



شلمچه؛
قانون
سرمایه‌گذاری

تجارت جهانی



ارسی؛
قطب نوین
نوآوری

روزنامه الکترونیکی | شنبه ۲۳ خرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۴۴ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰ تومان

تهران رسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان | info@TejarateJahani.Com | 13-06-2026 | www.TejarateJahani.Com

تجارت جهانی گزارش می‌دهد

کار بزرگ کبیری در کیش؛ پس گرفتن ۲۰۰ همت زمین



چرا چابهار
به هاب لجستیکی منطقه
تبدیل نشد؟



انزلی؛
کلید ترانزیت ملی



انتقاد شدید استاندار آذربایجان غربی از گروسی

اینچه برون؛ نقطه‌ای که باید جهش می‌کرد

* بهره‌برداری تجاری هنوز به سطح پایدار نرسیده است
در نتیجه، اینچه برون هنوز نتوانسته نقش «دروازه فعال ترانزیت منطقه‌ای» را تثبیت کند.
پایام اقتصادی؛ فرصت از دست رفته یا سرمایه در انتظار؟
از منظر اقتصادی، تأخیر در توسعه اینچه برون سه پیامد مستقیم دارد:
* کاهش سهم ایران از بازار ترانزیت آسیای میانه
* افزایش هزینه حمل‌ونقل برای کالاهای عبوری
* از دست رفتن مزیت رقابتی در برابر مسیرهای جایگزین منطقه‌ای
در مقابل، در صورت تکمیل پروژه‌ها، اینچه برون می‌تواند به یکی از نقاط کلیدی افزایش درآمد ارزی غیرنفتی تبدیل شود؛ ظرفیتی که هنوز در مرحله بالقوه باقی مانده است.

* زیرساخت‌های انبارداری و لجستیکی هنوز به طور کامل یکپارچه نشده‌اند
* اتصال ریلی به شبکه داخلی کشور با گلوگاه‌های فنی مواجه است
* سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کمتر از پیش‌بینی اولیه جذب شده
نتیجه، ایجاد فاصله‌ای محسوس میان «ظرفیت اسمی» و «توان واقعی بهره‌بردار» است.
ایده بندر خشک اینچه برون از سال‌ها قبل مطرح شد و حتی برآوردهای اولیه از نیاز سرمایه‌ای حدود ۵۰۰ میلیارد تومان برای راه‌اندازی آن حکایت داشت.
اما امروز، این پروژه در عمل با سه چالش اصلی مواجه است:
۱. تأمین مالی ناکافی و ناپیوسته
۲. عدم هماهنگی نهادی میان دستگاه‌های حمل‌ونقل و مناطق آزاد
۳. تغییر اولویت‌های سرمایه‌گذاری در سطح ملی
این عوامل باعث شده پروژه‌ای که قرار بود نقش «مغز لجستیکی شمال کشور» را ایفا کند، هنوز در وضعیت نیمه‌فعال باقی بماند.
طرح اتصال ریلی اینچه برون به شاهرود و سپس شبکه سراسری، یکی از پروژه‌های استراتژیک برای اتصال به کریدور شمال-جنوب است. این مسیر می‌توانست زمان ترانزیت کالا را به شکل قابل توجهی کاهش دهد و سهم ایران از تجارت منطقه‌ای را افزایش دهد.
* برخی قطعات مسیر با تأخیر اجرایی مواجه شده‌اند
* هماهنگی میان پروژه‌های ریلی و گمرکی کامل نیست

اینچه برون، تنها گذرگاه ریلی ایران به آسیای مرکزی، در حالی به عنوان یکی از نقاط کلیدی اتصال به کریدورهای بین‌المللی معرفی می‌شود که بخش مهمی از پروژه‌های زیرساختی آن با تأخیر، کمبود سرمایه‌گذاری و ناهماهنگی نهادی مواجه شده است. برآوردهای رسمی نشان می‌دهد ظرفیت حمل‌ونقل این مرز از حدود ۶۰۰ هزار تن به هدف یک میلیون تن در سال برنامه‌ریزی شده، اما روند اجرایی پروژه‌ها با سرعتی کمتر از انتظار پیش می‌رود و همین شکاف، اینچه برون را از یک هاب لجستیکی بالقوه به گره‌ای نیمه‌فعال تبدیل کرده است.
اینچه برون در شمال استان گلستان و در مرز ترکمنستان قرار دارد؛ موقعیتی که آن را به دروازه ورود ایران به بازارهای آسیای میانه و مسیرهای ترانزیتی چین و اوراسیا تبدیل کرده است. طبق داده‌های منطقه آزاد، این پهنه حدود ۱۲،۵۷۷ هکتار وسعت دارد و قرار بود به یک «دهکده لجستیکی» و هاب توزیع کالا در شمال کشور تبدیل شود.
اما در عمل، بخش مهمی از پروژه‌های کلیدی شامل توسعه بندر خشک، تکمیل زیرساخت‌های ریلی و ارتقای ظرفیت گمرکی، یا در مرحله اجرا متوقف مانده یا با کندی قابل توجه پیش می‌رود.
بر اساس اظهارات رسمی مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران، هدف‌گذاری ظرفیت جابه‌جایی کالا در این مرز از ۶۰۰ هزار تن به یک میلیون تن در سال افزایش یافته است. این یعنی رشد تقریبی ۶۶ درصدی ظرفیت عملیاتی.
با این حال، کارشناسان حمل‌ونقل معتقدند که:

یادداشت روز

مناطق آزاد فرانسه؛ آزمایشگاهی برای توسعه یا هزینه‌ای پنهان برای دولت؟

مارسی، بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور، سالانه بیش از ۷۰ میلیون تن کالا را جابه‌جا می‌کند و یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ورود و خروج کالا در حوزه مدیترانه به شمار می‌رود. بندر دانکرک نیز به عنوان یکی از قطب‌های لجستیکی شمال اروپا، نقش مهمی در زنجیره تأمین صنایع اروپایی ایفا می‌کند. تسهیلات گمرکی و لجستیکی در این مناطق، زمان و هزینه تجارت را برای شرکت‌ها کاهش داده است.
اما این سیاست بدون انتقاد نبوده است. برخی مطالعات اقتصادی نشان می‌دهد بخشی از اشتغال ایجاد شده در مناطق آزاد، نتیجه انتقال شرکت‌ها از مناطق مجاور بوده و نه خلق فعالیت اقتصادی کاملاً جدید. از سوی دیگر، هزینه معافیت‌های مالیاتی برای دولت همواره محل بحث بوده است.
با وجود این چالش‌ها، تجربه فرانسه نشان می‌دهد مناطق آزاد زمانی بیشترین اثربخشی را دارند که تنها به جذب سرمایه محدود نشوند و در کنار مشوق‌های اقتصادی، به توسعه زیرساخت، آموزش نیروی کار و بازاریابی شهری نیز توجه شود. همین رویکرد، مدل فرانسوی را به یکی از متفاوت‌ترین نمونه‌های مناطق آزاد در اروپا تبدیل کرده است.

در فرانسه، مناطق آزاد تنها ابزارهایی برای تسهیل تجارت نیستند؛ بلکه بخشی از یک پروژه گسترده‌تر برای بازسازی اقتصاد محلی و کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای محسوب می‌شوند. در حالی که بسیاری از مناطق آزاد جهان بر صادرات و جذب سرمایه خارجی تمرکز دارند، مدل فرانسوی تلاش کرده است اهداف اقتصادی را با سیاست‌های اجتماعی پیوند بزند.
از دهه ۱۹۹۰، دولت فرانسه با راه‌اندازی «مناطق آزاد شهری» (Zones Franches Urbaines) مشوق‌های مالیاتی و بیمه‌ای قابل توجهی را در اختیار کسب‌وکارهایی قرار داد که در مناطق کم‌برخوردار فعالیت می‌کردند. برآوردهای رسمی نشان می‌دهد طی سال‌های اجرای این سیاست، ده‌ها هزار شرکت کوچک و متوسط در این مناطق مستقر شده و هزاران فرصت شغلی ایجاد شده است. هدف اصلی، کاهش نرخ بیکاری در محله‌هایی بود که در برخی موارد، فاصله محسوس با میانگین ملی داشتند.
در حوزه تجارت خارجی نیز فرانسه از ظرفیت بنادر راهبردی خود بهره برده است. بندر

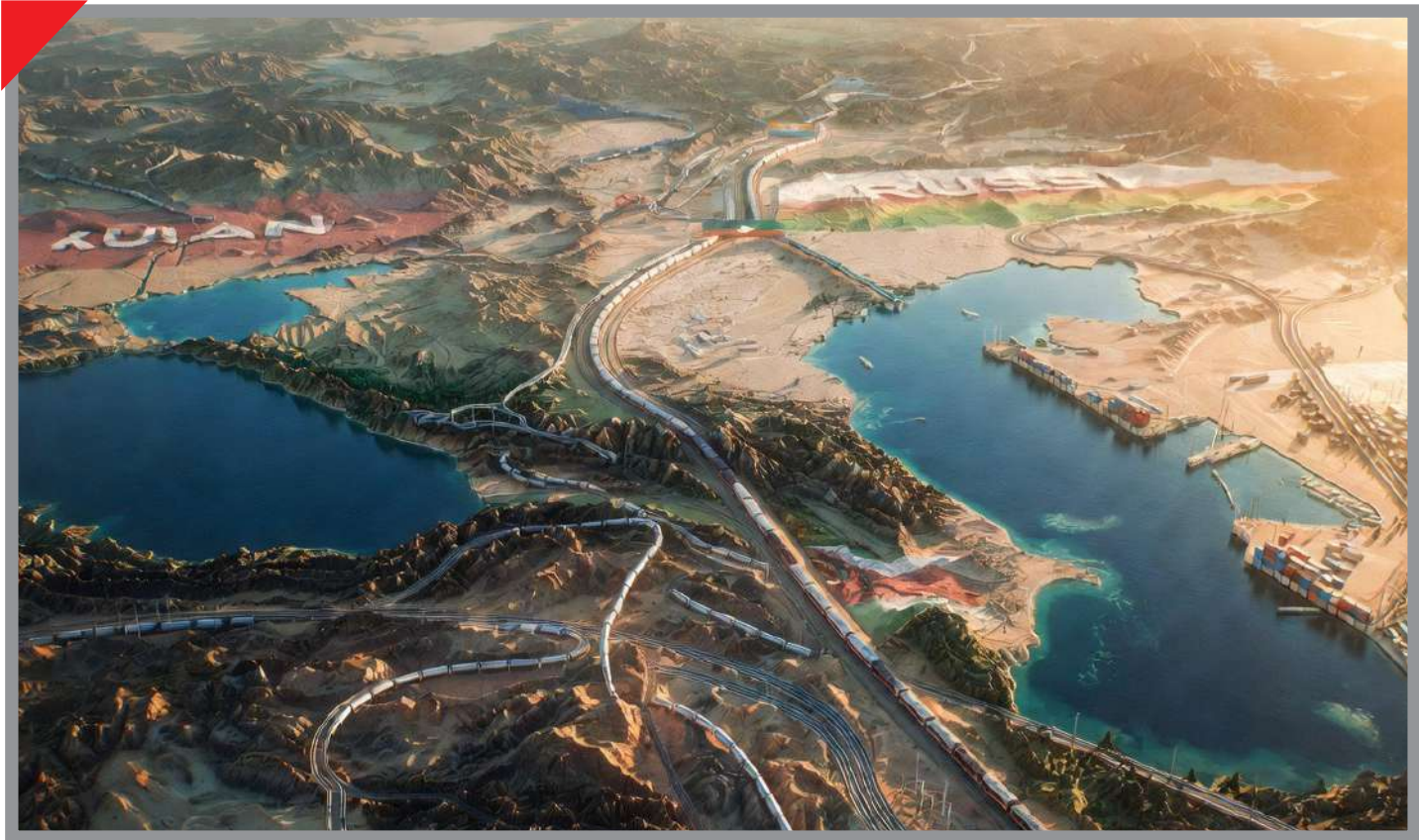


نادیا محمدی
دبیر سرویس مناطق آزاد

تجارت جهانی گزارش می دهد

انزلی؛ کلید ترانزیت ملی

تجارت جهان اتصال مجتمع بندری کاسپین به شبکه ریلی سراسری، با تکمیل زنجیره کریدور شمال-جنوب، انقلابی در سرعت انتقال کالا و کاهش هزینه‌های لجستیک ملی ایجاد کرده است.



کالبدشکافی پروژه: ۳۷ کیلومتر تا تحول بنیادین

پروژه راه‌آهن رشت-کاسپین به طول ۳۷ کیلومتر، کوتاه‌ترین و استراتژیک‌ترین مسیر ریلی کشور محسوب می‌شود. برای اجرای این پروژه در اراضی لجنی و شالیزاری شمال کشور، بیش از ۳ هزار میلیارد تومان اعتبار هزینه شده است.

مهندسی سازه: احداث ۱۸ دستگاه پل بزرگ و ۵۰ دستگاه پل کوچک در این مسیر، نشان‌دهنده پیچیدگی‌های فنی است که برای حفظ اکوسیستم منطقه و عبور از موانع طبیعی انجام شده است.

ظرفیت اسمی: این خط ریلی در فاز نخست، توانایی جابجایی ۷ میلیون تن بار در سال را دارد که در فاز نهایی و با تکمیل زیرساخت‌های تخلیه و بارگیری در اسکله‌های شماره ۶ و ۷ بندر کاسپین، این رقم به ۱۵ میلیون تن خواهد رسید.

کریدور شمال-جنوب (INSTC): از زمینی تا سن پترزبورگ

اتصال ریلی انزلی، قلب تپنده کریدور بین‌المللی شمال-جنوب است. پیش از این، کالاهای هندی برای رسیدن به روسیه باید مسیر طولانی و پرهزینه کانال سوئز را طی می‌کردند.

صرفه‌زمان: استفاده از مسیر ریلی انزلی، زمان ترانزیت کالا را از ۴۵ روز به کمتر از ۲۵ روز کاهش داده است (بهبودی ۴۰ درصدی در بهره‌وری زمان).

صرفه‌هزینه: برآورد‌های کارشناسی نشان می‌دهد که هزینه حمل هر کانتینر در این مسیر، ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیرهای سنتی آبی است. این یعنی

«مزیت رقابتی» مطلق برای بازرگانی که از بنادر ایران استفاده می‌کنند.

تأثیر بر تجارت ملی و پایداری ارزی

برای مریم عزیز و خوانندگان روزنامه تجارت جهانی، درک تأثیر این پروژه بر سبب ارزی کشور حیاتی است. ایران با فعال‌سازی این خط ریلی، از «اقتصاد نفت‌محور» به سمت «اقتصاد ترانزیت‌محور» حرکت می‌کند.

شرکت‌های لجستیکی روسی و چینی را برای احداث پایانه‌های اختصاصی در منطقه آزاد انزلی دوچندان کرده است. طبق آمار، تقاضا برای سرمایه‌گذاری در بخش انبارداری ریلی در سال جاری رشد ۸۰ درصدی داشته است.

چالش‌های عملیاتی و افق پیش‌رو

اگرچه اتصال ریلی یک پیروزی بزرگ است، اما برای رسیدن به هزار کلمه تحلیل واقع‌بینانه، باید به چالش‌ها نیز اشاره کرد:

– کمبود واگن‌های تخصصی: ایران برای بهره‌برداری حداکثری، به نوسازی ناوگان ریلی و خرید واگن‌های لبه‌کوتاه و مخزن‌دار جدید نیاز دارد.

– دیپلماسی تعرفه‌ای: برای اینکه کالای چینی و هندی به ریل ایران سرازیر شود، باید تعرفه‌های ترانزیتی با کشورهای مسیر (آذربایجان و روسیه) همسان‌سازی شود.

تحلیل استراتژیک SWOT برای تجارت ایران

– نقاط قوت: موقعیت ژئوپلیتیک ممتاز، امنیت بالای مسیر، معافیت‌های مالیاتی منطقه آزاد.

– نقاط ضعف: فرسودگی بخشی از ناوگان کشتنده (لوکوموتیو).

– فرصت‌ها: عضویت ایران در پیمان شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیا که بازار بزرگی را به روی ریل انزلی می‌گشاید.

– تهدیدها: توسعه مسیرهای موازی توسط رقبا در شرق و غرب دریای خزر.

نتیجه‌گیری: ریل، ضامن بقای اقتصادی

اتصال ریلی منطقه آزاد انزلی به شبکه سراسری، تیر خلاصی به انزوای ترانزیتی شمال ایران بود. این پروژه، بندر کاسپین را از یک اسکله محلی به یک «ایستگاه بین‌المللی» تغییر وضعیت داد. اعداد و ارقام نشان می‌دهند که سرمایه‌گذاری در ریل، سریع‌ترین نرخ بازگشت سرمایه را در زیرساخت‌های ملی دارد. برای ایران ۱۴۰۵، ریل انزلی نه فقط یک خط آهن، بلکه ستون فقرات تجارتي است که می‌خواهد از جنوب آسیا تا قلب اروپا امتداد یابد. این مسیر، امنیت، سرعت و ارزان‌سازی را به ارمان آورده و جایگاه ایران را در نقشه تجارت جهانی تثبیت کرده است.

انزلی و کاسپین: دوقلوهای پیشران

منطقه آزاد انزلی با دارا بودن دو بندر «انزلی» و «کاسپین»، اکنون تنها منطقه آزاد کشور است که از نسل سوم بنادر (بنادر متصل به ریل) بهره‌می‌برد.

– سیلوها و انبارها: در مجاورت خط ریل، ظرفیت

ذخیره‌سازی غلات به بیش از ۲۰۰ هزار تن افزایش یافته است. این یعنی انزلی به «انبار غله ایران» در شمال تبدیل شده که امنیت غذایی کشور را تضمین می‌کند.

– جذب سرمایه‌گذاری خارجی: وجود ریل، رغبت

کار بزرگ کبیری در کیش؛ پس گرفتن ۲۰۰ همت زمین



بازگشت ۲۴۳ هکتار از اراضی کیش به بیت‌المال

بدون ساخت‌وساز و بلااستفاده | ۲۰۰ هزار میلیارد تومان ارزش برآوردی اراضی

۲۴۳ هکتار اراضی بازپس گرفته‌شده

بازگشت ۲۴۳ هکتار از اراضی فاقد ساخت‌وساز و بدون بهره‌برداری اقتصادی، پس از طی فرآیندهای حقوقی و ثبتی، آزاد و به بیت‌المال بازگردانده شده‌اند. ارزش این اراضی بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان برآورد شده است؛ رقمی که نه تنها از بودجه سالانه بسیاری از وزارتخانه‌ها فراتر می‌رود، بلکه به تنهایی معادل ارزش چندین پروژه بزرگ ملی است.

اما اهمیت ماجرا فراتر از عدد ۲۰۰ همت است.

اگر این رقم را بر مساحت اعلام‌شده تقسیم کنیم، به عددی قابل تأمل می‌رسیم؛ هر هکتار از این اراضی ارزشی بیش از ۸۲۰ میلیارد تومان دارد و متوسط ارزش هر مترمربع آن حدود ۸۲ میلیون تومان برآورد می‌شود. این ارقام نشان می‌دهد موضوع صرفاً بازپس‌گیری چند قطعه زمین نیست، بلکه آزادسازی بخشی از ارزشمندترین دارایی‌های اقتصادی کشور در یکی از محدودترین بازارهای زمین ایران است.

در اقتصادهای مدرن، زمین تنها یک دارایی فیزیکی نیست؛ بلکه یکی از مهم‌ترین عوامل تولید محسوب می‌شود. زمانی که زمین در اختیار سرمایه‌گذار قرار می‌گیرد اما سال‌ها بدون ساخت‌وساز، بدون ایجاد اشتغال و بدون تحقق تعهدات توسعه‌ای باقی می‌ماند، در واقع بخشی از ظرفیت رشد اقتصادی منجمد می‌شود. آنچه در ظاهر یک قطعه زمین خالی به نظر می‌رسد، در واقع پروژه‌ای است که ساخته نشده، شغلی است که ایجاد نشده و سرمایه‌ای است که وارد چرخه تولید نشده است.

از همین منظر، بسیاری از کارشناسان اقتصاد شهری و توسعه منطقه‌ای، احتکار زمین را یکی از پرهزینه‌ترین اشکال ناکارآمدی اقتصادی می‌دانند؛ پدیده‌ای که نه تنها عرضه زمین را محدود می‌کند، بلکه موجب افزایش قیمت‌ها، کاهش رقابت‌پذیری و کند شدن

آزادشده معادل حدود ۲۰۷ درصد کل مساحت جزیره است؛ سهمی که در یک جزیره با منابع محدود زمین، رقم قابل توجهی محسوب می‌شود. در بسیاری از شهرهای توسعه‌یافته جهان، آزادسازی چنین وسعتی از اراضی می‌تواند مبنای طراحی یک منطقه اقتصادی یا شهری جدید قرار گیرد.

اما پرسش مهم‌تر این است که پس از بازگشت این اراضی چه اتفاقی خواهد افتاد؟

تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد موفقیت چنین اقداماتی نه در مرحله بازپس‌گیری، بلکه در مرحله بهره‌برداری مجدد تعیین می‌شود. اگر زمین‌های آزادشده دوباره وارد چرخه‌ای از واگذاری‌های غیرفعال شوند، دستاورد اقتصادی این اقدام محدود خواهد بود. اما اگر این اراضی به پروژه‌های مولد،

سرمایه‌گذاری‌های واقعی، زیرساخت‌های عمومی، توسعه گردشگری، فناوری‌های نوین یا مسکن مورد نیاز جزیره اختصاص یابند، اثرات آن می‌تواند برای سال‌ها در اقتصاد کیش باقی بماند.

در واقع ارزش واقعی این ۲۰۰ همت نه در قیمت روز زمین، بلکه در ظرفیت خلق ارزش افزوده آینده نهفته است.

هر هکتار از این اراضی می‌تواند به یک مجموعه گردشگری، یک مرکز نوآوری، یک پروژه خدماتی، یک هتل، یک مجتمع تجاری یا یک زیرساخت شهری تبدیل شود. به همین دلیل اقتصاددانان معتقدند مهم‌ترین شاخص موفقیت مناطق آزاد، میزان تبدیل زمین به فعالیت اقتصادی است، نه صرفاً میزان واگذاری آن. نکته قابل توجه دیگر، پیام مدیریتی این اقدام است.

در سال‌های گذشته یکی از انتقادهای جدی به برخی مناطق آزاد، ضعف در نظارت بر اجرای تعهدات سرمایه‌گذاران و عدم تعیین تکلیف اراضی راکد بود. بازپس‌گیری زمین‌های فاقد بهره‌برداری می‌تواند نشانه‌ای از تغییر رویکرد مدیریتی در مواجهه با دارایی‌های عمومی باشد؛ رویکردی که تأکید می‌کند زمین باید در خدمت توسعه قرار گیرد، نه در خدمت انباشت ثروت غیرمولد.

البته هنوز ابهاماتی درباره این پرونده وجود دارد. تاکنون جزئیات کامل فرآیند حقوقی، نحوه شناسایی اراضی، مدت زمان بلااستفاده ماندن زمین‌ها، تعداد پرونده‌های مرتبط و مشخصات بهره‌برداران قبلی به صورت رسمی منتشر نشده است. انتشار این اطلاعات می‌تواند به افزایش شفافیت و ارزیابی دقیق‌تر ابعاد این اقدام کمک کند.

شفافیت در چنین پرونده‌هایی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا اعتماد عمومی زمانی تقویت می‌شود که افکار عمومی بتواند بداند چه میزان از منابع عمومی بازگردانده شده، بر چه مبنای حقوقی این اقدام انجام گرفته و برنامه آینده برای بهره‌برداری از این دارایی‌ها چیست.

با این حال، حتی با اطلاعات موجود نیز می‌توان گفت آنچه در کیش رخ داده صرفاً یک عملیات ثبتی نیست؛ بلکه بازتعریف رابطه میان زمین و توسعه است.

در دورانی که کمبود زمین قابل بهره‌برداری به یکی از چالش‌های اصلی اقتصاد شهری و مناطق آزاد تبدیل شده، آزادسازی ۲۴۳ هکتار از ارزشمندترین اراضی کشور پیامی روشن دارد؛ دارایی‌های عمومی زمانی ارزشمندند که در خدمت تولید، اشتغال و توسعه قرار گیرند.

اکنون آزمون اصلی آغاز شده است. آزمونی که نتیجه آن مشخص خواهد کرد آیا ۲۰۰ همت زمین آزادشده به موتور محرک نسل جدیدی از سرمایه‌گذاری و توسعه در کیش تبدیل خواهد شد یا تنها یک رکورد بزرگ در فهرست پرونده‌های حقوقی مناطق آزاد باقی خواهد ماند. آنچه مسلم است، بازگشت ۲۴۳ هکتار زمین به بیت‌المال یکی از مهم‌ترین رخدادهای اقتصادی و مدیریتی کیش در سال‌های اخیر به شمار می‌رود؛ رخدادی که اثرات آن می‌تواند فراتر از مرزهای این جزیره، به الگویی برای حکمرانی زمین در سراسر مناطق آزاد کشور تبدیل شود.

تجارت جهانی بررسی می‌کند

ارس؛ قطب نوین نوآوری

منطقه آزاد ارس با جهش ۳۰۰ درصدی در جذب شرکت‌های دانش بنیان، در حال تبدیل شدن به پیشران اقتصاد دیجیتال در شمال غرب ایران و پل ارتباطی با بازارهای نوظهور اوراسیا است.



۱. کالبدشکافی آمار: انفجار هسته‌های فناوری

اعداد و ارقام سال ۱۴۰۴ و ابتدای ۱۴۰۵ حاکی از یک جایگاهی بزرگ در ساختار سرمایه‌گذاری منطقه است. تعداد شرکت‌ها: تعداد شرکت‌های دانش بنیان و فناوری مستقر در مرکز رشد و پارک علم و فناوری ارس از ۴۵ واحد در سال ۱۴۰۱ به بیش از ۱۸۰ واحد در سال جاری رسیده است. حجم سرمایه‌گذاری: در دو سال گذشته، بالغ بر ۲،۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تنها در حوزه فناوری‌های پیشرفته (High-Tech) جذب شده است. اشتغال تخصصی: بیش از ۲،۲۰۰ نفر از فارغ التحصیلان سطوح عالی (کارشناسی ارشد و دکتری) در این استارت‌آپی‌ها مشغول به کار شده‌اند که منجر به معکوس شدن روند مهاجرت نخبگان در منطقه شده است.

۲. پیشران‌های رشد: چرا ارس برای استارت‌آپی‌ها جذاب شد؟

مریم عزیز، برای تحلیل دقیق این رشد باید به چهار ستون اصلی حمایتی در ارس اشاره کرد: معافیت‌های مالیاتی ۲۰ ساله: این مزیت قانونی باعث شده تا استارت‌آپی‌ها در سال‌های اولیه رشد که با چالش نقدینگی روبرو هستند، تمام درآمد خود را صرف تحقیق و توسعه (R&D) کنند. مرکز نوآوری و شتاب‌دهی ارس: این مرکز با فراهم کردن فضای اشتراک‌کاری (CoworkingSpace) و آزمایشگاه‌های تخصصی، هزینه ثابت راه‌اندازی کسب‌وکار را برای جوانان تا ۸۰ درصد کاهش داده است. دسترسی به بازارهای بین‌المللی: نزدیکی به ارمنستان و آذربایجان به عنوان دروازه‌های ورود به اتحادیه اقتصادی

اوراسیا، این امکان را فراهم کرده که شرکت‌های نرم‌افزاری ارس، قراردادهای پیمانکاری ارزی با شرکت‌های خارجی منعقد کنند. تسهیلات گمرکی: واردات تجهیزات آزمایشگاهی و مواد اولیه مورد نیاز شرکت‌های فناوری بدون حقوق ورودی، قیمت تمام‌شده محصولات دانش بنیان را تا ۳۵ درصد نسبت به سرزمین اصلی کاهش داده است.

۳. حوزه‌های پیشتان: از آگروتک تا فین‌تک

در اکوسیستم ارس، برخی حوزه‌ها رشد خیره‌کننده‌تری داشته‌اند: آگروتک (فناوری کشاورزی): با توجه به وجود

بزرگترین گلخانه‌های هیدروپونیک خاورمیانه در ارس، استارت‌آپی‌های حوزه اینترنت اشیا (IoT) سیستم‌های هوشمند پایش مصرف آب و کود را توسعه داده‌اند که منجر به افزایش ۲۰ درصدی راندمان تولید در گلخانه‌ها شده است. فین‌تک ولجستیک: به دلیل حجم بالای مبادلات مرزی، پلتفرم‌های ترخیص کالا و مدیریت زنجیره تأمین مبتنی بر بلاک چین در ارس متولد شده‌اند که زمان تشریفات گمرکی را از ۴۸ ساعت به کمتر از ۳ ساعت کاهش داده‌اند. تجهیزات پزشکی: تولید ملزومات مصرفی پزشکی با تکنولوژی بالادر منطقه، سالانه از خروج ۵۰ میلیون دلار ارز از کشور جلوگیری می‌کند.

۴. صادرات دانش بنیان: ارزآوری بدون دودکش

یکی از جذاب‌ترین بخش‌های این گزارش برای بازرگانان، آمار صادرات خدمات فنی و مهندسی است. ارزآوری: در سال ۱۴۰۴، شرکت‌های مستقر در منطقه آزاد ارس موفق به صادرات بیش از ۸۰ میلیون دلار محصولات نرم‌افزاری و خدمات مهندسی به کشورهای همسایه شده‌اند. برندی‌نگ ملی: محصولات نرم‌افزاری تولید شده در جلفا اکنون در سیستم‌های مدیریت شهری باکو و ایروان مورد استفاده قرار می‌گیرد که نشان‌دهنده اعتماد بازار هدف به کیفیت ایرانی است.

۵. سرمایه‌انسانی: موتور محرک توسعه

مجاورت ارس با قطب‌های دانشگاهی نظیر دانشگاه تبریز، یک مزیت نایب ایجاد کرده است. تفاهم‌نامه‌های دوجانبه برای گذراندن دوره‌های کارآموزی و "بورسیه صنعتی" دانشجویان برتر در شرکت‌های فناوری ارس، باعث شده تا این منطقه به یک "کمپ استعداد‌های درخشان" تبدیل شود. آمارها نشان می‌دهد که نرخ ماندگاری نخبگان در واحدهای تحقیق و توسعه ارس ۹۲ درصد است که رقمی بی‌سابقه در سطح مناطق آزاد محسوب می‌شود.

۶. چالش‌ها: سنگلاخ‌های مسیر نوآوری

با وجود رشد شتابان، هنوز موانعی وجود دارد که نباید از چشم تحلیلگران تجارت جهانی دور بماند: پهنای باند زیرساخت: نیاز به اینترنت پایدار و پرسرعت با پهنای باند اختصاصی برای شرکت‌های حوزه هوش مصنوعی و داده‌کاوی در منطقه احساس می‌شود. تأمین مالی خطرپذیر (VC): اگرچه صندوق پژوهش و فناوری ارس فعال است، اما ورود بانک‌های خصوصی و نهاد‌های مالی بزرگ برای حمایت از استارت‌آپی‌های مرحله میانی (Growth Stage) ضرورتی حیاتی است.

۷. چشم‌انداز ۱۴۱۰: ارس در جایگاه هاب تدارکات هوشمند

پیش‌بینی می‌شود با تداوم روند فعلی، تا سال ۱۴۱۰ سهم اقتصاد دانش بنیان از کل تولید ناخالص داخلی (GDP) منطقه آزاد ارس به بیش از ۳۰ درصد برسد. ارس در حال گذار از یک "منطقه تجاری" به یک "قطب تکنولوژی" است که در آن تولید علم منجر به ثروت پایدار می‌شود. این منطقه با شعار "نوآوری مرز ندارد"، اکنون آماده است تا به عنوان الگوی موفق مناطق آزاد نسل چهارم، نقش خود را در بازسازی اقتصاد ملی ایفا کند.

۸. نتیجه‌گیری: انتخابی برای آینده

گزارش ما نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در بخش فناوری ارس، نه تنها یک مسئولیت ملی برای حمایت از نخبگان، بلکه یک فرصت اقتصادی با نرخ بازگشت سرمایه (ROI) خیره‌کننده است. برای سرمایه‌گذاران روزنامه تجارت جهانی، پیام روشن است: آینده در سواحل رود ارس و در لابلای کدهای برنامه‌نویسان جوانی است که مرزهای جغرافیایی را با قدرت دانش درنوردیده‌اند.

انتقاد شدید استاندار آذربایجان غربی از گروسی



تجارت جهان کمتر پیش می‌آید که یک استاندار در جایگاه عالی‌ترین مقام اجرایی یک استان، به صراحت از احتمال تعطیلی یک سازمان اقتصادی سخن بگوید. به همین دلیل، اظهارات اخیر استاندار آذربایجان غربی درباره عملکرد سازمان منطقه آزاد ماکو را باید فراتر از یک انتقاد معمول مدیریتی تلقی کرد؛ اظهاراتی که از یک سو پرسش‌هایی جدی درباره عملکرد یکی از مهم‌ترین مناطق آزاد کشور ایجاد کرده و از سوی دیگر، توجه افکار عمومی را به چالش‌های توسعه در شمال غرب ایران جلب کرده است.

رضا رحمانی، استاندار آذربایجان غربی، در سخنانی کم‌سابقه اعلام کرد که انتظارات استان از منطقه آزاد ماکو برآورده نشده و این سازمان در برخی موارد برخلاف مصوبات دولت عمل کرده است. او با انتقاد از روند سرمایه‌گذاری و اجرای برخی پروژه‌های زیرساختی، از مدیران منطقه آزاد خواست درباره عملکرد خود پاسخگو باشند و تأکید کرد هر مدیری که در مسیر برنامه‌های توسعه‌ای استان حرکت نکند، باید پاسخگوی عملکرد خود باشد.

شدت انتقادات تا آنجا پیش رفت که استاندار از رسیدن به نقطه‌ای سخن گفت که حتی موضوع تعطیلی سازمان منطقه آزاد ماکو نیز مطرح شده است؛ جمله‌ای که بازتاب گسترده‌ای در محافل اقتصادی و سیاسی استان داشت و نشان داد سطح اختلاف میان استانداری و این سازمان از چارچوب نقد‌های معمول اداری فراتر رفته است.

منطقه آزاد ماکو طی سال‌های گذشته همواره به عنوان یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های توسعه‌ای کشور معرفی شده است. موقعیت جغرافیایی ویژه، قرار گرفتن در مجاورت مرزهای بین‌المللی و برخورداری از ظرفیت‌های گسترده تجاری و ترانزیتی، باعث شده بود سیاست‌گذاران اقتصادی نگاه ویژه‌ای به این منطقه داشته باشند. از زمان تأسیس منطقه آزاد ماکو، اهداف بزرگی برای آن ترسیم شده؛ از تبدیل شدن به قطب سرمایه‌گذاری و صادرات گرفته تا ایفای نقش در توسعه

تجارت خارجی و ایجاد اشتغال پایدار در شمال غرب کشور.

اما آنچه امروز محل مناقشه قرار گرفته، فاصله میان این اهداف و میزان تحقق آن‌هاست.

استاندار آذربایجان غربی معتقد است ظرفیت‌های موجود در منطقه آزاد ماکو متناسب با نتایج به دست آمده نیست. به گفته او، منطقه‌ای با این سطح از امکانات و موقعیت راهبردی باید امروز میزبان پروژه‌های بیشتری در حوزه صنعت، تولید و سرمایه‌گذاری می‌بود و نقش پررنگ‌تری در اقتصاد استان ایفا می‌کرد.

در کانون این اختلاف، پروژه راهبردی محور ایواوگلی بازرگان قرار دارد؛ مسیری که از آن به عنوان یکی از زیرساخت‌های مهم توسعه اقتصادی منطقه یاد می‌شود. استاندار مدعی است بر اساس مصوبه هیأت

دولت، بخشی از هزینه اجرای این پروژه باید توسط سازمان منطقه آزاد ماکو تأمین می‌شد، اما این تعهد عملی نشده است. او با اشاره به این موضوع، عملکرد مدیران منطقه آزاد را مورد انتقاد قرار داد و خواستار پاسخگویی آنان شد.

با این حال، آنچه تاکنون در فضای عمومی مطرح شده عمدتاً روایت استانداری از ماجراست و افکار عمومی همچنان در انتظار پاسخ رسمی و شفاف سازمان منطقه آزاد ماکو به این انتقادات است. در هر مناقشه مدیریتی، شنیدن دیدگاه هر دو طرف برای قضاوت منصفانه ضروری است؛ به‌ویژه زمانی که موضوع به توسعه اقتصادی یک منطقه و عملکرد یک نهاد مهم ملی مربوط می‌شود. واقعیت آن است که توسعه مناطق آزاد در ایران طی سال‌های گذشته همواره با موافقان و منتقدان جدی

در عین حال، نباید از این واقعیت نیز غافل شد که توسعه اقتصادی تنها بر عهده یک سازمان نیست. جذب سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها، رونق تولید و افزایش اشتغال نیازمند هماهنگی میان مجموعه‌ای از دستگاه‌های اجرایی، نهاد‌های ملی، بخش خصوصی و سیاست‌گذاران اقتصادی است. به همین دلیل، ارزیابی عملکرد هر نهاد باید در چارچوب مجموعه شرایط اقتصادی کشور، محدودیت‌های مالی، وضعیت سرمایه‌گذاری و سایر عوامل تأثیرگذار صورت گیرد.

با این وجود، سخنان استاندار یک پیام روشن در خود دارد: مطالبه‌گری درباره عملکرد نهادهای توسعه‌ای افزایش یافته و افکار عمومی بیش از گذشته خواهان مشاهده نتایج ملموس سرمایه‌گذاری‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای است. در چنین شرایطی، شفافیت، پاسخگویی و ارائه گزارش دقیق از عملکرد می‌تواند بهترین راه برای رفع ابهامات و بازگرداندن اعتماد عمومی باشد.

اکنون مهم‌ترین پرسش پیش روی افکار عمومی این است که آیا اختلافات مطرح شده میان استانداری و منطقه آزاد ماکو به اصلاح روندها و تسریع پروژه‌های توسعه‌ای منجر خواهد شد یا به یک منازعه فرسایشی میان دو نهاد مهم اجرایی تبدیل می‌شود؟ پاسخ این پرسش در ماه‌های آینده مشخص خواهد شد؛ اما آنچه مسلم است، این است که توسعه آذربایجان غربی بیش از هر زمان دیگری نیازمند هم‌افزایی، هماهنگی و تمرکز بر منافع عمومی است.

در نهایت، آنچه برای مردم منطقه اهمیت دارد نه جدال‌های مدیریتی و نه تبادل انتقادها، بلکه نتیجه‌ای است که از دل این اختلافات بیرون می‌آید. اگر این انتقادات به شفافیت بیشتر، پاسخگویی دقیق‌تر و تسریع روند توسعه منجر شود، می‌تواند به فرصتی برای بازنگری و اصلاح تبدیل گردد. اما اگر در حد اظهارنظرهای متقابل باقی بماند، نه تنها کمکی به حل مسائل نخواهد کرد، بلکه ممکن است بر فضای سرمایه‌گذاری و اعتماد فعالان اقتصادی نیز سایه بیفتد. امروز بیش از هر زمان دیگری، منطقه آزاد ماکو و مدیران استانی در برابر آزمونی قرار گرفته‌اند که نتیجه آن می‌تواند بر آینده توسعه شمال غرب کشور تأثیرگذار باشد.

تجارت جهانی گزارش می دهد

چرا چابهار به هاب لجستیکی منطقه تبدیل نشد؟

تجارت جهان بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران و نزدیک‌ترین مسیر دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به آب‌های آزاد است؛ مزیتی ژئوپلیتیکی که می‌توانست طی یک دهه گذشته ایران را به یکی از بازیگران اصلی ترانزیت منطقه تبدیل کند. با این حال، با وجود سرمایه‌گذاری‌های میلیاردری، موقعیت استراتژیک در کریدور شمال ـ جنوب و رشد قابل توجه تخلیه و بارگیری کالا، چابهار هنوز فاصله زیادی با جایگاه یک هاب لجستیکی بین‌المللی دارد. پرسش اصلی این است که مشکل در کمبود ظرفیت است یا در ضعف حکمرانی و توسعه زیرساخت‌ها؟



در شرایطی که رقابت بنادر منطقه‌ای از جمله گوادر پاکستان، جبل علی امارات و بنادر عمان برای جذب جریان‌های تجاری آسیا شدت گرفته است، چابهار همچنان مهم‌ترین فرصت مغفول اقتصاد ترانزیتی ایران محسوب می‌شود.

آمارها نشان می‌دهد حجم عملیات بندر چابهار طی پنج سال اخیر بیش از ۸۲ درصد افزایش یافته واز حدود ۱.۲ میلیون تن در سال ۲۰۲۰ به بیش از ۲.۲ میلیون تن در سال ۲۰۲۵ رسیده است. همچنین ظرفیت عملیاتی پایانه شهید بهشتی به حدود ۸ میلیون تن در سال افزایش یافته و برنامه توسعه آن تا ۱۸ میلیون تن در فازهای بعدی پیش‌بینی شده است.

علاوه بر این، پروژه توسعه ظرفیت کانتینری بندر از ۱۰۰ هزار TEU به ۵۰۰ هزار TEU در حال اجراست و اتصال ریلی چابهار به زاهدان و شبکه سراسری ایران نیز طبق برنامه باید تا سال ۲۰۲۶ تکمیل شود.

اما واقعیت این است که «ظرفیت اسمی» یا «جذب بار» تفاوت دارد. چابهار با وجود موقعیت ممتاز جغرافیایی هنوز نتوانسته سهم قابل توجهی از بازار ترانزیت منطقه را به دست آورد. مقایسه عملکرد این بندر با بنادر رقیب

در سیاست‌گذاری‌های تجاری است.

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های چابهار قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال ـ جنوب (INSTC) است؛

نشان می‌دهد مشکل اصلی نه در اسکله و تجهیزات، بلکه در نبود شبکه حمل‌ونقل یکپارچه، کندی اجرای پروژه‌های پسرکرانه‌ای، ضعف لجستیک ریلی و بی‌ثباتی

پروژه‌های نیمه‌تمام در ماکو؛

توسعه‌ای که پشت تابلوهای عمرانی متوقف مانده است

برخی کارشناسان ریشه این مشکلات را در محدودیت منابع مالی می‌دانند. افزایش هزینه‌های عمرانی طی سال‌های اخیر فشار زیادی بر پروژه‌های زیرساختی وارد کرده است. در حالی که هزینه اجرای بسیاری از طرح‌ها نسبت به زمان آغاز پروژه چند برابر شده، منابع مالی متناسب با این افزایش تأمین نشده است. برای مثال، پروژه‌ای که چند سال قبل با برآورد ۲۰ میلیارد تومانی آغاز شده، ممکن است امروز برای تکمیل به بیش از هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز داشته باشد. این شکاف مالی یکی از عوامل اصلی کند شدن روند اجرای پروژه‌ها محسوب می‌شود. عامل دیگر به تغییرات مدیریتی بازمی‌گردد. طی سال‌های گذشته، جابه‌جایی مدیران و تغییر اولویت‌های اجرایی موجب شده برخی پروژه‌ها از دستور کار خارج شوند یا با بازنگری‌های متعدد مواجه شوند. کارشناسان توسعه منطقه‌ای معتقدند پروژه‌های زیرساختی نیازمند برنامه‌ریزی بلندمدت و ثبات مدیریتی هستند و تغییرات مکرر می‌تواند موجب توقف یا کندی روند اجرا شود.

در این میان، پیمانکاران نیز از مشکلات مالی و اداری گلایه دارند. برخی فعالان حوزه ساخت‌وساز معتقدند تأخیر در پرداخت مطالبات، افزایش قیمت مصالح ساختمانی و پیچیدگی‌های اداری باعث کاهش سرعت اجرای پروژه‌ها شده است. بر اساس گزارش‌های رسمی، هزینه برخی مصالح ساختمانی طی چند سال اخیر بین ۲۰۰ تا ۴۰۰ درصد افزایش یافته و این موضوع فشار مضاعفی بر پیمانکاران وارد کرده است.

پيامدهای این وضعیت تنها به پروژه‌های عمرانی محدود نمی‌شود. هر پروژه نیمه‌تمام در عمل بخشی از ظرفیت اقتصادی منطقه را نیز معطل نگه می‌دارد. وقتی یک شهرک صنعتی تکمیل نمی‌شود، فرصت‌های اشتغال از دست می‌رود. وقتی یک پروژه گردشگری به بهره‌برداری نمی‌رسد، درآمد‌های بالقوه منطقه محقق نمی‌شود. وقتی زیرساخت‌های لجستیکی با تأخیر مواجه می‌شوند، سرمایه‌گذاران به دنبال گزینه‌های جایگزین می‌روند.

از سوی دیگر، طولانی شدن زمان اجرای پروژه‌ها هزینه‌های آن‌ها را نیز افزایش می‌دهد. در بسیاری از موارد، پروژه‌ای که قرار بود ظرف دو یا سه سال تکمیل شود، پس از پنج یا شش سال هنوز به بهره‌برداری نرسیده است. این تأخیرها علاوه بر تحمیل هزینه‌های جدید، موجب فرسودگی بخشی از تجهیزات و کاهش بازده اقتصادی پروژه‌ها می‌شود.

منتقدان معتقدند منطقه آزاد ماکو امروز بیش از آغاز پروژه‌های جدید، به تکمیل طرح‌های نیمه‌تمام نیاز دارد. آنها می‌گویند انباشت پروژه‌های افتتاح‌نشده، تصویری از توسعه ناتمام را به نمایش گذاشته است؛ وضعیتی که می‌تواند بر اعتماد سرمایه‌گذاران نیز تأثیر منفی بگذارد. با وجود این انتقادات، مسئولان منطقه آزاد ماکو بارها اعلام کرده‌اند که پروژه‌های عمرانی در حال اجرا هستند و بخشی از تأخیرها ناشی از شرایط اقتصادی کشور، محدودیت‌های مالی و افزایش هزینه‌های ساخت بوده است. آنها تأکید دارند که تکمیل زیرساخت‌ها همچنان در اولویت قرار دارد و روند اجرای پروژه‌ها ادامه خواهد یافت.

با این حال، واقعیت این است که آینده منطقه آزاد ماکو تا حد زیادی به سرنوشت همین پروژه‌های نیمه‌تمام گره خورده است. منطقه‌ای که قرار بود به دروازه تجارت ایران با اروپا تبدیل شود، برای تحقق این هدف به زیرساخت‌هایی نیاز دارد که هنوز بخشی از آنها روی کاغذ یا پشت کارگاه‌های نیمه‌فعال عمرانی باقی مانده‌اند. اگر روند کند اجرای پروژه‌ها ادامه یابد، خطر از دست رفتن فرصت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری بیش از گذشته این منطقه راهبردی را تهدید خواهد کرد.

مسیری که هند را از طریق ایران به روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی متصل می‌کند. گزارش‌ها حاکی از آن است که حجم تردد در این کریدور طی سال‌های اخیر بیش از ۴۳

شلمچه؛ کانون سرمایه‌گذاری

بسته‌ها با تمرکز بر زنجیره ارزش صادرات و دسترسی به بازار عراق تدوین شده‌اند و می‌توانند زمینه‌ساز ورود سرمایه‌های جدید به منطقه باشند.

عامل دیگری که اهمیت شلمچه را افزایش داده، توسعه همکاری‌های رسمی میان ایران و عراق برای تسهیل تجارت مرزی است. امضای توافقات جدید میان دو کشور در حوزه توسعه همکاری‌های مرزی، فعال‌سازی ظرفیت‌های تجاری و گسترش ترانزیت کالا، چشم‌انداز روشنی را پیش روی فعالان اقتصادی قرار داده است. در همین راستا، مسئولان منطقه آزاد اروند از آغاز فرآیندهای جدید ترانزیتی و تقویت ظرفیت‌های وارداتی و صادراتی این مرز خبر داده‌اند؛ اقدامی که می‌تواند هزینه مبادلات تجاری را کاهش داده و جذابیت سرمایه‌گذاری را افزایش دهد.

در حوزه حمل‌ونقل نیز شلمچه از مزیت‌های کم‌نظیری برخوردار است. اتصال به شبکه جاده‌ای کشور، نزدیکی به بنادر آبادان و خرمشهر، دسترسی به آبراه اروند رود و ظرفیت توسعه خطوط ریلی بین‌المللی، مجموعه‌ای از مزیت‌های لجستیکی را ایجاد کرده که کمتر منطقه‌ای در کشور از آن برخوردار است. این ویژگی‌ها امکان شکل‌گیری زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای و توسعه تجارت مجدد (Re-export) را فراهم کرده‌اند.

بررسی روندهای اخیر نشان می‌دهد نگاه توسعه‌ای به شلمچه از سطح یک گذرگاه مرزی فراتر رفته است. برگزاری دوره‌های تخصصی آموزش تجارت و لجستیک برای فعالان اقتصادی، طراحی مدل‌های کسب‌وکار مبتنی بر صادرات مجدد و تمرکز بر ارتقای سرمایه انسانی، نشان می‌دهد سیاست‌گذاران منطقه در تلاش هستند زیرساخت نرم افزاری تجارت را هم‌زمان بررسی روندهای اخیر نشان می‌دهد نگاه توسعه‌ای به شلمچه از سطح یک گذرگاه مرزی فراتر رفته است.

برگزاری دوره‌های تخصصی آموزش تجارت و لجستیک برای فعالان اقتصادی، طراحی مدل‌های کسب‌وکار مبتنی بر صادرات مجدد و تمرکز بر ارتقای سرمایه انسانی، نشان می‌دهد سیاست‌گذاران منطقه در تلاش هستند زیرساخت نرم افزاری تجارت را هم‌زمان با توسعه زیرساخت‌های فیزیکی تقویت کنند. (اتاق خبر سازمان‌ها و شرکت‌ها)

تحلیلگران اقتصادی معتقدند اگر روند کنونی توسعه زیرساخت‌ها، تسهیل مقررات و جذب سرمایه‌گذاری ادامه یابد، شلمچه می‌تواند در افاق میان مدت به یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیکی و تجاری غرب آسیا تبدیل شود. بازاری چند ده میلیون نفری در عراق، دسترسی به کشورهای حوزه خلیج فارس، مزایای قانونی منطقه آزاد اروند و رشد مستمر صادرات، مجموعه عواملی هستند که آینده اقتصادی این منطقه را امیدوارکننده ترسیم می‌کنند.

در شرایطی که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به توسعه صادرات غیرنفتی و جذب سرمایه‌نیاز دارد، شلمچه نمونه‌ای موفق از پیوند میان جغرافیا، تجارت و سرمایه‌گذاری به شمار می‌رود؛ نقطه‌ای که می‌تواند از یک مرز تجاری به یک موتور محرک رشد اقتصادی در جنوب غرب کشور و حتی منطقه تبدیل شود.

درصد رشد داشته است.

از سوی دیگر، تحولات افغانستان نیز فرصت تازه‌ای برای چابهار ایجاد کرده است. افزایش استفاده تجار افغان از مسیر ایران در پی محدودیت‌های مرزی با پاکستان، وابستگی کشورهای منطقه به این بندر را افزایش داده است.

با این حال، چالش‌های ژئوپلیتیکی همچنان پابرجاست. تحریم‌های آمریکا علیه ایران، ابهام در سرمایه‌گذاری خارجی و تردید برخی شرکای بین‌المللی نسبت به آینده پروژه، ریسک توسعه چابهار را افزایش داده است. برخی گزارش‌های بین‌المللی حتی نسبت به تأثیر بارگشت محدودیت‌های تحریمی بر روند توسعه بندر هشدار داده‌اند.

کارشناسان معتقدند چابهار برای تبدیل شدن به هاب لجستیکی منطقه بیش از هر چیز به سه اقدام نیاز دارد: تکمیل سریع اتصال ریلی به شبکه ملی، ایجاد مناطق پردازش و لجستیک در پسرکرانه بندر و واگذاری بخشی از فعالیت‌های عملیاتی به اپراتورهای بین‌المللی. بدون این اصلاحات، مزیت جغرافیایی چابهار همچنان به یک فرصت از دست رفته تبدیل خواهد شد.

در واقع، چابهار امروز در نقطه‌ای تعیین‌کننده قرار دارد؛ یا به دروازه تجارت آسیای مرکزی، افغانستان و قفقاز بدل می‌شود یا همچنان در سایه ظرفیت‌های استفاده‌نشده باقی می‌ماند. تجربه بنادر موفق جهان نشان داده است که موقعیت جغرافیایی به تنهایی مزیت رقابتی نمی‌سازد؛ آنچه یک بندر را به هاب منطقه‌ای تبدیل می‌کند، سرعت تصمیم‌گیری، زیرساخت‌های یکپارچه و ثبات در سیاست‌گذاری اقتصادی است. چابهار برای رسیدن به این نقطه راهی طولانی در پیش دارد.