



نقش بنادر در میزان موفقیت مناطق آزاد

اصولاً استفاده از عبارت آزاد در نامگذاری مناطقی خاص در دنیا، این پرسش را به میان می‌آورد که: چه فرآیندی یا موضوعی در این مناطق آزاد می‌باشد؟ قاعدتاً عبارت آزاد زمانی استفاده می‌شود که قرار است در برابر محدودیت قرار بگیرد. برای پاسخ‌گویی به این سؤال لازم است تا فعالیت مشترک مناطق آزاد را شناسایی نماییم. به طور کلی مناطق آزاد، علی‌رغم وجود بیش از ۲۳ تعریف در سطح بین‌المللی آن، به صورت متمرکز در زمینه‌های اقتصادی و بازرگانی فعال می‌باشند. در واقع محدودیت‌هایی که بسیاری از کشورها در قوانین مالیاتی و گمرکی خود اعمال می‌نمایند، زمینه‌ساز تأسیس مناطق آزاد شده است. امروزه مهم‌ترین مزایای مناطق آزاد در جهان، عدم دریافت انواع مالیات و آزادی مبادلات کالا و وجوه نقدی می‌باشد. اکنون این پرسش به ذهن متبادر می‌گردد که چرا برخی کشورها با دست کشیدن از مهم‌ترین کانال‌های درآمدی خود در حوزه مالیات و عوارض گمرکی، اقدام به تأسیس مناطق آزاد می‌نمایند؟ در واقع، آیا می‌توان این پیش‌فرض را پذیرفت که مناطق آزاد صرفاً برای دستیابی به اهدافی خاص و بدون در نظر گرفتن اصل درآمدزایی ایجاد شده‌اند؟

محمد تقی رفیعی

◀ اگر مناطق آزاد محصور در خشکی را از این بررسی کنار بگذاریم، تمامی مناطق آزاد دنیا که در حاشیه آب‌های بین‌المللی قرار دارند البته به استثنای مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران، مجهز به بنداری کارا و قدرتمند می‌باشند. در میان زیرساخت‌های مورد نیاز مناطق آزاد، وجود بندر توانمند یک مزیت غیرقابل‌انکار و چشم‌پوشی است و بسیاری از مناطق آزاد موفق دنیا که عملکرد وسیعی در شاخص حجم مبادلات تجاری داشته‌اند، موفقیت خود را مدیون عملکرد قابل قبول بنادر خود می‌باشند.

آبان‌ماه امسال در پارس جنوبی برگزار می‌شود:

همایش توسعه پایدار، یکپارچه و دانایی‌محور منطقه پارس



همایش علمی و پژوهشی توسعه پایدار، یکپارچه و دانایی‌محور منطقه پارس (افق‌های ۱۴۰۴ و ۱۴۴۴) آبان‌ماه امسال به همت سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در عسلویه برگزار می‌شود.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی منطقه ویژه، مدیرعامل سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، آسیب‌شناسی علمی و جامع وضع موجود منطقه پارس، چشم‌انداز، استراتژی و اهداف کلان توسعه پایدار یکپارچه و دانایی‌محور منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس به منظور تحقق اهداف چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور و صنعت نفت را از مهم‌ترین محورهای موضوعات این همایش سه روزه برشمرد.

موسی سوری شناسایی چارچوب‌های الگوبرداری (مقایسه تطبیقی) از مناطق ویژه و آزاد موفق جهان، چشم‌انداز و استراتژی توسعه سرمایه‌های انسانی و سرمایه‌های اجتماعی، چشم‌انداز، استراتژی و اهداف توسعه علمی، پژوهشی و فن‌آوری در منطقه پارس، توسعه صنایع گردشگری، میراث فرهنگی و صنایع دستی، سلامت، ایمنی و محیط‌زیست، توسعه اجتماعی، فرهنگی، رفاهی، خدماتی و ورزشی را از دیگر محورهای برگزاری این همایش عنوان کرد.

وی رسیدن به الزامات چشم‌انداز مطلوب در مدیریت توسعه امور شهری و زیربنایی، پدافند غیرعامل، مدیریت بحران، امنیت سیاسی و اجتماعی و توسعه مبتنی بر مقاصد، اهداف و منافع مشترک ذی‌نفعان کلیدی اعم از شرکت‌های زیرمجموعه وزارت نفت، پیمانکاران، مشاوران و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، جامعه محلی و مردم بومی، مقامات محلی و استانی را از دیگر محورهای مورد بحث در این همایش دانست.

سوری تأکید کرد: آنچه در فرآیندهای مطالعات

اگرچه اهدافی همچون انتقال تکنولوژی، توسعه اجتماعی، اشتغال و دیگر موارد از این دست، اهدافی متعالی و ارزشمند محسوب می‌گردند، اما در واقع موضوع کسب درآمد از ناحیه فعالیت‌های مناطق آزاد نیز موضوعی است که نه تنها نمی‌توان از آن چشم‌پوشی نمود، بلکه با کمی دقت درمی‌یابیم، بسیاری از فعالیت‌هایی که در مناطق آزاد به انجام می‌رسند، محلی‌هایی برای کسب درآمد به‌شمار می‌روند.

صدور مجوزها، واگذاری زمین و سوله و دفاتر کاری، فروش حامل‌های انرژی، تردد اتباع خارجی و نیازمندی‌های ایشان اعم از اقامت و تفریح و مواردی دیگر از این دست، هریک عاملی برای کسب درآمد به‌شمار می‌روند. اما آیا به واقع این موارد می‌توانند درآمدهای هنگفتی را برای کشورهای مؤسس فراهم نمایند؟ سؤال مهم دیگری که مطرح می‌شود این است که چه توجیهی برای سرمایه‌گذاری‌های کلان دولت‌های مؤسس در خصوص ایجاد و راه‌اندازی مناطق آزاد وجود دارد؟ به عنوان مثال منطقه آزاد جبل‌علی در امیرنشین دبی در بدو تأسیس شاهد هزینه شدن ۲.۵ میلیارد دلار برای ایجاد زیرساخت‌های خود بوده است. این رقم تا پایان سال ۲۰۰۷ میلادی از مرز ۱۴ میلیارد دلار فراتر رفته است و براساس برنامه‌های این امیرنشین در آینده نیز رشد چشمگیری خواهد داشت. آیا درآمدهای حاصل از موضوعاتی همچون صدور مجوز، واگذاری زمین و فروش دفاتر کار و ... می‌توانند توجیه مناسبی برای چنین حجم بالای سرمایه‌گذاری باشند؟

آنچه مبرهن است لزوم تطبیق سرمایه‌گذاری با منافع حاصل از آن است. امیرنشین دبی اخیراً برنامه استراتژیک خود را در افق سال ۲۰۱۵ میلادی منتشر نموده است. در این برنامه GDP این امیرنشین در سال ۲۰۰۶ معادل ۳۷.۵ میلیارد دلار برآورد شده است. نکته بسیار مهم، سهم ۷۳ درصدی فعالیت‌های مرتبط با ارائه خدمات گوناگون در مناطق آزاد این امیرنشین می‌باشد. این بدان معنی است که حکومت دبی از محل ارائه خدمات در مناطق آزاد خود، موفق به کسب ۲۷ میلیارد دلار درآمد تنها در طی سال ۲۰۰۶ شده است. بدین ترتیب، می‌دانیم که سرمایه‌گذاری حکومت دبی در ایجاد و راه‌اندازی مناطق آزاد، کاملاً اقتصادی بوده است. اما از طرف دیگر هم می‌دانیم که دستیابی به چنین سطحی از درآمدها، نمی‌تواند فقط از محل موضوعاتی همچون صدور مجوزها و ارائه خدمات جزء به دست آمده باشد. بنابراین راز درآمدهای هنگفت مناطق آزاد را باید در فعالیت‌های اقتصادی جاری در آنها جستجو کرد.

علمی و پژوهشی توسعه پایدار یکپارچه و دانایی‌محور منطقه پارس جنوبی و پارس شمالی باید مورد توجه قرار گیرد، آسیب‌شناسی وضع موجود و طراحی وضع آرمانی و چشم‌انداز مطلوب با تأکید بر صنعت نفت، گاز و پتروشیمی است.

وی توسعه زیرساخت‌های علمی، فن‌آوری، پژوهشی، پزشکی، فنی، بازرگانی و آموزشی با هدف تبدیل شدن به قطب توسعه علمی و فن‌آوری، توسعه زیرساخت‌های تولیدی، عملیاتی، اقتصادی و صنعتی، توسعه زیرساخت‌های سازمانی، مدیریتی، مالی و بورس برای کسب جایگاه مدیریت برتر و سرآمد منطقه در این حوزه‌ها، توسعه زیرساخت‌های سلامت، بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، تدارکاتی و حمل و نقل کالا و مسافر را از دیگر محورهای مهمی برشمرد که در این همایش روی آنها بحث خواهد شد.

همایش علمی و پژوهشی توسعه پایدار، یکپارچه و دانایی‌محور منطقه پارس (افق‌های ۱۴۰۴ و ۱۴۴۴) از ۲۰ تا ۲۲ آبان‌ماه امسال به همت سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در عسلویه برگزار می‌شود. □

برای بارانداز و نگهداری موقت کالاهای خود انتخاب می‌کنند و سپس عملیات توزیع کالا را به نقاط مختلف از آن طریق انجام می‌دهند.

با نگاهی به قوانین مناطق آزاد، با موضوع عوارض گمرکی و خدمات تخلیه و بارگیری و انبارداری مواجه می‌شویم. البته موضوع عوارض گمرکی در محدوده جغرافیایی مناطق آزاد هیچ ربطی به عوارض گمرکی و سود بازرگانی واردات کالا به سرزمین اصلی ندارد و

عموماً فعالیت‌های اقتصادی جاری در مناطق آزاد، در حوزه امور بازرگانی و تجارت متمرکز هستند. در این میان فعالیت‌هایی مبتنی بر تولید یا پردازش نیز در نهایت در حیطه امور صادرات مجدد قرار می‌گیرند. برخی مناطق آزاد نیز عملاً «هاب» منطقه‌ای و بین‌المللی می‌باشند. عبارت هاب زمانی به‌کار می‌رود که شرکت‌های بزرگ تجاری بین‌المللی، یک نقطه خاص دارای مزایای استراتژیک و سوق‌الجیشی را

منطقه آزاد جبل‌علی را در میان تمام مناطق آزاد دنیا منحصر بفرد ساخته است، بندر آن می‌باشد. بندر جبل‌علی عملاً بزرگ‌ترین بندرگاه دست‌ساز بشر می‌باشد، ۱۴ کیلومتر پست اسکله با عمق آب‌خور بسیار مناسب که شرایط پهلوگیری بزرگ‌ترین کشتی‌های حمل بار و کانتینر در جهان را مهیا نموده است، تنها بخشی از جاذبه‌های این بندر به‌شمار می‌رود. در این مقاله بر آن نیستیم تا به معرفی بندر جبل‌علی بپردازیم، اما در واقع کلید موفقیت منطقه آزاد جبل‌علی و دیگر مناطق آزاد کشور امارات متحده عربی و البته بسیاری از کشورهای دنیا، وجود چنین بنداری می‌باشد. حمل و نقل دریایی مطمئن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین روش جابجایی کالا می‌باشد. تصور کنید یک کشتی کانتینربر نسل هفتم با ظرفیت ۷۰۰۰ کانتینر، فاصله بندر سنگاپور تا خلیج فارس را در کمتر از ۴ ماه می‌پیماید. برای حمل چنین حجمی از کانتینر با قطار لازم است تا حداقل ۱۲۰ دستگاه قطار فاصله ۱۰۰۰۰ کیلومتری عرض قاره آسیا را که موانع طبیعی و سیاسی بسیار متفاوتی را در خود دارد، طی نمایند و البته تاکنون خط سراسری آسیا نیز به بهره‌برداری نرسیده است. بدین ترتیب، ارزش بنداری همچون جبل‌علی که توان پذیرش بزرگ‌ترین

کشور امارات متحده عربی که از طریق خشکی به صحرای عربستان محصور می‌باشد، در واقع در مسیر کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی قرار ندارد. پس چگونه مناطق آزاد این کشور آمار بسیار موفقی در شاخص حجم تجارت خارجی به دست آورده‌اند؟ حجم تجارت خارجی کشور امارات متحده عربی در سال ۲۰۰۵ میلادی از مرز ۱۳۰ میلیارد دلار فراتر رفته است. در همین سال حجم تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران در سقف ۱۰۰ میلیارد دلار متوقف شده است.

پاسخ این سؤال زیرساخت‌های مطمئن و کارآمد مناطق آزاد امارات می‌باشد. به عنوان مثال منطقه آزاد جبل‌علی که عملیات اجرایی آن از سال ۱۹۷۸ میلادی آغاز گردید، ۲.۵ میلیارد دلار برای ایجاد زیرساخت‌های خود هزینه نمود و تنها زمانی این منطقه آزاد در سال ۱۹۸۵ افتتاح گردید که تمامی زیرساخت‌های مورد نیاز یک منطقه آزاد، در آن فراهم گردیده بود. برق تأمین، آب تأمین، فرودگاه پیشرفته، دفاتر کار، انبارهای سرپوشیده و سردخانه‌های مجهز، هتل‌ها و شبکه‌های دسترسی جاده‌ای همه و همه زیرساخت‌های الزامی در رونق فعالیت‌های اقتصادی در یک منطقه آزاد به‌شمار می‌روند که احداث گردیدند. اما آنچه

میزان آن نیز بسیار ناچیز می‌باشد. بسیاری از مناطق آزاد سقف ۴ درصدی ارزش سیف کالا را به عنوان حداکثر عوارض گمرکی واردات کالا به منطقه رعایت می‌نمایند. بدیهی است زمانی که نرخ ارائه یک خدمت پایین باشد و در عین حال سهم آن در درآمدزایی بالا، قاعدتاً ارائه آن خدمت باید در مقیاس وسیع صورت پذیرد. این بدان معنی است که مناطق آزاد به منظور دستیابی به درآمدهای بالا از ناحیه موضوعات مورد اشاره باید زمینه‌های گسترش حجمی تجارت را فراهم آورند. بالطبع در نتیجه افزایش حجم فعالیت‌های بازرگانی، درآمدهای ناشی از ارائه خدمات مربوطه نیز افزایش خواهند یافت.

این موضوع فلسفه قرار گرفتن بسیاری از مناطق آزاد را در حاشیه مسیرهای شناخته بین‌المللی تجارت، روشن می‌سازد. منظور از مسیرهای بین‌المللی تجارت در واقع همان شاهراه‌های حمل و نقل جهانی می‌باشند که در ادبیات حمل و نقل به کریدور معروف شده‌اند. اما در این میان هستند مناطق آزادی که در مسیر هیچ کریدوری قرار ندارند اما عملکردی بسیار موفق داشته‌اند. منطقه آزاد جبل‌علی در دبی که خود عامل شکل‌گیری مجموعه مناطق آزاد موفق کشور امارات متحده عربی می‌باشد، از این دست مناطق است.



مطلب است. اما به راستی دلایل ناکامی این مناطق چیست؟ این مقاله بر آن نیست تا به این موضوع به صورت کلان بپردازد، اما براساس مباحث مطروحه به طور یقین مهم‌ترین دلایل ناکارآمدی مناطق آزاد ایران را باید در فقدان زیرساخت‌های آنها جستجو کرد. همانطور که اشاره گردید هیچ یک از مناطق آزاد ایران دارای بندر مجهز و کارآمد نمی‌باشند. مواردی از قبیل عدم تأمین برق و آب کافی، فقدان گمرک تخصصی منطقه آزاد، عدم اتصال بهینه به شبکه‌های حمل و نقل، فرودگاه‌های ناکارآمد و ... کاستی‌هایی هستند که تأثیرات جبران‌ناپذیری داشته و باعث عدم ایجاد زمینه‌های شکوفایی پتانسیل‌های بالقوه مناطق آزاد ایران گشته‌اند.

در چابهار علی‌رغم وجود دو بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری، مرزهای منطقه آزاد چابهار به‌گونه‌ای در نظر گرفته شده است که هیچ کدام از بنادر در آن واقع نمی‌باشند. تلاش‌های چندین و چند ساله منطقه آزاد چابهار در خصوص الحاق بنادر نیز تاکنون بدون نتیجه باقی مانده‌اند.

عملیات ساخت بندر شهید کاوه در منطقه آزاد قشم که یکی از بهترین و بی‌نظیرترین نقاط کل خلیج فارس برای ساخت اسکله با توان پذیرش بزرگ‌ترین کشتی‌های جهان (بدون عملیات اضافی حفر کانال و لایروبی) محسوب می‌شود، یکبارہ متوقف می‌شود. از سوی دیگر پروژه بسیار حیاتی پل بزرگ خلیج فارس نیز طی ۱۵ سال گذشته تقریباً هیچ پیشرفتی نداشته است.

جهت‌گیری منطقه آزاد کیش به فعالیت در حوزه توریستی نیز مانع از تبدیل آن به هاب منطقه‌ای کالا و احداث بندر مناسب و کارآمد گشته است. در نهایت منطقه آزاد اروند عملاً با قرارگیری در حاشیه رودخانه، تقریباً تحت هیچ شرایطی نمی‌تواند به یک بندر بزرگ و قدرتمند مجهز گردد.

فرآیند احیای مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران علاوه بر تغییرات ساختاری و قانونی و حضور پررنگ بخش خصوصی، در گام نخست باید شاهد تکمیل و توسعه زیرساخت‌ها و الزامات اولیه باشد. البته در میان زیرساخت‌های مورد اشاره، بنادر قدرتمند و کارآمد جایگاهی کاملاً شناخته شده دارند.

پتانسیل‌های فوق‌العاده مناطق آزاد ایران در حدی است که به محض تأمین الزامات و نیازمندی‌های ساخت‌افزایی و نرم‌افزاری مورد نیاز این حوزه، شاهد حضور گسترده فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران و بازرگانان بین‌المللی در این مناطق خواهیم بود و این به معنی رشد و شکوفایی ایران عزیزمان نیز می‌باشد. □



هاب زمانی به کار می‌رود که شرکت‌های بزرگ تجاری بین‌المللی، یک نقطه خاص دارای مزایای استراتژیک و سوق‌الجیشی را برای بارانداز و نگهداری موقت کالاهای خود انتخاب می‌کنند و سپس عملیات توزیع کالا را به نقاط مختلف از آن طریق انجام می‌دهند

مورد نیاز، وجود بندر توانمند یک مزیت غیرقابل‌انکار و چشم‌پوشی است و بسیاری از مناطق آزاد موفق دنیا که عملکرد وسیعی در شاخص حجم مبادلات تجاری داشته‌اند، موفقیت خود را مدیون عملکرد قابل قبول بنادر خود می‌باشند. اما کلام آخر بررسی اجمالی وضعیت مناطق آزاد کشور عزیزمان می‌باشد. از میان شش منطقه آزاد جمهوری اسلامی ایران، ۵ منطقه در حاشیه آب‌های بین‌المللی قراردارند. منطقه آزاد انزلی در حاشیه دریای خزر، مناطق آزاد اروند، کیش و قشم در خلیج فارس و منطقه آزاد چابهار در شمال دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته‌اند.

از نظر استراتژیکی نیز مناطق آزاد ایران در شناخته‌شده‌ترین مناطق جغرافیایی در حوزه حمل و نقل و تجارت قرار دارند. تقریباً تمام مناطق آزاد ایران در مسیر کریدورهای شمال جنوب یا شرق غرب قرار گرفته‌اند و در شرایطی قرار دارند که انتظار می‌رود، حداقل در حوزه ترانزیت، جایگاهی رفیع و درخور داشته باشند. اما چرا مناطق آزاد ایران علی‌رغم استقرار در مناطق مستعد جغرافیایی و پتانسیل ذاتی جمهوری اسلامی ایران در زمینه ترانزیت و البته گذشت بیش از ۱۵ سال از آغاز فعالیت، هیچ حرفی برای گفتن ندارند؟ مناطق آزاد ایران چه از نظر قرار گرفتن در حاشیه یک اقتصاد بسیار بزرگ منطقه‌ای یعنی جمهوری اسلامی ایران و مزایای این همسایگی و چه از نظر قرارگیری در مناطق ژئوپلیتیک بین‌المللی، در شرایطی تقریباً استثنایی قرار دارند.

این موضوع صرفاً یک ادعا نیست و متقاضیان بسیار زیاد سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد ایران مؤید این

کشتی‌های حمل بار و کانتینر را در خود دارند، به خوبی مشخص می‌گردد.

شاخص‌های موفقیت عملکرد یک بندر بسیار گسترده می‌باشند، اما در میان آنها توان عملیاتی پذیرش انواع کشتی‌ها اعم از حمل بار فله، سوخت و کانتینر آن هم با ظرفیت‌های بالا و البته با زمان انتظار صفر و زمان تخلیه و بارگیری مینیمم، مهم‌ترین‌ها محسوب می‌شوند. وجود فضای عملیاتی نگهداری کالا به اشکال مختلف، تضمین سلامت کالا در دوره نگهداری، معافیت‌های دوره‌های زمانی نگهداری و مواردی از این دست نیز، تأثیر بسزایی در انتخاب مناطق آزاد توسط تجار بزرگ بین‌المللی دارد.

اگر مناطق آزاد محصور در خشکی را از این بررسی کنار بگذاریم، تمامی مناطق آزاد دنیا که در حاشیه آب‌های بین‌المللی قرار دارند البته به استثناء مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران، مجهز به بنداری کارا و قدرتمند می‌باشند. هنگ کنگ، شنزن و شانگهای در چین، بندر سنگاپور، جوهور در مالزی، جبل‌علی در دبی، تمامی مناطق آزاد کشور امارات متحده عربی، گوادر در پاکستان، بندر هامبورگ در آلمان، بنادر ازبک، استانبول و آرژانتین در ترکیه و ... تماماً مناطق آزاد موفق و شناخته شده‌ای هستند که توان عملیاتی بسیار بالایی در فعالیت‌های بندری و به‌ویژه در حوزه ترانزیت کانتینری دارند.

نتیجه بررسی‌های فوق‌الثبات تفوق توانمندی‌های زیرساختی بر اولویت‌های سوق‌الجیشی و استراتژیک می‌باشد. این بدان معنی است که در دنیای امروز وجود زیرساخت‌های کارآمد و مجهز می‌تواند به خوبی تمامی خلاءهای ممکن را پوشش دهد. در میان زیرساخت‌های