



پولی نو

شنبه / ۱۳ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۱۸
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



قشم؛ گره تجارت هند

فرودگاه امام هاب هوایی تهران

اینچه برون؛ هاب تجاری

چابهار؛ شکستن انحصار بندری

ماکو؛ سکوی تجارت منطقه



در جریان باشید...

بانه مریوان؛ اقتصاد پشت مرزها



قصر شیرین؛ گمرک در مدار تحول



ریل های توسعه یزد



یادداشت روز

مهران در استانه جهش

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



پولی نو: مرز مهران سال ها به عنوان پرترددترین گذرگاه زمینی ایران برای تردد زائران اربعین شناخته می شد، اما اکنون سیاست گذاران اقتصادی در تلاش هستند تا این نقطه مرزی را به هاب تجاری و لجستیکی غرب کشور تبدیل کنند؛ هدفی که در صورت تحقق، می تواند نقشه تجارت ایران با عراق و حتی بازارهای منطقه را دگرگون کند.

مهران تنها یک مرز نیست؛ این گذرگاه نزدیک ترین مسیر زمینی ایران به بغداد محسوب می شود و بیش از ۶۰ درصد صادرات زمینی ایران به عراق از این محور انجام می شود. تنها در دو ماه نخست سال ۱۴۰۴، بیش از ۳۸۳ هزار تن کالا به ارزش ۲۰۶ میلیون دلار از مرز مهران صادر شد که نسبت به دوره مشابه سال قبل رشد قابل توجهی را نشان می دهد. همچنین آمارهای رسمی بیانگر آن است که حجم ترانزیت کالا از پایانه مرزی مهران طی سال گذشته به بیش از ۲ میلیون تن رسیده که نسبت به سال قبل ۲۱ درصد افزایش داشته است.

ایجاد منطقه آزاد مهران، در صورت تکمیل زیرساخت های گمرکی، انبارهای لجستیکی، حمل و نقل ریلی و سرمایه گذاری صنعتی، می تواند ارزش افزوده تجارت را از «عبور کالا» به «تولید، پردازش و صادرات مجدد» ارتقا دهد. تجربه مناطق آزاد موفق جهان نشان می دهد که صرف معافیت های مالیاتی کافی نیست و موفقیت زمانی حاصل می شود که شبکه حمل و نقل، سرمایه گذاری خصوصی و خدمات مالی در کنار یکدیگر توسعه یابند.

با این حال، چالش ها نیز کم نیست. بسیاری از مناطق آزاد ایران هنوز با کسری تراز تجاری، ضعف زیرساخت و وابستگی به واردات روبه رو هستند؛ به گونه ای که در سال ۱۴۰۲ مجموع صادرات مناطق آزاد حدود ۲۰۲ میلیارد دلار و واردات آنها نزدیک به ۴۰۸ میلیارد دلار بوده است. این تجربه نشان می دهد منطقه آزاد مهران تنها در صورتی به موتور محرک اقتصاد غرب کشور تبدیل خواهد شد که از الگوی مناطق مصرف محور فاصله بگیرد و به قطب تولید، صادرات و لجستیک منطقه ای بدل شود. در غیر این صورت، این فرصت ژئوپلیتیکی نیز ممکن است به سرنوشت بسیاری از طرح های توسعه ای گذشته دچار شود؛ طرح هایی که بیش از آنکه اقتصاد را متحول کنند، در پیچ و خم بروکراسی متوقف ماندند.

از منظر ژئواکونومیک، نزدیکی پیام به تهران یک مزیت کلیدی محسوب می شود. این موقعیت باعث شده زمان ترخیص، انبارداری و توزیع کالا به شکل محسوسی کاهش یابد و هزینه های لجستیکی برای شرکت های دانش بنیان و واردکنندگان تجهیزات دیجیتال کمتر شود. مقامات دولتی این منطقه را یکی از پنج محور اصلی توسعه اقتصاد دیجیتال ایران معرفی کرده اند؛ همراه با زیرساخت فرودگاهی، حضور شرکت های فناوری و اتصال مستقیم به شبکه های وزارت ارتباطات. با این حال، چالش اصلی همچنان فاصله میان «زیرساخت اعلام شده» و «کارکرد عملیاتی کامل» است. سرعت اجرای پروژه های دیجیتال سازی گمرک، میزان جذب سرمایه گذاری خارجی و توان رقابت با هاب های منطقه ای، تعیین خواهد کرد که پیام به یک مرکز واقعی اقتصاد دیجیتال تبدیل می شود یا صرفاً یک پروژه توسعه ای نیمه تمام باقی می ماند.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

گمرک دیجیتال پیام

پولی نو: منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام، در غرب استان البرز، طی سال های اخیر از یک زیرساخت لجستیکی محدود به یکی از محورهای اصلی برنامه دولت ایران برای توسعه اقتصاد دیجیتال و نوسازی فرآیندهای گمرکی تبدیل شده است. این مجموعه با مساحتی حدود ۳۶۰۰ هکتار، در ابتدا با هدف پشتیبانی از حمل و نقل پستی و بار هوایی طراحی شد، اما اکنون نقش آن به طور فزاینده ای به یک هاب فناوری اطلاعات و تجارت الکترونیک تغییر یافته است.

بر اساس داده های رسمی منتشر شده، هدف گذاری جدید این منطقه دستیابی به سهمی حدود ۱ درصدی از اقتصاد دیجیتال کشور است؛ عددی که در ظاهر کوچک اما در مقیاس اقتصاد ایران، معادل میلیاردها دلار گردش مالی بالقوه در سال خواهد بود. در همین چارچوب، توسعه بزرگ ترین مرکز داده کشور و ایجاد خطوط تولید تجهیزات مخابراتی و تلفن همراه نیز در دستور کار قرار گرفته است.

یکی از مهم ترین تغییرات ساختاری در پیام، راه اندازی گمرک تخصصی حوزه فاوا (ICT) و حرکت به سمت دیجیتالی سازی کامل فرآیندهای واردات و ترخیص کالا است. این گمرک تخصصی قرار است به بزرگ ترین مرکز واردات تجهیزات فناوری اطلاعات و ارتباطات کشور تبدیل شود؛ بخشی که سالانه سهم قابل توجهی از واردات ایران را به خود اختصاص می دهد.

چابهار؛

شکستن انحصار بندری



پولی‌نو: منطقه آزاد چابهار در سال‌های اخیر به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های لجستیکی ایران، نقش فزاینده‌ای در کاهش فشار عملیاتی بر بندر جنوبی، به‌ویژه بندرعباس، ایفا کرده است. براساس داده‌های حمل‌ونقل دریایی، سهم بندار اصلی خلیج فارس از کل جابه‌جایی بار کشور در برخی دوره‌ها به بیش از ۸۸ تا ۹۴ درصد رسیده است، که نشان‌دهنده تمرکز شدید زنجیره واردات در یک نقطه است. چابهار با موقعیت استراتژیک در دریای عمان و نزدیکی به مسیرهای ترانزیتی هند، افغانستان و آسیای مرکزی، به‌عنوان یک «سوپاپ لجستیکی» عمل می‌کند. ظرفیت اسمی این بندر طی سال‌های اخیر با سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی در اسکله‌ها، انبارها و اتصال ریلی به داخل کشور، افزایش یافته و امکان توزیع بخشی از بار کانتینری از بندار پرترافیک جنوبی را فراهم کرده است. تحلیل‌های بخش حمل‌ونقل دریایی نشان می‌دهد که در دوره‌های اوج تنش و محدودیت‌های خارجی، کارایی عملیاتی برخی بندار ایران کاهش یافته و میانگین بهره‌وری بندار کانتینری حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد تحت تأثیر قرار گرفته است. در چنین شرایطی، توسعه چابهار به‌عنوان مسیر جایگزین، بخشی از بار وارداتی و ترانزیتی را جذب کرده و از ازدحام در بندار بزرگ کاسته است.

ریل‌های توسعه یزد



پولی‌نو: در قلب فلات مرکزی ایران، منطقه ویژه اقتصادی یزد به‌تدریج به یکی از گره‌های کلیدی شبکه لجستیک ملی تبدیل می‌شود؛ پروژه‌ای که مقام‌های حمل‌ونقل آن را بخشی از «بازآرایی زنجیره ترانزیت داخلی» می‌دانند، هرچند اعداد و واقعیت‌های اجرایی تصویری پیچیده‌تر ارائه می‌دهند. طبق داده‌های رسمی منتشرشده از پروژه‌های ریلی اخیر، محور یزد- اقلید تنها یکی از حلقه‌های این شبکه است؛ مسیری به طول حدود ۲۷۰ کیلومتر که توان جابه‌جایی سالانه بیش از ۳ تا ۵ میلیون تن بار را هدف‌گذاری کرده و سرعت قطارهای باری در آن به حدود ۱۲۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. این ارقام، در صورت تحقق کامل، می‌تواند سهم حمل‌ونقل ریلی ایران را که در برخی سال‌ها زیر ۱۵ درصد بار کل کشور باقی‌مانده، به‌طور محسوس افزایش دهد.

در کنار آن، طرح ایجاد «دهکده لجستیکی یزد» بخشی از برنامه ملی برای اتصال مناطق ویژه اقتصادی به شبکه ریلی است؛ برنامه‌ای که هدف آن کاهش هزینه حمل‌بار تا ۲۰ تا ۳۰ درصد و افزایش سهم ریل در ترانزیت کالا عنوان شده است. مقام‌های رسمی همچنین پیش‌بینی کرده‌اند که توسعه این کریدور می‌تواند زمان حمل‌کالا از معادن و صنایع یزد به بندار جنوبی را تا ۴۰ درصد کاهش دهد. بااین‌حال، چالش‌هایز قابل‌توجه‌اند. برآوردهای جهانی درباره پروژه‌های ریلی نشان می‌دهد که خطا در پیش‌بینی تقاضا گاهی به بیش از ۱۰۰ درصد می‌رسد و همین موضوع ریسک اقتصادی طرح‌های مشابه را بالا می‌برد.

ماکو؛ سکوی تجارت منطقه



پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو در سال‌های اخیر تلاش کرده است جایگاه خود را از یک گذرگاه مرزی صرف، به یک هاب لجستیکی و گمرکی در شمال‌غرب ایران ارتقا دهد. قرار گرفتن در مجاورت سه کشور، دسترسی مستقیم به مرز بازرگان، که بزرگ‌ترین مرز زمینی ایران با اروپا محسوب می‌شود، و قرارگیری در مسیر کریدورهای بین‌المللی، این منطقه را به یکی از مهم‌ترین نقاط راهبردی تجارت کشور تبدیل کرده است.

برآوردها نشان می‌دهد سالانه حدود ۱.۴ میلیارد دلار کالا از مرزهای منطقه آزاد ماکو صادر می‌شود؛ رقمی که بیانگر سهم قابل‌توجه این منطقه در تجارت خارجی ایران است. در کنار این ظرفیت، اجرای پروژه‌هایی مانند دهکده لجستیک ماکو در زمینی به وسعت یک هزار و ۸۲۰ هکتار شامل بندر خشک، انبارهای مکانیزه، اتصال ریلی و پیوند با آزادراه تبریز - بازرگان، نشان‌دهنده تغییر رویکرد از تجارت سنتی به مدیریت هوشمند زنجیره تأمین است. کارشناسان معتقدند توسعه زیرساخت‌های گمرکی، بیش از افزایش

قشم؛ گره تجارت هند



پولی‌نو: در شرایطی که مسیرهای سنتی تجارت جهانی با فشارهای ژئوپلیتیکی و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل روبه‌رو هستند، منطقه آزاد قشم بیش از هر زمان دیگری به یکی از حلقه‌های راهبردی ارتباط ایران با شبه‌قاره هند تبدیل شده است. موقعیت این جزیره در دهانه تنگه هرمز، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و فاصله کمتر از هزار کیلومتری تا بندار غرب هند، مزیتی ایجاد کرده که کمتر منطقه‌آزادی در خلیج فارس از آن برخوردار است.

هند با اقتصادی بیش از ۴ تریلیون دلار و جمعیتی بالغ بر ۱.۴ میلیارد نفر، یکی از بزرگ‌ترین بازارهای مصرف و تولید جهان به‌شمار می‌رود. در چنین شرایطی، قشم می‌تواند نقشی فراتر از یک منطقه تجاری ایفا کرده و به مرکز لجستیک، پردازش کالا و صادرات مجدد میان ایران و کشورهای شبه‌قاره تبدیل شود. آمارها نیز این ظرفیت را تأیید می‌کنند. براساس گزارش‌های رسمی، منطقه آزاد قشم در دو ماه ابتدایی سال ۱۴۰۴ به تراز تجاری مثبت

بانه مریوان؛ اقتصاد پشت مرزها



پولی‌نو: منطقه آزاد بانه- مریوان بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، آزمونی برای سنجش توان اقتصاد غیرنفتی ایران در یکی از راهبردی‌ترین نقاط مرزی کشور است. این منطقه با وسعت حدود ۵۵۰۰ هکتار، در همسایگی اقلیم کردستان عراق قرار گرفته؛ بازاری که سالانه میلیاردها دلار واردات کالا و خدمات را جذب می‌کند و می‌تواند به سکوی صادراتی تولیدکنندگان کردستان تبدیل شود.

برآوردهای رسمی نشان می‌دهد تاکنون درخواست‌هایی معادل ۲۰ هزار میلیارد تومان برای سرمایه‌گذاری در منطقه ثبت شده و در صورت تحقق کامل، ظرفیت ایجاد حدود ۵۰ هزار فرصت شغلی وجود خواهد داشت. همزمان، طی ماه‌های اخیر ۵۷۱ شرکت در منطقه آزاد بانه- مریوان به ثبت رسیده‌اند؛ نشانه‌ای از افزایش علاقه سرمایه‌گذاران، هرچند بخش مهمی از زیرساخت‌های اجرایی هنوز تکمیل نشده است.

با این حال، آینده اقتصاد غیرنفتی کردستان تنها به اعداد میدوارکننده وابسته نیست. تجربه سال گذشته نشان داد واگذاری ۱۰۰ میلیون دلار از سهمیه ۱۵۰ میلیون دلاری تجارت منطقه به دلیل آماده نبودن زیرساخت‌ها، فرصت قابل‌توجهی را از اقتصاد استان گرفت؛ رخدادی که منتقدان آن را نمونه‌ای از فاصله میان تصویب قوانین و اجرای عملی آنها می‌دانند.

مزیت رقابتی بانه و مریوان صرفاً در تجارت مرزی خلاصه نمی‌شود. بانه ظرفیت توسعه صنایع مونتازی، لجستیک و صنایع سبک را دارد و مریوان با منابع آبی و اراضی حاصلخیز، می‌تواند به قطب محصولات کشاورزی و گلخانه‌ای صادرات‌محور تبدیل شود.

قصر شیرین؛

گمرک در مدار تحول



پولی‌نو: منطقه آزاد قصرشیرین در حالی وارد مرحله اجرایی شده که موفقیت آن بیش از هر عامل دیگری به کیفیت زیرساخت‌های گمرکی و میزان هوشمندسازی فرآیندهای تجاری وابسته است. تجربه مناطق آزاد جهان نشان می‌دهد کاهش زمان ترخیص کالا، شفافیت اطلاعات و اتصال برخط سامانه‌های تجاری، سهم قابل‌توجهی در افزایش رقابت‌پذیری مرزهای اقتصادی دارد. قصرشیرین با برخورداری از مرزهای رسمی پرویزخان و خسروی، دروازه ارتباط ایران با بازار بیش از ۴۵ میلیون نفری عراق محسوب می‌شود. سالانه هزاران کامیون از این محورهای مرزی تردد می‌کنند و بخش مهمی از صادرات غیرنفتی ایران از این گذرگاه‌ها انجام می‌شود. کارشناسان معتقدند حتی کاهش ۲۰ تا ۳۰ درصدی زمان انجام تشریفات گمرکی می‌تواند هزینه لجستیک صادرکنندگان را به شکل محسوسی کاهش داده و ظرفیت مبادلات را افزایش دهد. عملیات اجرایی منطقه آزاد قصرشیرین نیز با اجرای ۱۳ پروژه عمرانی و خدماتی و سرمایه‌گذاری حدود ۴۱۳ میلیارد تومانی آغاز شده است؛ پروژه‌هایی که بخش مهمی از آن به آماده‌سازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل، خدمات مرزی و استقرار سامانه‌های اجرایی اختصاص دارد. اما توسعه فیزیکی بدون گمرک هوشمند، مزیت رقابتی پایداری ایجاد نخواهد کرد. استفاده از سامانه‌های یکپارچه، اظهارنامه الکترونیکی، مدیریت هوشمند ریسک، باسکول‌های دیجیتال، دوربین‌های پلاک‌خوان و تبادل برخط اطلاعات میان گمرک، منطقه آزاد و دستگاه‌های نظارتی می‌تواند زمان توقف کالا را کاهش داده و احتمال خطا و تخلفات را محدود کند.

به وضعیت فعلی که هنوز در مقیاس میلیون‌های پایین‌تن نوسان دارد. آمارهای کوتاه‌مدت نیز روند شتاب‌گیرانشان می‌دهند. تنها در یک بازه یک‌ماهه، حجم ترانزیت از مرز اینچه‌برون بارشد ۴۸ درصدی به حدود ۴,۰۰۰ تن و ارزشی نزدیک به ۱۳ میلیون دلار رسیده است. در همین دوره، مجموع صادرات غیرنفتی گلستان از مسیرهای مرزی به حدود ۶۵,۰۰۰ تن و ارزش ۲۹ میلیون دلار رسیده؛ بخش عمده آن به بازارهای آسیای مرکزی صادر شده است. مزیت اصلی این منطقه صرفاً حجم کالانیست، بلکه موقعیت ژئو- اقتصادی آن است. قرار گرفتن در مسیر ریلی ایران- ترکمنستان و نزدیکی به شبکه‌های ترانزیتی متصل به چین و روسیه، این نقطه را به یک «ایستگاه تقاطع» تبدیل کرده است. در اسناد توسعه‌ای حتی از پتانسیل انتقال سالانه چندین میلیون تن کالا از طریق ریل و جاده در یک زنجیره ۲۶ کیلومتری مرزی یاد می‌شود.

اینچه‌برون؛ هاب تجاری

پولی‌نو: منطقه آزاد اینچه‌برون در مرز شمال شرقی ایران، دیگر صرفاً یک گذرگاه فرعی نیست؛ در حال تبدیل شدن به یک گره لجستیکی چندکریدوری است که سه مسیر بزرگ بین‌المللی - کریدور شمال- جنوب، ابتکار کمربند و جاده چین و مسیر ریلی ایران- آسیای مرکزی- را به هم متصل می‌کند. داده‌های رسمی نشان می‌دهد این منطقه با وسعتی حدود ۱۲,۵۷۷ هکتار، در حال بازتعریف نقش مرز در اقتصاد ایران است. براساس طرح توسعه، تا ۲۰۴۱ ظرفیت جابه‌جایی کالا در اینچه‌برون به حدود ۲۰ میلیون تن در سال خواهد رسید؛ عددی که شامل ۹.۳ میلیون تن صادرات، ۶.۵ میلیون تن واردات و حدود ۲ میلیون تن ترانزیت منطقه‌ای است. این یعنی افزایش چندبرابری نسبت

ورود به فاز جدیدی از سرمایه‌گذاری است. قرارداد ۳۰۰ میلیون دلاری برای احداث ترمینال لجستیک جدید و برنامه توسعه‌ای ۲.۸ میلیارد دلاری، هدف‌گذاری ظرفیت ۲۰ میلیون مسافر سالانه را دنبال می‌کند. این ارقام در کنار رشد ثبت‌شده ۲۱ درصدی ترافیک مسافری در سال‌های اخیر، نشان‌دهنده تلاش برای جهش زیرساختی است، نه صرفاً بهبود تدریجی. در بخش بار، عملکرد منطقه آزاد اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. گزارش‌های رسمی از پردازش بیش از ۵۹ هزار تن کالا از زمان راه‌اندازی این منطقه در سال‌های اخیر حکایت دارد؛ عددی که اگرچه نسبت به ظرفیت ۱۲۰ تا ۱۴۸ هزار تنی برخی برآوردهای عملیاتی هنوز پایین‌تر است، اما نشان‌دهنده شکل‌گیری تدریجی یک زنجیره لجستیکی جدید در اطراف پایتخت است.

فرودگاه امام، هاب هوایی تهران

پولی‌نو: در حاشیه جنوبی تهران، «منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی» به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های لجستیکی ایران، در حال تلاش برای بازتعریف نقش کشور در تجارت هوایی خاورمیانه است؛ بازاری که طبق برآوردهای صنعت هوانوردی، بیش از ۳۵ درصد جابه‌جایی ارزش کالای جهانی را از مسیر هوایی انجام می‌دهد. شهر فرودگاهی امام خمینی اکنون با ظرفیت اسمی حدود ۶.۵ تا ۷ میلیون مسافر در سال و توان جابه‌جایی نزدیک به ۵۶ هزار تن بار هوایی، فاصله قابل‌توجهی با هاب‌های رقیب مانند استانبول و دب‌ی دارد. با این حال، داده‌های توسعه‌ای نشان می‌دهد که پروژه در حال

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



۲۰۰ کلمه حرف حساب...

