



پولی نو

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»

سه شنبه / ۱۶ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۱۹
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان



انقلاب گمرکی در مهران

شتاب پیام لجستیک

صنعت در قلب یزد

ماکو در رقابت لجستیک

منطقه آزاد شهر فرودگاهی؛ لجستیک در برابر ریسک



در جریان باشید...

قصر شیرین و
تجارت سریع



شتاب
سرمایه گذاری
مرزی



جهش
گردشگری قشم



یادداشت روز



چابهار؛ سواحل دروازه توسعه

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



به گردش مالی خدمات محلی، حمل و نقل، صنایع دستی و اقامتگاه‌های یغزاید، مطالعات توسعه گردشگری نیز تأکید دارند که تقویت زیرساخت، بازاریابی و سرمایه‌گذاری خصوصی مهم‌ترین عوامل جهش این صنعت هستند. با وجود این مزیت‌ها، چابهار همچنان با چالش‌هایی مانند محدودیت زیرساخت‌های اقامتی، ضعف شبکه حمل و نقل هوایی، کمبود سرمایه‌گذاری بین‌المللی و تبلیغات محدود مواجه است. تجربه مناطق ساحلی موفق جهان نشان می‌دهد توسعه پایدار گردشگری زمانی محقق می‌شود که سرمایه‌گذاری اقتصادی با حفاظت از محیط زیست، مشارکت جوامع محلی و برنامه‌ریزی بلندمدت همراه باشد. در چنین شرایطی، منطقه آزاد چابهار می‌تواند نه تنها قطب تجارت، بلکه به مهم‌ترین مقصد گردشگری ساحلی جنوب شرق ایران و یکی از پیشران‌های اقتصاد غیرنفتی کشور تبدیل شود.

پولی نو: منطقه آزاد چابهار، تنها منطقه آزاد اقیانوسی ایران، طی دو دهه گذشته از یک هاب تجاری صرف به یکی از مهم‌ترین مقاصد نوظهور گردشگری ساحلی کشور تبدیل شده است. موقعیت راهبردی این منطقه در کرانه دریای عمان، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و برخورداری از بیش از ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، ظرفیت متفاوتی برای توسعه گردشگری جنوب شرق ایران ایجاد کرده است. با این حال، پرسش اصلی آن است که آیا این ظرفیت به موتور رشد اقتصادی منطقه تبدیل شده یا همچنان در مرحله بالقوه باقی مانده است؟

بررسی شاخص‌های توسعه نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های گردشگری، مراکز اقامتی، مجتمع‌های تجاری و راه‌های دسترسی طی سال‌های اخیر افزایش یافته است. منطقه آزاد چابهار با تمرکز بر توسعه خدمات، گردشگری و تجارت، بخشی از اراضی خود را به این حوزه اختصاص داده و هم‌زمان جاذبه‌هایی مانند کوه‌های مریخی، تالاب لیپار، خلیج گواتر و سواحل مکران، مزیت رقابتی این منطقه را تقویت کرده‌اند. کارشناسان معتقدند هر گردشگر داخلی به طور متوسط بین ۸ تا ۱۲ میلیون تومان در سفر چندروزه هزینه می‌کند و افزایش تنها ۱۰ درصدی ورود گردشگران می‌تواند صدها میلیارد تومان

گمرک اینچه برون در سرعت نور



با این حال، چالش‌ها همچنان پابرجاست. گزارش‌های داخلی نشان می‌دهد تنها ۶۰ درصد از فرایندهای گمرکی به‌طور کامل دیجیتالی شده‌اند و باقی‌مانده همچنان وابسته به مداخلات انسانی هستند. همچنین، زیرساخت‌های تبادل داده میان دستگاه‌های مرزی هنوز با استانداردهای یکپارچه جهانی فاصله دارد. با وجود این شکاف‌ها، اینچه برون به الگویی نیمه‌صنعتی از «گمرک داده‌محور» در ایران تبدیل شده است؛ مدلی که اگر تکمیل شود، می‌تواند زمان عبور کالا را به زیر ۲۰ ساعت کاهش دهد و ظرفیت ترانزیتی شمال کشور را تا ۴۰ درصد دیگر افزایش دهد.

پولی نو: در مرز شمال شرقی ایران، جایی که مسیرهای ترانزیتی آسیای میانه به شبکه لجستیکی کشور گره می‌خورند، Incheh Borun Free Zone به یکی از کانون‌های آزمایش حکمرانی دیجیتال در حوزه گمرک تبدیل شده است. داده‌های منتشرشده از طرح‌های توسعه‌ای این منطقه نشان می‌دهد که طی سه سال گذشته، بیش از ۱۸۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم در زیرساخت‌های لجستیکی، سامانه‌های اسکن کانتینری و یکپارچه‌سازی داده‌های گمرکی انجام شده است.

بر اساس برآوردهای گمرک منطقه، زمان ترخیص کالا از میانگین ۷۲ ساعت در سال ۲۰۲۱ به حدود ۲۶ ساعت در ۲۰۲۵ کاهش یافته؛ کاهش نزدیک به ۶۴ درصد که عمدتاً به دلیل استقرار سامانه‌های هوشمند تطبیق اسناد و رهگیری دیجیتال محموله‌ها عنوان می‌شود. همچنین نرخ خطای انسانی در ثبت اظهارنامه‌ها از حدود ۹ درصد به کمتر از ۲.۵ درصد رسیده است؛ عددی که در ادبیات گمرکی منطقه، «نقطه جهش دیجیتال» توصیف می‌شود. حجم عبور کالا از این گذرگاه نیز رشد قابل توجهی داشته است. در سال ۲۰۲۲ حدود ۱.۸ میلیون تن کالا ثبت شده بود، در حالی که این رقم در پایان ۲۰۲۵ به بیش از ۲.۷ میلیون تن رسیده است؛ افزایش حدود ۵۰ درصدی که هم‌زمان با توسعه مسیرهای ریلی و اتصال به شبکه‌های لجستیک ترکمنستان و آسیای مرکزی رخ داده است.

قصر شیرین و تجارت سریع



پولی‌نو: در مرز غربی ایران، جایی که اقتصاد و ژئوپلیتیک در یک گذرگاه باریک به هم می‌رسند، منطقه آزاد قصر شیرین به تدریج در حال تبدیل شدن به یک آزمایشگاه واقعی برای «ترخیص سریع کالا» است؛ مفهومی که در ادبیات تجاری ایران سال‌ها بیشتر وعده بوده تا واقعیت.

بر اساس گزارش‌های رسمی، نخستین محموله تجاری از این منطقه در دی‌ماه ۱۴۰۴ با صدور مجوزهای اقتصادی و آغاز فرآیندهای عملیاتی ترخیص شد؛ نقطه‌ای که به‌عنوان آغاز فاز اجرایی منطقه ثبت شد. این رویداد نه صرفاً یک عملیات گمرکی، بلکه نشانه‌ای از تلاش برای کوتاه کردن زنجیره طولانی تشریفات اداری در یکی از حساس‌ترین مرزهای تجاری ایران است. قصر شیرین در امتداد کریدور تجارت ایران-عراق قرار دارد؛ مسیری که روزانه حجم قابل توجهی از کالاهای مصرفی و واسطه‌ای را جابه‌جا می‌کند. مقام‌های محلی هدف اصلی این منطقه را «تسهیل فرآیندهای تجاری، کاهش بروکراسی و جذب سرمایه‌گذاری» اعلام کرده‌اند؛ عباراتی که در عمل به معنای کاهش زمان خواب کالا در مرز و کاهش هزینه‌های انبارداری است. در ادبیات مناطق آزاد ایران، مزیت کلیدی همواره کاهش هزینه‌تمام‌شده واردات و تسریع ترخیص عنوان شده است؛ به‌ویژه از طریق ساده‌سازی تشریفات گمرکی و کاهش مراحل اداری. در قصر شیرین، این سیاست اکنون در مرحله آزمون عملی قرار گرفته است، جایی که هر روز تأخیر می‌تواند به معنای افزایش هزینه لجستیک و کاهش رقابت‌پذیری کالا باشد. با وجود آغاز رسمی فعالیت‌ها، زیرساخت‌ها هنوز در حال تکمیل‌اند. پروژه‌های محصورسازی و توسعه عمرانی در دستور کار قرار دارد و انتظار می‌رود در صورت تحقق کامل، زمان ترخیص به شکل معناداری کاهش یابد.

جهش گردشگری قشم



پولی‌نو: جزیره قشم، بزرگ‌ترین جزیره خلیج فارس با مساحت حدود ۱۴۹۱ کیلومتر مربع و جمعیتی نزدیک به ۱۶۰ تا ۲۰۰ هزار نفر، در حال تبدیل شدن به یکی از گرهِهای اصلی گردشگری ساحلی ایران است. داده‌های رسمی نشان می‌دهد تنها در یک بازه سفر نوروزی، بیش از ۸۸۳ هزار گردشگر به این جزیره وارد شده‌اند. در مقیاس سالانه نیز ورود گردشگران از مرز ۲۰۲ میلیون نفر عبور کرده که رشد حدود ۱۲ درصدی نسبت به سال قبل را نشان می‌دهد. مزیت رقابتی قشم نه فقط موقعیت جغرافیایی در دهانه تنگه هرمز، بلکه بیش از ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و ۶۳ روستای پراکنده در اکوسیستم دریایی آن است. این ظرفیت‌ها، همراه با برند جهانی ژئوپارک قشم که سالانه بیش از ۱۴۴ هزار بازدید ثبت می‌کند، آن را به مقصدی با پتانسیل گردشگری بین‌المللی تبدیل کرده است. با این حال، اقتصاد گردشگری قشم هنوز به شدت وابسته به سفرهای داخلی و فصلی است. نبود زیرساخت‌های هتلی در سطح استاندارد جهانی و نوسان شدید ورود گردشگر، مانع تثبیت جایگاه آن در بازار منطقه‌ای شده است. اگر این شکاف زیرساختی کاهش یابد، منطقه آزاد قشم می‌تواند از یک مقصد تفریحی فصلی به یک هاب گردشگری ساحلی در سطح غرب آسیا ارتقا پیدا کند.

منطقه آزاد شهر فرودگاهی؛ لجستیک در برابر ریسک



پولی‌نو: منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (IKIA) در جنوب تهران، به‌عنوان یکی از گرهِهای نوظهور لجستیکی ایران، تلاش می‌کند نقش خود را در کاهش ریسک زنجیره تأمین منطقه‌ای بازتعریف کند. این پروژه در چارچوب توسعه «شهر فرودگاهی» و اتصال به کریدورهای ترانزیتی شرق-غرب و شمال-جنوب شکل گرفته است و ترکیبی از زیرساخت هوایی، گمرکی و خدمات مالی را در یک محدوده یکپارچه ارائه می‌دهد. براساس داده‌های عملیاتی، این فرودگاه سالانه حدود ۷,۲۷ میلیون مسافر و ۱۴۲ هزار تن بار هوایی را جابه‌جا می‌کند؛ ظرفیتی که آن را به یکی از مهم‌ترین نقاط تمرکز حمل‌ونقل هوایی کشور تبدیل کرده است. منطقه آزاد و ویژه اقتصادی اطراف آن نیز در مجموع حدود ۱۳,۷۰۰ هکتار وسعت دارد که شامل ۱,۵۰۰ هکتار منطقه آزاد و ۲,۵۰۰ هکتار منطقه ویژه است. در سال ۲۰۲۵ قرارداد ۳۰۰ میلیون دلاری برای توسعه ترمینال بار و

مرکز لجستیکی در این مجموعه امضا شد که انتظار می‌رود ظرفیت حمل‌ونقل بار را به‌طور قابل توجهی افزایش دهد و حدود ۱,۰۰۰ شغل مستقیم ایجاد کند. کارکرد اصلی این هاب، کاهش ریسک زنجیره تأمین از طریق کاهش زمان ترانزیت، تمرکز خدمات گمرکی و افزایش انعطاف‌پذیری در برابر اختلالات منطقه‌ای است. ادغام خدمات بانکی، بیمه و لجستیک در یک محیط آزاد تجاری، هزینه مبادله را کاهش داده و وابستگی به مسیرهای محدود زمینی را کم می‌کند.

با این حال، چالش‌هایی مانند محدودیت سرمایه‌گذاری خارجی، تحریم‌ها و گلوگاه‌های زیرساختی همچنان مانع از تحقق کامل ظرفیت این منطقه هستند. در سناریوی توسعه کامل، این منطقه می‌تواند به یکی از نقاط کلیدی کاهش ریسک لجستیکی ایران در شبکه تجارت منطقه‌ای تبدیل شود.

ماکو در رقابت لجستیک



ترکیه را به‌عنوان یکی از هاب‌های اصلی لجستیک منطقه تثبیت می‌کند. کارشناسان معتقدند اگر ماکو بتواند زمان تشریفات گمرکی، هزینه حمل، خدمات انبارداری و اتصال ریلی را تنها ۲۰ تا ۳۰ درصد بهبود دهد، بخشی از جریان ترانزیتی آسیای مرکزی، قفقاز و حتی چین می‌تواند به جای مسیرهای ترکیه، از این منطقه عبور کند. در غیر این صورت، سرمایه‌گذاران همچنان زیرساخت‌های آماده‌تر و زنجیره تأمین منسجم‌تر ترکیه را ترجیح خواهند داد. رقابت امروز میان ماکو و هاب‌های لجستیکی ترکیه، رقابت میان دو مرز نیست؛ رقابت میان سرعت، زیرساخت و بهره‌وری است. هر کشوری که بتواند زمان عبور کالا را کاهش دهد، هزینه لجستیک را پایین نگه دارد و خدمات دیجیتال گمرکی را توسعه دهد، سهم بیشتری از تجارت چند صد میلیارد دلاری منطقه را به دست خواهد آورد؛ سهمی که آینده اقتصاد مرزی ایران نیز به آن وابسته است.

پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو در شمال غرب ایران، در نقطه اتصال کریدور شرق به غرب و همسایگی مستقیم با ترکیه، بیش از هر زمان دیگری در معرض یک رقابت ژئواقتصادی قرار گرفته است؛ رقابتی که نه بر سر تولید، بلکه بر سر جذب جریان کالا، سرمایه و ترانزیت منطقه‌ای است. وسعت بیش از ۴۰۰ هزار هکتاری ماکو، آن را به بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران و یکی از بزرگ‌ترین مناطق آزاد جهان تبدیل کرده است. این منطقه در مجاورت مرز بازرگان-گوربولاغ قرار دارد؛ گذرگاهی که مهم‌ترین مسیر زمینی تجارت ایران و اروپا محسوب می‌شود. با این حال، مزیت جغرافیایی به‌تنهایی برای پیروزی در رقابت لجستیکی کافی نیست.

در سوی مقابل مرز، ترکیه طی چهار دهه گذشته شبکه‌ای متشکل از ۱۹ منطقه آزاد فعال ایجاد کرده و همزمان سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در بنادر، راه‌آهن و مراکز توزیع انجام داده است. حجم تخلیه و بارگیری بنادر این کشور در سال ۲۰۲۵ به بیش از ۵۵۳ میلیون تن و جابه‌جایی کانتینرها به حدود ۱۴ میلیون TEU رسیده است؛ آماری که جایگاه

انقلاب گمرکی در مهران



پولی‌نو: منطقه آزاد مهران در حال تبدیل شدن به یکی از نقاط کلیدی باطراحی زیرساخت‌های گمرکی ایران است؛ نقطه‌ای که در آن تجارت مرزی، زائران و لجستیک منطقه‌ای به یک شبکه دیجیتال واحد نزدیک می‌شوند. طبق داده‌های رسمی، تنها در یک سال گذشته ارزش صادرات از مرز مهران به حدود ۱.۵۹۳ میلیارد دلار رسیده و در دوره‌های نیم‌سال اخیر نیز بیش از ۶۹۴ میلیون دلار کالا از این گذرگاه به عراق صادر شده است. این حجم، مهران را در رده پرتربددترین مرزهای زمینی کشور قرار داده است.

روزانه بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ کامیون حامل کالا از این مرز عبور می‌کنند؛ عددی که بدون دیجیتالی‌سازی فرآیندها، به گرهِهای مزمن لجستیکی منجر می‌شود. همزمان، در ایام اوج تردد مانند اربعین، بیش از ۳ میلیون زائر از این مرز عبور می‌کنند؛ ترکیبی از بار تجاری و انسانی که فشار مضاعفی بر زیرساخت‌های سنتی وارد کرده است.

اینجاست که مفهوم «گمرک هوشمند» در منطقه آزاد مهران اهمیت پیدا می‌کند. طرح‌هایی مانند یکپارچه‌سازی سامانه جامع گمرکی، کنترل پلاک خوان، و درب‌های خروج الکترونیکی، با هدف کاهش زمان ترخیص و افزایش شفافیت داده‌ها در حال اجرا یا طراحی هستند. تجربه ملی نشان داده که هوشمندسازی می‌تواند زمان عملیات گمرکی را به شکل قابل توجهی کاهش دهد و ظرفیت درآمدی را افزایش دهد.

شتاب سرمایه‌گذاری مرزی



پولی‌نو: منطقه آزاد بانه - مریوان در غرب ایران، در حال تبدیل شدن به یکی از جدی‌ترین آزمایشگاه‌های سیاست «کاهش هزینه واردات از مسیر مرز» است؛ مدلی که اگر درست عمل کند، می‌تواند ساختار تجارت محلی را از اقتصاد واسطه‌ای به اقتصاد سرمایه‌پذیر تغییر دهد. داده‌های رسمی نشان می‌دهد تنها در فازهای ابتدایی، بیش از ۵۷۱ شرکت ثبت شده در این منطقه فعال شده‌اند؛ عددی که برای دو شهر مرزی با جمعیت محدود، نشانه‌ای از فشار سریع سرمایه است.

این منطقه با مساحت تقریبی ۲,۰۰۰ هکتار در بانه و ۳,۵۰۰ هکتار در مریوان طراحی شده تا ظرفیت لجستیکی غرب کشور را افزایش دهد. دولت همچنین حدود ۲۴۰ میلیارد تومان سرمایه اولیه برای زیرساخت‌ها اختصاص داده؛ در کنار آن، منابع محلی از تزریق ۵۰۰ میلیارد ریال نیز خبر داده‌اند. در سطح کلان‌تر، مرز باشماق که دروازه تجاری مریوان محسوب می‌شود، سالانه حدود ۶ میلیارد دلار مبادلات ثبت کرده است؛ رقمی که اهمیت ژئواکونومیک این کریدور را برجسته می‌کند. هم‌زمان تدوین ۶۸ بسته سرمایه‌گذاری نشان می‌دهد سیاست‌گذار به دنبال تبدیل این منطقه به هاب تولید و نه صرفاً واردات است. تحلیل‌گران اقتصادی می‌گویند اثر اصلی این منطقه نه در حجم سرمایه اولیه، بلکه در کاهش «هزینه مبادله» است؛ یعنی حذف لایه‌های گمرکی، حمل‌ونقل طولانی و واسطه‌های غیرضروری. اگر حتی ۱۰ تا ۱۵ درصد از هزینه واردات منطقه‌ای کاهش یابد، سود سالانه تجارت مرزی می‌تواند به صدها میلیون دلار برسد.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

شتاب پیام لجستیک

پولی‌نو: منطقه ویژه اقتصادی پیام در غرب استان البرز، طی سال‌های اخیر به یکی از معدود نمونه‌های سیاست‌گذاری لجستیکی ایران تبدیل شده که هدف صریح آن «افزایش سرعت گردش کالا از مسیر هوایی» بوده است. داده‌های رسمی منتشرشده نشان می‌دهد حجم جابه‌جایی بار هوایی در این مجموعه از حدود ۹۶ تن در سال ۱۴۰۱ به ۴۲۵ تن در سال ۱۴۰۲ رسیده؛ افزایشی نزدیک به ۳۴۳ درصد در تنها یک سال. در همین بازه، تعداد نشست و برخاست‌های عملیاتی نیز از ۳ به ۱۴ پرواز افزایش یافته که نشان‌دهنده رشد بیش از ۳۶۰ درصدی ظرفیت عملیاتی است. این جهش آماری را نمی‌توان صرفاً یک تغییر کمی ساده تلقی کرد.

صنعت در قلب یزد

پولی‌نو: منطقه ویژه اقتصادی یزد در دو دهه اخیر به یکی از مهم‌ترین ابزارهای سیاست‌گذارانه برای تبدیل این استان کویری به یک قطب صنعتی در مرکز ایران تبدیل شده است؛ مسیری که با ترکیب مشوق‌های مالیاتی، دسترسی به زیرساخت‌های لجستیکی و تمرکز بر صنایع انرژی‌بر، شتاب گرفته است.

بر اساس داده‌های منتشرشده از نهادهای صنعتی استان، یزد اکنون با سهمی حدود ۵۰.۲ درصد از اشتغال صنعتی کشور، عنوان صنعتی‌ترین استان ایران را در زمستان ۱۴۰۳ به خود اختصاص داده است. این عدد، یزد را بالاتر از بسیاری از استان‌های صنعتی سنتی قرار می‌دهد و نشان‌دهنده تغییر مرکز ثقل تولید در ایران به سمت

مناطق کم‌آب اما دارای مزیت انرژی و زمین ارزان است. در سطح زیرساختی، منطقه ویژه اقتصادی یزد با مساحتی حدود ۵۷۰ هکتار طراحی شده و به‌عنوان حلقه واسط میان شهرک‌های صنعتی و شبکه صادراتی کشور عمل می‌کند. تمرکز این منطقه بر جذب صنایع فلزی، نساجی و معدنی باعث شده ساختار سرمایه‌گذاری آن به‌طور محسوسی به سمت صنایع سنگین متمایل شود. آمارهای جدید نشان می‌دهد بیش از ۵۲۰۰ قرارداد واگذاری زمین صنعتی در شهرک‌ها و مناطق پیرامونی استان ثبت شده که از این میان حدود ۱۸۰۰ طرح به مرحله بهره‌برداری رسیده‌اند. این روند، همزمان با رشد ۵۷ درصدی سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی استان، نشان‌دهنده افزایش تقاضای پایدار برای ورود به اکوسیستم تولید یزد است.