

سهمیه ناکافی،
صف طولانی





دستور قاطع مقدم‌زاده برای بازسازی ورزشگاه جلفا

# تجارت جهانی


شماره: ۲۳۷
سه شنبه ۱۴۰۵/۰۸/۰۵
info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc




دهمین جشنواره انار هفتم آبان در روستای اشتبین منطقه آزاد ارس

۴

## ضرورت تأسیس شعب بانک‌های خارجی کشورهای بریکس در منطقه آزاد کیش




دبیر گروه مناطق آزاد
شکوفه کتانباف‌زاده


تأسیس شعب بانک‌های خارجی کشورهای عضو بریکس در منطقه آزاد کیش، فرصتی راهبردی برای تقویت جایگاه اقتصادی ایران در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی به شمار می‌رود. با توجه به ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی کیش، برخورداری از زیرساخت‌های گردشگری و تجاری و موقعیت آن در خلیج فارس، این منطقه می‌تواند به یکی از مراکز مهم تعاملات مالی میان ایران و اقتصادهای نوظهور تبدیل شود.

حضور بانک‌های کشورهای بریکس، از جمله چین، هند، روسیه و سایر اعضا، می‌تواند زمینه تسهیل مبادلات ارزی، تأمین مالی پروژه‌های مشترک، توسعه سرمایه‌گذاری خارجی و کاهش هزینه‌های نقل‌وانتقال پول را فراهم کند. همچنین، گسترش همکاری‌های بانکی با استفاده از سازوکارهای مالی جایگزین، ظرفیت تجارت با کشورهای عضو بریکس را افزایش داده و وابستگی به مسیرهای سنتی پرداخت بین‌المللی را کاهش می‌دهد.

از سوی دیگر، استقرار این بانک‌ها در کیش می‌تواند به رونق فعالیت شرکت‌های بین‌المللی، ایجاد اشتغال تخصصی، انتقال دانش مالی و ارتقای رقابت‌پذیری مناطق آزاد ایران کمک کند. تحقق این اهداف مستلزم تدوین مقررات شفاف، تضمین امنیت حقوقی سرمایه‌گذاران، رعایت استانداردهای مبارزه با پول‌شویی و فراهم‌سازی زیرساخت‌های بانکی پیشرفته است. در مجموع، تأسیس شعب بانک‌های بریکس در کیش، در صورت برنامه‌ریزی دقیق و هماهنگی نهادی، می‌تواند گامی مؤثر در جهت تبدیل این منطقه به قطب مالی و تجاری ایران و پیونددهنده اقتصاد کشور با بازارهای نوظهور جهان باشد.

تجارت جهانی بررسی می کند:

## رونق پروازی کیش

**تجارت جهانی:** در بازه زمانی ۲۵ مهر تا اول آبان ۱۴۰۵، فرودگاه بین‌المللی کیش با ثبت ۱۶۳ پرواز ورودی و خروجی، ۱۷ هزار و ۱۴۰ مسافر را جابه‌جا کرد. این رقم، که همزمان با جابه‌جایی بیش از ۸ هزار مسافر از مسیر دریایی ثبت شده، نشان‌دهنده تداوم نسبی تقاضای سفر به یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری و تجاری ایران در فصل پاییز است. آمارهای هفتگی ماه مهر تصویری از رشد تدریجی ارائه می‌دهند: از ۱۱۸ پرواز و حدود ۱۳ هزار و ۳۵۰ مسافر در هفته نخست ماه، به ۱۵۱ پرواز و بیش از ۱۵ هزار و ۶۰۰ مسافر در هفته منتهی به ۲۴ مهر، و سپس ۱۶۳ پرواز در هفته بعد. این روند، هرچند با نوسان، حاکی از آن است که شبکه هوایی جزیره پس از اوج تابستانی، همچنان در سطح قابل توجهی فعال مانده است.

کیش به‌عنوان منطقه آزاد تجاری، سال‌هاست که ترکیبی از جاذبه‌های گردشگری، معافیت‌های گمرکی و موقعیت استراتژیک در خلیج فارس را به فروش می گذارد. فرودگاه بین‌المللی آن، دروازه اصلی ورود مسافران، نقش محوری در این اقتصاد ایفا می‌کند.

کیش به‌عنوان منطقه آزاد تجاری، سال‌هاست که ترکیبی از جاذبه‌های گردشگری، معافیت‌های گمرکی و موقعیت استراتژیک در خلیج فارس را به فروش می‌گذارد. فرودگاه بین‌المللی آن، دروازه اصلی ورود مسافران، نقش محوری در این اقتصاد ایفا می‌کند. رشد پروازها در مهرماه با گسترش مسیرهای مستقیم همراه بوده است. مهم‌ترین این تحولات، برقراری پروازهای مستقیم کیش–تبریز توسط هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) از اواسط مهر بود.

این مسیر که در روزهای سه‌شنبه و جمعه انجام می‌شود، شمال غرب کشور را به‌طور مستقیم به جزیره متصل کرده و دسترسی گردشگران تبریزی و استان‌های همجوار را تسهیل می‌کند. همزمان، مسیرهایی به....

۳

## سوریه پذیرای ترانزیت در بحران است



**تجارت جهانی:** شبکه العربی قطر، در گزارشی از اعلام آمادگی دمشق برای فراهم سازی مقصد ترانزیت کالا، فرآورده های نفتی و گاز به مقصد کشورهای حوزه خلیج فارس و بالعکس، در شرایط اختلال کشتیرانی و تجارت منطقه‌ای، خبر داد.

## محاصره تجاری خزر

**تجارت جهانی:** جک کین، ژنرال بازنشسته ارتش آمریکا، در گفت‌وگو با شبکه فاکس نیوز با مخالفت با توافق و تأکید بر تداوم تحریم‌ها و فشار اقتصادی، مدعی شد که برای تکمیل انزوای اقتصادی کشور هدف، باید حلقه محاصره تنگ‌تر شود. او با اشاره به باز بودن مسیرهای تجاری دریای خزر و مرزهای کشورهای منطقه، پیشنهاد کرد برای محدود کردن تجارت و تکمیل این انزوا، فشارها ادامه یابد.

## مرکز جهانی دبی



**تجارت جهانی:** دبی در اقدامی تازه، گام دیگری برای تثبیت جایگاه خود به‌عنوان مرجع بین‌المللی مناطق اقتصادی برداشت. شیخ احمد بن سعید آل مکتوم، رئیس هیئت‌مدیره سازمان مناطق اقتصادی یکپارچه دبی (DIEZ)، استراتژی ایجاد «مرکز جهانی پژوهش و فناوری برای مناطق اقتصادی» را تصویب کرد. این مرکز زیر نظر DIEZ فعالیت خواهد کرد و هدف آن توسعه دانش، سیاست‌گذاری و استانداردهای مشترک برای مناطق ویژه و آزاد در سراسر جهان است. ..ادامه در صفحه آخر

نبض تجارت

## تعرفه صددرصدی



**تجارت جهانی:** شورای عالی هماهنگی اقتصادی ســران قوا با مصوبه‌ای با عنوان «بازسازی خسارات جنگ؛ بخش دوم» که در اواخر مهر ۱۴۰۵ ابلاغ شد، کف حقــوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی را در ســال ۱۴۰۵ حداقل ۱۰۰ درصد تعیین کرد. این حکم واردات از مناطق آزاد به سرزمین اصلی را نیز دربرمی‌گیرد و برای ورود خودرو به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کف ۶۰ درصدی در نظر گرفته است. خودروهای تمام‌برقی از این افزایش مستثنی شده‌اند. منابع حاصل از واردات خودرو تا ســقف ۱۵۰ هزار میلیارد تومان نیز به تأمین اعتبار کالابرگ اختصاص یافته است.

این تصمیم در شرایطی اعلام شد که پیش‌تر در لایحه و جداول بودجه ۱۴۰۵، تعرفه‌های پلکانی و نسبتاً پایین‌تری برای برخــی خودروهــای کم‌حجم بنزینــی و هیبریدی پیش‌بینی شــده بود؛ از جمله نرخ‌هایــی در محدوده ۲۰ تا ۷۰ درصد برای موتورهای زیر دو لیتر. عبارت «حداقل ۱۰۰ درصد» در متن مصوبه نشان می‌دهد که نرخ یکسان و ثابت نیست و امکان اعمال تعرفه‌های بالاتر نیز وجود دارد. تأمین ارز از هر محل مشمول این حکم است و تخصیص سهمیه واردات نیز به سمت بورس کالا هدایت شده است.

مقامات این افزایش را در چارچــوب تأمین منابع برای بازســازی خســارات جنگ و تقویت طرح کالابرگ توجیه کرده‌اند. کالابرگ کــه به عنوان ابزار حمایت معیشــتی از خانوارها گسترش یافته، با چالش تأمین پایدار منابع روبه‌رو بوده است. پیوند دادن درآمد گمرکی واردات خودرو به این طرح، واردات را به یکی از منابع پیش‌بینی‌شده برای بودجه رفاهی تبدیل می‌کند. در عین حــال، منتقدان بازار خودرو هشــدار می‌دهند که این رویکرد می‌تواند هزینه تمام‌شده خودروهای وارداتی را به‌طور محسوس بالا ببرد و دسترسی طبقه متوسط به گزینه‌های متنوع‌تر و کم‌مصرف‌تر را محدود کند. محاســبات تقریبی بر اســاس قیمت‌های فعلی بازار نشان می‌دهد که اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی روی مدل‌های هیبریدی محبوب می‌تواند قیمت نهایی را ده‌ها درصد افزایش دهد، هرچند عوامل دیگری مانند ارزش گمرکی، نرخ ارز و عوارض جانبی نیز نقش دارند.

از منظر سیاست صنعتی، این مصوبه ادامه روند حمایتی از تولید داخــل و محدودســازی واردات در دوره‌های تنش اقتصادی و ژئوپلیتیک است. ایران طی سال‌های اخیر بارها تعرفه‌ها را به‌عنوان ابزار تنظیم بازار و کسب درآمد به کار گرفته است. با این حال، تجربه نشان داده که افزایش شدید حقوق ورودی اغلب به کاهش حجم واردات، تقویت انحصار نسبی تولیدکنندگان داخلی و در نهایت فشار تورمی بر مصرف‌کننده منجر می‌شود. استثنای خودروهای تمام‌برقی شاید نشانه‌ای از تمایل به حفظ مشوق‌های محدود برای فناوری‌های پاک‌تر باشد، اما سهم این خودروها در بازار فعلی ناچیز است.

پیامدهای عملی مصوبه هنوز کاملاً مشــخص نیست. گزارش‌هایی از لغو برخی مصوبــات ارزی مرتبط با واردات خودرو وجود دارد که می‌تواند بر اجرای نهایی تأثیر بگذارد. بازار خودرو ایران که سال‌ها با کمبود عرضه، قیمت‌های بالا و کیفیت متغیر دست‌به‌گریبان بوده، اکنون با لایه جدیدی از هزینه‌های گمرکی مواجه است.

در حالــی که دولــت منابع تــازه‌ای بــرای کالابرگ و بازسازی جست‌وجو می‌کند، مصرف‌کنندگان با چشم‌انداز خودروهای وارداتی گران‌تر روبه‌رو هستند.

تعادل میان نیاز به درآمدهای کوتاه‌مدت و ضرورت رقابت و نوسازی ناوگان، پرسشی است که پاسخ عملی آن در ماه‌های آینده آشکار خواهد شد.

تجارت جهانی بررسی می‌کند؛

# انزلی، دروازه اوراسیا



**تجارت جهانی:** در سواحل جنوبی دریای کاسپین، جایی که موج‌ها به اسکله‌های بندر کاســپین می‌خورند و قطارهــای باری روی ریل‌های تازه متصل‌شده می‌لغزند، منطقه آزاد انزلی در حال تبدیل‌شدن به یکی از گره‌گاه‌های حیاتی تجارت ایران با شمال است. این منطقه ۸۶۰۹ هکتاری که ۲۵ روستا و بیش از ۵۵۰۰ واحد تجــاری، اداری، خدماتــی و تولیدی را در بر می‌گیرد، دیگر صرفاً یک بندر یا منطقه معاف از مالیات نیســت. مدیران آن اکنون از «دروازه تجاری ایران به بازار اتحادیه اقتصادی اوراسیا» سخن می‌گویند؛ عبارتی که مصطفی طاعتی‌مقدم، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان، در گفت‌وگوهای اخیر خود بارها تکرار کرده است.

منطقه آزاد انزلی در سواحل جنوبی دریای کاسپین، جایی که موج‌ها به اسکله‌های بندر کاســپین می‌خورند و قطارهــای باری روی ریل‌های تازه متصل‌شــده می‌لغزند، در حال تبدیل‌شــدن به یــکی از گره‌گاه‌های حیاتی تجارت ایران با شــمال اســت. ایــن منطقه ۸۶۰۹ هکتاری که ۲۵ روستا و بیش از ۵۵۰۰ واحد تجــاری، اداری، خدمــاتی و تولیدی را در بر می‌گیرد، دیگر صرفاً یک بندر یا منطقه معاف از مالیات نیســت. مدیران آن اکنون از «دروازه تجاری ایران به بازار اتحادیه اقتصادی اوراسیا» سخن می‌گویند؛ عبارتی که مصطفی طاعتی‌مقدم، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل ســازمان منطقه آزاد انزلی، در گفت‌وگوهای اخیر خود بارها تکرار کرده است. او اخیراً اعلام کرد که ایــن منطقه به راهبر اصلی تشــکیل زنجیره تأمین ایران در بازار اتحادیه اقتصادی اوراسیا تبدیل شده است؛ ادعایی که نه‌یک شعار تبلیغاتی صرف، بلکه بازتاب تلاش ایران برای بازتعریف موقعیت ژئواکونومیک خود در شمال کشور و بهره‌برداری از توافق تجارت آزاد با این اتحادیه است. توافق تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا (شــامل روسیه، قزاقستان، بلاروس، ارمنستان و قرقیزستان) پس از سال‌ها مذاکره و جایگزینی توافق موقت قبلی، از ۱۵ مه ۲۰۲۵ اجرایی شــده و تعرفه‌ها را بر حدود ۸۷ درصد ردیف‌های کالایی به صفر رسانده است. این امر دسترسی ترجیحی گسترده‌ای برای کالاهای ایرانی به بازاری با جمعیت حدود ۱۸۰ تا ۲۴۰ میلیون نفر فراهم کرده و متقابلاً واردات از این کشورها را تسهیل می‌کند. طاعتی‌مقدم این توافق را نقطه عطفی در بازرگانی خارجی کشــور می‌داند و ظرفیت تقاضای هم‌پوشان روسیه و دیگر اعضــای اتحادیه برای کالاهای ایرانی را «ده‌ها میلیارد دلار» ارزیابی می‌کند.

داده‌های اولیه نشان می‌دهد تجارت دوجانبه در سال نخست اجرا رشد قابل توجهی داشته و به حدود ۷/۳ میلیارد دلار رسیده است، هرچند هنوز فاصله زیادی بــا ظرفیت تخمینی دارد. اواخر مهــر و اوایل آبــان ۱۴۰۵، چند رویداد همزمان تصویری از این تحول ارائه داد. دفتر خدمات پســتی منطقه آزاد با حضور معاون وزیر ارتباطات و مدیرعامل شرکت ملی پست و استاندار گیلان افتتاح شد. این دفتر در فضای ۷۰ متر مربعی مرکز نمایشگاه‌ها و با اعتباری حدود دو میلیــارد تومان راه‌اندازی شــده و ظرفیت پذیرش ماهانه ۶۰ هزار بسته را دارد. هدف اعلام‌شده، ســامان‌دهی محموله‌های ورودی و خروجی، تســهیل ارسال مرسولات فعالان اقتصادی و کاهش هزینه‌های زمانی و مالی است. در منطقه‌ای که اقتصاد دیجیتال و تجارت کوچک و متوســط در کنار ترانزیت سنگین رشــد می‌کند، این اقدام نمادین اما عملی به نظر می‌رســد: پیوند دادن واحدهای محلی به شبکه‌های پستی داخلی و بین‌المللی. هم‌زمان، طاعتی‌مقدم در نشست‌های شورای معاونین دبیرخانه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، بر رفع موانع ثبت سفارش و تسهیل تجارت در بنادر شمالی تأکید کرد. او افزایش هزینه حمل دریایی در خزر را از حدود ۴۰ تا ۴۵ دلار به حدود ۱۲۰ دلار — بیش از سه برابر — یادآور شد و گفت ظرفیت انبارداری منطقه می‌تواند شش تا ده بار در سال گردش داشته باشد، مشروط به اینکه فرآیندهای اداری روان شود. تعدد مقررات و پیچیدگی‌های ثبت سفارش، به گفته او، مانع بهره‌برداری کامل از این ظرفیت‌ها بوده است.

مصوبات اخیر دولت امیدهــایی ایجاد کرده، اما مدیرعامل اصرار دارد این تسهیلات نباید موقت و وابسته به شرایط بحرانی باشد. منطقه آزاد انزلی به‌دلیل موقعیت استراتژیک خود در کرانه جنوبی دریای کاسپین و اتصال به کریدور بین‌المللی شمال–جنوب، نقشی محوری ایفا می‌کند. این منطقه با زیرساخت‌های ترکیبی دریا، ریل، جاده و هوا، و توسعه بندر کاسپین، به نقطه اتصال ایران با بنــادر روسیه و آسیای مرکزی تبدیل شده است. طاعتی‌مقدم برایجاد پنجره واحد لجستیک چندوجهی تأکید کرده که فرآیندهای گمرکی، حمل‌ونقل و اســناد را یکپارچه می‌کند. راه‌اندازی خطوط منظم کشــتیرانی و تکمیل زیرساخت‌های زنجیره سرد نیز برای صادرات محصولات کشاورزی، غذایی و فاسدشــدنی ایران که مزیت رقابتی نسبی دارند، حیاتی است. اولویت‌ها مشخص‌اند: سردخانه‌های دومداره، پرتودهی محصولات کشاورزی و غذایی، انبارهای مکانیزه با اتمسفر کنترل‌شــده و خطوط فرآوری و بسته‌بندی صادراتی. کالاهای باغی، کشاورزی و شیلاتی ایران با دریافــت گواهی‌های کیفی منطبق با استانداردهای مقصد، با ارزش افزوده بالاتر وارد شبکه توزیع اوراسیا خواهند شد. زیرساخت‌های فیزیکی نیز در حال تکمیل‌انــد. اتصال ریل سراسری به مجتمع بندری کاسپین، توسعه خطوط کانتینــری منظم با بنــادر روسیه و قزاقستان، و نقش مکمل فرودگاه سردار جنگل رشــت به‌عنوان بال هوایی منطقه، معماری لجستیک چهاروجهی (دریا، ریل، جاده، هوا) را شکل می‌دهد. ارتفاع منفی فرودگاه نسبت به سطح آب‌های آزاد، شرایط فنی مساعدی برای بارگیری کارگو ایجاد کرده است. عملکرد بندر کاســپین در دولت چهاردهم، طبق اظهارات پیشین مدیران، دو برابر شده و ترانزیت ریلی از مسیــر آن به بیش از ۱۵۰ هــزار تن رسیده است. این اعداد در کنار رشد صادرات و تخلیه و بارگیری، نشــان‌دهنده حرکت تدریجی از ترانزیت خام به سوی ارزش‌آفرینی است. از منظر تحلیلی، این تحولات در بستر تحریم‌های غربی و تلاش ایران برای تنوع‌بخشی به شرکای تجاری معنا پیدا می‌کند. وابستگی تاریخی به مسیرهای غربی و جنوبی محدود شــده و نگاه به شرق و شمال تقویت شده است. کریدورهای شمالی، برخلاف مسیرهای جنوبی که بیشتر در معرض فشارهای ژئوپلیتیک هستند، فرصت نسبتاً پایدارتری برای دسترسی به بازارهای اوراسیا فراهم می‌کنند. انزلی نه تنهــا دروازه‌ای برای صادرات غیرنفتی ایران است، بلکه می‌تواند به هاب توزیع و ارزش‌افزوده برای کالاهای عبوری از چین، آسیای مرکزی و روسیه تبدیل شود.

نشست‌های اخیر کمیته مشترک اجرای توافق، که بر رفع موانع غیرتعرفه‌ای، تسهیل رویه‌ها و تبادل الکترونیکی اطلاعات گمرکی تمرکز داشته، نشان می‌دهد که طرفین از مرحله کاهش تعرفه فراتر رفته‌انــد و به چالش‌های عملی توجه دارند. با این حال، تحلیل این روند نیازمند نگاه به محدودیت‌هاســت. افزایش هزینه حمل خزر فشار مستقیمی بر حاشیه ســود واردکنندگان و صادرکننــدگان وارد می‌کند. تعدد مقررات و گاه ناهماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی همچنان سرعت گردش کالا را کاهــش می‌دهد. تجربــه مناطق آزاد ایران نشــان داده که معافیت‌های مالیاتی و تســهیلات گمرکی به‌تنهایی کافی نیست؛ آنچه تفاوت ایجاد می‌کنــد، اتصال واقعی به زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و استانداردسازی است. موفقیت کامل به عوامل متعددی وابسته است: استانداردسازی محصولات، رفع موانع فنی و بهداشتی، افزایش ظرفیت بندری و ریلی، جذب سرمایه‌گذاری خصوصی، و توانایی بخش خصوصی در بهره‌برداری از تعرفه صفر. انزلی از موقعیت ژئواستراتژیک ممتازی برخوردار اســت: نزدیک‌ترین منطقه آزاد به پایتخت، قرارگرفته در مسیر کریدور شمال–جنوب و یک کمربند–یک‌راه، و دارای سابقه تاریخی تجارت با کشورهای حاشــیه کاسپین. با این حال، تبدیل این مزیت به ســهم پایدار از بازار اوراسیا نیازمند هماهنگی گمرک، استاندارد، بانک‌ها (به‌ویژه مبادلات بر پایه پول‌های ملی) و بخش خصوصی است.

# دستور قاطع مقدم‌زاده برای بازسازی ورزشگاه جلفا

**تجارت جهانی:** تجارت جهانی/ نرگس گودرزی: با دستور مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس این نهاد ۵۰۰ میلیارد ریال برای بازسازی ورزشگاه جلفا، نوسازی سالن تختی و بهسازی ســاختمان اداره ورزش و جوانان شهرستان اختصاص می‌دهد؛ برنامه‌ای که با هدف ارتقای امکانات ورزشی و گســترش دسترسی ورزشکاران به فضاهای استاندارد اجرا خواهد شد.

هــادی مقــدم‌زاده، در دیدار با حســن اللهیارپــور، رئیــس اداره ورزش و جوانان شهرستان جلفا، بر توســعه زیرساخت‌های ورزشی و افزایش سرانه فضاهای ورزشی در منطقه تأکید کرد.



مقــدم‌زاده همچنیــن از برنامه احداث زمین چمن مصنوعی در هادیشهر و احداث و تکمیل سالن ورزش‌های رزمی این شهر خبر داد. این پروژه‌ها با هدف گســترش امکانات ورزشی و فراهم کردن فرصت‌های بیشــتر برای فعالیت ورزشکاران در دستور کار قرار گرفته‌اند.

وی با اشــاره به ظرفیت‌های منطقه آزاد ارس و شهرســتان جلفــا، هماهنگی میان سازمان منطقه آزاد و اداره ورزش و جوانان را از عوامل مهم پیشبرد برنامه‌های توسعه‌ای دانســت و بر ضرورت برنامه‌ریزی راهبردی برای ساخت و تجهیز مجموعه‌های ورزشی و تفریحی تأکید کرد.

اللهیارپور نیز با قدردانی از حمایت‌های سازمان منطقه آزاد ارس، نقش این مجموعه را در توسعه ورزش همگانی و قهرمانی و تقویت زیرساخت‌های ورزشی منطقه مهم ارزیابی کرد.

توســعه امکانــات ورزشی در جلفــا و هادیشــهر، بخــشی از برنامــه همکاری ســازمان منطقه آزاد ارس و اداره ورزش و جوانان بــرای بهبود فضاهــای ورزشی و حمایــت از فعالیت هــای ورزشی در شهرستان است.

تجارت جهانی بررسی می‌کند:

# رونق پروازی کیش



**تجارت جهانی:** در بازه زمانی ۲۵ مهر تا اول آبان ۱۴۰۵، فرودگاه بین‌المللی کیش با ثبت ۱۶۳ پرواز ورودی و خروجی، ۱۷ هزار و ۱۴۰ مسافر را جابه‌جا کرد. این رقم، که همزمان با جابه‌جایی بیش از ۸ هزار مسافر از مسیر دریایی ثبت شده، نشان‌دهنده تداوم نسبی تقاضای سفر به یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری و تجاری ایران در فصل پاییز است. آمارهای هفتگی ماه‌مهر تصویری از رشد تدریجی ارائه می‌دهند: از ۱۱۸ پرواز و حدود ۱۳ هزار و ۳۵۰ مسافر در هفته نخست ماه، به ۱۵۱ پرواز و بیش از ۱۵ هزار و ۶۰۰ مسافر در هفته منتهی به ۲۴ مهر، و سپس ۱۶۳ پرواز در هفته بعد. این روند، هرچند با نوسان، حاکی از آن است که شبکه هوایی جزیره پس از اوج تابستانی، همچنان در سطح قابل توجهی فعال مانده است.

کیش به‌عنوان منطقه آزاد تجاری، سال‌هاست که ترکیبی از جاذبه‌های گردشگری، معافیت‌های گمرکی و موقعیت استراتژیک در خلیج فارس را به فروش می‌گذارد. فرودگاه بین‌المللی آن، دروازه اصلی ورود مسافران، نقش محوری در این اقتصاد ایفا می‌کند. رشد پروازها در مهرماه با گسترش مسیرهای مستقیم همراه بوده است. مهم‌ترین این تحولات، برقراری پروازهای مستقیم کیش-تبریز توسط هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) از اواسط مهر بود.

این مسیر که در روزهای سه‌شنبه و جمعه انجام می‌شود، شمال غرب کشور را به‌طور مستقیم به جزیره متصل کرده و دسترسی گردشگران تبریزی و استان‌های همجوار را تسهیل می‌کند. همزمان، مسیرهایی به کرمان، رشت، گرگان و کرمانشاه نیز فعال یا تقویت شدند و هما و ماهان پروازهای خود به تهران و مشهد را با ظرفیت بالاتر از سر گرفتند یا گسترش دادند.

این توسعه شبکه، واکنشی منطقی به تقاضای پراکنده جغرافیایی است. سال‌ها تمرکز بر مسیر تهران-کیش، بازار را آسیب‌پذیر کرده بود. افزودن کریدورهایی از شمال غرب، شمال و شرق، نه‌تنها بار را توزیع می‌کند، بلکه امکان جذب مسافرانی را فراهم می‌آورد که پیش‌تر مجبور به پروازهای چندمرحله‌ای بودند. شرکت‌هایی مانند مهر، کیش‌ایر، زاگرس، قشم‌ایر و پارس در هفته‌های اخیر سهم عمده‌ای از عملیات را بر عهده داشته‌اند. حضور هم‌زمان چندین ایرلاین، رقابت نسبی ایجاد کرده و دست کم در ظاهر، گزینه‌های بیشتری پیش روی مسافران گذاشته است.

با این حال، اعداد خام تنها بخشی از داستان را روایت می‌کنند. مقایسه با دوره‌های اوج، مانند هفته‌های شهریور که گاه نزدیک به ۱۸ هزار مسافر هوایی را ثبت می‌کرد، نشان می‌دهد پاییز همچنان فصلی با تقاضای پایین‌تر است. رشد ۲۸ درصدی تعداد پروازها از اوایل تا اواخر مهر، عمدتاً ناشی از افزایش عرضه و تنوع مسیر هاست تا جهش ناگهانی تقاضا. مسیر دریایی نیز با جابه‌جایی حدود ۸ هزار مسافر در همان بازه، مکمل مهمی باقی مانده؛ شناورهای خودروبر و تندرو، به‌ویژه برای کسانی که با خودرو سفر می‌کنند یا بودجه محدودتری دارند، همچنان جذابیت دارند. مجموع تردد هوایی و دریایی در برخی هفته‌های مهر از ۲۴ هزار نفر فراتر رفت، رقمی که تداوم جذابیت جزیره را تأیید می‌کند، حتی اگر با اوج‌های نوروزی یا تابستانی فاصله داشته باشد.

تحلیل عمیق‌تر، به عوامل ساختاری اشاره دارد. تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های ناوگان هوایی ایران، ظرفیت کلی صنعت را محدود کرده‌اند. هواپیماهای پهن‌پیکر مانند ایرباس A۳۱۰ که هما در مسیر مشهد به کار گرفته، نشانه‌ای از تلاش برای افزایش صندلی در مسیرهای پرتقاضا است، اما محدودیت‌های تعمیر و نگهداری و دسترسی به قطعات، همچنان چالش‌برانگیز است. در عین حال، سازمان منطقه آزاد کیش و شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های آن، با رایزنی‌های مداوم با سازمان هواپیمایی کشوری، کوشیده‌اند مجوزهای جدید بگیرند و ظرفیت موجود را به حداکثر برسانند. افزایش سهمیه پروازی کیش‌ایر و مذاکره با ایرلاین‌های دارای ناوگان بزرگ‌تر، بخشی از این راهبرد است.

از منظر اقتصادی، این آمارها پیامدهای چندلایه‌ای دارند. هر مسافر هوایی یا دریایی، زنجیره‌ای از هزینه کرد در هتل‌ها، رستوران‌ها، مراکز خرید معاف از مالیات و خدمات تفریحی ایجاد می‌کند. رونق نسبی پاییزی می‌تواند به تثبیت اشتغال فصلی و جذب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های گردشگری کمک کند. با این وجود، وابستگی شدید به تقاضای داخلی، جزیره را در برابر نوسانات اقتصادی کلان آسیب‌پذیر می‌سازد. تورم، قدرت خرید خانوارها و رقابت با مقاصد جایگزین (از جمله مقاصد داخلی ارزان‌تر یا خارجی در دسترس‌تر برای بخشی از طبقه متوسط) عواملی هستند که نمی‌توان نادیده گرفت.

نگاه به آینده، ترکیبی از فرصت و محدودیت را نشان می‌دهد. اگر گسترش مسیرها ادامه یابد و ظرفیت صندلی افزایش پیدا کند، کیش می‌تواند سهم بیشتری از بازار گردشگری داخلی را حفظ کند و حتی به سمت جذب بیشتر مسافران منطقه‌ای حرکت کند.

با این حال، موفقیت بلندمدت نیازمند سرمایه‌گذاری پایدار در ناوگان، بهبود تجربه مسافر در فرودگاه و تنوع‌بخشی واقعی به جاذبه‌ها فراتر از خرید و ساحل است. آمار هفته‌های اخیر مهر ۱۴۰۵، نه نشانه‌ای از رونق انفجاری، بلکه گواهی بر تاب‌آوری نسبی یک مقصد استراتژیک است که با وجود محدودیت‌های بیرونی، همچنان مسافر جذب می‌کند و شبکه ارتباطی خود را گسترش می‌دهد.

در نهایت، ۱۶۳ پرواز و بیش از ۱۷ هزار مسافر در یک هفته پاییزی، بیش از آنکه عدد مطلقی چشمگیر باشد، نشان‌دهنده تداوم کار کرد یک اکوسیستم پیچیده است: ترکیبی از سیاست‌های منطقه‌ای آزاد، تلاش ایرلاین‌ها برای یافتن بازارهای جدید، و تقاضای پایدار بخشی از جامعه ایرانی برای فرار کوتاه‌مدت از زندگی روزمره. اینکه این روند در ماه‌های آینده چگونه ادامه یابد، بستگی به توانایی بازیگران محلی و ملی در غلبه بر محدودیت‌های ساختاری خواهد داشت.

## شیلات نوین در انزلی



**تجارت جهانی:** علی اصغر داداش‌پور، مدیرکل شیلات استان گیلان، همراه معاونان خود با مصطفی طاعتی‌مقدم، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، دیدار کرد تا زمینه اجرای طرح‌های نوین شیلاتی در این منطقه را بررسی کنند. این نشست که در سازمان منطقه آزاد انزلی برگزار شد، نشانه‌ای از تلاش برای پیوند ظرفیت‌های سنتی آبزی‌پروری گیلان با مزیت‌های قانونی و لجستیکی مناطق آزاد است.

گیلان از دیرباز یکی از قطب‌های اصلی شیلات ایران به شمار می‌رود. استان در تکثیر ماهیان گرم‌آبی، تولید و صادرات خاویار رتبه نخست کشور را دارد و هزاران مزرعه آبزی‌پروری در حوزه‌های گرم‌آبی، سردآبی و خاویاری در آن فعال است. با این حال، صید دریایی سهم نسبتاً محدودی از کل تولید را تشکیل می‌دهد و چالش‌هایی چون فشار بر ذخایر طبیعی دریای خزر، نیاز به فناوری‌های نوین و تکمیل زنجیره ارزش همچنان باقی است. منطقه آزاد انزلی با موقعیت استراتژیک در حاشیه خزر، دسترسی به کریدور شمال-جنوب، مجتمع بندری کاسپین و مشوق‌های گمرکی و مالیاتی، می‌تواند بستری مناسب برای توسعه آبزی‌پروری مدرن، پرورش در قفس، فرآوری و صادرات فراهم کند.

طاعتی‌مقدم در ماه‌های اخیر بارها بر نقش منطقه آزاد در جذب سرمایه‌گذاری صادرات‌محور و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی تأکید کرده است.

همکاری با شیلات گیلان می‌تواند به ایجاد پایانه‌های صادراتی محصولات شیلاتی، توسعه صنایع وابسته و استفاده از ظرفیت بازارهای اوراسیا و روسیه منجر شود؛ بازارهایی که تقاضای رو به رشدی برای محصولات پروتئینی و خاویار دارند. چنین هم‌افزایی‌ای اگر با برنامه‌ریزی دقیق همراه شود، می‌تواند اشتغال پایدار ایجاد کند، ارزش افزوده محصولات را افزایش دهد و به اهداف برنامه هفتم توسعه در زمینه تولید آبزیان نزدیک‌تر سازد.

با این وجود، موفقیت این همکاری به عوامل متعددی وابسته است: تأمین سرمایه کافی، انتقال فناوری، رعایت استانداردهای زیست‌محیطی و هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی. منطقه آزاد انزلی در سال‌های اخیر پروژه‌های صنعتی و زیرساختی متعددی را به بهره‌برداری رسانده و نمایشگاه‌های تخصصی شیلات نیز در آن برگزار شده است.

دیدار اخیر را می‌توان گامی عملی در مسیر تبدیل ظرفیت‌های بالقوه به پروژه‌های اجرایی دانست. اگر این گفت‌وگوها به تفاهم‌نامه‌های مشخص و سرمایه‌گذاری واقعی منجر شود، انزلی می‌تواند نقشی پررنگ‌تر در اقتصاد دریامحور شمال کشور ایفا کند و گیلان را در مسیر تولید پایدار و صادرات محور آبزیان یاری دهد.

## سهمیه ناکافی، صف طولانی



**تجارت جهانی:** سیاست تازه دولت در محدود کردن سهمیه بنزین و شناسه‌دار کردن کارت‌های سوخت آزاد جایگاه‌ها، به‌ویژه در استان‌های گرمسیری و مرزی مانند هرمزگان، موجی از مشکلات روزمره برای شهروندان، صیادان و صاحبان خودروهای مناطق آزاد ایجاد کرده است. احمد مرادی، نماینده مردم ابوموسی، بندرعباس و قشم در مجلس و عضو کمیسیون انرژی، این تصمیم را بدون توجه کافی به شرایط محلی دانسته و خواستار بازنگری فوری شده است.

بر اساس اعلام مرادی، سهمیه فعلی شامل ۶۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۵۰ لیتر بنزین ۳۰۰۰ تومانی است و استفاده از کارت‌های آزاد جایگاه‌ها نیز به ۵۰ لیتر محدود شده. در نتیجه، بسیاری از مردم به مجموع حدود ۱۶۰ لیتر دسترسی دارند. این میزان برای سفرهای بین‌استانی — مثلاً از بندرعباس به کرمان، شیراز یا تهران برای درمان یا امور شخصی — کافی نیست. محدودیت مشابه در سایر استان‌ها نیز تردد را دشوارتر کرده است. خودروهای پلاک مناطق آزاد قشم و کیش نیز تعیین تکلیف نشده‌اند. این خودروها که اغلب پلاک ملی ندارند، با ابهام در تأمین سوخت روبه‌رو هستند. صیادان هرمزگان، که حتی در شرایط جنگ و فشار اقتصادی به فعالیت دریایی ادامه داده‌اند، با محدودیت جدید امکان تأمین سوخت را از دست داده‌اند. برخی از آنان در سامانه‌ها ثبت‌نام کرده‌اند اما هنوز مجوز نگرفته‌اند و پیش‌تر سوخت را با نرخ‌های بالاتر تأمین می‌کردند. غیرفعال شدن بخشی از کارت‌های آزاد توسط وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، صف‌های طولانی در جایگاه‌ها ایجاد کرده و نارضایتی را افزایش داده است. مرادی تأکید می‌کند که حتی برای ترددهای درون‌شهری بندرعباس نیز سهمیه ممکن است کافی نباشد. پارادوکس اینجاست که پالایشگاه‌های هرمزگان حدود ۵۰ درصد بنزین کشور را تولید می‌کنند، اما ساکنان این استان با کمبود مواجه شده‌اند.

این سیاست، در حالی که مردم با پیامدهای جنگ و مشکلات اقتصادی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، بار تازه‌ای بر دوش آنان گذاشته است. مرادی خواستار آن است که دولت شرایط استان‌های مشابه را بررسی کند، برای صیادان و خودروهای مناطق آزاد راهکار عملی ارائه دهد و در تصمیم خود تجدیدنظر کند تا مشکلات مردم تشدید نشود. علاوه بر این، بسیاری از خانواده‌ها که برای تأمین معیشت روزانه به خودروهای شخصی وابسته هستند، اکنون مجبورند هزینه‌های مضاعفی بپردازند یا از سفرهای ضروری صرف‌نظر کنند. صیادان محلی که منبع اصلی درآمدشان از دریا تأمین می‌شود، با توقف فعالیت‌هایشان نه تنها خود بلکه زنجیره تأمین مواد غذایی استان را نیز تحت تأثیر قرار داده‌اند. صاحبان خودروهای مناطق آزاد نیز که نقش مهمی در رونق گردشگری و تجارت مرزی دارند، با بلاتکلیفی روبه‌رو شده‌اند و سرمایه‌گذاری‌هایشان در معرض خطر قرار گرفته است.

# دهمین جشنواره انار منطقه آزاد ارس



**تجارت جهانی:** جشنواره انار جلفا با محوریت معرفی انار و محصولات باغی منطقه، فرصتی برای پیوند ظرفیت‌های کشاورزی با گردشگری، توسعه کسب‌وکارهای محلی و تقویت هویت اقتصادی منطقه آزادارس فراهم می‌کند. دهمین جشنواره انار ارس در پاییز ۱۴۰۵، با برگزاری نمایشگاه عرضه محصولات کشاورزی و باغی، قرار است بخشی از توانمندی‌های تولیدی منطقه را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار دهد.

این جشنواره که در روستای تاریخی اشتبین، از توابع شهرستان جلفا، برگزار می‌شود، می‌تواند فراتر از یک رویداد فصلی برای عرضه محصول عمل کند. ترکیب جاذبه‌های طبیعی، میراث فرهنگی، باغ‌های انار و ظرفیت‌های گردشگری منطقه، زمینه مناسبی برای شکل‌گیری تجربه‌ای متفاوت از سفر به شمال آذربایجان شرقی ایجاد کرده است؛ تجربه‌ای که در آن محصول کشاورزی به نقطه اتصال گردشگری، فرهنگ محلی و اقتصاد روستایی تبدیل می‌شود.

**تقویت برند انار جلفا**

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه جشنواره، کمک به شکل‌گیری و تثبیت برند انار جلفا در بازارهای محلی و ملی است. زمانی که یک محصول با نام جغرافیایی مشخص، هویت بصری منسجم و رویدادی سالانه معرفی می‌شود، امکان تمایز آن از محصولات مشابه افزایش می‌یابد. تداوم جشنواره، معرفی ویژگی‌های محصول، روایت شیوه‌های سنتی کشت و عرضه مستقیم انار و فرآورده‌های آن می‌تواند به افزایش شناخت مصرف‌کنندگان و تقویت اعتبار این محصول کمک کند.

این روند در صورت همراهی با بسته‌بندی استاندارد، کنترل کیفیت، درج مشخصات مبدأ تولید و توسعه کانال‌های فروش، ظرفیت بیشتری برای تبدیل انار جلفا به یک برند شناخته‌شده ایجاد خواهد کرد. همچنین فرآورده‌هایی مانند آب انار، رب انار و محصولات تبدیلی می‌توانند دامنه بازار این محصول را از فروش فصلی میوه تازه فراتر ببرند.

**گردشگری کشاورزی و رونق اقتصاد محلی**

برگزاری جشنواره در روستای تاریخی اشتبین، این امکان را فراهم می‌کند که بازدید از نمایشگاه با آشنایی با معماری بومی، طبیعت منطقه، فرهنگ محلی و شیوه زندگی روستایی همراه شود. چنین ترکیبی می‌تواند انگیزه سفر گردشگران را افزایش دهد و مدت اقامت آنان را طولانی‌تر کند؛ موضوعی که برای کسب‌وکارهای محلی اهمیت اقتصادی دارد.

افزایش حضور گردشگران می‌تواند به رونق اقامتگاه‌های بوم‌گردی، رستوران‌ها، فروشگاه‌های صنایع‌دستی، حمل‌ونقل محلی و عرضه محصولات باغی کمک کند. از سوی دیگر، فروش مستقیم محصولات به بازدیدکنندگان، فرصت ارتباط بدون واسطه میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان را فراهم می‌آورد و می‌تواند سهم بیشتری از ارزش نهایی فروش را نصیب باغداران کند.

**نقش منطقه آزاد ارس در توسعه پایدار**

منطقه آزاد ارس با برخورداری از ظرفیت‌های تجاری، زیرساختی و گردشگری، امکان حمایت از بازاریابی محصولات بومی و معرفی آن‌ها به بازارهای گسترده‌تر را دارد. پیوند دادن جشنواره با برنامه‌های تبلیغاتی منطقه، تولید محتوای رسانه‌ای، بازاریابی دیجیتال و معرفی ظرفیت‌های صادراتی می‌تواند دامنه اثرگذاری این رویداد را افزایش دهد.

در کنار این فرصت‌ها، تداوم برگزاری جشنواره، مدیریت مناسب پسماند، حفظ محیط طبیعی و مشارکت واقعی باغداران و کسب‌وکارهای محلی، برای دستیابی به نتایج پایدار ضروری است.

### تجارت جهانی، بررسی می‌کند:

# جلفا؛ آزمون شهر سالم



**تجارت جهانی:** جلفا در آستانهٔ پیوستن به شبکهٔ شهرهای سالم جهان قرار دارد؛ پروژه‌ای که موفقیت آن نه فقط به زیرساخت‌های شهری، بلکه به میزان مشارکت مردم و پاسخ‌گویی نهادهای مسئول وابسته است. در این شهر مرزی که موقعیتش همواره با تجارت، رفت‌وآمد و پیوندهای اقتصادی گره خورده، تعریف توسعه در حال گسترش به حوزه‌ای فراتر از مبادلات تجاری است. این‌بار موضوع، کیفیت زندگی کسانی است که در این شهر زندگی می‌کنند؛ از ایمنی خیابان‌ها و وضعیت محیط شهری گرفته تا دسترسی به خدمات سلامت و امکان اثرگذاری شهروندان بر تصمیم‌هایی که زندگی روزمرهٔ آنان را شکل می‌دهد. پوستر منتشرشده دربارهٔ پروژهٔ «شهر سالم و ایمن جلفا» نشانه‌ای از همین تغییر رویکرد است. در این فراخوان از شهروندان خواسته شده با ثبت و ارسال تصاویر مشکلات نیازمند رسیدگی، ارائهٔ انتقادها و پیشنهادها و شرکت در نظرسنجی، در فرایند بهبود سلامت عمومی و ایمنی شهر مشارکت کنند.

در ظاهر، این اقدام سازوکاری ساده برای دریافت بازخورد عمومی است؛ اما اهمیت آن در پرسشی بزرگ‌تر نهفته است: آیا مدیریت شهری می‌تواند شهروندان را از دریافت‌کنندگان خدمات به مشارکت‌کنندگان واقعی در ادارهٔ شهر تبدیل کند؟

**● از برنامه تا زندگی روزمره**

پروژهٔ شهر سالم جلفا از سال ۱۳۹۶ در دستور کار سازمان منطقهٔ آزاد ارس قرار گرفته است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده در بهمن ۱۴۰۴، این برنامه با هدف ارتقای کیفیت زندگی شهروندان، بهبود استانداردهای خدمات عمومی و توسعهٔ زیرساخت‌های سلامت دنبال شده و مسئولان از فراهم شدن زیرساخت‌های لازم برای انطباق با استانداردهای بین‌المللی خبر داده‌اند. ارزیابی داخلی بر خط انجام‌شده و جلسات کارشناسی با حضور نمایندگان وزارت بهداشت و سازمان جهانی بهداشت برگزار شده است. با این حال، اعلام آمادگی برای ارزیابی نهایی را نباید با دریافت قطعی گواهی بین‌المللی یکسان دانست. این تمایز اهمیت دارد؛ زیرا «شهر سالم» صرفاً شهری با مراکز درمانی بیشتر یا خیابان‌های مرتب‌تر نیست. در رویکرد سازمان جهانی بهداشت، سلامت شهری با شرایط اجتماعی و طبیعی محیط زندگی، توانایی مردم برای مشارکت و همکاری میان بخش‌های مختلف مدیریت عمومی ارتباط دارد. این نگاه، سلامت را از محدودهٔ درمانگاه و بیمارستان بیرون می‌آورد و به موضوعی مرتبط با حمل‌ونقل، آموزش، محیط‌زیست، ایمنی، کیفیت خدمات شهری و عدالت در دسترسی به امکانات تبدیل می‌کند. اهمیت پروژهٔ جلفا در آن است که آیا می‌تواند این مفهوم گسترده را از سطح برنامه‌های سازمانی به تجربهٔ ملموس شهروندان منتقل کند یا نه.

**● مشارکت؛ فراتر از یک کد**

فراخوان عمومی پروژه از سه مسیر برای مشارکت مردم استفاده می‌کند: گزارش مشکلات و موارد نیازمند رسیدگی، ارائهٔ پیشنهادها و انتقادها و شرکت در نظرسنجی. این ابزارها در صورت طراحی درست می‌توانند فاصلهٔ میان مدیران و شهروندان را کاهش دهند. ساکنان محله‌ها معمولاً زودتر از نهادهای اداری متوجه خطرهای یک مسیر عبور، نقص روشنایی، وضعیت نامناسب یک فضای عمومی یا مشکلاتی می‌شوند که ممکن است در گزارش‌های رسمی کمتر دیده شوند.

اما جمع‌آوری اطلاعات تنها نخستین مرحله است. ارزش واقعی چنین سامانه‌ای زمانی مشخص می‌شود که گزارش‌های مردم ثبت، دسته‌بندی و اولویت‌بندی شوند؛ مسئول رسیدگی به هر مورد مشخص باشد؛ زمان پاسخ‌گویی تعیین شود و شهروند بتواند بداند سرنوشت گزارشی که ارسال کرده چه شده است. اگر شهروندی تصویری از یک نقطهٔ ناایمن ارسال کند و هیچ پاسخی دریافت نکند، مشارکت ممکن است به اقدامی مقطعی و بی‌نتیجه تبدیل شود. در مقابل، اگر گزارش او به اقدام اصلاحی منجر شود و نتیجه به اطلاع عموم برسد، اعتماد عمومی تقویت خواهد شد. از همین‌رو، معیار موفقیت این فراخوان نباید فقط تعداد اسکن‌های کد یا پیام‌های دریافتی باشد. تعداد مسائل حل‌شده، میانگین زمان رسیدگی، سهم گزارش‌های مختومه و میزان رضایت شهروندان از پاسخ‌ها شاخص‌های معنادارتری هستند.

**● زیرساخت‌هایی برای ایمنی**

پروژهٔ شهر سالم جلفا تنها به فراخوان مشارکت مردمی محدود نمانده است. یکی از اقدامات اجرایی مرتبط، افتتاح پارک ترافیک کودکان «آنالار» در خرداد ۱۴۰۵ بود. این مجموعه با هدف آموزش فرهنگ ترافیک و نهادینه کردن ایمنی از سنین پایین احداث شد. شهرداری جلفا زمین پروژه را تأمین کرد و سازمان منطقهٔ آزاد ارس عملیات عمرانی، حصارکشی و تجهیز آن را بر عهده داشت. اعتبار اعلام‌شده ۱۴ میلیارد ریال بوده است. این نمونه اهمیت همکاری میان نهادهای اجرایی را نشان می‌دهد. ایمنی شهری معمولاً با اقدام یک سازمان به‌تنهایی تأمین نمی‌شود. شهرداری، نهادهای مسئول حمل‌ونقل، مراکز آموزشی، دستگاه‌های امدادی، مجموعه‌های سلامت و مدیریت منطقهٔ آزاد هر یک بخشی از مسئله را در اختیار دارند. بدون هماهنگی میان این بخش‌ها، حتی پروژه‌های مفید نیز ممکن است به اقداماتی پراکنده تبدیل شوند. در گزارش‌های مربوط به پیش‌ارزیابی پروژه نیز بازدید از مرکز جامع سلامت، آتش‌نشانی و امداد و نجات، پارک درنا، مدرسهٔ شریعتی، مرکز اختلالات یادگیری، اورژانس اجتماعی و پروژه‌های عمرانی مرتبط با ترافیک و سلامت ذکر شده است. این گستردگی نشان می‌دهد که دامنهٔ ارزیابی، دست‌کم در طراحی برنامه، تنها به خدمات درمانی محدود نیست و حوزه‌های مختلف زندگی شهری را در بر می‌گیرد. با این همه، وجود زیرساخت یا برگزاری برنامهٔ آموزشی به‌تنهایی برای اثبات بهبود سلامت عمومی کافی نیست. اثرگذاری چنین اقداماتی باید با شاخص‌هایی مانند کاهش حوادث، افزایش ایمنی مسیرهای مدرسه، بهبود دسترسی به خدمات و سنجش رضایت استفاده‌کنندگان ارزیابی شود.

**● نشان جهانی، مسئولیت محلی**

در شهری با موقعیت اقتصادی و مرزی جلفا، پیگیری استانداردهای بین‌المللی می‌تواند فرصتی برای تقویت جایگاه منطقهٔ آزاد ارس باشد؛ اما ارزش این جایگاه بیش از آن که به عنوان یک افتخار سازمانی وابسته باشد، به کیفیت خدماتی بستگی دارد که مردم دریافت می‌کنند. محمد مسعودی‌نیا، معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقهٔ آزاد ارس، در نشست خبری ۲۱ شهریور ۱۴۰۵ اعلام کرد که پروژهٔ شهر سالم جلفا با پیشرفت فیزیکی و ساختاری بیش از ۹۵ درصد به مراحل پایانی رسیده است. او گفت با تکمیل فرایند، جلفا به سومین شهر سالم استان آذربایجان شرقی و نخستین شهر سالم در میان مناطق آزاد کشور تبدیل خواهد شد. این اظهارات بیانگر ارزیابی اعلام‌شده از سوی مسئولان در آن مقطع است؛ برای نتیجه‌گیری دربارهٔ وضعیت نهایی عضویت یا صدور گواهی، باید به تأیید رسمی نهاد مربوط مراجعه کرد. در این میان، مشارکت مردم می‌تواند یکی از دشوارترین بخش‌های پروژه باشد؛ نه به این دلیل که شهروندان لزوماً تمایلی به همکاری ندارند، بلکه چون مشارکت پایدار نیازمند اعتماد و مشاهدهٔ نتیجه است. مردم زمانی برای گزارش مشکلات و ارائهٔ پیشنهاد وقت می‌گذارند که احساس کنند صدای آنان شنیده می‌شود و میان اعلام یک مسئله و رسیدگی به آن ارتباطی واقعی وجود دارد. برای مدیریت منطقهٔ آزاد ارس و دستگاه‌های همکار، این موضوع فرصتی برای آزمودن شیوه‌ای پاسخ‌گوتر از ادارهٔ شهری است: انتشار گزارش‌های دوره‌ای از مشکلات ثبت‌شده، اعلام اقدامات انجام‌شده و توضیح دربارهٔ مواردی که هنوز حل نشده‌اند. چنین رویکردی می‌تواند حتی محدودیت‌های اجرایی و مالی را نیز شفاف‌تر کند و به شهروندان نشان دهد که رسیدگی به مسائل بر چه اساسی اولویت‌بندی می‌شود.

**● معیار نهایی، کیفیت زندگی**

جلفا برای رسیدن به جایگاه یک شهر سالم، به چیزی بیش از تکمیل پرونده‌های ارزیابی نیاز دارد. زیرساخت‌ها، همکاری بین‌بخشی، آموزش عمومی و سازوکارهای مشارکت، اجزای ضروری این مسیرند؛ اما نتیجهٔ نهایی در زندگی روزمرهٔ مردم آشکار می‌شود. آیا کودکان می‌توانند با ایمنی بیشتری به مدرسه بروند؟ آیا مشکلات محله‌ها با سرعت و شفافیت بیشتری رسیدگی می‌شوند؟ آیا دسترسی به خدمات سلامت و فضاهای عمومی بهبود می‌یابد؟ و آیا شهروندان می‌توانند در تصمیم‌هایی که بر محیط زندگی‌شان اثر می‌گذارد نقش داشته باشند؟

# مرکز جهانی دبی




**تجارت جهانی:** دبی در اقدامی تازه، گام دیگری برای تثبیت جایگاه خود به‌عنوان مرجع بین‌المللی مناطق اقتصادی برداشت. شیخ احمد بن سعید آل مکتوم، رئیس هیئت‌مدیره سازمان مناطق اقتصادی یکپارچه دبی (DIEZ)، استراتژی ایجاد «مرکز جهانی پژوهش و فناوری برای مناطق اقتصادی» را تصویب کرد. این مرکز زیر نظر DIEZ فعالیت خواهد کرد و هدف آن توسعه دانش، سیاست‌گذاری و استانداردهای مشترک برای مناطق ویژه و آزاد در سراسر جهان است.

بر اساس اعلام رسمی، مرکز بر شش محور اصلی متمرکز می‌شود: پژوهش تخصصی، پیش‌بینی تحولات اقتصادی و فناوری، تدوین سیاست‌ها، ایجاد پایگاه‌های داده و شاخص‌های بین‌المللی، مشاوره نهادی و توسعه استانداردهای عملیاتی. مقامات دبی تأکید کرده‌اند که این ابتکار با اجندای اقتصادی D۳۳ و چشم‌انداز «ماامارات ۲۰۳۱» هم‌راستا است و قرار است تجربه دبی در مدیریت مناطق یکپارچه را به یک مرجع جهانی تبدیل کند.

این اقدام در شرایطی رخ می‌دهد که رقابت بر سر جذب سرمایه‌گذاری با ارزش و تثبیت زنجیره‌های ارزش جهانی در منطقه شدت گرفته است. امارات، به‌ویژه دبی، سال‌هاست با تکیه بر زیرساخت‌های پیشرفته، قوانین انعطاف‌پذیر و موقعیت جغرافیایی، خود را به‌عنوان هاب تجاری غیرنفتی مطرح کرده است. ایجاد مرکزی برای پژوهش و استانداردسازی، نشان‌دهنده تغییر رویکرد از صرفاً ارائه مشوق‌های مالیاتی و تسهیلات گمرکی به سمت ایجاد اکوسیستم‌های تخصصی و دانش‌محور است.

در سطح منطقه‌ای، این حرکت می‌تواند فشار رقابتی بر سایر کشورها از جمله عربستان، عمان و مصر را افزایش دهد که هر یک در حال بازتعریف نقش مناطق آزاد خود هستند. با این حال، موفقیت مرکز به توانایی آن در جذب همکاری‌های بین‌المللی و تبدیل پژوهش به سیاست‌های اجرایی وابسته خواهد بود. در جهانی که بیش از ۸ هزار منطقه ویژه اقتصادی فعالیت می‌کنند، دبی می‌کوشد نه فقط میزبان سرمایه‌گذاری، بلکه شکل‌دهنده قواعد بازی باشد.