



پولی نو

سه شنبه / ۹ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۱۵
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



جهش تجارت در بانه - مریوان

چابهار؛ شاهره ترکیبی

اینچه برون؛ دروازه تجارت

قصر شیرین؛ کریدور میلیاردری

در جریان باشید...

یزد؛ گره لجستیک

شاهره هوایی تهران

عبور از ماکو

قشم در مسیر هاب شدن

Iran free zone
ing as a
; player
trade.



Passihi
at 6:00 a.m. EDT

Qeshm Island, Iran's largest in the Persian Gulf, is rapidly expanding its role in regional shipping, with container traffic and revenues climbing sharply amid new infrastructure and rising global trade.

Analysts say the pace of growth is turning Qeshm into a serious contender—though it still faces stiff competition from established regional hubs handling millions more containers each year.

The Washington
Democracy Dies in Da

CONTAINER THROU
(TEU)



CUSTOMS REVENUE
(BILLION TOMAN)



GROWTH
2022-2024

14x
increase in
container through

Source: Qeshm Free Zone
Organization

یادداشت روز

پیام و تجارت دیجیتال

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



تحلیل نقش واقعی پیام را دشوار می‌کند؛ به خصوص در بازاری که طبق برآوردهای جهانی، تجارت الکترونیک فرامیزی سالانه با نرخ‌های دو رقمی رشد می‌کند. در سطح عملکردی، پیام تلاش کرده با توسعه خدمات گمرکی دیجیتال، انبارداری هوشمند و ایجاد مسیرهای ترانزیتی سریع‌تر، خود را به حلقه واسط میان تولیدکننده و مصرف‌کننده آنلاین تبدیل کند. اما فاصله میان «زیرساخت اعلام‌شده» و «اقتصاد داده‌محور واقعی» هنوز محسوس است. در نهایت، پیام بیش از آن‌که یک بازیگر تثبیت‌شده در تجارت دیجیتال باشد، یک پروژه در حال آزمایش است؛ پروژه‌ای با مقیاس بزرگ، هدف‌های بلندپروازانه و داده‌هایی که هنوز به اندازه ادعاها شفاف نشده‌اند.

پولی نو: در گزارش‌های رسمی منتشرشده از سوی مدیریت منطقه ویژه اقتصادی پیام، یک واقعیت کلیدی بیش از هر چیز جلب توجه می‌کند: این منطقه با وسعتی حدود ۳۶۰۰ هکتار طراحی شده تا به‌طور هم‌زمان نقش فرودگاه باری، هاب لجستیک و بستر خدمات گمرکی را ایفا کند. اما وقتی پای «تجارت خرده‌مرزی دیجیتال» به میان می‌آید، داده‌های رسمی به شکل قابل توجهی محدود و پراکنده‌اند.

بر اساس اطلاعات منتشرشده در پرتال رسمی این منطقه، پیام زیرساختی برای تسهیل واردات، صادرات، ترانزیت و انبارداری کالا دارد و فرآیندهای گمرکی آن به سمت الکترونیکی شدن حرکت کرده است. در برخی بخش‌های خدماتی، هدف‌گذاری رسمی کاهش زمان ترخیص کالا به کمتر از ۴۸ ساعت عنوان شده است؛ عددی که در ادبیات مناطق ویژه، معیار رقابتی محسوب می‌شود، نه صرفاً یک شاخص اداری.

با این حال، آنچه کمتر در آمارهای رسمی دیده می‌شود، سهم دقیق پیام در تجارت الکترونیک فرامیزی است. هیچ گزارش تفکیکی منتشرشده‌ای وجود ندارد که نشان دهد چه درصدی از جریان کالا در پیام مستقیماً به سفارش‌های خرده‌فروشی دیجیتال یا پلتفرم‌های آنلاین مرتبط است. همین خلأ داده،

از مرز تا بازار؛ مهران در مدار سرعت



چندده درصد پایین آورده است. ترکیب «حجم بالا+ترخیص سریع» باعث شده این گذرگاه به یک نقطه کلیدی در زنجیره تأمین ایران-عراق تبدیل شود.

با این حال، رشد سریع بدون توسعه هم‌زمان زیرساخت‌های گمرکی و حمل‌ونقل، ریسک ازدحام و کاهش بهره‌وری را افزایش می‌دهد؛ چالشی که اگر مدیریت نشود، همین مزیت سرعت می‌تواند به گلوگاه جدید تبدیل شود.

پولی نو: گذرگاه مرزی مهران، که در غرب استان ایلام و در فاصله‌ای کوتاه از مرز عراق قرار دارد، طی سال‌های اخیر به یکی از شتاب‌دهنده‌های اصلی «گردش کالا» در تجارت خارجی ایران تبدیل شده است؛ شتابی که حالا با اعداد و ارقام سخت می‌توان آن را نادیده گرفت. طبق داده‌های گمرکی، تنها در نیمه نخست سال جاری بیش از ۶۹۴ میلیون دلار کالا به وزن حدود ۱۰۱۵۹ میلیون تن از این مرز صادر شده است. در مقیاس سالانه، ارزش صادرات از مهران به حدود ۱۰۵۹۳ میلیارد دلار و بیش از ۲۶۷۳ میلیون تن کالا رسیده است. این حجم، مهران را در عمل به یک «شاهره صادرات زمینی» میان ایران و بازار عراق تبدیل کرده است.

اما آنچه این گذرگاه را از یک مرز معمولی متمایز می‌کند، سرعت در جابه‌جایی است. تنها در دو ماه نخست سال، تعداد ناوگان فعال به ۱۰۱۸۴ کامیون رسید که عملیات تخلیه ۲۶۱۶۵ تن کالا را ثبت کردند؛ رشدی معادل ۱۱۷ درصد در تعداد و ۱۵۸ درصد در وزن نسبت به دوره مشابه سال قبل. در همین حال، روزانه بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ کامیون از این مسیر عبور می‌کنند؛ عددی که نشان‌دهنده فشار دائمی بر زیرساخت‌های لجستیکی منطقه است.

کارشناسان تجارت منطقه‌ای می‌گویند موقعیت جغرافیایی مهران-نزدیکی مستقیم به استان‌های شرقی عراق-زمان ترخیص و حمل را به‌طور محسوسی کاهش داده و هزینه مبادله را در برخی مسیرها تا

قصر شیرین؛ کریدور میلاردی



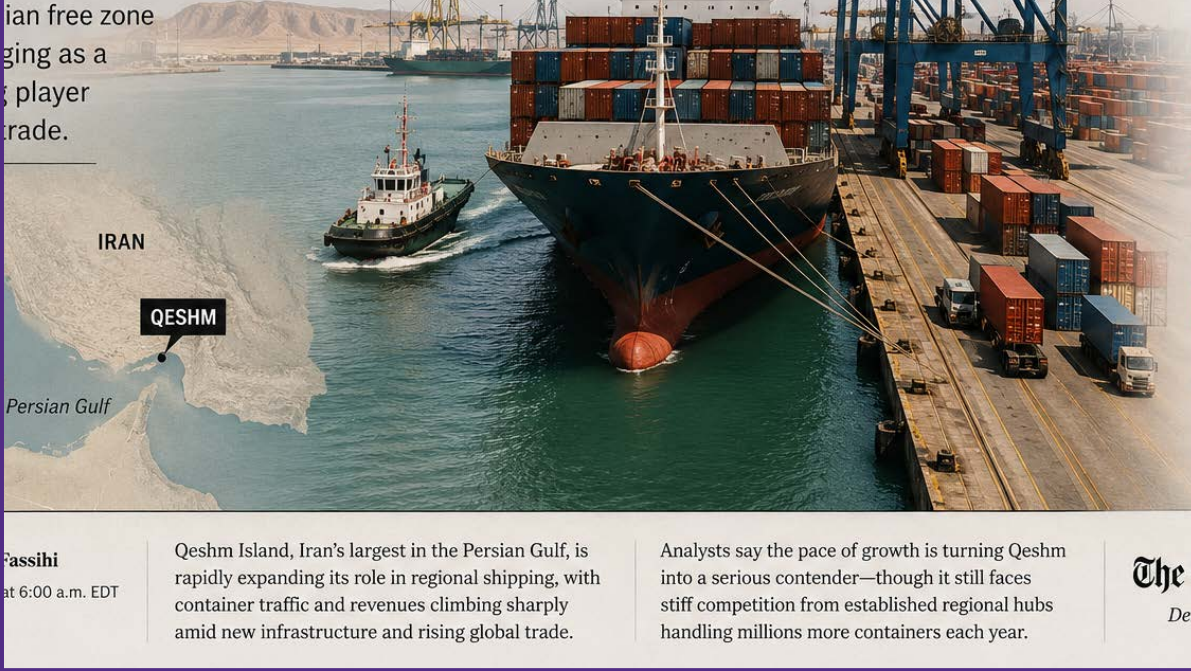
پولی‌نو: منطقه آزاد قصر شیرین در غرب ایران، در حال تبدیل شدن به یکی از گره‌های کلیدی تجارت غیرنفتی با عراق است؛ مسیری که در آن اعداد، بیشتر از شعارها حرف می‌زنند. طبق داده‌های گمرکی، مرز خسروی در هفت ماهه نخست سال جاری بیش از ۷۰۰ میلیون دلار صادرات ثبت کرده و در میان ۲۴ گمرک کشور در رتبه نخست تجارت و ترانزیت قرار گرفته است. در مقیاس کوتاه‌تر، صادرات از این مسیر در برخی دوره‌ها به حدود ۲۲۹ میلیون دلار در سه ماهه نخست رسیده که نشان‌دهنده رشد ۱۹ درصدی ارزش و ۳۴ درصدی وزن کالاها است. تنها در بخش کشاورزی نیز بیش از ۲۲۱ هزار تن محصول به عراق صادر شده که ارزش آن ده‌ها میلیون دلار برآورد می‌شود. این ارقام در کنار ظرفیت‌های مرز پرویزخان - با حدود ۴۵ درصد سهم از صادرات غیرنفتی ایران به عراق - نشان می‌دهد که قصر شیرین عملاً به یک کریدور غالب تجاری بدل شده است. مجموعه صادرات تاریخی این محور نیز در برخی برآوردها به حدود ۱.۹ میلیارد دلار در سال‌های گذشته رسیده است. تحلیلگران اقتصادی می‌گویند مزیت اصلی این منطقه نه فقط در حجم تجارت، بلکه در تمرکز جغرافیایی آن است؛ فاصله کوتاه تا بازارهای اقلیم کردستان و استان‌های مرکزی عراق، کاهش هزینه حمل‌ونقل تا حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد، و افزایش سرعت گردش کالا. با این حال، ظرفیت واقعی منطقه آزاد قصر شیرین هنوز به‌طور کامل فعال نشده است. در صورت تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی و افزایش ۲۴ ساعته شدن فعالیت مرزی، برخی برآوردها از امکان دو برابر شدن حجم صادرات در افاق میان مدت حکایت دارند؛ عددی که می‌تواند این گذرگاه کم‌جمعیت را به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجاری ایران بدل کند.

شاهراه هوایی تهران



پولی‌نو: در رقابت فشرده ترانزیت هوایی اوراسیا، منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (IKA Airport City) (Free Zone) به‌عنوان یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های زیرساختی ایران، تلاش می‌کند خود را از یک فرودگاه ۷.۲۷ میلیون مسافری در سال ۲۰۱۹ به یک هاب لجستیکی منطقه‌ای تبدیل کند. این مجموعه با وسعتی حدود ۱۳,۴۰۰ هکتار، دارای دو باند پرواز و ظرفیت عملیاتی چندوجهی برای بار و مسافر است. در سال مالی ۲۰۱۹، حجم بار هوایی آن به حدود ۱۴۲ هزار تُن رسید؛ رقمی که آن را در میان بازیگران مهم کارگو منطقه قرار می‌دهد. اما بازی اصلی در اوراسیا بسیار بزرگ‌تر است. مسیرهای ترانزیتی میان شرق آسیا، خلیج فارس و اروپا، سالانه بیش از ده‌ها میلیون تُن بار هوایی را جابه‌جا می‌کنند؛ سهم ایران هنوز محدود اما در حال بازتعریف است. داده‌های حمل‌ونقل هوایی ایران نشان می‌دهد تنها بخش بین‌المللی بار در سال‌های اخیر در بازه‌ای از ۲۸ تا ۶۵ هزار تُن در سال نوسان داشته است. رقابتی منطقه‌ای مانند استانبول و دوحه با جذب سالانه بیش از ۵ تا ۱۰ میلیون تُن کارگو، عملاً استانداردهای جدیدی تعریف کرده‌اند. در مقابل، شهر فرودگاهی امام خمینی در تلاش است با توسعه منطقه آزاد، جذب سرمایه خارجی و تبدیل شدن به «هاب ترانزیت میانی»، فاصله خود را کاهش دهد.

قشم در مسیر هاب شدن



با توسعه زیرساخت‌های بندری و افزایش تردد کشتی‌های کانتنبری رخ داده است. تحلیل‌گران حمل‌ونقل دریایی معمولاً رشد کانتنبری را نه فقط یک شاخص اقتصادی، بلکه نشانه‌ای از «افزایش اتصال به شبکه تجارت جهانی» می‌دانند؛ شبکه‌ای که در سطح خلیج فارس سالانه ده‌ها میلیون TEU را میان بنادر مختلف جابه‌جا می‌کند و رقابت شدیدی میان هاب‌های منطقه‌ای ایجاد کرده است.

با این حال، رشد قشم هنوز در مقیاس منطقه‌ای کوچک است. برای مقایسه، بنادر بزرگ اطراف تنگه هرمز ده‌ها میلیون TEU ظرفیت عملیاتی دارند، در حالی که قشم در مرحله تثبیت زیرساخت و جذب خطوط منظم کانتنبری قرار دارد. در مجموع، قشم امروز بیش از آن‌که یک هاب تثبیت شده باشد، یک «پروژه در حال شتاب» است؛ جایی که اعداد رشد سریع هستند، اما رقابت منطقه‌ای سریع‌تر از آن حرکت می‌کند.

پولی‌نو: جزیره قشم، بزرگ‌ترین جزیره خلیج فارس، در حال تبدیل شدن به یک گره جدی در نقشه تجارت کانتنبری ایران است؛ تغییری که بیشتر شبیه «جهش آماری» است تا یک روند تدریجی قابل پیش‌بینی.

بر اساس داده‌های رسمی منتشرشده از عملکرد بندر کاوه، حجم تخلیه و بارگیری کانتنرها از حدود ۱۸۰۰ TEU در سال ۱۴۰۱ به بیش از ۷۰۰۰ TEU در ۱۴۰۲ رسید و در سال ۱۴۰۳ از مرز ۲۶ هزار TEU عبور کرد؛ یعنی رشدی حدود ۱۴ برابری در دو سال. این ارقام در منطقه‌ای که پیش‌تر سهم محدودی در زنجیره کانتنبری کشور داشت، نشان‌دهنده تغییر جدی در الگوی لجستیک جنوب ایران است. در همین دوره، درآمد‌های گمرکی منطقه آزاد قشم نیز از حدود ۴۰۰ میلیارد تومان در ۱۴۰۱ به ۹۰۰ میلیارد تومان در ۱۴۰۲ و سپس به حدود ۱۸۰۰ میلیارد تومان در ۱۴۰۳ افزایش یافته است؛ جهشی که هم‌زمان

چابهار؛ شاهراه ترکیبی



پولی‌نو: در نقشه جدید ژئواقتصادی جنوب آسیا، منطقه آزاد چابهار به‌عنوان یکی از معدود گلوگاه‌های ایران برای اتصال هم‌زمان «دریا - جاده - ریل» جایگاهی فراتر از یک بندر محلی پیدا کرده است. طبق اسناد رسمی موافقت‌نامه سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان، این کریدور ظرفیت جابه‌جایی سالانه تا حدود ۵ تا ۲۵ میلیون تن کالا و نزدیک به ۳۰۰ هزار مسافر را هدف‌گذاری کرده است؛ رقمی که در صورت تکمیل زیرساخت‌های ریلی می‌تواند تا دو برابر افزایش یابد. بر اساس داده‌های حمل‌ونقلی، تنها بخش محدودی از حدود ۱۵ میلیون تن ترانزیت کالای افغانستان از مسیر ایران در سال‌های اخیر از چابهار عبور کرده و سهم این بندر هنوز کمتر از ۱ درصد کل ترانزیت منطقه‌ای ارزیابی می‌شود. (این شکاف نشان می‌دهد که ظرفیت بالفعل چابهار هنوز فاصله زیادی با ظرفیت بالقوه دارد. نقش کلیدی منطقه آزاد چابهار در مدل حمل‌ونقل ترکیبی، اتصال

جهش تجارت در بانه - مریوان



پولی‌نو: منطقه آزاد بانه - مریوان در غرب ایران، به‌عنوان یک کریدور دوشهره شامل بانه و مریوان، از سال ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۲ وارد فاز اجرایی شده و به یکی از معدود نمونه‌های اقتصاد مرزی مبتنی بر تجارت و گردشگری در کشور تبدیل شده است. موقعیت جغرافیایی این منطقه در مجاورت مرز باشماق و دسترسی به بازار اقلیم کردستان عراق، آن را در فاصله کمتر از ۱۵۰ کیلومتری چند محور تجاری منطقه‌ای قرار داده است؛ فاصله‌ای که عملاً زمان سفر تجاری را در مقایسه با مراکز استان‌های مرکزی تا ۴۰٪ کاهش می‌دهد.

تحلیل‌های دانشگاهی نشان می‌دهد مریوان به‌تنهایی دارای ظرفیت گردشگری تجاری قابل توجه است، اما به دلیل ضعف زیرساخت‌ها، مدت ماندگاری گردشگران کمتر از ۲ روز و نرخ باگشت پایین گزارش شده است. این عدد، در مقایسه با مقاصد مشابه منطقه‌ای که میانگین اقامت ۳ تا ۵ روز دارند، شکاف ساختاری حدود ۴۰ تا ۶۰ درصدی را نشان می‌دهد. با آغاز به‌کار رسمی منطقه آزاد، هدف‌گذاری‌ها بر افزایش حداقل ۲ برابری تردد سالانه گردشگران تجاری و رشد سرمایه‌گذاری‌های خرد متمرکز شده است. هم‌زمان، برآوردهای غیررسمی از افزایش حجم مبادلات مرزی تا سطح چند میلیارد دلار در سال آینده حکایت دارند، هرچند نبود نظام آماری شفاف همچنان یک ضعف جدی محسوب می‌شود.

یزد؛ گره لجستیک



پولی‌نو: منطقه ویژه اقتصادی یزد، در ظاهر یک لکه صنعتی روی نقشه است؛ در عمل اما یک تلاش حساب‌شده برای کاهش اصطکاک در زنجیره تأمین داخلی ایران. در اقتصادی که هزینه لجستیک آن گاهی تا حدود ۱۸ تا ۲۵ درصد قیمت نهایی کالا برآورد می‌شود، هر درصد بهینه‌سازی یعنی میلیاردها تومان جابه‌جایی ارزش. مطالعات مربوط به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نشان می‌دهد این ساختارها می‌توانند زمان ترخیص کالا را تا ۳۰-۵۰ درصد کاهش دهند و هزینه حمل‌ونقل را در برخی سناریوها ۱۵-۳۵ درصد پایین بیاورند. در مدل یزد، تمرکز روی اتصال تولیدکنندگان فلزی، معدنی و غذایی به شبکه توزیع داخلی است؛ شبکه‌ای که به‌طور سنتی از چند پارگی رنج می‌برد. نمونه‌های صنعتی استان تصویر واضح‌تری می‌دهند: شرکت‌های مرتبط با فولاد یزد در بازه‌ای اخیر حدود ۱۸٫۶ میلیون دلار واردات و نزدیک به ۳۹٫۶ میلیون دلار صادرات ثبت کرده‌اند، نشانه‌ای از نقش رو به رشد استان در جریان‌های تجاری و حلقه‌های تأمین. این اعداد، اگرچه محدود، نشان می‌دهند یزد دیگر صرفاً مصرف‌کننده مواد اولیه نیست، بلکه در حال تبدیل شدن به یک گره تبادلال است. در تجربه‌های مشابه، مانند ارزیابی مناطق ویژه در ایران، افزایش ثبات صادرات و کاهش وابستگی به واردات مصرفی مشاهده شده است؛ هم‌زمان با رشد تولید داخلی و اشتغال محلی. با این حال، مزیت واقعی یزد نه در اعداد خام، بلکه در موقعیت استراتژیک آن در اتصال مرکز ایران به کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب است.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



عبور از ماکو

با شبکه ریلی ترکیه، امکان شکل‌گیری نخستین زنجیره واقعی حمل‌ونقل ترکیبی شامل جاده، ریل و بنادر را فراهم می‌کند. در شرایطی که حجم تجارت جهانی سالانه از ۲۵ تریلیون دلار فراتر رفته و سهم حمل‌ونقل چندوجهی به‌طور مستمر در حال افزایش است، مزیت رقابتی کشورها بیش از هر زمان دیگری به سرعت، هزینه و اتصال شبکه‌های لجستیکی وابسته شده است. ایران نیز با قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی، می‌تواند بخشی از بازار ترانزیت منطقه را که ارزش آن ده‌ها میلیارد دلار برآورد می‌شود، به خود اختصاص دهد؛ مشروط بر آنکه زیرساخت‌های ریلی، مراکز لجستیکی و فرآیندهای گمرکی همگام توسعه یابند. تحولات اخیر منطقه نشان می‌دهد ماکو دیگر صرفاً یک مرز تجاری نیست، بلکه به سکوی اتصال آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپا تبدیل می‌شود.

پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو دیگر تنها یک منطقه مرزی نیست؛ بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به مهم‌ترین گره حمل‌ونقل ترکیبی ایران است. قرارگیری این منطقه در مجاورت ترکیه، اروپا و کریدور شرق به غرب، آن را به نقطه‌ای راهبردی برای بازتعریف نقش ایران در زنجیره‌های لجستیکی منطقه تبدیل کرده است.

ماکو با وسعتی بیش از ۵ هزار کیلومتر مربع، بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران به‌شمار می‌رود و در کنار گمرک بازرگان، پرتددترین مرز زمینی کشور با اروپا را در اختیار دارد. برآوردها نشان می‌دهد بیش از ۳۰ درصد تجارت زمینی ایران با اروپا از این محور انجام می‌شود. در همین حال، طرح اتصال ریلی سرخس - چشمه‌تپه و پیوند آن

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



اینچه برون؛ دروازه تجارت

پولی‌نو: منطقه آزاد اینچه‌برون در شمال استان گلستان، دیگر صرفاً یک پروژه مرزی نیست؛ بلکه تلاش برای بازتعریف نقش ایران در تجارت اوراسیایی است. این منطقه با وسعتی حدود ۱۲,۵۷۷ هکتار و قرارگیری در فاصله حدود ۴۰ کیلومتری گرگان، در امتداد مرز ایران و ترکمنستان، خود را به‌عنوان یک گره ژئواقتصادی معرفی کرده است. بر اساس طرح‌های توسعه، اینچه‌برون روی سه کریدور بین‌المللی هم‌زمان نشسته است: کریدور شمال - جنوب (INSTC)، مسیر شرق - غرب (BRI) و کریدور ریلی ایران - ترکمنستان - قزاقستان. در ادبیات سیاست‌گذاری، این هم‌پوشانی کمتر از یک «مزیت» و بیشتر شبیه یک شرط لازم برای تبدیل شدن به هاب ترانزیت تعبیر

می‌شود. اعداد، تصویر روشن‌تری می‌دهند. افق توسعه تا سال ۱۴۲۰، جابه‌جایی حدود ۲۰ میلیون تن بار سالانه را هدف گرفته است؛ شامل ۹.۳ میلیون تن صادرات، ۶.۵ میلیون تن واردات، ۲ میلیون تن ترانزیت و ۲.۲ میلیون تن مصرف داخلی. چنین حجمی، در صورت تحقق، اینچه‌برون را از یک مرز محلی به یک گره لجستیکی منطقه‌ای ارتقا می‌دهد.

در کنار آن، توسعه ۲۱۵۰ هکتار زون لجستیکی، احداث حدود ۱۶۰۰ واحد صنعتی و تخصیص ۶۱۰۰ هکتار به صنایع سنگین پتروشیمی و متالورژی، نشان می‌دهد که مدل اقتصادی منطقه بر پایه ادغام تولید و ترانزیت طراحی شده است. همچنین ۲۵۰ هکتار زون گردشگری - تجاری برای اتصال اقتصاد محلی به جریان سرمایه‌گذاری خارجی در نظر گرفته شده است.