

پولی نو

سه شنبه / ۱۹ خرداد ۱۴۰۵
سال اول / شماره اول
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



نقش قشم!

منطقه آزاد قصر شیرین
در مسیر تبدیل شدن به
هاب تجاری غرب ایران

نقش استراتژیک
منطقه آزاد بوشهر
در خلیج فارس

کاسپین
همه چی تمام!

در جریان باشید...

منطقه آزاد اروند؛
موتور محرک تجارت
استان خوزستان



اروند؛ دروازه طلایی
تجارت ایران
با بازار عراق



منطقه آزاد ماکو؛
پیوند خلیج فارس
به اروپا



CHABAHAR FREE ZONE 2040

GATEWAY TO ASIA, HUB OF OPPORTUNITIES

نقش منطقه آزاد چابهار در تأمین امنیت واردات کالاهای روزمره مردم ایران بررسی می‌شود

منطقه آزاد چابهار در افق ۲۰۴۰

یادداشت روز



پروژه سخت «دیر» پیدا کردن!

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



تصمیم‌گیری درباره دبیر مناطق آزاد معمولاً در همان دسته کارهایی قرار می‌گیرد که همه درباره «فوریتش» حرف می‌زنند و بعد با آرامش کامل می‌روند سراغ جلسات بعدی. مسئله اما اینجاست که مناطق آزاد، برخلاف جلسات اداری، با مکث‌های طولانی سازگار نیستند. تجارت جهانی برای کسی صبر نمی‌کند که هنوز درگیر هماهنگی امضاها و چیدمان صندلی‌هاست. نبود دبیر ثابت و دارای اختیارات روشن، عملاً یعنی تصمیم‌گیری‌های پراکنده، سیاست‌های ناهماهنگ و از دست رفتن فرصت‌هایی که هر کدامشان می‌تواند به تغییر مسیر سرمایه‌گذاری منجر شود. در اقتصادی که رقابت منطقه‌ای شدید است، تأخیر در تعیین متولی واحد، چیزی شبیه رانندگی با ترمز دستی بالا است؛ حرکت هست، اما بیشتر برای مصرف سوخت و اعصاب. مناطق آزاد قرار بود موتور تسهیل تجارت و جذب سرمایه باشند، نه پرونده‌هایی که هر چند ماه یک بار از کشوی یک مدیر به کشوی مدیر دیگر منتقل می‌شوند. وقتی ساختار مدیریتی ناپایدار باشد، حتی بهترین طرح‌های توسعه‌ای هم در مرحله اجرا فرسوده می‌شوند و به جای جذب سرمایه، به تولید بروکراسی جدید ختم می‌گردند. انتخاب سریع و شفاف دبیر، فقط یک تصمیم اداری نیست؛ یک سیگنال به سرمایه‌گذار داخلی و خارجی است که «اینجا هنوز می‌شود روی قاعده بازی حساب کرد».

سرمایه‌گذار بیش از آنکه به شعارها حساس باشد، به ثبات تصمیم‌گیری واکنش نشان می‌دهد. هر روز تأخیر، یک قدم فاصله گرفتن از رقابت با کشورهای است که دقیقاً روی همین ثبات حساب باز کرده‌اند. از سوی دیگر، نبود یک دبیر مقتدر باعث می‌شود مناطق آزاد در برابر تغییرات سیاسی و مدیریتی، بیش از حد آسیب‌پذیر شوند و نتوانند برنامه‌های بلندمدت را دنبال کنند. نتیجه، مجموعه‌ای از پروژه‌های نیمه‌تمام و سیاست‌های ناتمام است که تصویر کلی را مبهم‌تر می‌کند. در نهایت، تأخیر در این انتخاب، بیش از آنکه یک خلأ مدیریتی باشد، یک پیام منفی به آینده اقتصادی کشور است. و بازارها، برخلاف ما آدم‌ها، پیام‌ها را خیلی جدی می‌گیرند؛ حتی وقتی ما سعی می‌کنیم جدی نگیریم.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



یکپارچه‌سازی مناطق ویژه اقتصادی ایران؛ گامی به سوی حکمرانی کارآمد

سامان بیگی
تحلیلگر اقتصادی

در سال‌های اخیر، توسعه مناطق ویژه اقتصادی به یکی از ابزارهای مهم سیاست‌گذاری اقتصادی ایران تبدیل شده است. با این حال، تعدد مناطق و تفاوت در شیوه مدیریت و عملکرد آنها، ضرورت حرکت به سمت یکپارچه‌سازی و هماهنگی بیشتر را پررنگ کرده است. امروزه ده‌ها منطقه ویژه اقتصادی در کشور فعالیت می‌کنند که هر یک با اهدافی همچون جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات، ایجاد اشتغال و تقویت زیرساخت‌های تولیدی شکل گرفته‌اند. با وجود این، نبود نظام یکپارچه ارزیابی عملکرد و تفاوت در سطح زیرساخت‌ها موجب شده دستاوردهای این مناطق یکسان نباشد.

کارشناسان معتقدند یکپارچه‌سازی مناطق ویژه اقتصادی می‌تواند به ایجاد استانداردهای مشترک در حوزه سرمایه‌گذاری، گمرک، لجستیک و خدمات کسب‌وکار منجر شود. این رویکرد ضمن افزایش شفافیت، امکان بهره‌گیری بهتر از ظرفیت‌های ملی و منطقه‌ای را فراهم می‌کند.

تجربه کشورهای موفق نیز نشان می‌دهد مناطق ویژه زمانی به موتور رشد اقتصادی تبدیل می‌شوند که در چارچوب یک راهبرد ملی و هماهنگ فعالیت کنند. در چنین مدلی، هر منطقه بر مزیت‌های تخصصی خود تمرکز کرده و در عین حال بخشی از یک شبکه اقتصادی منسجم خواهد بود.

در شرایطی که اقتصاد ایران نیازمند توسعه صادرات غیرنفتی و جذب سرمایه‌های جدید است، یکپارچه‌سازی مناطق ویژه اقتصادی می‌تواند به ارتقای بهره‌وری، افزایش رقابت‌پذیری و بهبود حکمرانی اقتصادی کشور کمک کند. موفقیت این مسیر اما نیازمند برنامه‌ریزی دقیق، شفافیت مدیریتی و تمرکز بر نتایج اقتصادی قابل اندازه‌گیری خواهد بود.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



بانه؛ موتور محرک تجارت خرد در غرب ایران

شهر مرزی بانه در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجارت خرد در غرب ایران تبدیل شده است؛ شهری که اقتصاد آن به‌طور مستقیم با جریان کالاهای مرزی و تقاضای مصرف‌کنندگان داخلی گره خورده است. موقعیت جغرافیایی بانه در نزدیکی مرز عراق، به‌ویژه اقلیم کردستان، این شهر را به یک بازار فعال برای ورود و عرضه کالاهای مصرفی تبدیل کرده است.

برآوردهای غیررسمی نشان می‌دهد سالانه میلیون‌ها نفر از شهرهای مختلف کشور برای خرید کالاهای خانگی، الکترونیکی و پوشاک به بانه سفر می‌کنند. این حجم بالای گردش مالی، باعث شده اقتصاد محلی بانه تا حد زیادی بر پایه خدمات، خرده‌فروشی و تجارت مرزی شکل بگیرد. در برخی دوره‌ها، حجم مبادلات روزانه بازار بانه به چند صد میلیارد تومان نیز می‌رسد. با این حال، وابستگی شدید اقتصاد شهر به تجارت خرد، آن را در برابر نوسانات ارزی و تغییرات مقررات مرزی آسیب‌پذیر کرده است. کارشناسان معتقدند توسعه زیرساخت‌های رسمی تجاری، ایجاد بازارچه‌های مرزی استاندارد و تقویت زنجیره واردات قانونی می‌تواند پایداری این اقتصاد را افزایش دهد. بانه امروز نمونه‌ای روشن از ظرفیت‌های اقتصاد مرزی در ایران است؛ ظرفیتی که در صورت مدیریت صحیح می‌تواند از یک تجارت خرد سنتی به یک هاب منطقه‌ای پایدار تبدیل شود.

اروند؛ دروازه طلایی تجارت ایران با بازار عراق

پول‌نو: منطقه آزاد اروند در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال اقتصاد ایران با بازار عراق تبدیل شده است؛ بازاری با بیش از ۴۵ میلیون مصرف‌کننده که ظرفیت آن برای واردات کالاهای ایرانی همچنان رو به گسترش است. موقعیت جغرافیایی این منطقه در مجاورت بصره، دسترسی مستقیم به آبراه‌های بین‌المللی اروندرود و زیرساخت‌های گمرکی فعال، اروند را به یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های تجاری کشور بدل کرده است.

بر اساس برآوردهای رسمی، حجم مبادلات تجاری ایران و عراق در برخی سال‌ها از مرز ۱۰ میلیارد دلار عبور کرده و بخش قابل توجهی از آن از مسیر مرزهای زمینی و گمرکات اروند انجام شده است. توسعه بازارچه‌های مرزی، افزایش صادرات مصالح ساختمانی، محصولات غذایی، خدمات فنی و مهندسی و کالاهای مصرفی، سهم ایران از بازار عراق را تقویت کرده است.

با این حال، کارشناسان تأکید دارند که برای تثبیت جایگاه اروند به عنوان «هاب صادراتی ایران به عراق»، نیاز به توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، تسهیل مقررات تجاری و افزایش حضور برندهای ایرانی در بازار عراق وجود دارد. در صورت رفع این موانع، اروند می‌تواند سهم ایران از تجارت منطقه‌ای را به شکل قابل توجهی افزایش دهد و به یکی از پیشبران‌های اصلی رشد اقتصادی کشور تبدیل شود.

منطقه آزاد ماکو؛ پیوند خلیج فارس به اروپا

پول‌نو: منطقه آزاد ماکو در شمال غرب ایران، در نگاه سیاست‌گذاران اقتصادی، صرفاً یک پهنه مرزی نیست؛ بلکه یک «لینک ژئواکونومیک» میان خلیج فارس و اروپا تلقی می‌شود. موقعیت جغرافیایی این منطقه در مجاورت مرز ترکیه، عملاً آن را در مسیر یکی از کوتاه‌ترین کریدورهای زمینی^۱ دریایی برای اتصال بندار جنوبی ایران به بازارهای اتحادیه اروپا قرار داده است.

برآوردهای حمل‌ونقل منطقه‌ای نشان می‌دهد مسیر ترانزیتی جنوب ایران به ماکو و سپس به ترکیه، در صورت تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی، می‌تواند زمان انتقال کالا به اروپا را تا حدود ۴۰ درصد نسبت به مسیرهای سنتی کاهش دهد. این مزیت زمانی، در تجارت جهانی معادل کاهش مستقیم هزینه تمام‌شده صادرات است؛ عاملی که برای رقابت‌پذیری اقتصاد ایران حیاتی محسوب می‌شود.

منطقه آزاد ماکو با وسعتی بیش از ۳۷۰۰ کیلومتر مربع، بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران است و همین مقیاس، ظرفیت شکل‌گیری یک هاب لجستیکی چندمنظوره را فراهم کرده است. داده‌های رسمی از عملکرد گمرکی این منطقه نشان می‌دهد حجم ترانزیت کالاطی سال‌های اخیر روندی افزایشی داشته، هرچند هنوز فاصله قابل توجهی با استاندارد هاب‌های ترانزیتی منطقه‌ای مانند قارص در ترکیه یا باتومی در گرجستان دارد. در سطح زیرساختی، توسعه محور ریلی تبریز-چمشه‌نر یا و اتصال آن به شبکه ریلی ترکیه، مهم‌ترین پروژه‌ای است که می‌تواند نقش ماکو را از یک منطقه مرزی به یک «گره ترانزیتی بین‌قاره‌ای» ارتقا دهد. در صورت بهره‌برداری کامل، ظرفیت جابه‌جایی سالانه این کریدور می‌تواند به چند میلیون تن کالا برسد؛ رقمی که اثر مستقیم بر صادرات غیرنفتی ایران خواهد داشت.

نقش استراتژیک منطقه آزاد بوشهر در خلیج فارس

پول‌نو: استان بوشهر به واسطه بیش از ۹۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و قرار گرفتن در یکی از مهم‌ترین آبراه‌های جهان، جایگاهی فراتر از یک استان ساحلی در اقتصاد ایران دارد. این استان در سال‌های اخیر به یکی از نقاط کلیدی تجارت دریایی، صادرات انرژی و لجستیک دریایی کشور تبدیل شده و نقش آن در معادلات اقتصادی خلیج فارس رو به افزایش است. بوشهر میزبان مجموعه‌ای از بندار تجاری، صنایع انرژی و تأسیسات پتروشیمی است که سهم قابل توجهی در صادرات غیرنفتی و انرژی ایران دارند. نزدیکی به بازارهای کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس، مزیتی است که هزینه و زمان حمل‌ونقل کالا را کاهش داده و ظرفیت رقابت‌پذیری صادرات ایران را افزایش می‌دهد. کارشناسان معتقدند توسعه زیرساخت‌های بندری و لجستیکی بوشهر می‌تواند این استان را به یکی از حلقه‌های اصلی زنجیره تأمین منطقه تبدیل کند. در شرایطی که رقابت بندر خلیج فارس برای جذب خطوط کشتیرانی و سرمایه‌گذاری خارجی شدت گرفته است، بوشهر از مزیت دسترسی مستقیم به بازارهای منطقه و پیوند با صنایع انرژی کشور برخوردار است.



منطقه آزاد چابهار در افق ۲۰۴۰

کالاهای استراتژیک ایفا کند. از منظر اقتصادی، تمرکز بیش از حد واردات در چند بندر محدود، ریسک اختلال در زنجیره تأمین را افزایش می‌دهد. چابهار با ایجاد یک مسیر جایگزین و مکمل برای بنادر جنوبی کشور، به توزیع متوازن جریان واردات کمک می‌کند. علاوه بر این، دسترسی این بندر به شبکه جاده‌ای و ریلی در حال توسعه، امکان انتقال سریع‌تر کالا به استان‌های مختلف کشور را فراهم می‌سازد.

کارشناسان معتقدند سرمایه‌گذاری در توسعه لجستیک و زیرساخت‌های چابهار تنها یک پروژه بندری نیست، بلکه بخشی از راهبرد ملی امنیت اقتصادی کشور محسوب می‌شود. در شرایطی که تجارت جهانی با چالش‌هایی همچون تنش‌های ژئوپلیتیکی، اختلال در مسیرهای دریایی و نوسانات بازارهای بین‌المللی مواجه است، برخورداری از یک دروازه مستقل و مطمئن برای واردات کالاهای اساسی می‌تواند مزیت مهمی برای اقتصاد ایران باشد.

به همین دلیل، منطقه آزاد چابهار امروز صرفاً یک قطب تجاری یا ترانزیتی نیست؛ بلکه یکی از مهم‌ترین پشتوانه‌های امنیت تأمین کالاهای اساسی کشور به شمار می‌رود؛ نقشی که اهمیت آن در سال‌های آینده بیش از گذشته آشکار خواهد شد.

مستقیم بر مزیت صادراتی دارد.

از منظر سرمایه‌گذاری، قشم در حال حرکت به سمت جذب سرمایه‌های ترکیبی در حوزه‌های انرژی، شیلات صنعتی و گردشگری دریایی است. این تنوع بخشی، پاسخی به وابستگی تاریخی اقتصاد مناطق جنوبی به فعالیت‌های محدود و تک‌محصولی است. با این حال، چالش‌هایی نظیر ناهماهنگی نهادی، محدودیت‌های بانکی و ریسک‌های سیاست‌گذاری همچنان بر سرعت تحقق این اهداف سایه انداخته‌اند.

در سطح کلان، اهمیت قشم در اقتصاد دریامحور ایران تنها در ظرفیت تولیدی آن خلاصه نمی‌شود، بلکه در نقش آن به عنوان «تسهیل‌گر تجارت» تعریف می‌شود. در واقع، ارزش افزوده اصلی نه در تولید کالا، بلکه در کاهش اصطکاک جریان کالا و سرمایه نهفته است.

در نهایت، تجربه قشم نشان می‌دهد که آینده مناطق آزاد ایران، بیش از آنکه به توسعه فیزیکی وابسته باشد، به توان آن‌ها در ادغام در شبکه‌های جهانی تجارت و تبدیل شدن به گره‌های هوشمند لجستیکی وابسته است؛ مسیری که هنوز در آغاز خود قرار دارد، اما جهت‌گیری آن به روشنی تعیین شده است.

منطقه آزاد قصرشیرین در مسیر تبدیل شدن به هاب تجاری غرب ایران

نیز همگام با آن توسعه یابد. از منظر کلان، منطقه آزاد قصرشیرین می‌تواند بخشی از بار تجارت زمینی ایران با عراق را ساماندهی کرده و به کاهش هزینه‌های صادرات کمک کند. همچنین توسعه فعالیت‌های تجاری در این منطقه می‌تواند به ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و افزایش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در استان کرمانشاه منجر شود. در شرایطی که رقابت برای تصاحب سهم بیشتری از بازار عراق در حال افزایش است، قصرشیرین این ظرفیت را دارد که از یک گذرگاه مرزی به یک هاب تجاری و لجستیکی تأثیرگذار در غرب ایران تبدیل شود؛ جایگاهی که می‌تواند نقش مهمی در آینده تجارت منطقه‌ای کشور ایفا کند.

صادرات زمینی ایران به عراق از طریق آنها انجام می‌شود. این موقعیت موجب شده بسیاری از کارشناسان، منطقه آزاد قصرشیرین را حلقه اتصال تولیدکنندگان ایرانی به بازارهای عراق و حتی سوریه قلمداد کنند. مزیت اصلی این منطقه تنها در تجارت مرزی خلاصه نمی‌شود. استقرار واحدهای لجستیکی، مراکز توزیع کالا، انبارهای صادراتی و صنایع فراآوری می‌تواند زنجیره ارزش جدیدی در غرب کشور ایجاد کند. تجربه مناطق آزاد موفق جهان نشان می‌دهد که نزدیکی به بازار مصرف، زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می‌شود که زیرساخت‌های حمل‌ونقل، خدمات گمرکی و سرمایه‌گذاری

پول‌نو: در شرایطی که امنیت غذایی و پایداری زنجیره تأمین به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های دولت‌ها در جهان تبدیل شده است، منطقه آزاد چابهار بیش از هر زمان دیگری به عنوان یک دارایی راهبردی برای اقتصاد ایران مطرح می‌شود. موقعیت جغرافیایی این منطقه در ساحل دریای عمان و دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، چابهار را به یکی از مهم‌ترین مبادی ورود کالاهای اساسی کشور تبدیل کرده است.

برخلاف بسیاری از بنادر ایران که برای دسترسی به بازارهای جهانی ناگزیر از عبور از تنگه هرمز هستند، چابهار خارج از این گلوگاه راهبردی قرار دارد. این ویژگی موجب شده کارشناسان حمل‌ونقل و تجارت بین‌الملل، چابهار را یکی از مهم‌ترین ابزارهای ایران برای کاهش ریسک‌های لجستیکی و افزایش تاب‌آوری زنجیره تأمین کالاهای اساسی بدانند.

سالانه میلیون‌ها تن کالای اساسی از جمله گندم، برنج، روغن خوراکی، نهاده‌های دامی و شکر از طریق بندار کشور وارد می‌شود. با رشد مصرف داخلی و افزایش نیاز به تنوع بخشی مسیرهای تأمین، نقش چابهار در سال‌های اخیر پررنگ‌تر شده است. توسعه زیرساخت‌های بندری، افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری و ایجاد انبارهای نگهداری کالا موجب شده این بندر بتواند سهم بیشتری در مدیریت واردات

نقش قشم!



پول‌نو: در ادبیات جدید اقتصاد ایران، جزیره قشم دیگر صرفاً یک مقصد گردشگری یا یک پهنه جغرافیایی جنوبی نیست؛ بلکه به عنوان گرهی راهبردی در معماری «اقتصاد دریامحور» تعریف می‌شود که نقش آن از سطح محلی فراتر رفته و به سطح ملی در پیوند زنجیره‌های تجارت، انرژی و لجستیک ارتقا یافته است. منطقه آزاد قشم در این چارچوب، کارکردی مشابه یک هاب میان‌منطقه‌ای دارد که می‌تواند بخشی از ناکارآمدی‌های ساختاری تجارت خارجی ایران را تعدیل کند.

بر اساس داده‌های تجمیعی از عملکرد بندار جنوبی و گزارش‌های توسعه‌ای مناطق آزاد، سهم قشم در تسهیل تجارت غیرنفتی جنوب کشور طی سال‌های اخیر روندی صعودی داشته است. این جزیره با برخورداری از دسترسی مستقیم به آبراه‌های بین‌المللی، عملاً در نقطه تلاقی کریدورهای شرق-غرب و شمال-جنوب قرار گرفته و ظرفیت تبدیل شدن به یک پایگاه پشتیبان برای صادرات مجدد (Re-export) را دارد. این ویژگی در

پول‌نو: منطقه آزاد قصرشیرین را می‌توان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های توسعه اقتصادی غرب کشور در دهه پیش رو دانست؛ منطقه‌ای که به واسطه موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد خود در مرز ایران و عراق، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از کانون‌های اصلی تجارت منطقه‌ای را دارد. در شرایطی که عراق همچنان یکی از بزرگ‌ترین مقاصد صادراتی ایران محسوب می‌شود، قصرشیرین از مزیت دسترسی مستقیم به بازار چند ده میلیون نفری این کشور برخوردار است.

قصرشیرین در مجاورت گذرگاه‌های مهمی همچون پرویزخان و خسروی قرار گرفته؛ مرزهایی که سالانه بخش قابل توجهی از

منطقه آزاد اروند؛

موتور محرک تجارت استان خوزستان



پول‌نو: منطقه آزاد اروند در جنوب غرب ایران، بیش از آنکه یک محدوده اداری باشد، یک گره راهبردی در شبکه تجارت مرزی کشور است؛ جایی که اقتصاد استان خوزستان عملاً به جریان مبادلات آن گره خورده و نقش آن از سطح محلی به سطح منطقه‌ای ارتقا یافته است. موقعیت جغرافیایی این منطقه در مجاورت مرز عراق، آن را به یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های صادرات غیرنفتی ایران تبدیل کرده و در عمل، کارکرد «دروازه غربی تجارت ایران» را تثبیت کرده است.

بر اساس داده‌های گمرکی و برآوردهای تجاری، حجم صادرات غیرنفتی عبوری از مرزهای خوزستان در سال‌های پررونق اقتصادی به بیش از ۱۵ میلیارد دلار رسیده است. بخش قابل توجهی از این جریان از مسیرهای مرتبط با منطقه آزاد اروند عبور می‌کند؛ منطقه‌ای که شهرهای آبادان و خرمشهر را در یک منظومه لجستیکی مشترک به هم متصل کرده و ظرفیت انتقال کالا را به شکل ساختاری افزایش داده است. در همین چارچوب، تجارت ایران و عراق طی سال‌های اخیر از مرز ۱۰ میلیارد دلار در سال عبور کرده و اروند به عنوان یکی از اصلی‌ترین شریان‌های تأمین این جریان پایدار عمل می‌کند.

مزیت کلیدی اروند نه در تولید کالا، بلکه در کاهش اصطکاک تجارت است. نزدیکی جغرافیایی به بازار عراق، هزینه پایین حمل‌ونقل زمینی، و تقاضای پایدار برای کالاهای ساختمانی، غذایی و مصرفی، ترکیبی ایجاد کرده که در اقتصاد مرزی کمتر قابل تکرار است. این ویژگی باعث شده اروند بیشتر نقش یک «شتاب‌دهنده تجاری» را ایفا کند تا یک مرکز تولیدی. در واقع، ارزش افزوده اصلی در این منطقه نه در خلق محصول، بلکه در تسریع گردش کالا و کاهش هزینه مبادله نهفته است.

با این حال، شکاف میان ظرفیت بالقوه و عملکرد واقعی همچنان محسوس است. محدودیت‌های زیرساختی در حمل‌ونقل ترکیبی، ناهماهنگی‌های مقرراتی میان دستگاه‌های اجرایی، و ضعف در توسعه لجستیک سرد، از جمله عواملی هستند که بخشی از مزیت رقابتی منطقه را بلااستفاده نگه داشته‌اند. در اقتصاد مرزی، چنین ناکارآمدی‌هایی مستقیماً به از دست رفتن سهم بازار منجر می‌شود، حتی اگر تقاضا پایدار باقی بماند.

کاسپین همه چی تمام!

پول‌نو: مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی اعلام کرد عملکرد بندر کاسپین در دو ماهه نخست سال جاری، نشانه‌ای روشن از تغییر تدریجی وزن تجارت و تأمین کالا به سمت بندار شمالی کشور است؛ تغییری که در سایه توسعه کریدورهای منطقه‌ای و گسترش همکاری با کشورهای حاشیه دریای خزر و اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا، شتاب بیشتری گرفته است. انسان‌ها ده‌ها همه تخم‌مرغ‌های لجستیکی‌شان را در چند بندر جنوبی گذاشتند و حالا تازه یادشان افتاده شمال هم جغرافیا دارد. کشف بزرگی است.

با اشاره به موقعیت راهبردی بندر کاسپین گفت این بندر، به عنوان یکی از مدرن‌ترین بنادر شمال ایران، توانسته در دوره‌ای که برخی مسیرهای جنوبی با محدودیت و فشار عملیاتی روبه‌رو بوده‌اند، بخشی از بار تأمین کالاهای اساسی کشور را بر دوش بگیرد.

بر اساس آمار ارائه‌شده، میزان تخلیه غلات در بندر کاسپین طی دو ماهه ابتدایی امسال، از ۱۶ هزار تن در مدت مشابه سال گذشته به بیش از ۲۱ هزار تن رسیده است؛ رشدی ۳۵۸ درصدی که از افزایش ظرفیت عملیاتی و نقش پررنگ‌تر این بندر در واردات کالاهای ضروری حکایت دارد.

همچنین مجموع کالاهای اساسی تخلیه و بارگیری شده در این بندر در همین بازه زمانی، به ۱۱۱ هزار تن رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل، رشد ۳۴ درصدی را نشان می‌دهد. بر اساس آمار ارائه‌شده، میزان تخلیه غلات در بندر کاسپین طی دو ماهه ابتدایی امسال، از ۱۶ هزار تن در مدت مشابه سال گذشته به بیش از ۲۱ هزار تن رسیده است؛ رشدی ۳۵۸ درصدی که از افزایش ظرفیت عملیاتی و نقش پررنگ‌تر این بندر در واردات کالاهای ضروری حکایت دارد.