



سیستان؛ تجارت بدون توسعه پایدار

تهار سانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان



روزنامه الکترونیکی سه شنبه ۲۷ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۹۳ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

info@TejarteJahani.Com

18-08-2026

www.TejarteJahani.Com



ماهشهر زیر بار ریسک های پنهان

۲

پارسیان در انتظار ثمره سرمایه ها



۳

اینچه برون؛ فرصت زیر سایه تأخیر



۴

تجارت جهانی گزارش می کند

صادرات ۷,۷ میلیارد دلاری مناطق آزاد ترکیه در ۷ ماهه ۲۰۲۶

۳

تجارت جهانی گزارش می کند

انزلی در مسیر پول ساز خزر

۴



تجارت جهانی گزارش می دهد

هفت روستای منطقه آزاد انزلی در مسیر آب شرب پایدار

۲

بین الملل

اینچئون؛ بندری در آزمون تجارت

تجارت جهان اینچئون کره جنوبی در حالی با توسعه بندر، فرودگاه و زیرساخت های هوشمند به یکی از کره های مهم تجارت آسیا تبدیل شده که وابستگی این شهر به تجارت جهانی، در برابر جنگ ها، اختلالات حمل و نقل و تمرکز صادراتی، آسیب پذیری های تازه ای ایجاد کرده است.

اینچئون امروز دیگر صرفاً شهری در حاشیه سئول نیست؛ بلکه یکی از مهم ترین دروازه های تجاری کره جنوبی به جهان محسوب می شود. بندر اینچئون، فرودگاه بین المللی اینچئون و منطقه آزاد اقتصادی این شهر، سه ضلع مدلی هستند که کره جنوبی برای پیوند تولید داخلی با بازارهای جهانی ساخته است. با این حال، تحولات ماه های اخیر نشان می دهد این مدل، در کنار مزیت هایش، با ریسک های جدی نیز روبه روست.

یکی از مهم ترین تحولات، حرکت بندر اینچئون به سمت خودکارسازی کامل است. عملیات ساخت سازه های پایانه فاز ۱-۲ بندر جدید اینچئون در سال جاری آغاز شده و قرار است این پایانه در نیمه دوم ۲۰۲۸ به بهره برداری برسد. این پروژه به سرمایه گذاری حدود ۶۷۲.۷ میلیارد وون، ظرفیت سالانه ۱.۳۸ میلیون TEU ایجاد می کند و ظرفیت کانینتری کل بندر اینچئون را پس از بهره برداری به حدود ۴.۰۸ میلیون TEU می رساند.

مسئله اینجاست که توسعه زیرساخت به تنهایی تضمین کننده رشد پایدار تجارت نیست. جنگ و بحران های ژئوپلیتیکی اخیر نشان داده اند حتی بندر و مراکز لجستیکی پیشرفته نیز نمی توانند خود را از شوک های جهانی مصون نگه دارند. اختلال در مسیرهای دریایی خاورمیانه، تجارت خودروهای دست دوم کره جنوبی را نیز تحت فشار قرار داده و صادرکنندگان این کشور را به سمت یافتن بازارهای جدید سوق داده است.

در همین چارچوب، اینچئون به محل تلاش برای کاهش وابستگی صادرات خودروهای دست دوم کره به بازار خاورمیانه تبدیل شده است. طبق گزارش ها، حدود ۳ درصد صادرات خودروهای دست دوم کره به این منطقه اختصاص دارد و ارزش این صادرات در سال ۲۰۲۵ به رکورد ۸.۹ میلیارد دلار رسید. برگزاری نشست های تجاری در اینچئون با حضور خریداران از کشورهای مختلف، تلاشی برای تنوع بخشی به بازارهاست؛ اما همین اقدام نشان می دهد وابستگی به چند بازار محدود تا چه اندازه می تواند برای تجارت هزینه زا باشد. در بخش هوایی نیز اینچئون در سال ۲۰۲۶ رکورد مهمی ثبت کرده است. فرودگاه بین المللی این شهر در نیمه نخست سال با جابه جایی ۳۸.۳۹ میلیون مسافر بین المللی، در صدر فرودگاه های جهان از نظر ترافیک بین المللی قرار گرفت. البته بخشی از این رشد تحت تأثیر اختلالات ناشی از جنگ و انتقال بخشی از ترافیک هوایی از هاب های خاورمیانه به شرق آسیا بوده است.

به عبارت دیگر

ابزار لازم برای تبدیل شدن به یک متخصص حقوق تجارت

در پرونده های پیچیده تجاری بخشی از واقعیت را نمی بیند. اما شاید مهمترین ابزار، توانایی تحقیق باشد. قوانین تغییر می کنند، رویه های قضایی شکل می گیرند و مقررات اداری دائماً به روزسانی می شوند. بنابراین متخصص حقوق تجارت باید به پایگاه های قوانین، آرای دادگاه ها، مقررات دولتی، اسناد سازمان های بین المللی و منابع معتبر حقوقی دسترسی داشته باشد و بتواند میان منبع معتبر و انبوه اطلاعات کم ارزش اینترنتی تفاوت بگذارد. در کنار همه اینها، زبان انگلیسی حقوقی دیگر یک مزیت جانبی نیست. بخش بزرگی از قراردادهای بین المللی، رویه های داوری و منابع تخصصی به انگلیسی منتشر می شوند. در نهایت، ابزار اصلی، توانایی تجاری نه یک کتاب قطور، نه یک نرم افزار و نه حتی حافظه ای است که بتواند صدها ماده قانونی را حفظ کند. ابزار اصلی، توانایی دیدن رابطه میان قانون، پول و ریسک است. حقوق تجارت جایی است که این سه دائماً با یکدیگر مذاکره می کنند، و متخصص واقعی کسی است که بتواند پیش از دیگران بفهمد نتیجه این مذاکره چه خواهد بود. در کنار این مهارت ها، توانایی کار با داده و فناوری حقوقی نیز به یک ابزار ضروری تبدیل شده است. جست و جوی سریع در پایگاه های حقوقی، استفاده از نرم افزارهای مدیریت قرارداد، تحلیل اسناد و حتی آشنایی با ابزارهای هوش مصنوعی می تواند زمان پژوهش را به شکل چشم گیری کاهش دهد. اما فناوری نباید جای قضاوت حقوقی را بگیرد؛ ارزش متخصص در این است که بتواند میان اطلاعات پراکنده، مسئله واقعی را تشخیص دهد و برای آن راه حلی قابل دفاع پیدا کند.

شقایق محمدی

حقوقدان و تحلیلگر مسائل آزاد



تجارت جهان

وقتی بخشنامه ها صادرات را عقب می رانند

نمی تواند در برابر بحران ها انعطاف لازم را داشته باشد.

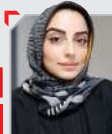
یکی از جدی ترین مشکلات، بی ثباتی مقررات است. دولت از یک سو برای توسعه صادرات برخی محدودیت ها را حذف می کند؛ برای نمونه، محدودیت صادرات ۲۱ کد تعرفه در حوزه کشاورزی و شیلات در ماه های اخیر لغو شد. اما از سوی دیگر، صادرکننده همچنان با تغییرات مکرر در سیاست های ارزی و تجاری روبه روست. تمدید مهلت رفع تعهد ارزی صادرکنندگان تا پایان آذر ۱۴۰۵، خود نشانه ای از پیچیدگی همین فرآیند است. اصل بازگشت ارز حاصل از صادرات برای اقتصاد کشور ضروری است، اما مسئله زمانی ایجاد می شود که سازوکار بازگشت ارز با واقعیت تجارت خارجی، زمان وصول مطالبات و شرایط بازارهای مقصد هماهنگ نباشد. صادرکننده برای حفظ مشتری خارجی به زمان و انعطاف نیاز دارد، نه تصمیم هایی که هر چند ماه یک بار تغییر کنند.

مشکل دیگر، ترکیب صادرات است. اگر توسعه صادرات صرفاً به افزایش وزن کالاهای خارج شده از مرز محدود شود، نمی توان آن را جهش صادراتی نامید. سازمان توسعه تجارت نیز اخیراً از تدوین نقشه راه جدید برای عبور از خام فروشی و حرکت به سمت صادرات کالاهای نهایی و دارای ارزش افزوده بالاتر خبر داده است.

این تغییر مسیر ضروری است. صادرات مواد خام ممکن است در کوتاه مدت ارزآوری داشته باشد، اما اشتغال، فناوری و قدرت چانه زنی محدودی برای اقتصاد ایجاد می کند. ایران باید به جای رقابت بر سر فروش ارزان مواد اولیه، سهم خود را از زنجیره ارزش جهانی افزایش دهد.

گندم نیک اقبال

دبیر تحریریه



تجارت جهان

توسعه صادرات در ایران همچنان میان شعارهای سیاست گذاران و واقعیت های سخت صادرکنندگان گرفتار است؛ در شرایطی که ارزش تجارت غیرنفتی کشور در چهار ماه نخست ۱۴۰۵ حدود ۳۰ درصد کاهش یافته، تداوم مقررات متغیر، مشکلات ارزی و ضعف زیرساخت های تجاری، مسیر حضور پایدار ایران در بازارهای جهانی را دشوارتر کرده است.

صادرات برای اقتصاد ایران دیگر یک انتخاب نیست؛ ضرورتی است که می تواند بخشی از فشار تحریم ها، محدودیت درآمد های نفتی و ناترازی ارزی را جبران کند. با این حال، فاصله میان اهمیت صادرات در سخنرانی ها و جایگاه واقعی آن در سیاست گذاری اقتصادی همچنان قابل توجه است. هر سال از «جهش صادرات» و «توسعه تجارت خارجی» سخن گفته می شود، اما صادرکننده در میدان عمل با مجموعه ای از مقررات متغیر، محدودیت های ارزی، مشکلات بانکی و هزینه های بالای حمل و نقل مواجه است.

تازه ترین نشانه این وضعیت، کاهش حدود ۳۰ درصدی ارزش تجارت غیرنفتی ایران در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵ است؛ اتفاقی که در پی جنگ و اختلال در مسیرهای حمل و نقل دریایی تشدید شده است. این اتفاق نشان می دهد صادرات ایران علاوه بر مشکلات ساختاری، در برابر شوک های سیاسی و امنیتی نیز آسیب پذیر است. اقتصادی که بخش مهمی از تجارت خارجی آن به چند مسیر و چند بازار محدود وابسته باشد،

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

هفت روستای منطقه آزاد انزلی در مسیر آب شرب پایدار

◀ **اثر دوم، جمعیتی است.**

روستا زمانی می‌تواند جمعیت خود را حفظ کند که حداقل‌های زندگی در آن فراهم باشد. آب، برق، گاز، راه و خدمات عمومی به صورت جداگانه عمل نمی‌کنند؛ آنها یک بسته زیرساختی هستند. فقدان هر یک از این عناصر می‌تواند انگیزه مهاجرت را افزایش دهد. بنابراین آبرسانی پایدار، به تنهایی مهاجرت معکوس ایجاد نمی‌کند، اما می‌تواند یکی از شروط ضروری برای ماندگاری جمعیت باشد. در روستاهای پیرامون انزلی، این مسئله با ظرفیت اقتصادی منطقه نیز پیوند می‌خورد. اگر زیرساخت‌های پایه بهبود یابد، امکان توسعه فعالیت‌های کشاورزی، دامداری، صنایع کوچک و خدمات محلی افزایش خواهد یافت. کشاورزان و دامداران به آب مطمئن نیاز دارند و صنایع کوچک فرآوری، بسته‌بندی و تولید مواد غذایی نیز بدون زیرساخت‌های پایه نمی‌توانند به شکل پایدار رشد کنند. گردشگری نیز در این میان یک فرصت مهم است. روستاهای اطراف انزلی از موقعیت طبیعی و جغرافیایی قابل توجهی برخوردارند و نزدیکی به تالاب انزلی و سواحل شمالی می‌تواند زمینه توسعه اقامتگاه‌های بوم‌گردی، رستوران‌های محلی و خدمات گردشگری را فراهم کند. اما گردشگری در مناطق روستایی تنها با منظره زیبا شکل نمی‌گیرد. آب سالم، بهداشت، دسترسی مناسب و خدمات عمومی حداقل‌هایی هستند که گردشگر امروز انتظار دارد.

از این زاویه، پروژه آبرسانی می‌تواند بخشی از یک زنجیره بزرگ‌تر باشد: آب پایدار، بهداشت بهتر را امکان‌پذیر می‌کند؛ زیرساخت بهتر، ماندگاری جمعیت را افزایش می‌دهد؛ جمعیت پایدار، تقاضای اقتصادی ایجاد می‌کند؛ و اقتصاد محلی قوی‌تر، ظرفیت گردشگری و اشتغال را بالا می‌برد.

اما اگر این زنجیره ناقص بماند، اثر پروژه نیز محدود خواهد شد. منطقه آزاد انزلی اکنون با یک انتخاب مدیریتی مهم روبه‌روست. توسعه متوازن به این معنا نیست که منابع از پروژه‌های اقتصادی گرفته و صرفاً به پروژه‌های اجتماعی اختصاص داده شود. معنای دقیق‌تر آن این است که زیرساخت عمومی به عنوان بخشی از زیرساخت توسعه اقتصادی دیده شود. روستایی که آب پایدار ندارد، نمی‌تواند به سادگی به مقصد گردشگری تبدیل شود؛ خانواری که با مشکل اساسی آب مواجه است، کمتر می‌تواند به ایجاد یک کسب‌وکار جدید فکر کند.

از همین رو، همکاری با شرکت آب و فاضلاب گیلان می‌تواند فراتر از یک توافق اجرایی باشد و به الگویی برای تقسیم مسئولیت میان سازمان‌های مناطق آزاد و دستگاه‌های خدمات‌رسان تبدیل شود.

تجارت جهان هفت روستای باغ‌محله، طالش‌محله، حاجی‌بکنده، امین‌آباد، خشک‌اسطبلخ، چونچنان و زیباکنار در محدوده منطقه آزاد انزلی، پس از سال‌ها دسترسی ناپایدار به آب شرب، اکنون در آستانه ورود به شبکه‌ای قرار گرفته‌اند که می‌تواند یکی از اساسی‌ترین زیرساخت‌های زندگی روزمره آنها را دگرگون کند. مصطفی طاعتی‌مقدم، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، اعلام کرده است که این سازمان برای مشارکت در اجرای شبکه آبرسانی این روستاها آمادگی کامل دارد و تأمین آب شرب را در شمار اولویت‌های زیرساختی خود قرار داده است.

اما اهمیت این خبر تنها در احداث چند کیلومتر خط انتقال یا نصب انشعاب‌های جدید خلاصه نمی‌شود. مسئله اصلی، آزمون توانایی یک منطقه آزاد برای تبدیل رشد اقتصادی به رفاه عمومی است؛ اینکه آیا نهادهای که مأموریت اصلی‌اش توسعه تجارت، سرمایه‌گذاری و زیرساخت‌های اقتصادی است، می‌تواند همزمان شکاف میان مناطق برخوردار و روستاهای پیرامونی را نیز کاهش دهد. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، ساکنان این هفت روستا تاکنون از دسترسی پایدار به آب شرب لوله‌کشی محروم بوده‌اند و بخش قابل توجهی از نیاز خود را از منابع سنتی، چاه‌های محلی یا تانکرهای آب تأمین کرده‌اند. چنین وضعیتی صرفاً یک مشکل خدماتی نیست. وقتی آب پایدار وجود نداشته باشد، کیفیت بهداشت خانوار، هزینه زندگی، امنیت سکونت و حتی تصمیم یک خانواده برای ماندن یا مهاجرت کردن تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

طاعتی‌مقدم پس از بازدید میدانی از روستاهای زیباکنار، باغ‌محله، پیرعلیده، امیربکنده، چپرپر، حاجی‌بکنده و طالش‌محله، از ضرورت ارتقای زیرساخت‌های عمومی در محدوده جدید منطقه آزاد سخن گفته است. این بازدید همچنین تصویری گسترده‌تر از برنامه عمرانی سازمان ارائه می‌کند؛ برنامه‌ای که تنها به آب محدود نیست و آسفالت معابر، روشنایی عمومی و توسعه فضاهای فرهنگی و مذهبی را نیز دربر می‌گیرد.

این تغییر رویکرد تا حد زیادی با واقعیت جدید منطقه آزاد انزلی مرتبط است. با الحاق ۲۰ روستا به محدوده منطقه، مرزهای مسئولیت این سازمان عملاً از محدوده‌های تجاری و صنعتی فراتر رفته و اکنون بخش بزرگ‌تری از جمعیت روستایی را نیز دربر می‌گیرد. به همین دلیل، پرسش دیگر فقط این نیست که منطقه آزاد چه میزان سرمایه جذب می‌کند یا چه پروژه تجاری جدیدی افتتاح می‌شود؛ پرسش مهم‌تر این است که این توسعه چگونه در زندگی ساکنان مناطق پیرامونی دیده خواهد شد. در این چارچوب، آب شرب شاید مهم‌ترین شاخص باشد. آسفالت یک خیابان می‌تواند رفت‌وآمد را آسان‌تر کند و روشنایی یک معبر امنیت را افزایش دهد، اما آب پایدار مستقیماً سلامت، بهداشت و استمرار زندگی در یک سکونتگاه ارتباط دارد. به همین دلیل تصمیم سازمان منطقه آزاد انزلی برای قرار دادن آبرسانی در صدر برنامه‌های عمرانی، اگر به مرحله اجرا برسد، می‌تواند از نظر اجتماعی اهمیت بیشتری از یک پروژه عمرانی معمولی داشته باشد.

گزارش کوتاه

سیستان؛ تجارت بدون توسعه پایدار



تبدیل شده است.

توسعه‌ای که تجارت را بدون حل همزمان بحران آب دنبال کند، با خطر توسعه‌ای نامتوازن روبه‌رو خواهد بود. مسئولان استان از ظرفیت مرزهای رسمی برای تبدیل سیستان و بلوچستان به محور تجارت منطقه‌ای سخن می‌گویند و حتی برای رونق تجارت کافی نیست. برکراسی، ضعف هماهنگی دستگاه‌ها، مشکلات زیرساختی و محدودیت‌های مبادلاتی همچنان می‌تواند سرعت تجارت رسمی را کاهش دهد.

در سوی دیگر، سیستان با بحرانی مواجه است که نمی‌توان آن را پشت آمار تجارت و پروژه‌های مرزی پنهان کرد. طبق تازه‌ترین اظهارات آبنای استان، ۹۴ درصد وسعت سیستان و بلوچستان درگیر خشکسالی است و پروژه‌های آبرسانی همچنان در حال اجراست. در منطقه سیستان، آب فقط یک مسئله محیط‌زیستی نیست؛ مستقیماً با کشاورزی، اشتغال، مهاجرت و معیشت مردم ارتباط دارد. بنابراین هر برنامه

تازه‌ترین برنامه‌های توسعه‌ای، همزمان با وعده رونق تجارت مرزی، با بحران آب، خشکسالی و ضعف زیرساخت‌ها دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ شکافی که نشان می‌دهد ظرفیت‌های منطقه هنوز به توسعه واقعی تبدیل نشده‌اند. سیستان و بلوچستان بار دیگر در مرکز وعده‌های توسعه‌ای قرار گرفته است؛ از فعال‌تر شدن مرزها و گسترش تجارت با پاکستان و افغانستان تا تلاش برای تقویت دیپلماسی اقتصادی. تازه‌ترین اظهارات مسئولان استان نیز بر عبور از نگاه صرفاً امنیتی و حرکت به سمت توسعه و تعامل اقتصادی با همسایگان تأکید دارد.

اما مسئله اینجاست که سیستان سال‌هاست با همین ادبیات درباره آینده اقتصادی خود مواجه است. مرزهای طولانی، دسترسی به بازارهای پاکستان و افغانستان، بندر چابهار و ظرفیت‌های معدنی و ترانزیتی، همگی روی کاغذ مزیت‌های بزرگی هستند؛ با این حال بخش قابل توجهی از این ظرفیت‌ها هنوز نتوانسته‌اند اثر محسوسی بر زندگی و معیشت مردم بگذارند.

یکی از تازه‌ترین تحولات، ورود توافق ۲۴ ساعته شدن مرز ریمدان به مرحله اجرایی است؛ اقدامی که می‌تواند زمان تردد و مبادلات تجاری را افزایش دهد و جایگاه این گذرگاه را در تجارت ایران و پاکستان تقویت کند. همچنین ریمدان در سال‌های اخیر از یک بازارچه محلی به گذرگاهی با ظرفیت گسترده‌تر تجاری

گزارش کوتاه

ماهشهر زیر بار ریسک‌های پنهان



تجارت جهان پتروشیمی ماهشهر در حالی همچنان یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی و صادراتی کشور است که فشارهای امنیتی، مشکلات نیروی انسانی و ضرورت بازسازی زیرساخت‌ها، نشان می‌دهد تداوم تولید بدون اصلاحات عمیق، بیش از گذشته شکننده شده است.

ماهشهر سال‌هاست یکی از ستون‌های اصلی صنعت پتروشیمی ایران به شمار می‌رود؛ منطقه‌ای که بخش قابل توجهی از ظرفیت تولید پتروشیمی کشور را در خود جای داده و نقش مهمی در تأمین خوراک صنایع پایین‌دستی، صادرات و درآمد ارزی دارد. با این حال، اخبار هفته‌ها و ماه‌های اخیر نشان می‌دهد این قطب صنعتی با مجموعه‌ای از چالش‌های هم‌زمان روبه‌روست؛ چالش‌هایی که نمی‌توان همه آنها را به شرایط جنگی نسبت داد. در جریان حملات اخیر، برخی واحدهای پتروشیمی منطقه ماهشهر نیز هدف قرار گرفتند و درباره آسیب به پتروشیمی کارون گزارش‌هایی منتشر شد. این اتفاق یک واقعیت مهم را برجسته کرد: تمرکز حجم بالایی از ظرفیت صنعتی در یک منطقه، در کنار مزیت‌های اقتصادی، ریسک‌های امنیتی و زیرساختی را نیز افزایش می‌دهد. اما مسئله ماهشهر فقط تأسیسات و تولید نیست. تازه‌ترین خبرها از منطقه نشان می‌دهد کارکنان قراردادی و شرکتی شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی بندر ماهشهر نسبت به حذف یا کاهش برخی مزایا و پرداختی‌ها اعتراض دارند و خواستار بازگشت اضافه‌کاری، پاداش و مزایای

تولیدی قابل توجهی داشته‌اند. پتروشیمی بندرامام، برای نمونه، اعلام کرده تولید آن از پنج میلیون تن عبور کرده و سود خالص شرکت نیز افزایش چشمگیری داشته است. این ارقام نشان می‌دهد ظرفیت اقتصادی ماهشهر همچنان بالاست؛ اما پرسش اصلی این است که چه میزان از این ارزش‌آفرینی به توسعه پایدار منطقه و بهبود شرایط نیروی انسانی بازمی‌گردد. ماهشهر دیگر نمی‌تواند صرفاً با آمار تولید و صادرات ارزیابی شود. اگر قرار است این منطقه همچنان موتور پتروشیمی کشور باشد، باید هم‌زمان برای امنیت زیرساخت‌ها، کاهش آسیب‌پذیری، ارتقای فناوری، حمایت از نیروی انسانی و توسعه زنجیره پایین‌دستی برنامه داشت. تکیه بر ظرفیت‌های موجود، بدون ترمیم نقاط ضعف، ممکن است در بلندمدت، آمار تولید را حفظ کند، اما در بلندمدت، ریسک‌های بزرگ‌تری برای یکی از مهم‌ترین قطب‌های صنعتی کشور ایجاد خواهد کرد.

مناسبتی شده‌اند. این موضوع را نمی‌توان صرفاً یک اختلاف اداری دانست. صنعت پتروشیمی صنعتی پیچیده و پرهزینه است که استمرار تولید آن به نیروی انسانی متخصص، باانگیزه و دارای امنیت شغلی وابسته است. در چنین شرایطی، فشار بر معیشت کارکنان و گسترش فاصله میان نیروهای رسمی، قراردادی و پیمانکاری می‌تواند در بلندمدت هزینه‌ای بیشتر از رقم صرفه‌جویی شده به صنعت تحمیل کند. از سوی دیگر، بازگشت به شرایط عادی نباید تنها به معنای روشن شدن دوباره واحدهای تولیدی باشد. پس از آسیب‌های امنیتی، موضوع ایمنی، پدافند غیرعامل، تأمین تجهیزات و استمرار زنجیره خوراک و صادرات باید در اولویت قرار گیرد. تجربه ماهشهر نشان داده است که آسیب به یک واحد می‌تواند زنجیره‌ای از تولید، انبارش، انتقال و صادرات را تحت تأثیر قرار دهد. در همین حال، برخی شرکت‌های بزرگ منطقه در ماه‌های اخیر عملکرد مالی و

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

صادرات ۷,۷ میلیارد دلاری مناطق آزاد ترکیه

در ۷ ماهه ۲۰۲۶



فاطمه انصاری
دکترای اقتصاد و روزنامه‌نگار

تجارت جهان

در روزهایی که بسیاری از اقتصادهای نوظهور هنوز با نوسان‌های زنجیره تأمین و فشارهای تورمی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، ترکیه از گوشه‌ای کمتر دیده‌شده اما استراتژیک از اقتصاد خود خبر داد. بر اساس داده‌های وزارت تجارت که سازمان سرمایه‌گذاری ترکیه امروز (۱۷ اوت ۲۰۲۶) بار دیگر برجسته کرد، ۱۹ منطقه آزاد این کشور در هفت ماه نخست سال جاری ۷.۷ میلیارد دلار صادرات ثبت کرده‌اند؛ رقمی که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶.۹ درصد رشد کرده و بالاترین سطح تاریخی برای دوره ژانویه تا ژوئیه به شمار می‌رود.

این عدد به خودی خود چشمگیر است، اما آنچه آن را مهم‌تر می‌کند، ترکیب و جهتیگری آن است. ۵۷.۴ درصد از این صادرات مربوط به محصولات با فناوری متوسط - بالا و بالا بوده است؛ سهمی که نشان می‌دهد مناطق آزاد ترکیه دیگر فقط محل مونتاژ یا تجارت مجدد نیستند. سهم فناوری متوسط - بالا به ۵۰.۴ درصد و فناوری بالا به ۷ درصد رسیده است. این تغییر، هرچند تدریجی، با اهداف بلندمدت آنکارا برای افزایش ارزش افزوده صادرات همخوانی دارد. نگاهی دقیق‌تر به عملکرد مناطق نشان می‌دهد که رشد یکنواخت نبوده است. منطقه آزاد اژه با ۱.۹۶۳ میلیارد دلار صادرات، معادل ۲۵.۵ درصد کل صادرات مناطق آزاد را به خود اختصاص داده و نسبت به سال قبل ۷.۲ درصد رشد کرده است. حجم تجارت این منطقه

(شامل مبادلات داخلی و خارجی) به ۳.۷۳ میلیارد دلار رسیده که ۲۲ درصد کل تجارت مناطق آزاد را تشکیل می‌دهد. منطقه آزاد بورسانیز با رشد چشمگیر ۳۲.۷ درصدی به ۱.۲۰۵ میلیارد دلار رسیده است؛ عملکردی که عمدتاً به صنایع قطعه‌سازی خودرو و زنجیره تأمین مرتبط نسبت داده می‌شود. آنتالیا در ژوئیه جهش ۲۲۷.۲ درصدی را تجربه کرد و صادرات هفت ماهه‌اش با ۴۰.۲ درصد رشد به ۴۴۷ میلیون دلار رسید. منطقه آزاد آدانا-یومورتالیک هم ۳۲.۳ درصد رشد داشت و به ۳۴۱ میلیون دلار رسید. دستکم شش منطقه رشد دو رقمی بالای ۱۰ درصد ثبت کرده‌اند.

نسبت پوشش صادرات به واردات

نسبت پوشش صادرات به واردات در این دوره به ۱۶۰.۹ درصد رسیده و در ژوئیه نیز در سطح ۱۵۲.۵ درصد باقی مانده است. این ارقام نشان‌دهنده ساختار خالص صادرکننده مناطق آزاد است. سهم صادرات از کل فروشها نیز به ۷۶.۸ درصد رسیده؛ بالاترین سطح هفت ماهه در تاریخ این مناطق. در ژوئیه، صادرات ماهانه مناطق آزاد با رشد ۱۱.۳ درصدی به ۱.۱۵۲ میلیارد دلار رسید و برای چندمین ماه متوالی بالای یک میلیارد دلار ماند.

در حال حاضر ۱,۹۳۴ شرکت در این ۱۹ منطقه فعالیت می‌کنند که ۴۷۴ مورد آنها دارای سرمایه خارجی هستند. این شرکتها مستقیماً ۸۷,۶۵۵ نفر را مشغول به کار کرده‌اند. از ۲,۷۹۵ مجوز فعالیت صادرشده، ۲,۰۹۷ مورد به شرکت‌های داخلی و ۶۹۸ مورد به شرکت‌های خارجی تعلق گرفته است. نکته قابل توجه، افزایش سهم مجوزهای

گزارش کوتاه

پارسیان در انتظار ثمره سرمایه‌ها



تجارت جهان

منطقه ویژه اقتصادی پارسیان در حالی با تزریق هزاران میلیارد تومان اعتبار و توسعه بندر، خود را برای تبدیل شدن به یکی از قطب‌های صنعتی جنوب کشور آماده می‌کند که همچنان فاصله میان وعده‌های بزرگ توسعه‌ای و آثار ملموس آن بر اقتصاد و زندگی مردم منطقه، محل پرسش است.

منطقه ویژه اقتصادی صنایع انرژی‌بر پارسیان بار دیگر در کانون اخبار اقتصادی هرمزگان قرار گرفته است؛ منطقه‌ای که قرار است با تکیه بر صنایع انرژی‌بر، بندر تخصصی و جذب سرمایه‌گذاری، بخشی از بار توسعه صنعتی کشور را بر دوش بکشد. تازه‌ترین گزارش‌ها از اختصاص ۵.۵ هزار میلیارد تومان برای تکمیل زیرساخت‌های این منطقه حکایت دارد؛ رقمی که نشان می‌دهد هنوز بخش قابل توجهی از مسیر توسعه پارسیان به زیرساخت‌های پایه گره خورده است.

مسئله اصلی اینجاست که منطقه‌ای با این حجم از ظرفیت صنعتی، هنوز برای رسیدن به نقطه‌ای که بتواند سرمایه‌گذاری‌های بزرگ را به تولید پایدار تبدیل کند، نیازمند تزریق اعتبارات سنگین است. مقام‌های منطقه از تلاش برای جبران عقب‌ماندگی چندین ساله سخن گفته‌اند؛ اعترافی که خود نشان می‌دهد فاصله میان طراحی این منطقه و اجرای واقعی زیرساخت‌ها کم نبوده است.

در بخش بندری البته نشانه‌هایی از حرکت دیده می‌شود. در تیرماه، برای نخستین بار ۴۴۰۰ تن بلوک آند در بندر منطقه ویژه پارسیان تخلیه شد؛ اقدامی که می‌تواند هزینه و مسافت حمل مواد اولیه برای صنایع منطقه را کاهش دهد. همچنین گزارش‌های جدید از آغاز بازگیری محموله‌های فولادی در اسکله این منطقه خبر می‌دهند.

اما چند عملیات موفق بندری نباید با تکمیل زنجیره توسعه اشتباه گرفته شود. بندر زمانی مزیت اقتصادی واقعی ایجاد می‌کند که به شبکه‌ای از تولید، لجستیک، سرمایه‌گذاری و بازار متصل باشد؛ در غیر این صورت، ظرفیت بندری نیز ممکن است به یک دارایی کم‌استفاده تبدیل شود.

از سوی دیگر، جذب سرمایه‌گذار و اجرای پروژه‌های صنعتی زمانی برای پارسیان ارزش اقتصادی دارد که نتیجه آن در اشتغال، درآمد محلی، رونق کسب و کارها و افزایش سهم منطقه از زنجیره ارزش دیده شود. انتقاد اخیر نماینده غرب هرمزگان نیز دقیقاً بر همین مسئله متمرکز است؛ اینکه منطقه ویژه پارسیان نباید صرفاً محل رزومه‌سازی باشد، بلکه باید اشتغال و سرمایه‌یجاد کند و بخشی از بار اقتصادی کشور را بر عهده بگیرد.

این مطالبه از آن جهت مهم است که توسعه صنعتی اگر صرفاً در قالب احداث کارخانه، اسکله و پروژه‌های عمرانی تعریف

شود، الزاماً به توسعه منطقه‌ای منجر نمی‌شود. مردم محلی باید سهم مشخصی از فرصت‌های شغلی و اقتصادی داشته باشند و ارتباط میان صنایع بزرگ و اقتصاد شهرستان تقویت شود. موضوع دیگری که نمی‌توان در مسیر توسعه پارسیان نادیده گرفت، محیط زیست است. مدیران منطقه اخیراً بر راه‌اندازی مرکز پایش آنلاین آلاینده‌گی و رعایت الزامات زیست محیطی تأکید کرده‌اند.

این اقدام مثبت است، اما نظارت زیست محیطی نباید پس از توسعه صنعتی معنا پیدا کند. منطقه‌ای که قرار است میزبان صنایع انرژی‌بر باشد، باید پیش از گسترش فعالیت‌ها، ظرفیت اکولوژیک، منابع آب، آلودگی هوا و اثرات صنعتی بر جوامع محلی را به صورت شفاف ارزیابی کند.

پارسیان امروز بیش از آنکه به وعده تازه نیاز داشته باشد، به سنجش نتیجه وعده‌های قبلی نیاز دارد. اعتبار ۵.۵ هزار میلیارد تومانی، توسعه بندر و ورود محموله‌های صنعتی می‌توانند نشانه‌های امیدوارکننده‌ای باشند، اما معیار اصلی موفقیت، میزان تولید واقعی، سرمایه‌گذاری محقق‌شده، اشتغال پایدار و سهم مردم منطقه از این توسعه است. اگر این شاخص‌ها شفاف اعلام نشوند، پارسیان همچنان میان «قطب صنعتی آینده» و «منطقه‌ای در انتظار توسعه» معلق خواهد ماند.

گزارش کوتاه

صنعت بزرگ، زیرساخت کوچک لامرد



تجارت جهان

لامرد در حالی به عنوان یکی از قطب‌های آینده صنایع انرژی‌بر کشور معرفی می‌شود که تازه‌ترین اخبار این منطقه نشان می‌دهد بخش مهمی از مسیر توسعه همچنان به تکمیل آب، برق، گاز و سایر زیرساخت‌ها گره خورده است؛ مسئله‌ای که می‌تواند هزینه فرصت سرمایه‌گذاری‌های بزرگ را افزایش دهد.

لامرد در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری در ادبیات توسعه صنعتی کشور مطرح شده است؛ منطقه‌ای که قرار است میزبان صنایع بزرگ انرژی‌بر، پتروشیمی، آلومینیوم و سایر زنجیره‌های صنعتی باشد. با این حال، فاصله میان تصویری که از آینده صنعتی لامرد ترسیم می‌شود و وضعیت زیرساخت‌های آن همچنان قابل توجه است. تازه‌ترین خبرها نیز بیش از آنکه از پایان مشکلات حکایت داشته باشد، بر ضرورت جبران عقب‌ماندگی‌ها تأکید دارد.

در روزهای اخیر، مدیریت منطقه ویژه اقتصادی لامرد از پایش پروژه‌های زیرساختی و ضرورت تسریع در اجرای آنها خبر داده است. در این بررسی، پروژه‌های آبرسانی، گازرسانی، مخازن ذخیره آب، ایستگاه پمپاژ، روشنایی، ساختمان‌های گرمکری و همچنین زیرساخت‌های مورد نیاز نیروگاه سیکل ترکیبی ۱۸۰ مگاواتی مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند. نکته قابل تأمل آن است که خود مدیریت منطقه

نیز بر وجود عقب‌ماندگی احتمالی برخی پروژه‌ها و ضرورت جبران آن تأکید کرده است.

این موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بدانیم لامرد پیش از این نیز شاهد سرمایه‌گذاری سنگین برای توسعه زیرساخت‌ها بوده است. بر اساس گزارش‌های رسمی، سال گذشته حدود یک هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان منابع برای پروژه‌های عمرانی و زیرساختی منطقه اختصاص یافت و ۱۱ پروژه با ارزش بیش از ۲ هزار میلیارد تومان به بهره‌برداری رسید. همچنین اعلام شده ۱۲ پروژه دیگر با اعتبار بیش از ۳.۵ هزار میلیارد تومان تا پایان سال ۱۴۰۵ به بهره‌برداری خواهد رسید.

اما پرسش اصلی اینجاست؛ چرا منطقه‌ای که سال‌هاست با عنوان قطب صنعتی جنوب کشور معرفی می‌شود، هنوز باید برای تأمین ابتدایی‌ترین نیازهای صنایع خود، پروژه‌های زیرساختی را یکی پس از دیگری تکمیل کند؟

شاید روشن‌ترین نمونه این چالش باشد. در مردادماه، قرارداد اجرای دومین پروژه زیرساختی مرتبط با آب شیرین‌کن لامرد با اعتبار بیش از ۵۵۸ میلیارد ریال ابلاغ شد. هدف این پروژه، تکمیل زیرساخت‌های پشتیبان و آماده‌سازی الزامات توسعه آب شیرین‌کن عنوان شده است.

با اقتصادهای پیشرفته‌تر منطقه وجود دارد. برای ناظران خارجی، این اعداد دو پیام دارند. اول اینکه مناطق آزاد ترکیه همچنان یکی از نقاط نسبتاً پایدار برای تولید و صادرات در منطقه محسوب می‌شوند. دوم اینکه موفقیت آنها بیش از آنکه به مشوق‌های مالیاتی صرف وابسته باشد، به توانایی ادغام در زنجیره‌های ارزش جهانی و حرکت به سمت محصولات پیچیده‌تر گره خورده است. ۷.۷ میلیارد دلار صادرات در هفت ماه، نقطه پایانی نیست؛ بلکه نشانه‌ای است از اینکه این مناطق در حال بازتعریف نقش خود هستند. اینکه این مسیر تا چه حد پایدار بماند، به سیاست‌های کلان اقتصادی، دسترسی به بازارهای خارجی و توانایی جذب سرمایه‌گذاری باکیفیت در ماه‌ها و سال‌های آینده بستگی خواهد داشت.

تجارت جهانی گزارش می کند

انزلی در مسیر پول ساز خزر



بندر کاسپین؛ موتور تازه تجارت شمال

تجارت جهان بندرانزلی در ماه های اخیر بیش از گذشته در کانون تحولات تجاری و ترانزیتی شمال کشور قرار گرفته است؛ رشد تردد کشتی ها در بندر کاسپین، تقویت پیوند ریلی و دریایی و افزایش همکاری های اقتصادی با کشورهای اوراسیا، نشانه هایی از حرکت این منطقه به سمت ایفای نقشی بزرگ تر در تجارت خارجی ایران است.

انزلی سال ها یکی از مهم ترین نام ها در اقتصاد دریایی ایران بود، اما اکنون به نظر می رسد نقش این منطقه در حال ورود به مرحله ای تازه است. توسعه بندر کاسپین و تمرکز بر کریدور شمال ـ جنوب، فرصت تازه ای ایجاد کرده تا گیلان از یک مقصد گردشگری و تجاری داخلی، به یکی از حلقه های مهم زنجیره تجارت منطقه ای تبدیل شود.

بر اساس تازه ترین گزارش های منتشرشده، در سه ماه نخست سال ۱۴۰۵، تعداد ۱۰۵ فروند کشتی در بندر کاسپین پهلو گرفته اند که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۵ درصد افزایش داشته است. همچنین تعداد کشتی های صادراتی ۴۲ درصد و کشتی های وارداتی ۳۰ درصد رشد کرده است. این ارقام، اگرچه هنوز برای قضاوت درباره یک تحول پایدار کافی نیست، اما نشان می دهد ظرفیت های بندری انزلی در حال فعال تر شدن است.

اهمیت این روند زمانی بیشتر می شود که بندر کاسپین را در چارچوب رقابت کریدورهای منطقه ای ببینیم. ایران برای افزایش سهم خود از تجارت اوراسیا، بیش از هر زمان دیگری به مسیرهایی نیاز دارد که بتوانند کالا را سریع تر و کم هزینه تر میان بنادر جنوبی، دریای خزر و کشورهای شمالی جابه جا کنند. انزلی در چنین معادله ای یک موقعیت جغرافیایی معمولی نیست؛ بلکه می تواند حلقه اتصال شمال و جنوب کشور باشد.

ریل، حلقه تکمیل کننده بندر

یکی از مهم ترین نقاط قوت انزلی، امکان ترکیب حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده ای است. مزیت بندر زمانی به ارزش اقتصادی واقعی تبدیل می شود که کالای پس از تخلیه از کشتی، بدون توقف های طولانی و هزینه های اضافی به شبکه ریلی و جاده ای منتقل شود. در همین مسیر، توسعه زیرساخت های حمل و نقل و اتصال بندر کاسپین به شبکه ریلی، اهمیت ویژه ای دارد. هدف اصلی چنین پروژه هایی، کاهش زمان و هزینه انتقال کالا و فراهم کردن امکان حمل

یکسره محموله هاست؛ موضوعی که برای رقابت ایران با مسیرهای رقیب در منطقه حیاتی خواهد بود.

در ماه های گذشته همچنین از ورود نخستین محموله سوخت روسیه به بندر کاسپین و انتقال آن از طریق خط آهن به افغانستان خبر داده شد. این اتفاق، فارغ از حجم محدود محموله، از منظر ایجاد مسیرهای جدید ترانزیتی اهمیت دارد؛ زیرا نشان می دهد ظرفیت بندر می تواند فراتر از تجارت با کشورهای حاشیه خزر مورد استفاده قرار گیرد.

اوراسیا؛ بازار بزرگ پیش روی انزلی

یکی دیگر از فرصت های مهم انزلی، ارتباط با بازار کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیاست. در نشست های اقتصادی اخیر در منطقه آزاد انزلی، بر ظرفیت دریای کاسپین برای اتصال ایران به

گزارش کوتاه

مهران؛ مرز پر ظرفیت، شهر کم بر خوردار



تجارت جهان مهران بار دیگر با میزبانی میلیون ها زائر، اهمیت راهبردی خود را نشان داد، اما مداوم مشکلات زیرساختی و فشار گرما بر خدمات شهری نشان می دهد ظرفیت های این شهرستان هنوز متناسب با جایگاه اقتصادی و مرزی آن توسعه نیافته است.

مهران در روزهای اخیر بار دیگر در مرکز توجه قرار گرفته است؛ شهرستانی که مهم ترین گذرگاه زمینی ایران به عراق محسوب می شود و در ایام اربعین بخش بزرگی از تردد زائران را به خود اختصاص می دهد. طبق اعلام مسئولان، بیش از ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تردد از مرز مهران تا پایان روز اربعین ثبت شده و بیش از یک میلیون و ۱۶۷ هزار زائر نیز از این مرز وارد کشور شده اند.

با این حال، اهمیت مهران تنها به چند هفته اربعین محدود نمی شود. این شهرستان در تمام طول سال ظرفیت تبدیل شدن به یک محور مهم تجاری و ترانزیتی را دارد؛ ظرفیتی که هنوز فاصله محسوسی با بهره برداری کامل دارد. تمرکز امکانات و توجه مدیریتی بر دوره های اوج سفر، در حالی که نیازهای توسعه ای شهر

دائمی است، یکی از چالش هایی است که باید جدی تر مورد توجه قرار گیرد.

افزایش حجم تردد در مرز مهران، بدون توسعه همزمان شبکه حمل و نقل، خدمات شهری، اقامت، درمان و امکانات رفاهی، می تواند فشار زیادی بر شهرستان وارد کند. در شرایطی که میلیون ها نفر از یک نقطه مرزی عبور می کنند، انتظار می رود بخشی از درآمد و منافع اقتصادی این تردد نیز به توسعه پایدار خود شهرستان بازگردد.

از سوی دیگر، گرمای شدید نیز در روزهای اخیر به یکی از چالش های جدی مهران تبدیل شده است. استاندارد ایلام به دلیل تداوم موج گرما، ساعات کاری ادارات مهران و دهلران را کاهش داده و در ادامه، تعطیلی ادارات این شهرستان ها را اعلام کرده است. این اتفاق تنها یک مسئله اداری نیست؛ بلکه نشانه ای از فشار اقلیمی بر زیرساخت های منطقه است. وقتی گرمای شدید همزمان با افزایش تردد و مصرف آب و برق رخ می دهد، ضعف زیرساخت ها بیشتر خود را نشان می دهد.

گزارش کوتاه

اینچه برون؛ فرصت زیر سایه تأخیر



از این مسیر وجود دارد و مسئله اصلی، نبود بازار یا موقعیت جغرافیایی نیست؛ بلکه فراهم کردن زیرساخت متناسب با این تقاضاست.

در بخش ریلی نیز موضوع افزایش ظرفیت اینچه برون مورد توجه قرار گرفته و در هفته های اخیر وضعیت ظرفیت های ریلی این منطقه با حضور مدیرعامل راه آهن بررسی شده است. هم زمان، پروژه محور گنبدکاووس ـ اینچه برون نیز همچنان در حال پیگیری و بررسی موانع اجرایی است. استمرار این پیگیری ها نشان می دهد بخش مهمی از زنجیره حمل و نقل هنوز با رسیدن به نقطه مطلوب فاصله دارد.

از سوی دیگر، آمارهای تجاری نیز تصویری امیدوارکننده ارائه می کنند. صادرات گلستان در سه ماهه نخست سال به ۲۴ کشور ادامه داشته و مسئولان استانی اینچه برون را یکی از پیشران های سرمایه گذاری و تجارت منطقه می دانند. همچنین گزارش هایی از افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در منطقه منتشر شده است.

اما مسئله اینجاست که افزایش چند شاخص، به تنهایی به معنای توسعه پایدار نیست. منطقه ای که قرار است در مسیر

تجارت جهان رشد تجارت و تردد ناوگان در مرز اینچه برون، ظرفیت این منطقه برای تبدیل شدن به محور ترانزیت شمال کشور را نشان می دهد؛ اما کندی زیرساخت ها و فاصله میان وعده های توسعه ای و اجرای پروژه ها همچنان مهم ترین مانع استفاده کامل از این ظرفیت است.

اینچه برون در سال های اخیر بارها به عنوان یکی از مهم ترین دروازه های تجاری ایران به آسیای مرکزی معرفی شده است؛ منطقه ای که قرار گرفتن آن در مسیر ارتباطی ایران با ترکمنستان و قزاقستان، می تواند گلستان را از یک استان صرفاً مصرف کننده به یکی از کانون های تجارت و ترانزیت کشور تبدیل کند. با این حال، آنچه امروز بیش از ظرفیت های بالقوه اهمیت دارد، سرعت تبدیل این ظرفیت ها به زیرساخت و درآمد واقعی است.

آخرین گزارش ها از افزایش فعالیت های تجاری در این منطقه حکایت دارد. طبق اعلام رسانه ملی، تردد ناوگان خارجی از مرز اینچه برون در هفت ماهه سال جاری ۴۸ درصد افزایش داشته و رشد خروج ناوگان خارجی نیز به ۷۷ درصد رسیده است. این ارقام نشان می دهد تقاضا برای استفاده

فرصت گردشگری در کنار تجارت اقتصاد انزلی البته فقط به بندر و تجارت محدود نمی شود. موقعیت ساحلی، جاذبه های طبیعی و ظرفیت های گردشگری منطقه آزاد می تواند در کنار فعالیت های تجاری، یک اقتصاد چندلایه ایجاد کند.

وجود مراکز تفریحی، ساحلی و تجاری در منطقه آزاد، ظرفیت قابل توجهی برای جذب گردشگر داخلی و خارجی فراهم کرده است. با این حال، مزیت گردشگری زمانی می تواند اثر اقتصادی پایدار ایجاد کند که از قالب سفرهای فصلی و کوتاه مدت خارج شود و به توسعه اقامت، خدمات، رویداد های تجاری و گردشگری دریایی منجر شود. از این منظر، انزلی می تواند همزمان یک مقصد گردشگری و یک مقصد تجاری باشد؛ ترکیبی که در صورت برنامه ریزی مناسب، درآمد بیشتری برای بخش خصوصی و جامعه محلی ایجاد خواهد کرد.

انزلی در آستانه یک انتخاب

روندهای جدید نشان می دهد که انزلی فرصت کم نظیری برای افزایش وزن خود در اقتصاد ایران دارد. رشد تردد کشتی ها، توسعه بندر کاسپین، ظرفیت کریدور شمال ـ جنوب و دسترسی به بازارهای اوراسیا، مجموعه ای از مزیت هایی است که کمتر شهری در شمال کشور به صورت همزمان در اختیار دارد.

با این حال، تبدیل این ظرفیت ها به رشد اقتصادی پایدار نیازمند عبور از نگاه پروژه ای است. ساخت بندر یا ایجاد خط ریلی به تنهایی تجارت را متحول نمی کند. آنچه اهمیت دارد، هماهنگی میان بندر، راه آهن، گمرک، شبکه جاده ای، مناطق صنعتی، بانک ها و فعالان

بخش خصوصی است. اگر زمان ترخیص کالا طولانی باشد، اگر هزینه حمل بالا بماند یا اگر صادرکننده برای عبور از چندین فرآیند اداری مجبور به صرف زمان و هزینه شود، مزیت جغرافیایی انزلی به تنهایی کافی نخواهد بود. اکنون فرصت آن رسیده که انزلی از «ظرفیت بالقوه» به «مزیت بالفعل» تبدیل شود. افزایش تردد کشتی ها و فعال تر شدن مسیرهای تجاری، علامت مثبتی برای آینده منطقه است؛ اما مرحله مهم تر، تثبیت این رشد و تبدیل آن به اشتغال، سرمایه گذاری، صادرات و درآمد پایدار برای مردم گیلان است. انزلی امروز بیش از گذشته در مسیر تجارت منطقه ای قرار گرفته است. اگر زیرساخت های موجود با سیاست های هوشمندانه صادراتی و لجستیکی همراه شوند، این شهر می تواند نه فقط دروازه شمال ایران، بلکه یکی از گره های مهم اتصال اقتصاد ایران به اوراسیا باشد.