



شناسایی ۴۰۰ هکتار زمین و آغاز مطالعه برای توسعه عمودی

شهرهای گیلان قدمی گشند



گزارش

گروه ایران زمین

زمین در گیلان بیش از آنکه اهمیت و اولویت در زمینه بارگذاری جمعیتی و مسکونی داشته باشد، بخشی از سرمایه اقتصادی، زیست‌محیطی و هویتی استانی است که شالیزارهایش در تأمین امنیت غذایی، جنگل‌هایش در پایداری اکوسیستم و منابع طبیعی‌اش در حفظ تعادل محیطی نقش دارند. با این حال، افزایش تقاضا برای مسکن، محدودیت زمین مناسب برای توسعه شهری و دشواری تأمین اراضی مورد نیاز طرح‌های حمایتی مسکن، شهرهای استان را با مسأله‌ای جدی روبه‌رو کرده است: چگونه می‌توان نیاز سکوتی جمعیت را پاسخ داد، بی‌آنکه ارزشمند کشاورزی و طبیعی به محدوده ساخت‌وساز تبدیل شوند؟

پاسخ به این پرسش، ضرورت بازنگری در الگوی توسعه شهری گیلان را برجسته می‌کند: الگویی که به جای گسترش بی‌وقفه شهرها در پهنه‌های پیرامونی، بخشی از ظرفیت توسعه را در ارتفاع ساختمان‌ها و محدوده‌های از پیش تعیین‌شده برای این منظور جست‌وجو کند.

محدودیت زمین مناسب برای توسعه شهری، ارزش بالای اراضی کشاورزی و افزایش تقاضا برای مسکن، طی سال‌های گذشته مدیران گیلان را به سمت توسعه عمودی شهرها سوق داده است؛ سیاستی که قرار است به‌جای گسترش افقی شهرها و تغییر کاربری شالیزارها، ساخت‌وساز را در محدوده‌های مشخص داخل شهرها متمرکز کند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد بلندمرتبه‌سازی در استان صرفاً یک پیشنهاد یا مطالعه اولیه نیست و دست‌کم در رشت و بندرانزلی، مجوزهای بالادستی آن صادر شده است. با این حال اجرای این سیاست در همه شهرهای گیلان هنوز به مرحله تصویب نهایی نرسیده و بخش قابل‌توجهی از پهنه‌های شناسایی‌شده همچنان در مرحله مطالعه و تدوین ضوابط قرار دارند.

محمد مهدی علیزاده مدیرکل راه و شهرسازی گیلان، با اشاره به ارزش کشاورزی زمین‌های استان، اعلام کرده است که بخش عمده اراضی گیلان در رده زمین‌های درجه یک و دو قرار دارد و حرکت به سمت بلندمرتبه‌سازی با هدف حفاظت از این اراضی در دستور کار قرار گرفته است. به گفته او، برای شهرهای مختلف استان مشاور تعیین شده و حدود ۴۰۰ هکتار زمین نیز برای بلندمرتبه‌سازی شناسایی شده است؛ زمین‌هایی که استفاده از آنها به تصویب طرح‌ها و رعایت ضوابط شهرسازی، ملاحظات زیست‌محیطی و تأمین زیرساخت‌ها وابسته است.

این رویکرد، در صورت اجرای دقیق، می‌تواند بخشی از تعارض میان توسعه شهری و حفاظت از زمین را کاهش دهد. مسأله اساسی اما این است که بلندمرتبه‌سازی نه یک نسخه یکسان برای تمام شهرهای گیلان، بلکه باید الگویی متناسب با ظرفیت هر شهر، ویژگی‌های محیطی و میزان برخورداری آن از زیرساخت‌ها باشد.

زمین هست

اما نه برای ساخت و ساز

محدودیت زمین در گیلان را نباید تنها با

مساحت جغرافیایی استان سنجید. آنچه امکان توسعه شهری را محدود می‌کند، تفاوت میان زمین موجود و زمین مناسب ساخت‌وساز است. اراضی کشاورزی حاصلخیز، جنگل‌ها، منابع طبیعی، حریم رودخانه‌ها و مسیل‌ها، محدوده‌های دارای ارزش تاریخی و پهنه‌های دارای محدودیت‌های ایمنی، همگی در تعیین ظرفیت واقعی توسعه شهرها نقش دارند. در چنین شرایطی، گسترش افقی شهرها ممکن است در کوتاه‌مدت راهی ساده برای افزایش سطح ساخت‌وساز به نظر برسد، اما هزینه آن در بلندمدت می‌تواند از منافع اولیه بیشتر باشد. تغییر کاربری زمین کشاورزی به مسکونی و الحاق آن به بافت شهری، علاوه بر کاهش تولید کشاورزی می‌تواند پیوستگی اراضی زراعی را مختل کند، هزینه توسعه شبکه‌های آب و برق و راه را افزایش دهد و شهرها را محدوده‌هایی پراکنده‌تر و پرهزینه‌تر تبدیل کند.

کمبود زمین

برای متقاضیان مسکن

یکی از نشانه‌های روشن فشار بر بازار زمین، وضعیت متقاضیان نهضت ملی مسکن در گیلان است. بنا بر اظهارات مدیرکل راه و شهرسازی استان، ۲۷ هزار متقاضی در این طرح ثبت‌نام کرده‌اند، اما برای حدود ۱۱ هزار واحد امکان تأمین زمین فراهم شده و برای ۱۶ هزار متقاضی دیگر، حدود ۲۴۰ هکتار کمبود زمین وجود دارد.

این ارقام نشان می‌دهد که مسأله تأمین زمین برای مسکن حمایتی، به مانی اجرایی تبدیل شده است. تأمین زمین برای همه متقاضیان از طریق گسترش محدوده‌های شهری، به‌ویژه در استانی با اراضی کشاورزی ارزشمند، می‌تواند فشار مضاعفی بر منابع محدود زمین وارد کند. در همین زمینه، حرکت به سوی الگوهای ساختمانی متراکم‌تر و بلندتر می‌تواند امکان استفاده مؤثرتر از اراضی شهری را فراهم کند. اگر در یک قطعه زمین مناسب، با رعایت ضوابط ایمنی و خدماتی، واحدهای بیشتری ساخته شود، نیاز به تخصیص زمین جدید برای همان تعداد واحد کاهش می‌یابد. با این حال، نباید از این رابطه نتیجه گرفت که هر ساختمان بلند الزاماً به معنای صرفه جویی در زمین است؛ زیرا سطح اشغال، فضای باز، معابر داخلی، پارکینگ و خدمات مورد نیاز نیز در محاسبه ظرفیت واقعی پروژه نقش دارند.

از سوی دیگر، بلندمرتبه‌سازی به‌تنهایی مشکل افشار کم‌درآمد را حل نمی‌کند. هزینه ساخت سازه‌های بلند، تجهیزات آسانسور، تأسیسات ایمنی و نیازمند طراحی اقتصادی پروژه‌ها، کنترل هزینه‌ها و تضمین دسترسی گروه‌های هدف به واحدهای ساخته‌شده است.

توسعه عمودی در رشت

رشت به‌عنوان مرکز استان و یکی از کانون‌های اصلی تقاضای مسکن، جایگاه مهمی در برنامه بلندمرتبه‌سازی گیلان دارد. براساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که در ۸ تیر ۱۴۰۵ به تصویب رسیده، مجموع مساحت‌های گیلان، و محوره‌ای پیشنهادی بلندمرتبه‌سازی در این شهر ۲۶۶.۶ هکتار تعیین شده است. از این مساحت، ۲۲۳.۹ هکتار پیش‌تر در طرح تفصیلی تثبیت شده بود و ۴۲.۷ هکتار در قالب طرح بلندمرتبه‌سازی به‌عنوان پهنه جدید تعیین شده است. این تفکیک اهمیت زیادی دارد. زیرا

نشان می‌دهد توسعه عمودی لزوماً به معنای گسترش محدوده شهر یا تغییر کاربری اراضی جدید نیست، بلکه می‌تواند در چارچوب کاربری‌های مصوب و در بخش‌هایی از بافت شهری دنبال شود. ضوابط مصوب رشت، حذنصاب مساحت قطعات را در پهنه‌ها و لبه‌های بلندمرتبه‌سازی ۲ هزار مترمربع و در قطعات دارای کد پهنه پلکانی ۲ هزار و ۵۰۰ مترمربع تعیین کرده است. اختصاص دست‌کم ۲۰ مترمربع فضای باز به ازای هر واحد نیز از الزامات طرح است. این ضوابط نشان می‌دهد که هدف صرفاً افزایش تعداد طبقات نیست، بلکه کیفیت استقرار ساختمان، فضای باز و تناسب پروژه با محیط پیرامونی نیز باید در نظر گرفته شود.

در عین حال، اجرای این مصوبه به نظارت شهروندان منجر شود. مستمر شهرداری و دستگاه‌های مسئول نیز باید در حفظ و نیازه‌های ضرراً صدور پروانه، اجرا و بهره‌برداری رعایت نشود، امکان دارد افزایش ارتفاع به تراکم فروشی و تحمیل هزینه‌های تازه به شهروندان منجر شود.

مدیرکل راه و شهرسازی استان گیلان در تشریح رویکرد اولیه مطالعات استانی به‌دلیل کمبود زمین، گسترش مناطق شهری باید در چارچوب توسعه حمل‌ونقل محور و عمدتاً با هدف تمرکز فعالیت‌های گردشگری و نوآوری تعریف شود. این دیدگاه نشان می‌دهد که بلندمرتبه‌سازی در برنامه‌ریزی استان تنها به ساخت آپارتمان‌های مسکونی

محدود نیست و می‌تواند با سازمان‌دهی فعالیت‌های اقتصادی و خدماتی نیز ارتباط داشته باشد. تمرکز فعالیت‌ها در پهنه‌های مناسب، در صورت دسترسی مطلوب به حمل‌ونقل عمومی و خدمات شهری، می‌تواند از پراکندگی فعالیت‌ها در سطح شهر جلوگیری کند. برای مثال، استقرار حساب‌شده برخی کاربری‌های گردشگری، تفریحی و اداری در محدوده‌های دارای ظرفیت، امکان استفاده مشترک از زیرساخت‌ها را افزایش می‌دهد و می‌تواند از گسترش بی‌برنامه مراکز فعالیت به حاشیه شهرها بکاهد.

با این حال، تمرکز فعالیت‌های گردشگری و تجاری در ساختمان‌های بلند، اگر با ظرفیت حمل‌ونقل و نیازهای ساکنان هماهنگ نباشد، ممکن است ترافیک و فشار بر خدمات عمومی را افزایش دهد. همچنین نباید بلندمرتبه‌سازی را صرفاً به ابزاری برای افزایش ارزش اقتصادی قطعات زمین تبدیل کرد. هدف اصلی باید بهبود بهره‌وری زمین، تأمین نیازهای ساختمانی و حفاظت از دارایی‌های طبیعی استان باشد. از این منظر، لازم است در هر شهر، سهم ساختمان‌های مسکونی، گردشگری، اداری و مختلط براساس مطالعات تقاضا، ظرفیت شبکه معابر و توان زیرساخت‌ها تعیین شود. همچنین باید روش‌های توسعه عمومی در کدام مناطق اولویت دارد و چه خدماتی باید پیش از استقرار جمعیت جدید فراهم شود.

شکاف میان متقاضیان مسکن و زمین قابل تأمین

بررسی نیاز مسکن در گیلان، پیش از هر چیز مستلزم توجه به نسبت میان تقاضای سکونت و ظرفیت زمین مناسب برای ساخت‌وساز است. بر اساس اظهارات محمد مهدی علیزاده، مدیرکل راه و شهرسازی گیلان، ۲۷ هزار متقاضی در طرح نهضت ملی مسکن استان ثبت‌نام کرده‌اند که برای حدود ۱۱ هزار واحد آنان زمین تأمین شده است. به این ترتیب، ۱۶ هزار متقاضی همچنان با کمبود زمین مواجه‌اند و تأمین مسکن آنان به حدود ۲۴۰ هکتار زمین نیاز دارد.

این آمار، اهمیت بازنگری در الگوی تأمین زمین و مسکن را نشان می‌دهد. در شرایطی که اراضی کشاورزی گیلان از ارزش اقتصادی و زیست‌محیطی بالایی برخوردارند، گسترش افقی شهرها برای پاسخ‌گویی به تقاضای مسکن می‌تواند هزینه‌های بلندمدتی ایجاد کند. از این رو، استفاده مؤثرتر از زمین‌های شهری و توسعه ساختمان‌های چندطبقه در پهنه‌های مناسب باید در کنار سایر روش‌های تأمین مسکن بررسی شود.

مدیرکل راه و شهرسازی گیلان از شناسایی حدود ۴۰۰ هکتار زمین برای بلندمرتبه‌سازی در شهرهای مختلف استان خبر داده است، اما این ظرفیت می‌تواند در صورت تصویب طرح‌ها و تأمین زیرساخت‌ها، بخشی از امکان توسعه مسکن را فراهم کند؛ اما مساحت زمین‌های شناسایی‌شده به‌تنهایی نشان‌دهنده تعداد واحدهای قابل ساخت یا میزان پاسخگویی به تقاضای مسکن نیست.

برای ارزیابی دقیق نیاز مسکونی استان، علاوه بر تعداد متقاضیان طرح‌های حمایتی، باید آمار جمعیت، تعداد خانوار، بعد خانوار، واحدهای خالی، فرسودگی مسکن و استطاعت اقتصادی خانوارها نیز بررسی شود. آمارهای موجود در مطالب ارسالی برای محاسبه کامل این شاخص‌ها کافی نیست. بنابراین، سیاست بلندمرتبه‌سازی باید بر پایه برآورد واقعی تقاضا و متناسب با توان مالی خانوارها تنظیم شود تا افزایش ظرفیت ساخت‌وساز به بهبود دسترسی مردم به مسکن منجر شود.

شرط نخست افزایش ارتفاع

یکی از مهم‌ترین مخاطرات بلندمرتبه‌سازی، ساخت ساختمان‌هایی است که ظرفیت خدمات‌رسانی محله پیرامونی آنها با جمعیت جدید تناسب ندارد. افزایش تعداد واحدها می‌تواند تقاضا برای آب شرب، دفع فاضلاب، برق، حمل‌ونقل، پارکینگ، فضای سبز و خدمات امدادی را بالا ببرد. اگر این نیازها پیش از صدور مجوز و آغاز ساخت‌وساز ارزیابی نشوند، نتیجه ممکن است شکل‌گیری ساختمان‌های بلند در محله‌هایی باشد که توان پذیرش جمعیت بیشتر را ندارند.

علیرزاده، مدیرکل راه و شهرسازی استان گیلان در تشریح ضوابط مورد توجه در مطالعات بلندمرتبه‌سازی، بر ضرورت تناسب ظرفیت شبکه معابر و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی با تراکم جمعیتی و ترافیک ناشی از ساختمان‌های بلند تأکید کرده است. تأمین آب، فاضلاب و انرژی، رعایت حریم تأسیسات زیربنایی و دسترسی ایمن خودروهای امدادی نیز از جمله ملاحظات اعلام‌شده است.

تعریف معابر در نقاطی که امکان آن وجود دارد، بهبود تقاطع‌ها، سامان‌دهی ورودی و خروجی مجتمع‌ها و پیش‌بینی مسیر مناسب برای خودروهای آتش‌نشانی و اورژانس، بخشی از الزامات این سیاست است. البته تعریف خیابان‌ها در بافت‌های متراکم و تاریخی همیشه امکان‌پذیر نیست؛ از این رو، انتخاب محل ساختمان‌های بلند باید با توجه به ظرفیت واقعی دسترسی‌ها انجام شود، نه اینکه پس از ساخت‌وساز، شهر ناچار به جبران کمبودهای زیرساختی شود. پارکینگ نیز یکی از موضوعات تعیین‌کننده است. در ضوابط رشت، تأمین تمام پارکینگ‌های مورد نیاز و مجموعه‌های بلندمرتبه الزامی نشده و در صورت تأمین نشدن پارکینگ، تراکم و سطح اشغال مصوب باید متناسب با ظرفیت تأمین‌شده تعدیل شود. این حکم می‌تواند مانعی در برابر ساخت واحدهای بیشتر بدون تأمین فضای لازم برای خودروها باشد.

یکی از

نشانه‌های روشن فشار بر بازار زمین، وضعیت متقاضیان نهضت ملی مسکن در گیلان است. بنا بر اظهارات مدیرکل راه و شهرسازی استان، ۲۷ هزار متقاضی در این طرح ثبت‌نام کرده‌اند، اما برای حدود ۱۱ هزار واحد امکان تأمین زمین فراهم شده و برای ۱۶ هزار متقاضی دیگر، حدود ۲۴۰ هکتار کمبود زمین وجود دارد.

خطوط قرمز توسعه عمودی

بلندمرتبه‌سازی در گیلان باید با ملاحظات محیطی و اقلیمی همراه باشد. شرایط زمین، حریم رودخانه‌ها و مسیل‌ها، حریم چاه‌های آب شرب و کشاورزی، مدیریت فاضلاب و پسماند و احتمال فرونشست زمین از جمله موضوعاتی هستند که در تعیین پهنه‌های مناسب باید بررسی شوند.

در مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران درباره رشت، رعایت حریم رودخانه‌ها و مسیل‌ها، استعلام درباره حریم آب‌های سطحی و چاه‌های کشاورزی و لحاظ کردن نقشه‌های بلندمرتبه‌سازی و فرونشست زمین مورد تأکید قرار گرفته است. همچنین هرگونه بلندمرتبه‌سازی در محدوده بافت تاریخی رشت ممنوع اعلام شده است؛ تصمیمی که اهمیت حفاظت از هویت تاریخی شهر را در کنار نیازهای توسعه‌ای نشان می‌دهد. رعایت مقررات ملی ساختمان، مقام‌سازی در برابر زلزله، الزامات آتش‌نشانی، پدافند غیرعامل و مدیریت فاضلاب و پسماند نیز از شروط اجرای طرح است. افزون بر این، ضوابط معماری سبز، فاصله جانبی ساختمان‌ها و تناسب بنا با منظر شهری باید از مرحله طراحی مورد توجه قرار گیرد.

با وجود توجه به پهنه‌هایی برای بلندمرتبه‌سازی در رشت و پیگیری طرح در سایر شهرها، برنامه یکپارچه استانی هنوز در مرحله تدقیق روش شناسایی و تنظیم شاخص‌های توسعه قرار دارد. به گفته مدیرکل راه و شهرسازی گیلان، شناسایی پهنه‌ها و کردیروهای مستعد در سطح استان، مقدمه بررسی محدوده‌های اولویت‌دار در شهرهاست و مطالعات در مرحله اعلام‌شده هنوز به ارزیابی ظرفیت زیرساختی رشت و سایر شهرها نرسیده بود.

این موضوع اهمیت پرهیز از شتاب‌زدگی را نشان می‌دهد. شناسایی حدود ۴۰۰ هکتار زمین برای بلندمرتبه‌سازی، به‌تنهایی به معنای آماده بودن تمام این اراضی برای ساخت نیست؛ ظرفیت محدود باید از نظر دسترسی، هر طرح خدمات شهری، محدودیت‌های محیطی و امکان تأمین زیرساخت ارزیابی شود و پس از طی مراحل قانونی و تصویب طرح، در اختیار توسعه قرار گیرد.

مشارکت شهرداری‌ها، دانشگاه‌ها، انجمن‌های حرفه‌ای، سازمان‌های مردم‌نهاد، سرمایه‌گذاران و انبوه‌سازان در این فرآیند نیز می‌تواند به شناسایی دقیق‌تر مشکلات و افزایش کیفیت تصمیم‌گیری کمک کند. با این حال، مشارکت زمانی اثربخش خواهد بود که اطلاعات پایه، معیارهای انتخاب پهنه‌ها و دلایل پذیرش یا رد پیشنهادها برای ذی‌نفعان روشن باشد.

ایران زمین

ایران در «ایران»

مصوبه‌ای برای رونق تجارت کردستان

مجوز ساخت دهکده لجستیک سهندج صادر شد



دهکده لجستیک سهندج پس از حدود دو سال پیگیری مدیریت ارشد استان و با تصویب شورای لجستیک کشور، مجوز ساخت خود را دریافت کرد؛ طرحی که قرار است با فراهم کردن امکان انتقال کالا از طریق راه‌آهن و انجام بخشی از تشریفات گمرکی در داخل استان، جایگاه کردستان را در شبکه حمل‌ونقل و تجارت کشور تقویت کند.

ایجاد این مجموعه از مطالبات مطرح‌شده در جریان سفر آبان‌ماه ۱۴۰۴ رئیس جمهوری به کردستان بود. در آن سفر، موضوع ایجاد دهکده لجستیک مطرح شد و با دستور رئیس جمهوری به وزارت راه و شهرسازی، پیگیری آن در دستور کار قرار گرفت.

پس از آن، استاندار کردستان در نشست‌ها و دیدارهای مختلف با وزیران، معاونان رئیس جمهوری و مسئولان ملی، ضرورت اجرای این طرح را پیگیری کرد تا زمینه صدور مجوز آن فراهم شود.

سرانجام عصر یکشنبه ۲۶ مهر ۱۴۰۵، شورای لجستیک کشور با ایجاد بندر خشک و دهکده لجستیک سهندج موافقت کرد؛ تصمیمی که یکی از موانع مهم پیش‌روی اجرای طرح را برطرف کرده است.

البته اهمیت این تصمیم زمانی روشن‌تر می‌شود که آن را در چارچوب نیازهای اقتصادی استان بررسی کنیم. استانی که از یک سواز موقعیت مرزی و ارتباط تجاری با اقلیم کردستان عراق برخوردار است و از سوی دیگر برای بهره‌برداری بیشتر از ظرفیت‌های ترانزیتی خود، به زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات گمرکی نیاز دارد.

حلقه اتصال راه‌آهن و تجارت

به گزارش ایرنا، تقاضانامه احداث شهرک لجستیک با بندر خشک سهندج، پنجشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۴ با حضور استاندار کردستان و فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در استانداری به امضا رسید. براساس برنامه اعلام‌شده برای این طرح، کالاهای می‌توانند از بنادر جنوبی کشور از طریق شبکه ریلی به کردستان منتقل شوند و بخشی از تشریفات گمرکی و فرآیندهای مرتبط با ترخیص کالا در محل دهکده لجستیک انجام گیرد.

برای استقرار این مجموعه، محدوده‌ای به وسعت ۶۰ هکتار در مجاورت ایستگاه راه‌آهن سهندج در نظر گرفته شده است؛ موقعیتی که امکان پیوند میان حمل‌ونقل ریلی و خدمات لجستیکی را فراهم می‌کند.

بندر خشک در واقع محوطه‌ای در داخل سرزمین است که بخشی از خدمات مرتبط با بنادر، از جمله نگهداری و جابه‌جایی کالا، تجمع محموله‌ها و انجام برخی تشریفات گمرکی، در آن انجام می‌شود. این مراکز با انتقال بخشی از فعالیت‌های لجستیکی به نقاط متصل به شبکه ریلی و جاده‌ای، می‌توانند از تمرکز عملیات در بنادر دریایی بکاهند و روند انتقال کالا به مقصد را تسهیل کنند.

برای کردستان، اهمیت این الگو در آن است که استان می‌تواند بدون برخورداری از دسترسی مستقیم به دریا، از طریق اتصال ریلی به بنادر جنوبی کشور در زنجیره حمل‌ونقل و تجارت نقش فعال‌تری داشته باشد.

با این حال، بهره‌گیری از این ظرفیت تنها به احداث محوطه و ساختمان محدود نمی‌شود. ایجاد خطوط و دسترسی‌های مناسب، تأمین تجهیزات بارگیری و تخلیه، توسعه انبارها، استقرار خدمات گمرکی و فراهم کردن سامانه‌های یکپارچه اطلاعاتی از جمله نیازهایی است که در مرحله اجرا باید مورد توجه قرار گیرد.

شرط رقابت‌پذیری تجارت کردستان

کردستان به دلیل برخورداری از مرزهای رسمی و ارتباطات تجاری با اقلیم کردستان عراق، از ظرفیت قابل توجهی برای توسعه مبادلات مرزی برخوردار است. با این حال، تبدیل این موقعیت جغرافیایی به مزیت اقتصادی پایدار، به زیرساخت‌هایی نیاز دارد که انتقال کالا را سریع‌تر، ارز‌آور و قابل پیش‌بینی‌تر کند.

در تجارت، صرف نزدیک بودن به مرز یا قرار گرفتن در مسیرهای ارتباطی برای جذب سرمایه‌گذاری کافی نیست. هزینه حمل‌ونقل، زمان توقف کالا، دسترسی به انبار و خدمات گمرکی و امکان انتقال منظم محموله‌ها، از عواملی هستند که بر تصمیم فعالان اقتصادی برای انتخاب یک مسیر تجاری تأثیر می‌گذارند.

دهکده لجستیک سهندج در صورت راه‌اندازی می‌تواند بخشی از این نیازها را پوشش دهد. انتقال کالا از طریق راه‌آهن، تجمع محموله‌ها و انجام بخشی از فرآیندهای گمرکی در داخل استان، این امکان را ایجاد می‌کند که بازرگانان برای بخشی از خدمات مورد نیاز خود کمتر به مراکز لجستیکی دورتر وابسته باشند. کاهش هزینه‌ها البته به چگونگی طراحی و بهره‌برداری از مجموعه بستگی دارد. اگر حمل‌ونقل ریلی با خدمات جاده‌ای، انبارداری و تشریفات گمرکی هماهنگ شود، امکان کاهش هزینه‌های جابه‌جایی و توقف کالا افزایش می‌یابد؛ اما در صورت نبود این هماهنگی، صرف احداث یک مرکز لجستیکی الزاماً به کاهش هزینه‌های تجارت منجر نخواهد شد.

از سوی دیگر، این مجموعه می‌تواند برای فعالان اقتصادی استان‌های همجوار نیز قابل استفاده باشد؛ مشروط بر آنکه دسترسی مناسب، تعرفه‌های رقابتی و خدمات قابل اتکا فراهم شود. در چنین شرایطی، دامنه اثرگذاری دهکده لجستیک از محدوده سهندج فراتر می‌رود و به بخشی از شبکه پشتیبانی تجارت در غرب کشور تبدیل می‌شود.

از زیرساخت حمل‌ونقل تا فرصت‌های تازه اشتغال

توسعه دهکده لجستیک می‌تواند علاوه بر تسهیل مبادلات، زمینه ایجاد فعالیت‌های اقتصادی مکمل را نیز فراهم کند. انبارداری، بسته‌بندی، توزیع، حمل‌ونقل جاده‌ای، تعمیر و نگهداری ناوگان، خدمات فنی و پشتیبانی و فعالیت شرکت‌های خدمات بازرگانی، از جمله حوزه‌هایی هستند که امکان رشد آنها در کنار یک مرکز لجستیک وجود دارد.

این ظرفیت برای کردستان از آن جهت اهمیت دارد که منافع چنین طرحی نباید تنها به فعالیت مستقیم بندر خشک محدود بماند. چنانچه سرمایه‌گذاران و بنگاه‌های اقتصادی در اطراف این مجموعه مستقر شوند، ظرفیت جذب زنجیره‌ای از خدمات و مشاغل وابسته نیز فراهم خواهد شد.

در عین حال، میزان اشتغالزایی و ارزش اقتصادی طرح به مقیاس فعالیت آن، حجم کالاهای عبوری، تعداد سرمایه‌گذاران و نوع خدماتی که ارائه می‌شود، وابسته است. از این رو، اعلام آثار اقتصادی پروژه باید بر پایه مطالعات امکان‌سنجی و برآوردهای مشخص انجام شود و نمی‌توان پیش از تعیین این شاخص‌ها، رقم دقیقی برای اشتغال یا درآمد آن ارائه کرد.

ارتباط تجاری کردستان با اقلیم کردستان عراق نیز می‌تواند یکی از زمینه‌های بهره‌برداری از این زیرساخت باشد. اگر خدمات لجستیکی با نیازهای واقعی بازرگانان و مسیرهای موجود مبادلات مرزی هماهنگ شود، امکان تقویت نقش استان در سازماندهی و پشتیبانی از جریان کالا افزایش می‌یابد.

در این میان، هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، گمرک، راه‌آهن، بخش خصوصی و فعالان تجارت مرزی اهمیت ویژه‌ای دارد. زیرا موفقیت یک مرکز لجستیکی بیش از آنکه صرفاً به وسعت زمین یا تجهیزات آن وابسته باشد، به کیفیت خدمات و ارتباط آن با شبکه واقعی تجارت بستگی دارد.