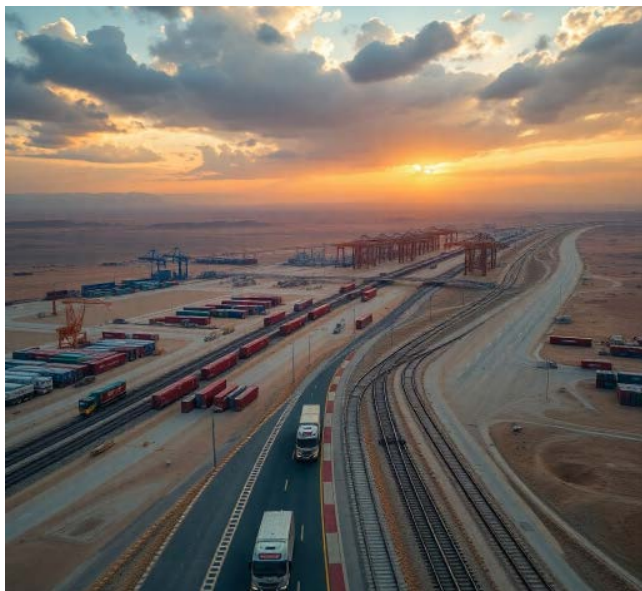




پولی نو

شنبه / ۶ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۱۲
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



آینده در پیام

هاب لجستیک نوپا

نقطه اتصال قفقاز

قصر شیرین محور ژئواقتصاد

قشم؛ محور ژئواقتصاد

در جریان باشید...

مهران؛ مرز فرصت های بزرگ



تجارت مرزی شگنده



هاب بعدی اقتصاد ایران



یادداشت روز



رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد

قلب ژئواقتصاد ایران

میانه و مسیرهای صادراتی را فراهم می کند. در شرایطی که هزینه لجستیک در صنایع معدنی و فولادی گاه تا ۲۰ درصد قیمت تمام شده محصول را تشکیل می دهد، هر کیلومتر کاهش هزینه حمل، مزیتی رقابتی برای صادرات خواهد بود. آمارهای رسمی نیز از رشد ظرفیت صنعتی یزد حکایت دارند. تنها در شهرک ها و نواحی صنعتی استان بیش از ۵۲۰۰ قرارداد واگذاری زمین منعقد شده و نزدیک به ۱۸۰۰ واحد صنعتی به بهره برداری رسیده اند. در سال ۱۴۰۴ نیز واگذاری اراضی صنعتی بیش از ۵۷ درصد رشد داشته که نشانه افزایش تقاضای سرمایه گذاری تولیدی در استان است. در سوی دیگر، تجارت خارجی یزد نیز روندی امیدوارکننده نشان می دهد. در پنج ماه نخست سال ۱۴۰۴ بیش از ۳۱۷ میلیون دلار صادرات در برابر ۲۵۶ میلیون دلار واردات ثبت شد و تراز تجاری استان مثبت باقی ماند. این ارقام بیانگر آن است که ظرفیت تولید صنعتی یزد به تدریج در حال تبدیل شدن به مزیت صادراتی است. با این حال، آینده منطقه ویژه اقتصادی یزد به توسعه زیرساخت ها وابسته است. تکمیل خطوط ریلی باری، افزایش ظرفیت انرژی، توسعه لجستیک هوشمند، جذب فناوری های نوین و ایجاد زنجیره های ارزش افزوده می تواند این منطقه را از یک قطب تولید به یک هاب ژئواقتصادی تبدیل کند. در غیر این صورت، مزیت های جغرافیایی به تنهایی تضمین کننده رشد نخواهند بود.

پولی نو: در نقشه جدید رقابت های اقتصادی، دیگر صرف داشتن منابع معدنی یا کارخانه های بزرگ، مزیت تعیین کننده نیست. آنچه جایگاه کشورها را مشخص می کند، توانایی آنها در تبدیل موقعیت جغرافیایی به مزیت اقتصادی است. در همین چارچوب، منطقه ویژه اقتصادی یزد می تواند به یکی از مهم ترین حلقه های ژئواقتصاد صنعتی ایران در دهه آینده تبدیل شود؛ منطقه ای که در تقاطع کریدورهای حمل و نقل، صنایع معدنی، فولاد، سرمایه یک و انرژی قرار گرفته و ظرفیت آن فراتر از یک شهرک صنعتی معمولی است. یزد تنها حدود ۱۰۵ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده، اما سهم آن در تولید صنعتی کشور به مراتب فراتر از این رقم است. این استان با بیش از ۷۵۰ معدن فعال، یکی از قطب های اصلی استخراج سنگ آهن، سرب، روی و مواد معدنی محسوب می شود و طی سال های اخیر بیش از ۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری داخلی را جذب کرده است. همچنین در سال های اخیر ده ها میلیون دلار سرمایه گذاری خارجی در بخش صنعت استان مجوز دریافت کرده و روند جذب سرمایه خارجی همچنان ادامه دارد. اهمیت منطقه ویژه اقتصادی یزد تنها در اعداد سرمایه گذاری خلاصه نمی شود. این منطقه در میانه محورهای ریلی و جاده ای شمال، جنوب، شرق و غرب کشور قرار دارد؛ موقعیتی که امکان اتصال صنایع معدنی مرکز ایران به بنادر جنوبی، بازارهای آسیای

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



گذرگاه اینچه برون



پولی نو: منطقه آزاد اینچه برون در شمال استان گلستان، حالا بیش از یک پروژه محلی، به آزمونی برای بازتعریف مسیرهای ترانزیت ایران تبدیل شده است. این گذرگاه ۱۲،۵۷۷ هکتاری در مرز ترکمنستان، روی کریدور ریلی ۳۶ کیلومتری گرگان اینچه برون نشسته و عملاً در نقطه تلاقی مسیرهای شمال جنوب و شرق غرب قرار دارد؛ همان جایی که سیاست بال لجستیک گره می خورد و عددها مهم تر از شعارها می شوند. طبق برآوردهای رسمی، تنها در سناریوی توسعه کامل، این منطقه ظرفیت جابه جایی حدود ۲۰ میلیون تن کالا طی ۲۰ سال را دارد؛ رقمی که اگر محقق شود، می تواند بخشی از فشار ۸۰ درصدی وابستگی



پولی نو: در مرز جنوب غربی ایران، جایی که استان ایلام با تنها حدود ۴۲۰ کیلومتر مرز مشترک با عراق به یک کریدور خاموش ژئواقتصادی تبدیل شده، «منطقه آزاد مهران» بیش از یک پروژه اداری، یک شرط بندی بزرگ روی آینده تجارت منطقه ای است. داده های گمرکی نشان می دهد که تنها در یک بازه سالانه، بیش از ۸۶۶ میلیون دلار صادرات از این گذرگاه انجام شده و روزانه بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ کامیون از آن عبور می کنند؛ عددی که آن را در رده پرتردترین مرزهای زمینی ایران قرار می دهد.

اما این رشد، روی زمینی شکننده ایستاده است. محدودیت های گمرکی عراق و تغییر رویه های الکترونیکی، در برخی دوره ها صادرات را تا چندین درصد کاهش داده و نشان داده که وابستگی مهران به تصمیمات بغداد، یک ریسک ساختاری است.

از منظر ژئواقتصاد، مهران می تواند حلقه اتصال بازاری با ظرفیت چند میلیارد دلاری باشد؛ بازاری که در برخی سال ها بیش از ۱ میلیارد دلار صادرات جمعی از این مسیر جذب کرده است.

با این حال، ضعف زیرساخت لجستیک، انبارداری و پردازش مرزی باعث شده بخش قابل توجهی از ارزش افزوده در آن سوی مرز شکل بگیرد، نه در ایلام.

اگر منطقه آزاد مهران بتواند تنها ۱۰ تا ۱۵ درصد از ارزش زنجیره تأمین را در داخل استان نگه دارد، اقتصاد محلی می تواند از یک اقتصاد مرزی ساده به یک هاب ترانزیت منطقه ای تبدیل شود. در غیر این صورت، این مرز همچنان یک «دروازه خروج» باقی می ماند، نه یک موتور توسعه.

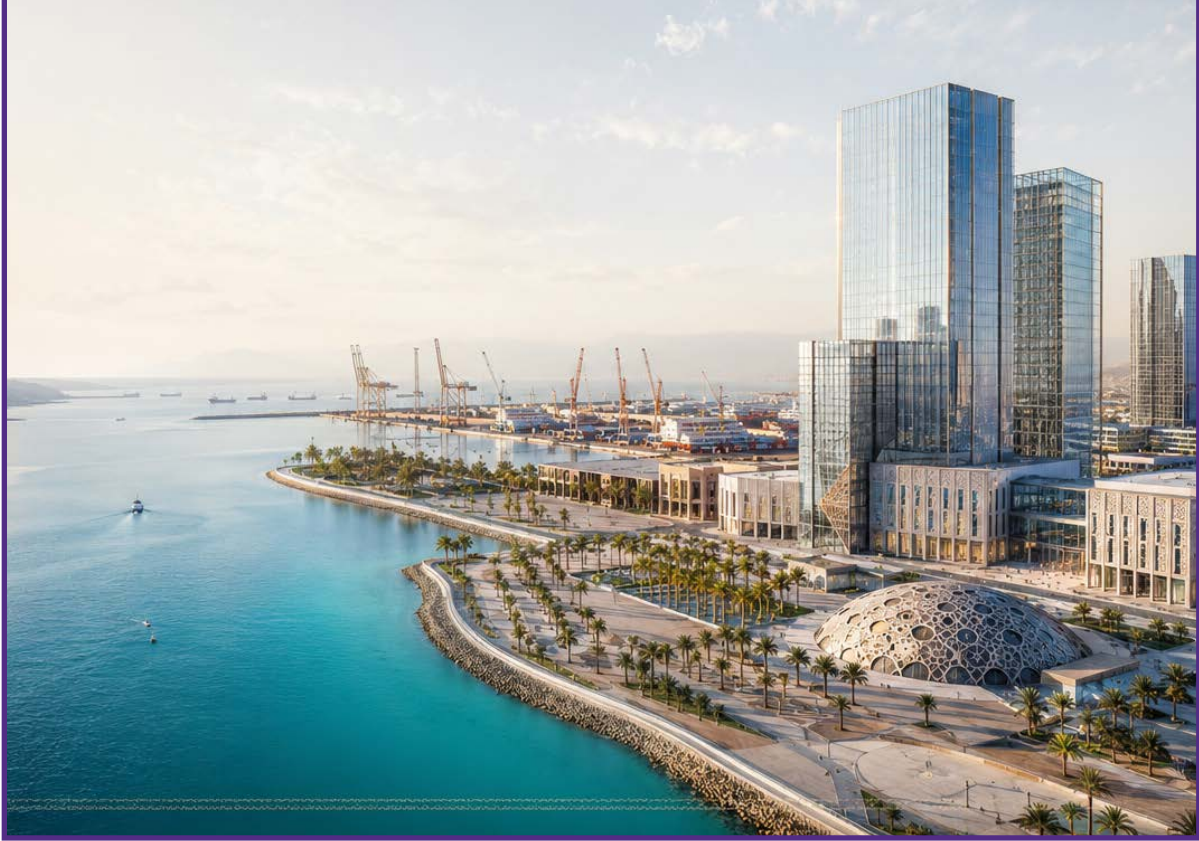
قصر شیرین، محور ژئواقتصاد



پولی نو: منطقه آزاد قصر شیرین در مرز غربی ایران، در حال تبدیل شدن به یکی از نقاط کلیدی ژئواقتصاد منطقه است. برآورد های توسعه ای نشان می دهد ظرفیت تجارت مرزی این گذرگاه می تواند از حدود ۲ میلیارد دلار فعلی به ۸ تا ۸ میلیارد دلار در افق پنج ساله افزایش یابد، مشروط به تثبیت مسیرهای لجستیکی و کاهش هزینه های مبادله. موقعیت جغرافیایی آن در کمتر از ۲ کیلومتری مرز عراق و دسترسی مستقیم به بازار حدود ۴۰ میلیونی عراق و اقلیم کردستان، مزیت رقابتی کم نظیری ایجاد کرده است. در فاز نخست توسعه، پروژه هایی شامل احداث حدود ۳۰ کیلومتر مسیر لجستیکی، ایجاد پایانه صادراتی با ظرفیت ۱.۵ میلیون تن کالا در سال و جذب ۵۰ تا ۷۰ سرمایه گذار خصوصی هدف گذاری شده است. با این حال، ناهمگونی مقررات گمرکی، ریسک های ژئوپلیتیک و محدودیت های بانکی همچنان به عنوان گلوگاه های اصلی باقی مانده اند.

تحلیل های منطقه ای نشان می دهد تکمیل خط ریلی کرمانشاه- خسروی می تواند هزینه حمل و نقل را تا ۲۵ درصد کاهش دهد و زمان ترانزیت را تا ۳۰ درصد کوتاه تر کند. در چنین سناریویی، قصر شیرین می تواند به گره اتصال ایران به کریدور شرق- غرب تبدیل شود، هرچند رقابت با مناطق آزاد عراق و ترکیه شدت بیشتری می گیرد. در مجموع، آینده این منطقه به میزان هماهنگی سیاست های تجاری و امنیتی وابسته خواهد بود.

قشم؛ محور ژئواقتصاد



پولی نو: جزیره قشم با مساحت حدود ۱۴۹۱ کیلومتر مربع و موقعیت راهبردی در نزدیکی تنگه هرمز، یکی از مهم ترین نقاط ژئواقتصادی خلیج فارس محسوب می شود؛ جایی که بخش قابل توجهی از تجارت انرژی جهان از آن عبور می کند و همین موضوع جایگاه منطقه آزاد قشم را در معادلات منطقه ای تقویت کرده است.

بر اساس گزارش های رسمی، منطقه آزاد قشم در سال های اخیر به سمت تبدیل شدن به یک هاب لجستیکی، تجاری و صنعتی حرکت کرده و پروژه های زیرساختی مانند توسعه بزرگراه ها و شبکه های ارتباطی دریایی در آن با هدف اتصال بهتر به سرزمین اصلی و

مسیرهای بین المللی اجرا شده است.

در حوزه تجارت، آمارها نشان می دهد قشم در دوره های اخیر به



آینده در پیام

پولی نو: منطقه ویژه اقتصادی پیام، که روزگاری بیشتر با کارکردهای پستی و فرودگاهی شناخته می شد، اکنون در آستانه یک تغییر راهبردی قرار گرفته است؛ تغییری که می تواند آن را به مهم ترین گره لجستیک هوشمند ایران تبدیل کند. در شرایطی که اقتصاد جهانی بیش از هر زمان دیگری بر سرعت، داده و زنجیره های تأمین متکی است، مزیت رقابتی دیگر صرفاً در تولید خلاصه نمی شود، بلکه در توانایی جابه جایی هوشمند کالا تعریف می شود. این همان نقطه ای است که پیام تلاش دارد جایگاه خود را در آن تثبیت کند.

منطقه ویژه اقتصادی پیام با وسعتی نزدیک به ۳۶۰۰ هکتار، دسترسی مستقیم به فرودگاه بین المللی، شبکه بزرگراهی و فاصله کمتر از ۴۰ کیلومتر تا تهران، از معدود مناطق اقتصادی کشور است که امکان تلفیق حمل و نقل هوایی، زمینی و انبارداری را در یک چترین ظرفیتی در بسیاری از کشورهای توسعه یافته به عنوان ستون فقرات اقتصاد دیجیتال شناخته می شود؛ زیرا هر یک درصد کاهش در هزینه های لجستیکی می تواند میلیارد ها تومان صرفه جویی برای زنجیره تأمین ایجاد کند. براساس برآورد های بین المللی، هزینه های لجستیک در اقتصاد های پیشرفته بین ۸ تا ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی است، در حالی که این شاخص در بسیاری از اقتصاد های در حال توسعه به ۱۵ تا ۲۰ درصد می رسد. کاهش این فاصله، تنها با دیجیتالی شدن فرآیندها، استفاده از هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، انبارهای هوشمند و سامانه های رهگیری لحظه ای امکان پذیر خواهد بود. از همین منظر، حرکت پیام به سمت توسعه زیرساخت های اقتصاد دیجیتال و لجستیک هوشمند، صرفاً یک پروژه عمرانی نیست؛ بلکه سرمایه گذاری بر بهره وری اقتصاد ملی است.

در سال های اخیر، این منطقه میزبان پروژه های جدید سرمایه گذاری، توسعه زیرساخت های تجاری و برنامه های مرتبط با گمرک تخصصی فناوری اطلاعات شده است. همچنین اجرای پروژه های عمرانی و جذب سرمایه گذاری های جدید نشان می دهد که سیاست گذاران در تلاش اند تا پیام را از یک منطقه صرفاً عملیاتی به یک هاب فناوری، تجارت و توزیع کالا ارتقا دهند.

تجارت مرزی شکننده



پولی نو: منطقه آزاد بانه-مریوان که از سال ۱۴۰۲ وارد فاز اجرایی شد، با وسعتی حدود ۵۵۰۰ هکتار (۳۵۰۰ هکتار مریوان و ۲۰۰۰ هکتار بانه)، قرار بود به یکی از مهم ترین گره های تجارت مرزی غرب ایران تبدیل شود.

در عمل، این پروژه هنوز با «اقتصاد وعده ها» زندگی می کند. طبق گزارش های محلی، تنها حدود ۲۰٪ از طرح جامع آن پیش رفته و سرمایه گذاری ها برای نزدیک به سه سال دچار وقفه شده است.

در نگاه واشنگتن پستی به مسئله، این منطقه بیش از آنکه یک «کریدور تجارت آزاد» باشد، یک آزمایش نیمه کاره سیاست گذاری است. هدف رسمی، تبدیل مرزهای بانه و مریوان به هاب صادراتی و وارداتی با تمرکز بر تولید مجدد کالا و ایجاد ارزش افزوده است؛ الگویی که در بسیاری از مناطق آزاد دنیا منجر به رشد دو رقمی اشتغال شده است. اما در اینجا، شکاف میان طراحی و اجرا به حدود چند سال تأخیر انباشته رسیده است.

از منظر اقتصادی، ظرفیت های عددی قابل توجه اند؛ دسترسی مستقیم به مرز عراق، جمعیت فعال جوان و موقعیت ترانزیتی در غرب کشور. با این حال، نبود نقشه جامع نهایی و تأخیرهای اداری باعث شده بخشی از این مزیت ها عملاً بلااستفاده بماند.

هاب بعدی اقتصاد ایران



پولی نو: منطقه ویژه اقتصادی پیام، که روزگاری بیشتر با کارکردهای پستی و فرودگاهی شناخته می شد، اکنون در آستانه یک تغییر راهبردی قرار گرفته است؛ تغییری که می تواند آن را به مهم ترین گره لجستیک هوشمند ایران تبدیل کند. در شرایطی که اقتصاد جهانی بیش از هر زمان دیگری بر سرعت، داده و زنجیره های تأمین متکی است، مزیت رقابتی دیگر صرفاً در تولید خلاصه نمی شود، بلکه در توانایی جابه جایی هوشمند کالا تعریف می شود. این همان نقطه ای است که پیام تلاش دارد جایگاه خود را در آن تثبیت کند.

منطقه ویژه اقتصادی پیام با وسعتی نزدیک به ۳۶۰۰ هکتار، دسترسی مستقیم به فرودگاه بین المللی، شبکه بزرگراهی و فاصله کمتر از ۴۰ کیلومتر تا تهران، از معدود مناطق اقتصادی کشور است که امکان تلفیق حمل و نقل هوایی، زمینی و انبارداری را در یک مجموعه فراهم کرده است. چنین ظرفیتی در بسیاری از کشورهای توسعه یافته به عنوان ستون فقرات اقتصاد دیجیتال شناخته می شود؛ زیرا هر یک درصد کاهش در هزینه های لجستیکی می تواند میلیارد ها تومان صرفه جویی برای زنجیره تأمین ایجاد کند. براساس برآورد های بین المللی، هزینه های لجستیک در اقتصاد های پیشرفته بین ۸ تا ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی است، در حالی که این شاخص در بسیاری از اقتصاد های در حال توسعه به ۱۵ تا ۲۰ درصد می رسد. کاهش این فاصله، تنها با دیجیتالی شدن فرآیندها، استفاده از هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، انبارهای هوشمند و سامانه های رهگیری لحظه ای امکان پذیر خواهد بود. از همین منظر، حرکت پیام به سمت توسعه زیرساخت های اقتصاد دیجیتال و لجستیک هوشمند، صرفاً یک پروژه عمرانی نیست؛ بلکه سرمایه گذاری بر بهره وری اقتصاد ملی است.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

نقطه اتصال قفقاز

پولی نو: منطقه آزاد ماکو در شمال غرب ایران، با موقعیت ژئواقتصادی کم نظیر در مجاورت ترکیه و جمهوری آذربایجان، به یکی از پروژه های کلیدی توسعه تجارت مرزی تبدیل شده است. این منطقه با بیش از ۴۰۰ هزار هکتار وسعت، بزرگ ترین منطقه آزاد کشور محسوب می شود و در ادبیات رسمی، نقش «دروازه ایران به قفقاز و اروپا» را دارد.

بر اساس داده های منتشر شده از عملکرد تجاری مناطق آزاد، صادرات این منطقه در سال های اخیر به حدود ۱.۴ میلیارد دلار رسیده و تراز تجاری آن همچنان مثبت گزارش شده است؛ به طوری که در برخی دوره ها صادرات آن تا ۲۳۰ میلیون دلار در برابر حدود ۱۰۰ میلیون دلار واردات ثبت شده است.

زیرساخت های لجستیکی، از جمله دهکده لجستیک و اتصال به کریدورهای ترانزیتی، محور اصلی سیاست توسعه ای ماکو عنوان شده اند. این طرح ها با هدف کاهش هزینه حمل و نقل و افزایش سرعت ترانزیت، ظرفیت عبور سالانه میلیون ها تن کالا را هدف گرفته اند. کارشناسان برآورد می کنند ارتقای زیرساخت ها می تواند سهم ترانزیت منطقه را تا ده ها درصد افزایش دهد.

در بخش سرمایه گذاری، گزارش ها از رشد پیوسته فعالیت های صنعتی و خدماتی حکایت دارند؛ به گونه ای که بیش از هزاران واحد کوچک و متوسط در حوزه هایی مانند تولید، کشاورزی و لجستیک فعال شده اند. با این حال، سهم ارزش افزوده صنعتی هنوز نسبت به ظرفیت ژئواقتصادی منطقه پایین تر از استانداردهای مناطق آزاد موفق جهانی ارزیابی می شود.