

افزایش دوبرابری پروژه‌های گیلان

۳

دروازه شمالی اوراسیا

۴

تجارت جهان

شماره: ۲۴۰
یک‌شنبه ۱۴۰۵/۰۸/۱۷

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

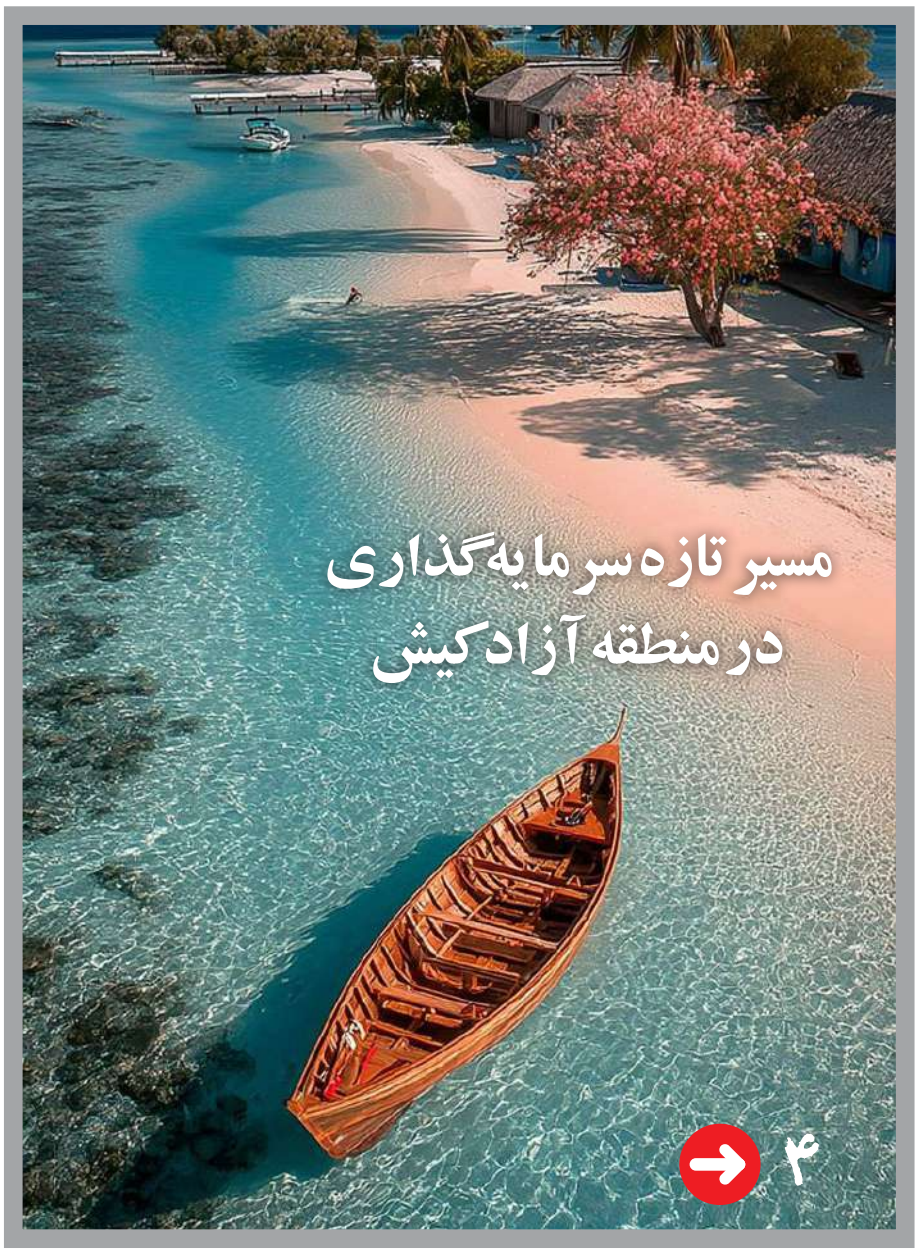
سال هفتم / ۴صفحه قیمت ۰۰۰۰

زعفران منطقه آزاد اردبیل

۲

هم‌افزایی برای توسعه

در دیداری که اخیراً میان مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی بوشهر و بازرس کل استان برگزار شد، فردین اسلامی‌راد بر ضرورت تعامل و هم‌افزایی دستگاه‌های اجرایی تأکید کرد و آن را عاملی کلیدی برای تسریع توسعه منطقه، رفع موانع سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از ظرفیت‌های اقتصادی استان دانست. این اظهارات در ظاهر یک بیانیه مدیریتی معمولی به نظر می‌رسد، اما در بستر واقعیت‌های اقتصادی بوشهر و تجربه مناطق آزاد ایران، نشان‌دهنده تلاش برای عبور از یکی از مزمن‌ترین چالش‌های توسعه منطقه‌ای است: پراکندگی تصمیم‌گیری و نبود هماهنگی نهادی.



مسیر تازه سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد کیش

۴

ضرورت ایجاد چند بندر خشک در منطقه آزاد ارس

منطقه آزاد ارس از نظر جغرافیایی در موقعیتی قرار گرفته که می‌تواند آن را به یکی از گره‌های مهم تجارت زمینی ایران با قفقاز جنوبی و بازارهای پیرامونی تبدیل کند. نزدیکی به مرزهای بین‌المللی، دسترسی به مسیرهای جاده‌ای و ریلی و سابقه فعالیت‌های تجاری در جلفا، ظرفیت‌هایی هستند که کمتر منطقه‌ای در شمال غرب کشور به‌صورت هم‌زمان در اختیار دارد. با این حال، موقعیت جغرافیایی به‌تنهایی مزیت اقتصادی ایجاد نمی‌کند. برای تبدیل این ظرفیت به جریان پایدار کالا، سرمایه‌گذاری و اشتغال، ارس به زیرساخت‌های لجستیکی متناسب با حجم و نوع تجارت خود نیاز دارد؛ زیرساخت‌هایی که بندر خشک می‌تواند بخش مهمی از آن باشد.

مسئله اصلی، صرفاً ساخت یک محوطه بزرگ برای نگهداری کانتینر نیست. ارس به شبکه‌ای از مراکز لجستیکی نیاز دارد که بتوانند وظایف متفاوتی را بر عهده بگیرند: تخلیه و بارگیری، تجمیع و تفکیک محموله‌ها، انبارداری، تشریفات گمرکی، خدمات حمل‌ونقل ترکیبی، نگهداری کالاهای حساس و مدیریت تردد کامیون‌ها. ایجاد چند بندر خشک یا پایانه تخصصی در پهنه‌های مختلف منطقه، در صورت طراحی بر اساس تقاضای واقعی، می‌تواند فشار بر پایانه‌های مرزی را کاهش دهد و زمان و هزینه جابه‌جایی کالا را پایین بیاورد.

۲



جشنواره فرهنگی کیش

رویداد «گذر کیش و زندگی» به مناسبت گرامیداشت روز کیش در اسکله تفریحی کیش برگزار می‌شود. این برنامه با محوریت فعالیت‌های کودک، نوجوان و خانواده، نمایشگاه صنایع‌دستی و هنرهای بومی، مسابقات آشپزی، اجرای موسیقی سنتی و اهدای جوایز ویژه، فرصتی مناسب برای تقویت گردشگری خانوادگی و معرفی فرهنگ بومی جزیره است.



پاسخگویی مدیران

همزمان با هفته کیش، میز خدمت مسئولان سازمان منطقه آزاد و دستگاه‌های اجرایی در مصلای جزیره برگزار شد تا کیشوندان مطالبات و مشکلات خود را مستقیم مطرح کنند. با این حال، اثربخشی این برنامه به میزان پیگیری درخواست‌ها و تبدیل پاسخ‌ها به اقدامات عملی بستگی دارد.

رقابت خانوادگی آشپزی کیش

هفته کیش با رقابتی چهارشنبه و خانواده‌محور همراه شده است. هر شب ۳۰ زوج کیشوند در اسکله تفریحی به داوری ملاحت کامیار می‌پردازند تا هم طعم‌های محلی را زنده کنند و هم همدلی خانوادگی را تقویت نمایند.



زعفران منطقه آزاد اردبیل



در دشت‌های حاصلخیز مغان، جایی که مرز ایران و جمهوری آذربایجان در افق محو می‌شود، کشاورزان محلی این روزها گل‌های بنفش ظریفی را با دست می‌چینند. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اردبیل ـ بیله‌سوار اخیراً اعلام کرده که اولین محصول زعفران در محدوده این منطقه آزاد، در محور بیله‌سوار، برداشت شده است. این خبر ساده در ظاهر، اما در بطن خود نشانه‌ای از تغییر الگوی کشاورزی در یکی از مناطق مرزی شمال غرب ایران است؛ تغییری که همزمان با بحران کم‌آبی، نیاز به محصولات با ارزش افزوده بالا و تلاش برای تبدیل منطقه آزاد تازه‌تأسیس به موتور محرک اقتصادی استان اردبیل گره خورده است.

زعفران، که در فرهنگ ایرانی «طلای سرخ» خوانده می‌شود، گیاهی است که قرن‌ها نماد کیفیت و صادرات کشور بوده. ایران بیش از ۹۰ درصد تولید جهانی این محصول را در اختیار دارد، اما بخش عمده آن هنوز به صورت خام صادر می‌شود و ارزش افزوده واقعی نصیب واسطه‌ها و کشورهای دیگر می‌گردد. در استان اردبیل، کشت زعفران تا چند سال پیش محدود و آزمایشی بود. اکنون اما آمارها تصویر متفاوتی ترسیم می‌کنند: سطح زیر کشت به ۱۱۰ هکتار رسیده و پیش‌بینی می‌شود تولید سال جاری به حدود ۵۲۰ کیلوگرم زعفران خشک برسد؛ بیش از دو برابر رقم سال گذشته که حدود ۲۰۰ کیلوگرم بود. این جهش، به گفته مسئولان جهاد کشاورزی استان، حاصل تغییر الگوی کشت به سمت گیاهان کم‌آب‌بر و دارویی است. زعفران عمدتاً از بارش پاییزی و زمستانی تغذیه می‌شود و نیاز به آبیاری تابستانه ندارد؛ ویژگی‌ای که در شرایط خشکسالی فزاینده، آن را به گزینه‌ای منطقی برای کشاورزان تبدیل کرده است.

منطقه آزاد اردبیل ـ بیله‌سوار، که پس از سال‌ها انتظار و تصویب در سال‌های اخیر به مرحله اجرایی رسیده، اکنون این محصول را در محدوده خود جای داده است. محدوده منطقه حدود ۱۵۰۰ هکتار برآورد می‌شود و محور اصلی آن بیله‌سوار است؛ شهری مرزی با گمرک فعال و دسترسی به بازارهای قفقاز و اوراسیا. مدیرعامل سازمان، اسلام محمدی، این برداشت را در راستای بهره‌گیری از ظرفیت‌های اقلیمی و کشاورزی منطقه و توسعه کشت محصولات با ارزش اقتصادی بالا توصیف کرده است. سایت رسمی منطقه آزاد نیز بسته‌های سرمایه‌گذاری مشخصی برای فرآوری گیاهان دارویی و زعفران تعریف کرده است: استخراج و بسته‌بندی عصاره و پودر با سرمایه مورد نیاز حدود ۱۵۰۰ میلیارد ریال، اشتغال‌زایی ۲۵ نفر و نرخ بازدهی داخلی ۲۶ درصد. این بسته‌ها نشان می‌دهد که هدف تنها کشت نیست، بلکه ایجاد زنجیره ارزش از مزرعه تا صادرات است.

تحلیل این تحول بدون توجه به زمینه وسیع‌تر ناقص می‌ماند. دشت مغان از دیرباز قطب کشاورزی ایران بوده؛ سیب‌زمینی، گندم و محصولات آببر دیگر در آن غالب بوده‌اند. اما فشار بر منابع آب زیرزمینی و سطحی، همراه با تغییرات اقلیمی، کشاورزان را به سمت گزینه‌های مقاوم‌تر سوق داده است. زعفران در این میان نه‌تنها کم‌آب است، بلکه اشتغال فصلی قابل توجهی ایجاد می‌کند. در فصل برداشت، بیش از ۴۰۰ نفر در سطح استان مشغول کار می‌شوند. برای خانوارهای روستایی، به‌ویژه زنان که در بسیاری از مزارع کوچک نقش اصلی را دارند، این محصول می‌تواند درآمدی چندبرابر محصولات سنتی به همراه آورد. تجربه کشاورزانی در پارس‌آباد و مناطق اطراف نشان می‌دهد که پس از سال‌های آزمایش و خطا، عملکرد به سطحی رسیده که اعتماد بیشتری ایجاد کرده است.

منطقه آزاد در این میان نقش کاتالیزور را بازی می‌کند. با وجود موانع اولیه مانند تغییر کاربری اراضی، صدور سند و محصورسازی، تاکنون ده‌ها شرکت به ثبت رسیده و صدها درخواست سرمایه‌گذاری مطرح شده است. گمرک منطقه آزاد راه‌اندازی شده و مشوق‌های مالیاتی و گمرکی می‌تواند فرآوری و صادرات زعفران را جذاب‌تر کند. همجواری با آذربایجان و دسترسی به بازارهای روسیه و کشورهای اوراسیا، فرصت صادرات مستقیم را فراهم می‌آورد. اگر زنجیره ارزش تکمیل شود از کشت استاندارد گرفته تا بسته‌بندی برندار و استخراج مواد مؤثره زعفران اردبیل می‌تواند از رقیب خام‌فروش به بازیگر باارزش‌تر در بازار جهانی تبدیل شود.

با این حال، چالش‌ها جدی هستند. کیفیت زعفران به شدت به روش برداشت، خشک کردن و نگهداری وابسته است. هرگونه سهل‌انگاری می‌تواند اعتبار محصول را خدشه‌دار کند. سرمایه‌گذاری اولیه برای پیاز و آماده‌سازی زمین برای کشاورزان خرده‌پا سنگین است و بدون حمایت اعتباری و آموزشی، گسترش محدود می‌ماند. همچنین، منطقه آزاد هنوز در مراحل ابتدایی زیرساختی قرار دارد و موفقیت آن به هماهنگی میان جهاد کشاورزی، منابع طبیعی، گمرک و سرمایه‌گذاران خصوصی وابسته است. تجربه مناطق آزاد دیگر در ایران نشان داده که بدون تمرکز بر تولید واقعی و نه صرفاً تجارت، اهداف توسعه‌ای محقق نمی‌شود.

از منظر گسترده‌تر، این برداشت نمادی از تلاش ایران برای تطبیق کشاورزی با واقعیت‌های جدید است: کمبود آب، نیاز به ارزآوری غیرنفتی و توسعه مناطق مرزی. زعفران اردبیل هنوز حجم تولیدش در مقایسه با خراسان ناچیز است، اما کیفیت گزارش‌شده و شرایط اقلیمی سردسیر می‌تواند مزیت رقابتی ایجاد کند. اگر این روند ادامه یابد و به فرآوری صنعتی گره بخورد، بیله‌سوار می‌تواند از یک نقطه مرزی کم‌نام به یکی از گره‌های زنجیره ارزش گیاهان دارویی تبدیل شود.

در نهایت، گل‌های بنفش که اکنون در مزارع منطقه آزاد چیده می‌شوند، بیش از یک محصول کشاورزی هستند. آن‌ها نشان‌دهنده انتخابی آگاهانه در برابر محدودیت‌های محیطی و فرصتی برای پیوند کشاورزی سنتی با اقتصاد مناطق آزاد هستند. موفقیت این آزمایش کوچک به عوامل بسیاری بستگی دارد: حمایت پایدار دولت، مشارکت واقعی کشاورزان، سرمایه‌گذاری هوشمند و توجه به کیفیت. اما در منطقه‌ای که سال‌ها در انتظار توسعه بوده، حتی اولین برداشت می‌تواند نقطه عزیمتی امیدوارکننده باشد. آینده نشان خواهد داد که آیا این طلای سرخ می‌تواند به موتور واقعی رونق مغان تبدیل شود یا صرفاً خبری گذرا باقی خواهد ماند. ■

ضرورت ایجاد چند بندر خشک در منطقه آزاد ارس

منطقه آزاد ارس از نظر جغرافیایی در موقعیتی قرار گرفته که می‌تواند آن را به یکی از گره‌های مهم تجارت زمینی ایران با قفقاز جنوبی و بازارهای پیرامونی تبدیل کند. نزدیکی به مرزهای بین‌المللی، دسترسی به مسیرهای جاده‌ای و ریلی و سابقه فعالیت‌های تجاری در جلفا، ظرفیت‌هایی هستند که کمتر منطقه‌ای در شمال غرب کشور به‌صورت هم‌زمان در اختیار دارد. با این حال، موقعیت جغرافیایی به‌تنهایی مزیت اقتصادی ایجاد نمی‌کند. برای تبدیل این ظرفیت به جریان پایدار کالا، سرمایه‌گذاری و اشتغال، ارس به زیرساخت‌های لجستیکی متناسب با حجم و نوع تجارت خود نیاز دارد؛ زیرساخت‌هایی که بندر خشک می‌تواند بخش مهمی از آن باشد.

مسئله اصلی، صرفاً ساخت یک محوطه بزرگ برای نگهداری کانتینر نیست. ارس به شبکه‌ای از مراکز لجستیکی نیاز دارد که بتوانند وظایف متفاوتی را بر عهده بگیرند: تخلیه و بارگیری، تجمیع و تفکیک محموله‌ها، انبارداری، تشریفات گمرکی، خدمات حمل‌ونقل ترکیبی، نگهداری کالاهای حساس و مدیریت تردد کامیون‌ها. ایجاد چند بندر خشک یا پایانه تخصصی در پهنه‌های مختلف منطقه، در صورت طراحی بر اساس تقاضای واقعی، می‌تواند فشار بر پایانه‌های مرزی را کاهش دهد و زمان و هزینه جابه‌جایی کالا را پایین بیاورد.

موقعیت جغرافیایی بدون زیرساخت کافی نیست

جلفا یکی از شناخته‌شده‌ترین نقاط تجاری و ریلی شمال غرب ایران است. این شهر در مجاورت مرز جمهوری خودمختار نخجوان قرار دارد و سابقه اتصال ریلی آن، جایگاهی متفاوت از یک گذرگاه صرفاً جاده‌ای برایش ایجاد کرده است. در سوی دیگر، نوردوز به‌عنوان گذرگاه زمینی ایران و ارمنستان، مسیر مهمی برای مبادلات تجاری با ارمنستان و دسترسی به شبکه حمل‌ونقل قفقاز جنوبی به شمار می‌رود.

این دو نقطه، کارکرد یکسانی ندارند. جلفا می‌تواند بر حمل‌ونقل ریلی، انتقال بار میان جاده و راه‌آهن و خدمات انبارداری متمرکز شود؛ در حالی که نوردوز به زیرساخت‌هایی برای مدیریت تردد کامیون‌ها، توقف و نوبت‌دهی ناوگان، خدمات گمرکی و تسهیل عبور محموله‌های جاده‌ای نیاز دارد. تجمیع همه این فعالیت‌ها در یک سایت واحد، الزاماً کارآمدترین راه‌حل نیست. فاصله جغرافیایی، نوع کالا، مسیر مقصد و شیوه حمل، تعیین می‌کنند که هر فعالیت در کدام نقطه مستقر شود.

اهمیت این تفکیک زمانی بیشتر می‌شود که ترافیک مرزی و زمان توقف کامیون‌ها را در نظر بگیریم. در شهریور ۱۴۰۵، در جریان بازدید مقام‌های دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد از مرز جلفا، موضوع ساماندهی ترافیک کامیون‌ها و کاهش زمان توقف ناوگان مطرح شد و الحاق بخشی از اراضی در اختیار منطقه آزاد به محدوده پایانه مرزی برای رفع گره‌های موجود مورد توجه قرار گرفت. این موضوع نشان می‌دهد که توسعه تجارت تنها به افزایش ظرفیت عبور از مرز وابسته نیست؛ فضای کافی برای صف‌بندی، کنترل، توقف، خدمات‌رسانی و آماده‌سازی محموله‌ها نیز ضروری است.

بندر خشک چه مشکلی را حل می‌کند؟

بندر خشک، پایانه‌ای درون‌سرزمینی است که از طریق جاده یا راه‌آهن به شبکه حمل‌ونقل متصل می‌شود و بخشی از خدمات معمول بندر یا پایانه مرزی را در داخل خشکی ارائه می‌دهد. در چنین مرکزی، کالا می‌تواند پیش از رسیدن به مرز یا پس از عبور از آن تخلیه، تجمیع، تفکیک، انبار و برای ادامه مسیر آماده شود. خدمات گمرکی و بازرسی نیز، در چارچوب اختیارات قانونی و هماهنگی با دستگاه‌های مسئول، می‌توانند در این مراکز سازمان‌دهی شوند.

برای ارس، مهم‌ترین مزیت این الگو، انتقال بخشی از فعالیت‌های لجستیکی از محدوده پرتردد مرز به مراکز مجهزتر و قابل کنترل‌تر است. اگر کامیون‌ها برای انجام تمام امور اداری، انبارداری و آماده‌سازی بار مجبور به توقف در یک نقطه مرزی باشند، حتی افزایش ظرفیت گمرک نیز ممکن است به کاهش محسوس زمان انتظار منجر نشود. اما با استقرار خدمات در یک یا چند مرکز لجستیکی، می‌توان بخشی از مراحل را پیش از رسیدن کامیون به مرز انجام داد و از تجمع غیرضروری ناوگان جلوگیری کرد.

بندر خشک همچنین می‌تواند به صادرکنندگان کوچک و متوسط کمک کند. بسیاری از تولیدکنندگان برای ارسال محموله‌های خود به بازارهای خارجی، به حجم کافی برای اجاره یک کامیون یا کانتینر کامل دسترسی ندارند. مرکز تجمیع بار می‌تواند محموله‌های چند تولیدکننده را در یک مسیر مشترک سازمان‌دهی کند. این کار، در صورت وجود تقاضای کافی و برنامه منظم حمل، هزینه حمل هر واحد کالا را کاهش می‌دهد و امکان حضور بنگاه‌های کوچک‌تر در بازارهای منطقه‌ای را افزایش می‌دهد.

چرا چند مرکز، نه فقط یک بندر خشک؟

ایجاد یک بندر خشک بزرگ در جلفا ممکن است بخشی از نیازهای منطقه را پاسخ دهد، اما همه مشکلات لجستیکی ارس را حل نمی‌کند. ساختار چندپهنه‌ای منطقه آزاد و تفاوت کارکرد گذرگاه‌های آن، ضرورت بررسی چند مرکز تخصصی را تقویت می‌کند.

در یک الگوی پیشنهادی، جلفا می‌تواند هسته اصلی بندر خشک ریلی و مرکز حمل‌ونقل ترکیبی باشد. این مرکز باید به خطوط ریلی، بارانداز کانتینری، انبارهای سرپوشیده و رو‌باز، تجهیزات جابه‌جایی بار و سامانه مدیریت محموله مجهز شود. اتصال مؤثر میان راه‌آهن و جاده در این نقطه، امکان انتقال کالا میان شیوه‌های مختلف حمل را فراهم می‌کند و می‌تواند وابستگی بخشی از تجارت به حمل جاده‌ای را کاهش دهد.

در نوردوز، اولویت باید ایجاد یک مرکز لجستیک مرزی با تمرکز بر حمل‌ونقل جاده‌ای باشد. پارکینگ استاندارد کامیون‌ها، جایگاه‌های توقف کوتاه‌مدت و بلندمدت، تعمیرگاه، خدمات رفاهی رانندگان، انبارهای موقت، نوبت‌دهی هوشمند و فضای کافی برای کنترل و بازرسی از اجزای ضروری چنین مرکزی هستند. این مجموعه باید با پایانه مرزی هماهنگ باشد، نه اینکه به یک محوطه موازی و جدا از فرآیندهای گمرکی تبدیل شود.

در سایر پهنه‌های منطقه، از جمله خدا‌آفرین و محدوده‌های مرتبط با فعالیت‌های کشاورزی و تولیدی، ایجاد مراکز کوچک‌تر تجمیع بار، سردخانه و انبار تخصصی می‌تواند در دستور بررسی قرار گیرد. این مراکز لزوماً نباید از ابتدا عنوان بندر خشک داشته باشند. ممکن است یک پایانه صادراتی کشاورزی یا مرکز زنجیره سرد، با هزینه کمتر و تناسب بیشتر با نیاز تولیدکنندگان محلی، بازده اقتصادی بالاتری داشته باشد.

یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازهای تبدیل جلفا به مرکز لجستیکی مؤثر، تقویت ظرفیت راه‌آهن است. در تیر ۱۴۰۵، سازمان منطقه آزاد ارس و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تفاهم‌نامه‌ای برای توسعه همکاری‌های ریلی امضا کردند. نوسازی و تجهیز ایستگاه بین‌المللی جلفا، افزایش ظرفیت جابه‌جایی بار، ایجاد پایانه‌های بارانداز مدرن، توسعه مراکز لجستیکی و بررسی احداث خطوط فرعی ریلی از محورهای اعلام‌شده این توافق بود.

این تفاهم‌نامه گام مهمی در مسیر توسعه زیرساخت است، اما امضای توافق به‌معنای ایجاد ظرفیت عملیاتی نیست. برای ارزیابی پیشرفت، باید مشخص شود چه میزان سرمایه‌گذاری انجام شده، چه خطوط فرعی به بهره‌برداری می‌رسند، ظرفیت سالانه جابه‌جایی بار چقدر خواهد بود و چه برنامه‌ای برای جذب شرکت‌های حمل‌ونقل و صاحبان کالا وجود دارد. بندر خشک بدون قطار کافی، تجهیزات بارگیری و قراردادهای منظم حمل، ممکن است به محوطه‌ای پرهزینه برای نگهداری کالا تبدیل شود.

دروازه شمالی اوراسیا



در حاشیه دریای کاسپین، جایی که مرزهای ژئوپلیتیک و منافع اقتصادی به هم می‌رسند، بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی به‌تدریج از یک پروژه زیرساختی محلی به نقطه‌ای کلیدی در نقشه تجارت اوراسیایی ایران تبدیل شده است. مصطفی طاعتی مقدم، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، در اجلاس اتاق‌های بازرگانی کشور با عنوان «نقش‌آفرینی اتاق‌های بازرگانی در هم‌افزایی مزیت‌های منطقه‌ای و تقویت تاب‌آوری اقتصاد ملی»، این بندر را نه صرفاً یک اسکله، بلکه «سکوی استراتژیک» ایران برای دسترسی به بازار حدود ۳۰۰ میلیون نفری اوراسیا توصیف کرد. ادعایی که اگرچه با لحن رسمی بیان شد، ریشه در واقعیت‌های سخت جغرافیایی، تحولات کریدورهای بین‌المللی و فشارهای ناشی از محدودیت‌های تجاری غرب دارد.

ایران از دیرباز در تقاطع شرق و غرب و شمال و جنوب قرار داشته، اما عملیاتی کردن این موقعیت همیشه با چالش‌های زیرساختی و سیاسی همراه بوده است. کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که از دهه‌ها پیش مطرح شده، قرار است مسیری کوتاه‌تر و ارزان‌تر از کانال سوئز برای اتصال هند و جنوب آسیا به روسیه و اروپا فراهم کند. بندر کاسپین در این شبکه، حلقه شمالی حیاتی است: کالا از بنادر روسیه و قزاقستان وارد خزر می‌شود، در کاسپین تخلیه و از طریق شبکه ریلی و جاده‌ای ایران به سمت بنادر جنوبی و اقیانوس هند حرکت می‌کند. طاعتی مقدم این بندر را «شاهراه حیاتی» این کریدور و کلید امنیت غذایی و توسعه صادرات غیرنفتی خواند.

واقعیت‌های عملیاتی این ادعا را تا حدی تأیید می‌کنند. بندر کاسپین، که بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین بندر ایرانی در سواحل خزر محسوب می‌شود، برای ظرفیت سالانه حدود ۱۱ میلیون تن طراحی شده، هرچند ظرفیت عملیاتی فعلی آن حدود ۲ میلیون تن است. اتصال آن به شبکه ریلی سراسری، ظرفیت جابه‌جایی ریلی منطقه را از حدود ۱۵۰ هزار تن به حدود یک میلیون تن افزایش داده و رشد چشمگیر صادرات را به همراه داشته است. آمارهای اخیر نشان‌دهنده جهش در تخلیه و بارگیری، به‌ویژه در حوزه غلات و کالاهای اساسی است؛ رشد صدها درصدی در واردات گندم، جو و ذرت از روسیه و قزاقستان، نشان می‌دهد این بندر عملاً به یکی از مسیرهای اصلی تأمین امنیت غذایی ایران تبدیل شده است. در شرایطی که مسیرهای جنوبی کشور گاه تحت فشارهای تحریمی یا ازدحام قرار می‌گیرند، وجود یک مسیر جایگزین شمالی اهمیت راهبردی پیدا می‌کند.

اما تبدیل یک بندر به سکوی لجستیکی چندوجهی تنها به اسکله و ریل وابسته نیست. پسکرانه گسترده، شهرک‌های صنعتی متصل، معافیت‌های مناطق آزاد و امکان استقرار صنایع فرآوری و انبارداری، از جمله مزیت‌هایی است که طاعتی مقدم بر آن‌ها تأکید کرد. بندر کاسپین امروز نه فقط محل تخلیه کالا، بلکه گره‌ای برای پیوند بازارهای شمال، جنوب، شرق و غرب توصیف می‌شود. این ادعا در بستر همکاری‌های رو به گسترش ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا و روسیه معنا پیدا می‌کند. تحریم‌های غرب علیه مسکو، مسیر خزر را برای هر دو کشور جذاب‌تر کرده است؛ روسیه می‌تواند بخشی از صادرات غلات و کالاهای خود را از طریق این مسیر به سمت جنوب بفرستد و ایران نیز از دسترسی مستقیم‌تر به بازارهای اوراسیایی بهره‌مند شود.

با این حال، چالش‌ها همچنان جدی هستند. ظرفیت عملیاتی هنوز فاصله قابل توجهی با ظرفیت طراحی شده دارد. کمبود ناوگان تخصصی دریایی در خزر، نیاز به خطوط کشتیرانی منظم‌تر، هماهنگی گمرکی میان کشورهای حاشیه خزر و رقابت با بنادر دیگر منطقه از جمله محدودیت‌هایی است که کارشناسان لجستیک به آن اشاره می‌کنند. توسعه اسکله‌های جدید با مشارکت بخش خصوصی، که اخیراً قراردادهای چندهمتی برای آن امضا شده، نشان‌دهنده تلاش برای پر کردن این شکاف است. اما موفقیت نهایی به هماهنگی میان نهادهای دولتی، راه‌آهن، گمرک و بخش خصوصی و همچنین دیپلماسی اقتصادی فعال بستگی دارد.

از منظر تحلیلی، تأکید بر بندر کاسپین بازتاب‌دهنده یک چرخش استراتژیک در سیاست تجاری ایران است: حرکت از وابستگی بیش از حد به مسیرهای جنوبی و نفتی به سمت تنوع‌بخشی جغرافیایی و کالایی. صادرات غیرنفتی، به‌ویژه محصولات کشاورزی و صنعتی، می‌تواند از این مسیر رونق بگیرد، مشروط بر آنکه هزینه و زمان حمل‌ونقل رقابتی شود. کریدور شمال-جنوب در صورت تکمیل واقعی، نه تنها درآمد ترانزیتی برای ایران ایجاد می‌کند، بلکه موقعیت کشور را در زنجیره‌های تأمین اوراسیایی تقویت می‌نماید. در عین حال، وابستگی بیش از حد به یک مسیر شمالی نیز ریسک‌های خاص خود را دارد؛ از نوسانات سیاسی در روابط با همسایگان شمالی تا محدودیت‌های فصلی دریای خزر.

طاعتی مقدم در سخنرانی خود، دریای خزر را نه یک پهنه آبی منزوی، بلکه شاهراهی برای اتصال اقتصاد ایران به بازار بزرگ اوراسیا توصیف کرد. این بیان، بیش از آن که شعاری تبلیغاتی باشد، بازتاب‌دهنده محاسبه‌ای ژئوپلیتیک است: در جهانی که مسیرهای سنتی تجارت تحت فشار قرار گرفته‌اند، بنادر شمالی ایران می‌توانند به نقاط تعادل‌بخش تبدیل شوند. موفقیت بندر کاسپین اما به عوامل متعددی وابسته است که فراتر از احداث اسکله می‌رود: ثبات سیاست‌های اقتصادی، جذب سرمایه واقعی، رفع موانع بوروکراتیک و ایجاد اعتماد میان فعالان اقتصادی منطقه.

در نهایت، داستان بندر کاسپین داستان تلاش ایران برای بازتعریف جایگاه خود در نقشه تجارت اوراسیایی است. اگر این سکوی استراتژیک بتواند ظرفیت خود را به‌طور کامل فعال کند و به حلقه‌ای قابل اعتماد در کریدور شمال-جنوب تبدیل شود، نه تنها امنیت غذایی کشور را تقویت خواهد کرد، بلکه سهم ایران از تجارت غیرنفتی و ترانزیت منطقه‌ای را نیز افزایش می‌دهد. اما این امر نیازمند تداوم سرمایه‌گذاری، هماهنگی نهادی و واقع‌گرایی در ارزیابی چالش‌هاست. خزر هنوز فرصت‌های زیادی پیش روی ایران گذاشته؛ سؤال این است که تا چه اندازه این فرصت‌ها به مزیت رقابتی پایدار تبدیل خواهند شد. ■

افزایش دوبرابری پروژه های گیلان



استاندار گیلان از افزایش دوبرابری تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده در استان همزمان با هفته دولت نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر داد و گفت: طرح های متعددی در بخش های مختلف استان با حضور معاون اجرایی رئیس جمهور به بهره برداری رسیده است.

استاندار گیلان با اشاره به پروژه‌هایی که امروز در جریان سفر معاون اجرایی رئیس جمهور به این استان افتتاح شدند، اظهار کرد: تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده در این دوره دوبرابر پروژه‌هایی است که در هفته دولت سال گذشته به بهره‌برداری رسیدند.

وی با اشاره به اهمیت اجرای طرح‌های عمرانی و زیرساختی در مسیر توسعه استان، افتتاح پروژه ها را بخشی از تلاش مجموعه مدیریتی گیلان برای تقویت زیرساخت ها و ارتقای سطح خدمات‌رسانی به مردم دانست.

استاندار گیلان همچنین با بیان اینکه بهره‌برداری از طرح‌های مختلف می‌تواند زمینه‌ساز بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی مناطق استان باشد، بر اهمیت تداوم روند اجرای پروژه‌ها و پیگیری طرح‌های نیمه‌تمام تأکید کرد.

در جریان سفر معاون اجرایی رئیس‌جمهور به گیلان نیز مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی در حوزه آب و برق به بهره‌برداری رسید. بر اساس گزارش منتشرشده از این سفر، ۲۰ پروژه صنعت برق و دو طرح آبرسانی در سطح استان با مجموع سرمایه‌گذاری ۹ هزار و ۱۳۵ میلیارد تومان افتتاح شدند.

از جمله طرح های به بهره برداری رسیده در این سفر می‌توان به پروژه آبرسانی تالش اشاره کرد که با اجرای ۱۸ کیلومتر لوله‌گذاری و اعتباری بالغ بر یک‌هزار و ۱۱۵ میلیارد تومان، امکان بهبود وضعیت تأمین آب حدود ۶۰ هزار نفر از ساکنان منطقه را فراهم می‌کند.

افزایش تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده در گیلان، در شرایطی مطرح می‌شود که توسعه زیرساخت‌های عمرانی، تأمین پایدار آب و برق و ارتقای خدمات عمومی از محورهای مهم توسعه منطقه‌ای به شمار می‌روند. استمرار اجرای چنین طرح‌هایی و تکمیل پروژه‌های در دست اقدام می‌تواند در بهبود کیفیت زندگی شهروندان و تقویت ظرفیت‌های اقتصادی استان نقش‌آفرین باشد. ■

مسیر تازه سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد کیش



در نخستین روز کاری سامان دریکوندی به‌عنوان سرپرست جدید شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه کیش، مسعود نیک‌افروز، معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد کیش، در نشست شورای معاونان این شرکت حاضر شد و بر تداوم پروژه‌های در دست اجرا و تقویت تعامل میان شرکت و سازمان تأکید کرد. این نشست که هم‌زمان با آغاز مسئولیت دریکوندی برگزار شد، بیش از یک گردهمایی تشریفاتی بود؛ نشانه‌ای از تلاش برای حفظ پیوستگی در یکی از مهم‌ترین بازوهای اقتصادی جزیره در شرایطی که کیش با فشارهای بیرونی و نیازهای داخلی توسعه دست‌وپنجه نرم می‌کند.

دریکوندی با حفظ سمت مدیریت بازرسی سازمان منطقه آزاد کیش، به سرپرستی این شرکت منصوب شده است. حکم انتصاب او که از سوی محمد کبیری، مدیرعامل سازمان صادر شده، بر پیگیری امور شرکت و بهره‌گیری از ظرفیت‌های آن برای توسعه فعالیت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری تأکید دارد. او طی دو سال گذشته مدیریت بازرسی را بر عهده داشته و اکنون در کنار آن، راهبری شرکتی را می‌پذیرد که مأموریتش فراتر از فعالیت‌های معمول اقتصادی تعریف شده: شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری، مدیریت دارایی‌ها، تأمین منابع مالی و مشارکت در طرح‌های توسعه‌ای جزیره. در آیین معارفه، دریکوندی شرکت را «بازوی درآمدی و ارزش‌آفرین سازمان» توصیف کرد و گفت تحقق این مأموریت به اتحاد، هم‌فکری و همراهی همه بخش‌ها نیاز دارد. او وعده داد در فرصت باقی‌مانده و با وجود شرایط خطیر کنونی، با کار و تلاش مضاعف پاسخگوی اعتماد مدیریتی باشد و جایگاه اقتصادی کیش را ارتقا دهد.

پیش از او، سیدمعین هاشمی مدیریت شرکت را بر عهده داشت. کبیری در آیین معارفه از تلاش‌های هاشمی در پیشبرد برنامه‌های راهبردی و رفع موانع سرمایه‌گذاری قدردانی کرد و از تداوم همکاری و بهره‌گیری از تجربیات او در حوزه مشاوره اقتصادی و سرمایه‌گذاری خبر داد. دوران هاشمی با تغییر رویکرد شرکت همراه بود: حرکت از فروش صرف اراضی به سمت توسعه‌گری تخصصی. او از اصلاح ساختار سازمانی، ایجاد معاونت تأمین مالی، استفاده از ابزارهای نوین مالی و کاهش پروژه‌های راکد از ۷۴ مورد به ۲۲ مورد سخن گفته بود. میزان سرمایه‌گذاری در قالب قراردادهای مشارکتی شرکت از حدود ۸۰ هزار میلیارد ریال در مهر ۱۴۰۳ به بیش از ۳۶۳ هزار میلیارد ریال در مهر ۱۴۰۵ رسیده بود که رشد حدود ۳۵۶ درصدی را نشان می‌داد. پروژه «آینده کیش» با احداث ۱۱۵۲ واحد مسکونی به‌عنوان یکی از شاخص‌ترین قراردادهای مشارکتی معرفی شده بود.

اکنون نیک‌افروز در نخستین روز حضور سرپرست جدید، بر تداوم این مسیر تأکید کرده است. پیام او روشن است: پروژه‌های در دست اجرا نباید متوقف شوند و تعامل شرکت با سازمان باید تقویت شود. این تأکید در بستری مطرح می‌شود که آمارهای رسمی سازمان از رشد چشمگیر جذب سرمایه حکایت دارد. بر اساس اعلام‌های اخیر، حجم جذب سرمایه‌گذاری در کیش از حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳ به ۹۴ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ رسیده و در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۵ نیز حدود ۹۰ هزار میلیارد تومان ثبت شده است. سرمایه‌گذاری تحقق‌یافته در نیمه نخست امسال از ۴۸ هزار میلیارد تومان فراتر رفته. حتی شرایط جنگی و حوادث طبیعی مانند سیل و زلزله نیز به گفته نیک‌افروز نتوانست جذب سرمایه را متوقف کند.

این ارقام در شرایطی معنادارتر می‌شوند که کیش با چالش‌های ساختاری و بیرونی روبه‌رو است. منطقه آزاد بودن امتیازاتی مانند معافیت‌های مالیاتی و گمرکی ایجاد کرده، اما محدودیت‌های ارزی، بوروکراسی اداری و نوسانات کلان اقتصادی همچنان مانع‌اند. نیک‌افروز پیش‌تر در نشست‌های تخصصی مناطق آزاد بر ضرورت تفویض اختیار بیشتر به مناطق در تخصیص ارز، اصلاح سیاست‌های گمرکی و بازگشت بخشی از مالیات‌های دریافتی به توسعه زیرساخت‌های همان مناطق تأکید کرده بود. او گفته بود سال گذشته بیش از ۳۷ هزار میلیارد ریال مالیات بر ارزش افزوده از مناطق آزاد خارج شده و تنها حدود ۱۶۰۰ میلیارد ریال بازگشته است. چنین شکاف‌هایی اعتماد سرمایه‌گذاران را تحت تأثیر قرار می‌دهد و نقش شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه کیش را به‌عنوان تسهیل‌گر حیاتی‌تر می‌کند.

تحلیل این انتقال مدیریتی نیازمند نگاهی فراتر از اعلام‌های رسمی است. انتصاب مدیری با سابقه بازرسی به رأس شرکتی که باید ارزش‌آفرین و درآمدزا باشد، دو وجه دارد. از یک سو، تجربه نظارت می‌تواند شفافیت را افزایش دهد، فساد احتمالی را کاهش دهد و فرآیندهای تصمیم‌گیری را منضبط‌تر کند؛ امری که در محیط‌های اقتصادی وابسته به نهادهای دولتی اهمیت دارد.

از سوی دیگر، پرسش‌هایی درباره اولویت‌بندی مطرح می‌شود: آیا نگاه نظارتی می‌تواند به اندازه کافی جسورانه و فرصت‌جویانه باشد؟ آیا تمرکز همزمان بر دو مسئولیت بازرسی سازمان و سرپرستی شرکت منابع مدیریتی را پراکنده نمی‌کند؟ دریکوندی خود بر ضرورت اتحاد و هم‌فکری تأکید کرده و وعده تلاش مضاعف داده است. موفقیت او تا حد زیادی به توانایی حفظ سرعت پروژه‌های موجود، جذب سرمایه جدید و هماهنگی نزدیک با معاونت اقتصادی سازمان بستگی دارد.

شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه کیش ریشه در دهه‌های گذشته دارد و از شرکتی با پیشینه مرتبط با صید به نهادی تبدیل شده که اکنون باید توسعه‌گر تخصصی جزیره باشد. پروژه‌هایی مانند شهرک سلامت، پلتفرم‌های مالی، کیش‌کوین و قراردادهای مشارکتی مسکن نشان‌دهنده تلاش برای تنوع‌بخشی است. با این حال، تبدیل این برنامه‌ها به واقعیت مستلزم حل مسائل اجرایی روزمره است: تسهیل مجوزها، تأمین مالی پایدار، هماهنگی میان معاونت‌ها و جلوگیری از توقف پرونده‌ها در چرخه‌های اداری. نشست شورای معاونان در روز نخست، فرصتی برای انتقال این پیام‌ها و ایجاد زبان مشترک میان سرپرست جدید و تیم اجرایی بود.

در مقیاس وسیع‌تر، این تحولات بازتاب‌دهنده تلاش کیش برای بازتعریف جایگاه خود در اقتصاد ایران است. جزیره که زمانی بیشتر به‌عنوان مقصد گردشگری شناخته می‌شد، اکنون می‌کوشد به قطبی برای سرمایه‌گذاری، خدمات مالی و پروژه‌های زیرساختی تبدیل شود. برنامه توسعه تا افق ۱۴۱۴ که شامل تحول سازمانی، ارتقای زیرساخت‌ها، توسعه گردشگری، ایجاد منطقه آزاد مالی و تقویت دیپلماسی اقتصادی است، چارچوب کلی این مسیر را ترسیم کرده. شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه کیش یکی از ابزارهای اصلی اجرای این چشم‌انداز است.

تأکید نیک‌افروز بر تداوم پروژه‌ها و تقویت تعامل، در واقع دعوتی به پرهیز از گسست است. تغییرات مدیریتی در نهادهای وابسته به سازمان‌های دولتی اغلب با دوره گذار همراه می‌شود که می‌تواند پروژه‌ها را کند کند. پیام این نشست آن است که چنین وقفه‌ای پذیرفته نیست. سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی که در فراخوان‌های اخیر به‌طور میانگین حدود ۲۰۰ متقاضی در هر مرحله ثبت‌نام کرده‌اند، به ثبات و پیوستگی نیاز دارند. هرگونه تزلزل در اجرای قراردادهای مشارکتی یا تأخیر در رفع موانع می‌تواند اعتماد را کاهش دهد.

در نهایت، موفقیت این دوره جدید نه صرفاً به اعلام‌های اولیه، بلکه به نتایج ملموس وابسته است: کاهش بیشتر پروژه‌های راکد، افزایش واقعی سرمایه‌گذاری تحقق‌یافته، پیشرفت فیزیکی پروژه‌های شاخص و ایجاد مدل‌های تأمین مالی پایدار. کیش در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند از ظرفیت‌های جغرافیایی، معافیت‌های قانونی و تجربه مدیریتی انباشته خود بهره ببرد، مشروط بر آنکه هماهنگی میان سازمان و شرکت‌های تابعه حفظ شود و تصمیم‌گیری‌ها از بوروکراسی فرسایشی فاصله بگیرد. نشست روز نخست کاری سرپرست جدید، با حضور معاون اقتصادی سازمان، نشانه‌ای از اراده برای این هماهنگی است. مسیر پیش‌رو، آزمون این اراده خواهد بود. ■

زیرساخت دیجیتال سوئز

قاهره ـ منطقه اقتصادی کانال سوئز در مصر، در شرایطی که رقابت مناطق آزاد و ویژه اقتصادی جهان بیش از گذشته به کیفیت زیرساخت‌های فناورانه وابسته شده است، گام تازه‌ای برای تبدیل مزیت جغرافیایی خود به قدرت رقابتی صنعتی برداشته است. توافق راهبردی این منطقه با شرکت مخابراتی (Telecom Egypt (WE، در ششم نوامبر ۲۰۲۶، نشان می‌دهد که قاهره توسعه اقتصاد دیجیتال را به یکی از محورهای اصلی سیاست جذب سرمایه‌گذاری صنعتی و لجستیکی تبدیل کرده است.

بر اساس این توافق که در مقر سازمان منطقه اقتصادی کانال سوئز در پایتخت اداری جدید مصر امضا شد، توسعه شبکه‌های مخابراتی، خدمات دیجیتال و راهکارهای هوشمند در چهار منطقه صنعتی عین‌السخنه، شرق پورت‌سعید، غرب قنطره و دره فناوری در شرق اسماعیلیه و همچنین شش بندر این منطقه در دستور کار قرار گرفته است. بنادر شرق و غرب پورت سعید، عین السخنه، ادبیه، عریش و الطور در دامنه این همکاری قرار دارند.

نکته محوری این توافق، صرفاً گسترش پوشش مخابراتی نیست؛ بلکه ایجاد شبکه‌هایی با مسیرهای ارتباطی متعدد و نقاط اتصال جایگزین است تا اختلالات فنی و شرایط اضطراری، فعالیت کارخانه‌ها، بنادر و مراکز لجستیکی را متوقف نکند. این ویژگی در اقتصادی که بخش مهمی از مزیت آن بر جابه‌جایی مستمر کالا و اتصال به زنجیره‌های تأمین بین‌المللی است، اهمیتی فراتر از یک ارتقای فنی دارد.

در مرحله بعد، استقرار فناوری اینترنت اشیا، تحلیل پیشرفته داده‌ها و سامانه‌های مدیریت هوشمند می‌تواند نحوه تخصیص منابع، کنترل زیرساخت‌ها و مدیریت عملیات بندری را تغییر دهد. کاهش زمان توقف عملیات، افزایش دقت تصمیم‌گیری و تسهیل خدمات به سرمایه‌گذاران، از جمله دستاوردهای مورد انتظار چنین تحولاتی است.

این توافق در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که منطقه اقتصادی کانال سوئز در رتبه‌بندی جوایز مناطق آزاد سال ۲۰۲۶ نشریه fDi Intelligence، از میان ۷۹ منطقه شرکت‌کننده، جایگاه هفتم جهان و رتبه نخست آفریقا را به دست آورده است.

با این حال، فاصله میان امضای توافق و تحقق مزایای اقتصادی آن همچنان مسئله اصلی است. هنوز جزئیات مالی، زمان‌بندی اجرایی و شاخص‌های سنجش عملکرد این همکاری اعلام نشده است. بنابراین، موفقیت آن نه با تعداد شبکه‌های ایجادشده، بلکه با میزان کاهش هزینه‌های عملیاتی، افزایش بهره‌وری و جذب سرمایه‌گذاران جدید سنجیده خواهد شد.

برای مصر، پیام این همکاری روشن است: موقعیت جغرافیایی در کنار کانال سوئز مزیتی ارزشمند است، اما در اقتصاد صنعتی آینده، این زیرساخت دیجیتال است که می‌تواند یک گذرگاه تجاری را به مقصدی رقابتی برای تولید جهانی تبدیل کند.. ■

