

## « نقش مناطق وآب های آزاد بر حمل و نقل، ترانزیت و توسعه تجارت خارجی کشور »

مهدی شیرافکن لمسو<sup>۱</sup>، حسین خاندانی رفسنجانی<sup>۲</sup>،

مهدی شیرافکن لمسو: عضو هیأت علمی گروه اقتصاد دانشگاه دریا نوردی و علوم دریایی چابهار

۲- دانشجوی اقتصاد بازرگانی دانشگاه دریا نوردی و علوم دریایی چابهار

### چکیده

امروزه دریاهای آزاد یکی از موثر ترین و مهمترین ابزارهای توسعه و رشد ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی است. از طرفی بندر چابهار تنها بندر و منطقه آزادی می باشد که علاوه بر متصل بودن به آب های آزاد به مرزهای زمینی نیز راه دارد. منطقه آزاد چابهار با توجه به موقعیت استراتژیک و پتانسیل های بالقوه و بالفعلی که دارد می تواند باعث ایجاد فرصت های اشتغال، رشد تجارت خارجی، کسب درآمدهای ارزی از طریق توسعه صادرات محصولات صنعتی و ترانزیت کالا، جذب سرمایه های خارجی به فعالیت های صنعتی، انتقال تکنولوژی و بهره مندی از صرفه های خارجی مناطق آزاد شود. در این مقاله مقاله ابتدا به بررسی موانع و مشکلات در این زمینه و سپس راهکارهای جهت بهبود و ارتقای سطح توسعه ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی ارائه خواهد شد.

**واژگان کلیدی:** دریاهای آزاد، مناطق آزاد، توسعه ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی

### ۱. مقدمه

منطقه آزاد عبارت است از منطقه ای در یک کشور که برای تسهیل و توسعه صادرات و جذب سرمایه های خارجی به وجود می آید. به عبارت دیگر منطقه آزاد در زمینه صادرات کالا و جذب سرمایه های خارجی به طور کامل آزاد بوده و با راهکارهای بسیار تسهیل کننده ای برای صادرات و جذب سرمایه های خارجی از طریق این مناطق دولت ها سعی می کنند تا زمینه های مناسب را برای سرمایه گذاری و توسعه صادرات و کسب درآمدهای ارزی به وجود آورند.

در راستای تحقق این اهداف، دو مساله اساسی در هر منطقه آزاد بسیار حائز اهمیت است:

(۱) جذب سرمایه گذاری خارجی

(۲) مدیریت و استفاده بهینه از منابع انسانی

امروزه با توجه به تلاش های گسترده ای که در جهان برای جذب سرمایه گذاری های خارجی صورت می گیرد، باید گفت که نیاز به سرمایه گذاری خارجی صرفا به منزله به دست آوردن امکانات تولیدی نیست، بلکه امروزه با توجه به تلاش های گسترده ای که در جهان برای جذب سرمایه گذاری های خارجی صورت می گیرد. باید گفت که نیاز به سرمایه گذاری خارجی صرفا به منزله به دست آوردن امکانات تولیدی نیست، بلکه سرمایه گذاری خارجی سهمی از بازار جهانی را به ما اختصاص می دهد و می توان از آن طریق هم به جذب منابع و هم به بازارهای مطمئنی دسترسی پیدا کرد. البته با مدیریت صحیح و در صورتی که از منابع انسانی به صورت بهینه استفاده گردد.

منطقه آزاد چابهار باتوجه به موقعیت و پتانسیلی که دارد می تواند در رشد تجارت خارجی، ترانزیت، توسعه صنعت گردشگری و رشد و توسعه اقتصادی کشور موثر باشد. از جمله مهمترین نقاط قوت منطقه آزاد چابهار، می توان به موارد زیر اشاره کرد: الف) جنوبی ترین نقطه عبور کریدور (شرق-غرب) در جهان؛ کارشناسان سازمان ملل، چابهار را یکی از مهمترین نقاط عبور در کریدور ترانزیت و حمل و نقل کالا و جنوبی ترین آن در کریدور (شرق - غرب) عنوان نموده اند. ب) مهمترین مسیر اقتصادی ترانزیت کالا به افغانستان؛ چابهار بصورت بالقوه براساس شرایط و امکانات بهترین و کم هزینه ترین مسیر برای کشور افغانستان جهت تامین کالاهای مورد نیاز و همچنین صدور کالا است. ج) کوتاه ترین مسیر آسیای میانه به آب های آزاد؛ مسیر ۱۸۴۰ کیلومتر چابهار به مرز ترکمنستان، کوتاه ترین مسیر کل کشورهای این منطقه به آب های آزاد بین المللی است به عبارتی با صرفه ترین و کم هزینه ترین راه ترانزیتی جهت تامین نیازهای آسیای میانه، منطقه آزاد چابهار است.

بنابراین در این مقاله سعی می شود به توانایی های این منطقه و شرایط استثنایی که دارد که همان متصل بودن به دریای عمان و آب های آزاد است و تاثیری که آن می تواند در رشد و توسعه اقتصادی کشور داشته باشد، پرداخته شود.

## ۲. سیستم حمل و نقل بین المللی و ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران

دکتر محمد عزیزی، مشاور امور بین الملل اتاق، جمهوری اسلامی ایران به عنوان پل ارتباطی اروپا، آسیا، آسیای مرکزی و کشورهای ماورای قفقاز با کشورهای حاشیه خلیج فارس و اقیانوس هند مطرح است.

بنادر عمده شهید رجایی، بندر چابهار، امام خمینی، بوشهر، آبادان، خرمشهر، شهید باهنر و شهید بهشتی در جنوب ایران و بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد در شمال ایران به عنوان دروازه ورود، خروج و نقاط اتصال سیستم حمل و نقل زمینی-دریایی از جایگاه ویژه ای برخوردارند.

خوشبختانه در طی دو دهه اخیر به واسطه توجه وافر به توسعه و بهبود زیربنای حمل و نقل، توسعه و بهبود شبکه راهها، راه آهن، بنادر و فرودگاهها همراه با تقویت نسبی ناوگان، سازمان و مدیریت مورد عنایت ویژه قرار گرفته است، به طوری که در حال حاضر، زیربنای حمل و نقل از سطح نسبی رضایت بخش برخوردارند و مراحل تکمیلی آن در جریان است (عزیزی، محمد (۱۳۷۸)؛ ص ۱۲).

اجملا ظرفیت موجود حمل و نقل کشور را می توان به شرح زیر عنوان کرد:

### ۲.۱. بنادر

پنج بندر عمده واقع در خلیج فارس عبارتند از بندر شهید رجایی با ظرفیت سالانه ۱۳ میلیون تن، بندر امام خمینی با ظرفیت سالانه ۱۱ میلیون تن، بندر شهید باهنر با ظرفیت سالانه ۲ میلیون تن، بندر شهید بهشتی با ظرفیت سالانه ۲ میلیون تن، بندر بوشهر با ظرفیت سالانه ۲ میلیون تن، و در دریای خزر بنادر انزلی با ظرفیت سالانه ۱،۵ میلیون تن، نوشهر با ظرفیت سالانه ۱ میلیون تن و با احتساب امیرآباد، نکا، ترکمن و دیگر بنادر کوچک کشور جمعا ظرفیت سالانه بنادر تا سطح ۲۴ میلیون تن محاسبه می شود.

### ۲.۲. کشتیرانی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش از جمله شرکت های بزرگ دنیا قلمداد می شوند. ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران متشکل از انواع کشتی های ۲۲۰۰۰ و ۱۹۰۰۰۰ تنی، کشتی های کانتینر بر یخچال دار ۲۱۰۰۰ تنی و کشتی های ویژه کالای فله در اندازه های ۲۲ تا ۲۴ هزار تن است.

### ۲.۳. راه آهن

سیستم راه آهن جمهوری اسلامی ایران متشکل از ۶۴۲۶ کیلومتر خط آهن اصلی و ۲۶۹۸ کیلومتر خط آهن فرعی با استاندارد بین المللی از بنادر عباس و امام به تهران و امتداد آن به سرخس (مرز ایران و ترکمنستان) بندر ترکمن و امیرآباد (شرق دریای مازندران) جلفا (مرز ایران و نخجوان) و رازی (مرز ایران و ترکیه) می رسد. بنابراین، شبکه راه آهن برای جابجایی کالا در مسیر شرق به غرب و شمال به جنوب موجود است.

### ۲.۴. حمل و نقل جاده ای

حمل و نقل جاده ای یکی از شیوه های بارز و رایج در حمل و نقل مسافری و باربری کشور است که با دارا بودن شبکه شاهراه های گسترده، به خوبی راه های ارتباطی شمال-جنوب و شرق و غرب کشور را تأمین می کند.

شبکه سراسری جاده ای ایران، ترکیه، نخجوان، ارمنستان، آذربایجان، عراق را به ترکمنستان، افغانستان و پاکستان متصل می کند. شبکه راه های کشور به طول بیش از ۱۷۶۶۱۵ کیلومتر، مشتمل بر ۲۸۹۷۶ کیلومتر جاده شریانی که ۲۱۷۶ کیلومتر آن به صورت بزرگراه ۴ خطه و ۸۱۶ کیلومتر آن به صورت آزاد راه اصلی و ۵۶۷۳۳ کیلومتر آن راه شوسه و ۹۰۹۰۶ کیلومتر آن راه فرعی و دسترسی است.

حمل و نقل جاده ای جمهوری اسلامی ایران با هدایت و نظارت «سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور» و توسط ۳۳۰۰ شرکت حمل و نقل که فقط حدود ۳ درصد آنها دولتی است، اداره می شود

## ۳. ترانزیت کالا و شرایط موفقیت در مسئله ترانزیت

ترانزیت در لغت به معنای عبور، گذر و راه است و ترانزیت کالا یعنی ورود کالا از مرز یک کشور و خروج از مرز دیگر که ممکن است با استفاده از امکانات حمل و نقل آن کشور نیز همراه باشد. ترانزیت کالا ممکن است از طریق زمین (راه آهن یا جاده)، هوا و یا آب های ساحلی کشور انجام شود. کشوری که امکان ترانزیت کالا برای محصولات دیگر کشورها را فراهم می کند هم خود استفاده می برد و هم محموله را از مسیر مناسب تری به مقصد می رساند. محصولات ترانزیتی که از کشورها عبور می کنند از امکانات زیربنایی حمل و نقل شامل ریلها، جاده ها و... استفاده می برند از این رو سرمایه گذاری های عمده ای صورت

می‌گیرد تا با استفاده از آنها درآمد ارزی بیشتری حاصل گردد. از سوی دیگر محموله نیز با استفاده از امکانات مزبور زودتر و ارزانتر به مقصد می‌رسد و هزینه حمل‌ونقل کمتری به صاحب کالا تحمیل می‌شود. این امر باعث عرضه ارزان‌تر کالا در بازار مصرف و در نتیجه توسعه صادرات کشور صادرکننده کالا می‌شود. ایران به دلیل موقعیت خاص خود در جوار مرزهای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز و پل دو قاره بزرگ آسیا و اروپا و به دلیل دسترسی آن به آبهای آزاد در بحث ارتباطات منطقه‌ای دارای اهمیت فراوانی است. موقعیت جغرافیایی ویژه، توانهای بالفعل و بالقوه اقتصادی، امنیت و ثبات سیاسی، داشتن سواحل طولانی در کنار دریای آزاد و تجهیزات مناسب از عواملی هستند که می‌توانند نقش مهمی در امر ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز ایفا کنند (ملک پور، ص ۶۲). در صورتی که هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل اعم از هزینه‌های مبادی ورودی مانند عوارض و همچنین هزینه استفاده از وسایل حمل‌ونقل به قدری زیاد باشد که باعث گرانی حمل‌ونقل شود مانع از ترانزیت کالا از آن مسیر شده و برنامه‌ریزان را به فکر جایگزینی مسیرهای دیگری خواهد انداخت. بنابراین یکی از مسائل مهم این است که کالا با کمترین هزینه حمل شود. در راستای نیل به این هدف جمهوری اسلامی ایران به اقداماتی قانونی و اجرایی دست یازیده است که ذیلاً بدان اشاره می‌شود:

۱. حذف عوارض و مالیات: یکی از خصوصیات ترانزیت مناسب، کاهش هزینه حمل‌ونقل به منظور رقابتی ماندن قیمت کالا است. با مروری بر مفاد موافقتنامه‌های منعقد شده میان ایران و آسیای مرکزی و قفقاز به مقرراتی برمی‌خوریم که تأمین‌کننده هدف فوق می‌باشند. برای مثال طبق ماده ۷ موافقتنامه حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، آذربایجان و قزاقستان مقرر می‌دارد: «وسایل ثبت شده در قلمرو هر یک از متعاهدان از مالیاتها و عوارض که همچنین به عملیات حمل‌ونقل نیز تعلق می‌گیرد معاف خواهند بود».

۲. گسترش شبکه راه‌آهن: فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی کشورهایی را بر نقشه جهان ترسیم کرد که به علت وضعیت جغرافیایی خود تنها با عبور از خاک همسایگان می‌توانند به شاهراههای ارتباط بین‌المللی متصل شود در این میان خطوط راه‌آهن نقش اساسی در توسعه آنها ایفا می‌نمایند.

#### ۴. کریدورهای اصلی عبوری از سرزمین اسلامی ایران

##### ۱. کریدور شرق-غرب

مسیر شمالی ۱، که از شمال شرق کشور در نقاط سرخس، لطف‌آباد، باجگیران، اینچه برون شروع شده و پس از عبور از تهران، از طریق بازرگان، سرو، رازی به غرب کشور و ترکیه متصل می‌شود.

مسیر شمالی ۲، که از شمال شرق کشور شروع شده و به عبورگاه‌های مرزی در شمال غرب کشور متصل می‌شود. مسیر میانی، که از شمال و جنوب شرق در نقاط دوغارون و میر جاوه شروع شده و پس از عبور از تهران و اصفهان و شهرهای مرکزی، به خسروی و مرزهای شمال غربی و جنوبی کشور می‌پیوندد.

##### ۲. کریدور شمال-جنوب

مسیر غربی، که از آستارا، بیله‌سوار، جلفا شروع شده و به بندر امام، خرمشهر و آبادان متصل می‌شود. مسیر شرقی و میانی، که از بنادر شمالی و مرزهای زمینی شمال غرب و شمال شرق شروع شده و پس از عبور از شهرهای مرکزی، به بندر عباس و بندر چابهار و بوشهر می‌پیوندد.

یادآوری می‌کند که کریدور شمال-جنوب به عنوان یک دالان ارتباطی شریانی فیما بین کشورهای آسیای میانه، ماورای قفقاز، فدراسیون روسیه و ایران، با بنادر خلیج فارس جنوب و جنوب شرق آسیا، کشورهای حوزه خلیج فارس، شرق آفریقا و... ارتباط برقرار می‌نماید.

#### ۵. اهداف تشکیل مناطق آزاد در کشور

به‌طور کلی اهداف و فلسفه شکل‌گیری مناطق ویژه در جهان را به‌صورت زیر بیان می‌کنند:

- ۱- جذب سرمایه‌های خارجی.
- ۲- ایجاد فرصت‌های شغلی جدید.
- ۳- کسب درآمد ارزی و افزایش صادرات.
- ۴- دستیابی به فناوری پیشرفته.

۵- جذب نقدینگی سرگردان داخلی و کمک به مهار تورم.

۶- محرومیت‌زدائی از مناطقی که امکان رشد و توسعه بالقوه را دارند.

## ۶. فرصت‌های خاص منطقه آزاد چابهار،

۱- بهره‌برداری مناسب از امکانات پسرکرانه سرزمین مادری.

اتصال چابهار به سرزمین مادری و امکانات و منابع وسیعی که در استان‌های شرقی (سیستان و بلوچستان - مجموع سه استان خراسان (رضوی، شمالی و جنوبی) و کرمان) وجود دارد برای این منطقه زمینه مناسبی جهت فعالیت ایجاد می‌کند.

۲- تامین کالا و مواد اولیه موردنیاز کشور به صورت تجارتي.

وضعیت استقرار جغرافیایی منطقه آزاد چابهار به گونه‌ای است که می‌تواند به تامین کننده اصلی کالا و مواد اولیه مورد نیاز صنایع و مردم کشور تبدیل شود و از هزینه‌های زیاد حمل و نقل شناورها تا نقاط داخل خلیج فارس بکاهد.

۳- امکان تبدیل به بار انداز اصلی کالای منطقه خلیج فارس.

قطعاً با تدبیر و دوراندیشی می‌توان منطقه آزاد چابهار را به بارانداز کشتی‌های بزرگ تبدیل کرد در صورتیکه اسکله مورد نیاز آن تامین شود تا پس از تخلیه کشتی‌ها و شناورهای کوچکتر از چابهار به بنادر مختلف بارگیری نمایند.

۴- بهره‌گیری از فرصت‌های موجود در بازار افغانستان و آسیای میانه.

در شرایط حاضر افغانستان پس از قریب به سه دهه در حال بازیابی و آرامش و ثبات است، با توجه به وضعیت این کشور در زمینه‌های مختلف نیازمند تامین بسیاری از کالاها و خدمات است آسیای میانه نیز بستر مناسبی برای فعالیت ترانزیت و صادرات کالا است و منطقه آزاد چابهار با توجه به شرایط ویژه‌اش می‌تواند از این فرصت بهره‌برداری نماید. لازم به توضیح است بازار افغانستان از وجه امنیت ملی نیز برای نظام جمهوری اسلامی از اهمیت ویژه و خاصی برخوردار است.

۵- امکانات سیاحتی و شرایط خاص محیط زیستی.

با توجه به شرایط محیط زیستی منطقه آزاد چابهار در سرتاسر سال و به ویژه در زمستان، زمینه‌های مناسبی برای گسترش گردشگری بین‌المللی دارد، منطقه آزاد چابهار می‌تواند به قطبی بزرگ در این زمینه تبدیل شود.

۶- امکان ایجاد صنایع بزرگ صادراتی و منطقه‌ای.

با توجه به موقعیت چابهار و بدلیل همسایگی با کشورهای دارای بازار گسترده و ثبات و امنیت موجود در منطقه، امکان ایجاد صنایع بزرگ با سرمایه‌گذاری مشترک داخلی و خارجی و حتی شرکت‌های دولتی با اهداف صادراتی در این منطقه وجود دارد.

۷- امکان ایجاد پایگاه سوخت‌رسانی و سایر خدمات به شناورهای بین‌المللی.

استقرار در دهانه دریای عمان و خلیج فارس و قرار گرفتن در حاشیه اقیانوس هند و آبراه‌های بین‌المللی، وضعیت بسیار مناسبی برای چابهار در زمینه ایجاد پایگاه سوخت‌رسانی و خدمات جنبی به شناورهای بین‌المللی فراهم کرده که می‌توان از آن استفاده نمود.

۸- امکان ایجاد نمایشگاه‌های بین‌المللی.

با توجه به وضعیت نمایشگاه دائمی تهران، منطقه آزاد چابهار این پتانسیل و توانمندی را برای برگزاری نمایشگاه‌های بزرگ سالیانه را دارد.

چراکه بسیاری از کالاها پس از تخلیه در بندرعباس می‌بایست با کانتینر و یا با استفاده از خدمات ریلی به پایتخت حمل شود در صورتیکه با برپایی نمایشگاه در چابهار هزینه‌های متفرقه خودبه خود حذف و حتی میتوان برای صنایع بزرگ نیازهای خود را از طریق همین نمایشگاه‌ها تامین نمایند.

### ۶.۱. مهمترین توانمندیها و نقاط قوت منطقه آزاد چابهار

۱- خارج بودن از محدوده بحران.

اشاره شد که بندر چابهار و همچنین منطقه آزاد چابهار بیرون محدوده پرترافیک و پرتنش خلیج فارس قرار گرفته است و لذا می‌تواند با توجه به آرامش ناشی از آن، موقعیت خویش را به نحو اساسی سامان بخشد.

۲- نزدیکترین بندر منطقه به آبهای بین‌المللی.

به لحاظ وضعیت استقرار جغرافیایی چابهار نزدیکترین بندر کل منطقه خلیج فارس و دریای عمان به آبهای بین‌المللی و اقیانوس است و بنابراین امکان استفاده از این مزیت در جهت تامین و توزیع کالا و هم‌چنین ارتباط دریایی منطقه با جهان برای منطقه آزاد چابهار وجود دارد.

۳- جنوبی‌ترین نقطه عبور کریدور (شرق-غرب) در جهان.

کارشناسان سازمان ملل، چابهار را یکی از مهمترین نقاط عبور در کریدور ترانزیت و حمل و نقل کالا و جنوبی‌ترین آن در کریدور (شرق - غرب) عنوان نموده‌اند.

۴- مهمترین مسیر اقتصادی ترانزیت کالا به افغانستان.

چابهار بصورت بالقوه براساس شرایط و امکانات بهترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر برای کشور افغانستان جهت تامین کالاهای مورد نیاز و هم‌چنین صدور کالا است.

۵- کوتاه‌ترین مسیر آسیای میانه به آب‌های آزاد.

مسیر ۱۸۴۰ کیلومتر چابهار به مرز ترکمنستان، کوتاه‌ترین مسیر کل کشورهای این منطقه به آب‌های آزاد بین‌المللی است به عبارتی با صرفه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راه ترانزیتی جهت تامین نیازهای آسیای میانه، منطقه آزاد چابهار است.

۶- اتصال به پیکره سرزمینی

در حال حاضر تنها منطقه آزاد ایران که متصل به پیکره سرزمین اصلی است، منطقه آزاد چابهار است که هزینه‌های مختلف حمل و بارگیری مجدد در آن وجود ندارد و به همین خاطر در حمل و نقل و ترانزیت از مزیت بیشتری برخوردار است.

## ۶.۲. عمده‌ترین تنگناها و نقاط ضعف موجود منطقه آزاد چابهار

۱- فقدان پسرکرانه‌های لازم برای توسعه فعالیت‌ها.

وضعیت خاص منطقه آزاد چابهار، با توجه به اینکه در حال حاضر تنها منطقه آزاد کشور است که در پیکره اصلی سرزمین ما قرار دارد، ایجاب می‌کند از امکانات حمل و نقل مناسب جاده‌ای و ریلی جهت افزایش و توسعه فعالیت‌های ترانزیتی برخوردار باشد، ولی متأسفانه چنین امکاناتی در حال حاضر بسیار ناچیز بوده و عملاً موجب بن‌بست فعالیت‌های این منطقه گردیده است.

۲- شکنندگی و محدودیت منابع درآمدی.

منابع درآمدی منطقه آزاد چابهار برابر اظهارات مسئولین منطقه بسیار محدود و در عین حال شکننده است، تغییر و تحولات مداوم در سیاست‌ها و قوانین خروج و ورود کالا به منطقه، امکان برنامه‌ریزی درازمدت و معین براساس درآمدهای معلوم و مشخص را سلب کرده و در نتیجه پروژه‌ها و عملیات زیرساختی دائماً دچار رکود و تعطیلی می‌شوند.

۳- محرومیت شدید منطقه.

منطقه آزاد چابهار در یکی از محرومترین نقاط سرزمین شکل گرفته، این محرومیت منطقه‌ای به حدی شدید بوده که هنوز هم پس از یک دهه تلاش و ایجاد زیربنا و تحول در اقتصاد منطقه، باز هم به عنوان یک عامل محدود کننده در توسعه دخیل می‌باشد.

۴- ضعف زیرساخت‌های اولیه.

لازمه رشد اقتصادی، ایجاد زیرساخت‌ها و امور زیربنایی اولیه‌ای همچون احداث نیروگاه، احداث و راه‌اندازی آب شیرین‌کن، ایجاد مراکز مخابراتی و ارتباطی و تجهیز اسکله و بارانداز و احداث فرودگاه و... است، متأسفانه هنوز هم منطقه آزاد چابهار فاقد بسیاری از این زیرساخت‌ها است که موجب کند شدن تحرک اقتصادی می‌شود.

۵- ضعف امکانات بندری و دریایی.

از آنجاکه همه بنادر و اسکله‌های موجود در چابهار، خارج از حیطه منطقه آزاد قرار دارد، منطقه آزاد در مدیریت و اداره آنها هیچ‌گونه دخالتی ندارد و عملاً با محدودیتی اساسی در برنامه‌های عملیاتی خویش روبروست.

۶- وجود تعارضات و تنازعات اراضی با نهادها و دستگاه‌ها.

همجواری و حضور نهادها و دستگاه ها در چارچوب و محدوده اراضی مناطق و ادعاهای ارضی و تعارضات ناشی از آن، عملاً بخشی از پروژه‌های توسعه منطقه را بخصوص در زمینه ایجاد هتل و طرح‌های توسعه گردشگری تعطیل کرده است و تا هنگام حل تعارض، امکان پرداختن به توسعه در این زمین‌های دارای معارض برای منطقه آزاد چابهار وجود ندارد.

۷- دوری از منابع انرژی در حال تولید.

چابهار در منتهای شرقی خط ساحلی جنوب قرار گرفته است بنابراین از منابع انرژی در حال تولید و توزیع کشور فاصله نسبتاً زیادی دارد و به همین دلیل در این زمینه دچار محدودیت است، این موضوع، بخصوص با توجه به توان این منطقه در امر سوخت‌رسانی، نقطه ضعف اساسی محسوب می‌شود.

۸- بالا بودن هزینه‌ها و خدمات دستگاه‌های مختلف.

به علت بالا بودن نرخ تسهیلات و خدمات در محدوده منطقه، چه هزینه‌های مصرفی و چه هزینه‌های مربوط به حمل و نقل و رفت و آمد، موقعیت رقابتی منطقه ضعیف و محدود است و امکان استفاده و تحرک در آن بسیار کم می‌باشد (مهدی زارعی (۱۳۸۴).

## ۷. حقوق ورودی و درآمدگمرکات مناطق آزاد

درهفت ماه سال ۱۳۹۰، حقوق ورودی اخذ شده درگمرکات مناطق آزاد، بیش از ۴,۰۷۷ میلیاردریال بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۷.۰۴ درصدافزایش داشته است. دراین مدت درآمد این مناطق، حدود ۵,۲۱۰ میلیاردریال بوده که افزایش ۲۳.۵۰ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل ازخود نشان می‌دهد (جدول ۱) و (نمودارهای ۱ و ۲). (گزارش آماری عملکرد مناطق آزادکشور ۱۳۹۰؛ ص ۵۴)

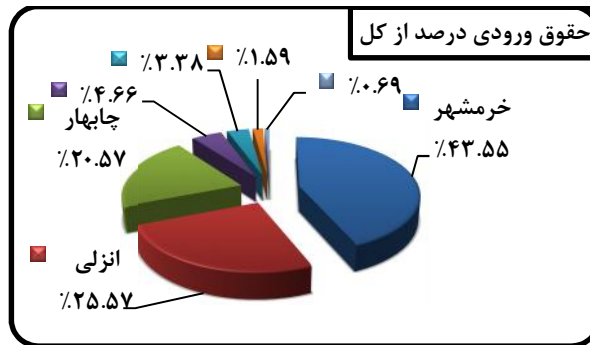
### جدول ۱. حقوق ورودی و درآمدکل اخذ شده درمناطق آزاد درهشت ماه سال۱۳۹۰

(منبع: گمرگ جمهوری اسلامی ایران)

ناممنطقه آزاد	حقوق ورودی (ریال)	درصدازکل
منطقه آزاد انزلی	1,202,999,264,158	25.57
منطقه آزاد ارس (جلفا)	219,135,718,157	4.66
منطقه آزادچابهار	968,001,821,543	20.57
منطقه آزادحسن رود	74,903,173,554	1.59
منطقه آزاد اروند(خرمشهر)	2,048,977,349,273	43.55
منطقه آزادقشم	32,478,586,697	0.69
منطقه آزادکیش	158,859,021,769	3.38
جمع کل	4,705,354,935,151	100
نام منطقه آزاد	درآمد کل (ریال)	درصدازکل
منطقه آزادانزلی	2,353,543,355,329	39.16
منطقه آزاد ارس (جلفا)	219,135,718,157	3.65
منطقه آزادچابهار	986,462,901,611	16.41
منطقه آزادحسن رود	130,009,731,826	2.16
منطقه آزاد اروند(خرمشهر)	2,048,977,349,273	34.09
منطقه آزادقشم	65,143,288,246	1.08
منطقه آزادکیش	206,445,285,753	3.44
جمع کل	6,009,717,630,195	100

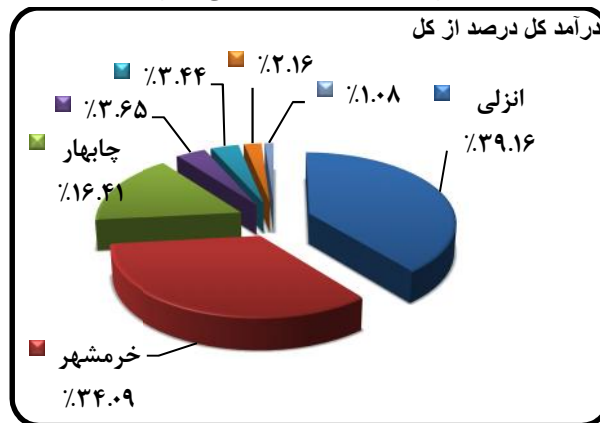
نمودار ۱. حقوق ورودی به تفکیک مناطق آزاد در هشت ماهه سال ۱۳۹۰

(منبع: گمرگ جمهوری اسلامی ایران)



نمودار ۲. درآمد کل اخذ شده به تفکیک مناطق آزاد در هشت ماهه سال ۱۳۹۰

(منبع: گمرگ جمهوری اسلامی ایران)



همانطور که از آمار نمایان است، مناطق آزاد و گمرکات این مناطق می توانند منبع درآمد خوبی برای منطقه و کشور باشند و همچنین در اشتغال زایی برای مردم ساکن این نواحی نقشی فعال ایفا کنند. درآمد این مناطق در سال ۱۳۹۰ حدود ۵,۲۱۰ میلیارد ریال بوده است که نسبت به سال گذشته نیز رشدی ۲۳,۵۰ درصدی داشته است که این مسئله نشان دهنده ی نقش پر رنگ آب های آزاد و مناطق آزاد واقع در این منطقه در درآمدزایی برای مردم ساکن این نواحی است.

۸. ترانزیت خارجی به تفکیک کشورهای مبدأ و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری

ترانزیت خارجی به تفکیک مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری به عنوان کشور مبدأ را، در فروردین ماه سال ۱۳۹۰ نشان می دهد که مشتمل بر ۱۱ منطقه ویژه اقتصادی و آزاد تجاری است. منطقه آزاد ارس با ۱۲۷۱۶ تن یا ۹۶,۱۵ درصد بیشترین سهم وزنی رتبه اول، منطقه آزاد قشم با ۳۱۷ تن و سهمی معادل ۲,۴۰ درصد رتبه دوم و منطقه آزاد کیش با ۱۹۲ تن یا ۱,۴۵ درصد سهم، رتبه سوم را به خود اختصاص داده اند. جدول (۲) ترانزیت خارجی به تفکیک کشورهای مبدأ و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری را در فروردین ماه سال ۱۳۹۰ نشان میدهد.

جدول ۲. ترانزیت خارجی به تفکیک مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری به ترتیب وزن در فروردین ماه سال ۱۳۹۰

(منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران)

رتبه	کشور مبدأ	وزن(تن)	ارزش(میلیون ریال)	سهموزنی	سهم ارزشی
۱	منطقه آزادارس	12716	179921	96.15	95.54
۲	منطقه آزادقشم	317	5089	2.40	2.70
۳	منطقه آزادکیش	192	3309	1.45	1.76
	جمع کل	13225	188319	100	100

بر اساس آمار طی این مدت، در مجموع 74 کشور مبدأ و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری، کالاهای خود را از مسیر ایران ترانزیت نموده اند. کشور عراق با 128 هزار تن یا ۱۶،۵۹ درصد بیشترین سهم وزنی، چین با 102 هزار تن و سهمی معادل ۱۳،۲۶ درصد رتبه دوم، آذربایجان با 96 هزار تن یا ۱۲،۴۷ درصد سهم، ترکمنستان با 90 هزار تن یا ۱۱،۷۰ درصد سهم و امارات متحده عربی با 65 هزارتن یا ۸،۴۴ درصد سهم رتبه های بعدی را به خود اختصاص داده اند. این پنج کشور، در مجموع معادل ۶۲،۴۶ درصد از وزن کل ترانزیت را در اختیار دارند(جدول ۳) و (نمودار ۳). (دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران، بررسی ترانزیت خارجی کشور در فروردین ماه سال 1390 ؛ صفحه ۵)

جدول ۲. ترانزیت خارجی به تفکیک مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری به ترتیب وزن در فروردین ماه سال 1390

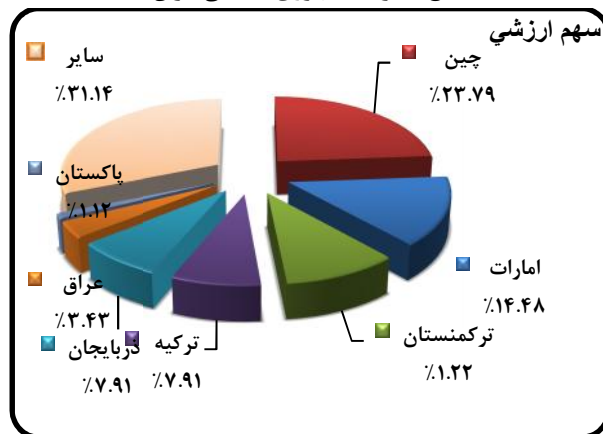
(منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران)

رتبه	کشور مبدأ	وزن (تن)	ارزش (میلیون ریال)	سهم وزنی	سهم ارزشی
۱	عراق	127827	913486	16.59	3.43
۲	چین	102205	6328731	13.26	23.79
۳	آذربایجان	96059	2105064	12.47	7.91
۴	ترکمنستان	90133	2719286	11.70	10.22
۵	امارات متحده عربی	65059	3850727	8.44	14.48
۶	ترکیه	49517	2104716	6.43	7.91
۷	پاکستان	40901	298961	5.31	1.12
۸	سایر	198811	8280056	25.8	31.14
	جمع	770512	26601027	100	100



جدول ۳. ترانزیت خارجی به تفکیک کشورهای مبدأ به ترتیب وزن در سال ۱۳۹۰

(منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران)



همانطور که مشاهده کردید مناطق آزاد و آب های آزاد می توانند نقش و سهم بزرگی را در تجارت و ترانزیت خارجی کشور داشته باشند و باعث رشد و توسعه اقتصادی کشور شوند.

۹. ترانزیت خارجی به تفکیک کشورهای مقصد و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری

جدول شماره (۴) ترانزیت خارجی به تفکیک مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری را در فروردین ماه سال ۱۳۹۰ نشان می دهد. در این مدت، کالاهای ترانزیتی به مقصد ۵۸ کشور و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری، از مسیر ایران ترانزیت شده است. منطقه آزاد ارس با ۱۴۴۹۲ تن ترانزیت و سهم وزنی ۲۶،۴۵ درصد بیشترین سهم وزنی را داراست و بعد از آن به ترتیب منطقه ویژه سلفچگان، عسلویه و غیره قرار دارد.

جدول شماره ۴. ترانزیت خارجی به تفکیک مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری به ترتیب وزن در فروردین ماه سال ۱۳۹۰

(منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران)

رتبه	کشور مقصد	وزن (تن)	ارزش (میلیون ریال)	سهم وزنی	سهم ارزشی
۱	منطقه آزاد ارس	۱۴۴۹۲	۲۳۴۹۶۹	۲۶.۴۵	۹.۲۶
۲	منطقه ویژه سلفچگان	۵۵۴۴	۴۴۶۶۹۷	۱۰.۱۲	۱۷.۶۰
۳	منطقه ویژه عسلویه	۵۲۲۹	۴۹۹۱۷۹	۹.۵۴	۱۹.۶۷
۴	منطقه آزاد قشم	۳۳۵۸	۲۲۴۰۳۷	۶.۱۳	۸.۸۳
۵	منطقه ویژه کشتی سازی	۲۸۳۵	۱۲۹۸۴۴	۵.۱۷	۵.۱۲
۶	منطقه ویژه سیرجان	۲۷۹۸	۱۳۹۰۰۵	۵.۱۱	۵.۴۸
۷	منطقه ویژه معادن و فلزات	۲۷۶۵	۲۹۷۴۵	۵.۰۵	۱.۱۷
۸	منطقه ویژه بوشهر	۲۴۲۳	۷۴۱۲۶	۴.۴۲	۲.۹۲
۹	منطقه ویژه اقتصادی یزد	۲۳۴۲	۴۱۷۸۵	۴.۲۷	۱.۶۵
۱۰	منطقه ویژه پیام	۲۱۷۷	۹۴۲۱۰	۳.۹۷	۳.۷۱
۱۱	منطقه آزاد چابهار	۲۰۸۷	۱۱۹۴۸۴	۳.۸۱	۴.۷۱

امارات متحده عربی با ۱۸۰ هزار تن یا ۲۲.۹۸ درصد بیشترین سهم وزنی، آذربایجان با ۱۳۲ هزار تن یا ۱۶.۸۸ درصد سهم، افغانستان با ۱۲۵ هزار تن یا ۱۵.۹۲ درصد سهم، ترکمنستان با ۱۰۹ هزار تن یا ۱۳.۹۱ درصد سهم و عراق با ۷۰ هزار تن یا ۸.۹۰ درصد سهم رتبه های بعدی را به خود اختصاص داده اند. این پنج کشور، در مجموع ۷۸.۵۹ درصد از کل وزن ترانزیت را تشکیل می دهند (جدول ۵). (دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران، بررسی ترانزیت خارجی کشور در فروردین ماه سال ۱۳۹۰؛ صفحه ۵ و ۶)

#### جدول شماره ۵. ترانزیت خارجی به تفکیک کشورهای مقصد به ترتیب وزن در فروردین ماه سال ۱۳۹۰

(منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران)

رتبه	کشور مقصد	وزن (تن)	ارزش میلیون ریال
۱	امارات متحده عربی	۱۸۰۰۸۴	۱۸۴۲۱۹۴
۲	آذربایجان	۱۳۲۳۰۱	۳۹۸۰۹۳۳
۳	افغانستان	۱۲۴۷۷۰	۶۷۳۱۸۲۱
۴	ترکمنستان	۱۰۹۰۲۴	۴۱۵۲۲۴۹
۵	عراق	۶۹۷۱۶	۳۱۰۷۳۰۸

همانطور که مشاهده کردید، کالاهای ترانزیتی به مقصد ۵۸ کشور و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری، از مسیر ایران ترانزیت شده است، که نشان دهنده ظرفیت و پتانسیل بالای مناطق آزاد تجاری کشور و آب های آزاد در امر ترانزیت و مبادلات تجاری خارجی است که با کمی توجه بیشتر به این مناطق و سرمایه گذاری در امور زیر ساختی و زیر بنایی می توان این سهم را افزایش داد.

#### ۱۰. میزان سرمایه گذاری خارجی

یکی از مهمترین اهداف مناطق آزاد تجاری-صنعتی گسترش و جذب سرمایه گذاری ها به ویژه سرمایه گذاری خارجی است. از مجموع (۱۲۹۰) میلیون دلار سرمایه گذاری خارجی جذب شده در مناطق آزاد طی سالهای (۱۳۷۲-۱۳۸۰) یک درصد (۱۲ میلیون دلار) سهم منطقه آزاد چابهار است. همچنین از (۴۶۳۴) میلیارد ریال سرمایه گذاری داخلی نیز (۹ درصد) معادل (۴۲۶ میلیارد ریال) مربوط به منطقه آزاد چابهار است. سرمایه گذاری های داخلی انجام گرفته در منطقه آزاد چابهار همیشه در نوسان بوده است. به نظر می رسد علت آن اندازه کوچک بنگاه های سرمایه گذاری باشد که در مقابل سرمایه گذاری های بزرگ توانایی استفاده از صرفه جویی های ناشی از مقیاس تولید را ندارند. همچنین با بررسی های انجام گرفته مقدار سرمایه گذاری خارجی در منطقه آزاد چابهار جز بعد از سالهای ۱۳۷۸ که بسیار اندک بوده، وجود نداشته است. سرمایه گذاری خارجی جذب شده در مناطق آزاد تا سال ۱۳۸۶، (حدوداً ۳/۴ میلیارد دلار) بوده است که بیشترین مقدار سرمایه گذاری خارجی جذب شده سالیانه در سال (۱۳۸۲) معادل (۵۲۰ میلیون دلار) و کمترین آن در سال (۱۳۸۰)، (۳۷۸ میلیون دلار) بوده است. منطقه آزاد چابهار کمترین مقدار سرمایه گذاری (۲۱۳/۲) میلیون دلار و منطقه آزاد کیش با (۱/۱۴) میلیارد دلار بیشترین سرمایه گذاری خارجی را داشته است. اطلاعات مربوط به میزان سرمایه گذاری که توسط سرمایه گذاران داخلی در مناطق آزاد نشان می دهد کل سرمایه گذاری جذب شده طی دوره مذکور (۲۵۳۵۶) میلیارد ریال بوده است. همانند سرمایه گذاری خارجی، منطقه آزاد کیش (۲۱۸۹۶ میلیارد ریال) بیشترین و منطقه آزاد چابهار کمترین میزان را داراست. در ادامه سرمایه گذاری بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی بنادر در جدول زیر نشان داده شده است. همانگونه که در جدول قابل مشاهده است در بندر چابهار از جانب بخش خصوصی سرمایه گذاری صورت نگرفته است.

جدول ۶. سرمایه گذاری خارجی طی سال ۱۳۷۲ الی ۱۳۸۳ در مناطق آزاد ایران

سال	چاپهار
۱۳۷۴	۰
۱۳۷۵	۰
۱۳۷۶	۰
۱۳۷۷	۰
۱۳۷۸	۱
۱۳۷۹	۱
۱۳۸۰	۰/۳
۱۳۸۱	۱/۲
۱۳۸۲	۱/۲
۱۳۸۳	۵۳/۵
۱۳۸۴	۵۰
۱۳۸۵	۶۱
۱۳۸۶	۴۴
جمع	۲۱۳/۲

در مورد این معیار جبل علی (امارات) را مورد بررسی قرار می‌دهیم. نخست اینکه کشور امارات به شدت اعتقاد دارد که بخش خصوصی موتور رشد بلند مدت می‌باشد و بین منظور دولت این کشور بنگاهای خارجی و ماهر را جهت حمایت از کوشش‌هایی برای توسعه و گسترش زیر ساختها، بنادر و فرودگاهها، مناطق تجارت خارجی، بیمارستان‌ها و صنایع استخدام می‌نماید. صندوق بین‌المللی پول اعلام کرده است که در سال (۲۰۰۵) جریان سرمایه‌گذاری خارجی به امارات (۱۱) میلیارد دلار بوده است. بخشهای جذب کننده سرمایه‌گذاری خارجی، بیشترین بخش نفت، گاز، خدمات، نیرو و آب، کامپیوتر لوازم پزشکی ارتباطات راه دور می‌باشد. همچنین حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری خارجی مستقیماً به پروژه‌های مربوط به مستغلات و به مناطق آزاد می‌رود. از قبال این سرمایه‌گذاری خارجی و خدمات‌رسانی، تخمین زده می‌شود که در سال (۲۰۰۵)، (۸/۵) میلیارد دلار درآمد کسب کرده باشد. حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری خارجی در صنعتی نظیر مونتاژ محصولات الکترونیکی، لوازم مهندسی سبک و تولیدات کارخانه‌ای مبادرت دارند. به همین نحو نیز مقدار زیادی از سرمایه‌گذاری خارجی، به علت منتفع شدن از هزینه‌های پایین، زیرساخت‌های عالی و خدمات تدارکاتی، جذب خدمات توزیعی شده‌اند. عامل بسیار مهم در گسترش سرمایه‌گذاری خارجی در امارات آزاد سازی زیربخش‌های مستغلات در دبی باشد و در نتیجه، سرمایه‌گذاری انبوه در مسکن و توسعه پروژه‌هایی نظیر شهر اینترنتی دبی، شهر دانش، دره سیلیکون و مرکز بین‌المللی مالی دبی و دیگر چیزها باشد.

#### ۱۱. تعداد مؤسسات و شرکت‌های ثبت شده:

مطابق جدول در طی دوره ۱۳۸۶-۱۳۸۳ بیش از (۳۰۰۰) هزار شرکت در مناطق آزاد ایران به ثبت رسیده است که بیشترین تعداد آن با (۱۹۸۲) شرکت در منطقه آزاد کیش بوده است. تعداد شرکتها در این منطقه در طی دوره مزبور بیش از ۹ برابر شده است. اما روند رشد تعداد این شرکتها در قشم و چاپهار وضع مشابهی ندارد. اما در مجموع تعداد این شرکتها و روند کلی آن نشان می‌دهد که اقبال شدیدتری نسبت به فعالیت اقتصادی در مناطق آزاد وجود دارد (جدول ۷).

جدول ۷. شرکت های ثبت شده در مناطق آزاد ایران

عنوان	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	جمع هر منطقه
تجاری	۱۰۲	۸۵	۵۰	۴۹	۲۸۶
خدماتی	۳۹	۳۷	۴۰	۲۰	۱۳۶
صنعتی	۱۲	۱۳	۲۱	۸۵	۱۳۱
جمع	۱۵۳	۱۳۵	۱۱	۱۵۴	۴۸۴

## ۱۲. میزان درآمد ارزی:

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 این است که مناطق آزاد درآمد ارزی را فراهم می کنند که در نتیجه به کشورهای با درآمد پایین اجازه داده می دهد تا کمبودهای ارز برای احتیاجات وارداتی اقتصاد را تحلیل می دهد، برای دولت وجوه توسعه ای را فراهم می کند (جدول ۸).

جدول ۸. درآمد ارزی مناطق آزاد ایران برای دوره ۱۳۸۶-۱۳۷۹

منطقه	بخش	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
چابهار	صادرات	۱۷۷/۲	۴۰۴/۴	۶۳۰/۴	۲۶۴/۲۵
	ترانزیت	۱۴۴	۴۶۲	۲۵۳۱	۲۷۲۲
	گردشگری خارجی	۱۹۰	۲۲۵	۲۴۰	۱۷۰
	جمع	۵۱۱،۲	۱۰۹۱	۳۳۰۱/۴	۴۲۰۶/۲۵

## ۱۳. وضعیت بندر چابهار در مقایسه با بنادر دیگر:

بندر چابهار از نظر موقعیت جغرافیایی به عنوان تنها بندری است که برای پیوستن به بنادر بزرگ دنیا توجیه اقتصادی دارد. این نشان از امتیاز بالقوه بندر چابهار است. اما با توجه به همه مزیت هایی که این بندر داراست هم اکنون آن هم با پیگیری های فراوان مسئولین منطقه آزاد، به واسطه بودجه و سرمایه گذاری های صورت گرفته ظرفیت پذیرش کشتی های ۱۰۰ هزار تنی در آینده ایجاد خواهد شد. حال آن که هر روز که به جلو می رویم مقادیر هنگفتی سود را از دست می دهیم. دلیل آن هم این است که بنادر دیگر حتی در سطح منطقه به شدت در حال پیشی گرفتن از بنادر ایران هستند. بندر چابهار دارای دو بندر به نام های شهید بهشتی و شهید کلانتری است. این بندر متعلق به سازمان کشتی رانی می باشد. حداکثر آبخور برای کشتی های تجاری برابر ۹ متر و برای کشتی های نفتی برابر ۱۲ متر است. این بندر برای منطقه آزاد چابهار به خاطر داشتن فاصله و عدم مالکیت خصوصی مزیت آنچنانی ندارد. زیرا هزینه های اضافی عملکرد بندر و به دنبال آن عملکرد منطقه آزاد را تحت تاثیر قرار می دهد. اخیراً هم لایحه واگذاری بندر چابهار به منطقه آزاد به مجلس ارائه شد اما به دلیل کارشکنی و عدم آگاهی برخی از مسئولان استانی و کشوری از مزیت های آن منتفی شد. عملکرد بندر چابهار در سال ۱۳۸۱ به میزان ۳۶۵ هزار تن بوده است. حال به طور مختصر بندر مهم کشور امارات (جبل علی) را بررسی می کنیم. این بندر دارای رتبه ۱۳ در جهان است. این بندر دارای ۶۶ اسکله است که دارای آبخورهایی ۲/۱۳ متری و اسکله های دارای آبخور ۷۵/۱۰ متر هستند. این بندر دارای ظرفیتی در حدود ۲۸ میلیون کالا به صورت سالیانه و عملیاتی در حدود ۳ میلیون TEU (واحد کانتینر) می باشد و حدود ۹۰۰۰ کشتی در این بندر پهلو می گیرند. حال اینکه بندر عباس با سابقه طولانی تنها به میزان ۲۲۱۱ کشتی به ظرفیت کل ۱/۱۳ میلیون تن کالا دسترسی دارد. این تغییراتی که در بدنه بندر جبل علی از اوایل سال ۱۹۸۰ به بعد انجام شده است موجب شده است که کشتی های بزرگ اقیانوس پیما فله بر و کانتینربر به جای پهلوگیری در بندر ایران در این بندر پهلو می گیرد و بعد از آن ایفای نقش عملیات صادرات مجدد برای کشورهای از جمله ایران را اجرا می کند.

#### ۱۴. اشتغال زایی:

جدول (۹) میزان اشتغال ایجاد شده در مناطق آزاد ایران بین سالهای ۱۳۷۲ تا ۱۳۸۷ را نشان می‌دهد. در منطقه آزاد چابهار به دلیل نبود صنایع مادر آمار مربوط به اشتغال پیشرفت چندانی نداشته است و به طور کلی اشتغال به وجود آمده از طریق صنایع پایین دستی همانند: صنایع بسته‌بندی و مونتاژ موتورسیکلت و... می باشد. از سوی دیگر مسئولین منطقه آزاد چابهار با زیاد بودن نیروی انسانی در تشکلات منطقه آزاد روبه‌رو هستند و مشکلاتی که با ۳۰۰ نیرو قابل اداره می‌باشد، با ۱۵۰۰ نیرو اداره می‌شود و مسئولین در تلاش جهت بهبود وضعیت، در حال تعدیل نیرو هستند. براساس جدول ۱۲ از مجموع ۴۵/۵ هزار نفر اشتغال ایجاد شده منطقه آزاد قشم ۵۱ درصد، کیش ۳۲ درصد، چابهار حدود ۱۷ درصد از اشتغال ایجاد شده را به خود اختصاص داده‌اند محاسبه ایجاد هر شغل در منطقه آزاد ۷۷۰۰ دلار می‌باشد که نسبت به شاخصهای بین المللی (بین ۲ تا ۵ هزار دلار) رقم بالایی را نشان می‌دهد.

جدول ۹. اشتغال ایجاد شده در مناطق آزاد ایران (۱۰۰۰ نفر)

سال	کیش	قشم	چابهار	جمع
۱۳۷۸	۰/۵	۱	۰	۲/۲
۱۳۷۹	۳	۵/۴	۰/۵	۸/۹
۱۳۸۰	۵	۷/۷	۱/۷	۱۴/۴
۱۳۸۱	۷/۴	۱۴/۲	۳	۲۴/۶
۱۳۸۲	۷/۶	۱۸/۸	۴/۵	۳۰/۹
۱۳۸۳	۸/۷	۲۱	۵/۵	۳۵/۲
۱۳۸۴	۹/۱	۲۲	۷	۳۸/۱
۱۳۸۵	۹/۲	۲۲	۸	۴۱/۴
۱۳۸۶	۱۰/۵	۲۶/۵	۸/۵	۴۵/۵
۱۳۸۷	-----	-----	۸	۸

می‌توان گفت بالا بودن هزینه های زیرساخت و نبود صنایع مادر در مناطق آزاد ایران دلیل عمده آن است. از طرف دیگر اشتغال زایی در گروه سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی است. به همین منظور از نسبت اشتغال زایی به سرمایه‌گذاری خارجی برای این سه منطقه محاسبه و در جدول فوق ذکر شده است. همانطور که ملاحظه می‌شود با افزایش مداوم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، این نسبت کاهش می‌یابد، ولی به هر حال افزایش سطح اشتغال زایی با افزایش جذب سرمایه‌گذاری خارجی امکان پذیر است. ساختار اشتغال در منطقه آزاد به گونه‌ای است که بخش خدمات به دلیل تفاوت میان سطح درآمد، با بخش صنعت بیشترین مشاغل خدمات را به خود اختصاص داده‌اند. پایین بودن جمعیت فعال به ویژه از نظر مهارتهای فنی باعث شده است تا نیروی کار از بیرون تأمین شود و هزینه سرمایه‌گذاری را بالا ببرد. با توجه به این موانع جمعیت شاغل در منطقه آزاد چابهار همچنان تغییر قابل ملاحظه‌ای ندارد و به گفته رئیس این منطقه آزاد در سال ۱۳۸۷، تعداد ۸۰۰۰ نفر شاغل می‌باشند (جدول ۱۰).

جدول ۱۰. نسبت اشتغال زایی به سرمایه‌گذاری خارجی

سال	کیش	قشم	چابهار
۱۳۷۸	-----	-----	-----
۱۳۷۹	-----	۱۶/۲۶۳۶۳	-----
۱۳۸۰	-----	۲/۶۲۷۹۸۶	-----
۱۳۸۱	۰/۲۵۶۲۵۶	۰/۳۰۴۱۹۹	-----
۱۳۸۲	۰/۰۴۷۷۰۹	۰/۱۷۳۲۶۴	-----
۱۳۸۳	۰/۰۳۱۳۷۴	۰/۱۰۰۷۷	-----
۱۳۸۴	۰/۰۲۲۹۰۵	۰/۰۶۲۷۸۹	۷
۱۳۸۵	۰/۰۱۸۳۴۹	۰/۰۵۰۴۸۶	۴
۱۳۸۶	۰/۰۱۴۳۷۸	۰/۰۴۱۷۰۷	۳/۶۹۵۶۵۲

## ۱۵. ایجاد امکانات و تسهیلات در بنادر:

ترانزیت کالا نیازمند امکانات و تسهیلات ویژه‌ای است که هر قدر این امکانات بیشتر و بهتر باشند کالاهای بیشتری از کشور ترانزیت می‌گردند. بنادر ایران در جنوب دارای امکانات ویژه‌ای بوده و به تجهیزات پیشرفته‌ای در زمینه تخلیه و بارگیری کالاها و دیگر تجهیزات جابجایی کالا مجهز می‌باشند که با تکمیل و بهره‌برداری دو خط آهن مشهد- سرخس و بافق- بندر عباس کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز قادرند کالاهای خود را تا بندر عباس و بندر امام خمینی حمل نمایند. چابهار نیز با مشرف بودن به اقیانوس هند از موقعیت خاصی برخوردار است که با توجه به کوتاهی مسیر و امنیت آن مکان بسیار مناسبی جهت ترانزیت کالا از کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز می‌باشد و قادر است کالاهای وارداتی و صادراتی این کشورهای محاط را به صورت ترانزیت تخلیه و بارگیری نماید. بویژه این بندر به مراکز تولید آسیای جنوب شرقی هندوستان، آفریقای شرقی و شرق شبه جزیره عربستان بسیار نزدیک است. طرح خط آهن از چابهار به زاهدان به طول ۰۷۶ کیلومتر و اتصال از زاهدان به مشهد و آسیای مرکزی و قفقاز اهمیت این بندر را مضاعف کرده و توانایی ترابری بسیار مؤثری به مجموعه مورد بحث خواهد افزود. (اسدی کیا؛ مجله آسیایی مرکزی و قفقاز؛ ص ۳۹)

به طور کلی موقعیت ایران با راه آهن سراسری که دریای خزر را به خلیج فارس متصل کند و همچنین بنادر در دست احداث و در حال توسعه در ساحل جنوبی دریای خزر و بنادر بزرگ تجاری در سواحل خلیج فارس و دریای عمان به کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز این فرصت را می‌دهد که اقتصادی ترین مسیر برای ترانزیت کالاهای خود استفاده نمایند.

یکی دیگر از شرایط مناسب برای حمل و نقل کالا ایمنی مسیر ترانزیت آن است. طبعاً کشور صادرکننده کالا مایل است جریان حمل کالا از امن ترین مسیر و با سرعت کافی انجام گیرد و کشور ترانزیت کننده نیز بنا بر اصل امانت داری و مسئولیتی که در قبال صاحب کالا دارد علاقه مند است محموله با ایمنی کامل به مقصد برسد و لذا ایمنی کالا نقش عمده‌ای در حمل و نقل ایفا می‌کند. بديهی است احساس هرگونه عدم ثبات و ناامنی در کشور ترانزیت کننده باعث رکود حمل و نقل در آن مسیر خواهد شد.

## ۱۶. اهمیت آبهای آزاد برای کشورهای که به این آب ها دسترسی دارند در مقایسه با کشورهای که به آن دسترسی ندارند

کشورهای آسیای مرکزی و بعضی از کشورهای اروپای شرقی به بسیاری از کالاهای مصرفی، واسطه‌ای و سرمایه‌ای نیازمندند. همچنین این کشورها دارای قابلیت های صادراتی برخی کالاها نیز می‌باشند. از آنجا که توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای بدون ساحل عمدتاً در گرو دسترسی آنان به دریاهای آزاد از طریق راههای ترانزیتی کشورهای همسایه می‌باشد. این کشورها نیز جهت مبادلات بازرگانی خود با کشورهای دیگر جهان از جمله شرق و جنوب شرق آسیا و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس بدون تردید باید از خطوط ترانزیت استفاده نمایند. راههای ترانزیت و دسترسی به بنادر دریایی که مبدأ حمل و نقل دریایی باشند برای جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز متنوع هستند. به دلایل مختلفی از جمله مسافت طولانی و در بر داشتن هزینه سنگین و مشکلات سیاسی موجود در کشورهای مسیر کشورهای غیر از ایران انتخاب مناسبی نبوده و بهره‌برداری از آنها در حال حاضر میسر نیست. این مشکلات سبب می‌شود که جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز بار دیگر نگاه خود را به کوتاهترین، اقتصادی ترین و امن ترین مسیر معطوف نمایند و این مسیر همانا ایران است. (صادقیان خوری، ۱۳۷۷؛ ص ۱۵۷) در این میان آنچه برای ایران حائز اهمیت است ایفای نقش در بهره‌گیری مناسب از موقعیت جغرافیایی خود با ظرفیت و توانایی بالا در عرضه خدمات و کمکهای اقتصادی و ارائه نقش مؤثرتری در معادلات منطقه‌ای است. بررسی تعدد و تنوع موافقتنامه‌های منعقد شده میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در زمینه حمل و نقل و ترانزیت و توسعه راههای ارتباطی نشان دهنده توجه به این مهم بوده است. احداث راه آهن بافق- بندر عباس و مشهد- سرخس جهت اتصال این کشورها به بنادر عباس و امام خمینی و طرح ریزی جهت ساخت مسیرهای مواصلاتی مناسب برای دسترسی سریع این جماهیر به مناطق آزاد تجاری ایران از جمله تدابیر متخذ در این مورد است. اما متأسفانه هنوز خط راه آهن چابهار به زاهدان افتتاح نشده که این مسئله ضربه ی بزرگی را به این منطقه وارد می‌آورد.

## ۱۷. نتیجه گیری:

با توجه به مطالب و آمارهای ارائه شده در متن می توان نتیجه گیری کرد که مناطق آزاد در امر صادرات و واردات حضوری پرنرنگ و غیر قابل انکار دارد، صادرات مناطق آزاد کشور در فاصله سالهای ۸۰ تا ۸۸، از ۱۳،۷ میلیون دلار به ۷۷۴،۶ میلیون دلار در سال ۸۶ افزایش یافته است. به این معنا که در دوره مذکور صادرات مناطق آزاد کشور ۵۶ برابر شده است؛ در حالی که صادرات کشور طی همان دوره حدوداً ۴ برابر شده است که این امر، نشان از ظرفیت بالقوه مناطق آزاد جهت توسعه صادرات دارد. رشد واردات در مناطق آزاد نیز به مراتب شتاب بیشتری از رشد واردات در سرزمین اصلی داشته است، به نحوی که واردات مناطق آزاد طی دوره ۸۸-۸۰ از ۴۸۴،۵ میلیون دلار در سال ۸۰، به ۴ میلیارد و ۶۸۴،۶ میلیون دلار در سال ۸۸ رسیده و ۱۰ برابر شده است؛ درحالیکه طی همین دوره، واردات در سرزمین اصلی بیش از ۳ برابر شده است و با این وجود، سهم واردات مناطق آزاد از واردات کل نیز از ۲،۸ درصد در سال ۸۰ به ۸،۵ درصد در سال ۸۸ ارتقاء یافته است.

همچنین آب های آزاد و مناطق آزاد و گمرکات این مناطق مخصوص منطقه آزاد چابهار می توانند منبع درآمد خوبی برای منطقه و کشور باشند و همچنین در اشتغال زایی برای مردم ساکن این نواحی نقشی فعال ایفا کنند. درآمد این مناطق در سال ۱۳۹۰ حدود ۵,۲۱۰ میلیارد ریال بوده است که نسبت به سال گذشته نیز رشدی ۲۳،۵۰ درصدی داشته است که این مسئله نشان دهنده ی نقش پر رنگ این مناطق در درآمدزایی برای مردم ساکن این نواحی و همچنین میهن عزیزمان است. همانطور که در آمارها نمایان است، مناطق آزاد ایران از جمله چابهار می توانند نقش و سهم بزرگی را در تجارت و ترانزیت خارجی کشور داشته باشند و باعث رشد و توسعه اقتصادی کشور شوند، کالاهای ترانزیتی به مقصد ۵۸ کشور و مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری، از مسیر ایران ترانزیت شده است، که نشان دهنده ظرفیت و پتانسیل بالای مناطق آزاد تجاری کشور در امر ترانزیت و مبادلات تجاری خارجی است که با کمی توجه بیشتر به این مناطق و سرمایه گذاری در امور زیر ساختی و زیر بنایی می توان این سهم را افزایش داد و گامی برای مقابله با تحریم های جهانی برداشت. با توجه به پتانسیل های بالقوه مناطق آزاد کشور می توان گفت که با سرمایه گذاری بیشتر در این مناطق از جمله در امور زیرساختی و تجهیزاتی و معافیت از عوارض گمرکی و سود بازرگانی برای واردات مواد اولیه و ماشین آلات صنعتی و تولیدی صنایع مناطق آزاد، تعدیل تعرفه های گمرکی و سود بازرگانی، برخورداری غرقه داران از جواز صادراتی و معافیت های ثبت سفارش و سود بازرگانی، تضمین حقوق قانونی سرمایه گذاران خارجی، عدم محدودیت برای سرمایه گذاری و مشارکت خارجی می توان زمینه های رشد و توسعه اقتصادی کشور را فراهم ساخت و اثرات مخرب تحریم های اقتصادی و سیاسی را به حداقل رساند.

بنابراین با مباحث ذکر شده در متن و همچنین با توجه به پتانسیل ها، ویژگی ها و توانایی بالقوه این مناطق در ترانزیت و تجارت خارجی و همچنین امکان ارتقای کمی و کیفی امکانات، تجهیزات و زیر ساخت های این مناطق و بهبود تکنولوژی در این مناطق می توان گام موثری را در رشد و توسعه اقتصادی کشور برداشت. منطقه آزاد چابهار با توجه به موقعیت و پتانسیلی که دارد می تواند در رشد تجارت خارجی، ترانزیت، توسعه صنعت حمل و نقل دریایی و رشد و توسعه اقتصادی کشور موثر باشد. از جمله مهمترین نقاط قوت منطقه آزاد چابهار، می توان به موارد زیر اشاره کرد: الف) جنوبی ترین نقطه عبور کریدور (شرق-غرب) در جهان؛ کارشناسان سازمان ملل، چابهار را یکی از مهمترین نقاط عبور در کریدور ترانزیت و حمل و نقل کالا و جنوبی ترین آن در کریدور (شرق - غرب) عنوان نموده اند. ب) مهمترین مسیر اقتصادی ترانزیت کالا به افغانستان؛ چابهار بصورت بالقوه براساس شرایط و امکانات بهترین و کم هزینه ترین مسیر برای کشور افغانستان جهت تامین کالاهای مورد نیاز و همچنین صدور کالا است. ج) کوتاه ترین مسیر آسیای میانه به آب های آزاد؛ مسیر ۱۸۴۰ کیلومتر چابهار به مرز ترکمنستان، کوتاه ترین مسیر کل کشورهای این منطقه به آب های آزاد بین المللی است به عبارتی با صرفه ترین و کم هزینه ترین راه ترانزیتی جهت تامین نیازهای آسیای میانه، منطقه آزاد چابهار است و در این راستا می توان از سرمایه گذاری کشورهای ذی نفع نیز در تجهیز و توسعه راههای ارتباطی استفاده نمود. جلب علاقه مندی این کشورها در مشارکت در طرحهای آینده فرصت مغتنمی جهت تقویت این مزیتها در اختیار ایران می گذارد. مجموع شرایط و فعالیتهای فوق ما را به این باور می رساند که به رغم همه چیز ایران با ارائه راههای مناسب و ارزان و امن هنوز هم بهترین مسیر جهت حمل و نقل کالا بوده و می تواند کمک مؤثری به رشد و توسعه و ایجاد صلحی پایدار در منطقه بنماید.

### منابع:

۱. اسدی کیا، بهناز؛ حق ترانزیت و دسترسی کشورهای محاط آسیای مرکزی و قفقاز به بنادر دریایی و شبکه راههای بین المللی، مجله مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال چهارم، دوره دوم، شماره ۰۱، تابستان ۰۴۷۱، ص ۳۹.
۲. صادقیان خوری، (۱۳۷۷)؛ مسئله ترانزیت کالا از ایران، رقابتها و چالشها؛ مجله مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز « پاییز ۱۳۷۷ - شماره ۲۳ (از صفحه ۱۴۹ تا ۱۵۸)؛ ص ۱۵۷.
۳. زارعی؛ مهدی (۱۳۸۴)، بندر چابهار محلی برای توسعه استان سیستان و بلوچستان.

۴. عزیزی، محمد (۱۳۷۸)؛ سیستم حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیتی ایران جمهوری اسلامی ایران؛ مجله نامه اتاق بازرگانی « مهر ۱۳۷۸ - شماره ۳۷۸ (از صفحه ۱۲ تا ۱۵)؛ ص ۱۲ .
۵. گمرگ جمهوری اسلامی ایران واحد آمار و اطلاعات، دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران، بررسی ترانزیت خارجی کشور در فروردین ماه سال ۱۳۹۰؛ صفحه ۵.
۶. گمرگ جمهوری اسلامی ایران واحد آمار و اطلاعات، دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران، گزارش آماری عملکرد مناطق آزاد کشور آبان ماه ۱۳۹۰؛ صفحه ۴ و ۵.
۷. ملک رضا ملک‌پور، ترانزیت کالا و اهمیت آن در اقتصاد کشور، پیام دریا، شماره ۵۳، مرداد ۴۷، ص ۶۲.