

پولی نو

چهارشنبه / ۱۷ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۲۰
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



دروازه صادرات فناوری

گره طلایی ترانزیت

کریدور خاموش ماکو

قشم؛ شاهراه نفت

چابهار؛ منطقه آزاد اقیانوسی



در جریان باشید...

پیام، هاب نوین تجارت



گره تجارت شرق



یزد؛ قلب معدن



یادداشت روز



نبرد کریدورهای زمینی

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



بنادر جنوبی و سایر مناطق آزاد ایران، سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت، انبارداری، گمرک هوشمند و حمل‌ونقل ترکیبی را ضروری کرده است. مسئولان استان نیز تأمین اعتبار زیرساخت‌ها، تکمیل طرح جامع و توسعه محدوده منطقه آزاد را از مهم‌ترین پیش‌شرط‌های موفقیت این پروژه عنوان کرده‌اند.

تجربه مناطق آزاد ایران نیز نشان می‌دهد صرف ایجاد منطقه آزاد، موفقیت اقتصادی را تضمین نمی‌کند. آمارها حاکی از آن است که بسیاری از مناطق آزاد در سال‌های گذشته با عدم توازن تجاری مواجه بوده‌اند و عملکرد آنها به کیفیت زیرساخت و مدیریت وابسته بوده است.

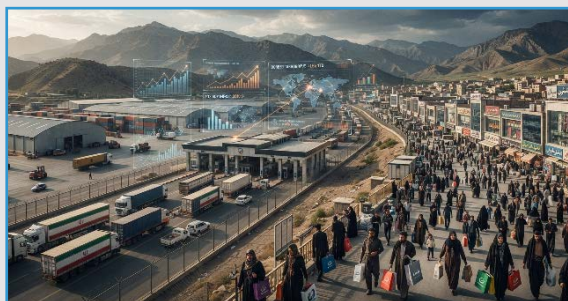
اگر قصرشیرین بتواند از مزیت همجواری با بازار ۴۰ میلیونی عراق، کاهش هزینه حمل‌ونقل و تسهیل ترانزیت بهره‌برد، این منطقه می‌تواند به یکی از مهم‌ترین گره‌های لجستیکی غرب ایران تبدیل شود؛ در غیر این صورت، رقابت شدید کریدورهای زمینی منطقه، فرصت تاریخی آن را به مزیتی از دست رفته تبدیل خواهد کرد.

پولی‌نو: منطقه آزاد قصرشیرین بیش از آنکه یک پروژه محلی باشد، به بخشی از رقابت ژئوپلیتیکی کریدورهای تجاری در غرب آسیا تبدیل شده است. در شرایطی که کشورهای منطقه برای جذب سهم بیشتری از ترانزیت کالا میان خلیج فارس، عراق، ترکیه و اروپا رقابت می‌کنند، موقعیت جغرافیایی قصرشیرین می‌تواند معادلات حمل‌ونقل زمینی ایران را تغییر دهد. آغاز فعالیت اجرایی منطقه آزاد و ترخیص نخستین محموله تجاری، نشانه ورود این پروژه از مرحله برنامه‌ریزی به فاز عملیاتی است.

برتری اصلی قصرشیرین، دسترسی همزمان به مرزهای خسروی و پرویزخان است؛ دو گذرگاهی که سال‌ها سهم قابل توجهی از تجارت ایران و عراق را در اختیار داشته‌اند. تنها مرز خسروی در سال ۲۰۲۵ بیش از ۷۰۰ میلیون دلار صادرات را ثبت کرد و در میان ۲۴ گمرک کشور رتبه نخست تجارت و ترانزیت را به دست آورد. همچنین تردد کامیون‌ها از حدود ۴۰۰ دستگاه به بیش از ۷۰۰ دستگاه در روز افزایش یافته که بیانگر رشد ظرفیت لجستیکی این محور است.

با این حال، مزیت جغرافیایی به تنهایی تضمین‌کننده موفقیت نیست. رقابت با مسیرهای زمینی ترکیه، کریدور توسعه عراق،

بانه - مریوان؛ هاب مرزی غرب ایران



اما نقطه کلیدی، نه در تعداد شرکت‌ها و نه در حجم واردات، بلکه در مقیاس شبکه‌ای این منطقه است. هم‌اکنون بیش از ۷۰ درصد صادرات کشاورزی استان از مسیر باشماق مریوان انجام می‌شود و این یعنی یک زیرساخت بالفعل لجستیکی که می‌تواند پایه یک هاب منطقه‌ای باشد. با این حال، شکاف زیرساختی همچنان بزرگ است. نبود حمل‌ونقل یکپارچه، محدودیت‌های گمرکی و رقابت موازی میان بازارچه‌های مرزی، مانع از تبدیل این ظرفیت به یک بازار منسجم شده است.

در نهایت، بانه - مریوان میان دوروایت معلق است: یک «بازار مرزی سنتی بزرگ» یا یک «هاب خرید فراملی». عددها ظرفیت را تایید می‌کنند، اما ساختار هنوز در حال امتحان دادن است.

پولی‌نو: در غرب ایران، منطقه آزاد بانه - مریوان به تدریج در حال تبدیل شدن به یکی از جدی‌ترین پروژه‌های بازارایی تجارت مرزی کشور است؛ پروژه‌ای که اگر روی کاغذ ساده به نظر می‌رسد، در عمل به یک آزمایش بزرگ اقتصادی شبیه است: آیا یک نوار مرزی می‌تواند به «هاب خرید منطقه‌ای» تبدیل شود یا نه.

این منطقه با وسعتی حدود ۵۵۰۰ هکتار (حدود ۲۰۰۰ هکتار بانه و ۳۵۰۰ هکتار مریوان) طراحی شده و در امتداد یکی از فعال‌ترین کریدورهای تجاری ایران با اقلیم کردستان عراق قرار دارد. طبق داده‌های رسمی، تنها در سال گذشته بیش از ۳۰۳ میلیارد دلار مبادلات مرزی از گمرکات استان کردستان ثبت شده که بخش قابل توجهی از آن از مسیر مریوان و بانه عبور کرده است.

در سطح ساختاری، این منطقه آزاد اکنون با ثبت حدود ۵۷۱ شرکت در مراحل اولیه شکل‌گیری خود قرار دارد؛ عددی که اگرچه نسبت به مناطق آزاد بالغ منطقه‌ای کوچک است، اما برای یک پروژه در فاز تثبیت، نشانه‌ای از جذب اولیه سرمایه محسوب می‌شود.

از منظر سیاست‌گذاری، معافیت‌های گمرکی و کاهش مالیات بر ارزش افزوده تا سطح ۵ درصد، قیمت برخی کالاهای وارداتی را در بازار محلی به‌طور معناداری کاهش داده و در برخی برآوردها از ورود ۹۰ قلم کالای مصرفی با قیمت پایین‌تر نسبت به میانگین ملی سخن گفته می‌شود.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...





پولی نو: منطقه ویژه اقتصادی پیام در سال های اخیر تلاش کرده است از یک مرکز لجستیکی صرف، به یکی از بازیگران اصلی تجارت الکترونیک و زنجیره تأمین BTC بین المللی ایران تبدیل شود؛ تغییری که می تواند الگوی تجارت فرامرزی کشور را متحول کند. موقعیت این منطقه در مجاورت تهران، برخورداری از فرودگاه بین المللی، گمرک اختصاصی و زیرساخت های انبارداری، ظرفیت مناسبی برای پردازش سفارش های خرد و ارسال مستقیم کالا به مصرف کنندگان ایجاد کرده است. بر اساس آمار رسمی منتشرشده از مدیران منطقه، در سال ۱۴۰۱ بیش از ۲۰۶ میلیون دلار صادرات از گمرک پیام انجام شد که نسبت به سال قبل از نظر ارزش ۱۱۶ درصد و از نظر وزنی ۵۹ درصد رشد داشت. همچنین ارزش واردات منطقه به ۹۵۸ میلیون دلار رسید و بیش از ۳۰ هزار کانتینر وارد این منطقه شد. این ارقام نشان می دهد پیام به تدریج در حال تبدیل شدن به یکی از مراکز مهم تجارت هوایی و پردازش کالا های تجارت الکترونیک است. تحول اصلی اما در مدل تجارت BTC نهفته است؛ بازاری که براساس برآورد های جهانی، سهم آن از تجارت الکترونیک بین المللی هر سال رشد قابل توجهی را تجربه می کند و توسعه زیرساخت های ICT و لجستیک، رابطه مستقیمی با افزایش صادرات و واردات دارد. پژوهش های بین المللی نیز این همبستگی را با دقت آماری بالاتر آید کرده اند. در چنین شرایطی، منطقه ویژه اقتصادی پیام می تواند زمان ترخیص، هزینه حمل و فرآیند توزیع سفارش های خرد را کاهش دهد؛ سه شاخصی که در تجارت B2C مزیت رقابتی ایجاد می کنند. با این حال، تداوم موفقیت این الگو به توسعه خدمات پستی بین المللی، اتصال با بازارهای منطقه، تسهیل مقررات ارزی و افزایش سرمایه گذاری در زیرساخت های دیجیتال وابسته است.

گره تجارت شرق



پولی نو: مرز مهران در استان ایلام، که در ادبیات لجستیکی منطقه به عنوان یکی از مهم ترین دروازه های زمینی ایران به عراق شناخته می شود، اکنون در آستانه تبدیل شدن به یک هاب چندوجهی حمل و نقل قرار دارد. داده های گمرکی نشان می دهد تنها در سال ۱۴۰۴ بیش از ۱۰۴۲۵ میلیون تن کالا به ارزش ۸۶۶ میلیون دلار از این مرز صادر شده است؛ رقمی که نسبت به میانگین پنج ساله گذشته حدود ۲۳٪ رشد حجمی را نشان می دهد.

این گذرگاه که روزانه بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ کامیون را به سمت شهرهای بغداد، نجف و کربلا هدایت می کند، در عمل به شریان اصلی تجارت زمینی ایران و عراق بدل شده است. زمان ترخیص در شرایط عادی به حدود ۲ تا ۳ ساعت کاهش یافته، اما در دوره های اوج ترافیک تا ۲۲ ساعت افزایش می یابد؛ شکافی که همچنان یکی از گلوگاه های ساختاری این کریدور محسوب می شود. در سطح منطقه ای، پروژه های زیرساختی جدید در حال تغییر معادله هستند. طرح اتصال ریلی شلمچه-بصره و بحث ایجاد منطقه آزاد مشترک ایران و عراق در محور مهران، می تواند هزینه حمل و نقل را تا ۳۰ درصد کاهش دهد و سهم حمل و نقل ترکیبی (جاده-ریل) را از کمتر از ۱۰ درصد فعلی به حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد در افق ۲۰۳۰ برساند.

با این حال، چالش ها کم نیستند: محدودیت ظرفیت پایانه، نوسان مقررات گمرکی عراق و کمبود سرمایه گذاری لجستیکی باعث شده بهره وری واقعی این مرز حدود ۶۰ تا ۶۵ درصد ظرفیت بالقوه برآورد شود.



پولی نو: در سواحل جنوب شرقی ایران، بندر چابهار در حال تبدیل شدن به یکی از معدود نقاطی است که ژئوپلیتیک اوراسیا را دوباره ترسیم می کند. طبق داده های منتشرشده در تحلیل های منطقه ای، ظرفیت نهایی این بندر تا حدود ۲۰ میلیون تن بار سالانه برآورد شده و همین عدد آن را در رده بنادر متوسط رو به بزرگ در خلیج عمان قرار می دهد. اما اهمیت واقعی آن نه در حجم فعلی، بلکه در موقعیت ترانزیتی آن است؛ تنها بندر اقیانوسی ایران که دسترسی مستقیم به آب های آزاد دارد و حدود ۷۲ کیلومتر با بندر گوادر پاکستان فاصله دارد.

چابهار در قلب رقابت دو پروژه بزرگ قرار گرفته است: «کمربند-راه» چین و کریدور شمال-جنوب. گزارش ها نشان می دهد چین بیش از ۶۰ میلیارد دلار در مسیرهای مرتبط با گوادر سرمایه گذاری کرده، در حالی که هند طی سال های اخیر حدود ۵۰۰ میلیون دلار برای توسعه

چابهار؛ منطقه آزاد اقیانوسی

زیرساخت های چابهار تعهد کرده است. این اختلاف عددی، تصویر واضحی از عدم تقارن قدرت اقتصادی در منطقه ارائه می دهد. از منظر تجارت، چابهار می تواند مسیر حمل و نقل هند به آسیای مرکزی را تا ۴۰ درصد کوتاه تر کند و هزینه لجستیک را بین ۱۵ تا ۲۰ درصد کاهش دهد؛ رقمی که برای اقتصادهای وابسته به انرژی و مواد خام، تعیین کننده است. همچنین ظرفیت بالقوه این بندر در کریدور بین المللی شمال-جنوب، آن را به حلقه اتصال هند به روسیه و اروپا تبدیل می کند.

با این حال، تحریم های آمریکا علیه ایران، نوسان سرمایه گذاری و رقابت مستقیم با گوادر، توسعه این پروژه را کند کرده است. در عمل، چابهار نه فقط یک بندر، بلکه یک اهرم فشار در بازی بزرگ تر اتصال اوراسیاست؛ جایی که خطوط تجارت، به اندازه مرزهای سیاسی اهمیت دارند و هر کیلومتر مسیر، معادل یک امتیاز ژئوپلیتیک است.

دروازه صادرات فناوری



پولی نو: منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در نقطه تلاقی دو کریدور مهم شمال-جنوب و شرق-غرب قرار گرفته و از معدود مناطق آزاد ایران است که مزیت لجستیک هوایی را با زیرساخت های تجاری و گمرکی در هم آمیخته است. این ویژگی، آن را به یکی از مهم ترین گزینه های توسعه صادرات صنایع دانش بنیان تبدیل کرده؛ صنایعی که ارزش افزوده بالایی دارند اما وابستگی کمتری به حمل و نقل حجیم و زمینی دارند.

بر اساس اسناد توسعه شهر فرودگاهی، محدوده این مجموعه حدود ۱۴ هزار هکتار وسعت دارد که حدود ۱۵۰۰ هکتار آن به منطقه آزاد و ۲۵۰۰ هکتار به منطقه ویژه اقتصادی اختصاص یافته است. همچنین در اساننامه این مجموعه، توسعه صادرات، ایجاد شهر لجستیکی، بندر خشک و تبدیل فرودگاه امام خمینی به قطب نخست حمل بار هوایی کشور به عنوان اهداف اصلی تعریف شده است. اهمیت این ظرفیت زمانی بیشتر نمایان می شود که بدانیم اقتصاد دانش بنیان ایران اکنون با حضور بیش از ۱۰ هزار شرکت

قشم؛ شاهراه نفت

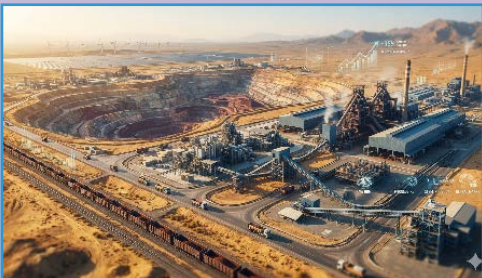


پولی نو: در معادلات جدید انرژی خلیج فارس، منطقه آزاد قشم دیگر صرفاً یک جزیره تجاری نیست؛ بلکه به یکی از حلقه های کلیدی زنجیره تأمین انرژی منطقه تبدیل شده است. موقعیت جغرافیایی قشم در مجاورت تنگه هرمز، مسیری که نزدیک به ۴۰ درصد نفت جهان از آن عبور می کند، این منطقه را به نقطه ای راهبردی برای توسعه صنایع پایین دستی، ذخیره سازی و صادرات انرژی بدل کرده است.

قشم با وسعتی بیش از یک هزار و ۵۰۰ کیلومتر مربع و برخورداری از ۱۶ تا ۱۷ میدان نفت و گاز، ظرفیت کم نظیری برای تکمیل زنجیره ارزش انرژی در اختیار دارد. در سال های اخیر، سرمایه گذاری های چندصد میلیون دلاری در پروژه های پالایشگاهی، مخازن ذخیره سازی و زیرساخت های انرژی انجام شده است. تنها در یکی از پروژه های شاخص، پالایشگاه نفت فوق سنگین با سرمایه گذاری ۱۶۴ میلیون دلار و ظرفیت تولید روزانه ۳۵ هزار بشکه قیر به بهره برداری رسید؛ پروژه ای که علاوه بر ایجاد ۲۵۰ شغل مستقیم، توان فرآوری نفت خام و افزایش ارزش افزوده صادراتی را ارتقا داد.

همچنین در قالب طرح های توسعه ای، ۱۴ پروژه نفت، گاز و انرژی با ارزشی بالغ بر ۳۴۰ میلیون یورو و بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان افتتاح شد که زمینه ایجاد بیش از ۳ هزار و ۵۰۰ فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم را فراهم کرد. این سرمایه گذاری ها نشان می دهد سیاست گذاری در قشم از صادرات مواد خام به سمت تکمیل زنجیره تأمین و توسعه صنایع فرآوری تغییر مسیر داده است.

یزد؛ قلب معدن



پولی نو: منطقه ویژه اقتصادی یزد در نقطه ای قرار گرفته که می تواند نقشه اقتصاد معدنی ایران را در دهه آینده بازتعریف کند. استانی که بر اساس آمارهای رسمی، یکی از قطب های اصلی معدن کاری کشور محسوب می شود، اکنون با ترکیب زیرساخت های صنعتی، دسترسی به شبکه ریلی و تمرکز واحدهای فرآوری، ظرفیت تبدیل شدن به هاب صادرات مواد معدنی و محصولات با ارزش افزوده را دارد. اقتصاد معدن ایران سالانه بر پایه بیش از ۶۰ نوع ماده معدنی و هزاران معدن فعال شکل گرفته است و سهم بخش معدن و صنایع معدنی از تولید صنعتی کشور طی سال های اخیر روندی صعودی داشته است. در همین حال، یزد به دلیل ذخایر بزرگ سنگ آهن، سرب، روی و مواد معدنی غیرفلزی، یکی از بازیگران اصلی این زنجیره محسوب می شود. آمارها نشان می دهد ارزش تولیدات معدنی کشور به صدها هزار میلیارد تومان رسیده و سرمایه گذاری در صنایع فرآوری نسبت به خام فروشی، چندین برابر ارزش اقتصادی ایجاد می کند. با این حال، آینده منطقه ویژه اقتصادی یزد تنها به میزان استخراج وابسته نیست. رقابت جهانی امروز بر سر فرآوری، فناوری و لجستیک است. اگر این منطقه بتواند هزینه حمل و نقل را کاهش دهد، زنجیره فولاد و فلزات غیرآهنی را تکمیل کند و سرمایه گذاری خارجی و خصوصی را جذب کند، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مهم ترین مراکز معدنی خاورمیانه را خواهد داشت.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



کریدور خاموش ماکو

پولی نو: در شمال غرب ایران، منطقه آزاد ماکو به تدریج از یک نوار مرزی کم توجه، به یکی از نقاط کلیدی در نقشه ترانزیت اوراسیا تبدیل شده است؛ تحولی که اگرچه در آمارهای رسمی به صورت مستقیم تفکیک نمی شود، اما در جریان کلی عبور سالانه بیش از ۷ میلیون تن کالا از خاک ایران قابل ردگیری است. بر اساس داده های گمرکی، ایران در سال های اخیر با نوسانات محدود، بین حدود ۷ تا ۹ میلیون تن ترانزیت سالانه را تجربه کرده و هدف گذاری رسمی برای رساندن این رقم به ۵۰ میلیون تن در سال همچنان پابرجاست. ماکو با وسعتی حدود ۳۸۶ هزار هکتار، بزرگ ترین منطقه آزاد ایران است و نزدیک به ۷۵ درصد کل مساحت مناطق آزاد کشور را در بر می گیرد.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



گره طلایی ترانزیت

پولی نو: منطقه آزاد اینچه برون در شمال استان گلستان، بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، آزمونی برای آینده جایگاه ایران در زنجیره های حمل و نقل بین المللی است. این منطقه با وسعت ۱۲ هزار و ۵۷۷ هکتار، در مجاورت مرز ترکمنستان و در مسیر سه کریدور مهم شامل شمال-جنوب (INSTC)، شرق-غرب و محور ریلی ایران، ترکمنستان و قزاقستان قرار گرفته است؛ مزیتی که آن را به یکی از معدود نقاط کشور با قابلیت واقعی توسعه حمل و نقل چندوجهی تبدیل می کند. برنامه ریزی های توسعه ای نشان می دهد که در افق ۲۰ ساله، ظرفیت جابه جایی ۲۰ میلیون تن کالا در این منطقه هدف گذاری شده است؛ رقمی که شامل ۹.۳ میلیون تن صادرات، ۶.۵ میلیون تن واردات، ۲ میلیون تن ترانزیت

و ۲.۲ میلیون تن حمل داخلی خواهد بود. برای تحقق این هدف، ایجاد ۲ هزار و ۱۵۰ هکتار پهنه لجستیکی، از جمله دهکده لجستیک مرزی به وسعت حدود هزار هکتار، پیش بینی شده است. همچنین ایستگاه راه آهن اینچه برون با ۲ خط اصلی به طول مجموع ۸ هزار و ۳۵۵ متر، یکی از مهم ترین زیرساخت های اتصال ریلی کشور به آسیای میانه محسوب می شود. اما مزیت اینچه برون تنها در ریل خلاصه نمی شود. اتصال هم زمان به شبکه جاده ای، گمرک، بازارچه مرزی و نزدیکی به فرودگاه گرگان، الگوی کلاسیک حمل و نقل چندوجهی را شکل می دهد؛ مدلی که در آن کالا بدون توقف های پرهزینه میان ریل، جاده و مراکز لجستیکی جابه جا می شود. در شرایطی که رقابت بر سر کریدورهای منطقه ای شدت گرفته، کاهش حتی ۱۵ تا ۱۸ درصدی هزینه های لجستیکی می تواند مسیرهای ترانزیتی را به سرعت تغییر دهد و مزیت رقابتی ایجاد کند.