



تکمیل فرودگاه قم؛ تحول لجستیکی سلفچگان در قلب ایران

تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی | پنجمین شماره ۱۴۰۳ | شماره ۱۷۳ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان



نبض اوراسیا در انزلی



صعود بندر کلانگ؛ مالزی در مسیر تبدیل شدن به هاب لجستیکی جنوب شرق آسیا

تجارت جهانی در دل تنگه مالاکا، یکی از شلوغ‌ترین شاهراه‌های کشتیرانی جهان، بندر کلانگ با سرعتی چشمگیر در حال بازتعریف جایگاه مالزی در نقشه تجارت جهانی است.

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

منطقه آزاد کیش، شماره یک گردشگری پزشکی

منطقه آزاد ارس فرصت ایران برای بازطراحی زنجیره‌های تأمین جهانی

غیبت بازار کبی رایت در مناطق آزاد؛ فرصت از دست رفته اقتصاد فرهنگ

ظرفیت بازارهای بین‌المللی بهره‌مند شوند. فعالان صنایع خلاق معتقدند مناطق آزاد می‌توانند به پایگاه صادرات دارایی‌های فکری تبدیل شوند.



۱۳۰۰ میلیارد ریال برای آینده لاوان



سهلان زیر تیغ انتقاد استاندار

کیش اکسپو؛ موتور جهش سرمایه‌ها

نمایش تبلیغاتی؟

ارس و انزلی سبز؛ خورشید شمال غرب، کلید تنوع اقتصادی

میزان سرمایه‌گذاری چندین برابر افزایش یافته است. همچنین ارس در شاخص‌های شرکت‌های دانش‌بنیان رتبه نخست را در میان مناطق آزاد کشور دارد.

تجارت جهانی گزارش می دهد

منطقه آزاد کیش، شماره یک گردشگری پزشکی



تجارت جهان کیش، جزیره‌ای که سال‌ها با سواحل مرجانی، مراکز خرید و گردشگری تفریحی شناخته می‌شد، اکنون در آستانه تجربه تحولی تازه قرار دارد. پروژه شهرک سلامت در زمینی به وسعت ۱۰۰ هکتار، با ورود به مرحله اجرایی در اواخر سال ۱۴۰۴، تلاشی است برای بازتعریف جایگاه این منطقه آزاد و تبدیل آن به یکی از قطب‌های گردشگری سلامت در منطقه خلیج فارس.

این طرح که زیر نظر مستقیم مدیریت سازمان منطقه آزاد کیش دنبال می‌شود، مجموعه‌ای از مراکز درمانی پیشرفته، هتل بیمارستان، دهکده سلامت و خدمات تخصصی در حوزه‌هایی همچون درمان‌های زیبایی، دندانپزشکی، جراحی‌های کم‌تهاجمی و مراقبت دانش‌بنیان، از جمله «همانندساز بافت کیش» (TRC)، می‌توانند در زنجیره تأمین فناوری‌های پزشکی و تولید بیواپیمنت‌ها نقش مؤثری ایفا کنند. این پروژه که همچنان در مراحل ابتدایی اجرا قرار دارد، بخشی از برنامه گسترده‌تر کیش برای جذب سرمایه‌گذاری و تغییر مسیر اقتصادی جزیره است. منطقه آزاد کیش در سال ۱۴۰۴ موفق به جذب ۷۴ همت سرمایه‌گذاری شد؛ رقمی که نشان‌دهنده افزایش قابل توجه سرمایه‌گذاران نسبت به سال‌های گذشته است.

در کنار توسعه حوزه سلامت، زیرساخت‌های حمل‌ونقل نیز در حال تقویت هستند. پروژه‌های توسعه فرودگاه بین‌المللی کیش با ارزشی حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان، شامل ترمینال جدید، توسعه باند پروازی و ارتقای سامانه‌های ناوبری، در مسیر تکمیل و بهره‌برداری قرار دارند. همچنین برنامه‌ریزی برای ایجاد نخستین مرکز تعمیر و نگهداری هواپیما (MRO) در ایران در این منطقه دنبال می‌شود. مجموعه این اقدامات می‌تواند دسترسی بیماران خارجی به کیش را آسان‌تر و هزینه‌های لجستیکی را کاهش دهد.

کارشناسان اقتصادی معتقدند موفقیت شهرک سلامت می‌تواند اقتصاد کیش را از وابستگی سنتی به گردشگری تفریحی و خرید، به سمت خدمات تخصصی و ارزش‌آفرین سوق دهد. گردشگری پزشکی در جهان طی سال‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته است. ارزش این بازار در سال ۲۰۲۵ حدود ۷۶ میلیارد دلار برآورد شده و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۵ از مرز ۱۷۰

میلیارد دلار عبور کند.

در منطقه، کشورهایی مانند ترکیه با سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت‌های درمانی و بازاریابی بین‌المللی، به رقیبی جدی تبدیل شده‌اند. ترکیه سالانه حدود ۲ میلیون گردشگر سلامت جذب می‌کند و درآمد قابل توجهی از این بخش به دست می‌آورد. ایران نیز با وجود ظرفیت‌های بالا در حوزه‌هایی مانند جراحی‌های زیبایی، دندانپزشکی و درمان ناباروری، هنوز نتوانسته سهم متناسبی از این بازار جهانی به دست آورد.

کیش به واسطه برخورداری از مزایای منطقه

آزاد، می‌تواند بخشی از این فاصله را جبران کند. معافیت‌های مالیاتی، تسهیلات گمرکی برای واردات تجهیزات پزشکی و سهولت نسبی در فرآیندهای سرمایه‌گذاری، از جمله ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را به این پروژه جذب کنند.

همچنین مذاکرات برای توسعه پروازهای مستقیم با برخی کشورهای منطقه، از جمله ارمنستان، می‌تواند مسیر ورود بیماران خارجی را هموارتر کند. با این حال، تحقق این اهداف نیازمند سرمایه‌گذاری واقعی و عملیاتی است؛ چراکه تاکنون رقم دقیق سرمایه

اختصاص یافته به شهرک سلامت به صورت عمومی اعلام نشده و پروژه بیشتر به عنوان بستری برای مشارکت بخش خصوصی معرفی شده است.

در مسیر تحقق این چشم‌انداز، چالش‌های مهمی نیز وجود دارد. دستیابی به استانداردهای بین‌المللی اعتباربخشی بیمارستانی مانند JCI، جذب پزشکان متخصص دارای مجوزهای لازم، ایجاد سازوکار بیمه‌ای برای بیماران خارجی و تأمین تجهیزات پیشرفته پزشکی، از مهم‌ترین الزامات موفقیت این طرح هستند.

تحریم‌های بین‌المللی نیز همچنان می‌تواند فرآیند

واردات برخی تجهیزات پزشکی را دشوار کند، هرچند موقعیت منطقه آزاد ممکن است بخشی از این محدودیت‌ها را کاهش دهد. از سوی دیگر، رقابت با کشورهایی مانند ترکیه و امارات متحده عربی که از زیرساخت‌های درمانی مدرن، تبلیغات گسترده و فرآیندهای ساده‌تر ورود بیماران برخوردارند، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و حرفه‌ای است.

توسعه فیزیکی پروژه نیز باید با ملاحظات زیست‌محیطی همراه باشد. اکوسیستم دریایی و مرجانی کیش از حساسیت بالایی برخوردار است و هرگونه توسعه عمرانی باید با رویکردی پایدار و مسئولانه انجام شود. از منظر اقتصادی و اشتغال، شهرک سلامت می‌تواند فرصت‌های قابل توجهی ایجاد کند. گردشگری ارزش اقتصادی بالاتری دارد و هر بیمار خارجی می‌تواند چند برابر یک گردشگر معمولی برای اقتصاد مقصد درآمد ایجاد کند. علاوه بر اشتغال مستقیم در مراکز درمانی، توسعه زنجیره تأمین پزشکی و حضور شرکت‌های دانش‌بنیان می‌تواند به رشد اقتصاد فناوری محور جزیره کمک کند.

با این حال، تضمینی برای موفقیت خودکار این پروژه وجود ندارد. تجربه مناطق آزاد ایران نشان داده است که برخی طرح‌های بزرگ به دلیل نبود سرمایه واقعی، پیچیدگی‌های اداری یا ضعف هماهنگی میان نهادها، با تأخیر مواجه شده یا به سرانجام نرسیده‌اند.

برای کیش، موفقیت این طرح در گرو اجرای مرحله به مرحله پروژه، جذب سرمایه‌گذاران متخصص در حوزه سلامت، تربیت نیروی انسانی ماهر و ایجاد یک شبکه بازاریابی بین‌المللی قدرتمند است. در صورت تحقق این الزامات، کیش می‌تواند از یک مقصد گردشگری فصلی به یکی از بازیگران مهم گردشگری پزشکی در خلیج فارس تبدیل شود.

در غیر این صورت، شهرک سلامت نیز ممکن است به فهرست طرح‌های بزرگ اما ناتمام کشور افزوده شود. این پروژه در نهایت آزمونی برای سنجش توان ایران در استفاده از ظرفیت‌های جغرافیایی، قانونی و اقتصادی خود است؛ آزمونی که نتیجه آن مشخص خواهد کرد آیا آینده کیش در مسیر «درمان و فناوری» رقم خواهد خورد یا همچنان به «خرید و ساحل» محدود خواهد ماند.

گزارش کوتاه

۱۳۰۰ میلیارد ریال برای آینده لاوان

تجارت جهان سرمایه‌گذاری بیش از ۱۳۰۰ میلیارد ریال از سوی شرکت ملی نفت ایران در اجرای پروژه‌های آبخیزداری و حفاظت از محیط‌زیست در جزیره لاوان، یکی از مهم‌ترین اقدامات توسعه‌ای صنعت نفت در سال جاری به شمار می‌رود. این طرح که با هدف کنترل فرسایش خاک، مدیریت روان‌آب‌ها، تقویت منابع آب زیرزمینی و حفاظت از اکوسیستم شکننده جزیره اجرایی می‌شود، نشانه‌ای از تغییر رویکرد صنعت نفت از توسعه صرف زیرساخت‌های تولید به سرمایه‌گذاری در پایداری محیط‌زیست و مسئولیت اجتماعی است؛ تغییری که می‌تواند الگوی جدیدی برای مناطق نفت‌خیز کشور ایجاد کند.

در دهه‌های گذشته، سرمایه‌گذاری در صنعت نفت ایران عمدتاً بر افزایش ظرفیت تولید، توسعه میادین و ارتقای زیرساخت‌های انتقال و پالایش متمرکز بوده است. اما تشدید آثار تغییرات اقلیمی، کاهش منابع آب و افزایش آسیب‌های زیست‌محیطی باعث شده است مفهوم «توسعه پایدار» به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری در صنایع انرژی تبدیل شود. در همین چارچوب، اختصاص بیش از ۱۳۰۰ میلیارد ریال اعتبار برای اجرای پروژه‌های آبخیزداری در منطقه لاوان را می‌توان فراتر از یک پروژه عمرانی و به عنوان سرمایه‌گذاری بر امنیت زیست‌محیطی و پایداری اقتصادی منطقه ارزیابی کرد. این اعتبار با هدف اجرای طرح‌های کنترل روان‌آب، تثبیت خاک، جلوگیری از فرسایش، تقویت پوشش گیاهی و حفاظت از منابع طبیعی جزیره هزینه خواهد شد.

جزیره لاوان یکی از مهم‌ترین مراکز راهبردی صنعت نفت ایران در خلیج فارس محسوب می‌شود. تمرکز تأسیسات نفتی، فعالیت‌های صنعتی و حساسیت اکولوژیک این منطقه موجب شده است هرگونه تغییر در وضعیت منابع طبیعی، پیامدهایی فراتر از مرزهای جزیره داشته باشد. کارشناسان محیط‌زیست معتقدند فرسایش خاک، کاهش پوشش گیاهی و



از همگرایی اهداف اقتصادی و زیست‌محیطی دانست. در سال‌های اخیر شرکت‌های بزرگ نفتی جهان بخش قابل توجهی از بودجه مسئولیت اجتماعی خود را به احیای اکوسیستم‌ها، مدیریت منابع آب و کاهش اثرات زیست‌محیطی اختصاص داده‌اند. اکنون اجرای پروژه‌های آبخیزداری در لاوان نیز نشان می‌دهد صنعت نفت ایران در حال حرکت به سمت الگوهای جدید مسئولیت‌پذیری اجتماعی است؛ الگویی که صرفاً به جبران خسارت محدود نیست و بر پیشگیری از آسیب‌های محیطی تمرکز دارد.

بررسی سوابق شرکت ملی نفت ایران نیز نشان می‌دهد

همراه خواهد داشت. یکی از مهم‌ترین آثار اقتصادی اجرای پروژه‌های آبخیزداری، افزایش تاب‌آوری زیرساخت‌های انرژی است. کاهش رسوب‌گذاری، کنترل جریان آب‌های سطحی و جلوگیری از تخریب اراضی، هزینه‌های تعمیر و نگهداری تأسیسات را کاهش می‌دهد و ریسک اختلال در فعالیت‌های تولیدی را محدود می‌کند. این موضوع در مناطق ساحلی و جزایری مانند لاوان اهمیت دوچندان دارد؛ زیرا هرگونه آسیب به زیرساخت‌ها، هزینه‌های لجستیکی و عملیاتی بالایی به همراه دارد.

از منظر توسعه پایدار نیز این اقدام‌ها می‌تواند نمونه‌ای

این شرکت طی سال‌های گذشته هزاران میلیارد ریال در پروژه‌های مسئولیت اجتماعی، زیرساخت‌های عمومی، خدمات آموزشی، بهداشتی و عمرانی سرمایه‌گذاری کرده است. در این چارچوب، طرح آبخیزداری لاوان را می‌توان بخشی از روند گسترش سرمایه‌گذاری‌های غیرتولیدی اما توسعه‌آفرین صنعت نفت ارزیابی کرد.

از منظر اقتصادی، اگرچه رقم ۱۳۰۰ میلیارد ریال در مقایسه با سرمایه‌گذاری‌های چند میلیارد دلاری صنعت نفت عدد بزرگی محسوب نمی‌شود، اما در حوزه مدیریت منابع طبیعی، پروژه‌ای با این ابعاد می‌تواند آثار قابل توجهی بر کاهش فرسایش خاک، افزایش نفوذ آب، بهبود کیفیت پوشش گیاهی و حفظ تنوع زیستی برجای بگذارد. همچنین اجرای چنین طرح‌هایی زمینه اشتغال نیروهای بومی، توسعه خدمات فنی و افزایش مشارکت جوامع محلی در حفاظت از محیط‌زیست را فراهم می‌کند.

در سطح کلان، این پروژه پیام مهمی برای سیاست‌گذاری اقتصادی کشور دارد. تجربه جهانی نشان داده است که توسعه پایدار بدون سرمایه‌گذاری در سرمایه‌های طبیعی امکان‌پذیر نیست. منابع آب، خاک و اکوسیستم‌های طبیعی، همانند زیرساخت‌های صنعتی، بخشی از دارایی‌های راهبردی هر اقتصاد به شمار می‌روند و حفاظت از آن‌ها به کاهش ریسک‌های بلندمدت تولید و افزایش تاب‌آوری اقتصادی منجر می‌شود. از این منظر، سرمایه‌گذاری صنعت نفت در پروژه‌های آبخیزداری در لاوان را می‌توان فراتر از یک اقدام زیست‌محیطی و در قالب راهبردی برای حفاظت از سرمایه‌های ملی ارزیابی کرد. اگر چنین رویکردی در دیگر مناطق نفت‌خیز کشور نیز گسترش یابد، می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری الگویی نوین از توسعه باشد؛ الگویی که در آن رشد اقتصادی، امنیت انرژی و حفاظت از محیط‌زیست نه در تقابل، بلکه در امتداد یکدیگر تعریف می‌شوند و سرمایه‌گذاری در طبیعت به بخشی از سرمایه‌گذاری برای آینده اقتصاد ایران تبدیل می‌شود.

نادیا محمدی
معاون سردبیر

تجارت جهانی بررسی می‌کند

منطقه آزاد ارس فرصت ایران برای بازطراحی زنجیره‌های تأمین جهانی

تجارت جهان در جهانی که اختلال‌های ناشی از همه‌گیری کووید-۱۹، تنش‌های ژئوپلیتیکی و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، شرکت‌های چندملیتی را به بازنگری در الگوهای تولید واداشته است، انتقال تولید به بازارهای نزدیک (Nearshoring)، به یکی از مهم‌ترین روندهای اقتصاد جهانی تبدیل شده است. شرکت‌ها دیگر تولید خود را صرفاً به ارزان‌ترین نقاط شرق آسیا محدود نمی‌کنند، بلکه به دنبال استقرار خطوط تولید در کشورهایی هستند که به بازارهای هدف نزدیک‌ترند، ریسک کمتری دارند و امکان تحویل سریع‌تر کالا را فراهم می‌کنند.



هزینه حمل‌کالایان هند، روسیه و آسیای مرکزی را به‌طور قابل‌توجهی کاهش می‌دهد. محصولات کشاورزی و صنعتی ارس نیز هم‌اکنون عمدتاً به روسیه و جمهوری آذربایجان صادر می‌شود.

بر اساس آمار منتشرشده، در ۹ ماهه سال ۱۴۰۴ صادرات کالا و خدمات منطقه آزاد ارس به ۴۴۱ میلیون دلار رسید، در حالی که واردات آن ۱۸۱ میلیون دلار بود و در نتیجه تراز تجاری مثبت ۲۶۰ میلیون دلاری ثبت شد. همچنین بیش از ۷۰۰ واحد صنعتی و تولیدی در این منطقه فعال هستند و پروژه‌های جدید نیز صدها فرصت شغلی مستقیم ایجاد کرده‌اند.

فرصت‌های جذب سرمایه‌گذاری صنعتی

معافیت مالیاتی ۲۰ ساله، امکان مالکیت صددرصدی سرمایه‌گذاران

در این میان، منطقه آزاد تجاری-صنعتی ارس در شمال غرب ایران، با موقعیت مرزی منحصربه‌فرد خود در تقاطع کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی، ظرفیت قابل‌توجهی برای جذب بخشی از این موج سرمایه‌گذاری صنعتی دارد؛ هرچند تحریم‌های گسترده و چالش‌های عملیاتی، این فرصت را به آزمونی پیچیده برای سیاست‌گذاران ایرانی تبدیل کرده است.

پس از سال ۲۰۲۰، روند انتقال تولید به بازارهای نزدیک شتاب گرفت. بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، حدود ۶۰ درصد شرکت‌های آمریکایی و اروپایی به دنبال جابه‌جایی یاتونوع بخشی به زنجیره تأمین خود از طریق انتقال بخشی از تولید به کشورهای نزدیک‌تر هستند.

در آمریکای شمالی، مکزیک به بزرگ‌ترین شریک تجاری ایالات متحده تبدیل شد و ارزش صادرات این کشور به آمریکا از صادرات چین پیشی گرفت. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) در مکزیک طی سال‌های اخیر سالانه حدود ۴۰ تا ۳۵ میلیارد دلار بوده و پروژه‌های بزرگ شرکت‌هایی مانند بی‌ام‌و، فولکس‌واگن و برخی خودروسازان چینی، به‌ویژه در صنعت خودرو و قطعات، صدها هزار فرصت شغلی غیرمستقیم ایجاد کرده‌اند.

در اروپا نیز کشورهای اروپای مرکزی و شرقی (CEE) طی سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ بیش از ۸۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در پروژه‌های تولیدی جذب کردند. مجارستان و لهستان در صنایع باتری خودروهای برقی و نیمه‌هادی‌ها پیش‌تاز بودند. ترکیه نیز با بهره‌گیری از نزدیکی به بازار اروپا و هزینه‌های رقابتی تولید، توانست سرمایه‌گذاری‌های جدیدی را جذب کند و شرکت‌هایی مانند رنو ظرفیت تولید خود را افزایش دادند.

این تجربه‌ها نشان می‌دهد موقعیت در انتقال تولید به بازارهای نزدیک به سه عامل اساسی وابسته است: دسترسی به شبکه حمل‌ونقل کارآمد، نیروی انسانی ماهر یا قابل آموزش و محیط کسب‌وکار باثبات. منطقه آزاد ارس بسیاری از این ظرفیت‌ها را در اختیار دارد، اما با محدودیت‌های خاص خود نیز رویه‌رواست.

موقعیت ارس؛ مزیت ژئوپلیتیکی و کریدوری

منطقه آزاد ارس، واقع در شهرستان جلفا در استان آذربایجان شرقی، با وسعتی بیش از ۵۱ هزار هکتار، به‌طور مستقیم با جمهوری خودمختار نخجوان و ارمنستان هم‌مرز است و از طریق راه‌آهن جلفا-تبریز به شبکه ریلی قفقاز، روسیه، ترکیه و اروپا متصل می‌شود. این موقعیت، ارس را به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) تبدیل کرده است. حجم بار جابه‌جا شده در این کریدور در سال ۲۰۲۴ به ۲۶.۹ میلیون تن رسید که نسبت به سال قبل ۱۹ درصد رشد داشت و سهم حمل‌ونقل ریلی آن بیش از ۱۲.۹ میلیون تن بود. این مسیر، زمان و

چالش‌های عملیاتی و محدودیت‌های ساختاری

با وجود این ظرفیت‌ها، تحریم‌های بین‌المللی همچنان مهم‌ترین مانع پیش‌روی ارس محسوب می‌شوند. محدودیت دسترسی به نظام بانکی بین‌المللی، مشکلات بیمه و حمل‌ونقل ناشی از ریسک تحریم‌های ثانویه آمریکا و دشواری انتقال فناوری، جذب سرمایه‌گذاری از اروپا و آمریکا را با چالش جدی مواجه کرده است. در نتیجه، بخش عمده سرمایه‌گذاری‌های بالقوه به کشورهای همسایه و شرکایی مانند روسیه و ترکیه محدود می‌شود.

از سوی دیگر، اگرچه زیرساخت‌های ریلی ارس مزیت مهمی به شمار می‌رود، اما توسعه شبکه جاده‌ای، مراکز لجستیکی، انبارهای مدرن و آموزش نیروی انسانی متخصص برای صنایع پیشرفته، همچنان ضروری است. همچنین رقابت با سایر مناطق آزاد ایران و به‌ویژه ترکیه، که از زیرساخت‌های توسعه‌یافته‌تر و دسترسی مستقیم به بازار اروپا برخوردار است، چالشی جدی محسوب می‌شود.

تجربه مکزیک و کشورهای اروپای مرکزی و شرقی نشان می‌دهد موفقیت در جذب سرمایه‌گذاری صنعتی، علاوه بر موقعیت جغرافیایی، به اصلاحات ساختاری، ثبات اقتصادی و توافق‌های تجاری مؤثر نیز وابسته است. ایران نیز برای بهره‌گیری واقعی از این روند، ناگزیر از بهبود محیط کسب‌وکار، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، ارتقای مهارت نیروی انسانی و کاهش موانع بانکی و مالی است.

چشم‌انداز آینده

منطقه آزاد ارس، با برخورداری از موقعیت ممتاز جغرافیایی، اتصال به کریدورهای بین‌المللی و زیرساخت‌های صنعتی موجود، یکی از معدود مناطق ایران است که می‌تواند سهمی مؤثر در موج جهانی انتقال تولید به بازارهای نزدیک داشته باشد؛ مشروط بر آنکه موانع ناشی از تحریم‌ها کاهش یابد و اصلاحات داخلی با سرعت بیشتری دنبال شود.

در صورت تحقق این شرایط، ارس می‌تواند نقشی مهم در افزایش اشتغال، توسعه صادرات غیرنفتی و تنوع بخشی به اقتصاد شمال غرب ایران ایفا کند. با این حال، تحقق این چشم‌انداز خودکار با تضمین‌شده نیست و به اراده سیاست‌گذاران برای تبدیل ارس از یک منطقه مرزی دارای ظرفیت، به یک هاب صنعتی رقابتی و قابل اعتماد در زنجیره تأمین اوراسیا بستگی دارد.

در جهانی که شرکت‌ها دیگر ریسک وابستگی بیش از حد به یک نقطه دوردست را نمی‌پذیرند، ارس می‌تواند، در صورت اتخاذ سیاست‌های هوشمندانه، به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ایران برای حضور در نظم جدید زنجیره‌های تأمین جهانی تبدیل شود.

گزارش کوتاه

کیش اکسپو؛ موتور جهش سرمایه‌یابی تبلیغاتی؟



تجارت جهان جزیره کیش که سال‌ها به‌عنوان مقصد خرید و تفریح شناخته می‌شد، اکنون تلاش می‌کند خود را به دروازه تجارت منطقه‌ای تبدیل کند. نمایشگاه کیش اکسپو ۲۰۲۵ با حضور بیش از ۲۰۰ شرکت و نمایندگان از ۴۰ کشور، نقطه اوج این تلاش بود. برگزارکنندگان از انعقاد قراردادهایی به ارزش صدها میلیون دلار در بخش‌های فناوری، انرژی، کشاورزی، بهداشت و مناطق آزاد سخن گفتند؛ رقمی که با آمار کلی مناطق آزاد هم‌خوانی دارد. طبق گزارش وزارت امور اقتصادی و دارایی، جذب سرمایه خارجی در مناطق آزاد طی ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۴ نسبت به دوره مشابه، ۵۳۱ درصد افزایش داشته و تنها در کیش ۷۴ همت سرمایه جذب شده است. پروژه‌های فرودگاهی به ارزش ۱۵ هزار میلیارد تومان، شامل ترمینال جدید و مرکز تعمیر و نگهداری هواپیما، نیز زیرساخت‌های لازم برای تبدیل این رویدادها به تجارت واقعی را فراهم کرده‌اند.

اما پرسش کلیدی اینجاست: آیا این نمایشگاه‌ها واقعاً موتور جهش سرمایه‌گذاری خارجی هستند یا بیشتر رویدادهایی تبلیغاتی برای نمایش ظرفیت‌ها؟ تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد شکاف عمیقی میان اعلام و اجرا وجود دارد. در رویدادهای مشابه پیشین، بسیاری از تفاهم‌نامه‌ها روی کاغذ باقی ماندند و به سرمایه‌گذاری ملموس، صادرات پایدار یا اشتغال قابل توجه منجر نشدند. تحلیلگران اقتصادی معتقدند بخشی از ۷۴ همت سرمایه جذب‌شده در سال ۱۴۰۴ به برگزاری این نمایشگاه‌ها مرتبط است. اما سهم دقیق آن هنوز شفاف نیست. همچنین، اثرات چندبرابری این رویدادها بر بخش‌های لجستیک و خدمات تجاری نیز نیازمند ارزیابی دقیق و مستقل است.

مزیت‌های منطقه آزاد کیش در این میان برجسته است. معافیت‌های مالیاتی، تسهیلات گمرکی و پنجره واحد سرمایه‌گذاری می‌توانند بازدیدکنندگان را به سرمایه‌گذاران واقعی تبدیل کنند. تمرکز نمایشگاه بر شرکت‌های دانش‌بنیان و تولیدمحوری نیز با سیاست‌های کلان دولت برای تبدیل مناطق آزاد به موتور توسعه اقتصادی هم‌راستا است. هم‌زمانی این رویداد با گسترش بنادر و

سهلان زیر تیغ انتقاد استاندار

چرا منطقه ویژه اقتصادی سهلان از مأموریت اصلی خود فاصله گرفته است؟



شمال غرب کشور را دارد. اما تحقق این ظرفیت نیازمند بازنگری در ساختار مدیریتی، حذف فرآیندهای زائد، توسعه سامانه‌های هوشمند، کاهش زمان ترخیص و افزایش هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی است. تأکید استاندار بر استفاده از ظرفیت سهلان برای توسعه دیپلماسی اقتصادی نیز نشان‌دهنده تغییر نگاه مدیریت استان از اداره صرف یک منطقه ویژه به بهره‌برداری راهبردی از آن در توسعه تجارت خارجی است. این رویکرد می‌تواند زمینه‌ساز افزایش تعاملات اقتصادی با کشورهای همسایه و ارتقای سهم استان از تجارت منطقه‌ای باشد.

پیام اصلی انتقاد استاندار روشن است؛ در شرایطی که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به توسعه صادرات غیرنفتی نیاز دارد، هیچ گمرک یا منطقه ویژه اقتصادی نباید خود به‌گلوگاه تجارت تبدیل شود. اصلاح ساختار، بازمهندسی فرآیندها و پاسخگویی مدیریتی، اکنون نه یک انتخاب، بلکه پیش‌شرط ایفای نقش واقعی سهلان در اقتصاد آذربایجان شرقی و تجارت خارجی کشور است.

گزارش کوتاه

تجارت جهان

انتقاد صریح استاندار آذربایجان شرقی از عملکرد منطقه ویژه اقتصادی و گمرک سهلان، بار دیگر یکی از مهم‌ترین گره‌های تجارت خارجی شمال غرب کشور را به صدر مباحث اقتصادی بازگرداند؛ انتقادی که نه تنها متوجه فرآیندهای گمرکی، بلکه متوجه کارآمدی ساختار نهادی یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجاری استان است. تأکید بر اینکه سهلان «به جای تسهیل تجارت، به مانعی برای صادرات و واردات تبدیل شده است»، نشان می‌دهد اصلاح این مجموعه دیگر یک مطالبه مدیریتی نیست، بلکه ضرورتی برای حفظ رقابت‌پذیری اقتصاد منطقه محسوب می‌شود.

تجارت خارجی ایران در سال‌های اخیر تحت فشار هم‌زمان تحریم‌ها، محدودیت‌های ارزی و افزایش هزینه‌های لجستیکی قرار داشته است. در چنین شرایطی، مناطق ویژه اقتصادی و گمرکات تخصصی باید نقش کاهنده هزینه، تسریع‌کننده تشریفات و تسهیل‌کننده صادرات را ایفا کنند. با این حال، اظهارات اخیر استاندار آذربایجان شرقی نشان می‌دهد که منطقه ویژه اقتصادی و گمرک سهلان در عمل از این مأموریت فاصله گرفته‌اند.

بهرام سرمست با طرح این پرسش که «منطقه ویژه اقتصادی و گمرک سهلان چه آورده‌ای برای استان داشته‌اند؟» عملاً عملکرد این مجموعه را زیر سؤال برد و تأکید کرد که این منطقه به جای تسهیل‌گری، در برخی موارد به مانعی در مسیر صادرات و واردات تبدیل شده است. وی همچنین خواستار اصلاح فرآیندها و بهره‌گیری مؤثرتر از ظرفیت سهلان در توسعه دیپلماسی اقتصادی استان شد.

اهمیت این انتقاد زمانی بیشتر آشکار می‌شود که بدانیم آذربایجان شرقی یکی از قطب‌های

پروازهای مستقیم به کشورهای همسایه خلیج فارس، کشورهای مستقل مشترک‌المنافع و آسیا، ظرفیت کیش را برای تبدیل شدن به یک قطب لجستیکی منطقه‌ای تقویت می‌کند. اگر قراردادهای امضا شده به مرحله اجرا برسند، اقتصاد جزیره می‌تواند از الگوی مبتنی بر گردشگری و تفریح به سمت اقتصادی تجاری و صادرات محور حرکت کند و زمینه ایجاد اشتغال مولد را فراهم آورد.

با این حال، چالش‌ها همچنان جدی‌اند. تحریم‌های بین‌المللی، انتقال فناوری و تأمین مالی را با دشواری روبه‌رو کرده‌اند. از سوی دیگر، رقابت با دبی، استانبول و شانگهای که نمایشگاه‌های آن‌ها از شبکه‌سازی حرفه‌ای، پیگیری مؤثر قراردادهای و محیط کسب‌وکار شفاف‌تر برخوردارند، آسان نخواهد بود. بوروکراسی داخلی، تأخیر در صدور مجوزها و نبود ارزیابی مستقل از عملکرد نمایشگاه‌ها نیز بر تردیدها می‌افزاید. بدون سازوکار دقیق برای پیگیری و اجرای قراردادهای، خطر تکرار تجربه‌های ناموفق گذشته همچنان وجود دارد. در اقیانوس ۱۴۰۵ و سال‌های پس از آن، کیش می‌تواند با تمرکز بر صنایع هدف و پیوند نمایشگاه‌ها با زیرساخت‌های فیزیکی و لجستیکی، به یکی از قطب‌های واقعی تجارت منطقه‌ای تبدیل شود. اما تحقق این هدف مستلزم شفافیت بیشتر در گزارش عملکرد، جذب سرمایه‌گذاران دارای تخصص و توان اجرایی، و کاهش موانع غیرتعرفه‌ای است. در غیر این صورت، کیش اکسپو نیز به فهرست رویدادهای پرهزینه اما کم‌بازده افزوده خواهد شد. آینده اقتصادی جزیره به این بستگی دارد که آیا این نمایشگاه‌ها واقعاً به انعقاد و اجرای معاملات منجر می‌شوند یا تنها در حد یک نمایش باقی خواهند ماند.



حسنا رازی

روزنامه نگار

تجارت جهانی گزارش می دهد

نبض اوراسیا در انزلی



تجارت جهان سال هاست «اوراسیا» یکی از پرتکرارترین واژه‌ها در ادبیات اقتصادی ایران شده است. از نشست‌های رسمی گرفته تا همایش‌های تجاری، همه از ظرفیت بازار ۱۸۰ میلیون نفری اتحادیه اقتصادی اوراسیا، کریدور شمال-جنوب و توسعه همکاری با روسیه سخن می‌گویند. اما واقعیت در میدان تجارت چیست؟ آیا این همکاری‌ها از پشت تریبون‌ها به روی اسکنه‌ها رسیده است؟ گزارش میدانی از منطقه آزاد انزلی نشان می‌دهد اگرچه هنوز فاصله محسوس میان ظرفیت و عملکرد وجود دارد، اما نشانه‌های رشد تجارت، افزایش حضور فعالان روسی و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، تصویر امیدوارکننده‌ای از آینده همکاری‌های ایران با اوراسیا ترسیم می‌کند.

در اسکله بندر کاسپین، کامیون‌ها در رفت‌وآمد هستند و کانتینرهایی که مقصد آنها بندر روسیه، قزاقستان و آذربایجان است، یکی پس از دیگری بارگیری می‌شوند. برخلاف تصور عمومی که تجارت با اوراسیا را صرفاً یک شعار سیاسی می‌داند، در این بخش از سواحل خزر، تجارت به جریان افتاده است.

فعالان اقتصادی منطقه آزاد انزلی معتقدند طی دو سال گذشته تعداد هیأت‌های تجاری روسی، شرکت‌های فعال در حوزه‌های حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاران حوزه لجستیک نسبت به سال‌های قبل افزایش یافته است. هرچند هنوز نمی‌توان از حضور گسترده شرکت‌های بزرگ روسی در منطقه سخن گفت، اما شرکت‌های فعال در حوزه‌های حمل‌ونقل، غلات، چوب، محصولات کشاورزی، تجهیزات صنعتی و خدمات بندری حضور پررنگ‌تری نسبت به گذشته پیدا کرده‌اند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش عمده فعالیت شرکت‌های روسی در انزلی، بیش از آنکه به سرمایه‌گذاری مستقیم مربوط باشد، در قالب ایجاد دفاتر تجاری، همکاری‌های لجستیکی، قراردادهای حمل‌ونقل و صادرات و واردات کالا شکل گرفته است؛ الگویی که با شرایط تحریمی دو کشور نیز همخوانی دارد.

عامل مهمی که این روند را سرعت بخشیده، اجرایی شدن موافقت‌نامه تجارت آزاد میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. این توافق که از سال ۲۰۲۵ اجرایی شده، تعرفه بسیاری از کالاهای مبادله‌ای را

به شکل محسوس کاهش داده و میانگین تعرفه واردات کالاهای روسی به ایران را از حدود ۱۶.۷ درصد به نزدیک ۵.۲ درصد رسانده است. برآورد‌ها نشان می‌دهد این کاهش تعرفه می‌تواند سالانه صدها میلیون دلار از هزینه تجارت میان طرفین بکاهد.

همین تغییر، انگیزه تازه‌ای برای فعالان اقتصادی ایجاد کرده است. اکنون بسیاری از صادرکنندگان ایرانی بازار اوراسیا را نه یک بازار جانبی، بلکه یکی از مهم‌ترین مقاصد صادراتی خود می‌دانند.

آمارهای رسمی نیز روند رو به رشد تجارت را تأیید می‌کند. حجم مبادلات تجاری ایران و روسیه در سال ۲۰۲۴ به حدود ۴.۸ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال قبل حدود ۱۶ درصد رشد داشت. در ادامه نیز طی یازده ماه نخست سال ۲۰۲۵، ارزش تجارت دو کشور با رشد ۱۳.۱ درصدی همچنان در مسیر صعود قرار گرفت.

اگرچه این ارقام هنوز فاصله زیادی با ظرفیت بالقوه دو اقتصاد دارند، اما مقایسه آنها با تجارت کمتر از دو میلیارد دلاری چند سال قبل نشان می‌دهد همکاری‌های اقتصادی وارد مرحله جدیدی شده است.

در کنار روسیه، بازارهای قزاقستان، ارمنستان، بلاروس و قرقیزستان نیز سهم بیشتری از صادرات ایران را جذب کرده‌اند. آمارهای رسمی نشان می‌دهد صادرات ایران به کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال ۲۰۲۵ حدود ۱۶ درصد افزایش یافته است؛ رشدی که عمدتاً در محصولات غذایی، مصالح ساختمانی، پتروشیمی، خشکبار، میوه و محصولات صنعتی مشاهده می‌شود.

بازدید میدانی از منطقه آزاد انزلی نیز نشان می‌دهد توسعه زیرساخت‌ها به موازات رشد تجارت در حال انجام است. تکمیل تدریجی خطوط ریلی، توسعه بندر کاسپین، افزایش ظرفیت انبارهای

گزارش کوتاه

گزارش کوتاه

تکمیل فرودگاه قم؛ تحول لجستیکی سلفچگان در قلب ایران



تجارت جهان استاندار قم از تخصیص ۱۰ هزار میلیارد تومان اعتبار برای تکمیل باند و ترمینال فرودگاه بین‌المللی قم خبر داد. این پروژه که در ۲۰ کیلومتری شهر قم و در امتداد جاده قم-سلفچگان قرار دارد، می‌تواند ظرفیت‌های منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان را وارد مرحله‌ای تازه کند و کریدور هوایی، زمینی و ریلی مرکز کشور را تکمیل سازد.

پروژه فرودگاه قم در بهمن ۱۳۹۰ آغاز شد، اما سال‌ها به دلیل مسائل حقوقی و کارشناسی متوقف ماند. اکنون با سفر وزیر راه و شهرسازی، زمینه تأمین اعتبار این طرح فراهم شده و امید می‌رود فرودگاه تا سال آینده به بهره‌برداری برسد. فاصله این فرودگاه تا فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) حدود ۱۲۵ کیلومتر است و موقعیت آن در مسیر سلفچگان، دسترسی هوایی مستقیم به یکی از مهم‌ترین مناطق ویژه اقتصادی کشور را امکان‌پذیر می‌کند.

منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان در سال ۱۳۷۶ با مصوبه هیئت وزیران و در زمینی به مساحت ۲ هزار هکتار تأسیس شد. با الحاق یک هزار و ۵۰۰ هکتار به طرح توسعه، وسعت این منطقه اکنون به حدود ۳ هزار و ۵۰۰ هکتار رسیده است. این منطقه در ۱۸۵ کیلومتری تهران و حدود ۵۰ کیلومتری قم، در چهارراه ترانزیتی شمال-جنوب و شرق-غرب کشور قرار دارد. همچنین بیش از ۶۰ درصد صنایع راهبردی ایران در شعاع ۲۳۰ کیلومتری آن مستقر هستند و شهرهای صنعتی مهمی همچون تهران، اصفهان، اراک و ساوه در دسترس آن قرار دارند.

در حال حاضر حدود ۲۰۰ واحد صنعتی و تجاری در منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان فعالیت می‌کنند و بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ نوع محصول در حوزه‌های آرایشی و بهداشتی، مشتقات نفتی و قطعات فلزی تولید می‌شود. این منطقه در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ از نظر تنوع و تعداد محصولات تولیدی، رتبه نخست را در میان مناطق ویژه اقتصادی کشور کسب کرده بود. اشتغال مستقیم ایجاد شده در این منطقه به حدود ۲ هزار و ۷۰۰ نفر رسیده و ظرفیت توسعه آن همچنان وجود دارد. همچنین پروژه اتصال ریلی سلفچگان به شبکه سراسری راه‌آهن با حدود ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی در حال اجراست. تکمیل فرودگاه قم، دسترسی هوایی سریع برای انتقال محموله‌های صادراتی با ارزش افزوده بالا را فراهم می‌کند و زمینه ورود سرمایه‌گذاران، تجار و فعالان اقتصادی را گسترش می‌دهد. این پروژه همچنین با کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل، مزیت رقابتی واحدهای تولیدی را افزایش خواهد داد. ترکیب زیرساخت‌های هوایی، جاده‌ای و ریلی، سلفچگان را به یکی از هاب‌های مهم لجستیکی در مرکز ایران تبدیل می‌کند؛ ظرفیتی که می‌تواند هزینه‌های لجستیک را کاهش دهد، رقابت‌پذیری صادرات غیرنفتی را افزایش دهد و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی را شتاب بخشد.

۲۴ ساعته شدن گمرک گرمسار



تجارت جهان تصمیم برای فعالیت ۲۴ ساعته گمرک منطقه ویژه اقتصادی گرمسار شاید در میان اخبار پرشمار اقتصادی کمتر دیده شده باشد، اما از منظر بهره‌وری زنجیره تأمین، کاهش هزینه‌های مبادله و تسهیل صادرات، یکی از مهم‌ترین تحولات اجرایی ماه‌های اخیر محسوب می‌شود. تجربه جهانی نشان می‌دهد هر ساعت توقف کالا در مبادی گمرکی، هزینه‌های قابل توجهی به تولیدکنندگان و صادرکنندگان تحمیل می‌کند. اکنون با حذف محدودیت ساعات اداری، این پرسش مطرح است که آیا گمرک

شبهانه‌روزی می‌تواند زمان ترخیص کالا را به شکل محسوس کاهش داده و به افزایش رقابت‌پذیری صنایع بینجامد؟ فعالیت ۲۴ ساعته گمرک منطقه ویژه اقتصادی گرمسار با هدف رفع یکی از مهم‌ترین موانع تولید در این منطقه اجرایی شده است؛ مانعی که سال‌ها باعث می‌شد بسیاری از واحدهای صنعتی برای انجام تشریفات گمرکی ناچار به انتظار تا آغاز ساعت اداری روز بعد باشند. براساس اعلام مدیریت منطقه ویژه، از این پس گمرک به صورت شبانه‌روزی آماده ارائه خدمات به واحدهای صنعتی خواهد بود و فرآیندهای صادرات، واردات مواد اولیه و ترانزیت کالا بدون محدودیت زمانی انجام می‌شود.

این تصمیم زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که ساختار هزینه تولید در صنایع صادرات‌محور بررسی شود. در بسیاری از صنایع، به ویژه خودروسازی، پتروشیمی، صنایع غذایی، دارویی و فلزی، توقف حتی چندساعته کامیون یا کانتینر می‌تواند کل برنامه تولید را مختل کند. کارخانه‌هایی که با نظام «تولید به هنگام» (Just in Time) فعالیت می‌کنند، وابستگی شدیدی به ورود مستمر مواد اولیه دارند و هرگونه وقفه در تشریفات گمرکی مستقیماً به کاهش ظرفیت تولید منجر می‌شود.

بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، هزینه نگهداری موجودی کالا برای بنگاه‌های صنعتی معمولاً بین ۲۰ تا ۳۰ درصد ارزش موجودی در سال برآورد می‌شود. اگر این رقم به هزینه روزانه تبدیل شود، هر روز تأخیر در ترخیص کالا معادل حدود ۰.۵ تا ۰.۸ درصد ارزش محموله هزینه اضافی ایجاد می‌کند. برای محموله‌ای به ارزش یک میلیون دلار، تنها یک روز توقف می‌تواند بین ۵۰۰ تا ۸۰۰ دلار هزینه مالی مستقیم ایجاد کند؛ رقمی که بدون احتساب هزینه خواب کامیون، دموارژ کانتینر، تأخیر تولید و جریمه‌های قراردادی است.

اقتصاددانان از این هزینه‌ها با عنوان «هزینه اصطکاک تجاری» یاد می‌کنند؛ هزینه‌ای که الزاماً ناشی از تعرفه یا مالیات نیست، بلکه از کندی فرآیندهای اجرایی ایجاد می‌شود. در چنین شرایطی، افزایش ساعت کاری گمرک در واقع نوعی کاهش هزینه مبادله محسوب می‌شود؛ اقدامی که بدون پرداخت یارانه یا معافیت مالیاتی، بهره‌وری اقتصاد را افزایش می‌دهد. در ایران نیز اهمیت این موضوع دوچندان است. بخش قابل توجهی از صنایع مستقر در مناطق ویژه اقتصادی با مواد اولیه وارداتی یا صادرات محصولات نهایی فعالیت می‌کنند. هنگامی که کامیون یا واگن ریلی در ساعت ۱۸ به گمرک برسد اما تشریفات تا صبح روز بعد متوقف شود، عملاً یک شب کامل از چرخه تولید و تجارت از دست می‌رود. فعالیت شبانه‌روزی این گلوگاه را حذف می‌کند.

البته باید میان «فعالیت ۲۴ ساعته» و «ترخیص سریع» تفاوت قائل شد. افزایش ساعت کاری گمرک شرط لازم برای تسریع تجارت است، اما شرط کافی نیست. اگر سایر

دستگاه‌های همکار از جمله سازمان استاندارد، قرنطینه، بانک، شرکت‌های حمل‌ونقل، باسکول‌ها و سامانه‌های الکترونیکی نیز به صورت هماهنگ فعالیت نکنند، بخشی از مزیت این تصمیم از بین خواهد رفت.

تجربه برخی گمرکات مرزی نیز نشان داده است که افزایش ساعت کاری زمانی بیشترین اثر را در کاهش زمان با دیجیتالی شدن فرآیندها، مدیریت ریسک و کاهش بازرسی‌های فیزیکی اجرا شود. در غیر این صورت، صف‌ها صرفاً از روز به شب منتقل خواهند شد.

از منظر تجارت خارجی، این اقدام می‌تواند ظرفیت صادرات رانیز افزایش دهد. در بسیاری از قراردادهای صادراتی، زمان تحویل کالا اهمیت تعیین‌کننده‌ای دارد و هر ساعت تأخیر می‌تواند موجب افزایش هزینه حمل، از دست رفتن بازار یا کاهش اعتماد مشتری خارجی شود. کوتاه‌تر شدن زمان تشریفات گمرکی به معنای افزایش قابلیت پیش‌بینی در زنجیره تأمین است؛ شاخصی که یکی از مهم‌ترین معیارهای انتخاب تأمین‌کننده در بازارهای جهانی محسوب می‌شود.

نکته مهم دیگر، کاهش هزینه سرمایه‌دگرگش بنگاه‌هاست. هرچه کالا سریع‌تر از گمرک خارج شود، سرمایه بنگاه زودتر به چرخه تولید بازمی‌گردد. در شرایطی که نرخ تأمین مالی برای واحدهای تولیدی بالاست، حتی کاهش یک یا دو روز از زمان خواب کالا می‌تواند صرفه اقتصادی قابل توجهی ایجاد کند.

از سوی دیگر، مناطق ویژه اقتصادی دقیقاً با هدف کاهش همین اصطکاک‌های تجاری ایجاد شده‌اند. طبق قوانین این مناطق، گمرک موظف است در مبادی ورودی و خروجی مستقر باشد تا فرآیند صادرات، واردات و ترانزیت با حداقل تشریفات انجام شود. بنابراین ۲۴ ساعته شدن گمرک را می‌توان گامی در جهت تحقق واقعی فلسفه ایجاد مناطق ویژه اقتصادی دانست.

با این حال، کارشناسان معتقدند برای سنجش موفقیت این سیاست باید شاخص‌های عملکردی مشخصی منتشر شود. کاهش متوسط زمان ترخیص، افزایش تعداد اظهارنامه‌های پردازش شده، رشد حجم صادرات، کاهش هزینه انبارداری و افزایش رضایت فعالان اقتصادی، مهم‌ترین معیارهایی هستند که می‌توانند اثربخشی این تصمیم را اندازه‌گیری کنند.

در نهایت، اگرچه تغییر ساعت کاری گمرک شاید در مقایسه با اصلاحات بزرگ اقتصادی خبر کوچکی به نظر برسد، اما در ادبیات اقتصاد لجستیک، همین اصلاحات اجرایی معمولاً بیشترین اثر را بر رقابت‌پذیری تولید دارند. گمرک ۲۴ ساعته به تنهایی معجزه نمی‌کند، اما می‌تواند یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های زنجیره تجارت را حذف کند.

لجستیکی و اتصال این منطقه به کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، موقعیت انزلی را به عنوان مهم‌ترین دروازه دریایی ایران به بازار اوراسیا تقویت کرده است.

فعالان حمل‌ونقل دریایی معتقدند امروز زمان انتقال کالا از شمال ایران به بسیاری از بنادر روسیه نسبت به مسیرهای سنتی کوتاه‌تر شده و هزینه حمل نیز در برخی کالاها کاهش یافته است. همین مزیت موجب شده صادرکنندگان بیشتری مسیر خزر را برای صادرات انتخاب کنند.

در این میان، حضور بازرگانان چینی نیز قابل توجه است. اگرچه چین مستقیماً عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیست، اما بسیاری از شرکت‌های چینی از مسیر ایران و کریدور شمال-جنوب برای دسترسی به بازارهای روسیه و آسیای مرکزی استفاده می‌کنند. این موضوع موجب شده انزلی علاوه بر نقش بندری، به حلقه‌ای مهم در زنجیره ترانزیت منطقه تبدیل شود.

کارشناسان اقتصادی معتقدند مهم‌ترین مزیت امروز منطقه آزاد انزلی، نه صرفاً تجارت ایران و روسیه، بلکه قرار گرفتن در تقاطع سه جریان بزرگ اقتصادی یعنی چین، روسیه و کشورهای عضو اوراسیا است؛ مزیتی که در صورت تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل می‌تواند ارزش افزوده قابل توجهی برای اقتصاد کشور ایجاد کند.

البته چالش‌ها همچنان پابرجاست. محدودیت‌های بانکی، کمبود ناوگان دریایی، نوسانات ارزی و پیچیدگی‌های نقل‌وانتقال مالی همچنان از مهم‌ترین موانع توسعه تجارت محسوب می‌شوند. بسیاری از فعالان اقتصادی معتقدند اگر این موانع برطرف شود، دستیابی به هدف تجارت ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلاری میان ایران و روسیه دور از دسترس نخواهد بود.

آنچه امروز در انزلی مشاهده می‌شود، فاصله گرفتن تدریجی از مرحله گفت‌وگو و ورود به مرحله اجراست. هنوز نمی‌توان ادعا کرد اوراسیا به مهم‌ترین شریک تجاری ایران تبدیل شده است، اما شواهد میدانی، رشد آمار تجارت، افزایش رفت‌وآمد هیأت‌های اقتصادی، توسعه زیرساخت‌های بندری و حضور فعال‌تر شرکت‌های روسی و شرکای منطقه‌ای نشان می‌دهد این مسیر دیگر صرفاً یک شعار نیست.

واقعیت این است که اوراسیا، دست‌کم در انزلی، از پشت تریبون‌ها عبور کرده و آرام‌آرام روی اسکنه‌ها قابل مشاهده است؛ جایی که کانتینرها، کشتی‌ها و قراردادهای تجاری، بیش از هر سخنرانی، از آینده همکاری‌های اقتصادی منطقه خبر می‌دهند.