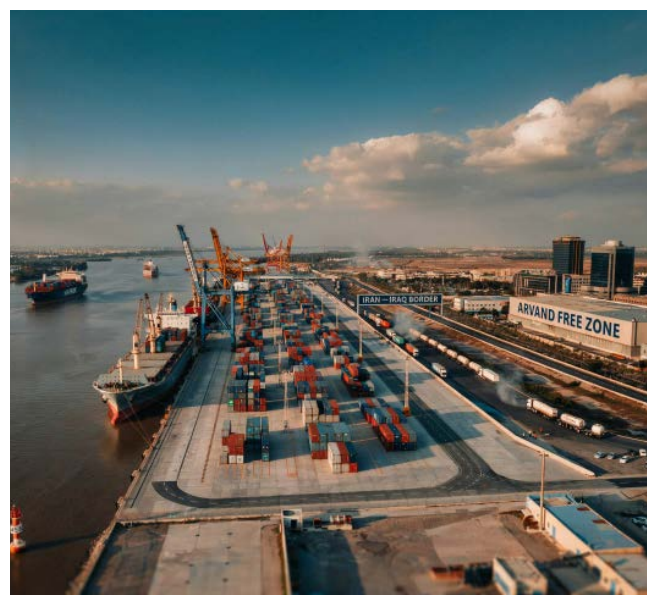
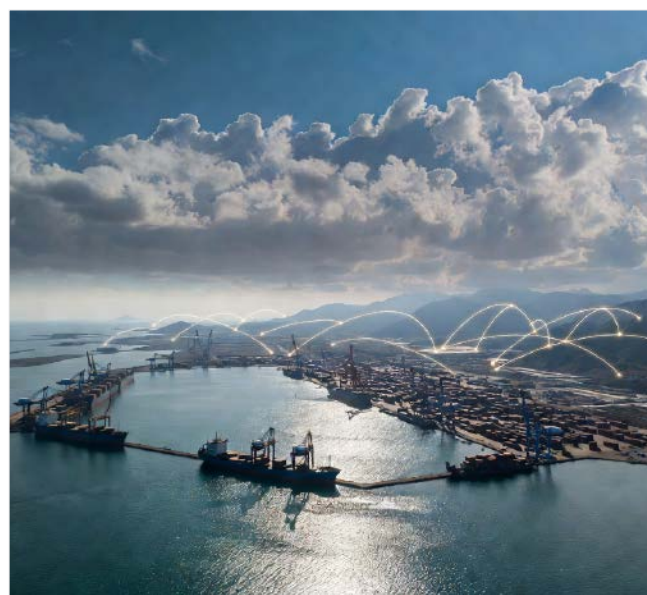




پولی نو

دوشنبه / ۸ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۱۴
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



فرصت طلایی
اینچه برون

کریدورهای
قصر شیرین

یزد
قلب لجستیک ایران

چابهار
تاکجایش می رود؟

شهر فرودگاهی امام و سردخانه های پرسیک



در جریان باشید...

پیام؛
هاب پستی



قسم و رؤیای
اقتصاد آبی



جاده های
دوگانه مهران



یادداشت روز



ماکو؛ کریدور طلایی

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



پولی نو: منطقه آزاد ماکو، در شمال غرب ایران و در نقطه تماس با ترکیه و جمهوری آذربایجان، به تدریج از یک پروژه مرزی کم توجه به یکی از گره های بالقوه شبکه ترانزیتی چین-اروپا تبدیل شده است؛ مسیری که در ادبیات اقتصادی جدید به عنوان «کریدور میانی مکمل» در کنار مسیرهای روسیه و قفقاز شناخته می شود. طبق برآوردهای رسمی، ایران قصد دارد سالانه تا ۱۵۰ میلیارد دلار کالا را در مسیر چین به اروپا از طریق این زنجیره ترانزیتی مدیریت کند؛ سهمی که بخش مهمی از آن می تواند از گذرگاه ماکو عبور کند (این عدد در مقایسه با حجم کل تجارت زمینی اوراسیا، نشان دهنده تلاش برای تغییر توازن حمل و نقل منطقه ای است، نه صرفاً یک پروژه محلی).

زیرساخت ها نیز در حال بازتعریف هستند؛ یک طرح لجستیکی ۱۸.۲ کیلومتری مربعی شامل انبار، سردخانه، بندر خشک، فرودگاه و خطوط ریلی در این منطقه تعریف شده که هدف آن افزایش ظرفیت ترانزیت و کاهش زمان توقف کالا است. در سناریوی اجرایی، اتصال ریلی می تواند ظرفیت جابه جایی را به ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن بار در سال افزایش دهد، مشروط به سرمایه گذاری حدود ۵۰۰ میلیون دلار در خطوط کلیدی.

از منظر ژئوپلیتیک، ماکو روی یکی از حساس ترین گره های

نقشه اوراسیا قرار گرفته است؛ نقطه اتصال کریدور شرق-غرب و شمال-جنوب. تحلیل ها نشان می دهد این موقعیت می تواند زمان حمل و نقل چین تا اروپا را تا حدود ۳۰ تا ۵۰ درصد کاهش دهد، در مقایسه با مسیرهای دریایی سنتی. با این حال، رقابت شدید میان کریدورهای منطقه ای، ریسک های سیاسی و شکاف های زیرساختی، این مسیر را از یک «شاهره قطعی» به یک «پروژه در حال مذاکره» تبدیل کرده است؛ جایی که ماکو نه فقط یک منطقه آزاد، بلکه یک مهره در بازی بزرگ تر تجارت جهانی است.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



بازارهای دوسوی مرز



ناکامل و رقابت بازارهای ترکیه و عراق همچنان پابرجاست. کارشناسان هشدار می دهند که بدون توسعه لجستیک و ثبات سیاسی، این منطقه ممکن است به جای «هاب تجارت منطقه ای»، در سطح یک گذرگاه محدود باقی بماند. در نهایت، بانه-مریوان میان دو سناریو معلق است: تبدیل شدن به موتور رشد صادراتی غرب ایران، یا باقی ماندن در سایه ظرفیت های استفاده نشده. تصمیم نهایی نه روی نقشه، بلکه در کیفیت سیاست گذاری اقتصادی گرفته خواهد شد.

پولی نو: منطقه آزاد بانه-مریوان در غرب ایران، در مرز ۲۵۰ کیلومتری با اقلیم کردستان عراق، به عنوان یکی از مهم ترین کریدورهای تجاری شمال غرب کشور معرفی شده است. این منطقه شامل دو پهنه بانه (حدود ۲۰۰۰ هکتار) و مریوان (حدود ۳،۵۰۰ هکتار) است و طبق طرح های رسمی، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از محورهای اصلی تجارت ایران-عراق را دارد.

برآوردها نشان می دهد حجم مبادلات مرزی در این مسیر در سال های اخیر به حدود ۶ میلیارد دلار رسیده است؛ رقمی که نشان دهنده نقش کلیدی این گذرگاه در تجارت فرامرزی است. در برخی دوره ها نیز تنها از یک بازارچه مرزی، صادرات ۱۰۰ هزار تن کالا به ارزش نزدیک به ۳۰ میلیون دلار گزارش شده و رشد ۹۴ درصدی ثبت شده است.

تحلیل گران اقتصادی می گویند در صورت اجرای کامل ساختار منطقه آزاد، صادرات ایران به عراق می تواند تا ۲ برابر افزایش یابد. این رشد بالقوه ناشی از کاهش تعرفه ها، تسهیل گمرکی و جذب سرمایه گذاری خارجی است. هم زمان، بازار اقلیم کردستان با جمعیتی حدود ۵ میلیون نفر، به عنوان مقصد طبیعی کالاهای ایرانی عمل می کند و هزینه حمل و نقل در این مسیر تا ۳۰ درصد کمتر از مسیرهای مرکزی برآورد می شود. چالش هایی مانند نوسان مقررات مرزی، زیرساخت های

جاده‌های دوگانه مهران



پولی‌نو: در جنوب غرب ایران، جایی که مرز به جای خطی امنیتی، به یک موتور اقتصادی تبدیل شده، منطقه مرزی مهران به تدریج در حال تغییر نقش از یک گذرگاه سنتی به یک «کریدور تجارت زیارتی - اقتصادی» است؛ مدلی دوجبه‌ی که همزمان اقتصاد کالا و اقتصاد جمعیت را جابه‌جایی کند.

طبق داده‌های گمرکی اخیر، حجم صادرات از این مرز در سال جاری به حدود ۸۶۶ میلیون دلار رسیده و در برخی برآوردها از ۱۰۰۸ تا ۱۰۰۹ میلیارد دلار نیز فراتر رفته است؛ رقمی که این گذرگاه را در میان ۱۰ مرز مهم صادراتی کشور قرار می‌دهد. در همین بازه، بیش از ۱۰۴۲ میلیون تن کالا از این نقطه به سمت عراق صادر شده است؛ عمدتاً مصالح ساختمانی، محصولات صنعتی و کالاهای کشاورزی اما اقتصاد مهران فقط در کانتینرها خلاصه نمی‌شود. روزانه بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ کامیون از این مرز عبور می‌کنند و شبکه‌ای فشرده از حمل و نقل زمینی را شکل می‌دهند؛ شبکه‌ای که در ایام اوج، به یکی از متراکم‌ترین نقاط لجستیکی غرب آسیا تبدیل می‌شود. در سوی دیگر این معادله، اقتصاد زیارت قرار دارد. در سال گذشته بیش از ۳ میلیون زائر از این مرز عبور کرده‌اند و در برخی روزهای اوج، تردد تا ۲۰۰ هزار نفر در ۲۴ ساعت ثبت شده است؛ عددی که هر زیرساخت مرزی را به مرز ظرفیت بحرانی می‌رساند. تحلیل‌گران زیرساختی معتقدند هم‌پوشانی این دو جریان - کالا و انسان - مهران را به یک «گره دوگانه اقتصادی» تبدیل کرده است؛ یک سو فشار لجستیک صادرات غیرنفتی و سوی دیگر موج فصلی تردد انسانی. در این میان، توسعه منطقه آزاد و ارتقای زیرساخت‌های حمل و نقل، نه یک انتخاب توسعه‌ای، بلکه یک ضرورت ظرفیت‌محور است.

قشم و رؤیای اقتصاد آبی



پولی‌نو: جزیره قشم در قالب Qeshm Free Zone Organization طی سه دهه گذشته از یک اقتصاد حاشیه‌ای به آزمایشگاهی برای «اقتصاد دریایی» ایران تبدیل شده است؛ اما اعداد نشان می‌دهند این گذار هنوز نامتوازن است.

بر اساس داده‌های تطبیقی، اشتغال در منطقه از حدود ۳۰۰۰۰ نفر در ۱۹۹۳ به ۲۱۰۰۰۰ نفر در ۱۹۹۸ جهش کرد. با این حال، در دهه‌های بعد، ساختار اشتغال شکننده باقی ماند و بخش بزرگی از نیروی کار در مقیاس‌های کوچک و خدماتی متمرکز شد. در سال ۲۰۱۱، جمعیت فعال اقتصادی به ۳۰۰۲۸۲ نفر رسید که تنها ۰.۶٪ از جمعیت در سن کار را تشکیل می‌داد.

در حوزه تجارت، قشم در سال‌های اخیر به صادرات ۲۵۷ میلیون دلار و واردات ۱۴۳ میلیون دلار رسیده است؛ نشانه‌ای از تراز مثبت اما محدود در مقیاس ملی.

کارشناسان، قشم را یکی از محورهای بالقوه «اقتصاد آبی» ایران می‌دانند؛ جایی که موقعیت در تنگه هرمز، صنایع انرژی و شیلات می‌تواند رشد ترکیبی ایجاد کند.

با این حال، فاصله میان ظرفیت طبیعی و خروجی اقتصادی همچنان زیاد است؛ الگویی که نشان می‌دهد قشم هنوز بیشتر «پروژه توسعه» است تا «قطب توسعه یافته».



شهر فرودگاهی امام و سردخانه‌های پرریسک

پولی‌نو: شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین گره‌های لجستیکی ایران تبدیل شده؛ جایی که طبق اسناد رسمی، در پهنه‌ای حدود ۱۴۰۰۰ هکتار تعریف شده و بخش منطقه آزاد آن نزدیک به ۱۵۰۰ هکتار از این اراضی را شامل می‌شود. این مقیاس، آن را از یک فرودگاه صرف به یک اکوسیستم اقتصادی چندلایه تبدیل کرده؛ اکوسیستمی که حالا توسعه صادرات کالاهای فاسدشدنی را به یکی از محورهای اصلی رشد خود گره زده است.

منطق اقتصادی این تمرکز ساده است؛ در تجارت کالاهای فاسدشدنی، زمان همان پول است. محصولات کشاورزی تازه، داروهای حساس به دما و مواد غذایی زنجیره سرد در هر ساعت تأخیر می‌توانند ۱۰ تا ۳۰ درصد از ارزش خود را از دست بدهند. همین عدد کافی است تا اهمیت سردخانه‌های پیشرفته و حمل و نقل هوایی در فرودگاه امام خمینی به عنوان بزرگ‌ترین گمرک هوایی کشور، به صورت ۲۴ ساعته فعال است و ظرفیت قابل توجهی در

زیرساخت‌های سردخانه‌ای و ترانزیت سریع دارد. در چارچوب منطقه آزاد، معافیت‌های گمرکی و پردازش سریع کالا باعث شده زمان ترخیص در برخی مسیرها به زیر ۲۴ ساعت برسد؛ عددی که در بازارهای صادراتی مواد تازه خوری، مرز میان سودآوری و نابودی محموله است.

با این حال، تصویر کامل نیست. نوسانات ارزی، محدودیت ظرفیت حمل و نقل هوایی و ضعف در استانداردهای بسته‌بندی باعث شده بخش قابل توجهی از ظرفیت بالقوه این منطقه بالفعل نشود. در نتیجه، سهم کالاهای فاسدشدنی در صادرات هوایی ایران هنوز فاصله معناداری با الگوهای منطقه‌ای دارد.

در نهایت، شهر فرودگاهی امام خمینی بیش از آنکه یک پروژه حمل و نقل باشد، به میدان آزمون اقتصاد زمان تبدیل شده است؛ جایی که هر هکتار، هر ساعت و هر درجه دما تعیین می‌کند ایران در بازار جهانی کالاهای سریع‌الفساد، بازیگر جدی خواهد بود یا فقط تماشاگر پرهزینه.

فرصت طلایی اینچه‌برون



پیش‌بینی ۱۶۰۰ واحد صنعتی در بیش از ۶۱۰۰ هکتار اراضی منطقه در دستور کار قرار گرفته است.

تحلیل‌گران معتقدند مزیت اصلی اینچه‌برون نه صرفاً در موقعیت مرزی، بلکه در کاهش هزینه‌های حمل و نقل و اتصال مستقیم ایران به بازار ۲۲۰ میلیون نفری آسیای میانه، روسیه و مسیر چین است.

در شرایطی که رقابت بر سر کریدورهای ترانزیتی در اوراسیا شدت گرفته، توسعه زیرساخت‌های ریلی این منطقه می‌تواند سهم ایران از تجارت منطقه‌ای را افزایش دهد. اما تحقق این هدف، بیش از هر چیز به تکمیل زیرساخت‌ها، جذب سرمایه‌گذاری و تسهیل فرآیندهای گمرکی وابسته خواهد بود؛ عواملی که تعیین می‌کنند اینچه‌برون به یک هاب واقعی تجارت بین‌المللی تبدیل شود یا تنها یک ظرفیت بالقوه باقی بماند.

پیام؛ هاب پستی



پولی‌نو: اگر بخواهیم به ادبیات توسعه‌ای ایران گوش بدهیم، «منطقه ویژه اقتصادی پیام» قرار است چیزی کمتر از دبی پست و لجستیک نباشد؛ فقط با بودجه‌ای که معمولاً برای پروژه‌های بزرگ کافی نیست و البته با آمیدی که همیشه از عددها جلوتر حرکت می‌کند. پیام در استان البرز، حدود ۴۰ کیلومتری تهران، روی زمینی به وسعت تقریبی ۳۶۰۰ هکتار شکل گرفته؛ عددی که روی کاغذ شبیه یک شهر صنعتی مدرن است، اما در عمل ترکیبی است از فرودگاه باری، گمرک، و مجموعه‌ای از طرح‌های نیمه‌تمام که قرار است «هاب منطقه‌ای پست» شوند. طبق داده‌های رسمی، بیش از ۳۰۰ واحد صنعتی و تولیدی در این منطقه تعریف شده‌اند که حدود ۱۷۶ واحد مجوز بهره‌برداری گرفته‌اند؛ یعنی هنوز بخش قابل توجهی از ظرفیت، بیشتر در مرحله وعده است تا خروجی. در منطق سیاست‌گذاری، پیام قرار است نقطه اتصال حمل و نقل ترکیبی باشد؛ هوایی، زمینی و حتی ریلی. طول باند فرودگاه با بیش از ۳۶۰۰ متر، توان پذیرش هواپیماهای پهن پیکر را دارد و همین ویژگی، آن را در ظاهر به گزینه‌ای جدی برای حمل بار هوایی و پستی تبدیل می‌کند. اما مسئله اصلی، نه طول باند، بلکه حجم جریان واقعی کالا و پست است؛ جایی که آمار شفاف و پیوسته کمتر دیده می‌شود. از سال‌های اخیر، هدف‌گذاری تبدیل پیام به هاب پستی منطقه‌ای با اتکا به نزدیکی به تهران و شبکه جمعیتی حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیون نفر در شعاع اثرگذاری مطرح شده است. با این حال، رقابت منطقه‌ای ساده نیست؛ مراکز لجستیکی در ترکیه و امارات سال‌هاست با حجم‌های چند میلیون تُنی در سال کار می‌کنند، در حالی که پیام هنوز درگیر تثبیت نقش خود میان فرودگاه باری، منطقه صنعتی و سکوی لجستیکی است.

کریدورهای قصر شیرین



پولی‌نو: در مرز غربی ایران، جایی که نقشه ژئوپلیتیک خاورمیانه با کامیون‌های باری روزانه بازنویسی می‌شود، منطقه قصر شیرین به تدریج از یک نقطه مرزی سنتی به یک گره کلیدی در کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای تبدیل شده است. این تحول، به‌ویژه با طرح منطقه آزاد تجاری، ظرفیت این گذرگاه را برای اتصال ایران به بازار عراق و فراتر از آن تقویت کرده است. طبق داده‌های گمرکی، تنها از مرز پرویزخان در قصر شیرین، در یک بازه سالانه حدود ۱.۹ میلیون تن کالا به ارزش بیش از ۱.۰۲ میلیارد دلار صادر شده است؛ رقمی که این گذرگاه را در میان فعال‌ترین مسیرهای تجاری ایران با عراق قرار می‌دهد. در سطح کلان‌تر، برخی برآوردها نشان می‌دهد که حدود ۴۵ تا ۵۴ درصد صادرات غیرنفتی ایران به عراق از همین محور عبور می‌کند. روزانه به طور متوسط ۸۰۰ تا ۱۲۰۰ کامیون از این مرز عبور می‌کنند؛ عددی که نشان می‌دهد این کریدور نه یک مسیر فرعی، بلکه یک شریان دائمی تجارت منطقه‌ای است. مجموع تجارت ایران با عراق در برخی سال‌ها به بیش از ۸ میلیارد دلار رسیده و بخش قابل توجهی از آن از محور قصر شیرین عبور کرده است. کارشناسان توسعه منطقه‌ای می‌گویند ایجاد منطقه آزاد می‌تواند هزینه مبادله را ۱۰ تا ۲۰ درصد کاهش دهد و زمان ترانزیت را تا ۳۰ درصد کوتاه‌تر کند - اگر زیرساخت‌ها هم‌زمان توسعه یابد. این موضوع قصر شیرین را در رقابت مستقیم با کریدورهای ترکیه و اقلیم کردستان قرار می‌دهد. در سطح ژئوپلیتیک، قصر شیرین دیگر فقط یک مرز نیست؛ یک اهرم اقتصادی در رقابت بر سر کنترل جریان کالا میان خلیج فارس، عراق و مسیرهای احتمالی به مدیترانه است. همین نقطه کوچک، حالا در معادله بزرگ اتصال منطقه‌ای، وزنی فراتر از جغرافیای خودش پیدا کرده است.

انبارهای تخصصی و خدمات گمرکی در منطقه ویژه اقتصادی، زمان تأمین مواد اولیه را کاهش داده و امکان تجمیع و توزیع سریع‌تر کالا را فراهم کرده است. هم‌زمان، اتصال صنایع بزرگ فولاد، کاشی، سرامیک و نساجی به این زیرساخت، وابستگی به مسیرهای پراکنده حمل و نقل را کاهش داده و بهره‌وری زنجیره تأمین را افزایش داده است. با این حال، کارشناسان معتقدند ظرفیت واقعی منطقه هنوز به طور کامل فعال نشده است. توسعه شبکه ریلی، هوشمندسازی فرآیندهای گمرکی و افزایش سرمایه‌گذاری در مراکز لجستیکی می‌تواند هزینه‌های مبادله را بیش از پیش کاهش داده و زیربایه یکی از مهم‌ترین هاب‌های توزیع کالا در فلات مرکزی ایران تبدیل کند؛ جایگاهی که در نهایت، تاب‌آوری زنجیره تأمین داخلی را در برابر نوسانات اقتصادی و اختلالات حمل و نقل تقویت خواهد کرد.

یزد، قلب لجستیک ایران

پولی‌نو: منطقه ویژه اقتصادی یزد در سال‌های اخیر از یک پهنه صنعتی صرف، به یکی از حلقه‌های مهم زنجیره تأمین داخلی ایران تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که با تکیه بر موقعیت جغرافیایی در مرکز کشور، فاصله حمل و نقل میان بنادر جنوبی، مراکز تولید و بازارهای مصرف را کاهش داده و هزینه‌های لجستیکی را برای صنایع معدنی، فولادی و سرامیک بهینه کرده است. این مزیت، در شرایطی اهمیت بیشتری یافته که استان یزد در بهار ۱۴۰۴ بیش از ۵۲۴ هزار تن کالا به ارزش نزدیک ۱۵۹ میلیون دلار مبادله کرده و با ثبت ۲۰۸ میلیون دلار تراز تجاری مثبت، جایگاه خود را در تجارت داخلی و خارجی تثبیت کرده است. تحلیل داده‌ها نشان می‌دهد تمرکز واحدهای تولیدی،

۸۰۰ تن رشد ثبت شده است. سهم چابهار از تجارت خارجی ایران نیز از حدود ۴۰.۱ درصد به نزدیک ۸۰.۷ درصد افزایش یافته است.

این بندر همچنین در مسیر کریدورهای ترانزیتی شرق به غرب قرار دارد و نقش بالقوه‌ای در اتصال افغانستان و آسیای مرکزی به اقیانوس هند ایفا می‌کند. برخی برآوردها نشان می‌دهد توسعه کامل آن می‌تواند ظرفیت سالانه را تا ۱۵ میلیون تن تثبیت کند و هزینه تجارت منطقه‌ای را کاهش دهد.

اما تصویر کلی دوگانه است؛ از یک سو سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی و رشد آمار، و از سوی دیگر استفاده محدود از ظرفیت‌ها. چابهار امروز بیشتر یک «پروژه در حال شدن» است تا یک هاب تثبیت‌شده تجارت دریایی.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



چابهار تا کجایش می‌رود؟

پولی‌نو: منطقه آزاد چابهار در جنوب شرق ایران، در حال تبدیل شدن به یکی از معدود گلوگاه‌های واقعی تجارت اقیانوسی کشور است؛ هرچند اعداد نشان می‌دهند این ظرفیت هنوز بیشتر روی کاغذ مانده تا در آب‌های آزاد.

بر اساس داده‌های رسمی، بندر چابهار با ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۲۰ میلیون تن در سال طراحی شده، اما تنها نزدیک ۶ میلیون تن آن فعال است؛ یعنی حدود ۳۰ درصد بهره‌برداری.

با این حال، روند رشد نشانه‌هایی از شتاب دارد؛ عملیات بندری در یک سال گذشته ۵۲ درصد افزایش یافته و حدود ۵ هزار و