



پولی نو

«مناطق آزاد تجاری با نگاهی نو»

سه‌شنبه / ۲۳ تیر ۱۴۰۵
سال اول / شماره ۲۴
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان



منطقه آزاد شهر فرودگاهی
امام خمینی؛ رقابت تازه برای
کوتاه کردن مسیر تجارت

قشم؛
مسیر کوتاه تجارت
ایران

دروازه غربی
تجارت

اقتصاد ایران روی
اسکله

منطقه آزاد بانه-مریوان؛ آزمون بزرگ لجستیک ایران در مرز عراق



در جریان باشید...

موقعیت طلایی
ماکو



رقابت لجستیک
پیام



دروازه سبز
مهران



یادداشت روز



اینچه برون دروازه جدید تجارت

رامین هنرمند
تحلیلگر مناطق آزاد



پولی نو: در شمال شرق ایران، جایی میان مرز ترکمنستان و شبکه ریلی آسیای مرکزی، پروژه‌ای در حال شکل‌گیری است که می‌تواند معادلات تجارت منطقه را تغییر دهد. منطقه آزاد اینچه برون قرار است از یک نقطه مرزی به یک هاب لجستیکی تبدیل شود؛ مسیری که می‌تواند چین، آسیای میانه، روسیه و آب‌های آزاد را به یکدیگر متصل کند.

اهمیت این منطقه بیش از آنکه در وسعت جغرافیایی آن باشد، در جایگاه کریدوری آن است. اینچه برون در مسیر کریدور ریلی ایران-ترکمنستان-قزاقستان (KTI)، شاخه شرقی کریدور شمال-جنوب و مسیرهای مرتبط با ابتکار کمربند و راه چین قرار گرفته است. این موقعیت، دسترسی بالقوه به بازاری با بیش از ۲۴۰ میلیون نفر جمعیت در آسیای میانه و روسیه را فراهم می‌کند. برنامه‌های توسعه‌ای این منطقه بلندپروازانه است: انتقال ۲۰ میلیون تن بار در افق ۲۰ ساله، ایجاد حدود ۱۶۰۰ واحد صنعتی، توسعه زنجیره‌های لجستیکی و ایجاد ده‌ها هزار فرصت شغلی از اهداف اعلام‌شده برای این منطقه است.

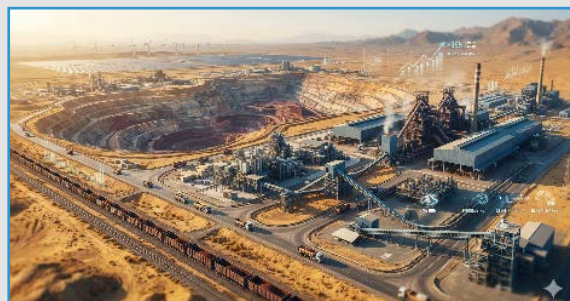
اما چالش اصلی، فاصله میان ظرفیت روی کاغذ و واقعیت زیرساختی است. تجربه مناطق آزاد ایران نشان داده است که موقعیت جغرافیایی به تنهایی موتور رشد نیست؛ شبکه

حمل و نقل، انرژی، خدمات گمرکی و جذب سرمایه‌گذار تعیین‌کننده‌اند. در اینچه برون نیز تکمیل زیرساخت‌هایی مانند آب، برق، گاز، فیبر نوری و مسیرهای دسترسی، شرط تبدیل شدن این منطقه به یک مرکز واقعی تجارت است. نشانه‌های اولیه تغییر دیده می‌شود؛ از ورود قطارهای باری چین تا توسعه مراکز لجستیکی. طبق گزارش‌ها، تجهیزاتی برای کاهش زمان تخلیه کانتینرها به کار گرفته شده و پروژه مرکز لجستیک مرزی با سرمایه‌گذاری میلیون‌ها یورو در حال پیشرفت است. آینده اینچه برون به یک پرسش بزرگ وابسته است: آیا ایران می‌تواند از موقعیت جغرافیایی خود درآمد ترانزیتی بسازد؟ پاسخ این پرسش می‌تواند جایگاه شمال کشور را از یک منطقه مرزی به یکی از مسیرهای مهم تجارت اوراسیا تغییر دهد.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...



جهش صنعتی یزد



بهره‌وری انرژی و ورود فناوری‌های نوین به خطوط تولید. برای نمونه، صنایع تخصصی استان در حوزه‌هایی مانند فرآورده‌های کئجی نیز توانسته‌اند شبکه‌ای گسترده از واحدهای تولیدی ایجاد کنند؛ به‌طوری‌که بیش از ۲۶۵ واحد تولیدی مرتبط در این بخش فعال هستند. با این حال، چالش‌هایی مانند کمبود منابع آبی، هزینه انرژی و نیاز به سرمایه‌گذاری فناوری می‌تواند سرعت رشد را کاهش دهد. آینده منطقه ویژه اقتصادی یزد به تصمیم‌هایی بستگی دارد که امروز درباره زیرساخت، صادرات، دیجیتال سازی و اتصال صنایع کوچک به بازارهای بزرگ گرفته می‌شود. اگر این منطقه بتواند تولیدکنندگان را در قالب یک شبکه صنعتی هماهنگ قرار دهد، یزد می‌تواند از یک قطب تولیدی داخلی به یک مرکز اثرگذار در اقتصاد صنعتی ایران تبدیل شود.

پولی نو: در قلب فلات مرکزی ایران، منطقه ویژه اقتصادی یزد به دنبال ایفای نقشی فراتر از یک محدوده صنعتی است؛ منطقه‌ای که می‌تواند در سال‌های آینده به یکی از محورهای اتصال زنجیره تولید، توزیع و تجارت داخلی کشور تبدیل شود. فلسفه ایجاد مناطق ویژه اقتصادی، جذب سرمایه، کاهش موانع اداری و ایجاد مزیت برای فعالیت‌های تولیدی است.

یزد با تکیه بر پیشینه صنعتی خود، از فولاد و کاشی تا صنایع معدنی و دانش بنیان، ظرفیت تبدیل شدن به یک هاب تولیدی را دارد. آمارهای صنعتی استان نشان می‌دهد بیش از ۱۵۶۰ واحد صنعتی در استان به بهره‌برداری رسیده و حدود ۳۰ هزار فرصت شغلی ایجاد کرده‌اند؛ رقمی که نشان دهنده وزن بالای صنعت در اقتصاد منطقه است. اما آینده منطقه ویژه اقتصادی یزد تنها به افزایش تعداد کارخانه‌ها وابسته نیست؛ مسئله اصلی، حرکت از «تولید منفرد» به سمت «زنجیره ارزش» است. در اقتصادهای موفق صنعتی، هر واحد سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیک و زنجیره تأمین می‌تواند چندین برابر خود ارزش اقتصادی ایجاد کند. یزد با موقعیت جغرافیایی میان مراکز بزرگ مصرفی کشور، می‌تواند سهم بیشتری از تجارت داخلی را به خود اختصاص دهد.

بررسی روند توسعه صنعتی نشان می‌دهد فشار اصلی در سال‌های آینده بر سه حوزه خواهد بود: کاهش هزینه حمل و نقل، افزایش

رقابت لجستیک پیام



پولی‌نو: در اقتصاد امروز، مسیرهای حمل‌ونقل به اندازه منابع طبیعی ارزشمند شده‌اند. منطقه‌ویژه اقتصادی پیام در استان البرز تلاش می‌کند با تکیه بر موقعیت جغرافیایی، فرودگاه بین‌المللی و زیرساخت‌های صنعتی، سهمی از بازار رو به رشد لجستیک منطقه‌ای به دست آورد؛ بازاری که از خلیج فارس تا آسیای میانه در حال بازتعریف است. پیام در زمینی به وسعت ۲۶۰۰ هکتار در محدوده فرودگاه بین‌المللی پیام شکل گرفته و در پهنه‌ای حدود ۱۰ هزار هکتاری قرار دارد؛ ظرفیتی که آن را از یک شهرک صنعتی معمولی جدای می‌کند و به یک پلتفرم بالقوه برای حمل‌ونقل هوایی، انبارداری، صادرات و فناوری تبدیل کرده است. رقابت اصلی پیام، تنها داخلی نیست. در منطقه‌ای که مراکزی مانند استانبول، دوبی و دوحه میلیارد‌ها دلار برای تبدیل شدن به هاب‌های ترانزیتی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، مزیت پیام باید از سرعت خدمات، کاهش هزینه زنجیره تأمین و جذب سرمایه‌گذاران بین‌المللی ساخته شود.

بر اساس برنامه‌های توسعه‌ای، فازهای عملیاتی پیام شامل فاز اول ۴۰ هکتار، فاز دوم ۵۶ هکتار، فاز سوم ۱۸ هکتار و حدود ۱۵۰ هکتار زیرساخت در فاز چهارم است. تمرکز این منطقه بر صنایع پاک، فناوری‌های نوین، خدمات هوایی، دارویی، آی‌تی و ایجاد شهر لجستیک تعریف شده است. اما چالش اصلی، فاصله میان ظرفیت بالقوه و عملکرد واقعی است. در بازار لجستیک، داشتن زمین و فرودگاه کافی نیست؛ شبکه حمل‌ونقل ترکیبی، گمرک سریع، فناوری رهگیری کالا و حضور شرکت‌های بزرگ زنجیره تأمین تعیین‌کننده هستند.

دروازه سبز مهران



پولی‌نو: مهران، ایلام- در مرز غربی ایران، جایی که مسیرهای زمینی به بازار ۴۵ میلیونی عراق متصل می‌شوند، یک منطقه آزاد در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های تجاری کشور است؛ منطقه آزاد مهران که قرار است نقش خود را از یک گذرگاه مرزی ساده به یک مرکز لجستیک، فرآوری و صادرات محصولات کشاورزی تغییر دهد.

ایران سالانه میلیارد‌ها دلار محصول کشاورزی تولید می‌کند و صادرات این بخش در سال ۱۴۰۲ به بیش از ۵.۲ میلیارد دلار رسید؛ اما سهم قابل توجهی از این ظرفیت همچنان به دلیل ضعف زنجیره سرد، بسته‌بندی و زیرساخت‌های صادراتی از دست می‌رود. مهران با فاصله کوتاه زمینی تا عراق، یک مزیت ژئواقتصادی کم‌نظیر دارد. عراق یکی از اصلی‌ترین مشتریان محصولات کشاورزی ایران است و کالاهایی مانند صیفی‌جات، میوه، خرما، سبزیجات و محصولات گلخانه‌ای بخش مهمی از این تجارت را تشکیل می‌دهند.

اگر منطقه آزاد مهران بتواند انبارهای استاندارد، پایانه‌های صادراتی و صنایع تبدیلی ایجاد کند، می‌تواند هزینه انتقال کالا را کاهش داده و زمان رسیدن محصول به بازار عراق را از چند روز به چند ساعت کاهش دهد.

منطقه آزاد پانک=میریوان؛ آزمون بزرگ لجستیک ایران در مرز عراق



صادراتی، زنجیره‌های انبارداری و خدمات لجستیکی می‌تواند مسیر انتقال کالا میان ایران، عراق و ترکیه را کوتاه‌تر و رقابتی‌تر کند. تحلیلگران اقتصادی معتقدند اتصال این منطقه به شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای، ظرفیت تبدیل آن به یک هاب لجستیک غرب کشور را دارد.

یکی از شاخص‌های مهم، رشد ظرفیت تجاری با عراق است. بر اساس اعلام مسئولان، سهم صادرات ایران به عراق که حدود ۲۰ درصد عنوان شده، با فعال شدن ظرفیت‌های منطقه آزاد پانک-میریوان می‌تواند تا ۴۰ درصد افزایش یابد.

اکنون منطقه آزاد پانک-میریوان در نقطه‌ای حساس قرار دارد؛ موفقیت آن وابسته به سرعت تکمیل زیرساخت‌ها، جذب سرمایه‌گذاران و تبدیل مرز از یک مسیر عبور کالا به یک موتور تولید ثروت است. این پروژه می‌تواند غرب کشور را از یک منطقه مصرفی به یک بازیگر فعال در تجارت منطقه‌ای تبدیل کند.

پولی‌نو: در غرب ایران، جایی میان کوهستان‌های کردستان و مسیرهای تجاری اقلیم کردستان عراق، منطقه آزاد تجاری-صنعتی پانک-میریوان به عنوان یک پروژه ژئواقتصادی در حال شکل‌گیری است؛ پروژه‌ای که هدف آن عبور از اقتصاد سنتی مرزی و تبدیل این منطقه به یک کریدور حمل‌ونقل، تجارت و سرمایه‌گذاری است. قانون مناطق آزاد ایران نیز بر سه محور اصلی یعنی توسعه زیرساخت، جذب سرمایه و افزایش صادرات تأکید دارد.

این منطقه در مجموع حدود ۵۵۰۰ هکتار وسعت دارد؛ سهم پانک حدود ۲۰۰۰ هکتار و میریوان حدود ۳۵۰۰ هکتار اعلام شده است. تاکنون ۶۸ بسته سرمایه‌گذاری برای فعال‌سازی ظرفیت‌های اقتصادی آن تدوین و حدود ۲۴۰ میلیارد تومان منابع اولیه برای توسعه اختصاص یافته است.

اما چالش اصلی این پروژه، نه تصویب روی کاغذ، بلکه ساخت یک شبکه حمل‌ونقل کارآمد است. توسعه جاده‌های مرزی، پایانه‌های

منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی؛ رقابت تازه برای کوتاه‌کردن مسیر تجارت



امکان حرکت کالا از تولید تا بازار را با اصطکاک کمتر فراهم می‌کند. آمارهای سرمایه‌گذاری نیز نشان می‌دهد این پروژه تنها یک توسعه زیرساختی نیست. بیش از ۶۲ هزار میلیارد تومان درخواست سرمایه‌گذاری برای طرح‌های مختلف شهر فرودگاهی مطرح شده و حدود ۳۶ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان از این سرمایه‌گذاری‌ها مورد موافقت قرار گرفته است. درآمد‌های این مجموعه نیز از حدود هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۱ به بیش از ۴۳۰۰ میلیارد تومان افزایش یافته است.

با این حال، موفقیت نهایی این منطقه به عواملی مانند دیجیتالی‌شدن گمرک، جذب شرکت‌های لجستیک بین‌المللی، توسعه انبارهای هوشمند و ثبات قوانین تجاری وابسته است. اگر این حلقه‌ها تکمیل شوند، شهر فرودگاهی امام خمینی می‌تواند از یک فرودگاه صرف، به یک هاب زنجیره تأمین منطقه‌ای تبدیل شود؛ نقطه‌ای که مسیر تجارت ایران را از «عبور کالا» به «مدیریت جریان کالا» تغییر دهد.

پولی‌نو: در اقتصاد جهانی امروز، سرعت زنجیره تأمین به اندازه هزینه تولید اهمیت دارد. منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های لجستیک ایران است؛ طرحی که هدف آن اتصال سریع‌تر تولیدکنندگان، واردکنندگان و بازارهای منطقه‌ای از مسیر حمل‌ونقل هوایی و خدمات ارزش افزوده است. این مجموعه در محدوده‌ای حدود ۱۴ هزار هکتار از اراضی شهر فرودگاهی توسعه یافته و شامل بخش‌های هوانوردی، اقتصادی، لجستیک و خدماتی است. در طراحی این شهر فرودگاهی، ایجاد منطقه آزاد تجاری حدود ۱۵۰۰ هکتاری و منطقه‌ویژه اقتصادی حدود ۲۵۰۰ هکتاری پیش‌بینی شده است؛ ظرفیتی که می‌تواند نقش یک مرکز توزیع منطقه‌ای را ایفا کند.

مزیت اصلی این منطقه، کاهش زمان گردش کالا است. در زنجیره‌های تأمین مدرن، تأخیر چندروزه در ترخیص، انبارداری یا انتقال کالا می‌تواند میلیون‌ها دلار هزینه ایجاد کند. نزدیکی مستقیم به فرودگاه بین‌المللی، گمرک، مراکز انبارداری و شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای،

قسم؛

مسیر کوتاه تجارت ایران



پولی‌نو: در اقتصاد پرهزینه امروز ایران، جایی که فاصله، زمان و هزینه حمل‌ونقل به یکی از مهم‌ترین موانع رقابت‌پذیری صادرکنندگان تبدیل شده است، منطقه آزاد قسم به عنوان یک گره لجستیک در جنوب کشور تلاش می‌کند معادله صادرات را تغییر دهد. این جزیره با قرار گرفتن در دهانه خلیج فارس، نزدیکی به مسیرهای دریایی بین‌المللی و دسترسی به بنادر جنوبی، می‌تواند بخشی از هزینه‌های زنجیره تأمین کالاهای ایرانی را کاهش دهد.

مزیت اصلی قسم، حذف بخشی از فرآیندهای پرهزینه تجاری است؛ از تأمین مواد اولیه و ماشین‌آلات تا بسته‌بندی، ذخیره‌سازی و صادرات مجدد. این منطقه با فراهم کردن زیرساخت‌های گمرکی و صنعتی، امکان تبدیل شدن به یک هاب صادراتی برای کالاهای ایرانی را پیدا کرده است. آمارهای اخیر نشان می‌دهد صادرات از قسم در حال افزایش است. در سه ماهه نخست یک سال اخیر، بیش از ۱۵۶ هزار تن کالا به ارزش حدود ۶۴.۸ میلیون دلار از گمرک منطقه آزاد قسم صادر شده که نسبت به دوره مشابه، رشد ارزشی حدود ۳ درصدی را ثبت کرده است. همچنین در ۱۰ ماه نخست سال ۱۴۰۳، مجموع صادرات و صادرات مجدد قسم به بیش از ۲۵۸ میلیون دلار رسید و تراز تجاری منطقه با کسر حدود ۱۲۰ میلیون دلار واردات، مثبت ۱۲۸ میلیون دلار اعلام شد.

موقعیت طلایی ماکو



پولی‌نو: در شمال غرب ایران، منطقه آزاد ماکو به تدریج در حال تبدیل شدن به یکی از گره‌های مهم شبکه ترانزیتی میان آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا است؛ منطقه‌ای که با تکیه بر موقعیت ژئوپلیتیک خود تلاش می‌کند نقش ایران را در زنجیره تأمین اوراسیا پررنگ‌تر کند.

ماکو با وسعتی حدود ۵۰۰ هزار هکتار، در مجاورت مرز ترکیه، جمهوری آذربایجان و منطقه قفقاز قرار دارد؛ موقعیتی که این منطقه را به مسیر بالقوه انتقال کالا میان بازارهای آسیای میانه و اروپا تبدیل کرده است. حضور گمرک بازرگان، یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های زمینی ایران، مزیتی است که می‌تواند زمان و هزینه حمل‌ونقل کالا را در مسیرهای بین‌المللی کاهش دهد..

آمارهای تجاری نشان می‌دهد ظرفیت لجستیک ماکو تنها یک وعده اقتصادی نیست. در هشت ماهه سال ۱۴۰۰، ارزش صادرات کالا از مسیر این منطقه بیش از ۲ میلیارد دلار اعلام شد و حجم ترانزیت کالا نیز از ۱۳ میلیارد دلار عبور کرد؛ ارقامی که جایگاه این منطقه را در کریدورهای تجاری منطقه‌ای برجسته می‌کند. در سال‌های اخیر، روند سرمایه‌گذاری نیز شتاب گرفته است. گزارش‌ها از جذب حدود ۲۸ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مختلف طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ خبر می‌دهند؛ سرمایه‌هایی که عمدتاً در بخش‌های صنعت، معدن، گردشگری و لجستیک متمرکز شده‌اند.

تحلیلگران اقتصادی معتقدند آینده ماکو بیش از آنکه به تجارت سنتی وابسته باشد، به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، انبارداری، خدمات گمرکی و اتصال ریلی وابسته است. طرح‌های توسعه لجستیک، گسترش شهرک‌های صنعتی و تقویت ارتباطات مرزی می‌تواند این منطقه را از یک گذرگاه عبوری به یک مرکز ارزش‌آفرینی اقتصادی تبدیل کند.

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

دروازه غربی تجارت

خسروی می‌تواند مسیر دسترسی کالاهای ایرانی به استان‌های دیاله، بغداد و بخش‌های مرکزی عراق را تقویت کند. آمارهای تجاری نشان می‌دهد ظرفیت این محور تنها یک وعده توسعه‌ای نیست. پایانه پرویزخان در سال‌های گذشته یکی از مسیرهای اصلی صادرات غیرنفتی ایران به عراق بوده و در برخی دوره‌ها روزانه صدها کامیون حامل کالا از این مرز عبور کرده‌اند. همچنین پایانه خسروی با زیرساخت‌های گسترده، به دنبال تبدیل شدن به یکی از کانون‌های اصلی تجارت و حمل‌ونقل بین دو کشور است. اما آینده قصرشیرین به میزان سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها وابسته است. تکمیل شبکه ریلی کرمانشاه-خسروی و اتصال آن به بغداد می‌تواند هزینه حمل‌ونقل را کاهش داده و این منطقه را از یک گذرگاه مرزی به یک هاب لجستیک منطقه‌ای تبدیل کند.

مرز پرویزخان مسیر اصلی ارتباط با اقلیم کردستان عراق است و

۲۰۰ کلمه حرف حساب...

اقتصاد ایران روی اسکله

۶۰۰ تا ۸۰۰ میلیون نفری در منطقه را دارد؛ ظرفیتی که می‌تواند هزینه و زمان انتقال کالاهای صادراتی را کاهش دهد. توسعه زیرساخت‌های بندری نیز بخش مهمی از این تحول است. در طرح توسعه بندر شهید بهشتی، با سرمایه‌گذاری حدود ۳۴۱ میلیون دلار، ظرفیت جابه‌جایی کالا از حدود ۲.۵ میلیون تن به ۸.۵ میلیون تن در سال افزایش یافت. این افزایش ظرفیت، امکان صادرات محصولات صنعتی، معدنی، کشاورزی و فرآورده‌های دریایی را تقویت کرده است. با این حال، کارشناسان معتقدند تبدیل چابهار به یک قطب واقعی صادراتی، تنها به ساخت اسکله و مسیرهای حمل‌ونقل وابسته نیست. ایجاد زنجیره ارزش، توسعه صنایع تبدیلی، جذب سرمایه خارجی و کاهش موانع اداری، چهار عامل تعیین‌کننده برای موفقیت این منطقه هستند.

پولی‌نو: در ساحل مکران، جایی که دریای عمان به آب‌های آزاد اقیانوس هند متصل می‌شود، منطقه آزاد چابهار به یکی از مهم‌ترین ابزارهای ایران برای عبور از اقتصاد نفت‌محور تبدیل شده است. این منطقه با هدف توسعه تجارت، جذب سرمایه‌گذاری و تقویت صادرات غیرنفتی شکل گرفت و امروز در حال تبدیل شدن به یک گره راهبردی در شبکه تجارت منطقه‌ای است.

مزیت اصلی چابهار، موقعیت جغرافیایی آن است؛ بندری که خارج از تنگه هرمز قرار دارد و می‌تواند مسیر کوتاه‌تری برای دسترسی ایران به بازارهای هند، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه فراهم کند. برآوردها نشان می‌دهد این بندر ظرفیت دسترسی به بازاری حدود