد افزایش ظرفیت صادرات بدون تقویت زنجیره لجستیک پیرامون بندر و مرز، ممکن است به ایجاد گلوگاه های جدید منجر شود.

آمار تردد نیز ابعاد این فشار را روشن تر می کند. در سه ماه نخست سال جاری، بیش از ۴۰ هزار دستگاه کامیون از مرزهای زمینی آستارا تردد کرده اند؛ آمار که شامل ۱۷ هزار و ۹۱۹ کامیون ورودی و ۲۲ هزار و ۲۸۶ کامیون خروجی بوده است. چنین حجمی از تردد، نیازمند مدیریت یکپارچه، زیرساخت مناسب و هماهنگی میان گمرک، پایانه، راهداری و مجموعه های مرتبط با تجارت خارجی است.

در همین حال، استاندار گیلان از فعال شدن مرز جدید آستارا و افزایش ظرفیت مبادلات تجاری خبر داده است. توسعه ظرفیت مرزی در صورت تکمیل زیرساخت های می تواند جایگاه آستارا در تجارت منطقه ای تقویت کند، اما اگر توسعه فیزیکی با اصلاح فرآیندهای لجستیک همراه نباشد، افزایش ظرفیت اسمی لزوماً به افزایش متناسب تجارت واقعی منجر نخواهد شد.

در مجموع، اخبار روزهای اخیر تصویری دوگانه از بندر آستارا ارائه می دهد؛ از یک طرف ورود محموله های جدید، تجهیزات تخلیه مکانیزه و برنامه توسعه کانال دسترسی، نشانه وجود ظرفیت های قابل استفاده است و از طرف دیگر، کمبود پسرکانه، انبار و زیرساخت های پشتیبان، همچنان یکی از موانع اصلی بهره گیری کامل از این ظرفیت هاست. مسئله اصلی اکنون نه صرفاً افزایش وعده ها و ظرفیت های اعلام شده، بلکه تکمیل زنجیرهای است که بندر را به مرز، جاده، انبار و بازارهای صادراتی متصل می کند.

تجارت جهانی: تازه ترین تحولات بندر آستارا از ورود محموله ۵ هزار تنی گندم و ادامه عملیات لایروبی کانال دسترسی تا نزدیک شدن فصل صادرات کبوی حکایت دارد؛ با این حال، همزمانی این ظرفیت ها با کمبود انبار، محدودیت پسرکانه و نیاز به توسعه زیرساخت ها نشان می دهد فاصله میان ظرفیت های تجاری بندر و امکانات عملیاتی آن همچنان قابل توجه است.

بندر آستارا در روزهای اخیر بار دیگر در کانون تحولات تجاری شمال کشور قرار گرفته است. در تازه ترین رویداد، یک فروند کشتی حامل پنج هزار و ۳۸ تن گندم از یکی از بنادر حاشیه دریای خزر وارد مجتمع بندری آستارا شد و عملیات تخلیه آن با تجهیزات مکانیزه آغاز شد. بر اساس اعلام فرمانداری، این محموله با استفاده از شیب آلودر و با ظرفیت تخلیه ۳۰۰ تن در ساعت مستقیماً به سیلوهای غلات منتقل می شود.

این اتفاق از یک سو ظرفیت بندر آستارا برای پذیرش و تخلیه کالاهای فله را نشان می دهد، اما از سوی دیگر، بحث قدیمی زیرساخت های بندری را دوباره مطرح می کند. عملیات لایروبی و بهسازی کانال دسترسی بندر همچنان در حال انجام است و هدف آن تأمین عمق ایمن برای تردد شناورها و فراهم کردن امکان پذیرش کشتی های بزرگ تر عنوان شده است. استمرار چنین پروژه ای برای بندری که قرار است در تجارت دریایی منطقه نقش پررنگتری داشته باشد، اهمیت زیادی دارد؛ زیرا محدودیت عمق آبخوری می تواند مستقیماً بر نوع کشتی های قابل پذیرش و حجم جابه جایی کالا اثر بگذارد.

مشکل تنها به بخش دریایی محدود نمی شود. آستارا در آستانه فصل صادرات کبوی با چالش هایی مانند کمبود انبار، نبود تیرپارک و محدودیت پسرکانه مواجه است. در نشست

تجارت خارجی در فشار افت مبادلات

پاکستان و کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله مسیرهایی هستند که می توانند بخشی از فشار موجود بر تجارت را کاهش دهند. اما تکیه بر چند بازار محدود، در بلندمدت آسیب پذیری تجارت خارجی را افزایش می دهد و ضرورت تنوع بخشی به مقاصد صادراتی را برجسته می کند.

واردات: کاهش نگران کننده

در بخش واردات نیز شرایط قابل تأمل است. طبق آمار گمرک، تا ۲۵ مرداد حدود ۹.۵ میلیون تن کالای اساسی به ارزش تقریبی ۷ میلیارد دلار وارد کشور شده، اما همین حدود ۴ میلیون تن کالای اساسی در بنادر کشور در انتظار تخلیه با ترخیص بوده است. این وضعیت نشان می دهد مسئله تجارت خارجی تنها به میزان ارز یا ثبت سفارش محدود نیست و زنجیره حمل و نقل، ترخیص و دسترسی به مسیرهای امن تجاری نیز اهمیت تعیین کننده دارد.

مسیرهای جایگزین: راه حل یا هزینه بیشتر؟

در هفته های اخیر، استفاده از مسیرهای زمینی برای کاهش وابستگی به حمل و نقل دریایی افزایش یافته است. گزارش فایننشال تایمز از رشد قابل توجه تردد کالا در مسیر ترکیه خبر می دهد، اما همزمان به مشکلاتی مانند زیرساخت محدود، تأخیرهای گمرکی و افزایش هزینه حمل اشاره می کند.

در چنین شرایطی، چالش اصلی تجارت خارجی ایران فقط افزایش یا کاهش چند میلیارد دلار در آمار گمرکی نیست؛ مسئله مهم تر، پایداری مسیرهای تجاری و توان کشور برای حفظ بازارهای صادراتی است. ادامه روند فعلی می تواند هزینه تجارت را افزایش داده و فشار بیشتری بر تولید کنندگان و مصرف کنندگان وارد کند. بنابراین تسهیل مقررات، ثبات سیاست های تجاری، کاهش بروکراسی گمرکی و توسعه مسیرهای متنوع صادراتی، از ضرورت های جدی برای جلوگیری از عمیق تر شدن این روند محسوب می شود.

تجارت جهانی: تنازع ترین آمار تجارت خارجی ایران در سال ۱۴۰۵، از کوچک شدن محسوس حجم مبادلات حکایت دارد؛ روندی که هزمنان در صادرات و واردات دیده می شود و در کنار محدودیت های ارزی، مشکلات حمل و نقل و اختلال در مسیرهای تجاری، پرسش هایی جدی درباره توان سیاست گذاری برای حفظ بازارهای صادراتی و تأمین نیازهای وارداتی ایجاد کرده است.

تازه ترین داده های منتشر شده از تجارت غیر نفتی ایران نشان می دهد این بخش در پنج ماه نخست سال ۱۴۰۵ با کاهش قابل توجه مواجه شده است. بر اساس اظهارات رئیس کل گمرک ایران، از ابتدای سال ۲۵ مرداد ماه، صادرات غیر نفتی کشور نزدیک به ۱۵ میلیارد دلار و واردات حدود ۱۷ میلیارد دلار بوده است. در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، هر دو بخش صادرات و واردات حدود یک چهارم کاهش داشته اند. این کاهش را نمی توان صرفاً یک نوسان معمول در تجارت خارجی دانست. افت هزمنان صادرات و واردات به این معناست که نه تنها فروش کالاهای ایرانی در بازارهای خارجی با دشواری مواجه شده، بلکه جریان ورود کالا، مواد اولیه و برخی نهادهای مورد نیاز اقتصاد نیز محدود تر شده است. از همین منظر، کوچک شدن تجارت خارجی می تواند به طور مستقیم بر تولید، قیمت تمام شده کالاها و دسترسی بنگاه ها به مواد اولیه اثر بگذارد.

صادرات: فاصله با ظرفیت های موجود

بخش مهمی از صادرات غیر نفتی ایران همچنان به محصولات پتروشیمی، فراورده های نفتی، گاز و کالاهای مبتنی بر مواد خام وابسته است. کاهش صادرات پتروشیمی نیز در آمارهای ماه های ابتدایی سال منعکس شده و نشان می دهد حتی صنایع بزرگ صادرات محور از مشکلات موجود در مسیر تجارت خارجی مصون نمانده اند.

در همین حال، برخی بازارهای منطقه ای همچنان برای صادر کنندگان ایرانی فعال هستند. عراق، ترکیه، افغانستان،

تجارت جهانی گزارش می دهد

رشد ۴۰ درصدی تردد هوایی در منطقه آزاد کیش



تجارت جهانی: فرودگاه بین‌المللی کیش در شهریورماه روزهای پرترددی را پشت سر گذاشته است؛ تعداد پروازهای ورودی و خروجی این فرودگاه در فاصله یک هفته از ۸۷ به ۱۲۲ پرواز رسید و همزمان شمار مسافران نیز افزایش یافت. حالاً در کنار رشد تردد هوایی، توسعه مسیرهای پروازی و راه‌اندازی مقاصد جدید به یکی از محورهای مورد توجه مدیریت فرودگاه کیش تبدیل شده است.

پروازهای کیش از ۸۷ به ۱۲۲ رسید براساس آمار منتشرشده، از ۳۱ مرداد تا ۶ شهریور ۱۴۰۵ در مجموع ۸۷ پرواز ورودی و خروجی در فرودگاه بین‌المللی کیش انجام شد و ۹ هزار و ۷۹۳ مسافر از طریق این فرودگاه جابه‌جا شدند. یک هفته بعد، یعنی از ۷ تا ۱۳ شهریور، تعداد پروازها به ۱۲۲ مورد رسید؛ ۶۱ پرواز ورودی و ۶۱ پرواز خروجی.

به این ترتیب، تعداد پروازهای ورودی و خروجی در فاصله یک هفته ۳۵ مورد افزایش یافت که معادل حدود ۴۰ درصد رشد است. افزایش پروازها در همین بازه با رشد تعداد مسافران نیز همراه شد و شمار مسافران جابه‌جا شده به ۱۲ هزار و ۸۱۰ نفر رسید.

این تغییرات در آمار هفتگی نشان می‌دهد تقاضای سفر هوایی به کیش در این دوره افزایش داشته و شرکت‌های هواپیمایی نیز ظرفیت بیشتری را در اختیار این مسیر قرار داده‌اند.

کیش ایر؛ بیشترین پرواز در هفته دوم شهریور

در میان شرکت‌های هواپیمایی فعال در هفته ۷ تا ۱۳ شهریور، کیش ایر بیشترین تعداد پرواز را به خود اختصاص داد. بر اساس آمار اعلام‌شده، این شرکت در این بازه ۳۰ پرواز ورودی و ۳۰ پرواز خروجی انجام داد و مجموع پروازهای آن به ۶۰ مورد رسید.

حضور پررنگ کیش ایر در شبکه

گردشگران و ارتقای خدمات مسافری پاسخ داد.

آمارهای شهریورماه از افزایش محسوس تردد هوایی در فرودگاه بین‌المللی کیش خبر می‌دهد؛ تعداد پروازهای ورودی و خروجی در یک هفته از ۸۷ به ۱۲۲ پرواز رسید و در فاصله ۵ تا ۱۸ شهریور نیز ۲۳۷ پرواز در این فرودگاه انجام شد. با توجه به این روند، توسعه مقاصد پروازی و ارتقای خدمات فرودگاهی را می‌توان گام بعدی برای تقویت شبکه هوایی کیش دانست. اگر این روند با ایجاد مسیرهای جدید و افزایش ظرفیت متناسب با تعداد مسافران همراه شود، فرودگاه می‌تواند نقش پررنگ‌تری در پشتیبانی از گردشگری جزیره و پاسخگویی به تقاضای سفر ایفا کند.

رویدادهای گردشگری، تعطیلات و فصل‌های پرتردد سفر از جمله دوره‌هایی هستند که ظرفیت حمل‌ونقل هوایی جزیره را بیشتر در معرض استفاده قرار می‌دهند.

توسعه مسیرها؛ گام بعدی فرودگاه کیش

افزایش تعداد پروازها تنها بخشی از برنامه توسعه فرودگاه کیش است. در هجدهمین نشست «یکشنبه‌های پاسخگویی»، موضوع توسعه مسیرهای پروازی و افزایش ورود گردشگران نیز مطرح شد.

نصرت‌الله زمانی، مدیرکل فرودگاه بین‌المللی کیش، در این نشست درباره آخرین وضعیت پروازها و خدمات فرودگاهی توضیح داد و به پرسش‌ها و مطالبات کیشوندان درباره توسعه مسیرهای پروازی، افزایش ورود

پروازی جزیره، در کنار فعالیت سایر شرکت‌های هواپیمایی، بخشی از ظرفیت موجود برای پاسخگویی به تقاضای سفر به کیش را تشکیل می‌دهد؛ ظرفیتی که در دوره‌های افزایش سفر می‌تواند اهمیت بیشتری پیدا کند.

۲۳۷ پرواز در کمتر از دو هفته

تصویر تردد هوایی کیش در بازه طولانی‌تر نیز قابل توجه است. از ۵ تا ۱۸ شهریور و همزمان با برگزاری جشنواره کیش ۰۵ در مجموع ۲۳۷ پرواز ورودی و خروجی در فرودگاه بین‌المللی کیش ثبت شد و ۲۵ هزار و ۹۰۳ مسافر از طریق این فرودگاه جابه‌جا شدند.

این آمار نشان می‌دهد در دوره‌هایی که تقاضای سفر به جزیره افزایش پیدا می‌کند، شبکه هوایی کیش نیز با افزایش حجم تردد مواجه می‌شود. برگزاری

دورهمی خودروهای کلاسیک پلاک ارس



دیفرانسیل، پلاک ارس» طی روزهای ۲۶ و ۲۷ شهریورماه ۱۴۰۵ برگزار شد و در جریان آن خودروهای مختلف کلاسیک و دو دیفرانسیل در منطقه آزاد ارس به نمایش درآمدند.

های طبیعی و گردشگری این منطقه را نیز در معرض دید شرکت‌کنندگان قرار داد و منطقه آزاد ارس به عنوان مقصد نهایی این رویداد میزبان خودروهای حاضر بود. رویداد خودروهای کلاسیک «دو

دیفرانسیل حاضر در برنامه در معرض دید علاقه‌مندان قرار گرفتند. برگزاری این رویداد در منطقه آزاد ارس، علاوه بر ایجاد فرصتی برای گرد همایی فعالان و علاقه‌مندان حوزه خودرو، ظرفیت

رویداد خودروهای کلاسیک با عنوان «دو دیفرانسیل، پلاک ارس» به مناسبت دهمین رویداد ملی «ایران جان» با همکاری معاونت فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد ارس در منطقه آزاد ارس برگزار شد.

این رویداد با حضور خودروهای کلاسیک و دو دیفرانسیل و با هدف ایجاد فضایی برای نمایش ظرفیت‌های خودرویی، گردشگری و فرهنگی منطقه آزاد ارس برگزار شد و مورد توجه علاقه‌مندان به خودروهای کلاسیک و صنعت خودرو قرار گرفت.

این برنامه با همکاری هیأت موتورسواری و اتومبیلرانی استان آذربایجان شرقی، هیأت موتورسواری و اتومبیلرانی منطقه آزاد ارس و شهرستان جلفا و کلوب مستقل خودروهای استان آذربایجان شرقی برگزار شد.

خودروهای حاضر در این رویداد پس از آغاز برنامه از تبریز، در مسیر منطقه آزاد ارس حرکت کرده و در جلفا و پارک کوهستان در جاده جلفا- ارس گرد هم آمدند و بخشی از خودروهای کلاسیک و

همکاری احتمالی مناطق آزاد بوشهر و سن‌پترزبورگ

استاندار بوشهر بر توسعه همکاری‌های اقتصادی و تجاری در حوزه‌های بندری، حمل‌ونقل دریایی، انرژی، گردشگری و صادرات محصولات کشاورزی و آبزیان تأکید کرد. ارسلان زارع شامگاه پنجشنبه در دیدار با الکساندر بگ洛夫 استاندار سن‌پترزبورگ با قدردانی از میزبانی گرم و صمیمانه طرف روسی اظهار کرد: امیدوارم این دیدار سر آغاز مرحله‌ای جدید در گسترش روابط و همکاری‌های میان استان بوشهر و سن‌پترزبورگ باشد.

وی با اشاره به ظرفیت‌های مشترک دو منطقه در حوزه اقتصاد دریامحور افزود: استان بوشهر و سن‌پترزبورگ، با وجود تفاوت‌های جغرافیایی و اقلیمی، از پیوند عمیقی با دریای و نقش آفرینی در اقتصاد دریامحور برخوردارند.

استاندار بوشهر بیان کرد: بوشهر با دسترسی به خلیج فارس، بنادر متعدد، ظرفیت‌های گسترده صنعتی و تجاری و منابع عظیم انرژی، یکی از مناطق مهم اقتصادی ایران به شمار می‌رود و سن‌پترزبورگ نیز به عنوان یکی از مراکز مهم بندری، صنعتی، علمی و فرهنگی روسیه، جایگاه ویژه‌ای در اقتصاد و تجارت این کشور دارد.

زارع تصریح کرد: بر این اساس، ظرفیت‌های قابل توجهی برای همکاری میان دو منطقه در حوزه‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی، تجارت، لجستیک، صنایع دریایی، انرژی، گردشگری و همکاری‌های علمی، فناوری و دانشگاهی، به ویژه میان دانشگاه خلیج فارس و دانشگاه علوم پزشکی بوشهر با دانشگاه‌های سن‌پترزبورگ وجود دارد.

توسعه صادرات میگو به بازار روسیه

استاندار بوشهر توسعه صادرات محصولات کشاورزی و آبزیان، به ویژه میگوی پرورشی، را یکی از زمینه‌های مهم همکاری با سن‌پترزبورگ دانست و اظهار کرد: استان بوشهر با برخورداری از سواحل طولانی خلیج فارس، ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه آبی‌پروری و تولید میگو دارد و بخش مهمی از تولید میگوی کشور در این استان انجام می‌شود.

زارع ادامه داد: علاقه‌مند هستیم با همکاری طرف روسی، مسیر صادرات مستقیم و پایدار محصولات آبی بوشهر، به ویژه میگو، به بازار سن‌پترزبورگ و سایر مناطق روسیه توسعه یابد. وی افزود: پیشنهاد ماست صادرات محصول نیست، بلکه می‌توانیم به سمت ایجاد زنجیره همکاری مشترک از تولید، بسته‌بندی و فرآوری تا حمل‌ونقل، زنجیره سرد، بازاریابی و توزیع در بازار روسیه حرکت کنیم.

آمادگی بوشهر برای جذب سرمایه‌گذاری روسیه

استاندار بوشهر با اشاره به فرصت‌های سرمایه‌گذاری استان گفت: بوشهر آمادگی دارد فرصت‌های سرمایه‌گذاری متنوع خود را در اختیار فعالان اقتصادی سن‌پترزبورگ قرار دهد و منطقه آزاد بوشهر و مناطق ویژه اقتصادی استان می‌توانند بستر مناسبی برای حضور شرکت‌های روسی، ایجاد واحدهای تولیدی و فرآوری، توسعه مراکز لجستیکی و صادراتی و راه‌اندازی کسب‌وکارهای مشترک باشند.

وی تأکید کرد: پیشنهاد می‌کنیم هیأت‌های اقتصادی دو طرف، مجموعه‌ای از پروژه‌های مشخص و دارای توجیه اقتصادی را شناسایی کنند و زمینه ارتباط مستقیم میان سرمایه‌گذاران سن‌پترزبورگ و دستگاه‌های اجرایی، مناطق آزاد و ویژه و بخش خصوصی استان بوشهر فراهم شود.

زارع همچنین از استاندار سن‌پترزبورگ دعوت کرد به همراه هیأت اقتصادی و تجاری این شهر به استان بوشهر سفر کند.

وی گفت: در این سفر می‌توان ضمن بازدید از ظرفیت‌های بندری، صنعتی، اقتصادی، گردشگری و مناطق آزاد و ویژه استان، زمینه برگزاری نشست مشترک فعالان اقتصادی بوشهر و سن‌پترزبورگ را فراهم کرد.

تأکید سن‌پترزبورگ بر گسترش همکاری‌های اقتصادی

الکساندر بگ洛夫، استاندار سن‌پترزبورگ نیز در این دیدار با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی و دریایی دو منطقه، بر توسعه همکاری‌های دوجانبه در حوزه‌های تجارت، حمل‌ونقل دریایی، صادرات محصولات کشاورزی و آبزیان، به ویژه میگو، و سرمایه‌گذاری تأکید کرد.

وی با استقبال از پیشنهادهای مطرح‌شده برای گسترش روابط اقتصادی، آمادگی فعالان اقتصادی سن‌پترزبورگ برای بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد بوشهر و مناطق ویژه اقتصادی استان را مورد توجه قرار داد.

تجارت جهانی بررسی می کند

بندر آزاد کاسپین، سپر تحریم ناپذیر



زمین گیر شدن بیش از ۱۸ هزار کانتینر تجار ایرانی در منطقه آزاد جبل علی امارات



تجارت جهانی: بندر جبل علی، یکی از مهم ترین مراکز تجاری و لجستیکی دبی، در هفته های اخیر با افت شدید تردد کانتینری و افزایش هزینه های حمل و نقل مواجه شده است؛ وضعیتی که اختلال طولانی مدت در تنگه هرمز، آسیب پذیری مدل تجاری متکی بر تمرکز فعالیت ها در این بندر را آشکار کرده است.

افت شدید فعالیت بندر

جدیدترین گزارش ها از وضعیت جبل علی نشان می دهد این بندر در نتیجه بحران امنیتی و اختلال در تردد کشتی ها در تنگه هرمز، یکی از سخت ترین دوره های فعالیت خود را تجربه می کند. بر اساس گزارش منتشر شده در اوایل سپتامبر، حجم جابه جایی کانتینر در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۶ به حدود ۳۷۴ هزار TEU رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته بیش از ۹۰ درصد کاهش داشته است. مجموع عملکرد نیمه نخست سال نیز حدود ۳۰۱۴ میلیون TEU اعلام شده که نسبت به ۷.۷۷ میلیون TEU در نیمه نخست سال قبل، کاهش قابل توجهی را نشان می دهد.

این کاهش برای بندری که در سال ۲۰۲۴ حدود ۱۵.۵ میلیون TEU جابه جا کرده بود، تنها یک افت معمولی در فعالیت تجاری نیست؛ بلکه نشانه ای از تأثیر مستقیم تحولات امنیتی منطقه بر یکی از ستون های اصلی اقتصاد دبی است.

وابستگی به یک مسیر پرریسک

جبل علی برای بخش قابل توجهی از فعالیت خود به تردد کشتی ها از مسیر تنگه هرمز وابسته است. در شرایط فعلی، بخشی از محموله ها به بنادر شرقی امارات مانند فجیره و خورفکان منتقل و سپس از طریق جاده جابه جا می شوند. اما این راهکار هزینه بیشتری ایجاد می کند و نمی تواند به سادگی جایگزین ظرفیت و سرعت حمل دریایی مستقیم به جبل علی شود. گزارش های گویند انتقال زمینی کالا از فجیره یا خورفکان می تواند حدود چهار تا پنج برابر حمل دریایی از مسیر معمول هزینه داشته باشد.

از این منظر، یکی از انتقادهای مهم متوجه ساختار لجستیکی دبی، تمرکز بالای تجارت منطقه ای در یک مجموعه بندری و تجاری است. هرچه وابستگی به یک مسیر بیشتر باشد، اختلال در همان مسیر می تواند آثار اقتصادی گسترده تری ایجاد کند.

فشار بر تجارت ایران

پیامدهای این وضعیت تنها به اقتصاد امارات محدود نمانده است. گزارش های منتشر شده در ایران از زمین گیر شدن بیش از ۱۸ هزار کانتینر متعلق به بازرگانان ایرانی در بنادر جبل علی و کراچی خبر داده اند. درباره جبل علی، اختلافات قراردادی و هزینه های سنگین انبارداری و دمو راژ نیز به عنوان بخشی از مشکلات فعالان تجاری مطرح شده است.

این مسئله نشان می دهد اختلال در یک هاب منطقه ای می تواند زنجیره تأمین کشورهای دیگر را نیز تحت تأثیر قرار دهد؛ به خصوص کشورهایی که بخش مهمی از واردات و صادرات خود را از طریق بنادر واسط انجام می دهند.

هشدار امنیتی برای جبل علی

در کنار مشکلات تجاری، حوادث امنیتی نیز بر نگرانی ها افزوده است. در مارس ۲۰۲۶، پس از رهگیری یک تهدید هوایی، آتش سوزی در یکی از اسکله های جبل علی گزارش شد و در ماه اوت نیز گزارش هایی درباره انفجار و آتش سوزی در منطقه صنعتی جبل علی منتشر شد؛ هرچند درباره جزئیات و علت برخی از این حوادث، گزارش های اولیه با ابهام همراه بود.

تجارت جهانی: منطقه آزاد انزلی در روزهای پایانی

شهریور ۱۴۰۵ هم زمان شاهد تحولات تازه در حوزه تجارت دریایی، توسعه زیرساخت های بندری، سرمایه گذاری، گردشگری و احیای تالاب است؛ روندی که از افزایش فعالیت بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی و اجرای پروژه های جدید تا تلاش برای فعال تر شدن ظرفیت های ساحلی و زیست محیطی شهر را در بر می گیرد.

بندر انزلی در ماه های اخیر بیش از گذشته در کانون تحولات اقتصادی و زیرساختی شمال کشور قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی این شهر در حاشیه دریای خزر، دسترسی به بندر کاسپین و پیوند آن با شبکه های ریلی و جاده ای، ظرفیت ویژه ای برای ایفای نقش در تجارت ایران با کشورهای حوزه خزر و اوراسیا ایجاد کرده است. تازه ترین گزارش ها نیز نشان می دهد فعالیت های بندری و لجستیکی در منطقه آزاد انزلی روندی رو به رشد را تجربه می کند.

رشد فعالیت بندر کاسپین

یکی از مهم ترین اخبار اقتصادی مرتبط با انزلی در شهریورماه، گزارش رشد عملکرد مجتمع بندری کاسپین است. بر اساس اعلام سازمان منطقه آزاد انزلی، مجموع تخلیه، بارگیری و ورود کالا به این مجتمع در پنج ماه نخست سال ۱۴۰۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۵ درصد افزایش داشته است.

این رشد در ادامه روندی قرار دارد که طی ماه های گذشته نیز در عملکرد بندر مشاهده شده است. مدیر عامل سازمان منطقه آزاد انزلی در تیرماه اعلام کرده بود که تعداد کشتی های پهلو گرفته در بندر کاسپین در سه ماه نخست سال به ۱۰۵ فروند رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۵ درصد افزایش داشته است. تعداد کشتی های صادراتی ۴۲ درصد و کشتی های وارداتی نیز ۳۰ درصد افزایش یافته بود.

این ارقام برای انزلی اهمیت ویژه ای دارد؛ زیرا افزایش رفت و آمد شناور هاسر فاقه معنای رشد فعالیت یک بندر نیست، بلکه می تواند زنجیره ای از فعالیت ها در حوزه حمل و نقل، انبارداری، خدمات بندری، لجستیک، تولید و تجارت را فعال کند.

تقویت جایگاه انزلی در تجارت اوراسیا

بندر کاسپین همچنین در حال تثبیت جایگاه خود در مبادلات ایران با روسیه و سایر کشورهای حوزه دریای خزر است. اتصال بندر به شبکه ریلی، امکان استفاده از حمل و نقل ترکیبی و نزدیکی به مسیرهای تجاری شمال کشور، از جمله عواملی است که ظرفیت انزلی را برای تبدیل شدن به یکی از محورهای ترانزیتی کشور افزایش داده است.

در همین چارچوب، در سال ۱۴۰۵ حدود چهار هزار میلیارد تومان پروژه لجستیکی در منطقه آزاد انزلی در دست اجرا اعلام شده و با ایجاد دو خط ریلی جدید، ظرفیت حمل ریلی منطقه از ۱۵۰ هزار تن به یک میلیون تن افزایش خواهد یافت. ایجاد پایانه لجستیکی در ایستگاه رشت و اراضی سپیدرود نیز در برنامه های توسعه ای منطقه قرار گرفته است.

این تحولات در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می کند که مسیرهای تجاری ایران با کشورهای شمالی در حال توسعه است. بندر کاسپین می تواند در این میان نقش حلقه اتصال

میان حمل و نقل دریایی و ریلی را ایفا کند و بخشی از بار تجاری منطقه را به شبکه سراسری حمل و نقل کشور منتقل کند.

سرمایه گذاری و اجرای پروژه های جدید

تحولات انزلی تنها به حوزه تجارت دریایی محدود نیست. در هفته دولت، مجموعه ای از پروژه های عمرانی، زیرساختی، روستایی و سرمایه گذاری بخش خصوصی در منطقه آزاد انزلی به بهره برداری رسید و عملیات اجرایی طرح های جدید نیز آغاز شد. ارزش پروژه های اعلام شده در گزارش تسنیم حدود دو هزار میلیارد تومان بوده است.

در گزارشی دیگر نیز ارزش مجموعه ای از پروژه های افتتاحی و در حال اجرا در مراسم هفته دولت ۷۶۰ میلیارد تومان اعلام شده است. این طرح ها حوزه های مختلفی از زیرساخت و سرمایه گذاری تا عمران روستایی را شامل می شود.

در حوزه تولید نیز دو واحد صنعتی در شهرک صنعتی سفیدرود با مجموع سرمایه گذاری یک هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان و اشتغال مستقیم برای ۲۰۰ نفر به بهره برداری رسیده اند. این اتفاق نشان می دهد ظرفیت صنعتی محدوده های تازه الحاق یافته به منطقه آزاد نیز در حال ورود به مرحله بهره برداری اقتصادی است.

توسعه زیرساخت؛ شرط تداوم رونق

افزایش فعالیت های اقتصادی بدون توسعه زیرساخت های حمل و نقل و لجستیک نمی تواند پایدار بماند. به همین دلیل، تکمیل پروژه های عمرانی و بندری در منطقه آزاد انزلی یکی از محورهای اصلی برنامه های توسعه ای اخیر بوده است.

در مردادماه، مدیر عامل سازمان منطقه آزاد انزلی با حضور در محل اجرای پروژه های عمرانی بر سرعت بخشی به تکمیل طرح ها تأکید کرد و روند پیشرفت فیزیکی و کیفی پروژه ها مورد بررسی قرار گرفت. این طرح ها از نگاه مسئولان منطقه، نقش مستقیمی در توسعه صنعتی، بندری و لجستیکی دارند. هم زمان، حرکت بندر کاسپین به سمت هوشمندسازی نیز در دستور کار قرار گرفته است. هدف اعلام شده، توسعه فضاهای بندری و کاهش فرآیندهای زائد برای افزایش سرعت عملیات و استفاده مؤثرتر از ظرفیت های موجود است.

ساحل؛ ظرفیت تازه گردشگری

در کنار تجارت، گردشگری همچنان یکی از ظرفیت های مهم بندر انزلی محسوب می شود. شورای شهر انزلی اخیراً بر ضرورت استفاده بیشتر از ظرفیت های طبیعی، تاریخی و گردشگری شهر تأکید کرده است. رئیس شورای شهر اعلام کرده در صورت واگذاری مدیریت نوار ساحلی واقع در محدوده شهری به شهرداری و ایجاد زیرساخت های مناسب، امکان ایجاد بیش از هزار فرصت شغلی وجود دارد.

این موضوع نشان می دهد ساحل انزلی تنها یک ظرفیت تفریحی نیست و می تواند به بستری برای شکل گیری فعالیت های خدماتی، گردشگری، ورزشی و تجاری تبدیل شود. البته بهره گیری اقتصادی از ساحل نیازمند برنامه ریزی دقیق، حفظ دسترسی عمومی و رعایت ملاحظات زیست محیطی است.

در همین مسیر، فعالیت های گردشگری منطقه آزاد نیز

ادامه داشته و مجموعه های تفریحی و گردشگری منطقه میزبان برنامه های مختلف بوده اند. توسعه چنین ظرفیت هایی می تواند تنوع اقتصاد محلی را افزایش دهد و وابستگی شهر به فعالیت های فصلی را کاهش دهد.

تالاب انزلی؛ خبر امیدوارکننده محیط زیستی

یکی از تازه ترین اخبار مرتبط با انزلی به تالاب بین المللی این شهر مربوط است. در ۱۸ شهریور، عملیات پاکسازی آبراهه های تالاب با هدف رفع انسداد مسیرهای آبی و تسهیل تردد قایق ها انجام شد. دو مسیر مهم، شامل روگای راسته خاله و نهنگر و گا، به دلیل انباشت چوب، زباله و گیاه مهاجم سنبل آبی مسدود شده بودند که با اجرای عملیات پاکسازی، مسیرها دوباره باز شدند.

این اقدام از آن جهت اهمیت دارد که تالاب انزلی علاوه بر ارزش زیست محیطی، بخشی از هویت گردشگری و اقتصادی شهر را تشکیل می دهد. بازنگه داشتن آبراهه ها و کنترل گیاهان مهاجم می تواند به بهبود شرایط تردد آبی و حفاظت از زیست بوم تالاب کمک کند.

البته احیای تالاب نیازمند اقدامات مستمر و چندجانبه است و نمی توان یک عملیات پاکسازی را به تنهایی معادل احیای کامل این اکوسیستم دانست. با این حال، استمرار پایش و اجرای طرح های حفاظتی می تواند زمینه را برای بهبود تدریجی وضعیت تالاب فراهم کند. در ماه های گذشته نیز بازدیدهای میدانی و بررسی طرح های احیایی تالاب در دستور کار محیط زیست گیلان قرار داشته است.

چشم انداز پیش روی انزلی

مجموع تحولات اخیر نشان می دهد انزلی در حال حرکت هم زمان در چند مسیر توسعه ای است: افزایش فعالیت بندر کاسپین، تقویت تجارت با کشورهای شمالی، توسعه حمل و نقل ریلی، جذب سرمایه گذاری صنعتی، گسترش زیرساخت های گردشگری و توجه بیشتر به تالاب.

مهم ترین مزیت این روند، امکان شکل گیری یک اقتصاد متنوع در شهر است؛ اقتصادی که در آن بندر و تجارت خارجی در کنار گردشگری، صنعت، خدمات و ظرفیت های طبیعی قرار می گیرند. افزایش فعالیت بندری می تواند به رشد خدمات لجستیکی و اشتغال منجر شود و توسعه گردشگری نیز ظرفیت دیگری برای ایجاد درآمد و فرصت های شغلی فراهم می کند.

در این میان، موفقیت برنامه های توسعه ای انزلی بیش از هر چیز به هماهنگی میان دستگاه های مختلف، تکمیل زیرساخت ها و استمرار سرمایه گذاری وابسته است. همچنین حفاظت از تالاب و محیط زیست باید هم زمان با توسعه اقتصادی دنبال شود تا مزیت های طبیعی شهر در فرآیند توسعه آسیب نبیند.

در مجموع، اخبار شهریور ۱۴۰۵ تصویری از انزلی ارائه می دهد که در آن بندر کاسپین، منطقه آزاد، پروژه های صنعتی و لجستیکی، ظرفیت ساحلی و تالاب در کنار یکدیگر قرار گرفته اند. اگر این ظرفیت ها با برنامه ریزی منسجم به یکدیگر متصل شوند، انزلی می تواند نقش پررنگ تری در تجارت شمال کشور، گردشگری گیلان و ارتباط اقتصادی ایران با کشورهای حوزه خزر و اوراسیا ایفا کند.