

منطقه و بند آزاد تجاری و نقش آن در توسعه صادرات ایران ۲۰۰۲

امیر مانیان

چکیده مقاله قبـل

از زمان صدور نفت به خارج اتکاء کشور به ارز حاصل از صدور نفت به صورت تصاعدی افزایش یافت. بطوری که در سال ۱۳۹۲ صادرات نفت ۳/۹٪ از کل صادرات را تشکیل می داد در حالی که در عرض ۵ سال سهم آن به ۵۱/۵٪ کل صادرات رسید.

از طرف دیگر صادرات غیر نفتی دیگر تکافوی واردات را نمی کرد بطوری که در سال ۱۳۹۵ صادرات غیر نفتی ۲۶/۵ درصد واردات را می پوشاند و در قبل از انقلاب اسلامی یعنی سال ۵۶ صادرات کالاهای غیر نفتی فقط می توانست ۴/۳ درصد واردات را جویا بگوید. بعد از انقلاب اسلامی با وجود تاکیید فراوان بر افزایش صادرات غیر نفتی، روند این نوع صادرات تا سال ۶۲ همچنان سیر نزولی را طی کرد، چنانکه در این سال به ۲/۸ درصد کل واردات رسید. پس از کاهش شدید قیمت نفت و بروز مشکلات ناشی از آن مقامات مسئول دولت جمهوری اسلامی ایران بر آن شدند که با تمهیدات مناسب صادرات کالاهای غیر نفتی را افزایش دهند و در نتیجه صادرات کالاهای غیر نفتی در سال ۱۳۶۵ توانست ۸/۴ درصد از کل واردات را جویا گو شود. با این وجود هنوز صادرات کالاهای غیر نفتی سهم بسیار کمی در تجارت خارجی ایران دارد و می باید با شناخت منابع صادراتی

در بخش نخست این مقاله ضمن معرفی مناطق و بنادر آزاد تجاری، ابعاد مختلف این مناطق از جمله محاسن، معایب و چشم انداز آینده این مناطق تشریح گردید.

در این قسمت نخست اهمیت صادرات کالاهای غیر نفتی، موانع موجود در راه افزایش زو جابگهای آنها و بنادر آزاد تجاری در حل این مشکلات را بررسی می نمائیم و سپس عوامل اصلی جابجایی را بیان می کنیم.

اهمیت و لزوم افزایش صادرات کالاهای غیر نفتی:

بانظری بر سیر بازرگانی خارجی یک صدساله، اخیر متوجه، این امر می شویم که تا قبل از کشف، استخراج و صدور نفت خام، بازرگانی خارجی ایران با وجود کسری در موازنه پرداختهای خارجی توازنسی نسبی برخوردار بوده است. تا سال ۱۳۹۲ که صدور نفت خام شروع گردید اقلام صادراتی کشور تنوع نسبتاً مناسبی داشته است. برای مثال در سال ۱۳۸۸ پنبه بعنوان بالاترین رقم صادراتی فقط ۱۸/۸ درصد از کل صادرات را تشکیل می داده است و چهار قلم صادراتی عمده، این سال بین ۹/۲ درصد و ۱۸/۸ درصد از کل صادرات را در بر می گرفتند.

بالقوه وبالفعل واز طرفی با شناخت موانع و محدودیتها از راه حل‌های مناسب در جهت افزایش صادرات استفاده کرد .

باتوجه به اهمیت زیاد صادرات غیر نفتی وجود مشکلاتی باعث شده است که این مهم تحقق‌پذیرد و با سرعت کمی انجام گیرد .

برخی از این مشکلات ریشه در ساختار اقتصادی وعدم تعبیین راهبرد توسعه صنعتی دارد، البته با توجه به محدوده، این مقاله صرفاً " مشکلاتی را مورد بحث قرار می‌دهیم که با ایجاد مناطق و بناهای آزاد تجاری می‌توان تا حدود زیادی آنها را مرتفع نمود . این مشکلات عبارتند از :

- عدم ثبات قوانین ومقررات صادراتی کشور

- پایین بودن کیفیت مصنوعات داخلی وعدم

تطبیق آن با استانداردهای بین المللی

- دشواری تهیه مواد اولیه ، لوازم یدکی و

تجهیزات .

- تعدد مراکز تصمیم‌گیری در امر صادرات کالاهای

غیرنفتی -

- عدم استفاده از ظرفیتهای خالی خطوط تولید

در صنایع کشور

- عدم استفاده از بسته بندی مناسب

- صدور کالا با حداقل ارزش افزوده

حل برخی مشکلات در کل کشور در کوتاه مدت امکان

پذیر نیست . باتوجه به ویژگی‌های مناطق آزاد

تجاری می‌توان بصورت محدود ولی متمرکز این موانع

را برطرف نمود . بدین مناسبت تاثیر ایجاد

منطقه و بندر آزاد تجاری در هر یک از موارد مذکور

را مطرح می‌نماییم .

۱- بهبود کیفیت مصنوعات داخلی و تطبیق آن با

استانداردهای بین المللی :

تجارت بین المللی تفاوت‌های بسیاری با تجارت

در داخل یک مملکت دارد از عمده این تفاوتها عدم

محدودیت در تهیه کالا برای مصرف کنندگان می‌باشد .

مصرف کنندگان بین المللی به دو ویژگی کسالا و

فرآورده توجه می‌نمایند :

الف - قیمت کالا

ب - کیفیت کالا

دربازارهای داخلی به ویژه در شرایط خاص و

بحرانی که میزان تقاضا بیش از عرضه می‌باشد

انتخاب کالا مشکل‌تر از بازارهای بین المللی می‌باشد

(این امر به ویژه در هنگام بحرانهای اقتصادی و جنگ

بیشتر نمایان می‌باشد) اما در صحنه تجارت

بین المللی پایین بودن کیفیت کالا باعث عدم فروش

کالا و زیان حاصله از آن می‌گردد .

وجود استانداردهای جهانی گوناگون نیز مشکل

مذکور را شدت بخشیده است .

(در منطقه آزاد تجاری بعثت تمرکز فعالیتها

بر روی تولید کالاهای صادراتی امکان رعایت

استانداردهای مختلف جهانی و ارتقاء کیفیت

محصولات داخلی بیشتر از سایر نواحی کشور می‌باشد)

۲- وجود ثبات در قوانین ومقررات :

عدم ثبات قوانین ومقررات صادرات و واردات و

تغییرات سالانه و گاهی ماهیانه، آن باعث لطمات

جبران ناپذیری می‌گردد . صادرات مانند بقیه،

فعالیتهای اقتصادی احتیاج به ثبات دارد و در صورت

تغییرات سریع قدرت انعطاف را از دست اندرکاران

امر صادرات گرفته آنها را دچار ضررهای بسیاری می

نماید .

به علت اختیارات گسترده‌ای (در چارچوب قانون

ومقررات کشوری) که در امر تولید و صدور کالا به

مناطق آزاد تجاری داده می‌شود . کارخانجات در این

مناطق می‌توانند فعالیتهای خود را در امر صادرات

متمرکز کرده تا حد زیادی از خطرات ناشی از تغییر و

تحول قوانین صادرات و واردات مصون مانند و بدین

طریق شاهد افزایش مستمر و مداوم در امر صادرات

در این مناطق باشیم .

۳- وجود تمرکز در تصمیم‌گیری :

یکی از عمده ترین مشکلات در امر صادرات تعدد

مراکز تصمیم‌گیری می‌باشد . در حال حاضر مراکز

مانند : وزارت بازرگانی ، مراکز تهیه و توزیع ،

وزارت صنایع ، وزارت صنایع سنگین ، اتاق بازرگانی

وزارت معادن و فلزات ، وزارت کشاورزی ، بنیاد

مستضعفان ، مرکز توسعه صادرات ، بانک مرکزی ،

استانداری ها و برخی دیگر از نهادها و ارگانها هر کدام بنوبه، خود در امر صادرات صاحب رأی و تصمیم - گیرنده و سرنوشت ساز برای صادرکنندگان می باشند و غالباً " اختلاف نظرها و ضوابط گوناگون اجرایی این مراکز موجب تعویق و تطویل امر و سرگردانی صادرکنندگان می شود و تا به خود بیایند رقبا ی بین المللی بازار را از دست آنان گرفته اند - همانطور که در بالا ذکر شد در مناطق و بنادر آزاد تجاری که اختیارات نسبتاً " وسیع و متمرکزی دارند، تصمیمگیری تنها به عهده " مدیریت این مناطق می باشد و سازمانهای دیگری که بنا به وظایف در این منطقه فعالیت می کنند تنها سرویس دهند و تسهیل کننده امر صادرات برای صادرکنندگان می باشند .

۴- امکان دسترسی به مواد اولیه ، لوازم یدکی و تجهیزات :

برای با لابر دن کیفیت يك کالا (بخصوص كالای صادراتی) می باید عوامل تولید را بهبود بخشید، در این میان مواد اولیه ، لوازم یدکی، تجهیزات و ماشین آلات از جایگاه ویژه ای برخوردار هستند .

بدلیل مشکلات ایجاد شده بر ضد انقلاب اسلامی ایران مانند تحمیل جنگ ، کاهش قیمت نفت و مانند آنها ، تهیه مواد اولیه و لوازم و قطعات مورد نیاز کارخانجات با دشواریهای زیادی روبرو گشته است . یکی از این مشکلات کمبود ارز است . کمبود ارز باعث شده است که ورود کالاهای لوکس محدود گردد . برخی از این کالاهای تشریفاتی مواد اولیه کالاهای صادراتی محسوب می شود . به طور مثال، پارچه های گرانبه قیمت مواد اولیه پوشاک صادراتی کشور را تشکیل می دهد . بدین خاطر از طرف وزارت صنایع در سال ۱۳۶۵ اجازه داده شد که ۱۰ میلیون دلار به عنوان تنخواه گردان جهت تامین مواد اولیه ، لازم جهت تولید کالاهای صادراتی قرار داده شود .

با ایجاد منطقه آزاد تجاری می توان بهترین ماشین آلات تجهیزات و بخصوص مواد اولیه را وارد کرده و با ایجاد ارزش افزوده به خارج صادر کرد . در این مناطق بخاطر نوع نظام مراقبتی که وجود دارد

می توان نظارت دقیقی انجام داد که اینگونه مسوول اولیه (به علت وجود تقاضای زیاد داخلی) وارد بازار داخلی نشود و صرفاً " برای صادرات بکار گرفته شود .

۵- استفاده از ظرفیتهای خالی خطوط تولید در صنایع کشور :

صنایع کشور ما همانند جزایر جدا از یکدیگرند و به صورت يك كل منسجم و تکمیل کننده ، یکدیگر نمی باشند . دلیل این امر به نوع سرمایه گذاریهایی که بر روی این صنایع انجام گرفته است برمی گردد . به طور مثال صنایع پتروشیمی که از صنایع مسادر محسوب می شود در کشور ما ایجاد نگردیده در حالی که ظرفیت صنایع سبك پلاستیک به مقدار بسیار زیاد حتی بیش از مصرف داخلی است . این امر باعث کمبود مواد اولیه ، پتروشیمی از يك طرف و ازدیاد ظرفیت صنایع پلاستیک سازی از طرف دیگر شده و در نتیجه موجب بیکاری و تعطیل این گونه صنایع گردیده است . با در نظر گرفتن امکانات تولیدی صنعتی کشور و خطوط تولید و حتی خطوط مونتاژ آن که ظرفیت هایی بیش از نیاز جامعه ، ایران را دارد بی مناسبت نخواهد بود که از این ظرفیت های خالی در توسعه ، صادرات و بدست آوردن ارز حاصل از ارزش افزوده صادرات سود جست ، اطلاعات موجود نشانگر این واقعیت است که در اکثر خطوط تولید صنایع کشور از حداکثر ظرفیت ها به دلایل عدم نیاز و کمبود مواد اولیه جهت تولید استفاده مطلوب به عمل نمی آید .

برخی از این صنایع را که قابلیت انتقال و جابه جایی دارند می توان به مناطق و بنادر آزاد تجاری منتقل کرد و از این ظرفیت بلا استفاده به نفع صدور کالا به کشورهای خارج استفاده نمود .

۶- استفاده از بسته بندی مناسب :

بسته بندی حفاظی است که سلامت کالای محتوی خود را از مرحله تولید تا مرحله مصرف حفظ نماید . اساسی ترین هدف صنعت بسته بندی فراهم نمودن سالم ترین و اقتصادی ترین طریقه ، انتقال کالا از نقطه تولید تا نقطه مصرف می باشد . بنابراین بسته بندی به عنوان يك عامل قوی و موثر در مسیر

طولانی تولید، توزیع و بازاریابی عمل می کند.

تولیدات گوناگون کشاورزی و صنعتی که با صرف مواد اولیه، نیروی انسانی و سرمایه گذاری پس از زحمات انجام شده و سرمایه صرف شده به هدر خواهد رفت و با حداقل اینکه ضایعات را در مراحل نگهداری، حمل و نقل و مصرف افزایش خواهد داد. صنایع بسته بندی ما متأسفانه هنوز نتوانسته است وظیفه ای را که در این امر مهم به عهده دارند به انجام برساند. و این ناتوانی به هر صورت باعث از دست دادن برخی از بازارهای جهانی گردیده است. و بخصوص صادرات صنعتی کشور ما از این رهگذر زیان فراوان برده اند.

کالاهایی که در تهیه آنها نهایت دقت و مراقبت بعمل می آید در اثر بسته بندی نامرغوب و نامناسب روش نادرست بسته بندی در بازارهای بین المللی با ارزش واقعی به فروش نمی رسند و حتی در نتیجه حمل و نقل خدمات و فشارهای وارده و همچنین در اثر ماندن کالا در انبارهای مسرطوب، محتوی بسته ها آسیب می بیند و به ناچار جنس با قیمت نازلی به فروش می رسد. صنعت بسته بندی همانطور که در بخش نخست این مقاله ذکر گردید دارای جایگاه ویژه ای در مناطق و بنادر آزاد تجاری می باشد و این اهمیت بخاطر ماهیت اینگونه مناطق است. صادراتی بودن کالاهای تولید شده در این مناطق بسته بندی قابل قبول بازارهای جهانی را طلب می کند. می توان از طریق ارزش حاصل از صدور کالاهای صادراتی ماشین آلات جدید بسته بندی همچنین مواد اولیه مورد نیاز این صنعت را در کوتاه مدت از خارج وارد کرد و از این طریق در رقابت فشرده ای که در صحنه بازارهای بین المللی وجود دارد از موقعیت بهتری برخوردار شد.

۷- ایجاد ارزش افزوده:

به هر میزان که ارزش افزوده کالاهای صادراتی افزایش یابد، میزان ارزش حاصل از صدور و اشتغال در داخل مملکت افزایش می یابد. یکی از مشکلات مهم در امر صادرات کالاهای غیر نفتی، صدور اینگونه کالاها با کمترین میزان ارزش افزوده می باشد. در حالی که با اندک تطویل فرایند تولید برای این

اقلام صادراتی می توان میزان ارزش حاصل از صدور آنها را به مقدار قابل توجهی افزایش داد. بطور مثال زعفران به صورت فله، خرما و کشمش در کارتن های ۱۰ کیلویی بسته در گونی های ۵۰ کیلویی صادر می گردد و همین اقلام در کشورهای خلیج فارس و بخصوص در مناطق آزاد تجاری این نواحی با تطویل اندک فرایند تولید (از جمله بسته بندی) ارزش قابل توجهی را از منافع می آورد. با ایجاد مناطق آزاد تجاری می توان این تطویل فرایندهای تولید را در داخل کشور سازمان داد و کالاهارا با ارزش افزوده بیشتری به خارج صادر نمود.

بهر حال بسیاری از مشکلاتی را که به نحوی مانع توسعه صادرات کالاهای غیر نفتی هستند می توان با ایجاد ناحیه ای محصور بنام منطقه آزاد تجاری رفع نمود.

منطقه و بندر آزاد تجاری می تواند بخش صادراتی کشور را فعال نموده بنوعی از تمامی پیشنهادات مطروحه در جهت توسعه صادرات کالاهای غیر نفتی استفاده نماید. با ایجاد یک منطقه و بندر آزاد نه تنها می توان افزایش کمی در صادرات ایجاد کرد بلکه به صادرات تنوع بخشید و کالاهایی را که به صورت مواد خام به خارج صادر می شوند با گسترش فرایندهای تولیدی همراه ارزش افزوده، بیشتری به خارج صادر نمود. از طرفی می توان با ایجاد یک منطقه و بندر آزاد مکانی به عنوان مرکز توزیع در سطح کشورهای منطقه بوجود آورد و از طریق صدور مجدد کالاهای ارزش مناسبتی نصیب کشور کرد.

بررسی امکان ایجاد منطقه آزاد تجاری در ایران:

ایجاد و تاسیس بنادر و مناطق آزاد تجاری همانطور که ذکر گردید با وجود محدودیت های آن دارای مزایایی است که باعث گردیده بسیاری از کشورها اقدام به ایجاد اینگونه مناطق نمایند بطوری که تا به حال ۴۰۰ منطقه و بندر آزاد تجاری مشغول به فعالیت گشته اند.

کشور ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی مناسب قرار داشتن در خاور میانه، در اختیار داشتن

بیشترین سواحل از خلیج فارس، داشتن زمین‌های مناسب در تولیدات کشاورزی، صنایع و معادن جهت صدور به سایر کشورها و وجود نیروی انسانی متخصص مکان مناسبی برای ایجاد و تاسیس بنادر و مناطق آزاد تجاری در این ناحیه از جهان می‌باشد.

باتوجه به این امر که با تاسیس این‌گونه مناطق می‌توانیم هزینه فرصت ازدست رفته را به حداقل برسانیم.

در حال حاضر کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و مناطق بنادر آزاد تجاری از طریق ترانزیت کردن کالا به ایران مبالغ سرشاری کسب نموده‌اند.

بدین لحاظ باتوجه به منابع صادراتی اعسم از صنعتی، معدنی و کشاورزی که در فصول گذشته به تفصیل آمده است، عواملی که در جهت مکان‌یابی موثر است یعنی عوامل داخلی مانند نزدیکی به مراکز تولیدات صادراتی، تسهیلات زیربنایی شبکه حمل و نقل و مانند آن و عوامل خارجی مانند: بررسی وضعیت اقتصادی کشورهای خلیج فارس و میزان ارتباط و حجم مبادلات بازرگانی آنها با کشور ما و همچنین بررسی مناطق بنادر آزاد تجاری در این منطقه مورد بررسی قرار گرفته است.

عوامل موثر در انتخاب منطقه آزاد تجاری:

در گزینش و انتخاب مکانی جهت ایجاد منطقه و یا مناطق آزاد تجاری می‌باید عوامل داخلی و خارجی را مورد بررسی قرار داد. قبل از بررسی این عوامل لازم است این نکته را یادآور شویم که مناطق بنادر آزاد تجاری امری مجرد از ساختار اقتصادی یک کشور نمی‌تواند باشد.

۱- عوامل داخلی:

عوامل اصلی داخلی در تعیین مکانی جهت ایجاد منطقه آزاد تجاری عبارت است از:

۱/۱- نزدیکی به مراکز تولید (بلاخص تولیدات صادراتی):

نزدیک بودن به مراکز تولید نقش بسیار زیادی در تقلیل هزینه حمل و نقل، عدم اشتغال حجم بالای وسایل ترابری و کاهش زمان مورد نیاز جهت رساندن

کالا از مرکز تولید به مناطق آزاد تجاری دارد.

۱/۲- تسهیلات زیربنایی:

یکی از شروط اساسی برای ایجاد یک منطقه آزاد تجاری و جذب سرمایه گذاری اعم از داخلی و یا خارجی، داشتن تسهیلات زیربنایی می‌باشد. عدم وجود تسهیلات زیربنایی، باعث تقلیل حجم فعالیت‌های تجاری و صنعتی می‌گردد. باتوجه به رقابت شدید بین مناطق بنادر آزاد تجاری در جذب سرمایه و سرمایه‌گذار یکی از عوامل رقابتی و مثبت تسهیلات زیربنایی می‌باشد.

شرکتها و کارخانجات در مناطقی سرمایه گذاری می‌کنند که بتوانند به آنها سرویس و خدمت مناسب را عرضه نمایند. تسهیلات زیربنایی عبارتند از:

- سوخت و انرژی

- شبکه آبرسانی (اعم از آب آشامیدنی و آب صنعتی)

- شبکه فاضلاب

- انبارهای سردخانه‌ها

- شبکه ارتباطات جمعی (تلکس، پست، تلگراف و تلفن)

و از طرفی امکانات خدماتی مانند بانک، بیمه، بیمارستان، آتش نشانی و امکانات ایمنی، شرکت‌های مشاوره‌ای (اعم از مهندسی، حقوقی، مدیریت حسابداری و حسابداری)، هتل و امکانات پذیرایی، مدرسه و فروشگاه از جمله تسهیلات زیربنایی مورد نیاز برای ایجاد یک منطقه آزاد تجاری می‌باشد.

۱/۳- شبکه حمل و نقل:

با وجود اینکه شبکه حمل و نقل یکی از انواع تسهیلات زیربنایی است اما به سبب اهمیت خاصی که در مورد بنادر و مناطق آزاد تجاری دارد، به صورت یک عامل مستقل می‌باید بررسی شود.

شبکه‌های حمل و نقل چون رگ‌های حیاتی مناطق بنادر آزاد تجاری را به مراکز صنعتی، معدنی، و کشاورزی کشور متصل می‌کنند. قبل از ساختن هرگونه امکانات زیربنایی شبکه‌های حمل و نقل بایستی ساخته و توسعه داده شوند. زیرا به وسیله این شبکه می‌توان در ساخت و توسعه سایر تسهیلات زیربنایی

اقدام نمود . به غیر از موارد مذکور میزان هزینه و سرعت عمل شبکه حمل و نقل از موارد مهم می باشد .
حال وسایل مختلف حمل و نقل را بررسی می نماییم .
۱-۲/۱- راه آهن :

در میان وسایل تردد داخلی راه آهن از جایگاه خاصی برخوردار است . از امتیازات راه آهن قدرت جا به جایی با حجم زیاد و هزینه کم را می توان نام برد . متأسفانه نسبت به وسعت جغرافیایی ، کشورما دارای شبکه راه آهن محدودی می باشد . این امر باعث می گردد که نقاط محدودی را به عنوان بدیل برای ایجاد مناطق و بنادر آزاد تجاری در نظر گرفت که متصل به شبکه راه آهن کشور باشند .

۱-۲/۲- حمل و نقل جاده ای :

دیگر راه ارتباطی زمینی حمل و نقل جاده ای می باشد . از محاسن این نوع ترابری نسبت به راه آهن ، قابلیت انعطاف ، وسعت زیاد و هزینه کم آماده سازی و ساختن جاده های آن است . در مقابل هزینه ترابری زیاد و پیاپی بودن حجم کالاهای قابل حمل و نقل از جمله محدودیتهای این شبکه می باشد .

۱-۲/۳- حمل و نقل هوایی :

از مشخصه های اصلی ترابری هوایی سرعت و راحتی مسافرت می باشد . از محدودیتهای این سیستم تردد می توان هزینه ، بسیار بالای حمل و نقل کالای حجم محدود برای جابه جایی کالا و کمبود فرودگاهها با استاندارد بین المللی را نام برد . وجود یک فرودگاه بین المللی در یک منطقه آزاد تجاری در کنار سایر سیستمهای حمل و نقل از مزایای بسیار مهم می باشد . به ویژه در مورد مواد غذایی و تره بار و گل های تزئینی وجود یک سیستم هوایی ترابری از امتیازات مهم به شمار می رود .

۱-۲/۴- حمل و نقل دریایی :

در داخل کشور به علت عدم وجود آبراههای قابل کشتیرانی ترابری دریایی وجود ندارد . شبکه حمل و نقل دریایی ضعیف و ناقصی مابین بنادر و جزایر وجود دارد که عمدتاً به وسیله لنج و کشتی صورت می گیرد . در مورد ایجاد بنادر آزاد تجاری در ایران ذکر این نکته لازم است که به علت ظرفیت پایینی

کشتی های متعلق به کشورمان در حال حاضر می باید منطقه آزاد را در بنادر ایجاد نماییم نه در جزایر . البته این مساله حتی در مورد کشورهای پیشرفته صنعتی که دارای کشتیرانی تجاری قوی می باشند نیز صادق است و بین کشورها هم بیشتر راغب به ایجاد مناطق آزاد تجاری در کنار بنادر می باشند تا در جزایر . در غیر این صورت با ایجاد راههای ارتباطی زمینی زیادی عملاً جزیره را به خشکی وصل می کنند .

۱-۲- نیروی انسانی مناسب :

در ایجاد مناطق آزاد تجاری مهمترین عامل را می توان نیروی انسانی کارآمد و متخصص دانست . البته در سابق صنایع ایجاد شده در مناطق آزاد تجاری را صرفاً " منابع کاربرد تشکیل داده و بدین لحاظ احتیاج به نیروی کار متخصص کمتر بوده و به وسیله کارگران غیر متخصص و ارزان استفاده می شده است . پس از تحولات تکنولوژی جدید و اتوماتیک شدن خطوط مونتاژ صنایع کاربرد دوباره به کشورهای صنعتی بازگشت و یکی از مزایای عمده مناطق آزاد تجاری در کشورهای در حال توسعه که همان نیروی کار ارزان بود اهمیت سابق خود را از دست داده است .

در این موقعیت مناطق آزاد تجاری می توانند موقعیت خود را تثبیت نمایند که از دو عامل نوآوری و قابلیت انعطاف لازم برخوردار باشند ، و این دو مهم فقط در سایه داشتن نیروی کار متخصص و با تجربه امکان پذیر می باشد .

در ایجاد مناطق آزاد تجاری می باید به مساله جذب نیروی متخصص توجه کامل نمود . بهترین نیروی کار برای هر پروژه با کارخانه نیروی بومی می باشد . زیرا نیروهای غیر بومی بطور کلی مکانی را که در آن کار می کند بصورت موقت می داند و تعلق کمتری از خود نشان می دهد . از طرفی مشکل اسکان خانواده های شاغلین و وسایل جنبی دیگر نیز مطرح می باشد . هرگاه منطقه آزاد تجاری در ناحیه ای ایجاد گردد که دارای سابقه صنعتی و تجاری و بالمآل دارای نیروی متخصص بومی باشد ، امکان موفقیت بیشتری برای آن متصور است .

از جمله فاکتورهای مهم در مکان‌یابی منطقه، آزاد تجاری را می‌توان مساله همبستگی نام بسرد. طبق اصل همبستگی می‌باید ارتباط متناسبی بین صنایع ایجاد شده در مناطق آزاد تجاری و صنایع داخل کشور وجود داشته باشد. با رعایت این مطلب می‌توان از ظرفیت تولیدی کارخانجات داخل کشور (بخصوص آن نواحی که اطراف این مناطق قرار دارند) استفاده نمود و آنها را فعال کرد.

از نیروی انسانی متخصص این گونه نواحی صنعتی می‌توان در مناطق آزاد تجاری استفاده نمود. همین انتقال تکنولوژی از صنایع واقع در مناطق آزاد تجاری به نواحی اطراف که سابقه فعالیت‌های صنعتی دارند آسان ترمی باشد.

ذکر این نکته لازم است که سیاست مکان‌یابی برخی از کشورها برای ایجاد مناطق آزاد تجاری برخلاف مطلب سابق‌الذکر می‌باشد. بطور مثال کشور فیلیپین منطقه آزاد تجاری باتان را در منطقه‌ای دور از مناطق شهر ایجاد کرده است. دلیل عمده این انتخاب را توسعه مناطق غیر صنعتی ذکر کرده‌اند.^{۱۳}

کشورهای صنعتی‌نیز مناطق آزاد تجاری خود را در مناطق کمتر توسعه یافته ایجاد می‌کنند که از این طریق باعث توسعه صنعتی در این نواحی گردند، از جمله می‌توان فرودگاه آزاد شانژون واقع در ایرلند را نام برد.^{۱۵}

برای کشورهای در حال توسعه مانند کشور ماکه دارای صنایع نسبتاً جوان و نوپاست، این توسعه انتخاب صحیح نیست، زیرا در موقعیت فعلی می‌باید از تمامی توان صنعتی خود برای ایجاد یک منطقه آزاد تجاری استفاده کنیم.

با عنایت به تأثیری که مناطق آزاد تجاری در توسعه نواحی اطراف خود می‌گذارند، توجه به توان و قابلیت صنعتی شدن حومه این مناطق حائز اهمیت می‌باشد.^{۱۶}

به طور کلی در مکانی منطقه آزاد تجاری باید ایجاد گردد که توانایی داشتن شهرک‌های صنعتی در

اطراف خود را داشته باشد.

۲- عوامل خارجی :

عوامل خارجی در تعیین مکانی جهات احداث مناطق و یا بنادر آزاد از اهمیت خاصی برخوردار است. این توجه از ماهیت این‌گونه مناطق ناشی می‌گردد. با توجه به ارتباطی که بین این مناطق با کشورهای خارجی چه از لحاظ وارد کردن مواد اولیه و چه از جهت صدور تولیدات داخلی و صدور مجدد کالاهای خارجی وجود دارد. نقش عوامل خارجی در تعیین مکان مناسب برای احداث این‌گونه مناطق روشن می‌گردد.

با توجه و عنایت به این نکته که مناطق آزاد تجاری حتی اگر در داخل کشور قرار داشته باشند مقصد نهایی کالاهای کشورهای خارجی می‌باشند و این امر محدودیت‌های زیادی را در جهت انتخاب مکان مناسب به وجود می‌آورد. ایران از نظر مرزهای جغرافیایی از دو سمت دارای مرزهای آبی می‌باشد و تنها از طریق مرزهای جنوبی کشور به دریا آزاد ارتباط داریم، و بنادر آزاد تجاری که در کناره دریا های آزاد قرار داشته باشند دارای مزایای بسیاری می‌باشند و می‌توانند از تسهیلات بسیار زیاد ترابری دریایی استفاده نمایند، بدین سبب برای بررسی عوامل خارجی جهت ایجاد یک منطقه یا بندر آزاد مرزهای جنوبی و ارتباط آن با جهان خارج به ویژه کشورهای خلیج فارس را بررسی می‌نماییم.

خلیج فارس شاه رگ حیاتی دنیای می‌باشد. به جرات می‌توان اظهار کرد که هیچ نقطه در جهان به اهمیت این بخش از دنیا نیست.

۲/۱- بررسی اوضاع اقتصادی کشورهای خلیج فارس و روابط بازرگانی آنها با ایران :

کشور واقع در جنوب خلیج فارس یعنی کویت، عربستان، بحرین، قطر، امارات متحده عربی و عمان با جمعیت ۱۲/۵۴ میلیونی (بخش مهمی از این جمعیت را اتباع بیگانه تشکیل می‌دهند) و سرزمینی با مساحت ۲۵۶۲۲۸۲ کیلومتر مربع دارای بزرگترین ذخایر نفت و گاز در جهان می‌باشند.

بعد از افزایش سریع قسمت نفت در نیمه اول دهه هفتاد میلادی این منطقه از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار

گردید. و از طرفی بافت زندگی و ساختار اقتصادی، اجتماعی، و سیاسی این کشورها تحت تاثیر این پدیده قرار گرفت، تولید ناخالص ملی از ۱۰۲۲۹۶ میلیون دلار در سال ۱۹۷۷ بار شد ۸۴ درصدی به ۱۸۸۳۸۸ - میلیون دلار رسیده است.

ذخایر ارزی به استثنای طلا بین سالهای ۱۹۷۷ الی ۱۹۸۲ در حدود ۲۱ درصد افزایش داشته و از ۲۴۶۷۱ میلیون دلار به ۴۱۹۹۰ میلیون دلار در سال ۱۹۸۲ رسیده است. ذخایر طلای این کشورها در سال ۱۹۸۶ بالغ بر ۲۲/۲۷ تن می باشد.

صا درات این کشورها در سال ۱۹۸۳ به ۸۹۱۳۷ میلیون دلار بالغ گردید. این صادرات را عمدتاً " نفت، مواد سوختنی و کالاهای صدور مجدد تشکیل می دهد با افزایش صادرات حجم واردات نیز بالتبع افزوده گردیده و به رقم ۶۵۱۹۶ میلیون دلار در این سال رسیده است.

بیشترین واردات از کشورهای ژاپن، اروپای غربی، آمریکا، و در مرحله بعد، ترکیه، کره جنوبی تایوان و سنگاپور می باشد واردات این کشورها شامل مواد غذایی، کالاهای ساخته شده معرفی کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای می باشد.

۲/۱/۱ - بخش کشاورزی :

تولید مواد غذایی در هیچ یک از این کشورها به حد خودکفایی نرسیده است. موفق ترین کشور در این میان عربستان است که آن هم با تحمیل هزینه‌های گزافی فقط در تولید گندم توانسته است تا حدودی نیاز داخلی را برآورده سازد، به طور کلی این کشورها از نظر مواد غذایی به واردات خارج از کشور وابسته هستند.

۲/۱/۲ - صنایع :

ایجاد صنایع در این کشورها سابقه طولانی ندارد و بسیار جوان می باشد، بعد از افزایش سریع قیمت نفت شیخ نشین های خلیج فارس با درآمد های حاصله از صدور نفت سرمایه گذاری های زیادی در جهت ایجاد و استقرار صنایع در کشورهای خود کردند، البته هر یک از این کشورها صنایع خاصی را به عنوان محور توسعه اقتصادی خود انتخاب نمودند.

عربستان : صنایع پتروشیمی، مصالح ساختمانی، صنایع فلزی

کویت : صنایع پتروشیمی، صنایع سبک

امارات متحده عربی : صنایع پتروشیمی، صنایع سبک بسته بندی

بحرین : صنایع پتروشیمی، فولاد، آلومینیم

قطر : صنایع پتروشیمی، مصالح ساختمانی

عمان : صنایع پتروشیمی، مس، سیمان

همانطور که ملاحظه می گردد تمامی این کشورها با توجه به دسترسی به مواد خام فراوان و ارزان صنایع پتروشیمی را در کشورهای خود گسترش داده اند. با توجه به بازار محدود داخلی این کشورها می بایست بازارهای حیاتی برای محصولات پتروشیمی خود به دست آورند.

مشکلات عام صنایع در این کشورها عبارتند از :

- کمبود مواد اولیه (بجز صنایع پتروشیمی)

- کمبود نیروی متخصص و کارگر ساده بومی

- عدم وجود همبستگی، هماهنگی و ارتباط بین

این صنایع، بطوری که این صنایع نمی توانند هم دیگر را حمایت کرده به صورت کاملاً " مجزا و منفک از یکدیگر عمل نمایند.

۲/۱/۲ - رابطه بازرگانی ایران با کشورهای حوزه

خلیج فارس :

رابطه بازرگانی ایران با این شش کشور عربی حوزه خلیج فارس، هم در دوره پیش از انقلاب اسلامی و هم پس از آن به علل گوناگونی از جمله نزدیکی جغرافیایی، اشتراك فرهنگی و منافع اقتصادی مشترك روبرو توسعه بوده است.

موازنه تجاری غیرنفتی ایران با مجموع این

شش کشور طی سالهای ۱۳۶۲ - ۱۳۵۲ به غیر از دو سال

۱۳۵۲ و ۱۳۵۳ همواره به زیان ایران بوده است.

۱- جدول ۱ - داد و ستد تراز تجاری غیر نفتی ایران
 با شش کشور عربی حوزه خلیج فارس
 طی دوره ۱۳۵۲ الی ۱۳۶۲ ۱۸
 (واحد میلیون ریال) به قیمت جاری

سال	واردات ایران ارزش	از این کشورها درصد سهم	صادرات ایران ارزش	به این کشورها سهم	موازنه تجاری غیر نفتی
۱۳۵۲	۲۰۷۸	۰/۸	۳۲۵۵	۷/۸	+۱۲۷۷
۱۳۵۳	۳۷۰۷	۱/۸	۴۱۴۲	۱۰/۵	+ ۴۳۵
۱۳۵۴	۱۵۰۸۰	۱/۳	۵۲۶۵	۱۲/۹	-۵۲۱۵
۱۳۵۵	۹۶۰۵	۱/۱	۵۶۱۱	۱۴/۸	-۳۹۹۴
۱۳۵۶	۱۱۲۰۶۷	۱/۱	۵۵۲۶	۱۲/۶	-۵۷۳۱
۱۳۵۷	۶۲۳۸	۰/۸	۵۲۵۷	۱۳/۷	- ۹۸۱
۱۳۵۸	۱۹۴۷۱	۲/۸	۴۲۰۳	۷/۴	-۱۵۲۶۱
۱۳۵۹	۴۴۵۷۴	۵/۷	۲۷۳۴	۵/۹	-۴۱۸۴۰
۱۳۶۰	۴۹۹۸۰	۴/۶	۳۱۷۰	۱۱/۷	-۴۶۸۱۰
۱۳۶۱	۲۱۲۵۵	۲/۱	۳۷۱۸	۱۵/۶	-۱۷۵۳۷
۱۳۶۲	۷۳۴۷	۰/۵	۴۴۵۸	۱۲/۹	-۲۸۸۹

۲/۱/۳/۲- صادرات ایران به کشورهای خلیج فارس :
 صادرات ایران در سالهای قبل و بعد از انقلاب اسلامی تحول چندانی نداشته است و بیشتر محصولات کشاورزی، معدنی، سنتی و در مرحله بعد صنعتی بوده است با توجه به احتیاجات روبه تزاید این کشورها در مورد مواد غذایی و بعد مسافرتی کم بین ایران و کشورهای جنوبی خلیج فارس کشور مامی تواند تامین کننده اصلی محصولات کشاورزی بخصوصی سبزیجات و میوه تازه شیخ نشین ها باشد.

۱- قلام صادراتی ایران به این کشورها علاوه بر مصارف داخلی با ایجاد ارزش افزوده ویا بدون ایجاد ارزش افزوده به کشورهای ثالث صادر می گردند و همانند مساله واردات از این طریق درآمد زیادی نصیب کشورهای شیخ نشین می شود.

باتوجه به نوساناتی که در موازنه پرداختها وجود دارد بطور کلی باتوجه به قیمت جاری شاهد روند صعودی موازنه منفی ایران می باشیم .

۲/۱/۳/۱- واردات ایران از کشورهای خلیج فارس :
 به طور کلی واردات ایران از کشورهای عربی حوزه خلیج فارس را در سالهای قبل از انقلاب اسلامی کالاهای ساخته شده مصرفی غربی تشکیل می داده است . بعد از انقلاب واردات ایران از این کشورها را بیشتر کالاهای واسطه ای و سرمایه ای تشکیل داده است . کالاهایی که از طریق کشورهای خلیج فارس به ایران وارد می گردد عمدتاً " کالاهای صدور مجدد می باشد" و از این طریق سود قابل ملاحظه ای نصیب این کشورها می گردد .

نقش بنادر آزاد تجاری این کشورها به ویژه امارات متحده عربی قابل توجه می باشد چنانکه تنها در سال ۱۹۸۳ از طریق بندر آزاد جبل علی ۱۷۶ میلیون دلار به صورت صدور مجدد به ایران کالاهای صادر گردیده است .

جدول ۲- داد و ستد ایران با کشورهای عربی منطقه،
 خلیج فارس در سال ۱۳۶۲ (میلیون ریال)
 به قیمت جاری

کشور	واردات ایران ارزش	سهم در هزار از کل واردات	درصد واردات از منطقه خلیج	صادرات ایران ارزش	سهم در هزار از کل صادرات	درصد صادرات از کل منطقه خلیج	موازنه تجاری غیر نفتی
امارات متحدہ عربی کویت	۲۹۲۶۷	۱۸/۵	۵۲/۳	۴۳۶۴	۱۴۱	۷۷	-۲۴۹۰۳
قطر	۲۱۴۴۹	۱۳/۶	۳۸/۳	۸۱۷	۲۶	۱۴/۴	-۲۰۶۳۲
عمان	۲۹۹۴	۲	۵/۳۵	۷۷	۲/۵	۱/۳۵	-۲۹۱۷
عربستان	۱۱۷۲	۰/۷	۲	۴	۰/۱	۰/۰۷	-۱۱۶۹
بحرین	۹۶۵	۰/۶	۱/۷۵	۳۹۱	۱۳	۶/۹۵	-۵۷۴
جمع	۵۵۹۷۳	۳۵/۵	۱۰۰	۵۶۶۶	۱۸۳	۱۰۰	-۵۰۳۰۷

باتوجه به وجود بنادر و مناطق آزاد تجاری نسبتاً فعال کشور امارات متحدہ عربی در حال حاضر مرکز تجاری خلیج فارس می باشد و به همین دلیل طرف تجاری اصلی ایران در منطقه خلیج فارس این شیخ نشین می باشد.

بطوری که واردات کشور ما از این امیرنشین ۵۲/۳ درصد از کل واردات ما به این منطقه می باشد و میزان ۷۷ درصد از کل صادرات ما به کشورهای منطقه، جنوبی خلیج فارس را امارات متحدہ عربی به خود اختصاص داده است.

جدول ۳- میزان مبادلات بازرگانی ایران با امارات
 متحدہ عربی طی سالهای ۱۳۵۲ الی ۱۳۶۲
 (میلیون ریال به قیمت جاری)

سال	واردات ایران از کشورهای امارات متحدہ عربی	صادرات ایران از کشورهای امارات متحدہ عربی	موازنه تجاری
۱۳۵۲	۲۳	۸۴۸	-۸۲۵
۱۳۵۳	۹۸۵	۱۰۵۵	-۷۰
۱۳۵۴	۲۵۷۱	۱۳۵۱	+۱۲۲۰
۱۳۵۵	۳۲۴۳	۱۶۰۴	+۱۶۳۹
۱۳۵۶	۴۲۶۶	۱۱۲۲	+۳۱۴۴
۱۳۵۷	۲۹۴۶	۵۲۵	+۲۴۲۱
۱۳۵۸	۹۲۶۱	۱۳۵۸	+۷۹۰۳
۱۳۵۹	۳۳۰۰۶	۳۰۵	+۳۲۷۰۱
۱۳۶۰	۳۲۳۷۱	۳۲۴	+۳۲۰۴۷
۱۳۶۱	۱۰۷۵۶	۱۵۲۸	+۹۲۲۸
۱۳۶۲	۷۸۴۱	۳۵۶۰	+۴۲۸۱

رابطه، بازرگانی بین دو کشور همواره بصورت يك طرفه و به نفع امارات متحده، عربی بوده است. کالاهایی که ایران از طریق امارات متحده، عربی وارد می‌کند بیشتر مصنوعات سایر کشورها می‌باشد. این کالاهای به طریق صدور مجدد وارد کشور می‌گردد و از این طریق دولت امارات حداقل ۱۰ درصد سود عمده فروشی کسب می‌نماید.

صادرات نیز وضع بهتری ندارد، کالاهای صادراتی ایران به امارات متحده، عربی مقداری به مصرف داخلی می‌رسد و بیشتر آن به صورت ارزش افزوده و یا بدون ارزش افزوده صادر می‌گردد. و از این طریق کشور امارات نه تنها ارزش قابل ملاحظه‌ای کسب می‌کند بلکه صنایع، بخصوص صنایع بسته بندی خود را توسعه می‌دهد، در حالی که ایران بنادر و مناطق آزاد تجاری در جنوب کشور داشته باشد می‌تواند این ارزش‌های از دست داده را دوباره کسب نموده میزان اشتغال رانیز بدین طریق افزایش دهد.

۲/۳- مناطق و بنادر آزاد تجاری در کشورهای همجوار:
یکی از عوامل موثر خارجی در ایجاد مناطق آزاد تجاری وجود و یا عدم وجود این‌گونه مناطق در کشورهای همسایه می‌باشد.

فقدان مناطق و بنادر آزاد تجاری در ناحیه‌ای از جهان فرصت مناسبی در اختیار کشورها برای ایجاد و بهره‌گیری از مناطق و بنادر آزاد بوجود می‌آورد. البته در حال حاضر با توسعه و ایجاد مناطق و بنادر آزاد دیگر منطقه و یا ناحیه‌ای در جهان نمی‌توان یافت که فاقد این‌گونه مراکز تجاری و صنعتی باشد طبق گزارش سازمان یونیدو به سبب مزایایی که ایجاد مناطق آزاد تجاری برای ممالک بخصوص کشورهای جهان سوم فراهم نموده، گرایش فراوانی در جهت تاسیس این مناطق در کشورهای جهان بوجود آمده است. و این امر باعث بروز پدیده‌ای گردیده است که این سازمان آن را تعبیر به " جنگ مناطق آزاد تجاری " نموده است.^{۱۹}

برخی از کشورهای همجوار با ایران نیز در سالهای اخیر توجه زیادی به ایجاد مناطق و بنادر آزاد تجاری نموده‌اند. از کشورهایی که با آنها دارای مرزهای زمینی هستیم می‌توان از کشور ترکیه

در غرب و پاکستان در شرق کشور صان نام برسد. و همچنین در خلیج فارس، کشور امارات متحده، عربی دارای چندین بندر آزاد تجاری فعال می‌باشد، وجود این مناطق آزاد تجاری فعال و نیمه فعال و عمدتاً تازه تاسیس نشان دهنده، توجه عمیق کشورهای این منطقه به ضرورت ایجاد مناطق و بنادر آزاد تجاری می‌باشد. این‌گونه تحرکات اقتصادی و صنعتی در سطح منطقه مبرهن این مطلب می‌باشد که ایران باید امکان ایجاد و بنادر آزاد تجاری را بطور جدی مورد بررسی و تحقیق قرار دهد. حال به بررسی مناطق آزاد تجاری در کشورهای همسایه می‌پردازیم.

۲/۳/۱- مناطق و بنادر آزاد تجاری در پاکستان:

در چند ساله، اخیر کشور پاکستان توجه، زیادی به ایجاد بنادر و مناطق آزاد تجاری نموده است. چنانکه منطقه‌ای به مساحت ۵۰۰ هکتار بین دوبرادر کراچی و محممن قاسم واقع در اقیانوس هند را به عنوان بندر آزاد اعلام نموده است، فعالیت‌هایی که قرار است در این محدوده و این منطقه صورت گیرد از نوع صنعتی و تجاری می‌باشد، تاکنون ۴۵ واحد صنعتی با سرمایه ۲۷۲ میلیون دلار مشغول به فعالیت شده‌اند. این منطقه از نظر امکانات ارتباطی مانند تلفن و تلکس از وضع نسبتاً خوبی برخوردار است. همچنین بدلیل فاصله، کم این منطقه با کراچی از فرودگاه این شهر می‌توان در جهت ارتباطات استفاده کرد.

در این منطقه آزاد اجازه فعالیت به صنایع تولیدی می‌دهد که تولیدات آنها به خارج صادر گردد.

در حال حاضر صنایعی که فرآورده‌های ذیل را تولید می‌نمایند در جهت سرمایه گذاری تشویق می‌گردند:

الکترونیک، تجهیزات رادیویی و ویدئویی، سخت افزار کامپیوتر و تجهیزات جانبی آن، ماشین‌های اندازه‌گیری دقیق و کنترل، قطعات لوازم برقی و مهندسی، فیلم‌های اشعه ایکس، کالاهای مصرفی بادوام، یخچال و سردخانه، تهویه مطبوع فریزر، جاروبرقی، فرآورده‌های پتروشیمی، اقلام دارویی

محمولات چوبی و سنگی ، پشم شیشه و پلاستیک .
پاکستان در جهت تشویق سرمایه‌گذاری تسهیلات
گمرکی ، مالیاتی و همانند آن برای سرمایه‌گذاران ،
بخصوص شرکت‌های خارجی قائل گردیده است ، این
تسهیلات عبارتند از :

- دولت تضمین می‌نماید که هیچ يك از صنایع
سرمایه‌گذاری شده در داخل منطقه آزاد تجاری ملی
نخواهد شد ، مگر به دلایل امنیت ملی . در صورت
انجام این عمل شرکت مزبور به پولی که قابل تبدیل
باشد تاوان کامل دریافت می‌نماید .

- چنانچه دولت تصمیم به خراب نمودن هر يك
از مناطق بگیرد یا انگیزه‌های اهدایی به شرکت‌هایی
که در داخل منطقه ، فعالیت دارند کاهش یابد و این
عمل قبل از انقضاء پایان اجاره باشد ، شرکت حـق
برگشت دارایی‌هایش به کشور خود را دارد .

- شرکت می‌تواند هر زمانی منطقه را ترک کند .
- کارخانجات ایجاد شده در این منطقه تا سال

از دادن مالیات معاف بوده پس از این مدت شرکت‌های
مزبور تنها ۲۵ درصد مالیات متداول را پرداخت
می‌نمایند .

- صادرات و واردات از پرداخت عوارض گمرکی ،
مالیات غیر مستقیم مالیات فروش و مالیات‌های
منطقه‌ای معاف می‌باشد .

- سرمایه‌گذاران تابع کنترل صادرات و واردات و
مقررات ارز خارجی نیستند ، هرگونه پول خارجی می-
تواند در بانک موجود در منطقه پس انداز شود و به
سهولت قابل نقل و انتقال و خروج از کشور می‌باشد .
در مقابل تسهیلات مذکور موانعی نیز در مقابل
سرمایه‌گذاران قرار دارد که به قرار ذیل می‌باشد :

۱- صنایعی مانند ، نساجی نخی ، قالی بافی
تولید کفش و تولید کالاهای چرمی مجاز به فعالیت در
این منطقه نمی‌باشند ،

۲- شرکت‌هایی باید تعهد نمایند که هشتاد درصد
از تولیدات خود را صادر نموده فقط ۲۰ درصد را به
داخل کشور پاکستان وارد نمایند ، البته این اقلام
وارد تابع کنترل و پرداخت عوارض معمولی واردات می-
باشند . ذکر این نکته نیز لازم است که در امر

صادرات این اقلام سیاست‌های تشویقی وجود دارد .
الف - تمامی اقلام صادراتی بیمه خواهند بود .
ب - درآمد حاصله از صادرات ، از پرداخت
مالیات تا ۵۵ درصد معاف خواهد بود .

دولت پاکستان در حال حاضر طرح‌هایی برای
توسعه این منطقه دارد ، همچنین قصد دارد منطقه
آزاد تجاری دیگری در شهر لاهور در مرز هندوستان
ایجاد نماید .

۲/۳/۲- مناطق و بنادر آزاد تجاری ترکیه :

ترکیه برای توسعه اقتصادی در دهه ۱۹۸۰ راهبرد
توسعه صادرات را برگزیده و بدین منظور به توسعه
روابط بازرگانی ، با سایر کشورها پرداخته است .

در این راه دست سرمایه‌گذاران خارجی جهت
سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های تجاری بازگذاشته شده و
تلاش همه جانبه‌ای در جهت ایجاد و گسترش يك سیستم
تجاری و بازاریابی فعال آغاز شده که همچنان ادامه
دارد . ۲۲

در پی سیاست‌های فوق در طی چند سال گذشته کشور
ترکیه در جهت ایجاد مناطق آزاد تجاری فعالیت
زیادی نموده است .

اندیشه ، تاسیس منطقه آزاد تجاری بر می‌گردد
سال ۱۹۵۳ که قانون مربوط به ایجاد مناطق آزاد تجاری
برای اولین بار وضع گردید . البته این قانون در آن
سالها اعمال شده ولی موفقیت چندانی نداشته است .
بهر حال با فعال شدن اقتصاد ترکیه در اوایل دهه ،
هشتاد با دیگر ایجاد مناطق آزاد تجاری مطرح گردید
و سرانجام در سال ۱۹۸۵ قانون مربوط به اینگونه
مناطق به تصویب رسید .

دولت ترکیه در حال حاضر در نظر دارد که ۴ منطقه
آزاد تجاری را تاسیس نماید . از این میان ۲ بندر آزاد
برای فعالیت‌های بازرگانی و ۲ منطقه صنعتی برای
فعالیت‌های تولیدی در نظر گرفته شده است .

دو بندر آزاد تجاری عبارتند از : آنتالیا بمساحت
۵۱ هکتار ، و مرسین بمساحت ۱۰۰ هکتار و دو منطقه ،
صنعتی آزاد تجاری عبارتند از : آدانا ، یومورتالیك
در زمینی به مساحت ۵/۲ هکتار و زمیر نصروت در
زمینی به مساحت ۱ هکتار . ۲۳

تمامی این چهار منطقه و بندر آزاد تجاری در کناره دریای مدیترانه قرار دارد و بدین لحاظ از موقعیت مناسبی برخوردار می باشد.

کارهای زیربنایی و عملیات ساختمانی مناطق واقع در مرسین و آنتالا در سال ۱۹۸۶ به انجام رسیده است. و در مورد مناطق آزاد تجاری آدانا و ازمیر تا بحال نقشه و طرح آنها تهیه گردیده و نی عملیات نصب و راه انداز ماشین آلات آن احتیاج به صرف وقت بیشتر و همچنین سرمایه گذاری کلان تری دارد.

دولت ترکیه اهداف خود را ایجاد این بنادر و مناطق آزاد تجاری چنین بیان می نماید.

- ۱- افزایش صادرات
- ۲- استفاده از امکانات ترانزیت و ترانس شپمنت
- ۳- جذب سرمایه گذاری خارجی در ترکیه
- ۴- تسریع در انتقال تکنولوژی و تنوع بخشیدن به

آن

۵- ایجاد اشتغال

۶- افزایش درآمدهای ارزی

۷- تسریع در امر صنعتی شدن نواحی همجوار

دولت ترکیه برای جذب سرمایه گذاری خارجی تسهیلات قانونی نسبتاً زیادی را برای سرمایه گذاران بوجود آورده است این تسهیلات عبارتند از:

۱- درآمد و سود حاصل از فعالیت های تجاری در این مناطق از پرداخت مالیات بر درآمد و مالیات شرکتها معاف می باشد.

۲- معافیت از پرداخت مالیاتهای محلی

۳- معافیت از پرداخت عوارض گمرکی

۴- ممنوعیت هرگونه اعتصاب در این مناطق و

بنادر

همچنین دولت ترکیه تسهیلاتی از قبیل خدمات بانکی، بیمه، مهندسی مشاور و خدمات اجتماعی در اختیار سرمایه گذاران در این مناطق گذارده است.

باتوجه به عوامل ذیل: انتخاب راهبرد توسعه صادرات برای رشد اقتصادی در کشور ترکیه و موقعیت خوب تجاری این کشور در دهه هشتاد در منطقه خاور میانه و با لآخره موقعیت مناسب جغرافیایی اقتصادی قرار داشتن در کنار دو دریای سیاه و مدیترانه

حد فاصل بودن آسیا و اروپا، ارتباط دریایی با شمال آفریقا و جنوب اروپا و ارتباط زمینی با کشورهای عربی)

برای کشور ترکیه می توان موقعیت خوبی را برای مناطق و بنادر آزاد تجاری پیش بینی کرد.

۲/۳/۳- مناطق و بنادر آزاد تجاری در امارات متحده عربی:

خلیج فارس به علت موقعیت جغرافیایی ویژه اش از زمانهای گذشته مورد توجه بوده است. در سابق خلیج فارس به دلیل نزدیک بودن به هندوستان و آسیای جنوبی، سواحل آفریقای شرقی و خاور میانه، عربی مرکز ثقل بازرگانی قدیم در این منطقه از دنیا بوده است، در عصر حاضر مورد اهمیت قرار گرفتن نفت و گاز و صدور آن به خارج، باعث افزایش درآمد ملی و در نتیجه بازار مناسبی برای عرضه کالاهای خارجی گردیده است، این عوامل باعث گردیده که دوباره خلیج فارس اهمیت خود را بدست آورده یکی از مراکز تجاری جهان واقع گردد.

در میان کشورهای منطقه، جنوبی خلیج فارس، کشور امارات متحده، عربی با داشتن موقعیت خوب جغرافیایی (حد فاصل دریای عمان و خلیج فارس) از یک طرف و سرمایه گذاری فراوان این کشور در ایجاد تاسیسات بندری و ایجاد مناطق و بنادر آزاد تجاری باعث گردیده این شیخ نشین به صورت مرکز تجاری خلیج فارس شناخته شود. بطوری که با داشتن جمعیت ۱/۱ میلیونی که تنها ۸ درصد از کل جمعیت ۱۳/۵۴ میلیونی کشورهای عربی حوزه، جنوبی خلیج فارس می باشد حجم مبادلات خارجی این کشور به میزان ۲۶۵۲۱ میلیون دلار یعنی ۱۷/۲ درصد کل مبادلات خارجی کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس را شامل گردد. همچنین این کشور بیشترین حجم مبادلات خارجی ایران با کشورهای عربی حوزه، جنوبی خلیج فارس را به خود اختصاص داده است به طوری که ۵۲/۳ درصد واردات و ۷۷ درصد صادرات ایران با کشورهای شیخ نشین از آن امارت متحده، عربی بوده است.

بنابر مطالب مذکور و وجود بنادر مناطق آزاد

۱/۳/۲ - جبل علی :

بندر جبل علی مهمترین بندر امارات متحده، غربی در ۲۵ کیلومتری جنوب غربی شهر دومی واقع گردیده است. این بندر دارای ۱۰ بارانداز، بسا مجموعه ۶۶ اسکله برای تخلیه بارگیری انواع مختلف کالا به علاوه یک بارانداز مخصوص بارگیری نفت خام و گاز مایعی باشد. در بندر جبل علی محوطه‌ای بسا مساحت ۷۵۰۰ هکتار بعنوان منطقه، آزاد در نظر گرفته شده که ۵۰۰۰ هکتار آن اختصاص به فعالیتهای صنعتی دارد و ۲۵۰۰ هکتار مابقی را اسکله‌ها و تسهیلات بندری تشکیل می دهد. در حال حاضر جبل علی بزرگترین بندر آزاد در سطح منطقه، خلیج فارس می باشد. بیشترین استفاده، شیخ نشین دومی، از بندر آزاد جبل علی، صدور مجدد به ۱۰۴ کشور درجهان صادر در سال ۱۹۸۳ در حدود یک میلیارد دلار کالا از آنجا به طریقه، صدور مجدد به ۱۰۴ کشور درجهان صادر گردیده است. از میان این کشورها ایران بیشترین سهم را دارا می باشد و این خود نشان دهنده، سود فراوانی است که امیرنشین دومی از طریق کشور ما کسب می کند.

جدول ۴ - توزیع جغرافیایی صدور مجدد:

بندر آزاد جبل علی در سال ۱۹۸۳ (ارزش میلیون دلار)

کشور	میزان صدور مجدد	درصد کل
ایران	۱۷۶	۱۷/۷
عربستان	۱۵۱	۱۵/۹
آمریکا	۷۱	۷/۱۲
قطر	۶۱	۶/۱۲
هندوستان	۵۸	۵/۸۴۰
مصر	۵۵	۵/۵۴
کویت	۵۱	۵/۱۴
پاکستان	۴۱	۴/۱۳
بحرین	۳۷	۳/۷۳
انگلستان	۳۰	۳
سایر (۹۳ کشور)	۲۶۳	۲۶/۴۵
جمع	۹۹۴	۱۰۰٪

تجاری فعال این کشور به بررسی این مناطق و بنادر آزاد تجاری آن می پردازیم. البته می باید متذکر شد که کشور بحرین نیز دارای یک بندر آزاد تجاری در منامه پایتخت خود می باشد که مرکزی جهت صدور مجدد کالای می باشد. مساله، مشترک بین تمامی این بنادر و مناطق آزاد تجاری استفاده، آنها از موقعیت خاص کشور ایران می باشد، بطوری که این بنادر کالاهای مورد نیاز ایران و سایر کشورها را در مقادیر زیاد وارد می کنند و بعد بصورت مقادیر کم توسط تجار وارگانها و نهادهای دولتی به ایران وارد می شود و از این طریق مبالغ هنگفتی بدست می آورند و یا به عبارتی ما آن را از دست می دهیم. از طرف دیگر تجار ایرانی کالاهای خود را به صورت فله و عدل‌های بزرگ به این مناطق و بنادر آزاد صادر می کنند و در آنجا چه توسط خود این تجار و یا خریداران بعد از طبقه بندی و درجه بندی، بسته بندی شده به سایر کشورهای جهان صادر می شود با ایجاد یک بندر یا منطقه، آزاد تجاری می توانیم از خروج ارز زیاد و جلوگیری نموده (در مورد واردات) و ارز فراوانی نیز وارد مملکت گردانیم (از طریق صادرات).

تسهيلات زیربنایی :

صورت يك مركز توزیع و صدور مجدد در خاور میانه در آورده است . فعالیتهای صنعتی نیز مورد توجه مقامات این بندر آزاد قرار گرفته است . فعالیتهای صنعتی عمدتاً " بر روی صنایع سبك به ویژه صنعت بسته بندی متمرکز شده است علاوه بر مقادیر زیادی که کالا به صورت صدور مجدد از این کشور صادر می گردد . بسیاری از کالاهای از جمله مواد غذایی نوشیدنی و امثالهم به این کشور وارد گردیده پس از انجام فرایندهای تولیدی که منجر به ایجاد ارزش افزوده می گردد به کشورهای ثالث صادر می گردد ، بطور نمونه پسته ، زعفران و سایر اقلام و محصولات کشاورزی ایران به این منطقه آزاد وارد گردیده پس از طبقه بندی و بسته بندی به اروپا و سایر کشورها صادر می گردد و از این طریق درآمد ارزی قابل توجهی نصیب این شیخ نشین می شود . علاوه بر صنایع سبك ، در حال حاضر سرمایه گذاریهایی در صنایع سنگین صورت گرفته است از این جمله می توان از ایجاد کارخانه ، تصفیه آلومینیوم ، تولید کابل مسی و آلومینیومی ، گساز مایع و کارخانه نورد نام برد .

۲/۲/۲/۲ - بندر راشد :

این بندر تجاری با امکانات و تسهیلات ضروری دریایی جهت تخلیه و بارگیری کالاهای عمومی و کانتینر وجود آمده که شامل ۲۵ اسکله ، مجهز می باشد و علاوه بر این اسکله ها يك بارانداز دو دهنه ورودی جهت بارگیری نفت خام آماده بکار می باشد . در سال ۱۹۸۲ به وسیله امیرنشین دومی منطقه آزادی در این بندر به وجود آمده که از عوارض گمرکی معاف می باشد . این منطقه دارای سیستمی است که در صورت ورود کالا و صدور مجدد آن نه تنها حقوق و عوارضی وصول نخواهد شد بلکه هزینه های انبارداری نسبت به کالاهای وارداتی جهت مصرف در منطقه کمتر است و زمان نگهداری کالا را نیز می توان افزایش داد .

۲/۲/۲/۲ - بندر خالد واقع در شارجه :

این بندر در شمال شرقی بندر راشد دومی و در خلیج فارس واقع شده است . این بندر دارای ۱۱۶ اسکله می باشد که چهار اسکله آن در سال ۱۹۸۲ ساخته

این بندر دارای ۱۰ بارانداز با مجموع مساحت ۶۶ اسکله از ۱۵ کیلومتر دیوار ساحلی جهت هر نوع کشتی شامل کشتی های کانتینر ، قله ، تانکر ، یخچالدار و " رورو " می باشد ، همچنین دارای يك بارانداز مخصوص جهت بارگیری نفت خام و گاز مایع می باشد !

همچنین شرکتهای سرمایه گذار در این منطقه می توانند از امکاناتی مانند آب ، برق ، تلفن ، تلکس جاده های اسفالت ، بیمارستان ، مدرسه و سایر امکانات شهری استفاده نمایند که نحوه واگذاری آن به صورت اجاره می باشد و اجاره سالانه آن از قرار هر متر مربع ۱/۴۵ دلار امریکایی می باشد . لازم به یادآوری است که حداقل زمینی که برای کارهای صنعتی و تجاری می باید اجاره شود ۷۵۰۰ متر مربع می باشد و مدت اجاره نیز کمتر از ۵ سال نیست .

تسهيلات قانونی " مقامات شیخ نشین دومی برای جذب سرمایه گذاریها به ویژه سرمایه های خارجی تسهیلات و معافیت های قانونی بسیاری فراهم نموده است این تسهیلات قانونی عبارتند از :

- ۱- صدور صد مالکیت خارجی
- ۲- عدم ممنوعیت در استخدام نیروی انسانی
- ۳- امکان انتقال سرمایه و سود به خارج از کشور به میزان ۱۰۰ درصد
- ۴- عدم محدودیت در استفاده از هرگونه ارز خارجی
- ۵- معافیت در پرداخت " مالیات شرکتها " به مدت ۱۵ سال
- ۶- معافیت در پرداخت مالیات بر درآمد
- ۷- عدم محدودیت در اخذ اجازه کار
- ۸- معافیت کامل از حقوق و عوارض گمرکی در صورت مجدد کالای وارداتی
- ۹- تضمین و حراست از سرمایه گذاریهای خارجی .

فعالیت های صنعتی :

علاوه بر فعالیتهای تجاری که این بندر آزاد را به

شده است . در تمامی اسکله‌ها به میزان کافی انبار سرپوشیده و محوطه، باز موجود می باشد که در قیاس با بندر دومی از هزینه‌های نگاهداری کمتری برخوردار است .

در این بندر منطقه، آزاد تجاری در سال ۱۹۷۸ - ایجاد گردیده که هدف کلی از ایجاد منطقه آزاد و محصور شده جهت تاسیس کارخانجات به وسیله سرمایه‌های خصوصی و همچنین با ترانسشیپمنت و توزیع کالا در سطح کشورهای خلیج فارس، کشورهای شرق آفریقا هندوستان، پاکستان و کشورهای خاور میانه، مکمل منطقه آزاد تجاری در فرودگاه شارجه می باشد . امیرنشین شارجه برای جذب سرمایه گذاریهای خارجی تسهیلاتی را برای شرکتهای سرمایه گذار در این منطقه در نظر گرفته است .

۱- نرخ کمتر هزینه انبارداری در قیاس با سایر قسمتهای بندر

۲- زمان مجاز نگهداری کالا در بندر بدون هزینه اضافی قابل تمدیدی باشد .

۳- معافیت کامل کالا، ماشین آلات و قطعات به کی جهت تولید در این منطقه از حقوق و عوارض گمرکی .

۴- در اختیار قرار دادن امکانات ارتباطی
۵- تضمین و حراست از سرمایه گذاریهای خارجی غیر از فعالیتهای تجاری در این منطقه، آزاد

تجاری فعالیتهای صنعتی به ویژه در زمینه صنایع سبك و صنعت بسته بندی انجام می گیرند.^{۳۳}
۲/۲/۲/۴- فجیره :

بندر فجیره واقع در امیر نشین فجیره یکی از امارات هفتگانه، امارات متحده عربی می باشد. این بندر در کرانه شرقی امارات متحده عربی در دریای عمان واقع می باشد . این بندر بعد از شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران رونق گرفته است . زیرا کشتیهای تجاری محموله‌های خود را بی آنکه وارد خلیج فارس شوند در این بندر که واقع در دریای عمان می باشد تخلیه نموده از آنجا به سایر نقاط جزیره العرب فرستاده می شود .

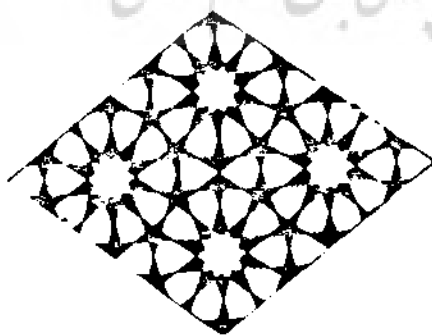
در سال ۱۹۸۱ يك مجتمع بندری با تجهیزات پیشرفته ساخته شده. مناطق اطراف این بندر به عنوان منطقه آزاد تجاری اعلام گردیده است.^{۳۴}

با اینکه امکاناتی در جهت ایجاد منابع سبك و بسته بندی در این منطقه آزاد برای سرمایه گذاران فراهم گردیده است، اما تمرکز اصلی بر روی فعالیتهای بازرگانی می باشد .

یعنی هدف از ایجاد این بندر آزاد، ایجاد مرکزی برای تخلیه کالاهای مصرفی و صنعتی و حمل آن به سایر کشورهای واقع در منطقه خلیج فارس می باشد .

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پرتال جامع علوم انسانی



- خلیج فارس و روابط بازرگانی آنها با ایران" حسنعلی بیگدلی ، وزارت برنامه و بودجه- سال ۱۳۶۴ ص ۲۶
- 19- APQ/ Export Processing Zones in Asia: Some Dimentiones PP. 36-37
- ۲۰- " مقایسه و شناسایی وضعیت مناطق تجارت آزاد موجود " دفتر برنامه ریزی منطقه‌های مطالعات آمایش سرزمین
- ۲۱- ماخذ قبلی صفحات ۷ الی ۹
- ۲۲- " صنایع نفت و پتروشیمی در ترکیه " دکتر اسکندر ندین ، شرکت ملی صنایع ، پتروشیمی-امسور تحقیقات بازار و برنامه‌ریزی بازرگانی واحدیله و مواد وابسته - اردیبهشت ۱۳۶۶ ص ۹
- ۲۳- " ترکیه و مناطق تجارت آزاد " مجله پیام دربارگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شماره ۵۱ بهمن ۱۳۶۵ صفحات ۴ و ۵
- ۲۴- ماخذ قبلی ص ۵
- ۲۵- آمارهای منتخب جهان " ص ۱۱۰
- ۲۶- جهان اسلام : جلد اول - مرتضی اسعدی - مرکز نشر دانشگاهی- سال ۱۳۶۶ - ص ۲۸۲
- 27- Government of Dubat Jebel Ali Free Zone Authority Investor's Guide. October 1987. Technical Printing press- Dubai - UAE. مطالعات بازرگانی - page 14
- ۲۸- کشتی‌هایی که خودرو مستقیماً " می تواند مستقیماً " وارد و از آن خارج گردد . Roll on - Roll off
- ۲۹- گزارش اختصاصی در مورد بنادر امارات متحده عربی " صادق ماهر - سازمان صنایع ملی ایران صفحه ۲
- 30- Investor's Guide page 8
- ۳۱- " بندر آزاد : ثروت ناشناخته کشورها " مهندس مجید پیشنماز زاده حسنی مجله صنعت حمل و نقل مهرماه ۱۳۶۶ ص ۴۰
- 1-Location
- ۲- گذشته از منافع حاصل از کمبود ارز ، از جمله گسترش خودکفایی در اقتصاد کشور .
- ۳- بدلیل عدم سازمان یافتگی این امر و وجود قوانین زائد اداری ، مصوبه مذکور تاثیر چندانی در بهبود وضعیت صادرات کالاها ی صنعتی نکرد .
- ۴- در حال حاضر محدودیت هایی در زمینه واردات اینگونه ماشین آلات وجود دارد .
- 5- Reexport
- 6- Opportunity Cost
- ۷- بخصوص در مورد مواد غذایی عامل زمان يك امر حیاتی می باشد .
- 8- Linkage
- 9- Alternative
- ۱۰- البته کشتیرانی بصورت محدود در رودخانه اروندرود در سالهای پیش از شروع جنگ تحمیلی صورت می گرفته است .
- ۱۱- بطور مثال منطقه آزاد تجاری هامبورگ جزیره‌ای است در حوزه بندرها مبرگ و دارای ۱۷ معبر است که آن را به خشکی وصلی کند و آن را به بندرها مبرگ مرتبط می سازد ، یکی از این معبرها تونلی است که بعد از جنگ جهانی دوم ساخته شده و از زیر آب این جزیره رابه خشکی وصلی نماید .
- 12- Bataan
- 13- Economic and Social Impacts of Export processing Zones in Asian/ Asian productivity Organization page 48.
- 14- Shannon Free Airport
- 15- Report of Industrial Estates Study Mission Asia Productivity Organization page 12
- ۱۶- توجه به این مطلب در تاسیس منطقه آزاد تجاری در نواحی توسعه یافته و با توسعه نیافته در هر دو حال ضروری می باشد .
- 17- Suport
- ۱۸- بررسی اوضاع اقتصادی کشورهای عربی حوضه

۲۴- فجیره بندرگاهی برای گریز از تنگه هرمز مجله
صنعت حمل و نقل - شماره ۲۲ - اردیبهشت ۱۳۶۴ -
صفحات ۱۱۳ و ۱۱۴

۲۲- گزارش اختصاصی در مورد بنادر امارات متحده
عربی - ص ۴

۲۳- ماخذ قبلی - ص ۵

منابع و ماخذ انگلیسی :

- ۷- دکتر فرزانه پور، غلامرضا، سیر تحول مقررات
ارزی در ایران و ترازپرداختهای آن، مدرسه عالی
بازرگانی، اسفند ۱۳۵۱.
- ۸- دکتر فرزانه پور، غلامرضا، اتحادیه اقتصادی
اروپا (بازار مشترک) و سیاست بازرگانی خارجی
ایران، مدرسه عالی بازرگانی، سال ۱۳۵۱.
- ۹- باری برج، اقتصادی ایران، مرکز تحقیقات تخصصی
حسابداری و حسابرسی مؤسسه حسابرسی سازمان
صنایع ملی و سازمان برنامه و بودجه، مهرماه ۱۳۶۲.
- ۱۰- جمالزاده سید محمد علی، گنج شایگان، کتاب
تهران، خرداد ۱۳۶۲.
- ۱۱- دکتر صدرزاده ضیاء الدین، صادرات ایران مشکلا
ت و راههای توسعه و بهبود آن، دانشکده حقوق و
علوم سیاسی و اقتصادی، دانشگاه تهران اردیبهشت
۱۳۴۶.
- ۱۲- دانش ناصر، آموزش مبانی صادرات، مرکز
توسعه صادرات ایران وزارت بازرگانی، شهریور
۱۳۶۴.
- ۱۳- بیگدلی حسنعلی، بررسی اوضاع اقتصادی
کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و روابط بازرگانی
آنها با ایران - دفتر اقتصاد بین الملل وزارت
برنامه و بودجه ۱۳۶۴.
- ۱۴- اسعدی مرتضی، جهان اسلام، جلد اول، مرکز
نشر دانشگاهی، سال ۱۳۶۶.
- ۱۵- آمارهای منتخب جهان، مرکز آمار ایران، دی
۱۳۶۵.
- ۱۶- دکتر تدین اسکندر، صنایع نفت پتروشیمی ترکیه،
امور تحقیقات بازار برنامه ریزی بازرگانی واحد
پلیمر و مواد وابسته، شرکت ملی صنایع پتروشیمی
اردیبهشت ۱۳۶۶.

- 1- Export Processing Zones in Asia:
Some Dimensions. 1977. Asian
Productivity Organization. Nordica
International Limited. Hong Kong.
- 2- Exonomic and Social Impacts of
Export Processing Zone in Asia.
1980. Asian Productivity Organization
May - Union Printing Prodyt Co. Hong
Knog.
- 3- Report of Industrial Estates Study
Mission. November 1963. Tokyo Japan
- 4- Investor,s Guide. October 1987.
Goverment of Dubai Jebel Ali Free
Zone Authority . Technical Printing
Press - DUBAI- U.A.E.

منابع و ماخذ فارسی :

- ۱- فجیره بندرگاهی برای گریز از تنگه هرمز مجله
صنعت حمل و نقل، شماره ۲۲، خرداد ۱۳۶۴
- ۲- ماهرصادق، گزارش اختصاصی در مورد بنادر امارات
متحده عربی، سازمان صنایع ملی ایران، خرداد
۱۳۶۲.
- ۳- ترکیه و مناطق تجارت آزاد، مجله پیام دریسا
شماره ۵۱، بهمن ۱۳۶۵.
- ۴- مقایسه و شناسایی وضعیت مناطق تجارت آزاد -
موجود، دفتر برنامه ریزی منطقه ای مطالعات
آمایش سرزمین، تابستان ۱۳۶۶.
- ۵- پیشنمازاده حسنی مجید، بندر آزاد شسروت
ناشناخته کشورها، مجله صنعت، حمل و نقل
شماره های ۶۱ و ۶۲، مهرماه و آذرماه ۱۳۶۶.
- ۶- صنعت در جهان متغیر، سازمان یونیدو، مترجم
غلامرضا نصیرزاده، انتشارات امیرکبیر، سال
۱۳۶۵.