



پولی نو

پنجشنبه / ۱۸ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۲۱
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



پیام؛ سکوی پرتاب فناوری ایران

اینچه برون؛ برگ برنده

چابهار، دروازه آفریقا

صادرات برمدار یزد

کریدورهای آینده ایران



در جریان باشید...

مهران در چهارراه تجارت



قصر شیرین در گذر توسعه



قشم در آستانه هاب



یادداشت روز



ماکو؛ دروازه رو به اروپا

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



مراکز لجستیک، افزایش سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل و تسهیل قوانین گمرکی، زمینه جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را فراهم کرده است. کارشناسان معتقدند اگر اتصال ریلی و تکمیل کریدورهای ترانزیتی با سرعت بیشتری دنبال شود، ماکو می‌تواند سهم قابل توجهی از تجارت منطقه‌ای را به خود اختصاص دهد.

در شرایطی که رقابت بر سر کریدورهای تجاری در اوراسیا شدت گرفته، ماکو تنها یک منطقه آزاد نیست؛ بلکه نقطه تلاقی ژئوپلیتیک و اقتصاد ایران است. آینده این منطقه نه فقط به حجم سرمایه‌گذاری، بلکه به توانایی آن در تبدیل مزیت جغرافیایی به مزیت رقابتی وابسته است؛ مسیری که می‌تواند ماکو را به «دروازه اروپا» برای اقتصاد ایران تبدیل کند.

پولی نو: منطقه آزاد ماکو در شمال غرب ایران، بیش از آنکه یک محدوده تجاری باشد، به نقطه‌ای راهبردی در معادلات ترانزیتی اوراسیا تبدیل شده است. این منطقه با وسعتی بیش از ۵ هزار کیلومتر مربع، بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران و یکی از بزرگ‌ترین مناطق آزاد جهان به شمار می‌رود. همجواری همزمان با ترکیه، جمهوری آذربایجان و ارمنستان، ماکو را به نزدیک‌ترین مسیر زمینی ایران برای دسترسی به بازار بیش از ۵۰۰ میلیون نفری اروپا بدل کرده است.

تحولات سال‌های اخیر نشان می‌دهد که نقش ماکو دیگر صرفاً به تجارت مرزی محدود نیست. قرار گرفتن در کریدور بین‌المللی شرق به غرب و اتصال به شبکه‌های حمل و نقل منطقه‌ای، ظرفیت این منطقه را برای تبدیل شدن به هاب لجستیک کشور افزایش داده است. روزانه صدها کامیون از مرز بازرگان، بزرگ‌ترین پایانه زمینی ایران، تردد می‌کنند و بخش قابل توجهی از تجارت زمینی ایران با اروپا از این مسیر انجام می‌شود. این مزیت جغرافیایی، هزینه حمل کالا را کاهش داده و زمان دسترسی به بازارهای اروپایی را کوتاه‌تر کرده است. در کنار موقعیت جغرافیایی، توسعه زیرساخت‌های نیز به شتاب این روند کمک کرده است. ایجاد شهرک‌های صنعتی، توسعه

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



منطقه آزاد بانه-مریوان؛ فراتر از گمرک



با این حال، موفقیت منطقه آزاد بانه-مریوان صرفاً به معافیت‌های مالیاتی وابسته نیست. تجربه مناطق آزاد موفق جهان نشان می‌دهد که کیفیت زیرساخت، ثبات مقررات، سرعت ارائه خدمات و اتصال به شبکه‌های حمل و نقل، عوامل تعیین‌کننده جذب سرمایه هستند. اگر این الزامات فراهم شود، بانه و مریوان می‌توانند از یک مرز تجاری به یک هاب خدماتی غرب ایران تبدیل شوند؛ نقطه‌ای که نه فقط کالا، بلکه سرمایه، خدمات و فرصت‌های شغلی را میان ایران و بازارهای منطقه جابه‌جا کند.

پولی نو: منطقه آزاد بانه-مریوان، بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، آزمونی برای سنجش توان ایران در تبدیل مرز به موتور توسعه اقتصادی است. این منطقه با تکیه بر دو گذرگاه راهبردی سیرانبد و باشماق، در مجاورت بازار بیش از ۶ میلیون نفری اقلیم کردستان عراق قرار گرفته و می‌تواند سهم تجارت خدماتی را در اقتصاد مرزی به شکل محسوسی افزایش دهد.

تجربه اقتصادهای مرزی نشان می‌دهد که هر یک دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های خدماتی، از حمل و نقل و لجستیک گرفته تا انبارداری، امور گمرکی، بیمه، بانکداری و گردشگری تجاری، چندین برابر ارزش افزوده نسبت به تجارت صرف کالا ایجاد می‌کند. در منطقه آزاد بانه-مریوان نیز این ظرفیت قابل توجه است. تنها در ماه‌های اخیر، ثبت ۵۷۱ شرکت در این منطقه نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاران، خدمات پشتیبان تجارت را به عنوان مزیت اصلی این محدوده ارزیابی کرده‌اند. برآوردها همچنین نشان می‌دهد که پایانه مرزی باشماق ظرفیت مبادلاتی تا ۲۰ میلیارد دلار در سال را دارد، در حالی که طی سال‌های گذشته ارزش مبادلات این کریدور حدود ۷ میلیارد دلار برآورد شده است. فاصله میان این دو عدد، بیانگر شکاف بزرگی است که تنها با توسعه خدمات مرزی، دیجیتالی شدن فرآیندهای گمرکی، توسعه لجستیک و جذب سرمایه‌گذاری قابل جبران خواهد بود.



پولی نو؛ در اقتصاد دیجیتال ایران، زیرساخت دیگر فقط جاده، بندر و کارخانه نیست؛ داده، اتصال و سرعت گردش اطلاعات به همان اندازه سرمایه اقتصادی محسوب می شوند. در این میان، منطقه ویژه اقتصادی پیام در استان البرز در حال تغییر نقش خود از یک پایگاه لجستیکی به یک هاب فناوری و اقتصاد پلتفرمی است؛ تغییری که می تواند مسیر رشد کسب وکارهای دیجیتال ایران را با تعریف کند.

منطقه ویژه اقتصادی پیام با مساحت حدود ۳۶۰۰ هکتار در محدوده فرودگاه بین المللی پیام شکل گرفته است؛ مجموعه ای که ابتدا با هدف توسعه حمل و نقل هوایی، خدمات پستی و باربری ایجاد شد، اما اکنون به سمت میزبانی از صنایع فناوری اطلاعات، ارتباطات و شرکت های دانش بنیان حرکت کرده است. اعداد نشان می دهند پیام دیگر صرفاً یک پروژه زیرساختی نیست. بیش از ۳۲۰ شرکت تولیدی و صنعتی در این منطقه فعال هستند که حدود ۱۵ درصد آنها دانش بنیان اعلام شده اند. این شرکت ها نزدیک به ۷ هزار شغل ایجاد کرده اند و حجم سرمایه گذاری بخش خصوصی در این منطقه حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان گزارش شده است. اهمیت پیام در اقتصاد پلتفرمی از جایی آغاز می شود که پلتفرم ها برای رشد به سه عنصر نیاز دارند: زیرساخت ارتباطی، دسترسی سریع به بازار و شبکه ای از تولیدکنندگان فناوری. نزدیکی پیام به تهران، وجود فرودگاه، ظرفیت های گمرکی و تمرکز شرکت های فناوری، این منطقه را به یکی از نقاط معدود ایران با قابلیت اتصال زنجیره تولید دیجیتال به بازار داخلی و خارجی تبدیل کرده است.

مهران در چهارراه تجارت



پولی نو؛ رقابت کریدورهای تجاری در غرب آسیا دیگر صرفاً یک رقابت جغرافیایی نیست، بلکه به میدان سنجش قدرت اقتصادی و نفوذ ژئوپلیتیکی کشورها تبدیل شده است. در این میان، منطقه آزاد مهران می تواند از یک گذرگاه مرزی سنتی به یکی از حلقه های راهبردی زنجیره تجارت منطقه ای تبدیل شود. قرارگیری در مجاورت بازار بیش از ۴۵ میلیون نفری عراق و اتصال به مسیرهای ترانزیتی منتهی به سوریه و مدیترانه، مزیتی است که در صورت تکمیل زیرساخت ها، جایگاه ایران را در رقابت با کریدورهای رقیب تقویت خواهد کرد.

آمارها نشان می دهد ظرفیت این مرز فراتر از تجارت دوجانبه است. در سال گذشته بیش از ۲ میلیون و ۱۷ هزار تن کالا از پایانه مرزی مهران ترانزیت شد که نسبت به سال قبل ۲۱ درصد رشد داشت. همچنین روزانه به طور متوسط صدها کامیون حامل کالا از این مرز تردد می کنند که بخش عمده آن به مقصد بازار عراق است. اهمیت منطقه آزاد مهران زمانی بیشتر نمایان می شود که همزمان کریدورهای رقیب از جمله مسیر میانی (Middle Corridor)، کریدور توسعه عراق و طرح های ترانزیتی جمهوری آذربایجان و ترکیه با سرعت در حال جذب سرمایه هستند. گزارش ها نشان می دهد تنها در نیمه نخست سال ۲۰۲۴، حجم ترانزیت خارجی از جمهوری آذربایجان به ۱۶.۵ میلیون تن رسیده که بخش قابل توجهی از آن مربوط به کریدور شرق به غرب است. این ارقام نشان می دهد رقابت آینده، رقابت بر سر سرعت، هزینه و کیفیت خدمات لجستیکی خواهد بود، نه صرفاً موقعیت جغرافیایی.

کریدورهای آینده ایران



پولی نو؛ منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی، بیش از آنکه یک محدوده اقتصادی باشد، در حال تبدیل شدن به حلقه اتصال شبکه حمل و نقل چندوجهی ایران است؛ مدلی که در آن حمل و نقل هوایی، جاده ای، ریلی و مراکز لجستیکی در یک زنجیره واحد فعالیت می کنند. این الگو، هزینه جابه جایی کالا را کاهش داده، زمان ترخیص را کوتاه می کند و قدرت رقابت ایران در کریدورهای منطقه ای را افزایش می دهد. بر اساس اسناد توسعه ای، محدوده شهر فرودگاهی حدود ۱۴ هزار هکتار وسعت دارد که حدود ۱۵۰۰ هکتار آن به منطقه آزاد اختصاص یافته است. همچنین ایجاد بندر خشک، شهر لجستیکی و حمل و نقل ترکیبی به عنوان اهداف رسمی این مجموعه تعریف شده است.

برآوردها نشان می دهد صنعت لجستیک بین ۸ تا ۱۲ درصد تولید ناخالص داخلی کشورهای توسعه یافته را تشکیل می دهد، در حالی که این سهم در ایران همچنان پایین تر از ظرفیت های بالقوه است. از همین منظر، اتصال مستقیم فرودگاه امام به شبکه آزادراهی کشور، خطوط ریلی و مسیرهای ترانزیتی بین المللی می تواند زمان انتقال کالا از مبدأ تا مقصد را به شکل محسوسی کاهش دهد و هزینه های زنجیره

صادرات برمدار یزد



پولی نو؛ منطقه ویژه اقتصادی یزد در سال های اخیر به یکی از پیشران های صادرات محصولات ساختمانی ایران تبدیل شده است؛ جایگاهی که بیش از آنکه بر مزیت های جغرافیایی استوار باشد، بر تمرکز صنایع معدنی، سرامیک، شیشه و فولاد تکیه دارد. در شرایطی که بازارهای منطقه ای با نوسانات سیاسی و اقتصادی روبه رو هستند، یزد توانسته سهم قابل توجهی از صادرات غیرنفتی خود را بر پایه صنایع ساختمانی حفظ کند.

آمارهای گمرکی نشان می دهد در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۳ بیش از ۶۸۱ هزار تن کالا به ارزش ۱۱۵.۵ میلیون دلار از استان یزد صادر شده است. هرچند وزن صادرات نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۱ درصد کاهش داشته، اما ارزش صادرات یک درصد افزایش یافته که بیانگر حرکت تدریجی به سمت کالاهای با ارزش افزوده بیشتری است. در میان اقلام صادراتی، کاشی و سرامیک، شیشه ساختمانی، آهن و پروفیل همچنان ستون اصلی تجارت خارجی استان محسوب می شوند.

بررسی روندهای بلندمدت نیز اهمیت این مزیت را تأیید می کند. در یکی از دوره های آماری، صادرات شش ماهه یزد به ۱.۳۷۹ میلیون تن و ۲۸۱ میلیون دلار رسید که کاشی و سرامیک به تنهایی ۴۶ درصد

را بین ۳ تا ۵ درصد کاهش دهد و رقابت پذیری صادرات را به شکل محسوسی افزایش دهد. در این میان، مزیت اصلی اینچپه برون نه صرفاً معافیت های گمرکی، بلکه اتصال مستقیم به بازارهای آسیای میانه، روسیه و چین از طریق شبکه ریلی است؛ مزیتی که وابستگی به مسیرهای دریایی را کاهش داده و تنوع مسیرهای صادراتی را افزایش می دهد.

تجربه مناطق آزاد و صنعتی موفق منطقه نیز نشان می دهد توسعه زیرساخت های لجستیکی، اثر مستقیمی بر رشد صادرات دارد. برای نمونه، مناطق صنعتی جمهوری آذربایجان طی سال ۲۰۲۴ بیش از ۳.۳ میلیارد منات فروش ثبت کردند که ۱.۰۷ میلیارد منات آن صادرات بود و محصولات خود را به بیش از ۷۰ کشور صادر کردند. همچنین سهم این مناطق از صادرات غیرنفتی به ۲۶ درصد رسید.

تأمین را کنترل کند. مزیت رقابتی این منطقه نیز در تمرکز خدمات گمرکی، انبارداری، ارزش افزوده و حمل و نقل هوایی در یک نقطه نهفته است؛ ویژگی ای که بسیاری از هاب های موفق جهان بر پایه آن شکل گرفته اند.

ابعاد توسعه ای این پروژه نیز قابل توجه است. برنامه های توسعه شهر فرودگاهی، ظرفیت جابه جایی سالانه را تا ۵۰ میلیون مسافر هدف گذاری کرده و همزمان سرمایه گذاری ۳۰۰ میلیون دلاری برای احداث مگاترینال بار در دستور کار قرار گرفته است. همچنین این فرودگاه اکنون میزبان بیش از ۴۰ شرکت هواپیمایی در بیش از ۷۰ مسیر پروازی است؛ شاخص هایی که نشان می دهد نقش آن از یک فرودگاه بین المللی فراتر رفته و به یک گره لجستیکی منطقه ای نزدیک می شود. در شرایط رقابت فراینده کریدورهای ترانزیتی، موفقیت منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی نه صرفاً به توسعه زیرساخت ها، بلکه به هماهنگی میان شبکه های حمل و نقل، تسهیل مقررات و جذب سرمایه گذاری وابسته خواهد بود؛ سه مؤلفه ای که می توانند جایگاه ایران را در زنجیره تجارت منطقه ای بازتعریف کنند.

قشم در آستانه هاب



پولی نو؛ منطقه آزاد قشم، بزرگ ترین جزیره ایران، در سال های اخیر بیش از آنکه یک دروازه تجاری باشد، به نقطه ای راهبردی برای ذخیره سازی و توزیع کالا در شمال خلیج فارس تبدیل شده است. موقعیت این جزیره در دهانه تنگه هرمز، مسیری که حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد تجارت دریایی نفت جهان از آن عبور می کند، مزیتی است که کمتر منطقه آزادی در خاورمیانه از آن برخوردار است.

داده های بندری نیز این روند را تأیید می کنند. تنها در ماه های اخیر، بیش از ۸.۰۹ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی در بنادر قشم تخلیه و بارگیری شده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۵ درصد رشد داشته است. همچنین صادرات غیرنفتی جزیره با ثبت ۹۲ هزار تن، رشدی ۷۶ درصدی را تجربه کرده است. در بندر کاوه نیز عملیات کانتینری از چند صد TEU در سال های گذشته به بیش از ۱۵ هزار TEU در ماه افزایش یافته و پیش بینی می شود از ۲۱ هزار TEU عبور کند. اما ظرفیت واقعی قشم تنها در عملیات بندری خلاصه نمی شود. پروژه های ذخیره سازی نفت و فرآورده های نفتی، این جزیره را به یکی از مهم ترین مراکز لجستیکی ایران تبدیل کرده اند. بر اساس گزارش ها، ظرفیت ذخیره سازی نفت و فرآورده در قشم به حدود ۷ میلیون بشکه رسیده و طرح های توسعه نیز برای افزایش این ظرفیت در دستور کار قرار دارد. در کنار آن، پروژه های بانکرینگ و مخازن سوخت با هدف توسعه خدمات به کشتی های عبوری از تنگه هرمز، مزیت رقابتی قشم را تقویت کرده اند.

قصر شیرین در گذر توسعه



پولی نو؛ در غرب ایران، جایی که مرز سال ها بیشتر به عنوان خط جدایی دیده می شد تا فرصت اقتصادی، منطقه آزاد تجاری. صنعتی قصر شیرین در حال تبدیل شدن به یک آزمون بزرگ برای مدل جدید توسعه مرزی است؛ مدلی که هدف آن جایگزینی اشتغال ناپایدار مرزی با زنجیره های تولید، تجارت و خدمات است. قصر شیرین با قرار گرفتن در مسیر ارتباطی ایران و عراق، دو گذرگاه مهم پرویزخان و خسروی و دسترسی به بازار اقلیم کردستان و بخش عربی عراق، ظرفیت تبدیل شدن به یک مرکز لجستیکی منطقه ای را دارد. مساحت پیش بینی شده منطقه آزاد قصر شیرین حدود ۷۲۲۳ هکتار است و این محدوده در امتداد ۲۵ کیلومتر از مرز قرار گرفته است؛ ابعادی که آن را از یک پروژه محلی به یک طرح اقتصادی فرامنطقه ای تبدیل می کند. اما معیار موفقیت این منطقه، نه وسعت زمین، بلکه تعداد شغل های پایدار ایجاد شده خواهد بود. تجربه مناطق مرزی نشان داده است که توسعه اقتصادی زمانی ماندگار می شود که سرمایه گذاری به تولید، فرآوری، حمل و نقل، خدمات صادراتی و صنایع کوچک متصل شود. برنامه ملی تقویت کسب و کار و معیشت مرزنشینان نیز بر توسعه زنجیره های تولید، بسته بندی، تجارت محصولات بومی و فعال سازی ظرفیت های صنعتی در مناطق مرزی تأکید دارد. در قصر شیرین، دو فاز پیشران هر کدام به وسعت ۸۰۰ هکتار برای توسعه زیرساخت ها پیش بینی شده است. همچنین در مراحل اولیه، حدود ۷۰ سرمایه گذار برای حضور در این منطقه اعلام آمادگی کرده اند؛ رقیی که نشان می دهد جذابیت سرمایه گذاری وجود دارد، اما تبدیل علاقه اولیه به اشتغال واقعی نیازمند زیرساخت، ثبات مقررات و مدیریت حرفه ای است.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

چابهار، دروازه آفریقا

پولی نو؛ در حالی که رقابت قدرت های منطقه ای برای تسلط بر مسیرهای تجاری اقیانوس هند شدت گرفته، منطقه آزاد چابهار به تدریج در حال تبدیل شدن به مهم ترین سکوی ایران برای توسعه تجارت با کشورهای شرق آفریقا است. موقعیت جغرافیایی این بندر در ساحل دریای عمان، فاصله دریایی کوتاه تر با بنادر کنیا، تانزانیا، موزامبیک و سومالی نسبت به بسیاری از بنادر خلیج فارس ایجاد کرده و هزینه و زمان حمل کالا را کاهش داده است. آمارها نشان می دهد تجارت ایران با کشورهای آفریقایی در سال ۱۴۰۴ روندی صعودی داشته و ارزش صادرات غیرنفتی به این قاره تنها در سه ماهه نخست سال به حدود ۲۶۰ میلیون دلار رسیده

است. همچنین صادرات ایران به کشورهای آفریقایی در ماه های ابتدایی سال بیش از ۲.۲ برابر رشد کرده و تعداد بازارهای هدف به ۳۴ کشور افزایش یافته است.

در این میان، چابهار نقش یک هاب لجستیکی را ایفا می کند. طبق آمار رسمی، حجم صادرات از این منطقه از مرز یک میلیون تن عبور کرده و بخش عمده آن شامل محصولات معدنی، سیمان، مصالح ساختمانی، پتروشیمی، خرما و کالاهای کشاورزی است؛ محصولاتی که در بازارهای شرق آفریقا با تقاضای رو به رشد مواجه هستند. از سوی دیگر، سرمایه گذاری های انجام شده در بندر شهید بهشتی و توسعه زیرساخت های حمل و نقل، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر را به شکل محسوسی افزایش داده است.