تجارت جهاز

شماره: ۲۴۳
چهارشنبه ۱۴۰۵/۰۸/۲۰

info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc

سال هفتم / ۴صفحه ق[illegible] تومان



انبار هوشمند دبی

۳



۲ برابر شدن عملکرد بندر کاسپین در ۲ سال گذشته

۴

منطقه آزاد کیش؛ پایتخت اکو

۲

پیگری ملی مطالبات کیش

در نشستی که اخیراً در جزیره کیش برگزار شد، معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با فعالان و سرمایه‌گذاران حوزه گردشگری این منطقه دیدار کرد و بر ضرورت پیگیری مطالبات آنان در سطوح مدیریتی و ملی تأکید ورزید. این موضع گیری در شرایطی بیان می‌شود که صنعت گردشگری کیش، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد داخلی و بالقوه منطقه‌ای ایران، با مجموعه‌ای از موانع ساختاری، نظارتی و اقتصادی روبه‌رو است.



تجارت جهانی گزارش می‌دهد؛

چگونه مقدم‌زاده، به ژنرال مناطق آزاد ایران تبدیل شد

حمایت تولید بدون مرز

در حالی که مقامات ارشد ایران و ارمنستان در ایروان گرد هم آمده بودند تا نوزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور را برگزار کنند، استاندار آذربایجان شرقی ترجیح داد سنت همیشگی خود را کنار نگذارد. دکتر سرمست همراه با مدیرعامل منطقه آزاد ارس، به جای نشست‌های دیپلماتیک صرف، راهی کارخانه‌ای در خاک ارمنستان شد که سرمایه‌گذاری از استان خودش آن را بنا کرده است. این حرکت ساده اما معنادار، نشان داد که «سه‌شنبه‌های اقتصادی» دیگر محدود به جغرافیای استان نیست.

طرح «سه‌شنبه‌های اقتصادی» از ابتدا ابزاری عملی برای نظارت میدانی بر واحدهای تولیدی بود. استاندار هر هفته به کارخانه‌ها و کارگاه‌ها سر می‌زند، مشکلات را از نزدیک می‌شنود و قول پیگیری می‌دهد. این رویه که به تدریج به یک سنت تبدیل شده، اکنون از مرزهای کشور عبور کرده است. انتخاب کارخانه «Karakert Steel» تصادفی نبود. این واحد فولادی توسط سرمایه‌گذاری برخاسته از آذربایجان شرقی در ارمنستان راه‌اندازی شده و در دو بخش ذوب و نورد فعالیت می‌کند. حضور استاندار و مدیرعامل منطقه آزاد ارس در آنجا، پیامی روشن داشت: حمایت از تولید و سرمایه‌گذار، مرز نمی‌شناسد.

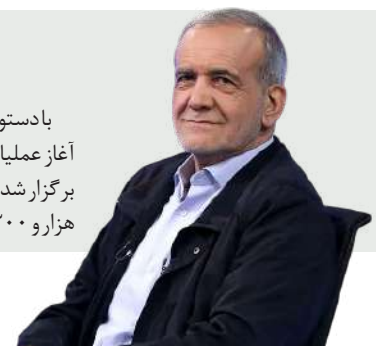
آنچه این بازدید را از یک سرکشی معمولی متمایز می‌کند، پیوند مستقیم آن با زنجیره سرمایه‌گذاری متقابل است. هلدینگ مالک «Karakert Steel» همزمان کارخانه «فولاد آذرآبادگان» را در منطقه آزاد ارس فعال نگه داشته است. این الگو، نمونه‌ای از حرکت سرمایه از داخل به خارج و بالعکس است که در ادبیات توسعه اقتصادی، به آن «سرمایه‌گذاری متقابل» می‌گویند. سرمایه‌گذار استانی نه تنها در بازار داخلی حضور دارد، بلکه با انتقال دانش فنی و سرمایه به کشور همسایه، بخشی از زنجیره ارزش را در خارج تکمیل کرده است. چنین حرکتی در شرایطی که اقتصاد ایران با محدودیت‌های خارجی روبه‌روست، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

۳



راه‌اندازی ترمینال کانتینری نیوم

بندر نیوم قرار است امروز (۱۰ نوامبر ۲۰۲۶) ترمینال کانتینری شماره ۱ (T۱) را با ظرفیت اولیه تا ۷۰۰ هزار TEU راه‌اندازی کند. این ترمینال بخشی از پروژه نیوم در منطقه Oxagon در سواحل دریای سرخ است و با هدف افزایش ظرفیت لجستیکی عربستان و ارائه مسیر جایگزین برای حمل کالا به شهرهای داخلی و کشورهای GCC طراحی شده است. هنوز تأیید رسمی شروع کامل عملیات در منابع لحظه‌ای منتشر نشده است.



سرمایه گذاری کلان در کیش

با دستور مسعود پزشکیان، رئیس جمهور، صبح سه‌شنبه ۱۹ آبان ۱۴۰۵ آیین بهره‌برداری و آغاز عملیات اجرایی ۲۱ طرح عمرانی، اقتصادی و زیرساختی در جزیره کیش به‌صورت برخط برگزار شد. این مجموعه با سرمایه‌گذاری مجموعی ۱۱۴ هزار میلیارد تومان، ظرفیت ایجاد ۱۲ هزار و ۳۰۰ فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم را دارد.



هزاران فرصت شغلی در ایالت‌ها پس از تعرفه‌ها!

وزارت خزانه‌داری و IRS بیش از ۶۵۰۰ منطقه فرصت جدید (QOZ ۲.۰) را در تمام ایالت‌ها و قلمروها اعلام کردند که از اول ژانویه ۲۰۲۷ برای ۱۰ سال اجرا می‌شود. بیش از ۲۵۰۰ مورد در مناطق روستایی با مشوق‌های تقویت‌شده هستند و این برنامه دائمی شده است. هم‌زمان علاقه به مناطق تجارت خارجی (FTZ) به دلیل تعرفه‌ها و سیاست بازگرداندن تولید افزایش یافته و ایالت‌هایی مثل تگزاس و ایندیانا در حال گسترش آن هستند. این تحولات می‌تواند جریان سرمایه خصوصی را به سمت مناطق کم‌برخوردار و زنجیره‌های تأمین داخلی سوق دهد.

منطقه آزاد کیش؛ پایتخت اکو



در آیین افتتاح دومین سمپوزیوم بین‌المللی بازار گردشگری کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اکو) در جزیره کیش، میثم صفرزاده، سرپرست معاونت فرهنگی، اجتماعی و گردشگری دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، جمله‌ای را بر زبان آورد که بیش از یک شعار دیپلماتیک به نظر می‌رسید: مناطق آزاد ایران ظرفیت آن را دارند که گردشگری را به پیشران توسعه کشورهای عضو اکو تبدیل کنند. این ادعا در فضایی بیان شد که کیش، همزمان با هفته کیش، میزبان رویدادی با محوریت گردشگری سلامت، گردشگری پایدار، بوم‌گردی، صنعت هوانوردی و خدمات شهری بود؛ رویدادی که ۲۴ کارگاه و پنل تخصصی را در دل خود جای داده و سفرای چند کشور عضو و مسئولان داخلی را گرد هم آورده است.

سازمان همکاری اقتصادی، با جمعیتی نزدیک به نیم میلیارد نفر، همواره بیش از آن‌که یک بلوک اقتصادی منسجم باشد، مجموعه‌ای از اشتراکات تاریخی، تمدنی، فرهنگی و جغرافیایی بوده است. از آسیای مرکزی تا شبه‌قاره و از حاشیه خزر تا خلیج فارس، این کشورها در لایه‌های عمیق هویت خود به هم پیوند خورده‌اند. صفرزاده بر همین پیوندها انگشت گذاشت و تأکید کرد که این اشتراکات، فرصت کم‌نظیری برای شکل‌گیری یک بازار مشترک و قدرتمند گردشگری فراهم کرده است. اما نکته تازه، نقش پیشنهادی او برای مناطق آزاد ایران بود: نه صرفاً مقاصد گردشگری، بلکه پایگاه‌های عملیاتی همکاری منطقه‌ای.

مناطق آزاد ایران، از کیش و قشم در جنوب تا چابهار در سواحل مکران و ارس در شمال‌غرب، جغرافیای متنوعی را پوشش می‌دهند. کیش با زیرساخت‌های گردشگری دریایی، ورزشی و سلامت، قشم با جاذبه‌های طبیعی و میراث جوامع محلی، چابهار با سواحل بکر و موقعیت استراتژیک در کریدورهای شرقی، و ارس با ظرفیت‌های طبیعی و فرهنگی در نقطه تلاقی مسیرهای منطقه‌ای، هر یک می‌توانند قطعه‌ای از یک پازل بزرگ‌تر باشند. صفرزاده این مناطق را کانون‌هایی برای تعامل فرهنگی و توسعه گردشگری بین‌المللی توصیف کرد و از برنامه‌ریزی برای مسیرهای مشترک گردشگری، تورهای ترکیبی و کریدورهای گردشگری فرامرزی سخن گفت. این زبان، زبان اقتصاد سیاسی گردشگری است: حرکت از رویدادهای مقطعی به سمت ساختارهای پایدار.

در پس این نگاه، تدوین «نقشه راه توسعه گردشگری مناطق آزاد» قرار دارد. این سند که در حال نهایی‌سازی است، قرار است مزیت‌های رقابتی هر منطقه را شناسایی کند، اولویت‌های سرمایه‌گذاری را تعیین نماید، زیرساخت‌ها را توسعه دهد و بازارهای هدف و فرصت‌های همکاری بین‌المللی را تعریف کند. هدف، عبور از اقدامات پراکنده به سوی برنامه‌ریزی هدفمند و شبکه‌ای است. صفرزاده همچنین بر گردشگری خانواده‌محور، ارتقای کیفیت تجربه سفر و افزایش مشارکت جوامع محلی تأکید کرد و یادآور شد که توسعه گردشگری تنها زمانی به پایداری اقتصادی و اجتماعی می‌انجامد که منافع آن در زندگی مردم محلی ملموس باشد. این نکته، نقطه اتصال سیاست‌گذاری با واقعیت‌های اجتماعی است.

سمپوزیوم کیش خود بخشی از این تلاش برای تبدیل گفت‌وگو به اقدام است. دوره نخست این رویداد، به گفته مسئولان، زمینه‌ساز برقراری مسیر پروازی دوشنبه به کیش شد. دوره دوم، نگاه خود را به سمرقند و بازار ازبکستان معطوف کرده و حتی افق‌های فراتر از اکو، از جمله همکاری با کشورهای بریکس و کشورهای مشترک‌المنافع را در نظر دارد. حضور محورهایی چون هوش مصنوعی، کلان‌داده و گردشگری سلامت در کارگاه‌ها نشان می‌دهد که برگزارکنندگان می‌خواهند گردشگری را نه تنها به عنوان جابه‌جایی انسان‌ها، بلکه به عنوان صنعتی دانش‌بنیان و متصل به اقتصاد سلامت و فناوری بازتعریف کنند.

با این حال، تبدیل ظرفیت به واقعیت، مسیری پرچالش است. تسهیل تردد، هماهنگی ویزایی، استانداردسازی خدمات، سرمایه‌گذاری مشترک و ایجاد اعتماد متقابل میان بازیگران دولتی و خصوصی کشورهای عضو، نیازمند اراده سیاسی پایدار و سازوکارهای اجرایی است. صفرزاده در پایان سخنانش بر ضرورت عبور از همکاری‌های صرفاً گفت‌وگومحور تأکید کرد و آینده گردشگری منطقه را در گرو همکاری‌های مؤثر، تسهیل سفر، تبادل تجربه، پیوند میان مقاصد و سرمایه‌گذاری مشترک دانست. دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد نیز آمادگی خود را برای حمایت از این فرآیند اعلام کرد.

این نگاه، در بستر گسترده‌تر سیاست خارجی اقتصادی ایران قابل فهم است. مناطق آزاد همواره به عنوان فضاهای آزمایشگاهی برای تعامل با جهان طراحی شده‌اند. اکنون، در شرایطی که محدودیت‌های بین‌المللی همچنان بر بخش‌هایی از اقتصاد سایه افکنده‌اند، گردشگری منطقه‌ای می‌تواند یکی از معدود حوزه‌هایی باشد که همگرایی فرهنگی و منافع اقتصادی را همزمان پیش ببرد. جمعیت نیم‌میلیاردی اکو، نزدیکی جغرافیایی و امکان استفاده از مسیرهای زمینی، هوایی و دریایی، مزیت‌هایی هستند که کمتر منطقه‌ای در جهان از آن برخوردار است.

با این وجود، موفقیت این طرح به عوامل متعددی وابسته است: کیفیت زیرساخت‌ها در مناطق آزاد، توانایی بخش خصوصی در طراحی محصولات گردشگری جذاب برای بازارهای همسایه، هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف دولتی، و مهم‌تر از همه، ثبات و تداوم سیاست‌ها. اگر نقشه راه گردشگری مناطق آزاد بتواند از مرحله تدوین به مرحله اجرا برسد و کریدورهای فرامرزی شکل بگیرند، آنگاه ادعای تبدیل گردشگری به پیشران توسعه، از سطح سخنرانی فراتر خواهد رفت.

سمپوزیوم کیش، در نهایت، بیش از یک گردهمایی تخصصی است. این رویداد نشانه‌ای از تلاش برای بازتعریف جایگاه ایران در نقشه گردشگری منطقه‌ای است؛ تلاشی که مناطق آزاد را نه به عنوان جزایری منزوی، بلکه به عنوان گره‌های اتصال در شبکه‌ای وسیع‌تر تصور می‌کند. آیا این تصور به واقعیت می‌پیوندد؟ پاسخ، در ماه‌ها و سال‌های پیش رو و در میزان تبدیل وعده‌ها به مسیرهای پروازی، تورهای مشترک و جریان‌های واقعی گردشگر نهفته است. آنچه روشن است، این است که مناطق آزاد ایران، دست‌کم در سطح گفتمان رسمی، اکنون در مرکز این روایت قرار گرفته‌اند. ■

پیگیری ملی مطالبات کیش

در نشستی که اخیراً در جزیره کیش برگزار شد، معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با فعالان و سرمایه‌گذاران حوزه گردشگری این منطقه دیدار کرد و بر ضرورت پیگیری مطالبات آنان در سطوح مدیریتی و ملی تأکید ورزید. این موضع‌گیری در شرایطی بیان می‌شود که صنعت گردشگری کیش، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد داخلی و بالقوه منطقه‌ای ایران، با مجموعه‌ای از موانع ساختاری، نظارتی و اقتصادی روبه‌رو است.

کیش طی سال‌های گذشته با اتکا به موقعیت جغرافیایی، زیرساخت‌های نسبتاً توسعه‌یافته و برند شناخته‌شده خود، نقش ویژه‌ای در جذب گردشگر داخلی ایفا کرده است. با این حال، فعالان این بخش بارها از تأخیر در تصمیم‌گیری‌های فرادستگاهی، پیچیدگی‌های مجوزدهی، چالش‌های مالیاتی و بانکی، و نبود هماهنگی کافی میان نهادهای محلی و ملی شکایت کرده‌اند. تأکید مقام مسئول دبیرخانه بر پیگیری مطالبات در سطح ملی، نشان‌دهنده به رسمیت شناختن این واقعیت است که بسیاری از گره‌های موجود فراتر از اختیارات سازمان منطقه آزاد کیش قرار دارد و نیازمند مداخله نهادهای مرکزی است.

از منظر تحلیلی، این رویکرد می‌تواند دو پیامد مهم داشته باشد. نخست، اگر پیگیری‌ها به اقدامات ملموس و زمان‌بندی شده منجر شود، اعتماد سرمایه‌گذاران که در سال‌های اخیر تحت فشارهای اقتصادی و نااطمینانی‌های کلان قرار گرفته‌اند، تا حدی ترمیم خواهد شد. دوم، چنین نشستی فرصتی برای انتقال تجربیات میدانی فعالان به سطوح سیاست‌گذاری فراهم می‌کند؛ تجربه‌هایی که اغلب در گزارش‌های رسمی نادیده گرفته می‌شوند.

با این وجود، موفقیت این وعده وابسته به سازوکارهای اجرایی است. بدون تعریف کارگروه‌های مشخص، جدول زمانی و گزارش‌دهی شفاف، اظهارات حمایتی ممکن است در حد اعلام موضع باقی بماند. کیش به‌عنوان ویترین گردشگری مناطق آزاد، ظرفیت تبدیل شدن به الگویی برای توسعه پایدار این صنعت را دارد، مشروط بر آنکه موانع ساختاری آن بانگاه ملی و نه صرفاً محلی رفع شود. نشست اخیر، گامی در این مسیر است، اما سنجش واقعی آن در ماه‌های آینده و بر اساس نتایج عملی مشخص خواهد شد. ■

کیش، دروازه منطقه

نایروبی — در اقدامی آرام اما تأثیرگذار در اینعلیرضا تابش، مدیرعامل هلدینگ گردشگری تأمین اجتماعی (هگتا)، در دومین سمپوزیوم بازار گردشگری کشورهای عضو اکو در کیش، جزیره را نه صرفاً مقصدی تفریحی، بلکه نقطه اتصال بالقوه همکاری‌های منطقه‌ای توصیف کرد. او با اشاره به حکایت بازرگان کیش در گلستان سعدی، بر ضرورت تبدیل همسایگی جغرافیایی به مسیرهای مشترک گردشگری تأکید کرد و گفت فرصت اصلی منطقه در عبور از مجاورت صرف به هم‌پیوندی گردشگری است.

تابش ظرفیت‌های جمعیتی، تاریخی و فرهنگی کشورهای عضو اکو را یادآور شد و نمونه‌ای عینی پیشنهاد کرد: مسیری که از سمرقند و بخارا در ازبکستان آغاز شود، پیوندهای فرهنگی تاجیکستان را دربرگیرد و در شیراز، شهر حافظ و سعدی، ادامه یابد. تحقق چنین مسیری، به گفته او، نیازمند هماهنگی حمل‌ونقل، تسهیل تردد، مشارکت بخش خصوصی و بازاریابی مشترک است. موقعیت جغرافیایی کیش، ظرفیت‌های طبیعی و دریایی، زیرساخت‌های موجود و سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده را از مزیت‌های این جزیره برشمرد و تأکید کرد کیش می‌تواند فراتر از یک مقصد، دروازه تعامل، سرمایه‌گذاری و همکاری ایران با کشورهای منطقه باشد.

این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که سازمان همکاری اقتصادی (اکو) با جمعیتی نزدیک به نیم میلیارد نفر و اشتراکات فرهنگی عمیق، بازاری بالقوه اما کمتر بهره‌برداری‌شده برای گردشگری ایران محسوب می‌شود. تجربه خطوط پروازی محدود با تاجیکستان و تمرکز اخیر بر ازبکستان و پاکستان نشان می‌دهد که اراده سیاسی و زیرساختی در حال شکل‌گیری است، اما چالش‌های واقعی از هماهنگی ویزا و پروازهای منظم گرفته تا استانداردسازی خدمات و رقابت با مقاصد تثبیت‌شده خلیج فارس همچنان پابرجاست.

تابش پایداری را نه هزینه اضافی، بلکه شرط تداوم توسعه دانست و ابراز امیدواری کرد سمپوزیوم از سطح تفاهم‌نامه و بیان ظرفیت‌ها فراتر رود و به اقدامات مشخص و قابل سنجش، از جمله طراحی مسیرهای مشترک و همکاری عملی شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران، منجر شود. در تحلیل نهایی، موفقیت چنین چشم‌اندازی نه به سخنرانی‌های سمپوزیومی، بلکه به توانایی تبدیل اشتراکات فرهنگی به محصول گردشگری رقابتی و پایدار وابسته است؛ جایی که کیش می‌تواند نقش تسهیل‌گر ایفا کند، به شرط آنکه زیرساخت‌های نرم و سخت با سرعتی متناسب با ادعاها پیش بروند. ■



صعود سریع کاستاریکا

موافقت شورای عالی مناطق آزاد با راه‌اندازی مرکز تجاری منطقه آزاد قصر شیرین، پس از پیگیری حدود دو ساله، نشانه‌ای از تلاش برای فعال سازی ظرفیت های تجاری غرب کرمانشاه است. رضا قبادی مهر، مدیرعامل این منطقه، اعلام کرده غرفه ها آماده است و کارنهایی در جریان؛ قرار است فعالیت با ۵۸ غرفه آغاز شود و در صورت رونق، به ۲۰۰ تا ۳۰۰ غرفه گسترش یابد. اولویت واگذاری با تجار بومی است و کالاهایی مانند لوازم خانگی و وسایل الکترونیکی عرضه خواهد شد.

قصر شیرین با بیش از ۱۸۶ کیلومتر مرز مشترک با عراق و دو گذرگاه رسمی پرویزخان و خسروی، موقعیت استراتژیکی دارد. منطقه آزاد آن که از سال ۱۴۰۰ تصویب و از ۱۴۰۱ فعالیت رسمی‌اش آغاز شد، حدود ۷۲۲۳ هکتار وسعت دارد و هدفش رونق تجارت مرزی، اشتغال‌زایی و جذب سرمایه‌گذاری اعلام شده است. ایجاد مرکز تجاری می تواند حلقه‌ای عملی برای تبدیل این ظرفیت جغرافیایی به جریان واقعی کالا و خدمات باشد و به جای تمرکز صرف بر زیرساخت‌های عمرانی، فضای ملموس برای مبادله فراهم کند.

با این حال، تجربه مناطق آزاد دیگر در ایران نشان می دهد که مجوز و تعداد غرفه به تنهایی کافی نیست. موفقیت به شفافیت شرایط واگذاری، کیفیت خدمات پشتیبانی، ثبات مقررات گمرکی و توانایی رقابت با بازارهای مشابه در داخل و آن سوی مرز بستگی دارد. اگر اولویت بومی ها صرفاً اعلامی بماند و فرآیندها پیچیده شود، یا زیرساخت‌های جانبی متناسب با استقبال واقعی گسترش نیابد، مرکز تجاری ممکن است به مجموعه ای کم رونق تبدیل شود. انتقاد سازنده این است که همزمان با افتتاح، باید سازوکارهای نظارتی و تسهیل‌گر مشخص و قابل اندازه گیری تعریف شود تا اعتماد تجار و مصرف کنندگان شکل بگیرد.

در نهایت، این گام می تواند بخشی از برنامه گسترده تر توسعه منطقه باشد، به شرط آن که از مرحله اعلام به مرحله اندازه‌گیری نتایج واقعی حجم مبادله، اشتغال ایجادشده و رضایت ذی‌نفعان محلی برسد. موقعیت مرزی فرصت است، اما تبدیل آن به مزیت پایدار نیازمند تداوم عمل گرایی و پاسخ گویی است.



چگونه مقدم‌زاده، به ژنرال مناطق آزاد ایران تبدیل شد

دو منطقه آزاد، دو سرنوشت متفاوت برای زیرساخت‌های ورزشی؛ ارس در مسیر بهره‌برداری، چابهار در انتظار تکمیل

بررسی عملکرد عمرانی مناطق آزاد ارس و چابهار نشان می‌دهد که فاصله میان وعده‌های توسعه‌ای و اجرای پروژه‌های ورزشی در این دو منطقه، به مسئله‌ای قابل تأمل تبدیل شده است.

توسعه زیرساخت های ورزشی یکی از ظرفیت‌های کمتر استفاده‌شده در راهبرد توسعه مناطق آزاد ایران است. مناطقی که به واسطه موقعیت جغرافیایی، ظرفیت گردشگری و مزیت‌های طبیعی خود می‌توانند به مراکز برگزاری رقابت‌های ملی و بین‌المللی تبدیل شوند، اما تحقق این ظرفیت به چیزی فراتر از تعریف پروژه و انتشار خبر کلنگ‌زنی نیاز دارد: برنامه‌ریزی، تأمین مالی مستمر و مدیریت مؤثر اجرای طرح‌ها.

مقایسه عملکرد دو منطقه آزاد ارس و چابهار در حوزه زیرساخت‌های ورزشی، نمونه‌ای از تفاوت میان دو مسیر اجرایی است؛ در یک سو، ارس طی سال‌های اخیر به توسعه و بهره‌برداری از مجموعه‌های ورزشی جدید روی آورده و در سوی دیگر، چابهار همچنان با پروژه‌های نیمه‌تمامی مواجه است که بخشی از ظرفیت ورزشی این منطقه را معطل نگه داشته‌اند.

ارس؛ حرکت از تعریف پروژه به سمت بهره برداری

منطقه آزاد ارس طی دو سال اخیر، توسعه زیرساخت‌های ورزشی را در دستور کار قرار داده است.

یکی از مهم‌ترین طرح‌های این منطقه، مجموعه ورزش‌های ساحلی ارس است که عملیات اجرایی آن در فروردین ۱۴۰۳ آغاز شد.

بر اساس اطلاعات منتشرشده از سوی سازمان منطقه آزاد ارس، این مجموعه با ظرفیت پیش‌بینی‌شده برای ۲ هزار نفر و اعتباری بالغ بر ۲۹ میلیارد تومان تعریف شده است.

در طراحی این مجموعه، چهار زمین ورزشی با مساحت مجموع ۱۸۰۰ متر مربع، ساختمان اداری، رختکن، سرویس های بهداشتی و تأسیسات مورد نیاز پیش‌بینی شده است.

هدف از اجرای این پروژه، فراهم کردن امکان میزبانی از مسابقات ملی و بین‌المللی ورزش‌های ساحلی عنوان شده بود.

در کنار این پروژه، گزارش‌های جدیدتر خبرگزاری ایرنا نیز از افزایش سرانه ورزشی ارس از یک متر مربع به ۲.۹ متر مربع و بهره‌برداری از مجموعه والیبال ساحلی پارک در ناحکایت دارند.

این تحولات نشان می دهد که توسعه زیرساخت‌های ورزشی در ارس صرفاً به احداث یک مجموعه محدود نمانده و بخشی از برنامه گسترده‌تر این منطقه برای افزایش ظرفیت میزبانی رویدادهای ورزشی بوده است.

چابهار؛ پروژه‌ای که ۱۳ سال در انتظار تکمیل مانده است

در نقطه مقابل، وضعیت زیرساخت‌های ورزشی چابهار، به‌ویژه ورزشگاه کریکت، تصویر متفاوتی ارائه می کند.

چابهار و منطقه کنارک از مهم‌ترین کانون‌های پرورش استعدادهای کریکت در ایران هستند. بخش قابل توجهی از بازیکنان تیم‌های ملی این رشته از همین منطقه برخاسته‌اند؛ ظرفیتی که می‌توانست زمینه‌ساز تبدیل چابهار به یکی از مراکز مهم کریکت در سطح منطقه باشد.

با همین رویکرد، طرح احداث دهکده المپیک چابهار با مساحتی حدود ۴۰ هکتار در برنامه‌های توسعه‌ای منطقه قرار گرفت.

در طرح اولیه، احداث مجموعه‌ای از زیرساخت‌های ورزشی شامل زمین فوتبال، ورزشگاه کریکت، سالن ورزش‌های آبی، سالن‌های چندمنظوره، مجموعه بدنسازی، استخر و مهمانسرا پیش‌بینی شده بود.

در سال ۱۳۹۷، مسئولان منطقه آزاد چابهار از پایان مطالعات دهکده ورزشی و برنامه ریزی برای آغاز عملیات اجرایی آن خبر داده بودند. همچنین ورزشگاه کریکت به‌عنوان یکی از اولویت‌های اصلی این طرح معرفی شده بود.

با این حال، گزارش خبرگزاری ایسنا در ۹ مهر ۱۴۰۴، ابعاد قابل توجهی از تأخیر این پروژه را آشکار کرد.

بر اساس اظهارات رئیس اداره ورزش و جوانان چابهار، ورزشگاه کریکت این شهرستان پس از گذشت ۱۳ سال از آغاز عملیات اجرایی، تنها ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

این آمار نشان می دهد که پروژه‌ای با اهمیت راهبردی برای ورزش منطقه، با وجود گذشت بیش از یک دهه، هنوز به مرحله تکمیل نرسیده است.

البته باید میان مسئولیت سازمان منطقه آزاد چابهار و دستگاه‌های دولتی متولی ورزش تفکیک قائل شد؛ چراکه گزارش‌های منتشرشده، به‌تنهایی سهم دقیق هر دستگاه در تأخیر پروژه را مشخص نمی کنند.

دهکده ورزشی؛ تفاوت در ظرفیت‌سازی یا تفاوت در مدیریت؟

مقایسه ارس و چابهار از یک منظر اهمیت بیشتری پیدا می کند: هر دو منطقه از ظرفیت‌های جغرافیایی و گردشگری مناسبی برای توسعه ورزش برخوردارند.

ارس با موقعیت جغرافیایی خود در شمال غرب ایران، ظرفیت توسعه ورزش‌های ساحلی، والیبال و رویدادهای ورزشی مرتبط با گردشگری را دارد.

چابهار نیز با دسترسی به دریای عمان، شرایط اقلیمی متفاوت و سابقه قابل توجه ورزش کریکت، از مزیت های منحصربه‌فردی برای توسعه گردشگری ورزشی برخوردار است.

با این حال، تفاوت در وضعیت پروژه‌ها نشان می دهد که برخورداری از ظرفیت طبیعی و تعریف طرح های بلندپروازانه، لزوماً به ایجاد زیرساخت منجر نمی شود.

در ارس، دست‌کم بخشی از طرح‌های ورزشی جدید به مرحله اجرا و بهره برداری رسیده اند. در چابهار، پروژه کریکت همچنان با عقب ماندگی جدی مواجه است و سرنوشت کامل دهکده ورزشی ۴۰ هکتاری نیز نیازمند شفاف‌سازی است.



مسئله اصلی این نیست که کدام منطقه ظرفیت طبیعی بیشتری دارد؛ بلکه این است که کدام سازمان توانسته ظرفیت‌های موجود را به زیرساخت عملیاتی و قابل استفاده تبدیل کند.

هزینه فرصت پروژه‌های نیمه‌تمام برای چابهار

تأخیر در تکمیل ورزشگاه کریکت را نمی توان صرفاً یک مسئله عمرانی دانست.

این پروژه مستقیماً با آینده ورزشی منطقه، فرصت‌های اقتصادی و ظرفیت گردشگری چابهار ارتباط دارد.

تکمیل یک ورزشگاه استاندارد کریکت می‌تواند زمینه میزبانی مسابقات ملی و بین‌المللی، جذب تیم‌های خارجی، توسعه آکادمی‌های ورزشی، ایجاد فرصت‌های شغلی و افزایش فعالیت اقتصادی در بخش خدمات و گردشگری را فراهم کند.

از طرف دیگر، باقی ماندن پروژه در وضعیت نیمه‌تمام به معنای به تعویق افتادن تمام این فرصت هاست.

چابهار برای تبدیل شدن به یک مقصد جدی گردشگری ورزشی، به مجموعه‌ای از زیرساخت‌های عملیاتی نیاز دارد؛ نه صرفاً طرح‌هایی که سال‌ها در فهرست پروژه‌های عمرانی باقی بمانند.

ضرورت پاسخگویی و شفافیت

مقایسه عملکرد این دو منطقه آزاد، ضرورت پاسخگویی مدیران و انتشار اطلاعات دقیق درباره پروژه‌های عمرانی را برجسته می کند.

در مورد چابهار، چند پرسش اساسی همچنان نیازمند پاسخ رسمی است:

چرا ورزشگاه کریکت پس از ۱۳ سال هنوز تنها ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد؟

میزان اعتبار اولیه و اعتبارات تخصیص‌یافته در سال‌های مختلف چقدر بوده است؟

مسئولیت تأمین مالی و اجرای پروژه میان سازمان منطقه آزاد، وزارت ورزش و سایر دستگاه‌ها چگونه تقسیم شده است؟

سرنوشت طرح ۴۰ هکتاری دهکده ورزشی چابهار چیست و کدام بخش‌های آن تاکنون اجرا شده‌اند؟

برنامه زمانی مشخص برای تکمیل ورزشگاه کریکت و سایر زیرساخت‌های این دهکده وجود دارد؟

پاسخ به این پرسش‌ها می‌تواند تصویر روشن‌تری از دلایل تأخیر و مسئولیت دستگاه‌های مختلف ارائه کند.

جمع‌بندی؛ توسعه با افتتاح پروژه سنجیده می‌شود، نه تعداد وعده‌ها

تجربه ارس و چابهار نشان می‌دهد که توسعه زیرساخت‌های ورزشی در مناطق آزاد به برنامه‌ریزی واقع‌بینانه، تأمین مالی پایدار و نظارت مستمر نیاز دارد.

ارس در سال‌های اخیر نشانه‌هایی از حرکت به سمت توسعه و بهره‌برداری از زیرساخت‌های ورزشی جدید ارائه کرده است؛ در حالی که چابهار، با وجود برخورداری از ظرفیت ویژه در رشته کریکت و سابقه طولانی تعریف پروژه‌های ورزشی، همچنان با چالش تکمیل برخی زیرساخت‌های اساسی روبه‌روست.

البته این مقایسه به معنای یکسان بودن منابع مالی، ساختار اجرایی یا مسئولیت دستگاه‌های متولی در دو منطقه نیست. با این حال، فاصله میان زمان آغاز پروژه‌ها و زمان بهره‌برداری از آنها، شاخص مهمی برای ارزیابی کارآمدی مدیریت عمرانی محسوب می‌شود.

برای منطقه‌ای مانند چابهار که ظرفیت تبدیل شدن به یکی از قطب‌های ورزش و گردشگری ورزشی در سواحل مکران را دارد، ادامه بلاتکلیفی پروژه‌ای ورزشی، تنها به معنای تأخیر در ساخت یک ورزشگاه نیست؛ بلکه به معنای از دست رفتن فرصت‌هایی است که می‌توانست به توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه کمک کند.

حمایت تولید بدون مرز

در حالی که مقامات ارشد ایران و ارمنستان در ایروان گرد هم آمده بودند تا نوزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور را برگزار کنند، استاندار آذربایجان شرقی ترجیح داد سنت همیشگی خود را کنار نگذارد. دکتر سرمست همراه با مدیرعامل منطقه آزاد ارس، به جای نشست های دیپلماتیک صرف، راهی کارخانه‌ای در خاک ارمنستان شد که سرمایه‌گذاری از استان خودش آن را بنا کرده است. این حرکت ساده اما معنادار، نشان داد که «سه‌شنبه‌های اقتصادی» دیگر محدود به جغرافیای استان نیست.

طرح «سه‌شنبه‌های اقتصادی» از ابتدا ابزاری عملی برای نظارت میدانی بر واحدهای تولیدی بود. استاندار هر هفته به کارخانه‌ها و کارگاه‌ها سر می‌زند، مشکلات را از نزدیک می‌شنود و قول پیگیری می‌دهد. این رویه که به تدریج به یک سنت تبدیل شده، اکنون از مرزهای کشور عبور کرده است. انتخاب کارخانه «Karakert Steel» تصادفی نبود. این واحد فولادی توسط سرمایه‌گذاری برخاسته از آذربایجان شرقی در ارمنستان راه‌اندازی شده و در دو بخش ذوب و نورد فعالیت می کند. حضور استاندار و مدیرعامل منطقه آزاد ارس در آنجا، پیامی روشن داشت: حمایت از تولید و سرمایه‌گذار، مرز نمی شناسد.

آنچه این بازدید را از یک سرکشی معمولی متمایز می کند، پیوند مستقیم آن با زنجیره سرمایه‌گذاری متقابل است. هلدینگ مالک «Karakert Steel» همزمان کارخانه «فولاد آذرآبادگان» را در منطقه آزاد ارس فعال نگه داشته است. این الگو، نمونه‌ای از حرکت سرمایه از داخل به خارج و بالعکس است که در ادبیات توسعه اقتصادی، به آن «سرمایه‌گذاری متقابل» می گویند. سرمایه‌گذار استانی نه تنها در بازار داخلی حضور دارد، بلکه با انتقال دانش فنی و سرمایه به کشور همسایه، بخشی از زنجیره ارزش را در خارج تکمیل کرده است. چنین حرکتی در شرایطی که اقتصاد ایران با محدودیت‌های خارجی روبه‌روست، اهمیت دوچندان پیدا می کند.

یکی از نقاط قوت این واحد صنعتی، رویکرد آن به انرژی است. کارخانه با احداث نیروگاه خورشیدی به ظرفیت ۲.۵ مگاوات، بخشی از نیاز خود را از منابع تجدیدپذیر تأمین می کند. این اقدام در کشوری که تابستان‌های گرم و زمستان‌های سرد دارد و قیمت انرژی می تواند هزینه تولید را به شدت تحت تأثیر قرار دهد، هوشمندانه به نظر می‌رسد. استفاده از انرژی خورشیدی نه تنها هزینه را کاهش می‌دهد، بلکه وابستگی به شبکه برق محلی را کم می کند و تصویر مدرن‌تری از صنعت فولاد ایرانی در خارج از مرزها ارائه می‌دهد.

۲ برابر شدن عملکرد بندر کاپسین در ۲ سال گذشته



در سواحل جنوبی دریای کاسپین، جایی که خطوط ریلی و اسکله‌ها به هم می‌رسند، منطقه‌ای در حال شکل‌گیری است که مقامات ایرانی آن را کلید آینده تجارت شمالی کشور می‌دانند. مصطفی طاعتی مقدم، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، در مصاحبه‌ای اخیر اعلام کرد که ایستگاه راه‌آهن بندر کاسپین که پیش‌تر تنها یک خط داشت، در بحبوحه جنگ امسال و با همکاری شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و تأمین مالی منطقه آزاد، طی دو ماه دو خط جدید به آن افزوده شده است. این اقدام ساده اما سریع، ظرفیت پذیرش واگن‌ها را افزایش داده و حمل یکسره کالاهای اساسی را ممکن ساخته است.

این خبر در نگاه اول یک پروژه زیرساختی محلی به نظر می‌رسد، اما در بستر ژئوپلیتیک و اقتصادی کنونی ایران، معنایی عمیق‌تر پیدا می‌کند. منطقه آزاد انزلی از ابتدا با داشتن بندر اختصاصی در شمال کشور، توسعه ظرفیت‌های حمل‌ونقل و لجستیک را به عنوان یکی از راهبردهای اصلی خود تعریف کرده است. طاعتی مقدم تأکید می‌کند که برخورداری این منطقه از هر چهار مدل حمل‌ونقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی آن را در موقعیتی قرار می‌دهد که بتواند به گره اصلی حمل‌ونقل و لجستیک جنوب دریای کاسپین تبدیل شود. برنامه‌ریزی‌ها نیز بر همین اساس پیش می‌رود.

بندر کاسپین از موقعیت جغرافیایی ممتازی برخوردار است. برخلاف بسیاری از بنادر شمالی که با چالش پسروی آب دریای کاسپین روبه‌رو هستند، مقامات می‌گویند این بندر از نظر فنی کمترین تأثیر را از کاهش تراز آب خواهد پذیرفت. پسروی خزر که در سال‌های اخیر به موضوعی جدی برای کشورهای ساحلی تبدیل شده، عمق آب را در برخی نقاط کاهش داده و نیاز به لایروبی و اصلاح زیرساخت‌ها را افزایش داده است. در چنین شرایطی، مزیت نسبی بندر کاسپین می‌تواند آن را به گزینه‌ای پایدارتر برای سرمایه‌گذاران و تجار تبدیل کند. اتصال ریلی نیز این مزیت را تکمیل می‌کند؛ طراحی‌ها برای امتداد خطوط ریلی تا اسکله‌های انتهایی (تا اسکله شماره ۱۴) انجام شده و خرید ریل در دستور کار قرار دارد.

عملکرد بندر در دو سال گذشته تقریباً دو برابر شده و مقامات امیدوارند حجم عملیات امسال به ۱٫۵ میلیون تن برسد. این رشد، جذابیت سرمایه‌گذاری را افزایش داده است. دو قرارداد احداث پست اسکله به روش BOT با بخش خصوصی امضا شده که یک میلیون تن به ظرفیت بندر اضافه می‌کند؛ یک پست اسکله دیگر نیز با سرمایه خود منطقه آزاد ساخته خواهد شد. مذاکرات با سرمایه‌گذاران، به‌ویژه صاحبان بار از روسیه و قزاقستان، برای احداث پنج تا شش پست اسکله دیگر و تأسیسات پسکرانه‌ای نیز در جریان است. این پروژه‌ها بخشی از تلاش گسترده‌تر برای تبدیل بندر کاسپین به حلقه کلیدی کریدور شمال-جنوب است.

کریدور شمال-جنوب سال‌هاست که در اسناد رسمی ایران به عنوان مسیر جایگزین و مکمل مسیرهای سنتی مطرح می‌شود. با اختلال‌هایی که جنگ‌ها و تنش‌های منطقه‌ای در مسیرهای غربی و جنوبی ایجاد کرده‌اند، اهمیت مسیرهای شمالی و اتصال به روسیه، آسیای مرکزی و فراتر از آن افزایش یافته است. بندر کاسپین با اتصال مستقیم به شبکه ریلی سراسری، امکان انتقال کالا از اسکله به عمق خاک ایران و سپس به مرزهای جنوبی را فراهم می‌کند. این امر نه تنها زمان و هزینه حمل را کاهش می‌دهد، بلکه وابستگی به مسیرهای آسیب‌پذیرتر را کم می‌کند. حمل یکسره کالاهای اساسی که اکنون در حال انجام است، نشانه‌ای از عملیاتی شدن این ظرفیت است.

با این حال، تبدیل شدن به گره اصلی لجستیک جنوب خزر نیازمند چیزی فراتر از افزودن خطوط ریلی و اسکله است. هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف منطقه آزاد، راه‌آهن، شرکت ساخت، گمرک و بخش خصوصی همچنان چالشی ساختاری است. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که پروژه‌های زیرساختی در ایران اغلب با تأخیر و مشکلات تأمین مالی مواجه می‌شوند. موفقیت سریع افزودن دو خط ریلی در دو ماه، که در شرایط جنگی انجام شد، می‌تواند الگویی برای سرعت بخشیدن به سایر طرح‌ها باشد، اما پایداری این شتاب به تداوم همکاری و منابع مالی بستگی دارد.

از سوی دیگر، رقابت با بنادر دیگر شمال کشور و همچنین بنادر روسی و قزاقستانی در ساحل مقابل، واقعیتی انکارناپذیر است. منطقه آزاد انزلی باید بتواند نه تنها ظرفیت فیزیکی، بلکه خدمات لجستیکی باکیفیت، شفافیت رویه‌ها و جذابیت تعرفه‌ای را نیز ارائه دهد. مذاکرات جاری با سرمایه‌گذاران خارجی نشان می‌دهد که تقاضا وجود دارد، اما تحقق قراردادها و اجرای به موقع پروژه‌ها آزمون اصلی خواهد بود.

پسروی آب خزر نیز سایه خود را بر آینده بنادر شمالی حفظ کرده است. اگرچه مقامات انزلی بر مقاومت نسبی بندر کاسپین تأکید دارند، اما روند کلی کاهش تراز آب نیازمند برنامه‌ریزی بلندمدت برای تطبیق زیرساخت‌هاست. در عین حال، همین چالش می‌تواند به فرصتی برای تمایز تبدیل شود؛ بندری که کمتر تحت تأثیر قرار می‌گیرد، برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی جذاب‌تر خواهد بود.

در سطح کلان‌تر، توسعه بندر کاسپین بخشی از تلاش ایران برای متنوع‌سازی مسیرهای تجاری و کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحریم‌ها و اختلال‌های ژئوپلیتیک است. کریدور شمال-جنوب اگر به ظرفیت واقعی خود برسد، می‌تواند جریان کالا میان هند، خلیج فارس، ایران، روسیه و اروپا را تغییر دهد. نقش بندر کاسپین در این زنجیره، به ویژه با اتصال ریلی قوی‌تر، می‌تواند چشمگیر باشد. افزایش ظرفیت پذیرش واگن‌ها و اسکله‌های جدید، گام‌های عملی در این مسیر هستند.

با این وجود، موفقیت نهایی به عوامل متعددی وابسته است: تداوم سرمایه‌گذاری خصوصی، هماهنگی نهادی، بهبود بهره‌وری عملیاتی و توانایی رقابت در بازار منطقه‌ای. افزودن دو خط ریلی در دو ماه، در شرایطی که جنگ سایه انداخته بود، نشانه‌ای از اراده و امکان‌پذیری است. حال باید دید آیا این شتاب می‌تواند به الگوی پایدار توسعه تبدیل شود یا نه.

منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین در نقطه‌ای حساس قرار گرفته‌اند. موقعیت جغرافیایی، اتصال چندوجهی و سرمایه‌گذاری‌های جاری، پتانسیل تبدیل شدن به هاب لجستیکی جنوب خزر را ایجاد کرده‌اند. تحقق این پتانسیل اما نیازمند تداوم اصلاحات، شفافیت و اجرای دقیق است. در جهانی که مسیرهای سنتی تجارت مدام در معرض اختلال قرار دارند، چنین گره‌هایی نه تنها برای اقتصاد محلی، بلکه برای تاب‌آوری تجاری کشور اهمیت پیدا می‌کنند. گزارش‌های اخیر مقامات انزلی، تصویری امیدوارکننده اما هنوز ناتمام از این تحول ارائه می‌دهد. ■

انبار هوشمند در دبی



دبی، ۹ نوامبر ۲۰۲۶ در حالی که امارات متحده عربی تلاش می‌کند جایگاه خود را به‌عنوان مرکز لجستیک منطقه‌ای تثبیت کند، شرکت آیرون مانتین اولین تأسیسات انبارداری و لجستیک خود در این کشور را در منطقه دبی ساوث افتتاح کرد. این مرکز ۳۷ هزار متر مربعی که در هاب لجستیک EZDubai قرار دارد، عملیات انبارداری و fulfillment شرکت یونیلیور را زیر یک سقف گرد هم آورده است.

این تأسیسات، انبارهای bonded و non-bonded را با خدمات ارزش‌افزوده مانند co-packing و مونتاژ مجموعه‌های محصول ترکیب می‌کند. فناوری‌هایی چون پهپاد برای بازرسی، شمارش رباتیک موجودی و اتوماسیون پیشرفته نیز برای افزایش دقت و سرعت عملیات به کار گرفته شده‌اند. دسترسی مستقیم به بندر جبل‌علی از طریق کریدور لجستیک bonded و نزدیکی به فرودگاه آل‌مکتوم، موقعیت استراتژیک این مرکز را تقویت می‌کند.

محسن احمد، مدیرعامل EZDubai Logistics Hub، این افتتاح را گامی در جهت تکمیل اکوسیستم یکپارچه لجستیک دبی ساوث توصیف کرد. آکو دجاف، مدیر منطقه‌ای آیرون مانتین، نیز آن را نقطه عطفی برای گسترش فعالیت‌های شرکت در خاورمیانه و شمال آفریقا دانست. از سوی یونیلیور نیز بر انعطاف‌پذیری بیشتر در پاسخ به نیازهای بازار محلی و صادرات و هم‌راستایی با اهداف پایداری تأکید شده است.

این رویداد بیش از یک قرارداد تجاری ساده است. دبی ساوث که بزرگ‌ترین توسعه شهری یکپارچه با تمرکز بر هوانوردی، لجستیک و املاک به شمار می‌رود، با جذب چنین سرمایه‌گذاری‌هایی نشان می‌دهد که رقابت منطقه‌ای دیگر صرفاً بر پایه ظرفیت بندری نیست، بلکه بر سرعت، شفافیت موجودی و یکپارچگی زنجیره تأمین متکی است. در دوره‌ای که شرکت‌های چندملیتی به دنبال کاهش پیچیدگی‌های عملیاتی و افزایش تاب‌آوری هستند، مدل «همه چیز زیر یک سقف» که آیرون مانتین و یونیلیور ارائه کرده‌اند، می‌تواند الگویی برای سایر بازیگران صنعت کالاهای مصرفی در خلیج فارس باشد.

با این حال، موفقیت این مرکز به اجرای واقعی فناوری‌های وعده‌داده‌شده و هماهنگی عملیاتی میان دو شرکت بستگی دارد. در نهایت، این افتتاح یادآور آن است که آینده لجستیک منطقه کمتر به ساخت انبارهای بزرگ‌تر و بیشتر به هوشمندسازی و یکپارچه‌سازی آن‌ها وابسته است. ■