



پولی نو

یکشنبه/ ۲۱ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۲۳
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»



کریدورهای آینده ایران

منطقه آزاد بانه؛ نبرد مرزی تجارت

مهران؛ آزمون اقتصاد مرزی ایران

چابهار، دروازه آفریقا

ماکو، چهارراه تجارت



در جریان باشید...

قشم؛ بندر فردا



پیام؛ خروج از سایه تهران



قصر شیرین، دروازه سرمایه‌گذاری



یادداشت روز

انبارهای آینده یزد

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



پولی نو؛ یزد، ایران - منطقه ویژه اقتصادی یزد در حال تبدیل شدن به یکی از حلقه های مهم زنجیره لجستیک صنعتی مرکز ایران است؛ جایی که توسعه انبارداری دیگر صرفاً یک فعالیت پشتیبانی نیست، بلکه به یک ابزار رقابت صنعتی تبدیل شده است. تجربه اقتصادهای صنعتی نشان می دهد کارخانه بدون شبکه ذخیره سازی، حمل و نقل و توزیع، شبیه هواپیمایی است که موتور دارد اما باند پرواز ندارد؛ ساختاری که ظاهراً مدرن است اما در لحظه بحران زمین گیر می شود.

منطقه ویژه اقتصادی یزد که از سال ۱۳۷۹ در ساختار توسعه صنعتی استان تعریف شد، در محدوده ای حدود ۵۷۰ هکتار شکل گرفته است. در برنامه ریزی اولیه، بخشی از اراضی به فعالیت های صنعتی، خدماتی و زیرساختی اختصاص یافت و توسعه آن با هدف پشتیبانی از صنایع استان دنبال شد.

اهمیت این منطقه برای انبارداری از موقعیت صنعتی یزد ناشی می شود. استان یزد با تکیه بر صنایع معدنی، فولاد، کاشی، سرامیک و نساجی، یکی از قطب های صنعتی ایران است؛ صنایعی که به ذخیره مواد اولیه، مدیریت موجودی و انبارهای استاندارد نیاز دارند. بر اساس آمارهای صنعتی استان، هزاران واحد صنعتی در یزد فعال هستند و ظرفیت جایی برای نفس کشیدن لازم دارند.

تولیدی گسترده ای ایجاد کرده اند؛ موضوعی که فشار تقاضا برای زیرساخت های لجستیکی را افزایش داده است. تحلیل داده های موجود نشان می دهد مزیت اصلی منطقه ویژه اقتصادی یزد، کاهش هزینه های زنجیره تأمین است. هر روز کاهش زمان توقف مواد اولیه، به معنای کاهش سرمایه خوابیده در انبارهاست. برای کارخانه های بزرگ، حتی کاهش چند درصدی هزینه لجستیک می تواند اثر قابل توجهی بر قیمت تمام شده داشته باشد.

با این حال، چالش اصلی همچنان فاصله میان ظرفیت صنعتی و ظرفیت لجستیکی است. توسعه انبارهای مکانیزه، سردخانه های تخصصی، سامانه های مدیریت موجودی و اتصال ریلی و جاده ای می تواند نقش منطقه را از یک محدوده صنعتی به یک مرکز توزیع منطقه ای ارتقا دهد.

در اقتصادی که هر متر مربع زمین صنعتی ارزش بیشتری پیدا می کند، آینده یزد نه فقط در تولید بیشتر، بلکه در نگهداری هوشمندتر کالاها رقم خواهد خورد. انبار دیگر فضای خالی کنار کارخانه نیست؛ یکی از مهم ترین دارایی های پنهان صنعت است، چون ظاهراً بشر تازه متوجه شده کالاها هم جایی برای نفس کشیدن لازم دارند.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

اینچه برون؛ برگ برنده



بود و محصولات خود را به بیش از ۷۰ کشور صادر کردند. همچنین سهم این مناطق از صادرات غیرنفتی به ۲۶ درصد رسید.

اگر اینچه برون بتواند زنجیره ای یکپارچه از حمل و نقل ریلی، انبارداری، گمرک هوشمند و خدمات ارزش افزوده ایجاد کند، تنها یک منطقه آزاد نخواهد بود؛ بلکه به گره ای راهبردی در شبکه تأمین ایران تبدیل می شود. در شرایطی که هزینه های لجستیکی در بسیاری از اقتصادها بین ۸ تا ۱۲ درصد تولید ناخالص داخلی برآورد می شود، هر درصد افزایش بهره وری در این بخش می تواند میلیاردها تومان صرفه جویی و هزاران فرصت شغلی جدید ایجاد کند. آینده اینچه برون، بیش از آنکه به وسعت جغرافیایی وابسته باشد، به کیفیت مدیریت زنجیره تأمین وابسته است.

پولی نو؛ در اقتصاد امروز، سرعت جابه جایی کالا به اندازه تولید آن اهمیت دارد. منطقه آزاد اینچه برون، با قرارگیری در مرز ایران و ترکمنستان و اتصال به کریدورهای ریلی و جاده ای آسیای میانه، می تواند یکی از مهم ترین حلقه های زنجیره تأمین کشور باشد. این منطقه با وسعت ۱۲ هزار و ۵۷۷ هکتار و قرارگیری در مسیر کریدور شرق به غرب، ظرفیت تبدیل شدن به هاب لجستیکی شمال شرق ایران را دارد. برآوردهای رسمی نیز انتقال ۲۰ میلیون تن کالای دودهنه آینده را برای دهکده لجستیکی اینچه برون هدف گذاری کرده اند.

تحلیل شاخص های زنجیره تأمین نشان می دهد هر ۱۰ درصد کاهش زمان ترخیص و حمل و نقل می تواند هزینه های لجستیکی را بین ۳ تا ۵ درصد کاهش دهد و رقابت پذیری صادرات را به شکل محسوسی افزایش دهد. در این میان، مزیت اصلی اینچه 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

چابهار، دروازه آفریقا



پولی‌نو: در حالی که رقابت قدرت‌های منطقه‌ای برای تسلط بر مسیرهای تجاری اقیانوس هند شدت گرفته، منطقه آزاد چابهار به تدریج در حال تبدیل شدن به مهم‌ترین سکوی ایران برای توسعه تجارت با کشورهای شرق آفریقا است. موقعیت جغرافیایی این بندر در ساحل دریای عمان، فاصله دریایی کوتاه‌تر با بندر کنیا، تانزانیا، موزامبیک و سومالی نسبت به بسیاری از بندر خلیج فارس ایجاد کرده و هزینه و زمان حمل کالا را کاهش داده است. آمارها نشان می‌دهد تجارت ایران با کشورهای آفریقایی در سال ۱۴۰۴ روندی صعودی داشته و ارزش صادرات غیرنفتی به این قاره تنها در سه‌ماهه نخست سال به حدود ۲۶۰ میلیون دلار رسیده است. همچنین صادرات ایران به کشورهای آفریقایی در ماه‌های ابتدایی سال بیش از ۲۰۲ برابر رشد کرده و تعداد بازارهای هدف به ۳۴ کشور افزایش یافته است. در این میان، چابهار نقش یک هاب لجستیکی را ایفا می‌کند. 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 روبه‌رشد مواجه هستند. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بندر شهید بهشتی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر را به شکل محسوسی افزایش داده است.

قصر شیرین، دروازه سرمایه‌گذاری



پولی‌نو: قصرشیرین در غرب ایران، جایی که سال‌ها بیشتر به عنوان مسیر عبور کالا و بحران‌های مرزی شناخته می‌شد، اکنون در حال تبدیل شدن به یک نقطه اقتصادی جدید است. ایجاد منطقه آزاد تجاری، صنعتی قصرشیرین، بخشی از سیاست گسترش مناطق آزاد ایران برای جذب سرمایه، توسعه صادرات و اتصال اقتصاد مرزی به بازارهای منطقه‌ای است. این منطقه در مجاورت مرز رسمی پرویزخان با اقلیم کردستان عراق قرار دارد؛ بازاری که یکی از مسیرهای مهم تجارت ایران با عراق محسوب می‌شود. اهمیت این موقعیت زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم عراق در سال‌های اخیر یکی از بزرگ‌ترین مقاصد صادرات غیرنفتی ایران بوده و سالانه میلیاردها دلار کالا میان دو کشور مبادله می‌شود. قصرشیرین می‌تواند با کاهش هزینه‌های لجستیک و ایجاد زیرساخت‌های تولیدی، بخشی از این زنجیره تجاری را در داخل منطقه تثبیت کند. قانون ایجاد مناطق آزاد جدید در سال ۱۴۰۰ با هدف انتقال فناوری، افزایش تولید، تسهیل صادرات و جذب منابع مالی خارجی تصویب شد. برای قصرشیرین، این مزیت قانونی می‌تواند به معنای تغییر مدل اقتصادی منطقه باشد؛ از اقتصادی مبتنی بر تجارت عبوری به اقتصادی مبتنی بر تولید، خدمات و سرمایه‌گذاری پایدار. برآوردهای اقتصادی نشان می‌دهد مناطق مرزی زمانی موفق عمل می‌کنند که سه عامل هم‌زمان فراهم شود: زیرساخت، امنیت سرمایه‌گذاری و دسترسی به بازار. قصرشیرین حدود ۲۵۰ کیلومتر با مرکز استان کرمانشاه فاصله دارد و نزدیکی آن به بازار چند ده میلیون نفری عراق، یک مزیت رقابتی ایجاد می‌کند.

ماکو، چهارراه تجارت



با این حال، آینده ماکو تنها به موقعیت جغرافیایی وابسته نیست. رقابت شدید با هاب‌های منطقه‌ای در ترکیه، جمهوری آذربایجان و آسیای مرکزی، ضرورت اصلاح مقررات گمرکی، تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل را برجسته کرده است. کارشناسان معتقدند هر ۱۰ درصد کاهش در هزینه‌های لجستیک می‌تواند رشد قابل توجهی در حجم تجارت مرزی ایجاد کند و جذابیت سرمایه‌گذاری را افزایش دهد.

اگر پروژه‌های ریلی، جاده‌ای و دیجیتالی‌سازی فرآیندهای گمرکی مطابق برنامه تکمیل شوند، منطقه آزاد ماکو می‌تواند در دهه آینده از یک منطقه صرفاً مرزی به یک هاب لجستیکی و صادرات مجدد برای اتصال ایران به اروپا و قفقاز تبدیل شود. آینده تجارت مرزی ایران، بیش از هر زمان دیگری، به توانایی این منطقه در تبدیل مزیت جغرافیا به مزیت اقتصادی وابسته است؛ مسیری که موفقیت آن می‌تواند سهم ایران از تجارت منطقه‌ای را به شکل محسوسی افزایش دهد.

پولی‌نو: منطقه آزاد ماکو در شمال غرب ایران، بیش از آنکه یک محدوده جغرافیایی باشد، به تدریج به یکی از مهم‌ترین گره‌های ژئو اقتصادی کشور تبدیل شده است. این منطقه با وسعت نزدیک به ۵ هزار کیلومتر مربع، بزرگ‌ترین منطقه آزاد ایران و یکی از بزرگ‌ترین مناطق آزاد جهان محسوب می‌شود. همجواری با ترکیه و دسترسی به بازار ۸۵ میلیونی این کشور، در کنار اتصال به کریدورهای ترانزیتی شرق به غرب، جایگاهی راهبردی برای ماکو ایجاد کرده است.

برآوردها نشان می‌دهد سالانه میلیون‌ها تن کالا از مرز بازرگان، مهم‌ترین گذرگاه زمینی ایران با اروپا، عبور می‌کند و سهم قابل توجهی از تجارت زمینی کشور از این مسیر انجام می‌شود. افزایش ظرفیت پایانه‌های مرزی، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و سرمایه‌گذاری در انبارها و مراکز پردازش کالا، می‌تواند هزینه حمل‌ونقل را کاهش داده و زمان ترخیص را به شکل محسوسی کم کند. در شرایطی که تجارت منطقه‌ای به سمت زنجیره‌های تأمین کوتاه‌تر حرکت می‌کند، این مزیت برای ایران اهمیت دوچندان دارد.

کریدورهای آینده ایران



تأمین را کنترل کند. مزیت رقابتی این منطقه نیز در تمرکز خدمات گمرکی، انبارداری، ارزش‌افزوده و حمل‌ونقل هوایی در یک نقطه نهفته است؛ ویژگی‌ای که بسیاری از هاب‌های موفق جهان بر پایه آن شکل گرفته‌اند.

ابعاد توسعه‌ای این پروژه نیز قابل توجه است. برنامه‌های توسعه شهر فرودگاهی، ظرفیت جابه‌جایی سالانه را تا ۵۰ میلیون مسافر هدف‌گذاری کرده و هم‌زمان سرمایه‌گذاری 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؛ شاخص‌هایی که نشان می‌دهد نقش آن از یک فرودگاه بین‌المللی فراتر رفته و به یک گره لجستیکی منطقه‌ای نزدیک می‌شود. در شرایط رقابت فزاینده کریدورهای ترانزیتی، موفقیت منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی نه صرفاً به توسعه زیرساخت‌ها، بلکه به هماهنگی میان شبکه‌های حمل‌ونقل، تسهیل مقررات و جذب سرمایه‌گذاری وابسته خواهد بود؛ سه مؤلفه‌ای که می‌تواند جایگاه ایران را در زنجیره تجارت منطقه‌ای بازتعریف کنند.

پولی‌نو: منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی، بیش از آنکه یک محدوده اقتصادی باشد، در حال تبدیل شدن به حلقه اتصال شبکه حمل‌ونقل چندوجهی ایران است؛ مدلی که در آن حمل‌ونقل هوایی، جاده‌ای، ریلی و مراکز لجستیکی در یک زنجیره واحد فعالیت می‌کنند. این الگو، هزینه جابه‌جایی کالا را کاهش داده، زمان ترخیص را کوتاه می‌کند و قدرت رقابت ایران در کریدورهای منطقه‌ای را افزایش می‌دهد. بر اساس اسناد توسعه‌ای، محدوده شهر فرودگاهی حدود ۱۴ هزار هکتار وسعت دارد که حدود ۱۵۰ هکتار آن به منطقه آزاد اختصاص یافته است. همچنین ایجاد بندر خشک، شهر لجستیکی و حمل‌ونقل ترکیبی به عنوان اهداف رسمی این مجموعه تعریف شده است.

برآوردها نشان می‌دهد صنعت لجستیک بین ۸ تا ۱۲ درصد تولید ناخالص داخلی کشورهای توسعه‌یافته را تشکیل می‌دهد، در حالی که این سهم در ایران همچنان پایین‌تر از ظرفیت‌های بالقوه است. از همین منظر، اتصال مستقیم فرودگاه امام به شبکه آزادراهی کشور، خطوط ریلی و مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی می‌تواند زمان انتقال کالا از مبدأ تا مقصد را به شکل محسوسی کاهش دهد و هزینه‌های زنجیره

قشم؛ بندر فردا



پولی‌نو: در حاشیه یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی و تجارت جهان، جزیره قشم در حال تلاش برای تغییر نقش خود از یک منطقه تجاری محدود به یک گره لجستیکی منطقه‌ای است؛ مسیری که موفقیت آن به سرمایه‌گذاری، زیرساخت بندری و توان رقابت با بندر بزرگ خلیج فارس وابسته است.

منطقه آزاد قشم در سال‌های اخیر نشانه‌هایی از حرکت به سمت تجارت صادرات‌محور نشان داده است. بر اساس آمارهای منتشرشده، این منطقه در هفت‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به تراز تجاری مثبت ۷۸ میلیون دلار رسید؛ رقمی که پس از رشد ۱۷۳ درصدی نسبت به دوره مشابه، نشان‌دهنده تغییر نسبی در ترکیب مبادلات اقتصادی جزیره است. در هشت‌ماهه همان سال نیز گزارش‌ها از ثبت تراز مثبت ۱۰۴ میلیون دلاری و رشد ۳۷ درصدی حکایت داشتند.

اما آینده قشم بیش از آنکه به آمار واردات و صادرات وابسته باشد، به جایگاه آن در نقشه کشتیرانی منطقه بستگی دارد. قشم در نزدیکی تنگه هرمز قرار دارد؛ آبراهی که بخش بزرگی از تجارت انرژی جهان از آن عبور می‌کند. این موقعیت جغرافیایی می‌تواند جزیره را به حلقه اتصال میان ایران، هند، آسیای میانه و بازارهای خلیج فارس تبدیل کند، البته به شرط آنکه ظرفیت‌های بندری، خدمات دریایی و شبکه حمل‌ونقل چندوجهی توسعه یابد.

رقابت آسان نیست. بندر منطقه مانند جبل علی، فجیره و حمد قطر سال‌هاست با میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری، شبکه خطوط کشتیرانی و فناوری مدیریت بار، جایگاه خود را تثبیت کرده‌اند.

پیام؛ خروج از سایه تهران



پولی‌نو: در حاشیه پرتراфик‌ترین کریدور هوایی ایران، فرودگاهی قرار دارد که مأموریت آن فراتر از جابه‌جایی هواپیماست. منطقه ویژه اقتصادی پیام، با وسعت ۳۶۰۰ هکتار، به عنوان یکی از معدود زیرساخت‌های کشور با تمرکز هم‌زمان بر حمل‌ونقل هوایی، لجستیک، پست، انبارداری و فعالیت‌های اقتصادی شکل گرفت؛ طرحی که هدف آن کاهش تمرکز بار و عملیات اقتصادی از فرودگاه‌های اصلی کشور است.

فشار بر فرودگاه‌های بزرگ، به ویژه مراکز مستقر در پایتخت، تنها مسئله ظرفیت باند پروازی نیست. رشد تجارت الکترونیک، افزایش نیاز به حمل سریع کالا و توسعه زنجیره تأمین، فرودگاه‌ها را به گلوگاه‌های اقتصادی تبدیل کرده است. در چنین شرایطی، پیام تلاش می‌کند بخشی از فعالیت‌های باری و صنعتی را از فرودگاه‌های پرتراکم جدا کند. مزیت اصلی پیام، موقعیت جغرافیایی آن است. قرار گرفتن این مجموعه در استان البرز و نزدیکی به تهران، به آن امکان می‌دهد بدون ایجاد فاصله جدی از بازار مصرف، بخشی از عملیات لجستیکی را جذب کند. این مدل در بسیاری از اقتصادهای بزرگ جهان نیز با ایجاد فرودگاه‌های مکمل و مراکز کارگو دنبال شده است.

اما ظرفیت واقعی پیام هنوز با ظرفیت بالقوه آن فاصله دارد. ایجاد زیرساخت، تنها نیمی از مسیر است؛ نیم دیگر به جذب شرکت‌های لجستیکی، توسعه پروازهای باری، اتصال ریلی و جاده‌ای و کاهش موانع اداری وابسته است. گزارش‌های رسمی پیام نشان می‌دهد این مجموعه در سال‌های اخیر بر توسعه فعالیت‌های اقتصادی، جذب سرمایه‌گذاری و تبدیل شدن به یک قطب هوایی تمرکز کرده است.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



مهران؛ آزمون اقتصاد مرزی ایران

پولی‌نو: در غربی‌ترین نقطه استان ایلام، جایی که مرز ایران و عراق سال‌ها بیشتر با تردد زائران شناخته می‌شد تا فعالیت اقتصادی، منطقه آزاد مهران قرار است یک آزمایش بزرگ اقتصادی را آغاز کند؛ تبدیل یک گذرگاه مرزی به موتور اشتغال پایدار. این پروژه در شرایطی دنبال می‌شود که بسیاری از مناطق مرزی ایران همچنان با چالش‌هایی مانند مهاجرت نیروی کار، محدودیت فرصت‌های شغلی و وابستگی به تجارت سنتی روبه‌رو هستند.

اهمیت مهران در عده‌ها دیده می‌شود. مرز مهران یکی از مهم‌ترین مسیرهای زمینی ایران به عراق است و سالانه میلیون‌ها تردد انسانی و حجم قابل توجهی از مبادلات تجاری از این محور انجام می‌شود.

اما مسئله اصلی این است که چگونه این ظرفیت جغرافیایی از یک مسیر عبوری به یک زنجیره تولید، خدمات و اشتغال تبدیل شود.

تجربه مناطق آزاد ایران نشان می‌دهد صرف ایجاد عنوان «منطقه آزاد» تضمین‌کننده توسعه نیست. طبق برخی ارزیابی‌ها، مناطق آزاد کشور با وجود ظرفیت‌های گسترده، در سه شاخص کلیدی صادرات، جذب سرمایه‌گذاری و اشتغال با فاصله از اهداف اولیه روبه‌رو بوده‌اند. برای مهران، مدل موفق می‌تواند بر سه محور استوار باشد: لجستیک، صنایع کوچک صادرات‌محور و خدمات مرزی. اگر این منطقه بتواند حتی بخشی از زنجیره حمل‌ونقل و تجارت ایران و عراق را جذب کند، اثر آن تنها در آمار سرمایه‌گذاری دیده نمی‌شود؛ بلکه در افزایش درآمد خانوارها، کاهش مهاجرت و رشد مهارت‌های محلی نمایان خواهد شد.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



منطقه آزادبانه؛ نبرد مرزی تجارت

پولی‌نو: منطقه آزاد بانه. میروان وارد رقابتی شده که فقط بر سر عبور کالا از یک خط مرزی نیست؛ رقابت اصلی بر سر تبدیل شدن به هاب تجاری غرب ایران است. این منطقه با مساحت حدود ۵۵۰۰ هکتار، در نقطه‌ای قرار گرفته که میان بازار ۸۰ میلیونی ایران، اقلیم کردستان عراق و شبکه تجاری ترکیه فاصله‌ای کوتاه دارد. اما در اقتصادی که مرزها دیگر فقط دیوارهای سیاسی نیستند و به مسیرهای گردش سرمایه تبدیل شده‌اند، مزیت جغرافیا به تنهایی کافی نیست؛ چون جهان تجارت با عدد و سرعت تصمیم می‌گیرد، نه با شعارهای پرزرق‌وبرق، همان عادت قدیمی بشر برای ساختن تابلوهای افتتاحیه قبل از ساختن زیرساخت. رقیب اصلی این منطقه، گذرگاه‌های تجاری ترکیه