تجارت جهان

موج آگاهی انزلی

موج کاسپین

روزهای روشن کیش

شماره: ۲۴۸
سه‌شنبه / ۲۶ آبان ماه ۱۴۰۵
info@Tejarate.cc
www.Tejarate.cc
سال هفتم / ۴صفحه ق

۳

۴



حمایت منطقه آزاد انزلی از روستاها

۲

پیشرفت نوسازی کیش

در بیست و هفتمین نشست یکشنبه های پاسخگویی کیش، که از طریق سامانه ۱۲۴ برگزار شد، جعفر شعبانی‌مقدم، مدیر حمل‌ونقل و ترافیک شرکت عمران، آب و خدمات کیش، با پرسش‌های مستقیم شهروندان روبه‌رو شد. محور اصلی گفت‌وگوها، دو موضوع به‌هم‌پیوسته بود: سهمیه و نرخ سوخت خودروهای عمومی، و پیشرفت طرح نوسازی ناوگان.



مقدم‌زاده همچنان خستگی ناپذیر و بدون توقف؛

دیپلماسی میدانی و فعال اقتصادی ارس در اوراسیا

رونق مناطق تجارت خارجی

تقاضا برای مناطق تجارت خارجی (Foreign-Trade Zones) در ایالات متحده به بالاترین سطح تاریخی خود رسیده است. داده‌های نیمه‌اول ۲۰۲۶ نشان می‌دهد تعداد اعلان‌های فعالیت تولیدی جدید در این مناطق تقریباً دو برابر شده و از ۳۵ مورد در دوره مشابه سال قبل به ۷۲ مورد رسیده است. این جهش، بیش از هر چیز، نتیجه مستقیم تعرفه‌های تجاری و سیاست‌های دولت برای بازگرداندن تولید به داخل کشور است.

مناطق تجارت خارجی به شرکت‌ها اجازه می‌دهند کالاها را بدون پرداخت فوری حقوق گمرکی وارد، نگهداری، مونتاژ یا پردازش کنند و تنها هنگام خروج نهایی به بازار داخلی، عوارض بپردازند. در فضای فعلی که تعرفه‌ها هزینه‌های واردات را به‌شدت افزایش داده، این مزیت به ابزاری حیاتی برای حفظ رقابت‌پذیری تبدیل شده است. بخش‌هایی مانند نیمه‌رساناها، قطعات خودرو، انرژی، دارو و تجهیزات پزشکی در صدر فهرست متقاضیان قرار دارند. نمونه بارز آن، سرمایه‌گذاری‌های گسترده شرکت‌هایی مانند اینتل در آریزونا است که از این مناطق برای مدیریت زنجیره تأمین پیچیده خود بهره می‌برند.

۲

تسهیل استاندارد در مرزها

رئیس سازمان ملی استاندارد بر ضرورت تسهیل فرآیندهای استاندارد در مرزها و مناطق آزاد تأکید کرد و گفت سازمان با بخش خصوصی رقابت ندارد و از ظرفیت آزمایشگاه‌ها و نهادهای بازرسی خصوصی برای ارتقای کیفیت استفاده می‌کند.





مشارکت خانواده‌ها در احیای جنگل‌های حرا

۲ هزار نهال حرا با مشارکت کودکان و خانواده‌های روستای سهیلی قشم در جنگل‌های حرای این منطقه کاشته شد. این برنامه با هدف ترویج فرهنگ حفاظت از محیط‌زیست و مشارکت جوامع محلی برگزار شد.



برگزاری رالی خانوادگی مناطق آزاد شمال

رئیس سازمان ملی استاندارد بر ضرورت تسهیل فرآیندهای استاندارد در مرزها و مناطق آزاد تأکید کرد و گفت سازمان با بخش خصوصی رقابت ندارد و از ظرفیت آزمایشگاه‌ها و نهادهای بازرسی خصوصی برای ارتقای کیفیت استفاده می‌کند.

گام لجستیک اردبیل

در مرز شمالی ایران، جایی که دشت مغان به جمهوری آذربایجان می‌رسد، منطقه آزاد اردبیل ــ بیله‌سوار تلاش می‌کند از موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل شدن به حلقه‌ای جدی در کریدور بین‌المللی شمال ــ جنوب بهره ببرد. اسلام محمدی، مدیرعامل سازمان این منطقه، در نشستی با شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل بر ضرورت مشارکت فعال این شرکت‌ها در توسعه مبادلات تجاری و تقویت جایگاه مرز بیله‌سوار تأکید کرد و از مشوق‌های ویژه‌ای برای جذب و حمایت از فعالان این حوزه خبر داد.

منطقه آزاد اردبیل ــ بیله‌سوار که در یکی از شمالی‌ترین نقاط کشور و در مجاورت گمرک فعال بیله‌سوار قرار گرفته، از نظر دسترسی به بازارهای قفقاز، روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا موقعیتی کم‌نظیر دارد. فاصله نسبتاً کوتاه تا باکو و مسیرهای ترانزیتی به سمت شمال، آن را به گزینه‌ای بالقوه برای کاهش هزینه‌ها و زمان حمل کالا تبدیل کرده است. در سال‌های اخیر، حجم تردد کامیون‌ها از این مرز افزایش یافته و مقامات محلی و ملی بارها بر نقش آن در کریدور شمال ــ جنوب تأکید کرده‌اند.

مشوق‌های اعلام‌شده ــ که در چارچوب مزایای قانونی مناطق آزاد تعریف می‌شوند ــ شامل تسهیلات گمرکی، معافیت‌های مالیاتی و حمایت از استقرار شرکت‌های لجستیکی است. هدف، تشویق شرکت‌های حمل و نقل به سرمایه‌گذاری در انبارها، پایانه‌ها، خدمات جانبی و شبکه‌های حمل چندوجهی است تا بیله‌سوار از یک گذرگاه مرزی صرف به هاب ترانزیتی تبدیل شود.

با این حال، موفقیت این رویکرد به عوامل متعددی وابسته است. تکمیل زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی، هماهنگی با طرف آذربایجانی برای تسهیل تردد، و رفع موانع بوروکراتیک از جمله چالش‌هایی است که کارشناسان محلی به آن اشاره می‌کنند. کریدور شمال ــ جنوب سال‌هاست در سطح سیاسی و اقتصادی مطرح است، اما تحقق ظرفیت واقعی آن نیازمند هماهنگی فراتر از مرزهای یک استان است.

اگر شرکت‌های حمل‌ونقل محلی به این فراخوان پاسخ مثبت دهند و مشوق‌ها به‌موقع و شفاف اجرا شوند، منطقه آزاد اردبیل ــ بیله‌سوار می‌تواند سهم خود را در تجارت منطقه‌ای افزایش دهد. در غیر این صورت، موقعیت جغرافیایی ممتاز همچنان به‌عنوان فرصتی نیمه‌کاره باقی خواهد ماند. ■



حمایت منطقه آزاد انزلی از روستاها

در حاشیه دریای خزر و در فاصله‌ای کوتاه از مجتمع‌های تجاری و بندری منطقه آزاد انزلی، روستای جفرود پایین سال‌ها با معابر خاکی، جدول‌های ناقص و محوطه‌های ناامن مدارس شناخته می‌شد. امروز اما نشانه‌های تغییر ملموس است: لایه تازه آسفالت روی یک‌هزار و ۸۰۰ متر از خیابان‌ها، جدول‌گذاری ۴۰۰ متری، سنگ‌فرش ۱۵۰ متری خیابان شهید کله‌سری و ساماندهی محوطه جلوی دبستان. این پروژه‌ها، به گفته سید جلیل حسینی جفرودی، دهیار روستا، با حمایت مستقیم سازمان منطقه آزاد انزلی به سرانجام رسیده یا در حال تکمیل است. همزمان، کمربندی دو کیلومتری که بخشی از محدوده روستا را پوشش می‌دهد، در حال اجراست و وعده کاهش ترافیک محلی و بهبود دسترسی منطقه‌ای را می‌دهد.

این تصویر، بیش از یک گزارش عمرانی محلی است. داستان جفرود پایین بخشی از الگوی گسترده‌تری است که در آن مناطق آزاد ایران، به‌ویژه انزلی، تلاش می‌کنند دامنه نفوذ خود را از محدوده صنعتی و بندری به روستاهای همجوار گسترش دهند. منطقه آزاد انزلی که از سال ۱۳۸۴ فعالیت خود را آغاز کرد و در سال‌های اخیر با الحاق محدوده‌های جدید و توسعه بندر کاسپین، ریل و اسکله‌ها شتاب گرفته، حالا به روستاهایی مانند جفرود پایین و جفرود بالا به‌عنوان بخشی از زیست‌بوم اقتصادی خود نگاه می‌کند. حمایت از روکش آسفالت، جدول‌گذاری و ایمن‌سازی فضای آموزشی، هرچند در مقیاس ملی کوچک به نظر می‌رسد، اما در مقیاس روستا نماد انتقال منابع و اولویت‌بندی است.

جفرود پایین در دهستان لیچارگی حسن‌رود از توابع بخش مرکزی شهرستان بندر انزلی قرار دارد. جمعیت آن بر اساس سرشماری ۱۳۸۵ حدود ۷۶۰ نفر گزارش شده بود و موقعیت ساحلی‌اش آن را در معرض ترافیک فصلی گردشگران و فشار زیرساختی قرار داده است. معابر خاکی در روزهای بارانی گیلان به گل تبدیل می‌شدند و محوطه دبستان بدون جدول و ساماندهی، خطراتی برای دانش‌آموزان ایجاد می‌کرد. تکمیل این پروژه‌ها مستقیماً بر کیفیت زندگی روزمره اثر می‌گذارد: تردد آسان‌تر خودروها و موتورسیکلت‌ها، کاهش گردوغبار، بهبود سیمای بصری روستا و افزایش ایمنی کودکان در مسیر مدرسه. دهیار روستا تأکید کرده که این اقدامات در راستای ارتقای رفاه اهالی و با نگاه توسعه‌محور سازمان منطقه آزاد انجام شده است.

کمربندی دو کیلومتری اما ابعاد فراتر از روستا دارد. این پروژه که محدوده جفرود پایین را نیز دربرمی‌گیرد، به‌عنوان عاملی برای کاهش ترافیک محلی و تسهیل ارتباط منطقه‌ای توصیف شده است. در منطقه‌ای که مسیر رشت-انزلی و دسترسی به ساحل و منطقه آزاد ترافیک سنگینی ایجاد می‌کند، چنین کمربندی می‌تواند جریان خودروهای عبوری را از بافت روستایی منحرف کند و همزمان دسترسی ساکنان به بازارها، خدمات درمانی و فرصت‌های شغلی در محدوده آزاد را بهبود بخشد. تجربه روستاهای مجاور نشان می‌دهد که توسعه زیرساخت‌های ارتباطی اغلب پیش‌نیاز جذب سرمایه‌گذاری‌های کوچک گردشگری و خدماتی است. ساحل جفرود سال‌هاست مقصد شنا و تفریح است و هرگونه بهبود دسترسی می‌تواند این ظرفیت را تقویت کند.

تحلیل این تحولات بدون توجه به منطق کلی مناطق آزاد ناقص می‌ماند. مناطق آزاد ایران طراحی شده‌اند تا با معافیت‌های مالیاتی، تسهیلات گمرکی و تمرکز بر صادرات و ترانزیت، موتور رشد باشند. انزلی به‌دلیل موقعیت استراتژیک در کریدور شمال-جنوب و دسترسی به دریای خزر، ظرفیت ویژه‌ای در لجستیک، تجارت با کشورهای اوراسیا و گردشگری دارد. توسعه زیرساخت‌های روستایی در حاشیه این منطقه می‌تواند دو هدف را همزمان دنبال کند: کاهش نابرابری مکانی بین هسته منطقه آزاد و پیرامون آن، و ایجاد پشتوانه اجتماعی برای پروژه‌های بزرگ‌تر. وقتی ساکنان روستا احساس کنند که از رشد بندر، اسکله‌های جدید و سرمایه‌گذاری‌های صنعتی سهمی می‌برند، مقاومت در برابر تغییرات کاربری اراضی یا افزایش ترافیک کمتر می‌شود.

با این حال، مقیاس و پایداری این حمایت‌ها محل تأمل است. پروژه‌های جفرود پایین عمدتاً عمرانی و خدماتی هستند و هنوز نشانه‌های روشنی از ایجاد اشتغال پایدار محلی یا زنجیره ارزش مرتبط با بندر و گردشگری گزارش نشده است. تجربه سایر مناطق آزاد نشان می‌دهد که اگر توسعه زیرساختی با برنامه‌های مهارت‌آموزی، حمایت از کسب‌وکارهای خرد و حفظ هویت روستایی همراه نشود، ممکن است به مهاجرت معکوس محدود یا حتی تغییر بافت اجتماعی منجر شود. جفرود بالا نیز در ماه‌های اخیر پروژه‌های مشابهی از جمله آسفالت و مطالعات تفرجگاه ساحلی را تجربه کرده که نشان‌دهنده رویکرد یکپارچه‌تر سازمان منطقه آزاد است، اما موفقیت نهایی به هماهنگی میان دهیاری، فرمانداری، سازمان منطقه آزاد و نهادهای استانی بستگی دارد.

از منظر سبک توسعه، این پروژه‌ها نمونه‌ای از «توسعه از پایین» در چارچوب یک نهاد متمرکز هستند. منطقه آزاد انزلی به‌جای تمرکز صرف بر پروژه‌های بزرگ صنعتی و بندری، بخشی از منابع را به روستاهای محدوده اختصاص داده است. این رویکرد می‌تواند الگوی مفیدی برای سایر مناطق آزاد باشد، به‌ویژه در استان‌های ساحلی که روستاها همزمان ظرفیت گردشگری و آسیب‌پذیری زیرساختی دارند. آسفالت ۱۸۰۰ متری و جدول‌گذاری‌ها شاید در آمار ملی گم شوند، اما برای خانواده‌ای که کودکش حالا در محوطه امن‌تری به مدرسه می‌رود یا کشاورزی که در روزهای بارانی راحت‌تر محصولش را حمل می‌کند، تغییر واقعی است.

در نهایت، داستان جفرود پایین آزمونی کوچک برای ادعای بزرگ‌تر مناطق آزاد است: اینکه رشد اقتصادی می‌تواند فراگیر باشد و از دیوارهای گمرکی فراتر رود. کمربندی دو کیلومتری هنوز در حال ساخت است و نتایج کامل پروژه‌های عمرانی به زمان نیاز دارد. اما آنچه تاکنون انجام شده، نشان می‌دهد که روایت توسعه در حاشیه دریای خزر دیگر فقط به بندر و اسکله محدود نمی‌شود. روستا نیز در حال نوشتن فصل تازه‌ای از این روایت است؛ فصلی که در آن آسفالت تازه و جدول‌های منظم، نمادهایی از پیوند میان مرکز و حاشیه هستند. موفقیت پایدار این پیوند، نه فقط به حجم بتن و آسفالت، بلکه به توانایی تبدیل این زیرساخت‌ها به فرصت‌های ماندگار اقتصادی و اجتماعی بستگی خواهد داشت. ■



رونق مناطق تجارت خارجی

تقاضا برای مناطق تجارت خارجی (Foreign-Trade Zones) در ایالات متحده به بالاترین سطح تاریخی خود رسیده است. داده‌های نیمه‌اول ۲۰۲۶ نشان می‌دهد تعداد اعلان‌های فعالیت تولیدی جدید در این مناطق تقریباً دو برابر شده و از ۳۵ مورد در دوره مشابه سال قبل به ۷۲ مورد رسیده است. این جهش، بیش از هر چیز، نتیجه مستقیم تعرفه‌های تجاری و سیاست‌های دولت برای بازگرداندن تولید به داخل کشور است.

مناطق تجارت خارجی به شرکت‌ها اجازه می‌دهند کالاها را بدون پرداخت فوری حقوق گمرکی وارد، نگهداری، مونتاژ یا پردازش کنند و تنها هنگام خروج نهایی به بازار داخلی، عوارض بپردازند. در فضای فعلی که تعرفه‌ها هزینه‌های واردات را به‌شدت افزایش داده، این مزیت به ابزاری حیاتی برای حفظ رقابت‌پذیری تبدیل شده است. بخش‌هایی مانند نیمه‌رساناها، قطعات خودرو، انرژی، دارو و تجهیزات پزشکی در صدر فهرست متقاضیان قرار دارند. نمونه بارز آن، سرمایه‌گذاری‌های گسترده شرکت‌هایی مانند اینتل در آریزونا است که از این مناطق برای مدیریت زنجیره تأمین پیچیده خود بهره می‌برند.

نظرسنجی انجمن ملی مناطق تجارت خارجی (NAFTZ) نشان می‌دهد بیش از ۸۳ درصد مدیران این مناطق انتظار دارند درخواست‌ها در سال ۲۰۲۶ همچنان افزایش یابد. این پیش‌بینی با اقدام‌های عملی نیز همخوانی دارد؛ در اواسط نوامبر، Ports of Indiana منطقه تجارت خارجی جدیدی ایجاد کرد و مدیر آن را منصوب نمود. چنین اقداماتی نشان‌دهنده تلاش بنادر و مناطق صنعتی برای جذب سرمایه‌گذاری‌هایی است که در پی کاهش ریسک‌های ژئوپلیتیک و هزینه‌های تعرفه، به دنبال مکان‌های امن‌تر در داخل آمریکا هستند.

تحلیل‌گران معتقدند این روند فراتر از یک واکنش موقت به تعرفه‌هاست. سیاست‌های reshoring که از سال‌های گذشته آغاز شده، اکنون با فشارهای تجاری تشدید شده و شرکت‌ها را وادار کرده تا مدل‌های تولیدی خود را بازطراحی کنند. مناطق تجارت خارجی در این میان به پل ارتباطی میان جهانی‌سازی و ملی‌گرایی اقتصادی تبدیل شده‌اند. با این حال، موفقیت بلندمدت این مناطق به توانایی دولت در حفظ ثبات مقرراتی و جلوگیری از پیچیدگی‌های اداری وابسته است. اگر این روند ادامه یابد، نقشه صنعتی آمریکا در سال‌های آینده بیش از پیش به سمت خوشه‌های تولیدی متصل به این مناطق سوق خواهد یافت. ■



دیپلماسی میدانی و فعال اقتصادی ارس در اوراسیا



در هفته‌ای که گذشت، منطقه آزاد ارس بار دیگر نشان داد که مدیریت عملگرا و میدانی می‌تواند حتی در شرایط پیچیده ژئوپلیتیک و اقتصادی، نتایج ملموس و قابل اندازه‌گیری تولید کند. از افتتاح دفتر خدمات هوشمند مناطق آزاد و دریافت نخستین کارت مناطق آزاد توسط گردشگر خارجی گرفته تا رایزنی‌های فشرده با طرف‌های ارمنی و گرجی برای تقویت کریدورهای ترانزیتی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، این منطقه در بازه زمانی کوتاه، تصویری از تصمیم‌گیری سریع، اولویت‌بندی زیرساختی و دیپلماسی اقتصادی فعال ارائه کرد.

منطقه آزاد ارس که در نقطه اتصال ایران به قفقاز و اوراسیا قرار دارد، طی ماه‌های اخیر و به‌ویژه تحت مدیریت فعلی، از یک منطقه آزاد معمولی به الگویی برای جذب سرمایه، تولید صادرات‌محور و توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر تبدیل شده است. آمارهای رسمی منتشرشده در ماه‌های گذشته نشان می‌دهد تراز تجاری این منطقه در ۹ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به ۲۶۰ میلیون دلار مثبت رسیده است؛ صادرات ۴۴۱ میلیون دلاری در برابر واردات ۱۸۱ میلیون دلاری. این ارقام صرفاً عدد نیستند؛ بلکه نشان‌دهنده تغییر جهت‌گیری از واردات‌محوری به تولید و صادرات است. رشد چندصد درصدی در جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، به‌ویژه جهش قابل‌توجه در تحقق سرمایه‌گذاری خارجی، این تحول را تأیید می‌کند.

در هفته اخیر، یکی از محورهای اصلی فعالیت مدیریتی، تقویت زیرساخت‌های لجستیکی و ترانزیتی بوده است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس بر ضرورت نوسازی ناوگان ترانزیت کالا با خودروهای سنگین دارای پلاک ارس تأکید کرد و از پیگیری مجوز واردات حدود دو هزار دستگاه خودروی سنگین ترانزیتی برای جذب سهم قابل‌توجهی از کریدور شمال-جنوب سخن گفت. این اقدام در چارچوب رقابت جهانی کریدورها معنا پیدا می‌کند؛ رقابتی که به تعبیر مدیریت منطقه، امروز شکل «جنگ کریدورها» به خود گرفته است. ارس با موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد خود می‌تواند سهم مهمی در انتقال کالا میان شمال و جنوب و شرق و غرب ایفا کند، مشروط بر آنکه زیرساخت‌های سخت و نرم آن به‌روز شود.

همزمان، دیپلماسی اقتصادی منطقه نیز فعال بوده است. دیدار مدیرعامل ارس با مدیرعامل منطقه آزاد پوتی گرجستان و حضور سازمان در نمایشگاه بین‌المللی گرجستان، نشان‌دهنده تلاش برای ایجاد پیوندهای لجستیکی و سرمایه‌گذاری با حوزه قفقاز و دریای سیاه است. از سوی دیگر، نتایج نوزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و ارمنستان که با حضور مقامات ارشد از جمله مدیرعامل ارس برگزار شد، بر تکمیل مسیر جلفا-نوردوز، ساخت پل جدید بر روی رود ارس و ارتقای مرز نوردوز به مرز نمونه اقتصادی تأکید داشت. این اقدامات نه در سطح شعار، بلکه با زمان‌بندی مشخص و تقسیم کار اجرایی پیش می‌رود. افزایش ظرفیت عبور کامیون از حدود ۳۰۰ به ۵۰۰ دستگاه در روز، هدفی است که مستقیماً به رونق تجارت دوجانبه و ترانزیت مرتبط است.

افتتاح نخستین دفتر خدمات هوشمند مناطق آزاد کشور در ارس در روزهای اخیر نیز نماد دیگری از عملگرایی مدیریتی است. در این مراسم، نخستین گردشگر خارجی (از ترکیه) کارت مناطق آزاد را دریافت کرد و توانست از طریق زیرساخت‌های بانکی متصل، تراکنش انجام دهد. این گام، که هفته قبل با حضور مقامات ارشد رونمایی شده بود، مستقیماً به تسهیل خدمات مالی برای گردشگران و سرمایه‌گذاران خارجی و کاهش اصطکاک‌های اداری کمک می‌کند. چنین اقداماتی نشان می‌دهد مدیریت منطقه صرفاً به پروژه‌های بزرگ سخت‌افزاری محدود نمانده و به بهبود تجربه ذی‌نفعان نیز توجه دارد.

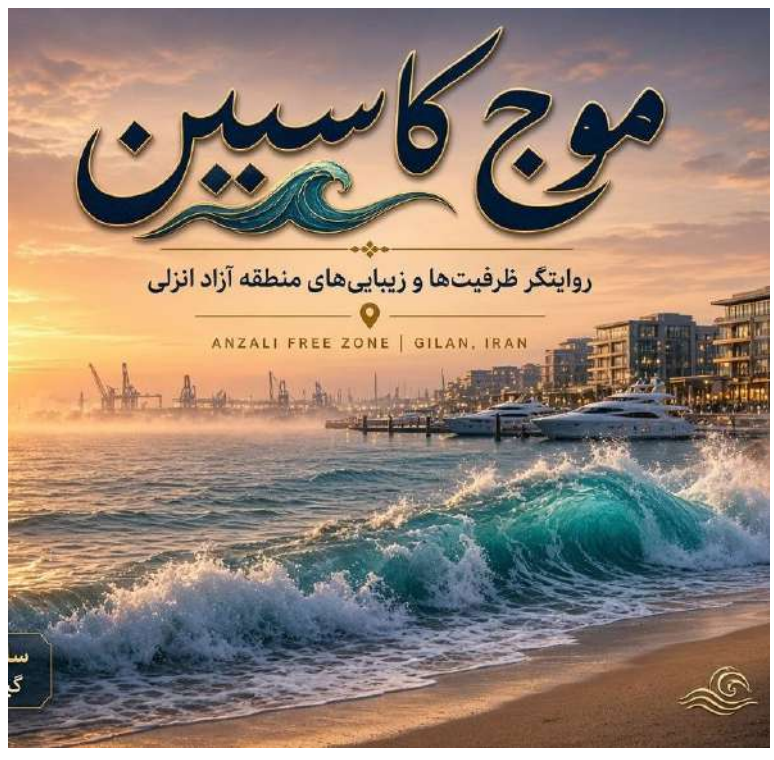
تحلیل عملکرد مدیریتی ارس بدون توجه به بستر کلی آن ناقص است. از زمستان ۱۴۰۳ و با استقرار تیم مدیریتی دولت چهاردهم، منطقه شاهد جهش در شاخص‌های کلیدی بوده است: رتبه نخست در بسیاری از شاخص‌های اقتصادی، عمرانی و فرهنگی میان مناطق آزاد، رشد چشمگیر ارزش تولیدات، توسعه نیروگاه‌های خورشیدی (از جمله نیروگاه ۱۲۰ مگاواتی که ظرفیت کل را به سطوح بالاتری رسانده) و تکمیل پروژه‌های عمرانی معوق. این نتایج حاصل رویکردی است که بر سه محور تخصصی شدن فعالیت‌ها، تقویت دیپلماسی اقتصادی و استقلال نسبی در تأمین زیرساخت‌های حیاتی (به‌ویژه انرژی) استوار شده است.

عملگرایی مدیریتی در ارس را می‌توان در چند ویژگی خلاصه کرد. نخست، تصمیم‌گیری میدانی و کاهش بوروکراسی غیرضروری. تسهیل صدور مجوزها، حذف استعلامات مضاعف و تمرکز بر حل مسائل واقعی فعالان اقتصادی، زمان و هزینه را کاهش داده است. دوم، اولویت‌دهی به زیرساخت‌های کلیدی که اثر زنجیره‌ای دارند: انرژی تجدیدپذیر، راه‌ها، پایانه‌های مرزی و ناوگان حمل‌ونقل. سوم، نگاه بلندمدت به نقش منطقه در معادلات منطقه‌ای. ارس نه صرفاً یک منطقه آزاد صنعتی-تجاری، بلکه ابزاری برای دیپلماسی اقتصادی و اتصال ایران به بازارهای همسایه و اوراسیا دیده می‌شود.

البته چالش‌ها نیز وجود دارد. قاچاق کالا همچنان یکی از تهدیدهای جدی است و مدیریت منطقه خود اذعان دارد که ارس از بزرگ‌ترین قربانیان این پدیده است، زیرا رقابت ناسالم را علیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان قانونمند برهم می‌زند. محدودیت‌های مربوط به سهمیه واردات و نیاز به هماهنگی بیشتر میان دستگاه‌های اجرایی ملی نیز از موانع پیش‌روست. با این حال، رویکرد فعلی به‌جای توقف در برابر مشکلات، بر حل تدریجی و عملی آن‌ها متمرکز شده است.

در مقیاس وسیع‌تر، تجربه ارس درس‌هایی برای سایر مناطق آزاد و حتی سیاست‌گذاری ملی دارد. موفقیت پایدار زمانی حاصل می‌شود که مدیریت از حالت جزیره‌ای خارج شود، زیرساخت‌ها با سرمایه‌گذاری هم‌راستا گردد و دیپلماسی اقتصادی به‌عنوان ابزار اصلی به کار گرفته شود. در هفته‌ای که گذشت، ارس نشان داد که حتی در بازه زمانی کوتاه نیز می‌توان با تمرکز بر اولویت‌ها، نتایجی ملموس ثبت کرد: از بهبود خدمات مالی تا پیشبرد پروژه‌های ترانزیتی و گسترش همکاری‌های مرزی.

آینده ارس به تداوم همین رویکرد وابسته است. اگر نوسازی ناوگان، تکمیل مسیرهای ارتباطی با ارمنستان، توسعه همکاری با پوتی و سایر شرکای منطقه‌ای و حفظ شتاب سرمایه‌گذاری و تولید ادامه یابد، این منطقه می‌تواند به قطب واقعی اقتصاد شمال‌غرب و یکی از حلقه‌های مؤثر کریدورهای بین‌المللی تبدیل شود. مدیریت عملگرا، داده‌محور و میدان‌محور، دست‌کم تا این نقطه، مسیر را درست تشخیص داده است. ■



موج آگاهی انزلی

حجت‌الله عبدالملکی، دبیر شورای عالی‌برنامه تلویزیونی «موج کاسپین» که دوشنبه‌ها حوالی ساعت ۲۰:۵۰ از شبکه باران پخش می‌شود، روایتگر ظرفیت‌ها و زیبایی‌های منطقه آزاد انزلی است. این برنامه نه صرفاً معرفی جاذبه‌های گردشگری یا زیرساخت‌های تجاری، بلکه بخشی از تلاش نظام‌مند سازمان منطقه آزاد انزلی برای ایجاد پل ارتباطی پایدار با افکار عمومی به‌شمار می‌رود.

منطقه آزاد انزلی، با بندر کاسپین به‌عنوان یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های بندری جنوب دریای خزر، مجتمع‌های تجاری، سواحل و امکانات تفریحی، موقعیتی استراتژیک در کریدور شمال-جنوب و تجارت با کشورهای حاشیه خزر دارد. با این حال، موفقیت چنین منطقه‌ای تنها به آمار تخلیه و بارگیری یا سرمایه‌گذاری بستگی ندارد؛ بلکه به میزان آگاهی و رضایت مردم و افکار عمومی گره خورده است. سازمان منطقه آزاد انزلی در سال‌های اخیر با تشکیل شورای اطلاع‌رسانی، نشست‌های منظم با اصحاب رسانه، تحلیل از خبرنگاران و برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی، نشان داده که اطلاع‌رسانی شفاف و دوطرفه را اولویت می‌داند.

«موج کاسپین» در همین چارچوب قرار می‌گیرد. این برنامه با روایت ظرفیت‌ها، فرصتی برای آشنایی مستقیم مخاطبان استانی و فراتر از آن فراهم می‌کند و همزمان بازخوردهای عمومی را به سیاست‌گذاران نزدیک‌تر می‌سازد. در دوره‌ای که اعتماد عمومی به نهادها بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته، چنین برنامه‌هایی ابزار مهمی برای پاسخگویی و تقویت حس تعلق شهروندان به دستاوردهای محلی محسوب می‌شوند.

تجربه نشان می‌دهد که توسعه پایدار مناطق آزاد بدون مشارکت و رضایت مردم ناقص می‌ماند. انزلی با تأکید بر ارتباط مستمر با رسانه‌ها و مردم، تلاش می‌کند از اطلاع‌رسانی یک‌سویه فاصله بگیرد و به گفت‌وگویی سازنده برسد. وب‌سایت رسمی سازمان (www.AnzaliFZ.ir) نیز مکمل این تلاش‌هاست و دسترسی سریع به اخبار را ممکن می‌سازد.

در نهایت، «موج کاسپین» بیش از یک برنامه تلویزیونی است؛ نمادی از درک این واقعیت که موفقیت اقتصادی و زیرساختی بدون همراهی افکار عمومی و رضایت مردم، شکننده خواهد بود. این رویکرد تحلیلی، نشان‌دهنده حرکت تدریجی از معرفی صرف ظرفیت‌ها به سمت ساختن سرمایه اجتماعی است؛ سرمایه‌ای که در بلندمدت تعیین‌کننده پایداری توسعه خواهد بود. ■

روزهای روشن کیش



مرحله تازه طرح تکثیر و احیای مرجان‌های جزیره کیش با کاشت قلمه‌های پرورش‌یافته در زیستگاه‌های طبیعی و سازه‌های مصنوعی آغاز شده است. هدف اعلام‌شده بازسازی پوشش مرجانی، تقویت زیستگاه‌های دریایی و کاهش فشار فعالیت‌های گردشگری بر آبسنگ‌های طبیعی است. این اقدام ادامه مسیری چندساله است که از حدود سال ۱۴۰۰ در آب‌های اطراف جزیره آغاز شد و اکنون به مرحله‌ای رسیده که نتایج ملموس رشد و استقرار را نشان می‌دهد.

جزیره کیش در خلیج فارس قرار دارد؛ محیطی که به‌خاطر شوری بالا، نوسان شدید دمای آب و تابستان‌های طولانی، برای مرجان‌ها سخت‌تر از بسیاری از مناطق گرمسیری است. همین شرایط سخت در دهه‌های گذشته به سفیدشدگی‌های مکرر، کاهش پوشش مرجانی و فشار مضاعف ناشی از گردشگری و ساخت‌وساز ساحلی انجامیده است. آبسنگ‌های شرقی و برخی نقاط دیگر جزیره که روزگاری پوشش نسبتاً انبوهی از گونه‌هایی مانند مرجان شاخ‌گوزنی (Acropora) و گل‌کلمی (Pocillopora damicornis) داشتند، به‌تدریج تنک شدند. پاسخ محلی، به‌جای اتکای صرف به احیای طبیعی که در این شرایط کند یا ناکافی بود، روی تکثیر غیرجنسی از طریق قلمه‌زنی متمرکز شد.

روش کار ساده اما نیازمند دقت و صبر است. قطعات کوچک مرجان زنده از کلونی‌های باقی‌مانده یا مقاوم‌تر جدا می‌شود، روی پایه‌ها یا استندهای نرسری در عمق مناسب قرار می‌گیرد و پس از رشد کافی به بسترهای سنگی طبیعی یا سازه‌های مصنوعی منتقل می‌شود. در فاز اول تمرکز اصلی روی مرجان شاخ‌گوزنی بود که سرعت رشد نسبتاً بالایی دارد. گزارش‌ها از رشد قابل توجه قطعات کوچک طی چند ماه حکایت دارد؛ شاخه‌هایی با قطر حدود یک سانتی‌متر و طول پنج تا هفت سانتی‌متر پس از حدود هفت ماه به ابعادی نزدیک به هشت سانتی‌متر قطر و ۱۵ تا ۱۷ سانتی‌متر طول رسیده‌اند. بانک قلمه‌ای که ایجاد شد، ابتدا به بیش از هزار قطعه رسید و در مراحل بعدی به انتقال‌های صدها قطعه‌ای در سایت‌هایی مانند ساحل شرقی (منطقه زوبیچ) انجامید. همزمان، صدها سازه بتنی برای ایجاد زیستگاه مصنوعی و سایت‌های غواصی جدید ساخته و مستقر شد تا فشار بازدیدکنندگان از آبسنگ‌های طبیعی کاسته شود.

در فازهای بعدی توجه به گونه‌های دیگر نیز گسترش یافت. نمونه بارز آن یافتن و قلمه‌زنی مرجان گل‌کلمی پس از سال‌ها جست‌وجو در منطقه سمبارون بود. سه قلمه از عمق حدود ۹ متری جدا و به شرق جزیره منتقل شد. پس از حدود شش ماه نگهداری، رشد مطلوب گزارش شد و امیدواری برای استفاده از قطعات جدید در احیای سایت‌های دیگر شکل گرفت. این کارها با همکاری اداره محیط زیست سازمان منطقه آزاد کیش، بخش خصوصی، غواصان داوطلب و متخصصانی که دوره‌های مرتبط را گذرانده‌اند پیش رفته است. بویه‌گذاری محدوده‌های حفاظت‌شده و ایجاد پارک‌های دریایی زیرآبی نیز بخشی از پکیج مدیریتی بوده تا هم حفاظت و هم استفاده پایدار از ظرفیت گردشگری ممکن شود.

تحلیل این تجربه از چند زاویه اهمیت دارد. نخست، مقیاس محلی در برابر بحران جهانی. مرجان‌های جهان با گرمایش اقیانوس‌ها، اسیدی شدن آب و آلودگی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. خلیج فارس به‌خاطر دمای بالاتر و شوری بیشتر، آزمایشگاهی طبیعی برای بررسی مقاومت مرجان‌هاست. موفقیت نسبی قلمه‌زنی در اینجا نشان می‌دهد که حتی در شرایط سخت می‌توان با مداخله هدفمند پوشش را بازگرداند، هرچند که این کار جایگزین کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای یا مدیریت گسترده آلودگی نمی‌شود.

دوم، پیوند مستقیم با اقتصاد جزیره. گردشگری دریایی و غواصی یکی از محورهای درآمدی کیش است. آسیب دیدن آبسنگ‌های طبیعی هم جاذبه را کاهش می‌دهد و هم فشار بیشتری روی باقی‌مانده‌ها وارد می‌کند. ایجاد زیستگاه‌های مصنوعی و انتقال مرجان به آن‌ها راهی برای توزیع فشار و حفظ جاذبه است، به شرط آنکه مدیریت ظرفیت برداشت و آموزش غواصان جدی گرفته شود. مطالعات اخیر با استفاده از مدل‌سازی مکانی نیز شرق جزیره را به‌عنوان منطقه مناسب‌تر برای نرسری و احیا شناسایی کرده‌اند، هرچند شدت فعالیت غواصی در همان منطقه نیاز به محدودیت‌های مدیریتی دارد.

سوم، محدودیت‌ها و ریسک‌ها. قلمه‌زنی غیرجنسی تنوع ژنتیکی را افزایش نمی‌دهد و در برابر بیماری‌ها یا تغییرات ناگهانی آسیب‌پذیرتر است. رشد خوب در نرسری تضمین موفقیت بلندمدت پس از انتقال نیست؛ شرایط بستر، جریان آب، رقابت با جلبک‌ها و احتمال سفیدشدگی دوباره نقش دارند. گزارش‌های موفقیت تاکنون عمدتاً کوتاه‌مدت و مبتنی بر مشاهده رشد و بقا هستند. پایش سیستماتیک بلندمدت، اندازه‌گیری پوشش، تنوع گونه‌ای و سلامت کلونی‌ها هنوز نیاز به تقویت دارد. همچنین وابستگی به منابع محدود محلی و داوطلبان می‌تواند پایداری طرح را در صورت تغییر اولویت‌های سازمانی تهدید کند.

با این حال، تداوم طرح و ورود به مرحله کاشت گسترده قلمه‌های پرورش یافته نشانه‌ای از انباشت تجربه است. از سه قطعه اولیه تقریباً سفیدشده که سال‌ها پیش یافت شد تا بانک قلمه‌ای قابل توجه و انتقال‌های مکرر، مسیر طی‌شده قابل توجه است. این کار نه تنها برای کیش بلکه به‌عنوان الگویی برای سایر نقاط خلیج فارس و دریای عمان اهمیت دارد؛ جایی که فشارهای مشابه وجود دارد. موفقیت نهایی به سه عامل وابسته است: تداوم تأمین مالی و نهادی، ادغام داده‌های علمی در تصمیم‌گیری (از جمله انتخاب دقیق سایت و پایش) و هماهنگی میان حفاظت، گردشگری و توسعه ساحلی.

در جهانی که آبسنگ‌های مرجانی با سرعت نگران‌کننده‌ای در حال از دست رفتن هستند، تلاش‌های محلی مانند آنچه در کیش جریان دارد، یادآوری می‌کنند که احیا ممکن است؛ نه به عنوان راه‌حل جادویی، بلکه به‌عنوان بخشی از مدیریت تطبیقی که همزمان با کاهش فشارهای بزرگ‌تر پیش می‌رود. کاشت قلمه‌ها در زیستگاه‌های طبیعی و مصنوعی، اگر با پایش دقیق و مدیریت پایدار همراه شود، می‌تواند پوشش مرجانی را بازگرداند، زیستگاه ماهیان و بی‌مهرگان را تقویت کند و فشار را از روی آبسنگ‌های باقی‌مانده بردارد. این مسیر هنوز در آغاز مراحل بلوغ خود است، اما جهت‌گیری آن روشن است: بازگرداندن زندگی به بستر دریا، قطعه به قطعه. ■

فرهنگ در سواحل کیش

جزیره کیش در هفته کتاب و کتاب‌خوانی، تصویری تازه از پیشرفت فرهنگی و اجتماعی خود ارائه می‌دهد؛ جایی که کتاب، خانواده و سرگرمی عمومی نه به‌عنوان برنامه‌های پراکنده، بلکه به‌عنوان اجزای یک سیاست فرهنگی منسجم کنار هم قرار گرفته‌اند.

عضویت در کتابخانه‌های جزیره از طریق سامانه Book.kish.ir رایگان اعلام شده است. این تصمیم ساده اما هدفمند، دسترسی به منابع مکتوب را برای ساکنان و گردشگران آسان‌تر می‌کند و نشان می‌دهد مدیریت فرهنگی کیش، کتاب‌خوانی را از حوزه نخبگان خارج کرده و به سطح عمومی رسانده است.

در همان بازه زمانی، برنامه‌های توانمندسازی بانوان با حضور افشان علیزاده، تسهیلگر اجتماعی و روانشناس، و شبنم دادمرز، وکیل پایه یک دادگستری، برگزار می‌شود. نشست در مجتمع مهستان، ساختمان شماره ۲ اداره امور زنان و خانواده، بر گفت‌وگو، یادگیری و همراهی تمرکز دارد. انتخاب کارشناسان با تخصص‌های روان‌شناختی و حقوقی، حاکی از آن است که مسئولان محلی خانواده را نه صرفاً واحدی خصوصی، بلکه نهادی نیازمند حمایت تخصصی می‌دانند؛ رویکردی که با روندهای جهانی توانمندسازی زنان همسو است و در مقیاس جزیره‌ای، اهمیت دوچندان دارد.

همزمان، «گذر کیش و کتاب» در اسکله تفریحی، فضای عمومی را به صحنه قصه‌گویی، قصه‌نمایش، بازی، مسابقه و موسیقی تبدیل می‌کند. حضور عروسک محبوب بابا قدرت، این رویداد را از قالب رسمی خارج کرده و به تجربه‌ای خانوادگی و مشارکتی بدل ساخته است. اسکله تفریحی که معمولاً محل عبور گردشگران است، حالا به مکانی برای تعامل فرهنگی تبدیل شده؛ نشانه‌ای روشن از اینکه کیش در حال ادغام گردشگری با فعالیت‌های فرهنگی پایدار است.

این سه رویداد در کنار هم، الگویی از توسعه فرهنگی مبتنی بر دسترسی، توانمندسازی و مشارکت عمومی را ترسیم می‌کنند. کیش دیگر تنها مقصد تفریحی نیست؛ در حال تبدیل شدن به فضایی است که کتاب، خانواده و سرگرمی عمومی را به عنوان ارکان پیشرفت اجتماعی خود معرفی می‌کند.. ■



پیشرفت نوسازی کیش

در بیست و هفتمین نشست یکشنبه‌های پاسخگویی کیش، که از طریق سامانه ۱۲۴ برگزار شد، جعفر شعبانی مقدم، مدیر حمل و نقل و ترافیک شرکت عمران، آب و خدمات کیش، با پرسش‌های مستقیم شهروندان روبه‌رو شد. محور اصلی گفت‌وگوها، دو موضوع به‌هم‌پیوسته بود: سهمیه و نرخ سوخت خودروهای عمومی، و پیشرفت طرح نوسازی ناوگان.

بر اساس آمار ارائه‌شده، ۸۸۵ دستگاه تاکسی تحت پوشش ۱۱ شرکت و ۷۹ دستگاه مینی‌بوس در جزیره فعال‌اند. شعبانی مقدم اعلام کرد طرح نوسازی تاکسی‌ها تاکنون حدود ۶۰ درصد پیشرفت داشته و هدف، رسیدن به ۱۰۰ درصد است. نوسازی مینی‌بوس‌ها نیز در دستور کار قرار گرفته است. این ارقام نشان می‌دهد که با وجود شروع جدی‌تر برنامه از سال گذشته، بخش قابل توجهی از ناوگان هنوز فرسوده است؛ موضوعی که مستقیماً بر مصرف سوخت، هزینه‌های نگهداری و کیفیت خدمات اثر می‌گذارد.

مسئله سوخت بیشترین حجم تماس‌ها را به خود اختصاص داد. شعبانی مقدم تأکید کرد تصمیم‌گیری درباره سهمیه و نرخ بنزین در مناطق آزاد نیازمند مصوبه ملی است و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش این موضوع را از طریق کارگروه مربوطه پیگیری می‌کند. در شرایط تورمی و کاهش نسبی مسافر، رانندگان با فشار مضاعف مواجه‌اند و هرگونه تأخیر در سامان‌دهی سوخت، پایداری خدمات را تهدید می‌کند.

تعیین نرخ کرایه نیز به شورای ترافیک جزیره واگذار شده و معمولاً پیش از پایان سال بررسی و اوایل سال بعد ابلاغ می‌شود. سامانه ۱۴۱ به‌عنوان کانال ثبت شکایت معرفی شد و نظارت بر پوشش رانندگان (پیراهن سفید) ادامه دارد.

تحلیل این نشست نشان می‌دهد مدیریت کیش تلاش می‌کند با شفافیت و پاسخگویی مستقیم، فاصله میان تصمیم‌گیران و شهروندان را کم کند. با این حال، وابستگی حل مشکل سوخت به سطح ملی و پیشرفت ۶۰ درصدی نوسازی، بیانگر محدودیت‌های محلی در برابر چالش‌های ساختاری است. تکمیل نوسازی و حل معضل سوخت، نه فقط مسئله رفاهی، بلکه پیش‌نیاز حفظ جذابیت گردشگری و کیفیت زندگی در جزیره‌ای است که حمل‌ونقل عمومی آن نقش حیاتی دارد. ■