



پولی نو

شنبه ۲۰ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۲۲
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



قصر شیرین؛ آزمون بزرگ ژئواقتصاد ایران

چابهار؛ آینده بازار کار

راز صعود ماکو

فرودگاه فراتر از پرواز

در جریان باشید...

مهران؛
دروازه سرمایه

پیام؛
قلب زنجیره
جدید

کارخانه ها به
یزد نزدیک تر
می شوند

قشم؛ موتور توسعه ساحلی



یادداشت روز



رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد

اینچه برون؛ شرط بندی ۲۰ ساله



شبکه ریلی کارآمد، انرژی پایدار، خدمات مالی و کاهش بروکراسی نمی تواند به تجارت پایدار تبدیل شود. چالش هایی مانند تکمیل زیرساخت های آب و برق نیز همچنان از موانع توسعه سریع این منطقه عنوان شده است. تحلیلگران اقتصادی، آینده اینچه برون را در گرو تبدیل شدن به یک «هاب زنجیره تأمین» می دانند؛ منطقه ای که بتواند کالا را فقط عبور ندهد، بلکه تولید، بسته بندی، پردازش و صادر کند. اگر این مدل اجرا شود، اینچه برون می تواند سهم گلستان را در تجارت منطقه ای افزایش داده و جایگاه ایران را در شبکه اقتصادی اوراسیا تقویت کند؛ اگر نه، مانند بسیاری از پروژه های بزرگ، ممکن است در میان وعده های توسعه ای و کاغذبازی های اداری گرفتار شود؛ پدیده ای که اقتصادها ظاهراً هرگز از تولید آن خسته نمی شوند.

پولی نو: در شمال شرقی ایران، جایی میان دشت های گلستان و مرز ترکمنستان، پروژه ای اقتصادی در حال شکل گیری است که می تواند نقشه تجارت منطقه ای را تغییر دهد. منطقه آزاد اینچه برون با مساحتی حدود ۱۲ هزار و ۵۷۷ هکتار و قرارگیری در نقطه اتصال ایران به آسیای مرکزی، به دنبال تبدیل شدن از یک مرز سنتی به یک کانون لجستیک چندملیتی است. این منطقه در مسیر سه محور مهم حمل و نقل قرار دارد: کریدور ریلی ایران-ترکمنستان-قزاقستان، مسیر شرق به غرب مرتبط با ابتکار کمربند و جاده چین، و کریدور بین المللی شمال-جنوب. این موقعیت، اینچه برون را به حلقه ای میان بازار حدود ۲۴۰ میلیون نفری آسیای مرکزی و روسیه و مسیرهای تجاری شرق آسیا تبدیل می کند. برنامه توسعه این منطقه بر پایه یک مدل اقتصاد مرزی جدید طراحی شده است؛ مدلی که تنها به عبور کالا وابسته نیست، بلکه ایجاد ارزش افزوده را هدف قرار می دهد. طبق برنامه های اعلام شده، انتقال ۲۰ میلیون تن بار طی ۲۰ سال آینده در بخش لجستیک پیش بینی شده و ایجاد حدود ۱۶۰۰ واحد صنعتی در پهنه های صنعتی نیز در چشم انداز توسعه قرار دارد. اما تجربه مناطق آزاد در جهان نشان می دهد زیرساخت، شرط اصلی موفقیت است. مزیت جغرافیایی بدون

آینده از بانه می گذرد



اما تجربه مناطق آزاد ایران نشان داده که معافیت های قانونی به تنهایی موتور توسعه نیستند. سرمایه گذاری در زیرساخت، حمل و نقل، گمرک، شهرک های صنعتی و فناوری تعیین می کند که بانه-مریوان به یک مرکز اقتصادی پایدار تبدیل شود یا تنها نسخه بزرگ تری از بازارهای سنتی باقی بماند. قانون ایجاد مناطق آزاد جدید نیز بر اهدافی مانند توسعه صادرات، جذب فناوری و تسهیل تولید تأکید کرده است. آینده این منطقه به یک انتخاب اقتصادی وابسته است: حفظ تجارت کوتاه مدت یا ساختن یک دروازه تجاری بلندمدت. بانه-مریوان اکنون در نقطه ای قرار دارد که می تواند نقشه اقتصادی غرب ایران را بازتعریف کند؛ البته اگر عده های روی کاغذ، به سرمایه و اشتغال واقعی تبدیل شوند.

پولی نو: در غرب ایران، جایی میان کوه های زاگرس و مسیرهای تاریخی دادوستد با اقلیم کردستان عراق، منطقه آزاد بانه-مریوان به دنبال تغییر نقش یک اقتصاد مرزی است؛ از بازارهای سنتی وابسته به خرید و فروش روزانه، به یک کانون ژئواقتصادی با ظرفیت جذب سرمایه، صادرات و خدمات. این منطقه پس از طی مراحل قانونی، به عنوان یکی از مناطق آزاد جدید کشور وارد مرحله اجرایی شد و اساسنامه سازمان آن در سال ۱۴۰۱ به تصویب رسید. بانه و مریوان سال ها بر پایه تجارت مرزی، گردشگری خرید و شبکه های غیررسمی مبادلات کالا رشد کرده اند؛ اما مدل جدید، نیازمند عبور از اقتصاد «کوله بری و بازارچه ای» به اقتصاد «زنجیره ارزش» است. طبق اعلام مسئولان، تاکنون ۵۷۱ شرکت در این منطقه ثبت شده اند؛ عددی که نشان می دهد بخش خصوصی، پیش از شکل گیری کامل زیرساخت ها، به ظرفیت این کریدور اقتصادی توجه کرده است. تحلیلگران معتقدند مزیت اصلی بانه-مریوان در موقعیت جغرافیایی آن است؛ فاصله کوتاه با بازار حدود ۴۰ میلیونی اقلیم کردستان عراق، دسترسی به مسیرهای زمینی غرب کشور و امکان تبدیل شدن به حلقه ای میان تولیدکنندگان داخلی و بازارهای منطقه ای. اگر حتی بخشی از تجارت سالانه مرزی به سمت تولید، بسته بندی، لجستیک و صادرات رسمی هدایت شود، اثر آن می تواند فراتر از دوشهرستان باشد.

پیام؛ قلب زنجیره جدید



پولی‌نو: در حاشیه تهران، منطقه ویژه اقتصادی پیام در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های لجستیکی ایران است. جایی که ترکیب حمل‌ونقل هوایی، زمینی و ریلی می‌تواند مسیر تازه‌ای برای اقتصاد دیجیتال و تجارت منطقه‌ای ایجاد کند. این منطقه که با هدف توسعه حمل‌ونقل پستی و باری هوایی شکل گرفت، در زمینی به وسعت حدود ۳۶۰۰ هکتار تعریف شده و اکنون به دنبال نقش آفرینی فراتر از یک فرودگاه است.

تحلیلگران لجستیک معتقدند آینده زنجیره تأمین دیگر به یک مسیر محدود وابسته نیست. در مدلی که پیام دنبال می‌کند، مرسوله می‌تواند از مسیر هوایی وارد شود، در مراکز پردازش توزیع شود و سپس از طریق شبکه جاده‌ای و ریلی به مقصد برسد. طرح جامع این منطقه نیز بر اتصال مسیرهای هوایی، زمینی و ریلی و ایجاد بندر خشک به عنوان یک مزیت رقابتی تأکید دارد.

مزیت اصلی پیام، موقعیت جغرافیایی آن است: فاصله کوتاه با تهران، دسترسی به بازار مصرفی چند ده میلیون نفری و نزدیکی به مراکز صنعتی الیز. این عوامل می‌تواند پیام را به یک گره لجستیکی برای تجارت الکترونیک تبدیل کند؛ بازاری که در سال‌های اخیر با رشد خرید آنلاین، نیازمند شبکه‌های سریع‌تر توزیع شده است.

در کنار لجستیک، برنامه‌های توسعه‌ای پیام شامل حرکت به سمت صنایع فناوری، اقتصاد دیجیتال و حتی ایجاد نخستین پارک هوایی و فضایی کشور است؛ نشانه‌ای از تلاش برای تغییر نقش این منطقه از یک مرکز خدماتی به یک اکوسیستم اقتصادی چندلایه.

کارخانه‌ها به یزد نزدیک‌تر می‌شوند



پولی‌نو: در قلب فلات مرکزی ایران، منطقه ویژه اقتصادی یزد به تدریج از یک محدوده صنعتی ساده به یک گره ژئواقتصادی تبدیل می‌شود؛ جایی که مزیت اصلی آن نه فقط تولید، بلکه کاهش فاصله میان کارخانه و زنجیره تأمین است. این منطقه با تمرکز بر صنایع معدنی، فولاد، کاشی و سرامیک و صنایع وابسته، تلاش می‌کند هزینه‌ای را هدف بگیرد که سال‌هایکی از فشارهای پنهان تولیدکنندگان بوده است: حمل مواد اولیه.

منطقه ویژه اقتصادی یزد در زمینی حدود ۵۷۰ هکتار طراحی شده و سه محور صنعت، تجارت و خدمات را دنبال می‌کند؛ مدلی که می‌تواند مسیر ورود مواد اولیه، ذخیره‌سازی و توزیع را کوتاه‌تر کند. در اقتصادی که گاهی هزینه حمل برخی مواد اولیه از ارزش خود کالا نیز فراتر می‌رود، هر کیلومتر کاهش مسیر می‌تواند به معنای حفظ حاشیه سود کارخانه‌ها باشد.

یزد در سال‌های اخیر با اتکا به صنایع انرژی‌بر و صادرات محور، نیازمند شبکه لجستیکی ارزان‌تر و سریع‌تر بوده است. کاهش ۱۰ تا ۲۰ درصدی هزینه‌های حمل در یک زنجیره صنعتی بزرگ، می‌تواند میلیون‌ها تومان از هزینه سالانه واحدهای تولیدی بکاهد؛ زیرا حمل‌ونقل یکی از حلقه‌های تعیین‌کننده قیمت تمام‌شده است.

قشم؛

موتور توسعه ساحلی



پولی‌نو: منطقه آزاد قشم در سه دهه گذشته از یک محدوده تجاری به یکی از مهم‌ترین پیشران‌های اقتصاد دریاپایه ایران تبدیل شده است؛ منطقه‌ای که آینده توسعه شهرهای ساحلی جنوب کشور را بیش از هر زمان دیگری تحت تأثیر قرار داده است. بیش از ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، ۶۳ روستا و قرارگیری در دهانه تنگه هرمز، قشم را به گره‌گاه تجارت، گردشگری و لجستیک دریایی بدل کرده است.

داده‌های رسمی نشان می‌دهد که منطقه آزاد قشم در یکی از دوره‌های اخیر عملکرد خود، صادراتی معادل ۲۸.۸ میلیون دلار در برابر تنها ۴.۴ میلیون دلار واردات ثبت کرده و تراز تجاری مثبت ۲۴.۴ میلیون دلاری را به دست آورده است؛ شاخصی که در میان بسیاری از مناطق آزاد کشور کم‌سابقه محسوب می‌شود. در گزارش‌های جدیدتر نیز از عبور تراز تجاری قشم از ۷۸ میلیون دلار و رشد ۵۰ درصدی صادرات نسبت به دوره مشابه قبل خبر داده شده است. اما اهمیت قشم تنها در ارقام تجاری خلاصه نمی‌شود. توسعه

پولی‌نو:

داده‌های رسمی نشان می‌دهد که منطقه آزاد قشم در یکی از دوره‌های اخیر عملکرد خود، صادراتی معادل ۲۸.۸ میلیون دلار در برابر تنها ۴.۴ میلیون دلار واردات ثبت کرده و تراز تجاری مثبت ۲۴.۴ میلیون دلاری را به دست آورده است؛ شاخصی که در میان بسیاری از مناطق آزاد کشور کم‌سابقه محسوب می‌شود. در گزارش‌های جدیدتر نیز از عبور تراز تجاری قشم از ۷۸ میلیون دلار و رشد ۵۰ درصدی صادرات نسبت به دوره مشابه قبل خبر داده شده است. اما اهمیت قشم تنها در ارقام تجاری خلاصه نمی‌شود. توسعه

قصر شیرین؛ آزمون بزرگ ژئواقتصاد ایران



پولی‌نو: در غربی‌ترین نقطه ایران، جایی میان مرزهای تاریخی و مسیرهای جدید تجارت جهانی، منطقه آزاد قصر شیرین در حال تبدیل شدن به یک پروژه فراتر از یک محدوده اقتصادی است؛ طرحی که می‌تواند جایگاه غرب ایران را در نقشه حمل‌ونقل ترکیبی خاورمیانه بازتعریف کند. این منطقه با وسعت حدود ۷۲۲۳ هکتار و برخورداری از ۱۷۱ کیلومتر مرز مشترک با عراق، ظرفیت اتصال شبکه‌های جاده‌ای، ریلی و لجستیکی ایران به بازارهای عراق، ترکیه و اروپا را دارد.

تحلیلگران حمل‌ونقل معتقدند آینده رقابت منطقه‌ای دیگر تنها بر منابع انرژی استوار نیست، بلکه بر توان کشورها برای مدیریت جریان کالا، زمان و مسیرهای ترانزیتی شکل می‌گیرد. قصر شیرین در فاصله‌ای نزدیک به دو گزرگاه مهم پرویزخان و خسروی قرار گرفته؛ جایی که می‌تواند به حلقه‌ای میان تولیدکنندگان آسیایی و مصرف‌کنندگان غرب آسیا تبدیل شود. برآوردهای اقتصادی نشان می‌دهد افزایش سهم ایران از ترانزیت منطقه‌ای حتی به میزان چند درصد، می‌تواند میلیاردها دلار درآمد خدماتی ایجاد کند؛ زیرا هر محموله عبوری علاوه بر حمل‌ونقل، به خدمات انبارداری، بیمه، تعمیرات، سوخت‌رسانی و لجستیک نیاز دارد. اما این فرصت نیازمند سرمایه‌گذاری در زیرساخت است؛ توسعه خطوط ریلی، پایانه‌های چندوجهی، مراکز توزیع و فناوری‌های مدیریت بار.

مهران؛ دروازه سرمایه



پولی‌نو: در غرب ایران، جایی میان مرزهای کوهستانی ایلام و بازار چند دهه‌میلارد دلاری عراق، منطقه آزاد مهران به عنوان یک پروژه ژئواقتصادی در حال تغییر معادلات توسعه منطقه‌ای است. این منطقه که در چارچوب ایجاد مناطق آزاد جدید کشور شکل گرفته، قرار است مسیر تجارت، تولید و سرمایه‌گذاری را در یکی از کم‌برخوردارترین استان‌های ایران بازتعریف کند.

مهران فقط یک نقطه مرزی نیست؛ این شهر در فاصله‌ای کوتاه از بازار عراق قرار دارد، بازاری با جمعیتی حدود ۴۵ میلیون نفر که سالانه میلیاردها دلار کالا وارد می‌کند. تحلیلگران اقتصادی معتقدند مزیت اصلی منطقه آزاد مهران، تبدیل شدن از یک گذرگاه عبوری به یک مرکز لجستیک، صادراتی و صنعتی است؛ تغییری که می‌تواند سهم استان ایلام از زنجیره تجارت منطقه‌ای را افزایش دهد. استان ایلام با وسعت حدود ۲۰ هزار کیلومتر مربع، دارای ظرفیت‌هایی در حوزه نفت، گاز، کشاورزی، گردشگری و انرژی است، اما سال‌ها با چالش‌هایی مانند محدودیت سرمایه‌گذاری و نرخ بالای مهاجرت نیروی کار مواجه بوده است. منطقه آزاد مهران می‌تواند با جذب سرمایه داخلی و خارجی، هزاران فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند؛ البته به شرط آنکه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، انرژی و خدمات مالی هم‌زمان توسعه یابد.

تشکیل ساختار مدیریتی منطقه آزاد مهران و حرکت آن به سمت فعالیت اجرایی، نشانه ورود این پروژه به مرحله جدید است. تجربه مناطق آزاد نشان داده است که مشوق‌های قانونی به‌تنهایی کافی نیستند؛ سرمایه‌گذار به جاده، ثبات مقررات و سرعت تصمیم‌گیری نیاز دارد، همان چیزهایی که اقتصادها معمولاً پس از چند دهه آزمون و خطا تازه یاد می‌گیرند.

فرودگاه، فراتر از پرواز



پولی‌نو: در حاشیه جنوب غرب تهران، شهر فرودگاهی امام خمینی در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین آزمون‌های ژئواقتصادی ایران است؛ پروژه‌ای که قرار است فرودگاه را از یک نقطه جابه‌جایی مسافر به یک مرکز چندلایه برای تجارت، انبارداری و لجستیک کالاهای حساس تبدیل کند. محدوده شهر فرودگاهی حدود ۱۴ هزار هکتار تعریف شده و بخش منطقه آزاد تجاری آن نزدیک به ۱۵۰۰ هکتار وسعت دارد. مدل جدید تجارت جهانی بر سرعت، ردیابی و امنیت

زنجیره تأمین استوار است. کالاهایی مانند دارو، تجهیزات پزشکی، قطعات صنعتی دقیق و محصولات فناوریانه، دیگر فقط به مسیر ارزان نیاز ندارند؛ آن‌ها به زیرساختی نیاز دارند که بتواند زمان توقف را از هفته‌ها به ساعت‌ها کاهش دهد. اساسنامه شهر فرودگاهی نیز بر توسعه خدمات لجستیکی، ترانزیت، حمل‌ونقل ترکیبی، صادرات و واردات تأکید کرده است. اما این مسیر بدون چالش نیست. تجربه جهانی نشان می‌دهد هاب‌های لجستیکی موفق معمولاً با سرمایه‌گذاری چند میلیارد دلاری، شبکه ریلی و جاده‌ای متصل و

فناوری‌های دیجیتال گمرکی رشد می‌کنند. در شهر فرودگاهی امام، تاکنون پیشنهادهایی برای سرمایه‌گذاری در پهنه لجستیکی به ارزش حدود ۲۹۰ میلیون دلار و در منطقه آزاد به ارزش حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان مطرح شده است؛ ارقامی که نشان می‌دهد ظرفیت اقتصادی پروژه برای بخش خصوصی قابل توجه است. تحلیلگران اقتصادی معتقدند مزیت اصلی این منطقه، قرار گرفتن در تقاطع مسیرهای هوایی، زمینی و تجاری ایران است. اگر زیرساخت سردخانه‌ای، انبارهای هوشمند، گمرک دیجیتال و حمل‌ونقل ریلی تکمیل شود، شهر فرودگاهی می‌تواند سهم ایران را از بازار رو به رشد لجستیک منطقه افزایش دهد. با این حال، فاصله میان «ظرفیت روی نقشه» و «عملکرد اقتصادی واقعی» همچنان مهم‌ترین پرسش است. آینده این منطقه نه فقط به وسعت زمین، بلکه به سرعت تصمیم‌گیری، جذب سرمایه و توان رقابت با هاب‌های منطقه‌ای وابسته خواهد بود؛ جایی که در اقتصاد قرن بیست و یکم، چند ساعت تأخیر می‌تواند میلیون‌ها دلار ارزش تجاری را جابه‌جا کند.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



راز صعود ماکو

پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو در حال تبدیل شدن از یک گذرگاه مرزی به یک بازیگر ژئواقتصادی در زنجیره تأمین منطقه‌ای است؛ تغییری که اگر با سرمایه‌گذاری هدفمند زیرساخت‌های لجستیکی همراه شود، می‌تواند جایگاه شمال غرب ایران را در کریدورهای بین‌المللی تجارت بازتعریف کند. موقعیت این منطقه در همسایگی ترکیه و جمهوری آذربایجان و استقرار در مسیر کریدورهای شرق به غرب، مزیتی است که کمتر منطقه‌آزادی در کشور از آن برخوردار است.

آمارها نشان می‌دهد سالانه حدود ۱.۴ میلیارد دلار کالا از مرز ماکو صادر می‌شود؛ ظرفیتی که با توسعه خدمات لجستیکی، انبارداری و حمل‌ونقل ترکیبی می‌تواند ارزش افزوده بیشتری برای اقتصاد ایران

ایجاد کند. همزمان، صادرات کالاهای تولیدی منطقه آزاد ماکو در سال گذشته به ۱۰.۳ میلیون دلار رسید که نسبت به سال قبل ۸۶ درصد رشد را ثبت کرده است. پیشران اصلی این تحول، پروژه دهکده لجستیک ماکو است؛ طرحی با وسعت یک هزار و ۸۲۰ هکتار که شامل بندر خشک، مراکز انبارداری، اتصال ریلی و دسترسی به آزادراه تبریز – بازرگان خواهد بود. در کنار آن، توسعه زون‌های لجستیکی A و B با مجموع ۳۶۳ هکتار و سرمایه‌گذاری بیش از ۸.۸ هزار میلیارد ریال، ظرفیت جذب سرمایه و ایجاد اشتغال را به شکل محسوسی افزایش می‌دهد. با این حال، موفقیت ماکو تنها به ساخت زیرساخت وابسته نیست. رقابت شدید با هاب‌های لجستیکی ترکیه، قفقاز و آسیای مرکزی، ضرورت دیجیتالی‌سازی گمرک، توسعه حمل‌ونقل چندوجهی و کاهش زمان ترخیص کالا را دو چندان کرده است.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



چابهار؛ آینده بازار کار

پولی‌نو: منطقه آزاد چابهار در آستانه دوره‌ای قرار گرفته که می‌تواند ساختار اشتغال جنوب شرق ایران را متحول کند؛ اما این تحول بیش از آنکه به وعده‌ها وابسته باشد، به سرعت اجرای پروژه‌های زیرساختی، جذب سرمایه و اتصال به زنجیره‌های تجارت جهانی بستگی دارد. تجربه مناطق آزاد جهان نشان می‌دهد هر یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری صنعتی و لجستیکی می‌تواند هزاران فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند و چابهار نیز در صورت تحقق برنامه‌های توسعه‌ای، از این قاعده مستثنی نخواهد بود.

چابهار اکنون با ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۸.۵ میلیون تن کالا در سال فعالیت می‌کند و برنامه توسعه، افزایش این ظرفیت به ۱۵