

# بررسی وضعیت مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران از منظر برخی از اهداف مورد انتظار از مناطق آزاد

مهدی رضایی  
(پژوهشگر موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی)

صنعتی، معمولاً در ناحیه ۱۰ تا ۳۰۰ هکتاری محصور شده است که در آن، برای بنگاه‌ها شرایط تجارت و محیط آزاد فراهم شده است. (۶)  
اهداف اولیه از ایجاد یک منطقه آزاد بدین شرح است:  
۱- ایجاد درآمد ارزی به وسیله بهبود صادرات کالاهای غیر سنتی؛  
۲- اشتغال زایی برای کم‌نمودن بیکاری یا مشکلات ناشی از بیکاری در کشور و درآمدزایی؛

۳- جذب FDI و انتقال تکنولوژی، انتشار دانش و اثرات تظاهری (۷)  
که به مانند کاتالیزوری برای بنگاه‌های داخلی درگیر در تولید کالاهای غیر سنتی عمل می‌کند.

مناطق آزاد در چندین وجه با یکدیگر اشتراک دارند:

۱- به طور نامحدود واردات مواد خام، داده‌های واسطه‌ای و کالاهای سرمایه‌ای را به صورت معاف از حقوق گمرکی (۸)  
برای تولیدات صادراتی مهیا می‌کنند؛

۲- تشریفات زائد دولتی کمتر و انعطاف‌پذیری قوانین کار برای بنگاه‌ها در مناطق نسبت به بازار داخلی بیشتر می‌باشد؛

۳- به بنگاه‌های EPZ بخشودگی، یک دوره معافیت مالیاتی (۹) و امتیاز اعطاء می‌شود؛

۴- در آن، خدمات ارتباطی و تجهیزات بالاتر از حد متوسط مابقی

این مطلب با استناد به آمار و ارقام مربوط به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، صادرات و درآمد ارزی و میزان اشتغال زایی عملکرد مناطق آزاد ایران (کیش، قشم و چابهار) را بررسی می‌کند و سپس با مقایسه تطبیقی زیرساخت‌های موجود این مناطق با مناطق دیگر، به آسیب‌شناسی عملکرد توسعه‌ای مناطق آزاد ایران می‌پردازد.

مناطق آزاد تجاری و در شکل تعریف جدید آن، مناطق پردازش صادرات (EPZ) (۱) که نشان‌دهنده اهمیت ایجاد ارزش افزوده در کالاهای

صادرات آن‌ها توسط این مناطق می‌باشد، یک مکان جغرافیایی برون‌بوم (۲) نسبتاً کوچک در داخل یک کشور است که هدف از ایجاد آن، جذب صنایع صادرات‌گرا با ارایه شرایط مطلوب برای تجارت و سرمایه‌گذاری می‌باشد. (۳) EPZها معمولاً در نزدیک بنادر بین‌المللی یا فرودگاه‌ها بنا می‌شوند. واردات مواد خام، تولیدات واسطه‌ای، تجهیزات و ماشین‌آلات جهت تولیدات صادراتی مشمول حقوق گمرکی نمی‌باشند. (۴) در آنجا، بنگاه‌های خارجی تولیدکننده کالاهای صنعتی، از شمار زیادی از انگیزه‌های مالی بهره‌می‌برند. (۵) این ناحیه



اقتصاد میزبان ایجاد می‌گردد؛

۵- بنگاه‌های منطقه می‌توانند داخلی، بین‌المللی و یا به صورت سرمایه‌گذاری مشترک باشند؛

۶- نقش FDI در فعالیت‌های EPZها برجسته است.

از منظر تمایزات، مناطق می‌توانند به مناطق خصوصی یا عمومی طبقه‌بندی گردند (مالک بودن یا مدیریت کردن) یا اینکه کالاهای با کیفیت و سطح بالا را تولید کنند<sup>(۱۰)</sup> و یا اینکه سطح پایین<sup>(۱۱)</sup>. از دیگر تمایزات بین EPZها، دامنه کیفیت مدیریت، تسهیلات و خدمات فراهم شده برای بنگاه‌ها می‌باشد و در نتیجه نوع بنگاه‌های مستقر در آن.<sup>(۱۲)</sup>

با وجود اهداف مورد انتظار از مناطق، باید توجه نمود که یک EPZ، نخستین سیاست بهینه برای انتخاب نمی‌باشد. از اینرو EPZ یکی از ابزارهای تجاری استفاده شده به وسیله کشورها جهت بهبود توسعه و رشد صادرات می‌باشد و کاربرد محدودی دارد. دیگر ابزارهای سیاستی، ممکن است کاربردهای بیشتری برای یک کشور نسبت به یک EPZ داشته باشند.<sup>(۱۳)</sup> با این حال، اگر مناطق به درستی برپا و مدیریت گردند و به عنوان بخشی از اصلاحات ملی و برنامه‌آزادسازی به کار برده شوند، می‌توانند نقش بلندمدت پویایی را در فرایند توسعه کشور میزبان بازی کنند.<sup>(۱۴)</sup>

برپایی EPZ در کشوری که اصلاحات تجاری و کلان اقتصادی را انجام داده است، به سه دلیل توصیه نمی‌گردد:

۱- جریان پایین FDI ممکن است به خاطر چارچوب‌های نادرست قوانین و مقررات یا ضد انگیزه‌های اقتصادی در دیگر جاهای اقتصاد باشد (مثلاً حقوق مالکیت خصوصی).

۲- EPZها ابزار انحرافی تجارت و دخالت دادن یکی از عناصر مصلحتی در محیط سیاسی می‌باشند.

۳- حتی اگر سیاست‌های بهبود صادرات با رهنمودهای سازمان‌های مشورت‌دهنده نظیر WTO سازگار باشد و آن رهنمودها را مناسب بدانیم، EPZها بهترین ابزار برای نیل به چنین هدفی نمی‌باشد.<sup>(۱۵)</sup>

مسیر اولیه برای بیان چرخه EPZها بدینگونه است: در نظر گرفتن EPZ برای تطبیع سرمایه‌گذاران خارجی و ایجاد سهولت برای رقابت بین‌المللی، انتقال صنایع به بازارهای جهانی و در نهایت جزء زائد شدن به خاطر خلق ساختار صنعتی آزادانه، به عبارتی، مناطق پردازش صادرات جهت گسترش ائتلاف نوکلاسیکی با سرمایه‌گذاران خارجی، صادرکنندگان محلی و شرکت‌هایی که داده‌های خود را عرضه می‌کنند، در نظر گرفته شده‌اند و در نتیجه نقش EPZها به همان اندازه که اقتصادی است سیاسی نیز می‌باشد.<sup>(۱۶)</sup> انتخاب مناطق پردازش صادرات، هدف نیست؛ بلکه ابزار است؛ ابزاری نسبتاً ساده و مهم برای سهولت انتقال از یک اقتصاد مبتنی بر جایگزینی واردات به اقتصاد بیشتر صادرات‌گرا؛<sup>(۱۷)</sup> در واقع تکامل EPZ بازگو کننده سیاست‌های توسعه‌ای و سیاست‌های صنعتی شدن بسان مفهوم فردریک لیستی از موانع تعرفه‌ای برای حمایت از صنایع نوزاد می‌باشد؛<sup>(۱۸)</sup> زیرا همانگونه که در قرن نوزدهم، فردریک لیست موانع تعرفه‌ای را ابزاری برای حمایت صنایع نوزاد داخلی می‌دید تا از این طریق، تدریجاً صنایع داخلی قابل رقابت با سایر رقبای جهانی گردند، EPZها نیز با توجه به اینکه بخشی از کل محدوده یک کشور

جدول (۱) - مقدار FDI جذب شده به هر یک از مناطق (میلیون دلار)

سال	کیش	قشم	چابهار
۱۳۷۲	۰	۰	۰
۱۳۷۳	۰	۰/۳۳	۰
۱۳۷۴	۰	۲/۶	۰
۱۳۷۵	۲۹/۳	۴۳/۷۵	۰
۱۳۷۶	۱۳۰	۶۱/۷	۰
۱۳۷۷	۱۱۸	۱۰۰	۰
۱۳۷۸	۱۲۰	۱۴۲	۱
۱۳۷۹	۱۱۵	۱۲۵	۱
۱۳۸۰	۲۱۸	۱۶۰	۰/۳
۱۳۸۱	۳۱۵	۱۴۳	۱/۲
۱۳۸۲	۳۰۲	۲۱۷	۱/۲
۱۳۸۳	۳۰۰	۱۰۰	۵۳/۵
جمع	۱۶۴۷	۱۰۹۵	۵۸/۲

ماخذ: منبع ۱، ص ۴ و منبع ۲، ص ۱۱.

می‌باشند، به وسیله جذب سرمایه خارجی و به تبع آن، دانش فنی و انتقال آن به کشور میزبان، کشور میزبان دارای سیاست‌های جانشینی واردات را تدریجاً به سمت سیاست توسعه صادرات سوق می‌دهند و برای رقابت در سطح جهانی آماده می‌نمایند.

همان‌طور که گفته شد، نقش FDI در اهداف مورد انتظار از مناطق برجسته است؛ به طوری که بدون آن تقریباً موفقیتی در این زمینه حاصل نمی‌گردد. در جدول (۱) مقادیر جذب FDI به هر یک از مناطق آورده شده است:

کل FDI جذب شده به مناطق، دو میلیارد و هشتصد میلیون دلار می‌باشد؛ به طوری که ملاحظه می‌گردد، سهم مناطق کیش، قشم و چابهار از کل مجموع FDI جذب شده، به ترتیب ۵۹ درصد، ۳۹ درصد و ۲ درصد می‌باشد. جدول (۱)، نشان می‌دهد که جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به مناطق، دارای روندی صعودی می‌باشد و با گذشت زمان، جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی افزایش یافته است.

### اشتغال‌زایی

تقریباً در تمام قوانین مربوط به ایجاد مناطق آزاد، ایجاد اشتغال وجود دارد. هدف اشتغال‌زایی در مناطق پردازش صادرات، بر دو فرض استوار است: اول اینکه کشور دارای نرخ بیکاری بالا باشد؛ لذا این دلیلی است که چرا کارهایی انجام می‌گیرد تا نیروی کار اضافی جذب گردد. دلیل بعدی این است که جامعه‌ای با تنگنای بازار نیروی کار و افزایش هزینه نیروی کارگر مواجه باشد؛ البته افزایش هزینه نیروی کار، به درآمد بالاتر نیروی کار و در نتیجه بهبود استاندارد زندگی کارگر منجر می‌شود.<sup>(۱۹)</sup> هزینه‌های پایین

جدول (۲) - اشتغال ایجاد شده در مناطق آزاد ایران به صورت تراکمی در طی دوره ۸۳-۱۳۷۲ (هزار نفر)

سال	کیش	قشم	چابهار	جمع
۱۳۷۲	۱/۲	۱	۰	۲/۲
۱۳۷۳	۳	۵/۴	۰	۸/۹
۱۳۷۴	۵	۷/۷	۱/۷	۱۴/۳
۱۳۷۵	۷/۴	۱۴/۲	۳	۲۴/۶
۱۳۷۶	۷/۶	۱۸/۸	۴/۵	۳۰/۹
۱۳۷۷	۸/۷	۲۱	۵/۵	۳۵/۲
۱۳۷۸	۹/۱	۲۲	۷	۳۸/۱
۱۳۷۹	۹/۴	۲۴	۸	۴۱/۴
۱۳۸۰	۱۰/۵	۲۶/۵	۸/۵	۴۵/۵

مآخذ: منبع ۱ ص. ۳۹

جدول (۳) - نسبت اشتغالزایی تراکمی به FDI انباشت شده

برای سه منطقه آزاد ایران برای دوره ۸۰-۱۳۷۲

سال	کیش	قشم	چابهار
۱۳۷۲	.....	.....	.....
۱۳۷۳	.....	۱۶/۳۶۳۶۶	.....
۱۳۷۴	.....	۲/۶۲۷۹۸۶	.....
۱۳۷۵	۰/۲۵۲۵۶	۰/۳۰۴۱۹۹	.....
۱۳۷۶	۰/۰۳۷۰۹	۰/۱۷۳۴۶۴	.....
۱۳۷۷	۰/۰۳۱۳۷۴	۰/۱۰۰۷۷۷	.....
۱۳۷۸	۰/۰۲۲۹۰۵	۰/۰۶۲۷۸۹	۷
۱۳۷۹	۰/۰۱۸۳۴۹	۰/۰۵۰۴۸۶	۴
۱۳۸۰	۰/۰۱۳۳۷۸	۰/۰۴۱۷۰۷	۳/۶۹۵۶۵۲

مآخذ: منبع ۱ ص. ۳۹

برخی از کشورها معافیت‌های وسیعی را اعطاء نموده‌اند، در برخی از کشورها وضع بدین گونه نیست و حتی شرایط کار در مناطق آزاد بهتر از غیر مناطق می‌باشد. (۲۱) در جنول (۲)، اشتغال زایی مناطق آزاد سه گانه ایران را به صورت تراکمی ملاحظه می‌کنید.

تعداد کل مشاغل ایجاد شده از بنو تاسیس مناطق آزاد تاکنون، حدود ۴۵۵۰۰ نفر می‌باشد. از کل اشتغال ایجاد شده، قشم ۵۱ درصد، کیش ۳۲ درصد و چابهار ۱۷ درصد را به خود اختصاص داده است. اشتغال زایی بیشتر، در گرو جذب سرمایه‌گذاری بیشتر اعم از داخلی و خارجی است. در جنول (۳)، نسبت اشتغال زایی تراکمی به FDI انباشت شده برای سه منطقه آزاد ایران آورده است.

همان‌طور که ملاحظه می‌گردد، با افزایش مداوم جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، این نسبت کاهش می‌یابد؛ ولی به هر حال، افزایش سطح اشتغال زایی، با افزایش جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی انجام می‌پذیرد. ابتدا که انباشت FDI پایین می‌باشد، نسبت  $\frac{1}{K}$  (نسبت اشتغال تراکمی به انباشت FDI جذب شده) بالاست؛ اما با جذب FDI در طول زمان،  $K^1$  افزایش یافته، ولی لزوماً  $\frac{1}{K}$  افزایش نمی‌یابد. در ابتدا، برای شروع طرح‌های حامل FDI، مقدار حداقلی از  $K^1$  و  $L$  نیاز است و بالاتر از یک می‌باشد و مادامی که  $K^1$  از نظر سطح بزرگتر نگردد، این نسبت بزرگتر از یک می‌باشد. به هر حال، واضح است که آنچه از منظر اشتغال زایی مهم می‌باشد، مقدار بیکاران جذب شده است که با افزایش این امر صورت می‌پذیرد؛ گرچه با گذشت زمان و تغییر صنایع از کاربر به صنایع سرمایه‌بر، مابه‌ازای FDI جذب شده، کارگران کمتری جذب می‌گردند. نرخ سرمایه‌گذاری انجام شده بر روی صنایع کاربر به مجموع سرمایه‌گذاری‌ها در مناطق پردازش صادرات، ۶۸ درصد - ۶۶ درصد ماسان (کره) در سال ۱۹۹۰، کاهوسینگ (۲۲) (تایوان) در سال ۱۹۹۰ و کارنیک (تایلند) در سال ۱۹۹۱ (۵۶ درصد در شنزن (چین) در سال ۱۹۸۹) بوده است. (۳۳) گرچه صنایع اصلی در مناطق پردازش صادرات صنایع کاربر می‌باشند اما تغییراتی در ترکیب صنایع و سرمایه‌گذاری در مناطق پردازش صادرات رخ داده است و نرخ اشتغال زایی صنایع کاربر در بعضی از کشورها کاهش یافته است: از ۷۰ درصد به ۶۵ درصد در کره، از ۶۷ درصد به ۴۷ درصد در چین، از ۸۹ درصد به ۷۶ درصد در مالزی و ۹۲ درصد به ۶۲ درصد در سری لانکا. (۳۴) همچنین در مطالعاتی، برای سنجش سطح کاربر بودن صنایع، از نسبت کارکنان به سرمایه ۱۰۰۰ \$ استفاده گردید و نشان داده شد که این نسبت از ۲۶ درصد در سال ۱۹۷۳ به ۱۸ درصد در ۱۹۹۸ در ماسان (کره) و از ۶۴ درصد در سال ۱۹۶۹ به ۱۳ درصد در سال ۱۹۹۰ در کوهاسیونگ (چین) کاهش یافته است. (۳۵)

### درآمد ارزی

درآمد ارزی یکی از منافع اصلی در نظر گرفته شده از یک منطقه پردازش صادرات می‌باشد. چنین ملاکی، یک شاخص غیر کامل برای موفقیت یا شکست یک منطقه و یا فعالیت یک بنگاه در درون آن است؛ با این حال، اعتقاد بر آن است که EPZ درآمد ارزی را فراهم می‌کنند که در نتیجه به کشورهای با درآمد پائین اجازه می‌دهد تا کمبود ارز برای احتیاجات

کار و انعطاف‌پذیری کارگران یکی از دلایل کلیدی برای بنگاه‌های خارجی جهت سرمایه‌گذاری در EPZ ها می‌باشد. علاوه بر انگیزه‌های مالی، از قبیل تخفیفات موقت مالیاتی و واردات معاف از تعرفه برای مواد خام، دولت‌ها جهت جذب سرمایه‌گذاران خارجی به این مناطق، به آنان چارچوب‌های ضعیفی از حقوق اجتماعی و اشتغال را پیشنهاد می‌کنند. در بعضی از کشورها این چارچوب‌ها بازتابی ساده از وضعیت قانونی مابقی اقتصاد می‌باشد؛ به عبارتی استانداردهای کار پایینتر و قوانین مربوط به اشتغال ضعیف‌تر است. به طور کلی در مورد کار، دولت میزبان این اقدامات را انجام می‌دهد:

- معافیت از قوانین کار: بعضی از دولت‌ها در جهت جذب سرمایه‌گذاران، EPZ ها را از کاربرد مفاد قوانین ملی استثناء کرده‌اند.
- قوانین ملی اجرا نمی‌گردند: دولت‌ها خیلی اوقات، قوانین ملی را در مناطق اجرا نمی‌کنند. بازرسی کار اغلب کم بوده یا سیستم قضایی در این باره اندیشه‌ای نکرده است. (۳۰)
- با این وجود، سیاست کشورها در این خصوص متفاوت است؛ با اینکه

جدول (۴) - مقدار صادرات مناطق تجاری - صنعتی ایران (هزار دلار)

سال	کیش	قشم	چابهار
۱۳۷۲	۰	۰	۰
۱۳۷۳	۰	۱۰۰۰	۰
۱۳۷۴	۰	۲۵۰۰	۰
۱۳۷۵	۲۰۱	۵۰۰۰	۶۲/۹
۱۳۷۶	۳۶۱/۴	۹۰۰۰	۱۷۷/۲
۱۳۷۷	۱۴۱/۶	۸۳۰۰	۴۰۴/۴
۱۳۷۸	۷۱۰	۱۲۴۰۰	۶۳۰/۴
۱۳۷۹	۷۲۰	۱۴۵۰۰	۲۶۴/۲۵
۱۳۸۰	۴۰۵۷	۹۵۰۷	۶۵
۱۳۸۱	۲۹۵۲	۱۱۴۴۶	۲۵۶
۱۳۸۲	۴۰۴۳	۱۱۳۸۶/۲	۲۳۸
۱۳۸۳	۶۲۸۰	۴۰۵۲۰	۲۲۷
جمع	۱۹۴۶۶	۱۱۵۳۱۱/۶	۳۳۲۵/۱۵

ماخذ: منبع اص. ۴۳ و منبع ۲، ص. ۵۴

سایه‌ای صحیح ارز را سرکوب نمی‌کنند، پایبند باشد. (۲۶)

۲- رشد دایمی صادرات ناخالص، تحت لوای حمایت از EPZها حاصل می‌شود. در بعضی از کشورها، افزایش صادرات ناخالص و درآمدهای ارزی حاصل از EPZ شگفت‌انگیز است؛ اما صادرات خالص امید بخش نمی‌باشد. رشد صادرات خالص برای کشورهای آسیایی برپاکننده EPZ نه ثابت است و نه پراپیته. (۲۷) تفاوت بین عملکرد صادرات خالص با ناخالص، به این حقیقت منجر می‌گردد که بنگاه‌های مناطق، سهم بزرگی از داده‌های واسطه‌ای و خام خود را وارد می‌کنند؛ اما به پیوند پسین ضعیف و یا غیر موجود با بازار محلی منجر می‌شود؛ یعنی تأمین این داده‌ها از بیرون کشور میزبان بوده است. (۲۸) از آنجا که خلق و توسعه پیوندهای پسین با صنایع داخلی یک هدف بلندمدت مهم برای بسیاری از کشورهاست که در آن EPZها فعالیت دارند، نرخ پایین صادرات یک برآیند منفی نمی‌باشد. اهدافی که به وسیله سیاستگذاران برای مناطق وضع می‌گردد، ممکن است اهمیت نرخ صادرات خالص را تعیین کند؛ مثلاً حجم تجارت و سطح فعالیت بنگاه‌ها ممکن است جهت فراهم نمودن دیگر منافع، از قبیل اشتغال بالا و اثرات سرریز تکنولوژی، مخصوصاً جبران پیوندهای پسین ضعیف، دلایلی به اندازه کافی موجه باشند. (۲۹) حتی اگر عامل بالقوه درآمد ارزی مناطق اغراق‌آمیز نباشد، می‌توان از طریق یک رهیافت کمتر انزو و طلبانه نسبت به یک اقتصاد برون‌بوم، به آن دست یافت. با به کار بردن مجموعه‌ای از ابزارهای مشخص، معتبر و هماهنگ سیاست‌های پولی، تجاری و ارزی این نتیجه را می‌توان به بار آورد؛ به شرطی که اصلاحات خوش‌یمن و محیط رشد برای همه اقتصاد فراهم گردد. (۳۰) در جدول (۴)، صادرات مناطق ایران برای دوره ۸۰-۱۳۷۲ آورده شده است:

همان‌طور که از جدول پیداست، از نظر حجم صادرات، قشم در مرتبه اول، کیش و چابهار و در رتبه‌های بعدی قرار دارند. ۸۵ درصد از صادرات توسط قشم و ۱۳ درصد و ۲ درصد توسط کیش و چابهار انجام می‌گیرد.

وارداتی اقتصاد را تقلیل دهد و برای دولت وجوه توسعه‌ای را فراهم کند؛ ولی باید توجه نمود که منافع ناشی از درآمد ارزی اغراق‌آمیز می‌باشد:

۱- در حالت بنگاه‌ها با مالکیت خارجی در EPZ، منافع ارزی تحت شرایط خاصی به کشور تعلق می‌گیرد. این درآمد فقط هنگامی تعلق می‌گیرد که بنگاه‌های خارجی مستقر در مناطق، درآمد خود را با نرخ ارز رسمی و به واسطه بانک مرکزی به پول داخلی جهت پرداخت دستمزد و دیگر مخارج متحمل شده در کشور میزبان تبدیل کنند. برای این کار، کشور باید به سیستم نرخ ارز شناور که در این حالت، نرخ‌های دولتی معمولاً قیمت

جدول (۵) - درآمد ارزی مناطق آزاد ایران بر حسب صنایع و برای دوره ۷۹-۱۳۷۲ (هزار دلار)

منطقه	بخش	۱۳۷۲	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹
کیش	صادرات	۰	۰	۰	۲۰۱	۳۶۱/۴	۱۴۱/۶	۷۱۰	۷۲۰
	گردشگری خارجی	۸۹۵/۵	۲۵۱	۷۳۲/۵	۲۴۴۸	۶۶۵۲	۱۵۱۴۴	۲۰۳۸۵/۵	۲۵۱۴۷
	جمع	۸۹۵/۵	۲۵۱	۷۳۲/۵	۲۶۴۹	۷۰۱۳/۴	۱۵۲۸۶	۲۱۰۹۵/۵	۲۵۸۶۷
قشم	صادرات	۰	۱۰۰۰	۲۵۰۰	۵۰۰۰	۹۰۰۰	۸۳۰۰	۱۲۴۰۰	۱۴۵۰۰
	سوخت رسانی	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۵۸۰۰۰
	گردشگری خارجی	۶۱۵	۱۶	۴۰	۹۲	۱۱۴	۵۲۶۵	۱۳۳۸	۱۹۴۰۴
جمع	۶۱۵	۱۰۱۶	۲۵۴۰	۵۰۹۲	۹۱۱۴	۱۳۶۶۵	۱۳۷۳۸	۹۱۹۰۴	
چابهار	صادرات	۰	۰	۰	۶۲/۹	۱۷۷/۲	۴۰۴/۴	۶۳۰/۴	۲۶۴/۲۵
	ترانزیت	۰	۰	۰	۳۷۲/۳	۱۴۴	۴۶۲	۲۵۳۱	۳۷۷۲
	گردشگری خارجی	۰	۰	۰	۱۶۰	۱۹۰	۲۲۵	۲۴۰	۱۷۰
	جمع	۰	۰	۰	۴۹۵/۲	۵۱۱/۳	۱۰۹۱	۳۴۰۱/۴	۴۲۰۶/۲۵

ماخذ: منبع شماره ۱، ص. ۵۰

کیش و قشم که بنادر ماهیگیری هستند، وضعیت بهتری دارد.

## سیاست‌ها برای موفقیت EPZ الف- قبل از برپایی EPZ

- باز یا بسته بودن محیط: جاذبه اصلی مکان بسته یا محصور (۳۱) تولید، این است که فراهم نمودن تسهیلات، زیربنایها و خدمات بوروکراسی آسان‌تر است. اگر EPZها در پیرامون کشور فعالیت کنند، فراهم نمودن تسهیلات، زیربنایها حمل و نقل و ارتباطات برای دولت کشور در حال توسعه با درآمد پایین، هزینه بیشتری دربردارد؛ همین‌طور هزینه‌های اجرایی خدمات گمرکی چندمکانی و نظارت بر واردات و صادرات بنگاه‌ها در این حالت نیز بیشتر می‌باشد. در حالت بسته، دولت‌ها بهتر می‌توانند تأثیر مناطق را کنترل نمایند؛ به عبارتی قادرند درجه تراوندگی مجاز بین EPZها و کشور میزبان را تعیین نمایند؛ مثلاً برخی از مناطق ویژه چین، به مانند آزمایشگاهی، در جهت آزمون عقاید سرمایه‌داری طراحی شدند و ارتباط کاری و پویایی‌های آن، قبل از انتشار به مابقی اقتصاد، ارزیابی گشتند.

با این حال، مناطق محصور، یک ایراد اساسی دارند: تأثیر آن به منطقه‌ای که بلافاصله با آن ارتباط دارد، یعنی جایی که در آن مستقر است، محدود می‌گردد. این محدودیت مکانی، فرصت‌ها را برای سرریز دانش و فن‌آوری کاهش می‌دهد و سهم آن را در رشد اقتصادی کم می‌کند. کشورهایی که موفق بوده‌اند، نظیر موریس و جامائیکا، اهمیت گوناگونی جغرافیایی EPZها را برجسته می‌کنند.

- مکان و زیر بنا: در ابتدا فرض بر این بود که EPZها محورهایی برای توسعه صنعتی غیر متمرکز و غیر شهری می‌باشند. مسئولان کشورها

با آنکه کیش در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از قشم بهتر عمل نموده است، ولی صادرات کیش به مراتب از قشم کمتر است. علت آن می‌تواند این باشد که تولید بنگاه‌ها در کیش، بیشتر روانه کشور میزبان (ایران) می‌گردد و یا اینکه جذب FDI در واحدهای تولیدی کالاها می‌تواند صادراتی نبوده است. جدول (۵)، درآمدهای ارزی مناطق سه منطقه را ارائه کرده است و نشان می‌دهد که درآمدهای ارزی مناطق آزاد ایران بیشتر از طریق کدام صنایع صورت پذیرفته است:

جدول (۵) نشان می‌دهد که بیشترین درآمد ارزی منطقه آزاد کیش، به خاطر گردشگری خارجی بوده است؛ به طوری که ۹۷ درصد از درآمدهای ارزی به دست آمده در طی ۷۹-۱۳۷۲ از طریق گردشگری و تنها ۳ درصد از درآمدهای ارزی از طریق صادرات کالاها بوده است؛ اما در قشم، از کل درآمدهای ارزی ایجاد شده توسط این منطقه، ۳۸ درصد مربوط به صادرات، ۴۲ درصد مربوط به سوخت‌رسانی و ۱۹ درصد مربوط به گردشگری خارجی بوده است. به استثنای درآمدهای ارزی ناشی شده از سوخت‌رسانی، پس از سال ۱۳۷۸، منشاء اصلی درآمد ارزی منطقه آزاد قشم، از طریق صادرات کالاها بوده است.

در منطقه آزاد چابهار، سهم صادرات کالاها، حمل و نقل و گردشگری از کل درآمدهای ارزی ایجاد شده توسط این منطقه، به ترتیب ۱۵ درصد، ۷۵ درصد و ۱۰ درصد می‌باشد. سهم زیاد ترانزیت در این منطقه، نشان‌دهنده اهمیت بندر چابهار است؛ در واقع، با آنکه بنادر منطقه آزاد ایران، نسبت به سایر بنادر مناطق آزاد موفق جهان، نظیر جبل علی امارات و شانگهای و شنزن چین، از اندازه و کیفیت خدماتی بسیار پایینی برخوردار می‌باشند، با این حال، بندر چابهار نسبت به بنادر واقع در

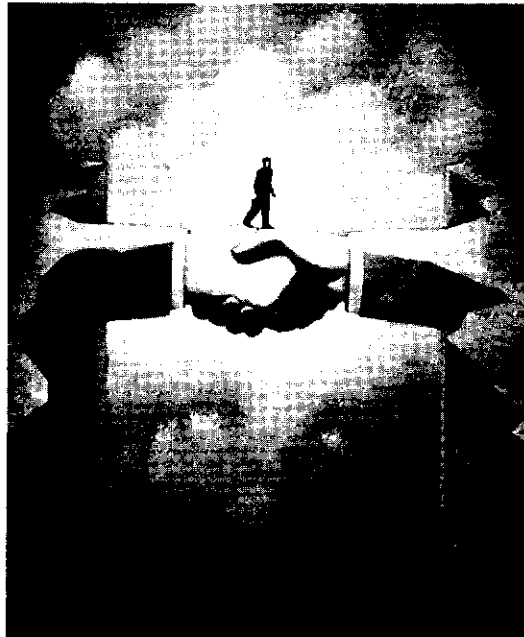
جدول (۶)- حجم و ارزش کالاهای همراه مسافر از مناطق آزاد ایران در طی دوره ۸۳-۱۳۸۰\*

منطقه	صنعت	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	جمع هر منطقه
کیش	ارزش وزنی	۱۳۱۷۶	۱۲۶۶۴	۶۸۲۸	۲۶۶۵	۲۶۲۳۳
	ارزش ریالی	۳۱۶/۲	۳۰۴	۱۶۲/۹	۸۸	۸۷۲/۱
	ارزش دلاری	۴۲۱۶۲	۴۰۵۲۶	۲۱۸۵۰	۱۱۷۲۹	۱۱۶۲۶۷
قشم	ارزش وزنی	۱۴۲۳۳	۱۲۰۶۷	۷۷۳۴	۸۲۲۱	۴۲۲۵۵
	ارزش ریالی	۴۵۵/۵	۲۸۶/۲	۲۴۷/۵	۲۶۲/۱	۱۳۵۲/۳
	ارزش دلاری	۵۶۸۵۱	۴۸۲۷۲	۲۹۱۴۳	۳۲۸۸۵	۱۶۷۱۵۱
چابهار	ارزش وزنی	۱۹۶۷۳	۲۳۱۵۳	۱۲۴۲۷	۱۷۹۱۰	۷۳۱۶۳
	ارزش ریالی	۵۹۰/۲	۶۹۴/۶	۳۷۲/۸	۴/۲	۱۶۶۱/۸
	ارزش دلاری	۷۸۶۹۵	۹۲۶۱۶	۴۹۷۱۰	۷۱۶۴۲	۲۹۲۶۶۳
جمع سه منطقه	ارزش وزنی	۴۷۰۸۲	۴۷۸۸۴	۲۶۹۸۹	۲۹۷۹۶	۱۵۱۷۵۱
	ارزش ریالی	۱۳۶۱/۹	۱۳۸۴/۸	۷۸۴/۲	۲۵۵/۳	۳۸۸۶/۲
	ارزش دلاری	۱۷۷۷۰۸	۱۸۱۴۱۴	۱۰۰۷۰۳	۱۱۶۲۵۶	۵۷۶۰۸۱

\*- تن، میلیارد ریال و هزار دلار

ماخذ: منبع ۲ ص ۵۷

از قرار دادن EPZ ها به دور از مراکز جمعیتی در جهت تشویق اشتغال زایی و توسعه اقتصادی در مکانهای روستایی و کاهش مهاجرت روستائیان به شهرها طرفداری می‌کردند. به زودی مشخص شد که EPZ ها در چنین محل‌هایی رشد نمی‌کنند؛ مگر آنکه به راحتی به بندر دریایی، فرودگاه، منابع آب و انرژی مناسب بالاتر از حد متوسط (نسبت به استاندارد کشور)، تسهیلات ارتباطی و کارگران ماهر قابل دسترس، دست بیابند؛ مثلاً منطقه باتان<sup>(۳۲)</sup> فیلیپین در ۱۶۰ کیلومتری مانیل<sup>(۳۳)</sup> برپا شد که علت اصلی ضعف آن منطقه آزاد می‌باشد. با وجودی که دولت فیلیپین



حدود ۲۰۰ میلیون دلار در سال ۱۹۷۳ جهت احداث منطقه پرداخت، به سبب جدا بودن از مراکز صنعتی کشور، این منطقه در دستیابی به اهداف خود شکست خورد.

هدف از ایجاد مناطق آزاد در ایران نیز به مانند سایر مناطق جهان، انتقال تکنولوژی، اشتغال زایی، کسب درآمد ارزی و نیز ایجاد محور برای ترانزیت کالا بوده است؛ اما از آنجا که هدف دیگر ایجاد این مناطق در ایران، توسعه منطقه‌ای بوده است، بلافاصله مساله مکان‌یابی این مناطق خودنمایی می‌کند. از آنجا که مناطق آزاد ایران در اطراف کشور می‌باشند، سرریز دانش و فناوری بیشتری نسبت به حالت محصور بودن این مناطق حاصل می‌گردد؛ اما از طرفی، وجود مناطق آزاد در پیرامون، فراهم نمودن تسهیلات، زیر بناهای حمل و نقل و ارتباطات را می‌طلبد؛ به هر حال، منطقه برای آنکه جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی نمایند، باید از تسهیلات زیر بنایی بهره‌مند باشند؛ مگر آنکه هدف از ایجاد مناطق آزاد چیز دیگری باشد و ارتباطی به اهداف مورد انتظار از EPZ ها یا محورهای توزیع کالا نباشد. هدفی که از ایجاد مناطق آزاد در ایران مورد نظر بود، مانند مناطق آزاد تجاری دیگر نقاط جهان نبود. در ایران عکس دیگر مناطق آزاد جهان، دولت به خاطر کمبود منابع، علاقه‌مند بود که مقداری از منابع، در همان مناطق تجهیز گردد و برای سه منطقه سرمایه‌گذاری شود و به همین دلیل، تجارت کالا به صورت همراه مسافر، به عنوان ابزاری برای جمع‌آوری درآمد مورد توجه قرار گرفت؛ زیرا که این منبعی بود که منطقه می‌توانست از آن طریق، درآمد کسب کند تا از آن برای سرمایه‌گذاری استفاده شود. از سویی دیگر، به دلیل انعکاس شرایط داخلی، هیچگاه فعالیت اقتصادی ورود و خروج سرمایه و کالا در مناطق آزاد به طور جدی مطرح نبود؛ بلکه همواره توسعه مناطقی همانند قشم و کیش مورد توجه بوده است؛ بدین صورت که عده‌ای از دبی یا دیگر کشورهای همسایه کالا وارد کنند و عده‌ای دیگر از سرزمین اصلی یا مادری به آنجا بروند و اجناس را وارد سرزمین مادری کنند که در نتیجه با سفر این عده به مناطق آزاد، منابعی فراهم شود تا بندر، راه و تأسیسات زیر بنایی ایجاد و مردم محل نیز از این طریق تا حدودی وضعیتشان

بهبتر شود. (۳۴)

این سیاست توسعه منطقه‌ای، موجب مکان‌یابی غیر صحیح مناطق گشت. عده‌ای اعتقاد دارند که مناطق ایران به درستی مکان‌یابی نگشته‌اند و تمام ضوابط لازم را برای این کار در نظر نگرفته‌اند. این ضوابط خود به دو دسته ضوابط اصلی مکان‌یابی، شامل دوری از نواحی بحرانی و بحران‌زای خارجی؛ دسترسی به راههای آبی بین‌المللی؛ دسترسی به مسیرهای عمده ارتباطی منطقه داخلی و بین‌المللی؛ اهمیت بازارهای بین‌المللی، اهمیت بازارهای منطقه‌ای؛ دسترسی مطمئن به صنایع همگانی و خدماتی؛ دسترسی به نیروی

کار و دسترسی به نوار مرزی کشور؛ و همچنین ضوابط ثانویه مکان‌یابی شامل دسترسی به انرژی ارزان؛ دسترسی به منابع معدنی؛ اهمیت داد و ستد بین‌المللی و یا بازارهای خاص؛ سهولت کنترل فیزیکی و امنیتی منطقه آزاد؛ برخورداری از شرایط آب و هوایی مناسب؛ دسترسی به پسرکرانه‌های قابل توسعه و دوری از پایگاههای نظامی عمده می‌باشند؛ در طرحی که برای مکان‌یابی صورت گرفت، هیچ کدام از مناطق آزاد کنونی در اولویت‌های انتخابی آن طرح نبودند. مناطق کیش، قشم و چابهار در ابتدا مناطق دور افتاده و فاقد امکانات اولیه و ضروری بودند.<sup>(۳۵)</sup> بر اساس تصمیم دولت که مناطق آزاد خود باید هزینه‌های زیر ساختی را خود ایجاد کنند، باعث گردید که به درجه واردات به کشور تبدیل گردند. جدول (۶) کالای همراه مسافر سه منطقه را برای دوره ۸۳-۱۳۸۰ نشان می‌دهد:

گرچه از سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۳ میزان کالای همراه مسافر به لحاظ ارزش وزنی و چه به لحاظ ریالی و ارزش دلاری، به استثنای کیش، در دو منطقه دیگر در انتهای دوره نسبت به ابتدای دوره کاهش یافته است، اما مقایسه جدول فوق با جدول (۵)، نشان می‌دهد که مجموع درآمدهای دلاری ناشی از صادرات، از مجموع ارزش دلاری کالای همراه مسافر در طی دوره ۸۳-۱۳۸۰، مخصوصاً برای منطقه آزاد چابهار، کمتر می‌باشد. نسبت مجموع درآمدهای دلاری ناشی از صادرات به مجموع ارزش دلاری کالای همراه مسافر برای مناطق کیش، قشم و چابهار، به ترتیب ۰/۱۵، ۰/۴۴ و ۰/۰۲ است که نشان می‌دهد با اتخاذ سیاست‌های ناهمخوان با اهداف اصلی EPZ ها و در نتیجه عدم موفقیت در جذب FDI، این مناطق در عوض اینکه سکوی صادراتی گردند، به سکویی برای واردات تبدیل شده‌اند. وضعیت زیر ساخت‌ها<sup>(۳۶)</sup> هم‌اکنون پس از گذشت بیش از یک دهه از ایجاد مناطق آزاد در ایران، به صورت زیر است:

#### - فرودگاه

فرودگاه کیش، یک فرودگاه بین‌المللی است و ظرفیت پذیرش مسافر و حمل کالای آن، در حد متعارف می‌باشد. این فرودگاه دارای ۶۰۰ هکتار

جدول (۷) - رتبه‌بندی بنادر جهان بر حسب تن و TEU در سال ۲۰۰۲

TEU			حجم کل بار حمل شده بر حسب تن*					
TEUs	کشور	بندر	رتبه	تناژ	شاخص	کشور	بندر	رتبه
۱۹,۱۴۴	چین	Hong Kong	۱	۳۳۵,۱۵۶	MT	سنگاپور	Singapore	۱
۱۶,۹۴۱	سنگاپور	Singapore	۲	۳۲۱,۸۵۱	MT	هلند	Rotterdam	۲
۹,۴۳۶	کره جنوبی	Busan	۳	۲۲۸,۶۰۶	MT	چین	Shanghai	۳
۸,۶۲۰	چین	Shanghai	۴	۱۹۶,۴۴۵	MT	ایالات متحده	South Louisiana (LA)	۴
۸,۴۹۲	تایوان	Kaohsiung	۵	۱۹۲,۵۱۰	MT	چین	Hong Kong	۵
۷,۶۱۴	چین	Shenzhen	۶	۱۶۱,۱۹۰	MT	ایالات متحده	Houston (TX)	۶
۶,۵۱۵	هلند	Rotterdam	۷	۱۵۸,۹۲۹	FT	ژاپن	Chiba	۷
۶,۱۰۶	ایالات متحده	Los Angeles	۸	۱۵۸,۰۲۰	FT	ژاپن	Nagoya	۸
۵,۳۷۴	آلمان	Hamburg	۹	۱۵۳,۴۳۷	RT	کره جنوبی	Kwangyang	۹
۴,۷۷۷	بلژیک	Antwerp	۱۰	۱۵۰,۰۰۰	MT	چین	Ningbo	۱۰
۴,۵۳۲	مالزی	Port Kelang	۱۱	۱۴۸,۴۱۲	RT	کره جنوبی	Ulsan	۱۱
۴,۵۳۲	ایالات متحده	Long Beach	۱۲	۱۴۶,۱۸۱	RT	کره جنوبی	Inchon	۱۲
۴,۱۹۴	امارات متحده عربی	Dubai	۱۳	۱۳۳,۷۷۲	RT	کره جنوبی	Busan	۱۳
۴,۱۸۱	چین	Yantian	۱۴	۱۳۰,۳۹۵	MT	چین	Guangzhou	۱۴
۳,۷۲۹	ایالات متحده	New York/New Jersey	۱۵	۱۳۱,۶۲۹	MT	بلژیک	Antwerp	۱۵
۳,۴۱۰	چین	Qingdao	۱۶	۱۲۹,۴۱۴	MT	تایوان	Kaohsiung	۱۶
۳,۰۲۲	آلمان	Bremen/Bremerhafen	۱۷	۱۲۹,۰۰۰	MT	چین	Tianjin	۱۷
۲,۹۵۴	ایتالیا	Gioia Tauro	۱۸	۱۲۲,۱۰۳	MT	ایالات متحده	New York/New Jersey	۱۸
۲,۷۵۰	انگلستان	Felixstowe	۱۹	۱۲۱,۱۵۲	MT	چین	Qinhuangdao	۱۹
۲,۷۱۲	ژاپن	Tokyo	۲۰	۱۲۰,۰۰۰	MT	چین	Qingdao	۲۰
۲,۶۸۰	اندونزی	Tanjung Priok	۲۱	۱۱۸,۰۷۲	FT	ژاپن	Yokohama	۲۱
۲,۶۶۰	اندونزی	Tanjung Pelepas	۲۲	۱۰۷,۵۳۸	MT	چین	Dalian	۲۲
۲,۶۵۷	ناروژ	Laem Chabang	۲۳	۹۸,۲۷۳	MT	آلمان	Hamburg	۲۳
۲,۴۶۲	فیلیپین	Manila	۲۴	۹۲,۲۶۱	MT	فرانسه	Marseilles	۲۴
۲,۴۱۰	چین	Tianjin	۲۵	۹۲,۲۲۸	MT	استرالیا	Dampier	۲۵
۲,۳۶۵	ژاپن	Yokohama	۲۶	۸۶,۴۹۹	FT	ژاپن	Osaka	۲۶
۲,۳۳۴	اسپانیا	Algeciras	۲۷	۸۴,۳۳۹	FT	ژاپن	Kitakyushu	۲۷
۲,۱۸۰	چین	Guangzhou	۲۸	۸۲,۹۴۵	FT	ژاپن	Tokyo	۲۸
۱,۹۹۲	ژاپن	Kobe	۲۹	۸۲,۲۷۱	FT	مالزی	Port Kelang	۲۹
۱,۹۶۷	هند	Jawahar Nehru	۳۰	۸۱,۷۵۸	MT	استرالیا	Port Hedland	۳۰
۱,۹۱۷	ژاپن	Nagoya	۳۱	۸۱,۵۰۹	HT	کره جنوبی	Richards Bay	۳۱
۱,۹۱۹	تایوان	Keelung	۳۲	۷۸,۶۰۱	FT	ژاپن	Kobe	۳۲
۱,۸۶۰	چین	Ningbo	۳۳	۷۷,۹۹۰	MT	ایالات متحده	Beaumont (TX)	۳۳
۱,۸۲۱	اسپانیا	Valencia	۳۴	۷۷,۱۶۳	MT	ایالات متحده	New Orleans (LA)	۳۴
۱,۷۶۵	سريلانكا	Colombo	۳۵	۷۶,۸۸۷	MT	استرالیا	Newcastle	۳۵
۱,۷۵۰	چین	Xiamen	۳۶	۷۵,۸۸۷	MT	چین	Shenzhen	۳۶

\* مخفف شاخصها: MT=Metric Ton HT= Harbor Ton. FT=Freight Ton. RT = Revenue Ton

از آنجا که این شاخصها واحد یکسانی ندارند، باید با احتیاط در نظر گرفته شوند.

Sources: Shipping Statistics Yearbook 2003; Containerisation International Yearbook 2004; U.S. Army Corps of Engineers, waterborne Commerce of the United States CY 2002; AAPA Advisory, May 12, 2003; various port authority internet sites.

مساحت و باندی به طول ۳۶۶۳ متر و با عرض ۴۵ متر است که مجهز به ترمینال اصلی به مساحت ۸۲ متر می باشد که قابلیت نشست و برخاست هواپیماهای پهن بیکر در ساعات مختلف شبانه روز را داراست. در چابهار ترمینال مسافری با زیربنای ۲۲۵۰ متر مربع احداث شده است؛ اما در مورد احداث فرودگاه، فقط به مطالعات اولیه با همکاری های ارتش ج.ا.ا. بسنده شده است. شرکت هواپیمایی چابهار تأسیس گشته است؛ اما در مورد راه اندازی پروازهای مستقیم از تهران و سایر شهرستان ها به چابهار و بالعکس، در حد اقدامات اولیه می باشد. در قشم فرودگاه بین المللی وجود دارد که



مجهز به باند ۴۲۰۰ متری است که دارای تأسیسات سوخت رسانی به هواپیماهای داخلی و خارجی و جایگاه بنزین گیری می باشد.

روی هم رفته، چابهار از این میان، دارای محرومیت است. یکی از تسهیلات زیر ساختی در مناطق آزاد، وجود فرودگاه است. اگر خواست موفقیت مناطق آزاد در نظر است، باید منطقه آزاد چابهار مجهز به فرودگاه گردد و در مورد سایر مناطق، اگر کاستی در این مورد وجود دارد، بر طرف گردد. مسئولان مناطق آزاد شنزن در چین و جبل علی در امارات متحده عربی، دسترسی این مناطق به فرودگاه را به عنوان عامل مهمی برای جذب سرمایه گذاران اعلام می کنند.

#### - ارتباطات زمینی

قشم و کیش دارای راه زمینی آسفالت شده مناسب می باشند، اما با سرزمین اصلی که قرار است از آنجا مواد خام و کالاهای واسطه ای وارد گردد، ارتباط ندارند. منطقه آزاد چابهار در سرزمین اصلی است، ولی بعضی از جاده های درون آن، در دست احداث می باشد و موکول به آینده است؛ همچنین این منطقه به راه آهن سراسری که می توان با آن کالاها را با حجم زیاد و ارزان حمل نمود دسترسی ندارد. به اجبار باید مناطق کیش و قشم به بندر مناسب مجهز گردند تا بتوان از بندرعباس، به فوریت و حجم زیاد، کالا به این دو منطقه حمل نمود. در مورد چابهار باید خط راه آهن تا آنجا گسترش یابد تا سرمایه گذاران در آن منطقه آزاد، از حمل و نقل ارزان و ظرفیت بالا بهره مند گردند.

#### - حمل و نقل دریایی

کیش دارای بندرگاهی با قابلیت پهلوگیری شناورهایی با ظرفیت ۲ هزار تن می باشد که قرار است تا ظرفیت ۱۰۰ هزار تن توسعه یابد. در قشم، بندر و اسکله کاوه که فاز اول آن، قابلیت پهلودهی شناورهایی با ظرفیت ۴۰ هزار تن را دارد، به بهره برداری رسیده است. به علت جریان های آبی مساعد و کرانه بسیار عمیق آن (تا ۲۰ متر)، قابلیت پهلودهی شناورها تا یکصد هزار

تن را داراست؛ اما هنوز برای بهره برداری آن، اقدامی صورت نگرفته است و در صورت بهره برداری کامل از این اسکله، شناورهای یکصد هزار تنی قابل پهلوگیری می باشند؛ همچنین اسکله در گهان در کیش، از پیشروی خشکی در درون آب دریا به شیوه باز یافت ایجاد شده است. این اسکله دارای آب خور ۶/۲ متری است و امکان تخلیه شناورهای ۳ تا ۴ هزار تن وجود دارد؛ به زودی قرار است که تسهیلات تخلیه، حمل و نقل و جابجایی کانتینری در قشم ایجاد گردد. فعال ترین بنادر چابهار و نزدیکترین آن ها به منطقه آزاد چابهار، بندرهای شهید بهشتی و کلانتری می باشند که در

دریای عمان و خلیج چابهار قرار دارند. مشخصات بنادر مورد اشاره بدین شرح می باشند: ترمینال شماره ۱ بندر شهید کلانتری از اسکله پیش ساخته تشکیل شده است که کشتی هایی با ظرفیت ۲۵ هزار تن و حداکثر آب خور ۹ متر قادر به پهلوگیری در آن هستند. این ترمینال که از طریق یک پل دسترسی ۶۰۰ متری به سرزمین اصلی بندر متصل شده است، دارای یک محوطه ۳۵۰ هزار متر مربعی به عنوان فضای انبارداری روباز است که برای نگهداری و انبار انواع مختلف کالا مناسب است. همچنین دو انبار سرپوشیده به مساحت کل ۱۸ هزار متر مربع نیز وجود دارد. بندر شهید بهشتی دارای ۴ اسکله به شماره های ۱ و ۲ و ۳ و ۴ می باشد که طول هر اسکله ۱۵۰ متر مربع و ظرفیت پهلوگیری همزمان کشتی باری و یک تانکر نفتی اقیانوس راه دارد. اسکله های شماره ۳ و ۴ با آب خور ۹ متر، برای استفاده کشتی های باری و کانتینری با ظرفیت ۲۵ هزار تن مناسب هستند. اسکله شماره (۲)، مخصوص کشتی های تانکری بوده و دارای آب خور ۸/۵ متر و مناسب تانکرهای با ظرفیت ۲۵ هزار تن است. اسکله شماره (۱) مخصوص کشتی های کانتینری کالای عمومی بوده و دارای آب خور تقریبی ۵/۸ متر و مناسب شناورهای با ظرفیت ۲۵ هزار تن می باشد.

ترمینال شماره (۲)، کالای عمومی و کانتینری بندر شهید کلانتری دارای ۴ اسکله پیش ساخته است و مخصوص لنج های موتوری چوبی، دوبه و شناورهای با حداکثر ظرفیت ۲۵۰۰ تن بوده و علاوه بر این، دارای یک اسکله ۱۷۵ متری است که امکان پهلوگیری کشتی هایی با ظرفیت ۴۰ هزار تن را فراهم می آورد. دو انبار سرپوشیده به مساحت کل ۴ هزار متر مربع و یک منطقه روباز انباری به مساحت ۷ هزار متر مربع وجود دارد که برای نگهداری عمومی و کانتینرهای بندر شهید کلانتری مناسب است. بندر شهید کلانتری دارای ۵ اسکله به شماره های ۱ و ۲ و ۳ و ۴ و ۵ می باشد که اسکله شماره ۵ با داشتن دو دولفین به طول ۱۷۵ متر، امکان پهلوگیری کشتی های کالاهای عمومی و کانتینری با آب خور حداکثر ۱۰/۵ متر را فراهم می آورد. با توجه به اجرای عملیات لایروبی توسط پیمانکار خارجی، امید می رود که آب خور پای اسکله، افزون بر ۱۲ متر شود و در آن صورت، پذیرای



جدول (۸) - کیفیت مقررات در کشورهای امارات و ایران

سال	۱۹۹۶	۱۹۹۸	۲۰۰۰	۲۰۰۲	۲۰۰۴
ایران	-۱/۶۲	-۱/۵۶	-۱/۲۹	-۱/۲۳	۰/۲۰
امارات	۱/۰۲	۰/۴۳	۰/۵۳	۰/۹۸	۰/۲۱

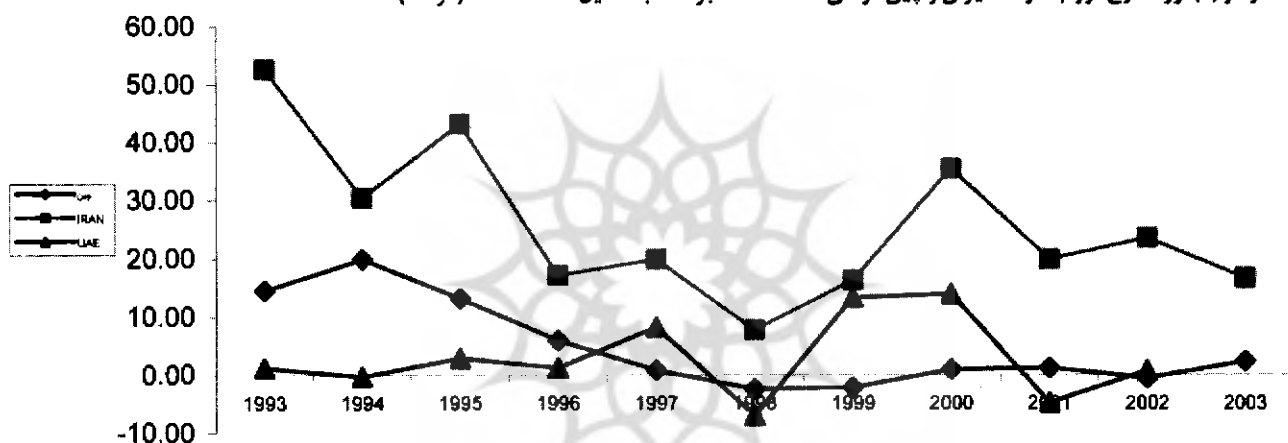
Source: World Bank; Good Governance Index : Regulatory Quality; 2006

جدول (۹) - شاخص ثبات سیاسی در ایران و امارات

سال	۱۹۹۶	۱۹۹۸	۲۰۰۰	۲۰۰۲	۲۰۰۴
امارات	۰/۹۰	۰/۸۵	۱/۱۷	۰/۹۳	۰/۹۱
ایران	-۰/۳۷	-۰/۲۳	-۰/۲۰	-۰/۶۷	-۰/۹۱

Source: World Bank; Good Governance Index: Political Stability; 2006

نمودار (۱): روند نرخ تورم امارات، ایران و چین در طی ۱۹۹۳-۲۰۰۳ بر حسب تعدیل کننده GDP (درصد)



Source: World Bank; WDI; 2005

رتبه ۵ حمل و نقل بر حسب تن می باشد. منطقه آزاد فوتیان در شهر شنزن چین به وسیله گذرگاه شماره (۲) و پل لک ماچو به بندر هنگ کنگ متصل است و خود شهر شنزن نیز در رتبه ۳۶ جهان می باشد. از نظر TEU، هنگ کنگ در مرتبه اول قرار دارد، شنزن در رتبه ۶ و بندر یانتیان در مجاورت منطقه آزاد یانتیان شهر چین در رتبه ۱۴ جهان. همچنین بندر دبی که با بندر منطقه آزاد جبل علی کشور امارات متحده عربی ادغام گشته است، از نظر TEU در رتبه ۱۳ جهان قرار دارد. بدون فراهم آوردن بنادر با ظرفیت بالا، حداقل به اندازه کشور امارات، نمی توان جذب سرمایه گذاری خارجی و داخلی نمود. با اینکه مناطق آزاد کشور مادارای موقعیت سوق الجیشی هستند، ولی بدون زیر ساخت حمل و نقل دریایی، قادر به رقابت با سایرین نمی باشیم.

#### - دسترسی به بازار منطقه و بین المللی

خواص جغرافیایی کشور، یکی از لوازم جذاب یک منطقه است. اگر یک کشور محور اقتصادی یک منطقه و یا امضاء کننده توافقنامه یکپارچگی منطقه ای باشد، اندازه گسترش یافته بالقوه بازار، ممکن است یک انگیزه

کشتی های تا ظرفیت ۴۵ هزار خواهد شد. اسکله شماره (۴) دارای آبخور ۵ متر بوده و یدک کش ها و کشتی های رو- رو و دوبه های با ظرفیت کمتر از ۵ هزار قادر به پهلوگیری در آن هستند. اسکله های شماره (۲) و (۳) و با آبخور ۴ متر، امکان پهلوگیری لنجهای موتوری و دوبه ها را فراهم می آورد. اسکله شماره (۱) با (۳) متر آبخور، برای پهلوگیری لنج های موتوری باری و قایق های تندرو گارد ساحلی مناسب است؛ لازم به ذکر است که تنها بندر موجود در محدوده و قلمروی منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار، بندر شهید کلاتری می باشد.

آنچه که می توان از وضعیت زیر ساخت های حمل و نقل دریایی مناطق آزاد ایران استنباط کرد، این است که مناطق آزاد ایران از بهترین زیر ساخت، یعنی بندر و اسکله مناسب محروم می باشد. ظرفیت پهلوگیری حداکثر به اندازه ۴۰ هزار تن با مقایسه با بندر جبل علی کشور امارات و یا شنزن چین که کشتی ها در آنجا با هر ظرفیتی قابل پهلوگیری می باشند، ناچیز است. در جدول (۷) رتبه بندی بنادر دنیا را از نظر ظرفیت بر حسب تن و هم بر حسب TEU مشاهده می کنید. ملاحظه می گردد که بندر هنگ کنگ دارای

اضافی برای بنگاه‌هایی باشد که این بازار را به وسیله سرمایه‌گذاری در مناطق هدف قرار داده‌اند. کشورهای عضو توافقنامه‌های ترجیحی تجارت، برای مناطق شان (EPZها) جذابیت بیشتری را ایجاد می‌نمایند؛ چون این توافقنامه‌ها دسترسی آزاد به بازار کشورهای توسعه‌یافته را فراهم می‌کنند. با انجام این کار، مناطق، بنگاه‌ها را از کشورهای که با محدودیت سهمیه و موانع تجارت مواجه هستند، جذب می‌کنند. ایران نیز با توجه به اینکه در مرکز خاورمیانه قرار دارد و موقعیت ایران در خلیج فارس برای دسترسی به بازارها مناسب می‌باشد، مناطق آزاد ما می‌توانند از این وضعیت استفاده‌های بسیار ببرند.

## ب - بعد از برپایی مناطق

ادبیات مربوط به تجارت بین‌الملل، به لزوم سیاست‌های علاقمند به تجارت برای سهولت موفقیت مناطق اصرار می‌ورزند. تمام نتایج مطلوب مورد انتظار از مناطق آزاد، با جذب FDI و استقرار شرکت‌های فراملیتی و چندملیتی فراهم می‌گردد. کشورهای در حال توسعه، انواع مختلفی از مجموعه انگیزه‌ها را جهت جذب شرکت‌های چند ملیتی از کشورهای توسعه‌یافته و یا با درآمد متوسط به کار می‌برند. این انگیزه‌ها معمولاً به انگیزه‌های سخت و نرم تقسیم می‌گردند:

انگیزه‌های سخت، شامل فراهم نمودن زیربنای فیزیکی و خدمات ضروری برای تولید (راه‌ها، عرضه انرژی، تسهیلات حمل و نقل و از این دست) می‌باشند. انگیزه‌های نرم، شامل مزیت‌های مالیاتی و امتیازات خاص تجاری می‌باشند. این انگیزه‌ها برای سرمایه‌گذاران در EPZ، دامنه‌ای از واردات بدون تعرفه مواد خام و تجهیزات سرمایه‌ای، معافیت مالیاتی، تسهیلات زیربنایی، کاهش دخالت‌های دولت و نظایر آن است. تقریباً تمام کشورهای، معافیت‌های مالیاتی را برای چندین سال بعد از سرمایه‌گذاری در EPZها ارائه می‌کنند. (۳۷) در کنار واردات بدون عوارض و قیود برای تجهیزات و داده‌ها، بنگاه‌های خارجی در EPZها، به طور معمول اجازه می‌یابند که اصل سرمایه و سودشان را بدون هیچ قیدی به کشور خود برگردانند و حق داشته باشند که درآمد ارزی را خود مدیریت کنند؛ به عبارتی، اقتصادهای در حال توسعه، معمولاً برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی از طریق معافیت‌های مالیاتی با یکدیگر رقابت می‌کنند. (۳۸) برپایی EPZها به نظر می‌رسد که معادل با تخفیفات (۳۹) و معافیت‌های مالیاتی جهت سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی باشد. عمق و گستردگی مقررات در میان انواع ملل، مختلف است؛ برای مثال، هندوراس در همه جوانب معافیت مالیاتی برقرار کرده است و کاستاریکا فقط معافیت بر درآمد برای شش سال اول مقرر داشته است.

قانونگذار در مورد چگونگی اداره مناطق آزاد ایران می‌گوید: (۴۰) کالاهایی که برای به کارگیری و مصرف در منطقه از داخل کشور به منطقه حمل می‌گردند، از موارد نقل و انتقال داخلی کشور است و در مورد صادرات و واردات مناطق آزاد می‌گوید: (۴۱) کالاهایی که از خارج یا سایر نقاط کشور و یا دیگر مناطق آزاد تجاری صنعتی کشور، وارد منطقه می‌شوند، چنانچه از نوع مصالح، ابزار و لوازم ساختمانی برای احداث واحد تولیدی، تجاری، خدماتی، مسکونی و فعالیت‌های زیربنایی (به استثنای وسایل تزیینی و

مبل) باشند، با تشخیص سازمان منطقه و به میزان مورد نیاز از پرداخت عوارض بندری و فرودگاهی معاف هستند؛ ولی مشمول پرداخت هزینه‌های خدماتی می‌باشند. "همچنین در قانون (۴۲) آمده است که ورود و خروج سرمایه و ورود حاصل از فعالیت‌های اقتصادی در منطقه، آزاد می‌باشد. ملاحظه می‌گردد که از نظر قوانین و مقررات کما بیش همسوی قوانین سایر مناطق جهان می‌باشیم؛ پس علت عدم موفقیت را باید در جای دیگر جستجو کرد.

گرچه ممکن است که مشوق‌ها به صورت زیاد دوستدار دادوستد بازار باشند، مانند معافیت‌های دائم مالیاتی و گمرکی و ارایه یارانه؛ اما برای تعیین چارچوب این مشوق‌ها، دو اصل را باید در نظر داشت: الف- وجود EPZها و انگیزه‌های مربوط به آن، بسان قدم‌های ناپایداری به سمت آزادسازی احتمالی اقتصاد می‌باشند؛ اقدامی (آزادسازی) که قرار است تمامی اقتصاد از آن منفعت ببرد. ب- با یک حساب سر انگشتی، اگر یک سیاست برای تمامی اقتصاد خوب باشد، برای EPZها نیز خوب می‌باشد (یا دلیلی ندارد که به EPZها صدمه بزند).

ثبات همه جانبه و فضای سیاسی و اقتصادی دوستدار دادوستد و FDI، اولین قدم لازم و بلندمدت برای موفقیت EPZها می‌باشد. در کنار انگیزه‌های اولیه، این ثبات شامل ثبات و یکنواختی سیاست‌های اقتصاد کلان (پولی و مالی) و نرخ ارز می‌باشد. جایی که این سیاست‌ها از اصول اولیه منحرف شده‌اند، عملکرد EPZها نیز دچار مشکل شده است. (۴۳) هنگامی که سیاست‌های پولی و مالی با ثبات، قوانین سرمایه‌گذاری و مالکیت خصوصی واضح، بنگاه‌ها از بابت اینکه درآمدهای خود را با همان نرخ‌های بازاری به میهن خود باز گردانند مختار باشند و محدودیت ارزی وجود نداشته باشد، یک منطقه پردازش صادرات به احتمال زیاد موفق خواهد بود. محدودیت یا نرخ چندگانه ارز، موجب تحریف انگیزه‌ها و تخصیص نادرست منابع در اقتصاد می‌گردد. (۴۴) در جدول (۸)، کیفیت مقررات و در جدول (۹) شاخص ثبات سیاسی را برای دو کشور امارات و ایران ملاحظه می‌کنید. همچنین در نمودار (۱) نرخ تورم به عنوان شاخصی از سیاست‌های پولی و مالی برای سه کشور ایران، چین و امارات آمده است.

گرچه در قانون چگونگی اداره مناطق آزاد ایران، تضمین کامل سرمایه‌های خارجی و سود حاصل از آن‌ها و همچنین آزادی کامل و ورود و خروج سرمایه وجود دارد؛ ولی با این وجود، تحقیقاتی که به وسیله پرسشنامه از کارشناسان به عمل آمده است، بی‌اعتمادی سرمایه‌گذاری خارجی به نظام سیاسی و اقتصادی کشور، یکی از موانع موجود در برابر جذب سرمایه‌گذاران خارجی است. (۴۵) همان‌طور که ملاحظه می‌گردد از سال ۱۹۹۶ تا سال ۲۰۰۴، در تمام سال‌ها کشور امارات از لحاظ ثبات سیاسی، وضعیت بهتری از ایران داشته است. مخاطره اقتصادی و سیاسی سرمایه‌گذاری در ایران زیاد و در نتیجه نرخ سرمایه‌گذاری در ایران پایین است. وقتی در اقتصاد نوعی ثبات سیاسی وجود نداشته باشد، سرمایه‌گذاری به اندازه کافی انجام نمی‌شود. ایران با کشورهای دیگر و نیز درون کشور خود به شدت دچار تنش می‌باشد. در عین حال، مخاطره اقتصادی نیز در ایران به خاطر تغییرات مستمر قوانین، زیاد است. در واقع سیاست‌ها و قوانین ایران دائماً در حال تغییر است. (۴۶) تاثیر این عدم ثبات به مناطق گسترش یافته، سرمایه‌گذاری

در این مناطق کاهش می‌یابد.

تورم ایران نسبت به امارات و چین بیشتر می‌باشد و از سال ۲۰۰۰ به بعد، این اختلاف تشدید گشته است. متوسط تورم در طی ۲۰۰۳-۱۹۹۳ برای چین، ایران و امارات به ترتیب ۴/۸۷، ۲۵/۶۵ و ۲/۹۲ درصد می‌باشد؛ همچنین انحراف معیار تورم در این کشورها در طی دوره، به ترتیب مقادیر ۲۸/۷۲، ۸۹/۷۶ و ۲۴/۰۳ می‌باشد؛ لذا سرمایه‌گذاران در ایران در مورد پیش‌بینی نرخ تورم، دچار مشکل بیشتری می‌گردند که وجود نااطمینانی تولید را کاهش می‌دهد. FDI جذب شده به مناطق ایران، رابطه منفی با نرخ تورم ایران دارد. دلیل منفی بودن این رابطه، به طور خلاصه، این است که در صورت وجود تورم بالا، انتظار بر آن است که کالاهای اولیه و واسطه‌ای نیز گرانتر باشند و از طرفی دستمزدهای اسمی را نیز افزایش دهد و با وجود نرخ ارز ثابت در ایران، بنگاه‌های مستقر در مناطق آزاد ایران، بخش بیشتری از درآمد ارزی ناشی از صادرات خود را به هزینه‌های دستمزد اختصاص می‌دهند. همچنین بنگاه‌ها مقداری از پول حقیقی خود را برای مواقع خاص به صورت دست نخورده نگه می‌دارند؛ از آنجا که به این پولها بهره‌ای تعلق نمی‌گیرد نشان‌دهنده هزینه اضافی برای بنگاه‌هاست؛ لذا در صورت وجود تورم، بنگاه‌ها برای ثابت نگه داشتن قدرت خرید این منابع، هزینه بیشتری را متحمل می‌گردند. از نظر سیاست‌های مالیاتی، تفاوت بین انواع مالیات‌ها تاثیر اندکی بر جذب سرمایه‌های خارجی و EPZها دارد. نگرانی‌های مهمتر، از قبیل محیط عمومی دادوستد، تاثیر بیشتری دارند. (۴۷)

- 12- Madani; (1999), p. 5
- 13 - Ibid. p. 7
- 14 - World Bank; (1992), p. 17
- 15 -The World Bank Economic policy; (1998), p. 4
- 16 - Schrank Jequire; (2001), p. 224
- 17 - Nicolas; (1988), p. 48
- 18 - ILO / UNCTAD; (1988), p. 155
- 19 - Madani; (1999), p.35
- 20 - Sarah Perman ( ICFTU);(2004),p. 7.

۲۱. شم آبادی، ص ۵۲

- 22 - Kaohsiung
- 23 - Kusago;(1998), p. 8
- 24- Ibid
- 25 - Zhu; (1992), p. 298
- 26 - Warr; 9891
- 27 - Amirahmadi and Wu; 3991, pp.828-49
- 28- Jenkins et. al ;(1989).
- 29 - Madani;(1999), ibid
- 30 - Ibid.
- 31 -Fenced off
- 32 -Bataan
- 33 - Manila

- ۳۴ - مناطق آزاد، ش ۱۰۶، 'موفقیت مناطق آزاد در گرو امنیت اقتصادی کشور است'؛ مصاحبه با طیبیان، صص ۹-۸.
- ۳۵ - مرکز مطالعات و تحقیقات شهر سازی و معماری ایران؛ خلاصه‌ای از مطالعات طرح فراگیر مناطق آزاد تجاری و صنعتی ایران، ۱۳۷۲.
- ۳۶ - آنچه که از وضعیت زیر ساخت‌ها ارایه گردیده است، به طور خلاصه از این منابع استخراج شده‌اند:

-ifz.org ;access June 2006

-cfzo.com ;access June 2006

-qeshm.ir; access June 2006

-kish.ir ; access June 2006

37 -Kusago;(1998), p. 6

38 - World Bank; (1992), p. 91

39 -Tax breaks

۴۰- قسمتی از ماده ۱۷ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران

۴۱ - ماده ۱ قانون مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران

۴۲- قسمتی از ماده ۲۰ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری- صنعتی

جمهوری اسلامی ایران

33 - Alter ;1991, p. 8

44 -The World Bank Economic Policy; (1998), p.3.

#### 1 -Export Processing Zones

۲- عبارت «Enclave» به برون‌بوم ترجمه شده است و منظور از آن، ناحیه‌ای از کشور در حال توسعه است که از نظر شرایط، نظیر قوانین و مقررات صادرات و واردات، مالی و پولی، زیربنایها و... از مابقی اقتصاد کشور متمایز باشد.

3 - UNIDO;(01980)

4- UNCTAD; (1985), p.10

5 - ILO;(1988)

6 - World Bank; (1992), p. 1

7 - Demonstration

8- Duty-Free

9 -Tax holiday

10 -High-End

11 -Low -End

پی نوشت‌ها:

(2006)

18-Jenkins, M., G. Esquivel and Felipe Larrain B.; "Export Processing Zones in Central America", *Development Discussion Paper*, No. 646, Harvard Institute for International Development, Harvard University, August 1998.

19-Kusago, Takayoshi & Zafiriz Tzannatos; "Export Processing Zones: A Review in Need of Update"; *Social Protection Discussion Paper* No.9802, World Bank, January 1998

20-Lucas, Robert; "An Empirical Test of the Infant Industry Argument: Comment"; *American Economic Review*, 75(5), 1984.

21-Madani, Dorsati; "A Review of the Role and Impact of Export Processing Zones"; *World Bank*, 1999.

22- Nicolas, Jequire; EPZ and the Role of TNC's ; CTC Rporter, 1988.

23-Perman, Sarah and et. al.; "Behind the Brand the Names: Working Conditions and Labour Rights in Export Processing Zones"; *International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)*, 2004.

24-Schrank, Andraw; "Export Processing Zones: Free Market Island or Bridges to Structural Transformation?"; *Development Policy Review*, 19(2), 2001.

25- Shanghai Flash; access (2006).

26- Shenzhen Administrative Bureau of Free Trade Zones online; access (2006).

27- The Heritage Foundation; *2006 Index of Economic Freedom*; 2006.

28- Warr, Peter G.; "Export Processing Zones - The Economics of Enclave Manufacturing"; *World Bank Research Observer*, Vol. 4, No. 1, January 1989.

29-World Bank; *Export Processing Zone, Industry and Development Division*; 1992.

30- ; " Export processing zones"; PREM notes, *Economic Policy*, 1988

31- ; *Good Governance Indicators*; 2006

32- ; *World Development Indicators (WDI)* ; 2005

33- www.cargolaw.com; access 2006

34- www.wikipedia.org; access 2006

35-Zhu, Y.; *The Role of Export Processing Zones in East Asian Development: South Korea, Taiwan, China and Thailand.*; Australia: University of Melbourne, 1992

Madani; (1999), p.80.

۴۵- فتح‌الهی راد؛ صص ۱۱۵ - ۱۱۴

۴۶- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی؛ نگاهی به مسائل اقتصاد ایران و راهکارهای آن؛ سخنرانی مهدی تقوی، ص. ۱۴۳  
47 - World Bank ;(1992), p. 19 & Madani; (1999), p.80

#### منابع:

۱- دبیرخانه شورای مناطق آزاد تجاری - صنعتی؛ برنامه توسعه مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران؛ خلاصه تحلیلی گزارش عملکرد ۸۰-۱۳۷۲؛ ۱۳۸۲

۲- دبیرخانه شورای مناطق آزاد تجاری-صنعتی؛ گزارش جامع عملکرد مناطق آزاد ایران (۸۳-۱۳۸۰) ۱۳۸۴.

۳- شم‌آبادی، حسن؛ حقوق مرتبط با مناطق آزاد تجاری - صنعتی؛ پایان‌نامه کارشناسی ارشد؛ به راهنمایی بهروز اخلاقی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران. ۱۳۷۳.

۴- فتح‌الهی راد، سعید؛ ارزیابی عملکرد مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران در جذب سرمایه خارجی؛ پایان‌نامه کارشناسی ارشد؛ به راهنمایی حمید رضا برادران شرکاء، دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی.

۵- قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران  
۶- مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران

۷- ماهنامه مناطق آزاد، شماره‌های ۹۰ و ۱۰۶.

۸- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی؛ نگاهی به مسائل اقتصاد ایران و راهکارهای آن؛ ۱۳۸۲.

۹- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران؛ خلاصه‌ای از مطالعات طرح فراگیر مناطق آزاد تجاری و صنعتی ایران؛ ۱۳۷۲

۱۰- سایت اینترنتی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی  
www.iftz.org ; access June 2006

۱۱- سایت اینترنتی سازمان منطقه آزاد کیش  
www.kish.ir ; access June 2006

۱۲- سایت اینترنتی سازمان منطقه آزاد قشم  
www.qeshm.ir; access June 2006

۱۳- سایت اینترنتی سازمان منطقه آزاد چابهار  
www.cfzo.com; access June 2006

14-Alter, R.; "Lessons from the Export Processing Zone in Mauritius"; *Finance and Development*, 12, 1991.

15-Amirahmadi, H. and W. Wu; "Export Processing Zones in Asia"; *Asian Survey*, Vol. 35, September 1995.

16-ILO/UNCTC; *Economic and Social Effects of Multinational Enterprises in Export Processing Zones* ;, Switzerland: Geneva, 1988.

17- Jebel Ali Free Zone Authority(JAFZA) online; access