

اینچئون درگیر مشکلات توسعه شهری

اینچئون، یکی از مهم ترین مراکز صنعتی، بندری و حمل و نقل کره جنوبی، در حالی در مسیر اجرای پروژه های بزرگ زیرساختی و اقتصادی قرار دارد که همزمان با چالش هایی درباره تأمین بودجه، مدیریت پروژه ها و آینده زیرساخت های بندری روبه روست؛ مسائلی که می تواند فاصله میان اهداف توسعه ای و نتایج ملموس برای شهروندان را افزایش دهد.



انزلی در خط مقدم اقتصاد دریامحور



تجارت جهان

شماره: ۲۱۹

چهارشنبه ۱۴۰۵/۰۷/۰۸
www.Tejarate.cc
info@Tejarate.cc

سال هف

قیمت

ارس؛

بزرگترین کارگاه عمرانی مناطق آزاد



اینچه برون و ضرورت توسعه زیرساخت

اینچه برون در حالی به عنوان یکی از مهم ترین دروازه های تجارت ایران با آسیای میانه و مسیر اتصال به اوراسیا معرفی می شود که فاصله میان ظرفیت های اعلام شده و زیرساخت های موجود همچنان جدی است؛ از محدودیت خطوط ریلی و گلوگاه های لجستیکی تا ضرورت تکمیل زیرساخت های منطقه آزاد، مسائلی که می تواند مانع تبدیل این مرز به یک هاب واقعی تجاری شود.

اینچه برون طی سال های اخیر بارها در ادبیات اقتصادی کشور به عنوان یکی از ظرفیت های مهم توسعه تجارت با آسیای میانه مطرح شده است. موقعیت مرزی و اتصال ریلی به ترکمنستان، مزیت هایی هستند که می توانند این منطقه را به یکی از محورهای مهم ترانزیت تبدیل کنند؛ اما بررسی هاشان می دهد بخش مهمی از این ظرفیت ها همچنان در مرحله برنامه ریزی و تکمیل زیرساخت باقی مانده است.



نبض سرمایه گذاری در کیش تندتر شد

پارس جنوبی؛ میدان ثروت، گرفتار فرسودگی

پارس جنوبی در حالی همچنان مهم ترین پشتوانه گازی ایران به شمار می رود که مجموعه ای از چالش ها از آسیب های اخیر به تأسیسات گرفته تا افت فشار مخزن، نیاز فوری به سرمایه گذاری و تأخیر در اجرای طرح های توسعه ای، آینده تولید پایدار این میدان مشترک را با پرسش های جدی مواجه کرده است. پارس جنوبی در روزهای اخیر بیش از گذشته در کانون توجه صنعت انرژی قرار گرفته است؛ میدانی که بخش بزرگی از نیاز گازی کشور را تأمین می کند اما همزمان با فشارهای فنی و زیرساختی متعددی روبه روست. تازه ترین گزارش ها نشان می دهد بازسازی تأسیسات آسیب دیده همچنان ادامه دارد و تا پایان شهریور، حدود ۵۰ درصد ظرفیت آسیب دیده به مدار تولید بازگشته است.

بحران های سیستان پشت وعده ها ماند

سیستان در حالی همچنان با وعده های متعدد برای توسعه زیرساخت، تجارت مرزی و احیای ظرفیت های اقتصادی روبه روست که مشکلاتی مانند بحران آب، گردوغبار، ضعف زیرساخت های ارتباطی و معیشت شکننده مردم همچنان پابرجاست؛ وضعیتی که نشان می دهد فاصله میان برنامه های اعلام شده و حل مسائل ریشه ای منطقه هنوز قابل توجه است.

سیستان طی ماه های اخیر بار دیگر در مرکز مجموعه ای از برنامه های اقتصادی و زیرساختی قرار گرفته است. توسعه راه ها، تقویت تجارت مرزی، استفاده از ظرفیت منطقه آزاد سیستان و تلاش برای فعال کردن فرودگاه زابل از جمله طرح هایی است که مسئولان برای تغییر وضعیت اقتصادی منطقه مطرح کرده اند. با این حال، مسئله اصلی اینجاست که بخش قابل توجهی از این برنامه ها هنوز در مرحله اجرا، تکمیل یا وعده باقی مانده اند.

پارسیان همچنان در انتظار زیرساخت

پارسیان با وجود برخورداری از موقعیت راهبردی، ظرفیت های بندری و امکان تبدیل شدن به یکی از قطب های صنعتی و تجاری جنوب کشور، همچنان با مسئله ای قدیمی روبه روست؛ فاصله میان وعده های توسعه ای و تکمیل واقعی زیرساخت ها. تازه ترین خبرها از احیای اعتبار ۲۳۰۰ میلیارد تومانی بخش بندری و اختصاص اعتبارات چند هزار میلیاردی حکایت دارد، اما همزمان مسئولان همچنان از کمبود آب، برق و گاز به عنوان موانع اصلی سرمایه گذاری سخن می گویند.





نبض سرمایه گذاری در کیش تندتر شد

❖ تازه‌ترین تحولات کیش نشان می‌دهد جزیره در حال بازگشت تدریجی به مدار رونق اقتصادی و گردشگری است؛ افزایش بیش از ۱۴ درصدی تردد مسافران در مسیرهای هوایی و دریایی، فعال شدن فرآیند تبدیل پلاک خودروهای منطقه آزاد به ملی، تداوم توسعه زیرساخت‌ها و حمایت از فعالان اقتصادی، از مهم‌ترین تحولات اخیر کیش است؛ روندی که می‌تواند جایگاه جزیره را در اقتصاد گردشگری و تجارت کشور تقویت کند.

● افزایش تردد؛ نشانه‌ای از بازگشت سفر

یکی از مهم‌ترین اخبار روزهای اخیر، رشد تردد مسافران در مسیرهای هوایی و دریایی است. در هفته منتهی به ۲۸ شهریور، بیش از ۲۷ هزار مسافر از طریق فرودگاه بین‌المللی و بندرگاه کیش جابه‌جاشدند که نسبت به هفته قبل بیش از ۱۴ درصد افزایش داشته است. در همین بازه، فرودگاه بین‌المللی کیش ۱۵۷ پرواز را ثبت کرد که حاصل آن جابه‌جایی حدود ۱۷ هزار مسافر بود.

این افزایش تردد، نشانه‌ای از بازگشت تدریجی جریان سفر به جزیره است. صنعت گردشگری کیش به‌شدت به میزان ورود مسافر وابسته است و افزایش گردشگران مستقیماً بر فعالیت هتل‌ها، مراکز خرید، رستوران‌ها، تفریحات دریایی و سایر کسب‌وکارهای خدماتی اثر می‌گذارد.

در بخش دریایی نیز طی روزهای ۲۱ تا ۲۷ شهریور، بیش از ۱۰ هزار مسافر و سرنشین خودرو در مسیرهای کیش، چارک و آفتاب جابه‌جاشدند. در این مدت ۱۴۱ سفر با شناورهای خودرور انجام شد و بیش از ۲۲۰۰ دستگاه خودرو جابه‌جا گردید. همچنین ۹۴ سفر با شناورهای مسافری تندر و انجام گرفت که طی آن ۳۷۰۲ مسافر جابه‌جاشدند.

● زیرساخت؛ محور مهم توسعه کیش

رونق گردشگری بدون زیرساخت پایدار امکان‌پذیر نیست. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش در شهریورماه اعلام کرد ناترازی آب و برق جزیره به صفر رسیده و طرح‌هایی برای افزایش ظرفیت تولید برق و توسعه انرژی خورشیدی در دستور کار قرار

پروژه‌های اولویت‌دار به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی مورد توجه قرار گرفته است. دبیرخانه این رویداد از آغاز فرآیند شناسایی و جمع‌بندی پروژه‌های سرمایه‌گذاری خبر داده است؛ اقدامی که می‌تواند فرصت بیشتری برای معرفی ظرفیت‌های اقتصادی کیش ایجاد کند.

توسعه پروژه‌های مسکونی نیز در همین فضا دنبال می‌شود. برای نمونه، پروژه مسکونی «باران کیش» پس از تصویب طرح نهایی وارد مرحله اجرایی شده است که نمونه‌ای از ادامه فعالیت بخش خصوصی در حوزه ساخت‌وساز جزیره محسوب می‌شود.

● حمایت از بخش خصوصی

فعالان گردشگری و اقتصادی، بخش خصوصی را یکی از ارکان اصلی رونق کیش می‌دانند. به همین دلیل حمایت از فعالان این حوزه، تسهیل فعالیت اقتصادی و افزایش انگیزه سرمایه‌گذاری می‌تواند نقش مهمی در بازگشت رونق به جزیره داشته باشد. در هفته‌های گذشته موضوع تدوین بسته‌های حمایتی برای گردشگری و ارائه تسهیلات به فعالان اقتصادی مطرح شده است. این رویکرد در شرایطی اهمیت بیشتری پیدایم کند که بخش قابل توجهی از اقتصاد کیش به کسب‌وکارهای خدماتی وابسته است و استمرار فعالیت آن‌ها نیازمند افزایش تقاضا و کاهش

فعالیت واحدهای تجاری و خدماتی نیز ادامه دارد. در روزهای اخیر گشت‌های مشترک بازرسی در کیش با هدف بررسی فعالیت واحدهای تجاری، خدماتی و خودرویی انجام شده و مواردی مانند مجوز فعالیت، نحوه ارائه خدمات، قیمت‌گذاری و رسیدگی به شکایات مردمی مورد بررسی قرار گرفته است. تقویت نظارت بر بازار می‌تواند به افزایش نظم اقتصادی و ارتقای کیفیت خدمات برای ساکنان و گردشگران کمک کند؛ موضوعی که با افزایش مجدد تردد مسافران اهمیت بیشتری پیدایم کند.

● کیش؛ حرکت همزمان اقتصاد و گردشگری

مجموع تحولات اخیر نشان می‌دهد مسیر توسعه کیش تنها به یک حوزه محدود نیست. افزایش تردد مسافران، توسعه زیرساخت‌های انرژی، فعال‌سازی پروژه‌های سرمایه‌گذاری، حمایت از بخش خصوصی و ساماندهی مسائل مربوط به خودروهای منطقه آزاد، مجموعه‌ای از اقدامات مرتبط با آینده اقتصادی جزیره را شکل داده‌اند.

از منظر گردشگری، افزایش ۱۴ درصدی تردد در یک هفته اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا نشان می‌دهد جریان سفر به کیش در حال افزایش است. البته استمرار این روند به عواملی از جمله کیفیت خدمات، قیمت سفر، ظرفیت پروازها، وضعیت زیرساخت‌ها و برنامه‌های گردشگری وابسته خواهد بود.

در بخش حمل‌ونقل دریایی نیز آمار جابه‌جایی مسافر و خودرو بیانگر تداوم فعالیت مسیرهای ارتباطی کیش با بنادر پیرامونی است. این مسیرها برای گردشگری و تأمین نیازهای جزیره اهمیت دارند و افزایش استفاده از آن‌ها می‌تواند به پویایی بیشتر اقتصاد محلی کمک کند.

در مجموع، تازه‌ترین اخبار کیش تصویری از تلاش برای بازگشت جزیره به مسیر فعالیت اقتصادی ارائه می‌دهد. اگر افزایش تردد مسافران با تکمیل زیرساخت‌ها، تسهیل سرمایه‌گذاری و حمایت مؤثر از کسب‌وکارهای محلی همراه شود، ظرفیت‌های کیش می‌تواند بار دیگر نقش پررنگ‌تری در اقتصاد گردشگری و تجارت منطقه‌ای کشور ایفا کند. ■

اینچئون در گیر مشکلات توسعه شهری

❖ اینچئون، یکی از مهم‌ترین مراکز صنعتی، بندری و حمل‌ونقل کره جنوبی، در حالی در مسیر اجرای پروژه‌های بزرگ زیرساختی و اقتصادی قرار دارد که همزمان با چالش‌هایی درباره تأمین بودجه، مدیریت پروژه‌ها و آینده زیرساخت‌های بندری روبه‌رو است؛ مسائلی که می‌تواند فاصله میان اهداف توسعه‌ای و نتایج ملموس برای شهروندان را افزایش دهد. اینچئون در هفته‌های اخیر بار دیگر در مرکز مباحث اقتصادی و زیرساختی کره جنوبی قرار گرفته است؛ شهری که نزدیکی به سئول، برخورداری از بندر مهم و فرودگاه بین‌المللی و حضور صنایع مختلف، آن را به یکی از قطب‌های مهم اقتصاد کشور تبدیل کرده است. با این حال، بررسی اخبار اخیر نشان می‌دهد توسعه این شهر با مجموعه‌ای از چالش‌های مالی و مدیریتی همراه شده است.

یکی از مهم‌ترین مسائل، وضعیت بودجه پروژه‌های منطقه آزاد اقتصادی اینچئون است. بر اساس گزارش منتشرشده در اوایل سپتامبر، مقام‌های منطقه آزاد اقتصادی اینچئون تصمیم گرفته‌اند حدود ۳۳۰ میلیارد و ۲۰۰ معادل حدود ۲۴۱ میلیون دلار، از منابع این منطقه را به صندوق مدیریت یکپارچه شهرداری منتقل کنند. این تصمیم همزمان با کاهش بودجه برخی پروژه‌های مهم در منطقه سونگدو با انتقادهایی در شورای شهر مواجه شده است. منتقدان درباره نحوه اولویت‌بندی منابع و تأثیر کاهش بودجه بر پروژه‌های توسعه‌ای پرسش‌هایی مطرح کرده‌اند. مسئله مهم دیگر به آینده بندر اینچئون مربوط می‌شود. دولت کره جنوبی در ماه سپتامبر طرح ادغام چهار سازمان بندری منطقه‌ای، از جمله سازمان بندر اینچئون، را مطرح کرد. در واکنش، گروه‌های سیاسی،

اجتماعی و فعالان صنعت بندری در اینچئون نسبت به این طرح اعتراض کرده‌اند و معتقدند تمرکز مدیریت می‌تواند اختیار تصمیم‌گیری متناسب با ویژگی‌های محلی را کاهش دهد.

این اختلاف تنها یک مسئله اداری نیست؛ زیرا بندر اینچئون بخشی از زیرساخت اصلی تجارت و تجیره تأمین منطقه پایتخت کره جنوبی محسوب می‌شود. هر تغییر در ساختار مدیریت بندر می‌تواند بر نحوه تخصیص سرمایه، اجرای پروژه‌های توسعه‌ای و رقابت‌پذیری آن اثر بگذارد. البته دولت مرکزی، طرح ادغام را در چارچوب اصلاح ساختار و بازآرایی عملکرد نهادهای عمومی دنبال می‌کند و پیامد نهایی آن هنوز مشخص نیست.

در بخش حمل‌ونقل هوایی نیز اینچئون همچنان نقش مهمی دارد. کنفرانس جهانی هوانوردی که ۸ و ۹ سپتامبر در این شهر برگزار شد، بیش از ۳۰۰ فعال داخلی و بین‌المللی صنعت هوانوردی را گرد هم آورد و موضوعاتی مانند استفاده از هوش مصنوعی در عملیات فرودگاهی، نوآوری در حمل‌ونقل هوایی و توسعه نیروی انسانی در آن بررسی شد.

با این حال، توسعه زیرساختی بدون حل مشکلات اجرایی می‌تواند هزینه‌های جدیدی ایجاد کند. نمونه آن، حادثه قطع برق در منطقه یونگ‌جونگ است؛ جایی که در جریان عملیات حفاری پروژه

احداث مدرسه استثنایی، کابل زیرزمینی برق آسیب دید و برق یک مجتمع حدود ۶۰۰ واحدی برای بیش از چهار ساعت قطع شد. اختلاف بر سر مسئولیت و میزان خسارت نیز باعث اعتراض ساکنان شد.

از سوی دیگر، اینچئون از شرایط اقتصادی کلی کره جنوبی نیز تأثیر می‌گیرد. در حالی که صادرات کره همچنان به واسطه تقاضای جهانی برای تراشه‌های مرتبط با هوش مصنوعی رشد قابل توجهی دارد، شاخص احساس کسب‌وکار در سپتامبر کاهش یافته و اعتماد بخش تولید تضعیف شده است.

در مجموع، اخبار اخیر اینچئون تصویری دوگانه ارائه می‌کند: از یک سو، شهر همچنان مقصد سرمایه‌گذاری، فناوری، تجارت و حمل‌ونقل است و پروژه‌های بزرگ در آن دنبال می‌شود؛ از سوی دیگر، اختلاف بر سر بودجه، ساختار مدیریت بندر و اجرای پروژه‌های زیرساختی نشان می‌دهد رشد اقتصادی الزاماً به معنای حل مشکلات شهری نیست. چالش اصلی اینچئون در مقطع کنونی، تبدیل ظرفیت‌های بزرگ اقتصادی به توسعه‌ای پایدار و قابل لمس برای شهروندان است؛ موضوعی که نیازمند شفافیت بیشتر در تخصیص منابع و پاسخگویی دقیق‌تر در اجرای پروژه‌هاست. ■



نبض مناطق آزاد

❖ کیش اکسپو در مسیر جذب سرمایه؛ دبیرخانه کیش اکسپو ۱۴۰۵ شناسایی و جمع‌بندی پروژه‌های اولویت‌دار سرمایه‌گذاری ایران را برای معرفی به سرمایه‌گذاران و هیأت‌های اقتصادی ۴۵ کشور آغاز کرده است؛ حالا خروجی این رویداد باید در قرار داد و سرمایه‌گذاری واقعی دیده شود.

آماده‌باش کیش در برابر آل‌نینو؛ ستاد مدیریت بحران کیش برنامه عملیاتی مقابله با پیامدهای احتمالی این پدیده را با تمرکز بر زیرساخت‌های حیاتی جزیره در دستور کار قرار داد.

کیش در میدان ورزش آسیا؛ فرشته اقتداری، ملی‌پوش کیشوند اسکوایش ایران، در بازی‌های آسیایی ناگويا برای تیم ملی ایران به میدان رفت. ترامپولین کیش در ناگويا؛ محمدسعید آبادی، ژیمناست کیشوند و عضو تیم ملی، با راهیابی به فینال ترامپولین بازی‌های آسیایی آچیچی سناگويا خبر ساز شد.

بسکتبال کیش همچنان پیروز؛ تیم‌های بسکتبال کیش در دیدارهای دوستانه مقابل اتحاد بندرعباس به برتری رسیدند.

ارس و موج جدید پروژه‌ها؛ ۲۱ پروژه با اعتبار ۷۷۶۰ میلیارد ریال در منطقه آزاد ارس افتتاح یا کلنگ‌زنی شد؛ حالا میزان پیشرفت واقعی این طرح‌ها معیار سنجش خواهد بود.

جاده سیلگرد ارس به بهره‌برداری رسید؛ پروژه تعریض و بهسازی این محور با سرمایه‌گذاری بیش از ۸۰۰ میلیارد ریال سازمان منطقه آزاد ارس افتتاح شد. ارس در مسیر هاب لجستیکی؛ توسعه مراکز لجستیکی جلفا و نوردوز همچنان در دستور کار است، اما تبدیل ظرفیت جغرافیایی ارس به هاب واقعی، به عملکرد عملیاتی و اتصال مؤثر به کریدورها وابسته است.

دوغارون به دنبال سرمایه‌گذار بزرگ؛ منطقه آزاد دوغارون مذاکرات برای جذب هلدینگ‌های بزرگ و توسعه صنایع صادرات‌محور را دنبال می‌کند. دوغارون در مسیر رشد ترانزیت؛ تردد ناوگان حمل کالای پایانه مرزی دوغارون در نیمه نخست سال به ۱۷۸ هزار و ۲۳۶ دستگاه رسید که رشد ۴۳ درصدی را نشان می‌دهد.

کیش و ضرورت بازگشت پروازها؛ گزارش‌های تازه بر نقش افزایش پروازها و حمایت از اقتصاد محلی در بازگشت رونق گردشگری جزیره تأکید دارند.

انزلی و حمل‌ونقل شهری؛ سه دستگاه میدل‌باس برای استفاده شهروندان بندرانزلی در چارچوب توافق سازمان منطقه آزاد انزلی و شهرداری تحویل شد. ■

انزلی در خط مقدم اقتصاد دریامحور



● انزلی در آستانه مرحله تازه

مجموع این تحولات نشان می‌دهد انزلی در حال حرکت به سمت ترکیبی از تجارت دریایی، لجستیک، صنعت، سرمایه‌گذاری و اقتصاد روستایی است. رشد فعالیت بندر کاسپین، افزایش سرمایه‌گذاری‌ها، اجرای پروژه‌های زیرساختی و تلاش برای هوشمندسازی عملیات بندری، از جمله نشانه‌های این تغییر مسیر هستند.

مهم‌ترین فرصت پیش روی انزلی، تبدیل ظرفیت‌های پراکنده به یک زنجیره اقتصادی منسجم است؛ زنجیره‌ای که در آن بندر، صنعت، حمل‌ونقل، گردشگری و محیط‌زیست در کنار یکدیگر تعریف شوند. اگر زیرساخت‌های لجستیکی تکمیل شود، سرمایه‌گذاری‌ها به تولید منجر شوند و حفاظت از تالاب هم‌زمان با توسعه دنبال شود، انزلی می‌تواند نقش پررنگ‌تری در اقتصاد دریامحور شمال و تجارت با کشورهای حاشیه خزر ایفا کند. موفقیت این روند بیش از هر چیز به استمرار اجرای پروژه‌ها و هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول وابسته است. ■

نیست؛ بلکه با گردشگری، شیلات و اقتصاد محلی نیز ارتباط دارد. با این حال، چالش‌هایی مانند کاهش سطح آب و ضرورت تأمین حق‌آبه، همچنان نیازمند برنامه‌ریزی مستمر و هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف است.

● ورزش و هویت شهری

ورزش نیز بخش دیگری از تصویر امروز انزلی است. تیم فوتبال ملوان به‌عنوان یکی از نمادهای ورزشی شهر، جایگاه مهمی در زندگی اجتماعی انزلی دارد. در هفته‌های اخیر نیز موضوع آماده‌سازی ورزشگاه سیروس قایقران مورد توجه قرار گرفته است.

برنامه‌بازسازی و استانداردسازی این ورزشگاه شامل ارتقای سیستم‌روشنایی، نصب اسکوربرد جدید با پشتیبانی از سامانه VAR، نوسازی گیت‌های ورودی و بهبود سیستم صوتی است. توسعه زیرساخت‌های ورزشی علاوه بر اهمیت برای ورزش حرفه‌ای، می‌تواند به تقویت هویت شهری و ظرفیت گردشگری ورزشی نیز کمک کند.

ظرفیت‌های اقتصادی منطقه را به مناطق روستایی اطراف پیوند بزند تا اقتصاد محلی و گردشگری روستایی نیز تقویت شود.

● تالاب؛ سرمایه طبیعی انزلی

در کنار تحولات اقتصادی، وضعیت تالاب بین‌المللی انزلی همچنان یکی از مهم‌ترین موضوعات محیط‌زیستی منطقه است. طی ماه‌های اخیر عملیات مدیریت آب با هدف افزایش ماندگاری آب و ارتقای عملکرد اکولوژیکی تالاب آغاز شده است. مسئولان محیط‌زیست گیلان، بهبود شرایط هیدرولوژیک راز اولویت‌های برنامه‌های احیا اعلام کرده‌اند. در شهریورماه نیز مسیرهای تردد در دو بخش تالاب پس از پاکسازی سنبل آبی و زباله‌ها بازگشایی شد. طبق گزارش منتشر شده، تمامی لاین‌های تردد در مسیرهای «روگای راسته‌خاله» و «کنارگذر نهنگ‌روگا» برای عبور قایق‌های موتوری بازگشایی شده است. این اقدامات از آن جهت اهمیت دارد که تالاب انزلی تنها یک سرمایه محیط‌زیستی

تحولات در حوزه بندری، سرمایه‌گذاری، تجارت منطقه‌ای، گردشگری و محیط‌زیست همراه بوده است؛ روندی که با افزایش فعالیت‌های بندر کاسپین، جذب سرمایه در منطقه آزاد انزلی و اجرای طرح‌های مرتبط با احیای تالاب، ظرفیت‌های این شهر ساحلی را برای ایفای نقش پررنگ‌تر در اقتصاد دریامحور و تجارت با کشورهای حاشیه خزر برجسته کرده است.

بندر انزلی در ماه‌های اخیر بیش از گذشته در کانون برنامه‌های توسعه اقتصادی گیلان قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی، دسترسی به دریای خزر، برخورداری از بندر انزلی و مجتمع بندری کاسپین و همچنین قرار گرفتن منطقه آزاد انزلی در مسیر تجارت با کشورهای اوراسیا، مجموعه‌ای از ظرفیت‌ها را برای افزایش فعالیت‌های اقتصادی و ایجاد فرصت‌های تازه فراهم کرده است.

یکی از مهم‌ترین محورهای تحولات اخیر، توسعه فعالیت‌های بندر کاسپین است. بر اساس گزارش‌های منتشر شده، در سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵، تعداد ۱۰۵ فروند کشتی در این بندر پهلوگیری کرده‌اند که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۵ درصد افزایش داشته است. همچنین تعداد کشتی‌های صادراتی ۴۲ درصد و کشتی‌های وارداتی ۳۰ درصد افزایش یافته است؛ آماري که از رشد فعالیت عملیاتی این بندر حکایت دارد.

این روند در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بندر کاسپین به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های اصلی تجارت دریایی ایران، در مسیر ارتباط با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا قرار گرفته است.

● سرمایه‌گذاری در مدار جدید

سرمایه‌گذاری نیز یکی دیگر از نشانه‌های تحرک اقتصادی در منطقه آزاد انزلی است. بر اساس اعلام مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، میزان سرمایه‌گذاری جذب‌شده در ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۴ به ۵۶ هزار میلیارد تومان و ۴۰ میلیون یورو

صادرات در تنگنای سیاست‌گذاری

توسعه صادرات غیرنفتی در حالی همچنان یکی از مهم‌ترین مسیرهای کاهش وابستگی اقتصاد ایران به درآمدهای نفتی معرفی می‌شود که کاهش ارزش صادرات، نوسان مقررات ارزی و پیچیدگی فرآیندهای تجاری، فاصله میان اهداف صادراتی و واقعیت بازار را بیشتر کرده است. آمارهای ماه‌های اخیر نشان می‌دهد که بدون اصلاح موانع داخلی، افزایش صادرات صرفاً با تعیین هدف و تدوین نقشه راه محقق نخواهد شد.

صادرات غیرنفتی ایران در ماه‌های اخیر با شرایطی دشوار روبه‌رو بوده است. بر اساس اعلام رئیس کل گمرک، صادرات غیرنفتی کشور از ابتدای سال ۱۴۰۵ تا ۲۵ مرداد به حدود ۱۵ میلیارد دلار رسیده و واردات نیز حدود ۱۷ میلیارد دلار بوده است؛ با این حال، ارزش تجارت خارجی نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش قابل توجهی داشته است. این ارقام نشان می‌دهد مسئله صادرات دیگر صرفاً به ظرفیت تولید یا وجود بازار خارجی محدود نیست. بخش مهمی از مشکل به محیط سیاست‌گذاری داخلی بازمی‌گردد؛ محیطی که صادرکننده باید در آن هم‌زمان با تغییر مقررات ارزی، الزامات بازگشت ارز، محدودیت‌های تجاری و دشواری‌های حمل‌ونقل مواجه باشد.

یکی از نمونه‌های روشن، سیاست بازگشت ارز صادراتی است. در حالی که ابتدا برای افزایش تدریجی حداقل بازگشت ارز تا ۹۰ درصد برنام‌ریزی شده بود، در شهریورماه اجرای نرخ ۶۰ درصدی تا پایان ماه تمدید شد و مقررات ابتدای مهرماه این نرخ به ۷۰ درصد افزایش یابد.

اصل بازگشت ارز برای مدیریت منابع ارزی کشور قابل درک است، اما تغییرات مکرر در زمان‌بندی و مقررات می‌تواند هزینه تصمیم‌گیری بنگاه‌ها را

پارسیان همچنان در انتظار زیرساخت

پارسیان با وجود برخورداری از موقعیت راهبردی، ظرفیت‌های بندری و امکان تبدیل شدن به یکی از قطب‌های صنعتی و تجاری جنوب کشور، همچنان با مسئله‌ای قدیمی روبه‌رو است؛ فاصله میان وعده‌های توسعه‌ای و تکمیل واقعی زیرساخت‌ها. تازه‌ترین خبرها از احیای اعتبار ۲۳۰۰ میلیارد تومانی بخش بندری و اختصاص اعتبارات چند هزار میلیاردی حکایت دارد، اما هم‌زمان مسئولان همچنان از کمبود آب، برق و گاز به‌عنوان موانع اصلی سرمایه‌گذاری سخن می‌گویند.

● اعتبار هست، زیرساخت هنوز مسئله است

تازه‌ترین تحولات منطقه ویژه اقتصادی پارسیان بار دیگر موضوع زیرساخت را به صدر مطالبات توسعه‌ای بازگردانده است. در نشست اخیر بررسی مسائل و موانع توسعه این منطقه، از احیای اعتبار ۲۳۰۰ میلیارد تومانی برای بخش بندری خبر داده شد. در همین نشست، تأمین آب، برق و گاز و رفع موانع سرمایه‌گذاری همچنان از مهم‌ترین نیازهای منطقه عنوان شد.

این وضعیت نشان می‌دهد مسئله پارسیان صرفاً کمبود منابع مالی نیست؛ بلکه تداوم تأخیر در تکمیل زیرساخت‌های پایه، می‌تواند زمان‌بندی اجرای پروژه‌ها و تصمیم سرمایه‌گذاران را تحت تأثیر قرار دهد. منطقه‌ای که قرار است میزان صنایع انرژی‌بر، پتروشیمی و صنایع معدنی باشد، بدون شبکه پایدار آب، برق، گاز و حمل‌ونقل نمی‌تواند از ظرفیت‌های خود به‌طور کامل استفاده کند.

● سرمایه‌گذاری‌های بزرگ، مطالبه‌های بزرگ‌تر

در مردادماه نیز مسئولان از اختصاص ۵۵۰۰ میلیارد تومان برای تکمیل زیرساخت‌ها خبر داده



توسعه روابط تجاری با کشورهای منطقه و استفاده از ظرفیت توافقاتی ترجیحی باید به افزایش واقعی حجم و تنوع صادرات منجر شود.

مشکل دیگر، هزینه‌های حمل‌ونقل و اختلال در مسیرهای تجاری است. گزارش‌های اخیر از کاهش تجارت خارجی و دشواری مسیرهای صادراتی در پی تحولات منطقه‌ای خبر می‌دهند. در چنین شرایطی، سیاست صادراتی باید بر کاهش هزینه مبادله و تسهیل مسیرهای جایگزین متمرکز شود.

در نهایت، توسعه صادرات با صدور بخشنامه بیشتر اتفاق نمی‌افتد. صادرکننده بیش از هر چیز به ثبات مقررات، دسترسی به منابع مالی، زیرساخت لجستیکی مناسب و سیاست ارزی قابل پیش‌بینی نیاز دارد. اگر قرار است صادرات به موتور رشد اقتصاد تبدیل شود، سیاست‌گذار باید بخشی از انرژی خود را به جای کنترل‌های مکرر، صرف کاهش موانع پیش روی صادرکنندگان کند. اکنون فاصله میان «هدف‌گذاری صادراتی» و «شرایط واقعی صادرکننده» یکی از مهم‌ترین چالش‌هاست که تارفع آن، حتی بهترین نقشه‌ها نیز ممکن است در پیچ‌وخم مقررات و بی‌ثباتی تصمیم‌گیری گرفتار شوند. ■

رسیده است. این میزان سرمایه‌گذاری، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه فعالیت‌های تولیدی و زیرساختی ایجاد می‌کند.

در هفته دولت نیز مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی و عمرانی در منطقه آزاد انزلی با مجموع ارزش ۷۶۰ میلیارد تومان افتتاح یا وارد مرحله اجرا شد. در همین راستا، توسعه شهرک‌های صنعتی نیز به دنبال گسترش فعالیت‌های اقتصادی است؛ به‌طوری که در شهر پورماه، دو واحد تولیدی در شهرک صنعتی سفیدرود با مجموع سرمایه‌گذاری یک هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان به بهره‌برداری رسیدند.

● هوشمندسازی فعالیت‌های بندری

یکی از موضوعات مورد توجه در برنامه‌های جدید، هوشمندسازی فعالیت‌های بندری است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی از برنامه توسعه فضاهای بندری و کاهش فرآیندهای زائد خبر داده است؛ رویکردی که هدف آن افزایش سرعت عملیات و تسهیل فعالیت فعالان اقتصادی عنوان شده است. هوشمندسازی بندر می‌تواند با کاهش زمان توقف کالا و افزایش شفافیت، مدیریت بهتر جریان ورود و خروج کالا را ممکن سازد.

همچنین تکمیل زنجیره لجستیکی، از جمله اتصال مناسب بنادر به شبکه جاده‌ای، ریلی و هوایی اهمیت دارد. در همین چارچوب، ظرفیت فرودگاه رشت برای پرواز هواپیماهای باری سنگین نیز در مسیر توسعه صادرات مورد توجه قرار گرفته است.

● گردشگری؛ ضلع دیگر اقتصاد انزلی

در کنار تجارت و صنعت، گردشگری همچنان یکی از پایه‌های اصلی اقتصاد بندر انزلی محسوب می‌شود. فرماندار انزلی با تأکید بر اقتصاد دریامحور و گردشگری پایدار، بر ضرورت حفظ و توسعه تأسیسات این حوزه تأکید داشته است. ترکیب دریا، تالاب و جاذبه‌های طبیعی، ظرفیت متفاوتی برای توسعه گردشگری در انزلی ایجاد کرده است. در این میان، منطقه آزاد انزلی تلاش کرده از طریق طرح‌هایی مانند «بذر»،

تلاش کرده از طریق طرح‌هایی مانند «بذر»،

ارس؛ بزرگترین کارگاه عمرانی مناطق آزاد



بخشی از ریسک‌های شبکه را کاهش دهد.

● گردشگری؛ ظرفیت روبه‌رشد ارس

در کنار صنعت و تجارت، گردشگری همچنان یکی از محورهای مهم توسعه ارس محسوب می‌شود. بر اساس اعلام معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد ارس، این منطقه در سال ۱۴۰۴ رتبه نخست کشور را در میان مناطق آزاد در حوزه فعالیت‌های فرهنگی و گردشگری کسب کرده و در ارزیابی برگزاری رویدادها و آیین‌های نوروزی سال ۱۴۰۵ نیز جایگاه نخست مناطق آزاد به ارس اختصاص یافته است.

یکی از مهم‌ترین اتفاقات بین‌المللی برای گردشگری ارس نیز عضویت این منطقه در سازمان جهانی گردشگری عنوان شده است. طبق گزارش منتشرشده، این عضویت در اجلاس ارمنستان به تصویب رسیده و ارس به عنوان تنها منطقه آزاد ایران با عضویت رسمی در این نهاد معرفی شده است.

این ظرفیت می‌تواند برای توسعه گردشگری خارجی ارس اهمیت داشته باشد؛ به‌خصوص آنکه منطقه در همسایگی کشورهای جمهوری آذربایجان و ارمنستان قرار گرفته و از جاذبه‌های تاریخی، طبیعی و فرهنگی متنوعی برخوردار است.

● جلفا؛ پیوند تجارت و دیپلماسی

جلفا به دلیل موقعیت مرزی خود، یکی از نقاط کلیدی در برنامه توسعه ارس محسوب می‌شود. در هفته دولت، مجموعه‌ای از طرح‌های زیرساختی، صنعتی و فرهنگی در این منطقه افتتاح شد؛ طرح‌هایی که در چارچوب توسعه متوازن منطقه و تقویت ظرفیت‌های اقتصادی و اجتماعی جلفا دنبال شده‌اند.

موقعیت جلفا در ارتباط با نخجوان و مسیرهای

این رویکرد از آن جهت اهمیت دارد که توسعه لجستیک می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری زنجیره‌ای از خدمات حمل‌ونقل، انبارداری، بسته‌بندی، فرآوری و تجارت در منطقه باشد. به این ترتیب، ارس می‌تواند از یک مسیر عبور کالا به یک مرکز ارائه خدمات تجاری و لجستیکی تبدیل شود.

● سرمایه‌گذاری؛ موتور محرک تولید

تحولات ارس در حوزه سرمایه‌گذاری نیز در ماه‌های اخیر قابل توجه بوده است. بر اساس گزارش‌ها، سازمان منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۴ موفق به جذب ۱۶۱ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری داخلی شده است؛ رقمی که از ظرفیت قابل توجه منطقه برای جذب منابع بخش خصوصی حکایت دارد.

همزمان با این روند، در هفته دولت نیز مجموع پروژه‌های عمرانی، زیربنایی، فرهنگی، آموزشی، ورزشی، گردشگری و صنعتی در ارس افتتاح یا عملیاتی شد. مجموع اعتبار طرح‌های جدید حدود ۴ هزار و ۷۶۰ میلیارد تومان اعلام شده است.

گسترش چنین پروژه‌هایی می‌تواند به تقویت زیرساخت‌های مورد نیاز بخش خصوصی کمک کند و زمینه را برای افزایش ظرفیت تولید و ایجاد اشتغال فراهم سازد. از سوی دیگر، تنوع پروژه‌ها نشان می‌دهد که مسیر توسعه ارس تنها به صنعت و تجارت محدود نمانده و حوزه‌هایی مانند گردشگری نیز در برنامه قرار گرفته‌اند.

● انرژی خورشیدی برای پایداری تولید

یکی دیگر از تحولات قابل توجه در ارس، حرکت به سمت استفاده بیشتر از انرژی‌های تجدیدپذیر است. توسعه نیروگاه‌های خورشیدی در منطقه‌ای که میزان واحدهای صنعتی است، از منظر تأمین پایدار انرژی اهمیت ویژه‌ای دارد. صنایع صادرات‌محور برای حفظ روند تولید و عمل به تعهدات تجاری خود به برق پایدار نیاز دارند و توسعه منابع تولید برق در محل می‌تواند

منطقه آزاد ارس در روزهای پایانی شهریورماه با تمرکز همزمان بر توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، تقویت سرمایه‌گذاری، گسترش انرژی‌های تجدیدپذیر و رونق گردشگری، در حال تثبیت جایگاه خود به عنوان یکی از محورهای مهم اقتصادی شمال‌غرب کشور است؛ روندی که با توجه به موقعیت مرزی ارس و همجواری آن با بازارهای قفقاز، ظرفیت تازه‌ای برای توسعه تجارت و تولید صادرات محور ایجاد کرده است.

منطقه آزاد ارس در هفته‌های اخیر مجموعه‌ای از برنامه‌ها و تحولات اقتصادی، زیرساختی و گردشگری را تجربه کرده است؛ تحولاتی که بیش از هر چیز بر استفاده از ظرفیت مرزی این منطقه و تبدیل موقعیت جغرافیایی آن به مزیت اقتصادی متمرکز شده‌اند. تازه‌ترین اظهارات مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس نیز از برنامه‌ریزی برای تبدیل این منطقه به هاب لجستیکی شمال‌غرب کشور حکایت دارد؛ برنامه‌ای که در صورت تکمیل زیرساخت‌هایی می‌تواند نقش ارس را در مسیرهای تجاری داخلی و بین‌المللی پررنگ‌تر کند.

● ارس در مسیر هاب لجستیکی

یکی از مهم‌ترین محورهای خبری ارس در روزهای اخیر، برنامه توسعه زیرساخت‌های لجستیکی در این منطقه است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس اعلام کرده که با تکمیل زیرساخت‌ها، این منطقه ظرفیت تبدیل شدن به هاب لجستیکی شمال‌غرب کشور را دارد.

قرار گرفتن ارس در مجاورت مرزهای جمهوری آذربایجان و ارمنستان و دسترسی به مسیرهای تجاری قفقاز، موقعیتی ایجاد کرده که می‌تواند این منطقه را در شبکه حمل‌ونقل و ترانزیت کشور به نقطه‌ای اثرگذار تبدیل کند. بر همین اساس، ایجاد مراکز لجستیکی در جلفا و نودوز در دستور کار قرار گرفته است.



بحران‌های سیستان پشت وعده‌ها ماند

سیستان نیز کاهش جریان آب پس از احداث بند کمال‌خان را از عوامل فشار بر تالاب هامون دانسته است.

این وضعیت مستقیماً بر کشاورزی، دامداری و ماندگاری جمعیت اثر می‌گذارد؛ بنابراین هر برنامه توسعه‌ای بدون تعیین تکلیف پایدار منابع آب، با یک محدودیت اساسی مواجه خواهد بود. در حوزه زیرساخت، افتتاح پل حرمک در محور زابل-زاهدان با هدف تقویت ارتباطات و یک‌پدور شرق کشور انجام شده است، اما توسعه یک یا چند پروژه عمرانی به‌تنهایی نمی‌تواند مشکلات انباشته منطقه را برطرف کند.

در مورد تجارت مرزی نیز تصمیماتی درباره بازنگری سهمیه بندی کولبری و تسهیل فرآیندهای گمرکی مطرح شده است که در صورت اجرای واقعی می‌تواند بخشی از مشکلات معیشت مرزنشینان را کاهش دهد. فرودگاه زابل نیز با هدف تبدیل شدن به یک هاب لجستیکی برای تجارت با افغانستان مطرح است، اما تحقق آن نیازمند سرمایه‌گذاری و زیرساخت مناسب است.

در نهایت، مشکل اصلی سیستان، عدم استمرار در حل مسائل ریشه‌ای است. اگر پروژه‌های جدید با زمان‌بندی مشخص و منابع مالی پایدار همراه نشوند، سیستان همچنان میان وعده‌های توسعه و واقعیت دشوار زندگی مردم گرفتار خواهد ماند. ■

اینچه‌برون و ضرورت توسعه زیرساخت

اینچه‌برون نیز نمی‌تواند به‌تنهایی نقش موتور توسعه را ایفا کند. از سوی دیگر، موضوع زیرساخت‌های گمرکی و لجستیکی نیز اهمیت دارد. در ماه‌های اخیر مسئولان منطقه آزاد از شتاب گرفتن توسعه زیرساخت‌ها سخن گفته‌اند، اما گزارش‌های مربوط به وضعیت ریلی نشان می‌دهد هنوز میان ظرفیت مورد انتظار و امکانات عملیاتی فاصله وجود دارد.

در همین حال، مطالعات پدافند غیرعامل منطقه آزاد اینچه‌برون به تصویب رسیده است که از منظر برنامه‌ریزی برای توسعه این زیرساخت‌ها اهمیت دارد. همچنین، گمرک گلستان پیش‌تر نسبت به استفاده نشدن تجار از سهمیه معافیت حقوق ورودی کالاها، اساسی در چارچوب توافق با اوراسیا هشدار داده بود؛ ظرفیتی که در صورت عدم استفاده می‌تواند به استان‌های دیگر منتقل شود.

در مورد فعالیت تجاری، معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری گلستان بسته بودن اینچه‌برون را تذکره کرد و اعلام کرد صادرات و واردات بدون وقفه ادامه دارد. با این حال، مسئله اصلی برای اینچه‌برون «فعال بودن» نیست؛ مسئله، ظرفیت‌سازی متناسب با جایگاه تجاری منطقه است. اگر قرار است اینچه‌برون به هاب تجاری تبدیل شود، توسعه خطوط ریلی، پایانه‌های لجستیکی، گمرک، انبارها و زیرساخت‌های آب و برق باید همزمان پیش برود تا از تبدیل شدن این منطقه به منطقه‌ای با ظرفیت‌های بالقوه و استفاده ناقص از امکانات جلوگیری شود. ■

پارس جنوبی؛ میدان ثروت، گرفتار فرسودگی

پارس جنوبی در حالی همچنان مهم‌ترین پشتوانه گازی ایران به شمار می‌رود که مجموعه‌ای از چالش‌ها از آسیب‌های اخیر به تأسیسات گرفته تا افت فشار مخزن، نیاز فوری به سرمایه‌گذاری و تأخیر در اجرای طرح‌های توسعه‌ای، آینده تولید پایدار این میدان مشترک را با پرسش‌های جدی مواجه کرده است.

پارس جنوبی در روزهای اخیر بیش از گذشته در کانون توجه صنعت انرژی قرار گرفته است؛ میدانی که بخش بزرگی از نیاز گازی کشور را تأمین می‌کند اما همزمان با فشارهای فنی و زیرساختی متعددی روبه‌روست. تازه‌ترین گزارش‌ها نشان می‌دهد بازسازی تأسیسات آسیب‌دیده همچنان ادامه دارد و تا پایان شهریور، حدود ۵۰ درصد ظرفیت آسیب‌دیده به مدار تولید بازگشته است.

این وضعیت در آستانه فصل سرد سال اهمیت بیشتری پیدای می‌کند. پارس جنوبی باید در شرایطی تولید را حفظ کند که مصرف گاز در بخش خانگی، نیروگاهی و صنعتی افزایش می‌یابد. بنابراین هر گونه تأخیر در بازسازی پالایشگاه‌ها یا تکمیل پروژه‌های توسعه‌ای می‌تواند فشار بیشتری بر شبکه گاز کشور وارد کند.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های بلندمدت میدان، افت فشار مخزن است. کارشناسان و مسئولان صنعت نفت، اجرای طرح فشارافزایی را برای حفظ ظرفیت تولید ضروری می‌دانند. طرح راهبردی فشارافزایی پارس جنوبی به تصویب شورای اقتصاد رسیده و مطالعات مهندسی «هاب یک» نیز برای بخش‌های مرزی میدان آغاز شده است.

اما مسئله اصلی، فاصله میان اهمیت موضوع و سرعت اجرای آن است. فشارافزایی پروژه‌ای پیچیده و سرمایه‌بر است و به ساخت سکوهای تقویت فشار، تأمین تجهیزات و سرمایه‌گذاری قابل توجه نیاز دارد. هر تأخیر در این مسیر می‌تواند در سال‌های آینده خود را در کاهش توان تولید نشان دهد.

از سوی دیگر، وضعیت تعمیرات نشان می‌دهد بخشی از مشکلات با اقدامات فوری قابل مدیریت است. راه‌اندازی کارگاه تخصصی تعمیر شیرآلات در یاب، یکی از اقدامات اخیر برای کاهش زمان تعمیرات اساسی سکوها بوده است که با هدف بازگرداندن سریع تر آن‌ها به مدار تولید انجام شده است.

با این حال، تکیه بر تعمیرات نمی‌تواند جایگزین سرمایه‌گذاری برای نوسازی و توسعه بلندمدت شود. میدان مشترک پارس جنوبی وارد مرحله‌ای شده که مدیریت بحران باید به برنامه‌ریزی بلندمدت برای حفظ تولید تغییر جهت دهد.

در بخش توسعه نیز فاز ۱۱ همچنان یکی از پروژه‌های مهم محسوب می‌شود. طبق اعلام مجری طرح، برنامه‌ریزی برای رساندن بلوک نخست این فاز به ظرفیت اسمی تولید در جریان است. این پروژه می‌تواند به افزایش ظرفیت تولید کمک کند، اما همزمان ضرورت دارد روند توسعه سایر بخش‌ها نیز با سرعت و تأمین مالی مناسب دنبال شود.

چالش دیگر، ناترازی انرژی است. حتی افزایش تولید بدون مدیریت مصرف و کاهش اتلاف نمی‌تواند پاسخگوی رشد تقاضا باشد. در همین راستا، طرح‌های مدیریت و بهره‌وری انرژی در تأسیسات پارس جنوبی نیز در دستور کار قرار گرفته است. پارس جنوبی امروز با یک دوگانگی جدی مواجه است؛ از یک سو ظرفیت عظیم تولید و تجربه فنی کشور امکان حفظ جایگاه این میدان را فراهم کرده و از سوی دیگر، فرسودگی زیرساخت‌ها، افت فشار مخزن و ضرورت بازسازی سریع، ریسک‌های جدیدی ایجاد کرده است.

مسئله اصلی دیگر صرفاً افزایش تولید نیست؛ حفظ تولید، نوسازی زیرساخت‌ها و اجرای به‌موقع فشارافزایی باید همزمان پیش برود تا ظرفیت فعلی پارس جنوبی در سال‌های آینده دست‌نرود. اکنون مهم‌ترین آزمون مدیریت پارس جنوبی، عبور از وضعیت واکنشی و حرکت به سمت برنامه‌ای پایدار برای آینده میدان است؛ برنامه‌ای که باید زمان‌بندی روشن و تأمین مالی مشخص برای جلوگیری از عقب‌ماندگی پروژه‌های حیاتی داشته باشد. ■

