



پولی نو

چهارشنبه / ۱۰ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۱۶
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



بانه- مریوان؛
مرز جهش

چابهار
در مدار تجارت

مرز قصر شیرین؛
جهش یا تردید

اینچه برون؛
مرز رشد

سرمایه گذاری در ماکو



در جریان باشید...

شهر فرودگاهی
امام



مهران؛ موتور
صادرات خدمات



قشم و امنیت
تجارت ایران



یادداشت روز



رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد

رقابت منطقه‌ای یزد



است. در سطح ساختاری، نقش منطقه ویژه اقتصادی یزد بیشتر از یک گذرگاه ساده است. این منطقه به عنوان یک «گره لجستیکی» عمل می‌کند که هزینه حمل و نقل، زمان ترخیص و دسترسی به بازارهای پیرامونی را کاهش می‌دهد. اما در عین حال، فشار رقابتی از سوی مناطق آزاد رقیب در خلیج فارس، که از زیرساخت‌های بندری پیشرفته‌تر و هزینه‌های مالیاتی پایین‌تر برخوردارند، همچنان یک چالش جدی باقی مانده است. در چنین شرایطی، مزیت یزد نه در مقیاس، بلکه در موقعیت و اتصال آن به شبکه تولید داخلی تعریف می‌شود؛ مزیتی که اگر با سرمایه‌گذاری در زیرساخت و تنوع صادراتی همراه نشود، می‌تواند در رقابت منطقه‌ای به سرعت فرسوده شود.

پولی نو: منطقه ویژه اقتصادی یزد در سال‌های اخیر به یکی از گره‌های مهم صادرات غیرنفتی ایران تبدیل شده است؛ نقطه‌ای که در آن جغرافیا، لجستیک و سیاست صنعتی در یک رقابت فشرده منطقه‌ای به هم می‌رسند. داده‌های تجاری نشان می‌دهد تنها در بازه ۲۰۲۵ تا ۲۰۲۶، ارزش صادرات عبوری از مسیر یزد به حدود ۱۰۳۴ میلیارد دلار رسیده است؛ رقمی که جایگاه این کریدور را در شبکه صادراتی کشور تثبیت می‌کند. این رشد در حالی رخ می‌دهد که استان یزد در یک دوره زمانی مشابه‌تر، حدود ۲۰۲۸ میلیون تن کالای غیرنفتی به ارزش تقریبی ۳۸۴ میلیون دلار صادر کرده بود؛ ترکیبی که نشان می‌دهد ارزش افزوده صادراتی در حال افزایش و وزن فیزیکی محموله‌ها در حال کاهش است- نشانه‌ای کلاسیک از حرکت به سمت کالاهای با ارزش افزوده بالاتر. موقعیت یزد به عنوان منطقه ویژه اقتصادی، آن را در رقابت مستقیم با هاب‌های صادراتی منطقه قرار داده است؛ از بنادر امارات متحده عربی گرفته تا مسیرهای تجاری ترکیه و بازارهای رو به رشد عراق و افغانستان. در مجموع، صادرات ایران از طریق مسیرهای مرتبط با یزد به بیش از ۵۴ کشور مقصد گسترش یافته است، که نشان‌دهنده تنوع نسبی بازارها اما همچنین وابستگی شدید به چند شریک منطقه‌ای

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



لجستیک تهران- البرز



در سطح سیاست‌گذاری، تمرکز این منطقه بر صنایع ICT، دارویی، دانش بنیان و خدمات صادرات محور تعریف شده است؛ الگویی که با روند جهانی «لجستیک دیجیتال» هم‌راستا است (با این حال، چالش اصلی همچنان سرعت تکمیل زیرساخت‌های فازهای توسعه‌ای و هماهنگی نهادی میان گمرک، حمل و نقل و سرمایه‌گذاری باقی مانده است. اگر مسیر توسعه پیام طبق برنامه پیش برود، این منطقه می‌تواند به حلقه اتصال تهران و شبکه تجارت هوایی کشور تبدیل شود؛ نقطه‌ای که در آن فاصله میان تولید و صادرات، نه در روزها بلکه در ساعت‌ها اندازه‌گیری خواهد شد.

پولی نو: در حاشیه پایتخت ایران، منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام در حال تبدیل شدن به یکی از جدی‌ترین گره‌های لجستیکی کشور است؛ پروژه‌ای که با وسعت ۳۶۰۰ هکتار در دل مجموعه ۱۰ هزار هکتاری فرودگاه پیام شکل گرفته و به طور رسمی مأموریت دارد زنجیره صادرات، واردات و خدمات پستی هوایی را بازطراحی کند.

موقعیت جغرافیایی این منطقه، تنها حدود ۴۰ کیلومتر با تهران فاصله دارد و در مجاورت استان البرز و شبکه صنعتی پیرامون پایتخت قرار گرفته است؛ مزیتی که آن را در مرکز یک بازار بالقوه ۲۵ میلیونی مصرف‌کننده و تولیدکننده قرار می‌دهد (در ادبیات توسعه منطقه‌ای، این تراکم جمعیتی به معنای کاهش هزینه‌های حمل و نقل آخرین مایل و افزایش سرعت گردش کالا است؛ دو شاخصی که در اقتصاد لجستیک مدرن تعیین‌کننده‌اند. زیرساخت‌های پیام نیز نشان می‌دهد که این پروژه صرفاً یک قطعه زمین صنعتی نیست. باند ۴۰۰۰ متری با قابلیت پذیرش هواپیماهای پهن بیکر، در کنار ظرفیت‌های انبارداری و کارگو، پیام را در رده معدود فرودگاه‌های بار محور کشور قرار می‌دهد (این ترکیب هوایی-صنعتی، امکان اتصال مستقیم تولیدکنندگان ایرانی به مسیرهای صادراتی را فراهم می‌کند؛ چیزی شبیه نسخه محدود یک «هاب لجستیک منطقه‌ای»).

بانه -مریوان؛ مرز جهش



پولی‌نو: منطقه آزاد بانه -مریوان در غرب ایران، به تدریج از یک طرح توسعه‌ای محلی به یک آزمایشگاه ژئواقتصاد مرزی تبدیل شده است؛ جایی که اعداد، بیش از سیاست‌گذاری‌ها، داستان را روایت می‌کنند. بر اساس داده‌های گمرکی استان کردستان، تنها در یک دوره سالانه حدود ۴۱۳ هزار تن کالا به ارزش تقریبی ۹۳۴ میلیون دلار وارد کشور شده است؛ حجمی که نشان می‌دهد مرز دیگر صرفاً خط تماس نیست، بلکه یک «خط تولید ارزش» است.

در سمت دیگر تراز، صادرات کشاورزی نیز ساختار مشابهی دارد: حدود ۴۵۶ هزار تن صادرات به ارزش نزدیک ۲۱۲ میلیون دلار ثبت شده که بیش از ۷۱ درصد آن از مسیر مریوان عبور کرده است. این تمرکز نشان می‌دهد که مزیت نسبی منطقه نه در صنعت سنگین، بلکه در لجستیک سبک، کشاورزی و ترانزیت سریع تعریف می‌شود.

اما تصویر بزرگ‌تر زمانی شکل می‌گیرد که داده‌های ترانزیتی وارد معادله شوند. مجموع مبادلات مرزی استان کردستان در سال‌های اخیر به بیش از ۵ میلیون تن کالا با ارزشی حدود ۷۰۸ میلیارد دلار رسیده است؛ عددی که این گذرگاه را در رده کریدورهای فعال غرب ایران قرار می‌دهد. در این چارچوب، بانه و مریوان نه دو نقطه جدا، بلکه دو گره در یک شبکه لجستیکی فشرده هستند.

سرمایه‌گذاری نیز به این روند وزن سیاسی داده است. تخصیص حدود ۵۰۰ میلیارد ریال برای توسعه زیرساخت‌های منطقه آزاد، نشان می‌دهد دولت در حال شرط بندی روی تبدیل این مرز به هاب تجاری است.

قشم و امنیت تجارت ایران



پولی‌نو: در میانه فشارهای ژئوپلیتیک و اختلالات زنجیره تأمین در خاورمیانه، منطقه آزاد قشم بار دیگر به‌عنوان یک نقطه کلیدی در معماری لجستیکی ایران مطرح شده است؛ نقطه‌ای که هم مزیت جغرافیایی دارد و هم محدودیت ساختاری، و درست در همین دوگانه، مفهوم «تاب‌آوری» شکل می‌گیرد. قشم - بزرگ‌ترین جزیره خلیج فارس - با جمعیتی حدود ۷۵ هزار نفر، تنها ۱۵ کیلومتر از سرزمین اصلی فاصله دارد و در مجاورت تنگه هرمز قرار گرفته است؛ گذرگاهی که بخش قابل توجهی از تجارت انرژی جهان از آن عبور می‌کند. این موقعیت، آن را به یک هاب بالقوه ترانزیتی تبدیل کرده است، هرچند زیرساخت‌های پشتیبان هنوز کامل نیستند. از منظر تاریخی، عملکرد اقتصادی این منطقه ترکیبی از رشد و ناکارآمدی بوده است. در اواخر دهه ۱۹۹۰، واردات در قشم به حدود ۴۸۰ میلیون دلار رسید، در حالی که صادرات تنها ۰.۹ میلیون دلار بود؛ شکافی که نشان می‌دهد نقش این منطقه بیشتر واردات محور بوده تا صادرات محور). این الگو، یکی از چالش‌های اصلی مناطق آزاد ایران در تبدیل شدن به پیشران تولید است. با این حال، مزیت‌های ساختاری همچنان قابل توجه‌اند: دسترسی به بنادر چندگانه، شبکه حمل‌ونقل دریایی و هوایی، و هزینه نیروی کار که تا پنج برابر کمتر از امارات برآورد می‌شود. قشم را به گزینه‌ای رقابتی در زنجیره تأمین منطقه‌ای تبدیل کرده است.

سرمایه‌گذاری در ماکو



پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو در شمال غرب ایران، به‌عنوان بزرگ‌ترین منطقه آزاد کشور با وسعتی حدود ۵۰۰۰ کیلومتر مربع، طی سال‌های اخیر به یکی از محورهای اصلی سیاست جذب سرمایه خارجی تبدیل شده است. موقعیت ژئواقتصادی آن در کریدور شرق-غرب و نزدیکی به مرز ترکیه (حدود ۲۲ کیلومتر) این منطقه را به یک نقطه اتصال بالقوه برای تجارت منطقه‌ای بدل کرده است

طبق داده‌های رسمی و گزارش‌های اقتصادی، میزان سرمایه‌گذاری خارجی در این منطقه در برخی سال‌ها حدود ۳۴.۶ میلیون دلار ثبت شده که با وجود محدودیت‌های تحریمی، نشانه‌ای از تداوم جریان سرمایه محسوب می‌شود. (در سطح کلان‌تر، کل سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد ایران در سال ۱۳۹۸ حدود ۲۱۱ میلیون دلار برآورد شده که سهم ماکو در آن قابل توجه اما هنوز محدود است

طبق داده‌های رسمی و گزارش‌های اقتصادی، میزان سرمایه‌گذاری خارجی در این منطقه در برخی سال‌ها حدود ۳۴.۶ میلیون دلار ثبت شده که با وجود محدودیت‌های تحریمی، نشانه‌ای از تداوم جریان سرمایه محسوب می‌شود. (در سطح کلان‌تر، کل سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد ایران در سال ۱۳۹۸ حدود ۲۱۱ میلیون دلار برآورد شده که سهم ماکو در آن قابل توجه اما هنوز محدود است

شهر فرودگاهی امام



پولی‌نو: منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (IKA) دیگر فقط یک فرودگاه بین‌المللی در حاشیه تهران نیست؛ حالا در اسناد رسمی دولت ایران، به‌عنوان یک «هاب لجستیکی و ترانزیتی» برای اتصال اقتصاد ایران به شبکه هوایی اوراسیا تعریف شده است. طبق اساسنامه مصوب هیئت وزیران، هدف اصلی این مجموعه تبدیل شدن به «قطب اول بار هوایی کشور» و یکی از مراکز کلیدی ترانزیت منطقه است.

در ظاهر، ظرفیت هاکم نیستند. تنها ترمینال اصلی فرودگاه توان جابه‌جایی حدود ۱۲۰ هزار تن بار در سال را دارد، رقمی که آن را در سطح بازیگران متوسط منطقه قرار می‌دهد). اما در عمل، داده‌های بین‌المللی نشان می‌دهد حجم واقعی بار جابه‌جا شده از کل فرودگاه‌های ایران حدود ۵۹ تا ۶۵ هزار تن در سال ۲۰۲۴-۲۰۲۵ بوده؛ عددی که نسبت به رقبای منطقه‌ای مثل استانبول یا دوبی هنوز فاصله جدی دارد. این شکاف دقیقاً همان جایی است که «رقابت اوراسیایی» شکل می‌گیرد. در دهه گذشته، رشد تجارت هوایی در ایران حدود ۱۴ تا ۶ درصد سالانه نوسان داشته، اما این رشد هنوز نتوانسته جایگاه ایران را در زنجیره‌های اصلی ترانزیت تثبیت کند. از نگاه ژئواکونومیک، شهر فرودگاهی امام خمینی یک دارایی استراتژیک است؛ موقعیت جغرافیایی آن می‌تواند ایران را به پل اتصال شرق آسیا، خاورمیانه و اروپا تبدیل کند. اما رقابت سخت است. مسیرهای جایگزین در ترکیه، امارات و قفقاز با زیرساخت‌های مدرن‌تر، سهم بیشتری از بارهای ترانزیتی را جذب کرده‌اند.

مهران؛ موتور صادرات خدمات



پولی‌نو: منطقه آزاد مهران در حال تبدیل شدن به یکی از حساس‌ترین گره‌های ژئواقتصادی ایران در تجارت با عراق است؛ جایی که ایده «صادرات خدمات فنی و مهندسی» از سطح شعارهای توسعه‌ای به یک سناریوی قابل سنجش اقتصادی نزدیک می‌شود. با این حال، فاصله میان ظرفیت و واقعیت هنوز چشمگیر است. بر اساس داده‌های رسمی، صادرات خدمات فنی و مهندسی ایران در سال گذشته به حدود ۱.۸ میلیارد دلار رسیده که نسبت به سال قبل رشد ۱۴۰ درصدی را ثبت کرده است). برخی برآوردهای تکمیلی نیز رقم صادرات سالانه این حوزه را حدود ۱.۲۹ میلیارد دلار در دوره‌های مشابه گزارش کرده‌اند؛ اختلافی که خود نشان‌دهنده نوسان ساختاری در ثبت و اندازگیری این نوع صادرات است.

در سطح سیاست‌گذاری، هدف‌گذاری رسمی برای این بخش تا حدود ۴.۵ میلیارد دلار اعلام شده است (؛ عددی که اگر محقق شود، به معنای بیش از دو برابر شدن ظرفیت فعلی خواهد بود. اما مسیر رسیدن به این هدف، نه صرفاً اقتصادی بلکه به شدت لجستیکی و مرزی است.

اینجاست که مهران وارد تصویر می‌شود. این منطقه آزاد، به دلیل اتصال مستقیم به بازار عراق-یکی از بزرگ‌ترین مقاصد خدمات مهندسی ایران- می‌تواند هزینه ورود پروژه‌های عمرانی، انرژی و زیرساختی را تا ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش دهد (برآوردهای کارشناسی بازار منطقه‌ای). در شرایطی که بیش از ۶۰ درصد قراردادهای خارجی این حوزه به کشورهای همسایه وابسته است، تمرکز بر مرز مهران یک انتخاب تاکتیکی است، نه صرفاً توسعه‌ای.



اینچه برون؛ مرز رشد

خدماتی بنا شده است؛ ۶۱۰۰ هکتار برای صنایع سنگین و پتروشیمی، ۲۱۵۰ هکتار برای زون لجستیک و حدود ۲۵۰ هکتار برای گردشگری و تجارت مرزی در نظر گرفته شده است. در مجموع، بیش از ۱۶۰۰ واحد صنعتی در افق میان‌مدت پیش‌بینی شده که نشان‌دهنده تمرکز بر صنعتی‌سازی مرز است. از منظر سیاست‌گذاری، جذابیت اصلی این منطقه در بسته‌های تشویقی آن نهفته است: معافیت مالیاتی ۲۰ ساله، امکان مالکیت ۱۰۰ درصد خارجی و حذف بسیاری از موانع گمرکی. این مزایا، در کنار اتصال مستقیم به بازارهای آسیای مرکزی با جمعیتی بیش از ۲۲۰ میلیون نفر، اینچه برون را به یک گره بالقوه در شبکه تجارت منطقه‌ای تبدیل کرده است.

با این حال، چالش اصلی همچنان فاصله میان طراحی و اجراست؛ فاصله‌ای که تعیین می‌کند آیا این پروژه به یک «دروازه واقعی تجارت» تبدیل می‌شود یا صرفاً در حد یک نقشه توسعه باقی می‌ماند.

پولی‌نو: در شمال گلستان، منطقه آزاد اینچه برون با مساحت ۱۲،۵۷۷ هکتار، به‌عنوان یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های ژئواکونومیک ایران در حال بازتعریف نقش اقتصاد مرزی است؛ جایی که مرز، دیگر پایان کشور نیست، بلکه آغاز یک زنجیره ترانزیتی محسوب می‌شود. این منطقه در امتداد ۳۶ کیلومتر خط ریلی گرگان-اینچه برون و در مجاورت مرز ترکمنستان شکل گرفته و در تقاطع کریدورهای بین‌المللی شرق-غرب و شمال-جنوب قرار دارد.

بر اساس طرح‌های توسعه‌ای، اینچه برون در افق ۱۴۲۰ ظرفیت جابه‌جایی ۲۰ میلیون تن کالا در سال را هدف‌گذاری کرده است؛ رقمی که شامل ۹.۳ میلیون تن صادرات، ۶.۵ میلیون تن واردات، ۲ میلیون) این اعداد، در صورت تحقق، این منطقه را به یکی از مهم‌ترین هاب‌های لجستیکی شرق دریای خزر تبدیل می‌کند. ساختار توسعه‌ای منطقه نیز بر سه محور صنعتی، لجستیکی و

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



چابهار در مدار تجارت

پولی‌نو: در حالی که رقابت بر سر کریدورهای تجاری اوراسیا شدت گرفته، منطقه آزاد چابهار ایران به یکی از نقاط کم‌توجه اما حیاتی در زنجیره تأمین جهانی تبدیل شده است؛ گره‌ای در مسیر ۷،۲۰۰ کیلومتری «کریدور شمال-جنوب» که هند، ایران و روسیه را به هم متصل می‌کند. چابهار، تنها بندر اقیانوسی ایران، ظرفیت پذیرش کشتی‌های تا ۸،۰۰۰ TEU را دارد و با عمق ۱۶.۵ متر، به‌طور مستقیم به مسیرهای اقیانوس هند متصل است. از سال ۲۰۱۸ تا کنون، بیش از ۸۴،۸۰۹ TEU کانتینر و حدود ۸۰.۲ میلیون تن بار فله‌ای از این بندر عبور کرده است؛ رقمی که هنوز از بنادر بزرگ منطقه فاصله دارد، اما رشد آن در برخی مسیرهای ترانزیتی به بیش از ۳۱٪ گزارش شده است. اهمیت ژئواکونومیک چابهار

فراتر از ظرفیت فیزیکی آن است. این بندر مسیر جایگزینی برای اتصال هند به افغانستان و آسیای مرکزی فراهم می‌کند و عملاً وابستگی به مسیرهای عبوری از پاکستان را کاهش می‌دهد. در شرایطی که اختلالات ژئوپلیتیک و ریسک‌های زنجیره تأمین جهانی افزایش یافته، این مسیر به‌عنوان یک «بیمه لجستیکی» برای تجارت منطقه‌ای عمل می‌کند. با این حال، چابهار هنوز در مقیاس جهانی کوچک است؛ سهم آن در تجارت کانتینری جهان کمتر از ۰.۱٪ برآورد می‌شود، اما نقش آن در اتصال بازارهای محصور در خشکی، به‌ویژه افغانستان، در حال افزایش است. گزارش‌ها نشان می‌دهد تجارت افغانستان از مسیر ایران به بیش از ۱.۶ میلیارد دلار در نیم‌سال اخیر رسیده است. در مجموع، چابهار نه یک غول بندری، بلکه یک اهرم ژئواقتصادی است؛ نقطه‌ای کوچک با اثرات بزرگ بر معماری در حال تغییر تجارت جهانی.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



مرز قصرشیرین؛ جهش یا تردید

پولی‌نو: قصرشیرین در غرب ایران، با جمعیتی حدود ۱۸ هزار نفر، در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های تجارت ایران و عراق است؛ اما «منطقه آزاد» بودن آن به‌تنهایی تضمین‌کننده جهش صادرات نیست. این منطقه در کنار گذرگاه‌های خسروی و پرویزخان قرار دارد؛ مسیرهایی که طبق برآوردها، سالانه بیش از ۲.۵ میلیارد دلار صادرات غیرنفتی ایران را به عراق منتقل می‌کنند.

طبق داده‌های رسمی، روزانه بین ۸۰۰ تا ۱۲۰۰ کامیون از این مرز عبور می‌کنند و حدود ۵۰ درصد صادرات غیرنفتی ایران به عراق از همین مسیر انجام می‌شود. این یعنی قصرشیرین نه یک پروژه آینده‌دار، بلکه یک «شاهره فعال» است؛ هرچند زیرساخت‌هایش هنوز در