

بانه مریوان و واردات



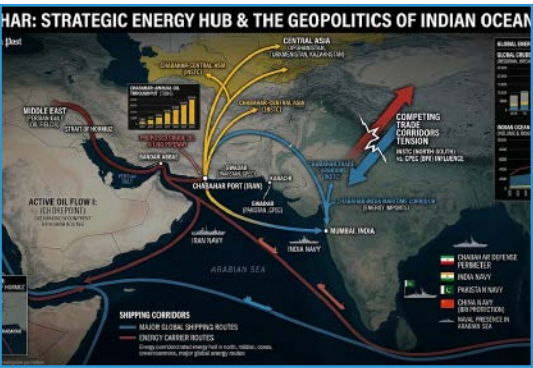
پولی‌نو: منطقه آزاد بانه -مریوان در ادبیات سیاست‌گذاری ایران به‌عنوان یک گره مرزی برای کاهش هزینه‌های مبادله و واردات منطقه‌ای مطرح شده است؛ اما واقعیت اقتصادی آن ترکیبی از صرفه‌جویی، نشت تجاری و فشار قیمتی است. تجربه مناطق آزاد در ایران نشان می‌دهد کارکرد وارداتی آن‌ها در بسیاری موارد بر اهداف تولیدی غلبه کرده است.

برآوردهای غیررسمی از ساختار تجارت مرزی ایران حاکی از آن است که بخش قابل‌توجهی از جریان کالا، از مسیرهای شبه‌رسمی مناطق آزاد عبور می‌کند؛ تا جایی که برخی گزارش‌ها سهم این کانال‌ها را تا حدود ۹۰٪ در قاچاق کالا مطرح کرده‌اند. در چنین ساختاری، بانه و مریوان عملاً نقش «تعدیل‌کننده قیمت» برای کالاهای وارداتی در غرب ایران را ایفا می‌کنند.

از منظر اقتصاد تجارت، کاهش تعرفه‌ها و افزایش گشودگی تجاری می‌تواند هزینه واردات را پایین بیاورد و رشد اقتصادی را تقویت کند. اما در سطح محلی، نبود زیرساخت‌های لجستیکی استاندارد و حکمرانی گمرکی یکپارچه، باعث می‌شود بخشی از این صرفه‌جویی به شکل افزایش رانت‌های توزیع و نوسان قیمت مصرفی بازتولید شود.

در نتیجه، منطقه آزاد بانه -مریوان نه صرفاً یک ابزار کاهش هزینه، بلکه یک میدان رقابت میان «کاهش هزینه واردات رسمی» و «افزایش هزینه‌های پنهان مبادله» است؛ تعادلی شکننده که اثر نهایی آن هنوز در حال شکل‌گیری است.

چابهار؛ شاهراه انرژی



پولی‌نو: منطقه آزاد چابهار در جنوب شرق ایران، به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور در دریای عمان، به یک نقطه راهبردی در معماری امنیت انرژی منطقه تبدیل شده است. این بندر با ظرفیت طراحی‌شده حدود ۲۰ میلیون تن در سال در زنجیره ترانزیتی شرق -غرب و شمال - جنوب قرار دارد و عملاً به دروازه اتصال آسیای میانه به آب‌های آزاد بدل شده است.

از سال ۲۰۱۸، هند مدیریت بخشی از این بندر را بر عهده گرفت و تاکنون بیش از ۹۰ هزار TEU کانتینر و ۸۰۴ میلیون تن بار در آن جابه‌جا شده است؛ اعدادی که نشان می‌دهد چابهار از پروژه نمادین به هاب عملیاتی در حال گذار است. همچنین حدود ۲۰۵ میلیون تن گندم و هزاران تن کالاهای بشردوستانه از این مسیر به افغانستان منتقل شده است.

اهمیت ژئوپلیتیکی آن زمانی برجسته‌تر می‌شود که بدانیم چابهار تنها ۷۲ کیلومتر با بندر گوادر پاکستان فاصله دارد و عملاً در رقابت مستقیم با کریدور چین -پاکستان قرار گرفته است. این موقعیت، همراه با اتصال به کریدور بین‌المللی شمال -جنوب (INSTC) به طول حدود ۷۲۰۰ کیلومتر، نقش آن را در تنوع‌بخشی به مسیرهای انرژی و کاهش ریسک اختلال در تنگه هرمز تقویت می‌کند.

در مجموع، چابهار نه فقط یک بندر، بلکه یک ابزار مدیریت ریسک انرژی در شبکه شکننده تجارت جهانی است؛ جایی که امنیت انرژی به اندازه ظرفیت تخلیه و بارگیری، به ثبات ژئوپلیتیکی وابسته شده است.

ماکو، مسیر اوراسیا

پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو، با وسعتی در حدود ۲۸۶ هزار هکتار (حدود ۳۸۶۰ کیلومتر مربع) و سهمی نزدیک به ۷۵٪ از کل مناطق آزاد ایران، امروز از یک مرز محلی به یک گره کلیدی در شبکه تجارت زمینی اوراسیا تبدیل شده است. در نگاه و انگشتن پستی به این تحول، ماکو نه صرفاً یک منطقه مرزی، بلکه یک «زیرساخت ژئواقتصادی» است که در تقاطع سه کریدور مهم ایران قرار گرفته: مسیر شرق-غرب، شمال-جنوب و اتصال به مرز ترکیه و نخجوان. همین موقعیت باعث شده حجم ترانزیت زمینی در شمال غرب ایران در برخی برآوردها به میلیون‌ها تن کالا در سال برسد. داده‌های رسمی و گزارش‌های منطقه‌ای نشان می‌دهد تنها در کریدور شمال - جنوب، حدود ۴ میلیون تن بار در پنج



قشم و مسیر تجارت

پولی‌نو: در ادبیات ژئواکونومی خلیج فارس، منطقه آزاد قشم دیگر یک «جزیره گردشگری-تجاری» ساده نیست؛ بلکه به‌عنوان یک اهرم لجستیکی در نقطه‌ای ظاهر شده که روزانه حدود ۱۷ تا ۲۰ درصد از جریان نفت و تجارت دریایی جهان از مجاورت آن عبور می‌کند. داده‌های تحلیلی اخیر نشان می‌دهد بیش از ۱۵۰ هزار نفر جمعیت قشم در کنار شبکه‌ای از بنادر کوچک و نیمه‌فعال، یک کریدور بالقوه برای بازاریابی تجارت منطقه‌ای ساخته‌اند.)

در همین حال، حدود ۳۴ جزیره ایران در خلیج فارس نقش «تکتیک‌کننده حاکمیت دریایی» دارند، اما تنها بخشی از آن‌ها -از جمله قشم - ظرفیت تبدیل به هاب لجستیک را دارند. (این شکاف میان ظرفیت و بهره‌برداری، بنادر کوچک منطقه را در وضعیت دوگانه قرار داده: یا به حلقه‌های مکمل قشم تبدیل می‌شوند، یا در حاشیه

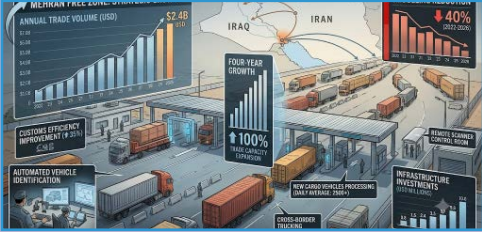
یزد و رشد اشتغال پایدار



پولی‌نو: منطقه ویژه اقتصادی یزد طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین پیشران‌های توسعه صنعتی در مرکز ایران تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که اکنون نقش آن فراتر از جذب سرمایه‌گذاری بوده و به موتور ایجاد اشتغال پایدار در صنایع معدنی، فلزی، نساجی و صنایع دانش‌بنیان تبدیل شده است. تحلیل شاخص‌های اقتصادی نشان می‌دهد موفقیت این منطقه بیش از آنکه به توسعه فیزیکی وابسته باشد، حاصل تمرکز بر زنجیره ارزش تولید و کاهش هزینه‌های لجستیکی است

یزد از صنعتی‌ترین استان‌های کشور محسوب می‌شود و بیش از ۳۳ درصد اشتغال استان در بخش صنعت قرار دارد؛ رقمی که بالاتر از میانگین بسیاری از استان‌های کشور است. همچنین سهم اشتغال صنعتی در سطح ملی حدود ۳۳ درصد برآورد می‌شود و یزد همواره در میان استان‌های پیشرو این شاخص قرار داشته است. این ظرفیت موجب شده منطقه ویژه اقتصادی یزد به محل استقرار واحدهای صادرات محور و صنایع با ارزش افزوده بالاتر تبدیل شود. برآوردها نشان می‌دهد بیش از ۱۵۶۰ واحد صنعتی در استان یزد به بهره‌برداری رسیده و نزدیک به ۳۰ هزار فرصت شغلی مستقیم

مهران؛ گره تجارت



پولی‌نو: منطقه آزاد مهران در سال‌های اخیر به یکی از نقاط کلیدی در بازاریابی تجارت مرزی ایران با عراق تبدیل شده است؛ نقطه‌ای که همزمان با فشارهای تحریمی، تلاش می‌کند سهم قاچاق را کاهش و تجارت رسمی را افزایش دهد. بر اساس برآوردهای محلی، حجم مبادلات رسمی این گذرگاه از حدود ۱٫۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ به نزدیک ۲٫۴ میلیارد دلار در ۲۰۲۵ رسیده است؛ رشدی نزدیک به ۱۰۰ درصد در چهار سال.

در مقابل، داده‌های غیررسمی نشان می‌دهد قاچاق کالا در محور مهران -دیاله حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش یافته است؛ بخشی به دلیل توسعه زیرساخت‌های گمرکی و بخشی ناشی از افزایش کنترل‌های دیجیتال مرزی. تنها در ۱۸ ماه گذشته، بیش از ۱۲۰ کیلومتر مسیر دسترسی و لجستیکی در محدوده منطقه آزاد بهسازی شده که زمان ترخیص کالا را از میانگین ۷۲ ساعت به حدود ۲۸ ساعت رسانده است. از منظر اشتغال، منطقه آزاد مهران حدود ۸ تا ۱۰ هزار شغل مستقیم و نزدیک به ۲۰ هزار شغل غیرمستقیم ایجاد کرده است. این تغییر ساختاری باعث شده سهم تجارت رسمی در اقتصاد محلی از ۳۵ درصد به حدود ۶۰ درصد افزایش یابد. با این حال، چالش‌ها باقی است: نبود تنوع صادراتی و وابستگی ۷۰ درصدی به کالاهای مصرفی، ظرفیت رشد پایدار را محدود کرده است. همچنین، نوسان مقررات گمرکی و اختلاف تعرفه‌ها با بازار عراق همچنان انگیزه‌های غیررسمی را حفظ می‌کند.

قصر شیرین؛ دروازه غیرنفتی



پولی‌نو: منطقه آزاد قصرشیرین در مرز غربی ایران، در نقطه تماس مستقیم با عراق، در حال تبدیل شدن به یکی از معدود گلوگاه‌های واقعی اقتصاد غیرنفتی کشور است؛ جایی که جغرافیا به جای شعار، عدد تولید می‌کند. جمعیت این شهر تنها حدود ۱۸،۴۷۲ نفر است، اما موقعیت آن روی کریدور تاریخی ایران -عراق، اثر اقتصادی آن را چندین برابر کرده است. این منطقه در مجاورت گذرگاه‌های خسروی و پرویزخان قرار دارد؛ مسیرهایی که بخش بزرگی از تجارت مرزی ایران را به سمت بازاری با بیش از ۴۰ میلیون مصرف‌کننده در عراق و اقلیم کردستان هدایت می‌کنند. این عدد، قصرشیرین را از یک شهر کوچک به یک نقطه فشار ژئواقتصادی تبدیل کرده است. در سطح استانی، کرمانشاه یکی از قطب‌های اصلی صادرات غیرنفتی ایران است. حجم صادرات استان در سال‌های اخیر به حدود ۲۰۷ میلیارد دلار رسیده و رشد سالانه حدود ۱۵ درصد راثبت کرده است. (بیش از نیمی از صادرات عراق از مسیرهای مرزی این استان عبور می‌کند و سهم کالاهای غیرنفتی در این جریان به بیش از ۴۳ درصد رسیده است. این اعداد نشان می‌دهد که قصرشیرین نه حاشیه، بلکه قلب تپنده این شبکه است.

با این حال، تحول اصلی در زیرساخت‌ها رخ می‌دهد. طرح ایجاد بندر خشک در قصرشیرین، با هدف تقویت لجستیک و کاهش هزینه حمل‌ونقل، این منطقه را به یک هاب توزیع منطقه‌ای تبدیل می‌کند.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

شهر فرودگاهی امام خمینی، پیشران هاب هوایی

گمرک، صنایع دانش بنیان و خدمات مالی را فراهم کرده است. بررسی تجربه فرودگاه‌های موفق جهان نشان می‌دهد بیش از ۴۰ درصد درآمد فرودگاه‌های بزرگ از فعالیت‌های غیرهوانوردی تأمین می‌شود؛ الگویی که شهر فرودگاهی امام خمینی نیز به دنبال تحقق آن است. ایجاد مراکز تعمیر و نگهداری هواپیما (MRO)، پایانه‌های هوشمند بار، انبارهای سردخانه‌ای، مراکز پردازش تجارت الکترونیک، خدمات هندلینگ، سوخت رسانی، کنترینگ و مراکز توزیع منطقه‌ای، می‌تواند ارزش افزوده هر تن بار هوایی را چندین برابر افزایش دهد. در بسیاری از هاب‌های جهانی، هر یک میلیون تن بار هوایی به ایجاد ده‌ها هزار فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم منجر شده است.

پولی‌نو: منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در سال‌های اخیر از یک دروازه صرف برای جابه‌جایی مسافر به بستری برای توسعه خدمات فرودگاهی پیشرفته و لجستیک منطقه‌ای تبدیل شده است. این مجموعه با برخورداری از حدود ۱۴ هزار هکتار اراضی شهر فرودگاهی، حدود ۲۵۰۰ هکتار منطقه ویژه اقتصادی و حدود ۱۵۰۰ هکتار منطقه آزاد، یکی از بزرگ‌ترین ظرفیت‌های توسعه هوانوردی و تجارت هوایی در غرب آسیا به شمار می‌رود. بر اساس اسناد رسمی، هدف این مجموعه تبدیل شدن به قطب نخست حمل‌ونقل بار و قطب دوم حمل‌ونقل مسافری کشور و منطقه است. این ساختار، امکان توسعه هم‌زمان خدمات هوانوردی، لجستیک،