

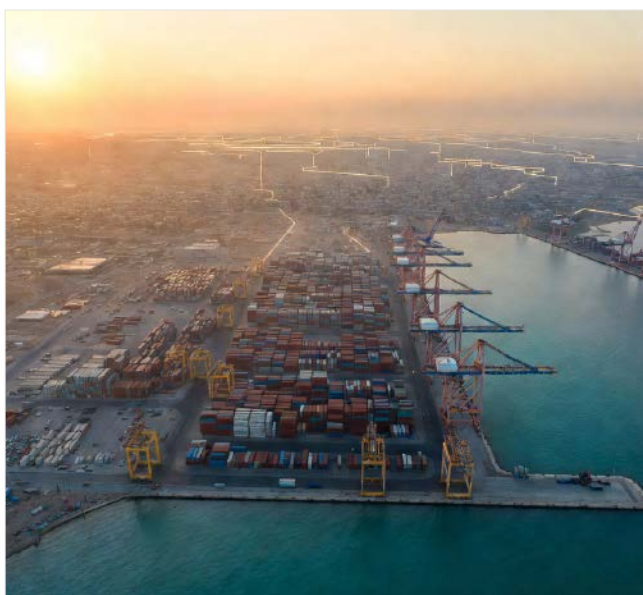


قصر شیرین
وبازی بزرگ تجارت مرزی



مهران؛ مرز
اقتصاد نو

یزد و جهش تولید
بومی



چابهار؛
گذرگاه توسعه ناتمام



در جریان باشید...



یادداشت روز

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد

پولی نو؛ منطقه آزاد اینچه برون دیگر صرفاً یک پروژه استانی یا یک گذرگاه مرزی نیست؛ بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به نقطه‌ای تعیین‌کننده در معادلات ژئواقتصادی شمال شرق ایران است. در جهانی که رقابت کشورها بیش از گذشته بر سر کریدورهای حمل و نقل، زنجیره‌های تأمین و مسیرهای ترانزیتی متمرکز شده، اینچه برون می‌تواند نقشی فراتر از یک منطقه آزاد ایفا کند؛ نقشی که جایگاه ایران را در اتصال آسیای میانه، چین، روسیه و آب‌های آزاد بازتعریف می‌کند.

این منطقه با وسعت ۱۲ هزار و ۵۷۷ هکتار در مرز ایران و ترکمنستان قرار گرفته و تنها ۴۰ کیلومتر با گرگان فاصله دارد. مهم‌تر از موقعیت جغرافیایی، قرارگیری همزمان آن بر سه محور راهبردی یعنی کریدور ریلی ایران، ترکمنستان و قزاقستان، کریدور شرق به غرب مرتبط با ابتکار «کمربند و جاده» چین و شاخه شرقی کریدور بین‌المللی شمال به جنوب است؛ سه شبکه‌ای که مجموعاً بازار بیش از ۲۴۰ میلیون نفر در آسیای میانه و روسیه را به ایران متصل می‌کنند.

برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای نیز ابعاد این تحول را نشان می‌دهد. بر اساس اسناد توسعه منطقه، انتقال ۴۰ میلیون تن کالای افق بیست‌ساله، ایجاد ۱۶۰۰ واحد صنعتی در پهنه‌ای بالغ بر ۶۱۰۰ هکتار و توسعه یک دهکده لجستیکی ۲۱۵۰ هکتاری هدف‌گذاری شده است.

شده است. این ارقام نشان می‌دهد که اینچه برون صرفاً به دنبال افزایش تجارت مرزی نیست، بلکه در پی تبدیل شدن به یکی از هاب‌های لجستیکی ایران در اتصال شرق و غرب آسیاست.

اهمیت این منطقه زمانی بیشتر آشکار می‌شود که الگوی تجارت جهانی در حال تغییر است. افزایش هزینه حمل و نقل دریایی، تنش‌های ژئوپلیتیکی و تلاش کشورها برای متنوع‌سازی مسیرهای ترانزیت، ارزش کریدورهای زمینی را به شکل محسوس‌تری افزایش داده است. در چنین شرایطی، اینچه برون می‌تواند بخشی از بار تجاری میان چین، آسیای میانه، روسیه و خلیج فارس را جذب کند؛ ظرفیتی که در صورت تکمیل زیرساخت‌های ریلی، گمرکی و لجستیکی، مزیت رقابتی جدیدی برای اقتصاد ایران ایجاد خواهد کرد. با این حال، تجربه مناطق آزاد جهان نشان می‌دهد که موقعیت جغرافیایی به تنهایی مزیت اقتصادی ایجاد نمی‌کند. سرعت اجرای پروژه‌ها، ثبات قوانین، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و اتصال مؤثر به شبکه حمل و نقل بین‌المللی، عواملی هستند که موفقیت یا شکست چنین مناطقی را تعیین می‌کنند.

اگر این الزامات محقق شود، اینچه برون می‌تواند از یک مرز تجاری به موتور محرک ژئواقتصاد شمال شرق ایران تبدیل شود؛ تغییری که نه تنها نقشه تجارت استان گلستان، بلکه جایگاه ایران در شبکه ترانزیت منطقه‌ای را نیز دگرگون خواهد کرد.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

پولی نو؛ منطقه آزاد قشم، با وسعتی حدود ۱،۴۹۱ کیلومتر مربع، در یکی از حساس‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان قرار گرفته است؛ جایی که به‌گزارش نهادهای دریایی، نزدیک به ۲۰٪ از نفت خام و LNG جهان در شرایط عادی از آن عبور می‌کند. اما در سال ۲۰۲۶، این مسیر دیگر «عادی» نیست. داده‌های ردیابی کشتی‌ها نشان می‌دهد ترافیک عبوری از تنگه هرمز در برخی دوره‌ها تا ۹۵٪ نسبت به وضعیت صلح کاهش یافته و تنها حدود ۱۱۰ تا ۱۵۰ عبور روزانه به ثبت رسیده است، در حالی که میانگین تاریخی حدود ۱۲۰ کشتی در روز بوده است.

در این میان، قشم از یک منطقه آزاد تجاری به یک «نقطه کنترل لجستیکی» تبدیل شده است. گزارش‌های دریایی نشان می‌دهد مسیرهای عبوری به سمت کانال قشم - لارک منحرف شده‌اند؛ کریدوری باریک که در برخی نقاط تنها چند کیلومتر عرض دارد و عملاً تحت نظارت مستقیم ایران عمل می‌کند.

رقابت مسیرهای دریایی در اقیانوس هند اکنون وارد مرحله‌ای ژئوپلیتیکی شده است. از یک سو، مسیرهای سنتی خلیج فارس - سوئز با افزایش ریسک بیمه‌ای و جهش هزینه حمل مواجه شده‌اند؛ از سوی دیگر، برخی خطوط کشتیرانی به دنبال مسیرهای جایگزین در دریای عرب و اقیانوس هند هستند تا از نقاط پرتنش فاصله بگیرند.

رقابت خاموش در آب‌های هند

در این ساختار جدید، قشم تنها یک جزیره نیست؛ بلکه به یک «فیلتر عبور» تبدیل شده است. برآوردهای صنعتی نشان می‌دهد بیش از ۱،۰۰۰ کشتی و حدود ۱۲۰ میلیارد دلار محموله در برخی مقاطع در منطقه خلیج فارس دچار تأخیر یا سرگردانی شده‌اند.

برای ایران، این وضعیت هم فرصت است و هم ریسک؛ کنترل بیشتر بر جریان انرژی، در برابر فشار فراینده بر اعتبار مسیرهای آزاد تجاری. برای تجارت جهانی، پیام روشن است - اقیانوس هند دیگر فقط یک اقیانوس نیست، بلکه صحنه رقابت مسیرهاست، و قشم یکی از کلیدهای اصلی آن.

قصر شیرین و بازی بزرگ تجارت مرزی



پولی‌نو: منطقه آزاد قصر شیرین در غرب ایران، در نقطه‌ای قرار گرفته که فاصله آن با بازار ۴۵ میلیونی عراق کمتر از چند ده کیلومتر است؛ مزیتی جغرافیایی که حالا به تدریج در حال تبدیل شدن به یک ابزار رقابتی در تجارت خارجی ایران است. داده‌های رسمی نشان می‌دهد تنها با آغاز فاز عملیاتی، نخستین محموله تجاری از این منطقه ترخیص شده و عملاً چراغ فعالیت اقتصادی آن روشن شده است.

در سطح کلان‌تر، تخصیص سهمیه وارداتی ۲۰۰ میلیون دلاری برای این منطقه نشان می‌دهد دولت در حال شرط بندی جدی روی نقش آن در زنجیره تأمین غرب کشور است.

از منظر لجستیک، امضای تفاهم‌نامه احداث نخستین بندر خشک مناطق آزاد غرب کشور در قصر شیرین، ظرفیت جابه‌جایی کانتینری و اتصال ریلی-جاده‌ای را هدف گرفته؛ زیرساختی که می‌تواند هزینه حمل‌ونقل را تا ده‌ها درصد کاهش دهد و زمان ترانزیت را کوتاه‌تر کند.

در بخش صادرات غیرنفتی نیز، حدود ۳۰ درصد از بیش از ۴ هزار تن تولید خرمای قصر شیرین به بازارهای خارجی صادر شده است؛ شاخصی که نشان می‌دهد ظرفیت تولید محلی به‌طور مستقیم در حال اتصال به تجارت مرزی است.

با وجود این اعداد، چالش اصلی همچنان بهره‌وری است: آیا این منطقه می‌تواند از یک پروژه زیرساختی به یک هاب رقابتی تبدیل شود یا در چرخه وعده‌های توسعه‌ای باقی می‌ماند؟ پاسخ، به سرعت جذب سرمایه و تثبیت جریان سالانه حداقل چندصد میلیون دلار تجارت وابسته است.

تهران در آسمان رقابت



پولی‌نو: در جنوب غرب تهران، «منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی» تلاش می‌کند نقش فرودگاه بین‌المللی پایتخت را از یک نقطه ترانزیتی معمولی به یک هاب منطقه‌ای بازتعریف کند؛ پروژه‌ای با وسعت حدود ۱۳۴۰۰ هکتار که در فاصله ۳۵ کیلومتری مرکز شهر قرار دارد و دوباند ۴۱۹۸ متری آن ظرفیت پذیرش هواپیماهای پهن‌پیکر را فراهم می‌کند.

بر اساس داده‌های هوانوردی، این فرودگاه در سال‌های پیش از تحریم‌ها بین ۷ تا ۸.۸ میلیون مسافر سالانه جابه‌جا کرده و حدود ۱۴۲ تا ۱۶۳ هزار تن بار هوایی را پردازش کرده است. در برخی برآوردهای جدیدتر، ترافیک مسافری تا حدود ۷ میلیون نفر با رشد سالانه نزدیک به ۲۱ درصد گزارش شده است؛ رقمی که هنوز فاصله معناداری با هاب‌های منطقه‌ای مانند استانبول دارد.

با این حال، مزیت اصلی پروژه نه فقط ظرفیت، بلکه مدل منطقه آزاد آن است: اتصال لجستیک، انبارداری و خدمات بار هوایی در یک ساختار یکپارچه. بیش از ۴۷ هزار حرکت پروازی ثبت‌شده در سال‌های مرجع نشان می‌دهد زیرساخت عملیاتی وجود دارد، اما تبدیل آن به هاب واقعی نیازمند افزایش پروازهای ترانزیتی و شبکه‌سازی بین‌المللی است.

در معادله رقابت منطقه‌ای، تهران هنوز بین «پتانسیل» و «مقیاس» معلق مانده است.

ماکو؛ از مرز تجاری تا هاب لجستیک منطقه



نزدیک به ۱۲۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی، ظرفیت اقتصادی این منطقه را به نمایش گذاشته است.

اهمیت ژئواقتصادی ماکو زمانی برجسته‌تر می‌شود که بدانیم مرز بازرگان، به عنوان بزرگ‌ترین مرز زمینی ایران، بخش قابل توجهی از تجارت زمینی کشور با اروپا را مدیریت می‌کند. بنابراین هرگونه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیک، انبارداری، صنایع صادرات‌محور و خدمات گمرکی در ماکو، نه تنها اقتصاد استان آذربایجان غربی، بلکه جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی شمال، جنوب و شرق به غرب را نیز تقویت می‌کند. اگر دهه‌های گذشته، ژئوپلیتیک مرزها بر پایه ملاحظات امنیتی تعریف می‌شد، امروز ماکو نمونه‌ای از تغییر این معادله به سمت «ژئواقتصاد» است؛ جایی که مزیت رقابتی کشورها نه با تعداد پاسگاه‌های مرزی، بلکه با ظرفیت ترانزیت، سرعت تجارت، جذب سرمایه و اتصال به شبکه‌های منطقه‌ای سنجیده می‌شود. در چنین چشم‌اندازی، منطقه آزاد ماکو می‌تواند به موتور محرک توسعه شمال غرب ایران و یکی از پیشران‌های اقتصاد فرامرزی کشور در دهه آینده تبدیل شود.

پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو دیگر تنها یک محدوده مرزی در شمال غرب ایران نیست؛ بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین نقاط بازتعریف ژئواقتصاد کشور است. در شرایطی که رقابت بر سر کریدورهای تجاری میان آسیا و اروپا شدت گرفته، ماکو با برخورداری از بیش از ۵ هزار کیلومتر مربع وسعت، عنوان بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران و یکی از بزرگ‌ترین مناطق آزاد جهان را در اختیار دارد. قرار گرفتن در همسایگی ترکیه، جمهوری خودمختار نخجوان و مسیرهای ترانزیتی قفقاز، این منطقه را به گره‌ای راهبردی در زنجیره تجارت منطقه‌ای تبدیل کرده است.

تحولات سال‌های اخیر نشان می‌دهد نگاه به ماکو از «منطقه معافیت‌های گمرکی» به «هاب لجستیک و سرمایه‌گذاری» تغییر یافته است. بر اساس آمارهای منتشرشده، حجم سرمایه‌گذاری‌های جذب‌شده در منطقه به حدود ۴۴ هزار میلیارد تومان رسیده و توسعه دهکده لجستیک، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، صنایع معدنی و انرژی‌های تجدیدپذیر در دستور کار قرار گرفته است. همچنین در سال‌های گذشته صدور بیش از ۱۱۸ مجوز سرمایه‌گذاری و جذب



چابهار؛ گذرگاه توسعه ناتمام

همچنان چشمگیر است. برآوردهای کارشناسی نشان می‌دهد که زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه اتصال ریلی و جاده‌ای به مناطق مرکزی ایران، هنوز به‌طور کامل تکمیل نشده و همین مسئله باعث شده نرخ بهره‌برداری واقعی از ظرفیت بندر کمتر از حد انتظار باشد. در برخی تحلیل‌ها، سهم چابهار از تجارت منطقه‌ای هنوز زیر ۱۰ درصد از ظرفیت بالقوه تخمین زده می‌شود. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری خارجی که یکی از اهداف کلیدی منطقه آزاد بوده، تحت تأثیر محدودیت‌های مالی و تحریم‌ها نوسان داشته و در برخی دوره‌ها رشد آن کمتر از ۵ درصد سالانه گزارش شده است. این در حالی است که بیکاری در استان سیستان و بلوچستان همچنان بالاتر از میانگین کشوری باقی مانده و چابهار نتوانسته به‌طور کامل نقش «موتور اشتغال منطقه» را ایفا کند. در مجموع، منطقه آزاد چابهار امروز بیش از آنکه یک موتور توسعه کامل باشد، یک پروژه در حال گذار است؛ گذری میان ظرفیت‌های عظیم ژئواقتصادی و واقعیت‌های محدودکننده ساختاری، که آینده آن به تکمیل زیرساخت‌ها و جذب پایدار سرمایه وابسته است.

پولی‌نو: در دهه اخیر، منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ژئواقتصادی ایران، نقش محوری در توسعه شهر چابهار ایفا کرده است؛ نقشی که هم‌زمان با رشد جمعیت، افزایش سرمایه‌گذاری و گسترش زیرساخت‌ها، اما با شکاف‌های توسعه‌ای عمیق همراه بوده است. طبق داده‌های رسمی، جمعیت شهر چابهار از ۷۱،۰۷۰ نفر در سال ۲۰۰۶ به ۱۰۶،۲۳۹ نفر در سال ۲۰۱۶ رسیده که رشد حدود ۵۰ درصدی را نشان می‌دهد، بخشی از این رشد به جذب نیروی کار در منطقه آزاد نسبت داده می‌شود. منطقه آزاد چابهار که در سال ۱۹۹۲ تأسیس شد، با هدف تبدیل این بندر به دروازه تجاری ایران به اقیانوس هند، تمرکز خود را بر چهار محور اصلی شامل ترانزیت کالا، جذب سرمایه‌گذاری، گردشگری و توسعه شهری قرار داده است. ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر در سال‌های اخیر به بیش از ۸۲ میلیون تن در چشم‌انداز توسعه‌ای برآورد شده است؛ رقمی که اگر محقق شود، چابهار را در ردیف بنادر راهبردی منطقه قرار می‌دهد

با وجود این اهداف، شکاف میان ظرفیت اسمی و واقعیت اجرایی

پیام؛ هاب جدید

زنجیره تأمین



پولی‌نو: گزارش‌های صنعتی نشان می‌دهد نقش منطقه ویژه اقتصادی پیام در بازاریابی زنجیره تأمین ایران دیگر صرفاً یک پروژه لجستیکی نیست، بلکه به یک گره راهبردی در اقتصاد حمل‌ونقل تبدیل شده است. این منطقه با وسعتی حدود ۳۵۰۰ هکتار و ظرفیت پذیرش بیش از ۱۲۰ شرکت فعال در حوزه‌های هوایی، انبارداری و فناوری، تلاش کرده زمان گردش کالا را به‌طور میانگین ۲۵ تا ۴۰ درصد کاهش دهد.

در الگوی جدید توزیع، نزدیکی به پایتخت (کمتر از ۵۰ کیلومتر) باعث شده هزینه حمل‌ونقل داخلی تا حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد پایین‌تر از مسیرهای سنتی برآورد شود. هم‌زمان، اتصال مستقیم به فرودگاه پیام ظرفیت جابه‌جایی سالانه نزدیک به ۱۰۰ هزار تن بار هوایی را هدف گرفته؛ عددی که اگر کامل محقق شود، می‌تواند فشار بر بندار جنوبی را تا ۲۰ درصد کاهش دهد.

تحلیلگران لجستیک می‌گویند پیام در حال تبدیل شدن به یک «هاب میان‌فاصله‌ای» است؛ جایی بین تولیدکنندگان تهران‌محور و بازارهای صادراتی. با این حال، محدودیت زیرساخت ریلی و ناهماهنگی دیجیتالی در مدیریت انبارها همچنان بهره‌وری بالقوه را حدود ۳۰ درصد کمتر از استانداردهای منطقه‌ای نگه داشته است. در نهایت، پیام بیش از آنکه یک منطقه اقتصادی باشد، آزمونی است برای اینکه آیا ایران می‌تواند زنجیره تأمین خود را از مدل خطی به شبکه‌ای تغییر دهد یا نه؛ آزمونی که هنوز نمره نهایی‌اش نوشته نشده است.

کریدور توسعه غرب



پولی‌نو: سندج-طرح منطقه آزاد بانه-مریوان با مساحت حدود ۵۵۰۰ هکتار، در نگاه سیاست‌گذاران ایرانی قرار است مرز غربی کشور را از یک گذرگاه سنتی تجارت به یک «موتور رشد اقتصادی» تبدیل کند؛ اما اعداد، تصویری دوگانه از امید و توقف را نشان می‌دهند. بر اساس گزارش‌های رسمی، این منطقه در امتداد دو مرز کلیدی سیرانبند و باشماق شکل گرفته و هدف آن ایجاد هاب صادراتی برای اتصال ایران به بازار عراق است. در سناریوی توسعه‌ای، ظرفیت ترانزیتی باشماق می‌تواند زمان عبور کالا را تا ۲۰٪ کاهش دهد و هزینه لجستیک را تا حدود ۲۰٪ پایین بیاورد، در صورتی که زیرساخت‌ها تکمیل شوند.

اما واقعیت میدانی پیچیده‌تر است: تنها حدود ۲۰٪ از طرح جامع منطقه طی ۱۸ ماه پیشرفت داشته و در مقطعی، روند سرمایه‌گذاری تا ۳ سال متوقف شده است. این توقف، به گفته کارشناسان، باعث از دست رفتن میلیاردها ریال سرمایه بالقوه و کند شدن زنجیره اشتغال‌زایی در منطقه شده است. با این حال، دولت از اختصاص ۵۰۰ میلیارد ریال برای تقویت زیرساخت‌ها خبر داده است. عددی که در مقایسه با نیاز برآوردی چند هزار میلیارد ریالی برای توسعه کامل، بیشتر شبیه «پیش‌پرداخت اعتماد» است تا یک جهش کامل. در صورت اجرای کامل طرح، منطقه می‌تواند بین ۳۰ تا ۵۰ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند و سهم قابل توجهی از تجارت مرزی ایران-عراق را جذب کند؛ بازاری که سالانه میلیاردها دلار گردش کالا دارد. اما در وضعیت فعلی، نبود نقشه جامع اجرایی و کندی تصمیم‌گیری، مانع تبدیل این ظرفیت به رشد واقعی شده است.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



مهران؛ مرز اقتصادنو

پولی‌نو: در حالی که مرزهای خاورمیانه اغلب با امنیت و سیاست تعریف می‌شوند، مهران به تدریج در حال تبدیل شدن به یک «زیرساخت اقتصادی» است؛ نقطه‌ای که تجارت، ترانزیت و دیپلماسی اقتصادی ایران و عراق را بازنویسی می‌کند. تنها در ۱۱ ماه گذشته، ارزش صادرات از این گذرگاه به بیش از ۱.۲ میلیارد دلار رسیده است؛ معادل جابه‌جایی حدود ۲۰۲ میلیون تن کالا. این رشد در خلأ رخ نداده است. مقامات گمرکی ایلام گزارش داده‌اند که روزانه حدود ۴۰۰ کامیون از مرز مهران عبور می‌کنند؛ عددی که این گذرگاه را به یکی از پرتراфик‌ترین مسیرهای زمینی ایران بدل کرده است. .. سال گذشته نیز حجم صادرات از این مسیر به حدود ۱.۸ میلیارد دلار رسید؛ نشانه‌ای از یک روند پایدار نه

یک جهش مقطعی. اهمیت ژئو-اقتصادی مهران زمانی روشن‌تر می‌شود که آن را در مقیاس کلان ببینیم: تجارت سالانه ایران و عراق حدود ۱۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود و برخی برنامه‌ها هدف‌گذاری آن را تا ۳۰ میلیارد دلار افزایش داده‌اند. در این میان، مهران به دلیل فاصله حدود ۲۳۰ کیلومتری تا بغداد، کوتاه‌ترین و سریع‌ترین مسیر تجاری ایران به پایتخت عراق محسوب می‌شود. طرح ایجاد منطقه آزاد مشترک ایران و عراق در مجاورت مهران نیز می‌تواند این مرز را از یک «گذرگاه» به یک «هاب اقتصادی» تبدیل کند؛ طرحی که طبق برنامه‌ریزی‌ها قرار بوده تا حوالی سال ۲۰۲۴ عملیاتی شود. در مجموع، مهران دیگر فقط یک نقطه مرزی نیست؛ بلکه آزمایشگاهی برای بازتعریف مرز به عنوان موتور رشد اقتصادی است-جایی که عده‌ها، نه شعارها، روایت را می‌نویسند.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



یزد و جهش تولید بومی

پولی‌نو: منطقه ویژه اقتصادی یزد در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره تولید صنعتی ایران تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که با جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صنایع معدنی، فولادی، سرامیک، نساجی و صنایع پایین‌دستی، نقش قابل توجهی در کاهش وابستگی کشور به واردات کالاهای صنعتی ایفا کرده است. یزد امروز حدود ۱۵ درصد تولید فولاد ایران، نزدیک به ۶۰ درصد تولید کاشی و سرامیک و سهم قابل توجهی از صنایع نساجی کشور را در اختیار دارد؛ آماری که نشان می‌دهد این استان از یک قطب معدنی به یک موتور تولید صنعتی تبدیل شده است. تحلیلگران معتقدند مزیت اصلی منطقه ویژه اقتصادی یزد، تمرکز بر تکمیل زنجیره ارزش

است. استقرار واحدهای تولیدی در کنار زیرساخت‌های لجستیکی و گمرکی، هزینه تأمین مواد اولیه و واردات ماشین‌آلات را کاهش داده و زمینه داخلی‌سازی قطعات و تجهیزات را فراهم کرده است. افتتاح واحدهای جدید صنعتی و سرمایه‌گذاری صدها میلیارد تومانی در این منطقه نیز بیانگر ادامه این روند است. با این حال، تجربه مناطق ویژه اقتصادی ایران نشان می‌دهد موفقیت تنها با ایجاد زیرساخت حاصل نمی‌شود. بسیاری از مناطق در گذشته بیشتر به دروازه واردات تبدیل شدند تا سکوی تولید؛ از این رو، آینده یزد به میزان سرمایه‌گذاری در فناوری، توسعه صادرات و افزایش بهره‌وری وابسته است. اگر این مسیر ادامه یابد، منطقه ویژه اقتصادی یزد می‌تواند نه تنها وابستگی ایران به واردات صنعتی را کاهش دهد، بلکه به یکی از پیشران‌های رقابت‌پذیری صنعت ایران در بازارهای منطقه‌ای تبدیل شود.