

پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره‌ی ۴۴، شماره‌ی ۴، زمستان ۱۳۹۱  
صص. ۲۲۲-۲۰۳

## اهمیت استراتژیک پل خلیج فارس در توسعه‌ی ژئواکونومیک منطقه‌ی آزاد قشم

علی ولیقلی‌زاده\* - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه  
یاشار ذکی - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران

پذیرش مقاله: ۱۳۸۹/۱۱/۰۲      تأیید نهایی: ۱۳۹۰/۰۱/۳۱

### چکیده

ایده‌ی احداث پل خلیج فارس که می‌تواند خالق مزیت‌ها و فرصت‌های قابل توجهی برای منطقه‌ی آزاد قشم باشد، به دهه‌ی ۵۰ و زمان ایجاد نخستین بندر آزاد تجاری ایران در جزیره‌ی قشم بازمی‌گردد. بنا به مستندهای تاریخی، به‌نظر می‌رسد طرح ساخت پل خلیج فارس در آن زمان بیشتر به برقراری پیوند سرزمینی میان جزیره‌ی قشم و بندرعباس مرکز استان هرمزگان منحصر بوده است و شاید اهمیت استراتژیک این طرح، در مباحث کلان اقتصادی به‌هیچ‌وجه مانند امروز مورد توجه قرار نگرفته بود. بر اساس نتایج این پژوهش با توجه به دورنمایی که از اقتصاد جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم پس از بهره‌برداری از پل خلیج فارس قابل پیش‌بینی است، این موضوع می‌تواند با توجه به پتانسیل‌های بالایی که در مناطق آزاد وجود دارد، زمینه‌ساز نقش‌آفرینی ژئواکونومیک قشم در عرصه‌ی رقابت منطقه‌ای در حوزه‌ی خلیج فارس باشد. اهمیت این موضوع آنجاست که در جهان امروز، وجهه‌ی اصلی سیاست جغرافیایی در عرصه‌ی رقابت بین دولت‌ها، با نقش‌آفرینی غالب عامل اقتصاد و تجارت آزاد، تعریف می‌شود - که از آن با عنوان ژئواکونومی یاد می‌شود - و در حوزه‌ی ژئواکونومی برتری با دولت‌هایی است که از تمام پتانسیل‌های جغرافیایی سرزمین خود، برای توسعه و انبساط حوزه‌ی فضای فعالیت‌های تجاری - اقتصادی استفاده بهینه کنند. با توجه به آنچه گفته شد، سؤال این پژوهش این است که پل خلیج فارس چگونه می‌تواند در توسعه‌ی ژئواکونومیک منطقه‌ی آزاد قشم نقش‌آفرین باشد؟ در این پژوهش تلاش شده است با مطالعه‌ی اهمیت پل خلیج فارس در توسعه‌ی اقتصادی قشم و نیز اهمیت ژئوپلیتیکی آن، اهمیت استراتژیک این پل در دورنمای ژئواکونومیک منطقه‌ی آزاد قشم مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد.

کلیدواژه‌ها: پل خلیج فارس، قشم، منطقه‌ی آزاد، ژئواکونومی.

## مقدمه

ایده‌ی احداث پل خلیج فارس که مزیت‌های پُرشماری برای ایران و منطقه در پی خواهد داشت، به دهه‌ی ۵۰ و زمان ایجاد نخستین بندر آزاد تجاری ایران در جزیره‌ی قشم بازمی‌گردد.<sup>۱</sup> در این راستا، قرار بود که با یک پل سنگی از ناحیه‌ی "لافت" در میانه‌ی شمالی جزیره تا ساحل مقابل - که حدود ۲ کیلومتر فاصله دارد - ارتباط زمینی میان قشم و سواحل جنوبی ایران برقرار و جزیره‌ی قشم به یک مرکز گردشگری و تجاری بزرگ در دهانه‌ی خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز مبدل شد. بنا به مستندهای تاریخی، به نظر می‌رسد طرح ساخت پل خلیج فارس در آن زمان، بیشتر به برقراری پیوند سرزمینی بین جزیره‌ی قشم و بندرعبّاس مرکز استان هرمزگان، منحصر بوده است و شاید اهمیت استراتژیک این طرح در مباحث کلان اقتصادی، به‌هیچ‌وجه مانند امروز مورد توجه قرار نگرفته بود. در حقیقت با کلیدخوردن و آغاز عملیات اجرایی این پروژه‌ی عظیم در ۲۳ اسفند ۸۹، می‌توان گفت که ایده‌ی احداث پل خلیج فارس، مرحله‌ی تئوری را پشت‌سر گذاشته و با احداث این پل که قرار است تا فاصله زمانی ۱۳۹۲ خاتمه یابد، منطقه‌ی آزاد قشم می‌رود تا شاهد ثمره‌های این اقدام، به‌عنوان "دروازه‌ی نوین تجاری ایران" در آبهای خلیج فارس باشد.

نکته‌ی شایان توجه اینجاست که در عرصه‌ی بین‌المللی و رقابت‌های ژئواکونومیکی، احداث پل خلیج فارس اماراتی‌ها را که با تأمین ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی در بنادر جبل علی و فجیره، گوی سبقت را از ایران ربوده‌اند، نگران کرده است. هم‌اکنون، بنادر جنوبی ایران تنها می‌توانند کشتی‌هایی با ظرفیت حداکثر ۱۰۰ هزار تن پذیرش کنند. از این رو، کشتی‌های خارجی حامل کالا به مقصد ایران، به جای پهلوگیری در بنادر جنوبی ایران، راهی اسکله‌های امارات می‌شوند تا محموله‌ها را از آنجا بار دیگر با کشتی‌های کوچکتر به ایران ارسال کنند و کالاهای صادراتی ایران نیز، برای بارگیری به کشتی‌های بالای ۱۰۰ هزار تن، ابتدا راهی امارات شده و از آنجا به نام صادرات مجدد امارات، راهی نقاط مختلف جهان می‌شوند. بر اساس برخی از تحلیل‌ها، اجرای این پروژه، سبب بهبود ۴۰ درصدی سرعت انتقال کالاها به ایران و از ایران به منطقه‌ی آزاد قشم برای صادرات به بازارهای منطقه و نیز، صرفه‌جویی ۳۰ درصدی در هزینه‌ی ورود کالاها به ایران خواهد بود؛ چرا که با بهره‌برداری از این پروژه، بارهای تخلیه شده در قشم با سرعت زیاد وارد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی ایران خواهد شد و محصولات صادراتی ایران نیز با همین سرعت از راه بنادر دریایی منطقه‌ی آزاد قشم به نقاط مختلف دنیا صادر خواهد شد (روزنامه‌ی دنیای اقتصاد، ۱۳۸۹: ۵).

بر همین اساس، سؤال این پژوهش این است که پل خلیج فارس چگونه می‌تواند در دورنمای ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم نقش‌آفرین باشد؟ به‌گفته‌ی دیگر، هدف این پژوهش تبیین اهمیت استراتژیک پل خلیج فارس در دورنمای ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم است.

۱. مهم‌ترین پیشنهادها در مورد احداث پل یا تونل بین جزیره‌ی قشم و سرزمین اصلی، از سوی مهندسان مشاور هگزا و وزارت راه و ترابری (۱۳۶۶)، دولت جمهوری خلق کره (۱۳۶۸)، شرکت تاکراف آلمان (۱۳۷۱) و سرمایه‌گذاران اتریش (۱۳۸۵) ارائه شده است (سایت سازمان توسعه‌ی تجارت ایران، ت. م ۹۰/۱۰/۲۷).

## مبانی نظری

### مفهوم ژئواکونومی

اقتصاد همواره عامل تعیین کنندهی سیاست داخلی و خارجی دولت‌ها بوده است. این عامل اکنون در تحلیل روابط انسان و فضای پیرامونی او، یعنی در تحلیل‌های ژئوپلیتیکی نقش مهمی بر عهده دارد (لوور و توال، ۱۳۸۱: ۲-۱۰۱). در واقع، نظام جهانی متغیر کنونی، پس از گذشتن از مرحلهی پیگیری ایدئولوژی در هماوردی‌های ژئوپلیتیکی جهانی، وارد دوران جدیدی با ساختار ژئوپلیتیکی کاملاً منعطف بر محوریت نقش آفرینی زیربناها و پتانسیل‌های اقتصادی شده است (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۱-۱۳۰) که از آن با عنوان دورهی ژئواکونومی در نظام متغیر جهانی یاد می‌شود.

هدف اصلی ژئواکونومی، کنترل بر جغرافیا و دستیابی به قدرت فیزیکی نیست، بلکه دست‌یافتن به استیلای تجاری و اقتصادی است (عزتی، ۱۳۸۰: ۱۱۲). ژئواکونومی فنّ ماهرانه‌ای است برای پیشبرد منافع اقتصادی در عرصه‌ی سیاست خارجی و اقدامات استراتژیکی در فضای ژئواکونومیکی، با هدف کلی شناسایی و به‌کارگیری پرمزیت‌ترین الگوها و موقعیت‌هایی که سهم و مشارکت اقتصاد ملی را در عرصه‌ی تولیدات جهانی و توزیع درآمد جهانی بیمه می‌کند (Prohntchi, 2003). ژئواکونومی منافع مقدماتی سرمایه‌گذار و مصرف‌کننده را بالا می‌برد؛ ژئواکونومی از برتری‌های شبکه‌های ارتباطی و سرعت حرکت سخن می‌گوید؛ و به جای سیاست‌های متمرکز بین‌المللی، در جهت اتحاد برای امنیت در مقابل دشمنان فرضی، در اصل اهمیت ژئواکونومی در ایجاد یک مشارکت بین‌المللی است که در مقابل تهدیدهای فرضی رادیکالیسم سیاسی، آنارشیزم و بی‌نظمی، باعث افزایش همگنی، کارایی، قدرت اقتصادی و رشد کشورهاست (Spark and Lawson, 2004).

### مفهوم مناطق آزاد

منطقه‌ی آزاد، محدوده‌ای است در داخل مرزهای سیاسی کشور که مشمول محدودیت‌های قانونی، به‌ویژه مقررات گمرکی نباشد (Öztürk, 2004: 112). این مناطق صرف‌نظر از فلسفه‌ی وجودی، ماهیت و کارکردهای اقتصادی - تجاری آنها، از آن جهت که بخشی از حاکمیت و اقتدار سیاسی حکومت و دولت مرکزی را به خود اختصاص می‌دهند و نسبت به سایر عناصر سازمان سیاسی - فضا از موقعیت ترجیحی برخوردارند، مورد توجه خاص جغرافیای سیاسی قرار دارند. در واقع، این مناطق به‌شکل واحدهای سیاسی - اقتصادی هستند که دارای اختیارات ویژه‌ای در ورای اختیارات سایر واحدها و عناصر تقسیمات کشوری‌اند. مدیریت سیاسی و اداری این‌گونه مناطق، به‌طور عمده زیر نظر نماینده‌ی سیاسی حکومت در منطقه نیست؛ بلکه بالاترین مقام کشوری به‌طور مستقیم بر اداره‌ی این مناطق نظارت می‌کند و مقررات و قوانین اقتصادی و تجاری و مدنی خاصی بر آنها حاکم است (حافظنیا، ۱۳۸۱: ۱۰-۴۰۶).

مناطق آزاد معمولاً در مسیر آبراه‌های مهم بین‌المللی و در جایی شکل می‌گیرند که امکانات و تسهیلات بندرگاهی و فرودگاهی وجود داشته باشد (معتدی، ۱۳۶۹: ۲۷۷). معمولاً مناطق آزاد تجاری در راستای هدف اساسی گسترش و توسعه‌ی مبادلات بین‌المللی شکل می‌گیرند و در این‌گونه مناطق، میزبان از صاحبان سرمایه و شرکت‌های فراملیتی و چندملیتی، برای جذب سرمایه‌ی آنها استقبال می‌کند و همه نوع تسهیلات، همچون معافیت‌های مربوط به بعضی از قوانین

مدنی، کارگر و نیروی انسانی ارزان، زمین و اجاره‌ی ارزان، تهی‌هی تأسیسات زیربنایی برق، آب و ارتباطات بین‌المللی و غیره را برای آنها فراهم می‌کند (همان: ۲۷۷). در دنیای اقتصاد، توسعه‌ی سرمایه‌گذاری بخش خارجی و تجارت خارجی، تأمین زمینه‌های استفاده‌ی تولیدکنندگان داخلی از پول موجود در بازارهای جهانی، حضور در بین قدرت‌های رقیب در عرصه‌ی بین‌المللی، افزایش و توسعه‌ی صادرات با حمایت از رشد و توسعه‌ی صنایع صادراتی، افزایش واردات ارزی، کمک به حل مسئله‌ی بیکاری با ایجاد فرصت‌های جدید شغلی، ارتقای سطح استانداردهای اقتصادی با وارد کردن تولیدات پیشرفته و فناوری‌های مدرن مدیریتی از خارج به داخل کشور، از مهم‌ترین اهداف ایجاد مناطق آزاد به‌شمار می‌روند. همچنین، به‌کارگیری مناطق آزاد در عرصه‌ی سیاست خارجی، به‌ویژه از دید کشورهای رو به پیشرفت، یکی از مهم‌ترین سیاست‌هایی تسریع در روند همگرایی اقتصادی شمرده می‌شوند (Arslan & Yapraklı, 2007: 170). در حقیقت، این مناطق، کانون تغذیه و توسعه برای کشورهایی هستند که می‌دانند در جهان امروز، چگونه خود را از نظر اقتصادی، تکنولوژیکی و سیاسی جهت‌دهی کنند (Haywood, 2004).

مناطق آزاد، اگرچه ممکن است در قیاس با یکدیگر و اهداف مورد نظرشان مناطق ناهمگون شمرده شوند؛ اما در عمل دارای اشتراکاتی بوده و همه در داشتن یک مؤلفه‌ی اساسی، در تأکید بر فضای باز اقتصادی همسو هستند. مهم‌ترین نکته در ایجاد مناطق آزاد این است که بسیاری از کشورها، از آن به‌عنوان اهرمی برای تغییر در استراتژی اقتصادی خود استفاده می‌کنند. البته، هر کدام از کشورهای مختلف جهان، بنا به شرایط خاص خود، در تشکیل مناطق آزاد اهداف معینی مدنظرشان بوده است. مناطق آزاد را باید پلی میان اقتصاد ملی و بین‌المللی دانست که از یک‌سو با جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، پایه‌ی توسعه‌ی صادرات را استحکام بخشیده و از سوی دیگر با بهره‌گیری از منابع و استعدادهای بالقوه‌ی کشور، می‌توانند مزیت‌های نسبی اقتصاد در زمینه‌ی اقتصاد بین‌المللی را به‌صورت بالفعل درآورند. همچنین، این مناطق دارای آثار القایی روی تراز پرداخت‌ها و درآمد ملی هستند. بدینسان با آماده‌سازی تدریجی این مناطق، اقتصاد ملی در جهت ادغام با اقتصاد جهانی گام برمی‌دارد (کازرونی، ۱۳۷۶: ۳۲۴).

### اهمیت ژئواکونومیک مناطق آزاد

مناطق آزاد با وجود گستره‌ی جغرافیایی محدود آنها و با توجه به فلسفه‌ی وجودی متمایز و نوع مدیریت ویژه‌ی آنها، در صورت به‌کارگیری سیاست‌های کارا و اصولی، می‌توانند به‌عنوان کانون‌هایی خاص، اما با نقش‌آفرینی‌های کلان اقتصادی، در عرصه‌ی معادلات ژئواکونومیک ظاهر شوند (ولیعقی‌زاده، ۱۳۸۹: ۱۵۳). این در حالی است که با توجه به پتانسیل‌های بالایی که در مناطق آزاد وجود دارد، طبیعی است که این نقش‌آفرینی جنبه‌های ژئوپلیتیک نیز به خود بگیرد. البته، بحث فوق به این معنی نیست که مناطق آزاد در شکل واحدهای فضایی - سیاسی جدید، به‌شکل مستقل در عرصه‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ظاهر می‌شوند؛ بلکه کاملاً برعکس، نقش‌آفرینی واحدهای فوق در بطن نقش‌آفرینی کشورها معنا می‌یابد. به‌گفته‌ای، مناطق آزاد می‌توانند به‌عنوان فرصت‌ها و ابزارهایی با توانایی نقش‌آفرینی ژئوپلیتیک یا توانایی خلق چشم‌اندازهای ژئوپلیتیک، در خدمت کشورها باشند. به‌گونه‌ای که در جهان امروز، وقتی معادلات ژئوپلیتیک و قدرت بین دولت‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد، وجهه‌ی اصلی سیاست جغرافیایی در عرصه‌ی رقابت بین دولت‌ها، با نقش‌آفرینی غالب

عامل اقتصاد و تجارت آزاد تعریف می‌شود که از آن با عنوان ژئواکونومی یاد می‌شود. در دنیای ژئواکونومی و معادلات ژئواکونومیک قدرت‌های برتری با کشورهایی است که از تمام پتانسیل‌های جغرافیایی سرزمین خود، برای توسعه و انبساط حوزه‌ی فضایی فعالیت‌های تجاری - اقتصادی استفاده‌ی بهینه کنند. در این راستا، در دنیای رقابت‌های کنونی می‌توان از مناطق آزاد، با توجه به فلسفه‌ی وجودی و کارکردی آنها، به‌عنوان قلب‌های زنده و پویای اقتصادهای ملی - منطقه‌ای و حتی جهانی و نیز، از روابط بین آنها به‌عنوان شریان‌های اصلی اقتصادهای فوق نام برد.

مناطق آزاد، در مجموع در چهار سطح مختلف محلی، ملی، منطقه‌ای و جهانی ایفای نقش می‌کنند که گستره‌ی عملکرد، نفوذ و موفقیت آنها در سطوح چهارگانه راه، کارکردها و میزان موفقیت آن منطقه در تعریف، اجرا و حفظ فلسفه‌ی وجودی و کارکردی ویژه‌ی آن منطقه مشخص می‌کند. در حقیقت، وزن ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک یک منطقه‌ی آزاد، قبل از هر چیزی، در بستر فلسفه‌ی وجودی آن شکل می‌گیرد. این در حالی است که نقش سیاست و مؤلفه‌های انسانی در شکل‌دهی و سازماندهی وزن منطقه‌ی آزاد، نسبت به مؤلفه‌های جغرافیای طبیعی منطقه بیشتر است. البته، این سخن به معنی تأثیرگذاری مثبت و بهینه‌ی مؤلفه‌های انسانی در شکل‌دهی به وزن منطقه نیست؛ بلکه مؤلفه‌های انسانی در بیشتر موارد با جهت‌دهی خاص خود به فعالیت‌ها و کارکردهای مناطق آزاد، از گستره‌ی عملیاتی و ابعاد متنوع فعالیت‌های آنها می‌کاهد (ولیکلی‌زاده، ۱۳۸۸: ۶-۵۵).

به‌طورکلی، نقش جغرافیای این مناطق در پیوند اقتصاد داخلی به اقتصادهای منطقه‌ای جهانی، بهترین توجیه برای نقش ژئواکونومیک این مناطق به‌شمار می‌رود. به‌گونه‌ای که نقش یک منطقه‌ی آزاد در همگرایی و فعالیت‌های مشترک اقتصادی کشورهای متفاوت، می‌تواند در شکل‌گیری صلح و امنیت منطقه‌ای نیز نقش بارزی ایفا کند و حتی به شکل‌گیری و تأسیس یک اتحاد منطقه‌ای هم بیانجامد.

## روش پژوهش

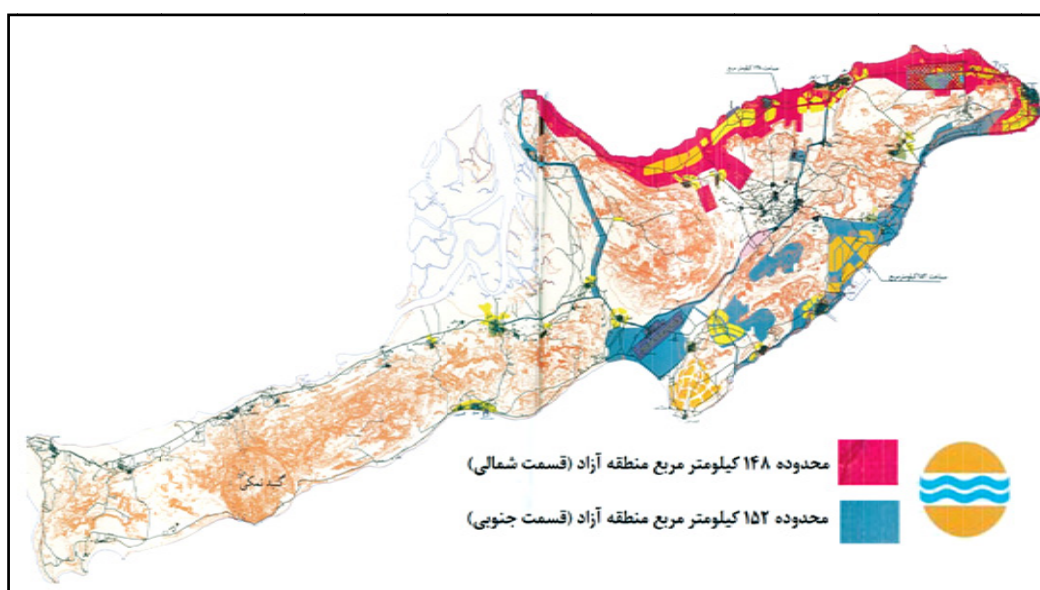
روش تحقیق این پژوهش با توجه به ماهیت نظری آن، توصیفی - تحلیلی است و بخش عمده‌ی آن تحلیل انتزاعی است؛ به‌گفته‌ای، این پژوهش موضوعی را تحلیل می‌کند که هنوز وجود خارجی ندارد، بنابراین با توجه به شرایط موجود و واقعیت‌های قابل تصور با تحلیل‌های انتزاعی، دورنمای اهمیت استراتژیک پل خلیج فارس در توسعه‌ی ژئواکونومیک منطقه‌ی آزاد قشم را به‌نمایش می‌گذارد. شایان ذکر است، بیشتر مطالب این پژوهش با استفاده از اطلاعات کتابخانه‌ای و به‌ویژه پایگاه‌های اینترنتی گردآوری و مورد بررسی قرار گرفته است. افزون بر این، در این پژوهش از روش تحلیل آماری نیز استفاده شده است.

## بحث و یافته‌ها

### منطقه‌ی آزاد قشم و پتانسیل‌های ژئواکونومیک آن

جزیره‌ی قشم در جنوب ایران و در حساس‌ترین منطقه‌ی خلیج فارس، در شمال تنگه‌ی استراتژیکی هرمز واقع شده و منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم، حدود ۳۰۰ کیلومترمربع از وسعت آن را به خود اختصاص داده است. قشم به‌عنوان

بزرگترین جزیره‌ی خلیج فارس، از موقعیت ویژه‌ی بین خلیج فارس و اقیانوس هند بهره می‌برد. خطوط کشتیرانی تمام کشورهای پیرامونی (ایران، عراق، کویت، عربستان سعودی، بحرین، قطر، امارات و عمان) از سواحل جنوبی آن عبور می‌کند و بخش عمده‌ای از ترافیک هوایی شرق و غرب، از نزدیک محدوده فضایی آن می‌گذرد. قشم با تمام ویژگی‌های خود، دریچه‌ای است به سوی خلیج فارس، بنابراین این جزیره بر بلندای کانالی ایستاده است که حجم وسیعی از نفت و گاز جهان از آن طریق به بازارهای جهانی حمل می‌شود و همین موقعیت ویژه، قشم را از جزیره‌های دیگر خلیج فارس متمایزتر می‌کند.



شکل ۱. محدوده‌ی جغرافیایی منطقه‌ی آزاد قشم (منبع: مرکز امور مناطق آزاد)

جزیره‌ی قشم به دلیل موقعیت مکانی خاص خود و همجواری با جزیره‌های هرمز، لارک، هنگام، تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی، از دوره‌های گذشته تا عصر کنونی، کاربرد ژئواستراتژیک داشته و در هر دوره‌ای، به دلیل استراتژیکی و ژئوپلیتیکی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. با وجود این، متناسب با شرایط زمانی، باید انتخاب این جزیره را به‌عنوان محل استقرار منطقه‌ی آزاد قشم در سال ۱۹۹۰، نقطه‌ی عطف تاریخی مهم قشم دانست که سبب شد این جزیره‌ی باستانی در نوزایش تاریخی خود در دهانه‌ی خلیج فارس، به شکل یک قطب بزرگ صنعتی، تجاری و سیاحتی درآید و از این جنبه، نویدبخش آینده‌ای روشن از پیشرفت و شکوفایی در منطقه باشد. به گونه‌ای که سمت و سوی سیاست دولت جمهوری اسلامی ایران در ارتباط با جزیره‌ی قشم، این بوده است که قشم را به یک منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی و درنهایت، به بزرگترین قطب اقتصادی و صنعتی کل منطقه تبدیل کند. هم‌اینک، مقیاس عملکرد منطقه‌ی آزاد قشم در خصوص انواع فعالیت‌های اقتصادی، حمل‌ونقل و ترانزیت و جذب سرمایه را می‌توان متوسط رو به رشد ارزیابی کرد؛ اما بر اساس توضیحات ارائه شده و با توجه به پتانسیل‌های بالای جزیره‌ی قشم، به‌ویژه در زمینه‌ی موقعیت جغرافیایی استراتژیک در

ورودی تنگه‌ی هرمز و همچنین مکان‌یابی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم در این جزیره و مزیت‌هایی که به دلیل موارد قانونی و تسهیل انواع فعالیت‌های اقتصادی قابل پیش‌بینی است، امید می‌رود که در آینده‌ای نه‌چندان دور، ابعاد عملکرد منطقه‌ی آزاد قشم در رده‌های بزرگ‌مقیاس، بُعد فرامنطقه‌ای و جهانی به‌خود گیرد (دفتر امور مناطق آزاد، ۱۳۸۹: ۱۳-۱۲).

جدا از پتانسیل‌های اقتصادی - طبیعی - جغرافیایی جزیره‌ی قشم، بعضی از پتانسیل‌های ویژه و پوشیده از چشم، از جمله ثبات سیاسی، اجتماعی، سابقه‌ی مکانی از دیدگاه تجاری، وجود نهادها و پایین‌بودن هزینه‌ها (فخرالدین، ۱۳۸۴: ۱۲) از دسته مواردی است که باید آنها را در معادله‌ی مزیت‌های ژئواکونومیکی جزیره و آماده‌سازی آن برای تبدیل به یک سکوی صادراتی و کسب مکان شایسته در بازارهای منطقه‌ای در نظر گرفت. افزون‌بر موقعیت استراتژیک، یکی از مهم‌ترین مزایای ژئواکونومیکی منطقه‌ی قشم، دسترسی به بازار بیش از ۷۰ میلیونی ایران و نزدیکی به بازار بیش از ۳۰۰ میلیونی منطقه‌ی خاورمیانه و قفقاز و آسیای مرکزی است و با توجه به اینکه جزیره‌ی قشم یک منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی شمرده می‌شود، رفع محدودیت بندری و امکان سرویس‌دهی به کشتی‌های بزرگ، از مدتها پیش در برنامه‌های توسعه‌ای منطقه قرار داشته است.

جزیره‌ی قشم در نظام اقتصاد ملی از نظر مکانی، در منتهی‌الیه جنوبی ایران واقع شده است و شاید به نظر برسد که این محل استقرار، موقعیتی حاشیه‌ای را در فضای سیاسی و اقتصادی ایران برای این جزیره رقم زند؛ اما برخلاف انتظار، موقعیت ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی این جزیره، در تنگه‌ای که محل عبور بخش بزرگی از سوخت مورد نیاز جهان است، از دیدگاه ژئواکونومیکی، پتانسیل‌های بالایی را برای قشم به‌ارمغان آورده است. مکان‌یابی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم در این جزیره و تسهیلات و مزایای قانونی که از حیث فعالیت‌های اقتصادی بر این حضور مرتبط است، موجب شده تا میزان اثرگذاری منطقه در نظام اقتصاد ملی و منطقه‌ای وسعت بیشتری یافته و غیرقابل اجتناب باشد. همچنین، درحالی‌که امروزه بیش از ۸۰٪ تجارت جهان از راه دریاهای آزاد به‌انجام می‌رسد، جزیره‌ی قشم در دروازه‌ی استراتژیک دهلیز خلیج فارس - که نزدیک‌ترین و مهم‌ترین مرکز ارتباطی جهان میان قاره اروپا، آسیای جنوبی و جنوب شرقی به‌شمار می‌رود - واقع شده است. شایان ذکر است، کریدور بین‌المللی شمال - جنوب که از کشورهای اروپای مرکزی آغاز می‌شود، درنهایت از طریق خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند به آسیای جنوبی و جنوب شرقی می‌پیوندد. براساس برآوردهای انجام شده، هزینه‌ی حمل‌ونقل هر کانتینر از این مسیر، ۳۰٪ ارزان‌تر از حمل‌ونقل از طریق مسیر کنونی (دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه) و نیز مدت زمان آن، ۵۰٪ کمتر از مسیر کنونی است. بنابراین، قشم افزون‌بر موقعیت مکانی استثنایی آن در دهانه‌ی تنگه‌ی استراتژیک هرمز و وجود منابع هیدروکربن در این جزیره و اطراف آن، در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب نیز، از موقعیت ممتازی برخوردار است. به‌گفته‌ای، این جزیره با بهره‌گیری از مزیت مناطق ساحلی در زمینه‌ی حمل‌ونقل مستقیم و غیرمستقیم کالا، به دلیل قرار گرفتن در مسیر کشتیرانی بین‌المللی (با تواتر عبور هر ۱۲ دقیقه یک کشتی) و با دارا بودن سواحل عمیق (بندر کاوه با عمق بیش از ۲۳/۵ متر) و امکانات بالقوه برای تبدیل شدن به یک مرکز تولید و تجاری منطقه‌ای، دارای امتیازها و برتری‌های ویژه‌ای است که می‌تواند در چشم‌انداز توسعه‌ی تجاری - صنعتی منطقه‌ی جنوب ایران مد نظر قرار گیرد (دفتر امور مناطق آزاد، ۱۳۸۹: ۶-۶۵).

همچنین، جزیره‌ی قشم بعد از استقرار منطقه‌ی آزاد قشم در این جزیره، در کریدور پروازهای بین‌المللی شرق به غرب جهان قرار گرفته و با توجه به ارزانی نسبی بهای سوخت هواپیما، با ایجاد هاب هوایی بین‌المللی در جزیره، پیش‌بینی می‌شود، امکان ارائه‌ی کلیه‌ی خدمات هوایی در منطقه (مانند فروش سوخت، تعمیر و نگهداری هواپیماها، حمل‌ونقل بار، خدمات مسافرتی و...) فراهم شود. از سوی دیگر با توجه به تراکم زیاد امور مشابه در مناطق آزاد کشورهای پایین‌دست و به تبع آن، آلودگی زیست‌محیطی این مناطق و مغایرت آن با قوانین و مقررات بین‌المللی، مزیت ارائه‌ی خدمات از سوی جزیره‌ی قشم را در این خصوص قوت بخشیده و امکان انتقال بخشی از فعالیت‌های مورد اشاره به این جزیره، وجود خواهد داشت. محور اصلی فعالیت سازمان منطقه‌ی آزاد قشم، توسعه‌ی اقتصادی منطقه است و بر همین اساس، سازمان منطقه‌ی آزاد قشم تکمیل زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری را جزء اولویت‌های مهم خود قرار داده است تا این‌گونه فضای مناسبی را برای مهم‌ترین بازیگران اقتصادی منطقه، شامل سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در بخش‌های اصلی اقتصادی منطقه آماده کند.

با تمام مباحثی که پیرامون پتانسیل‌های ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم گفته شد، واقعیت این است که براساس آمارهای دفتر امور مناطق آزاد، هر چند صادرات مناطق آزاد ایران در فاصله‌ی سال‌های ۸۰ تا ۸۸ از ۱۳/۷ میلیون دلار به ۷۷۴/۶ میلیون دلار در سال ۸۶ افزایش یافته است (یعنی در طول این مدت، صادرات مناطق آزاد ایران ۵۶ برابر شده است، در حالی که صادرات غیرنفتی ایران طی همین دوره در حدود ۴ برابر شده است)، با این حال، این میزان صادرات برحسب پتانسیل‌های موجود در مناطق آزاد رضایت‌بخش نیست. از سوی دیگر، آمارها حاکی از آن است که در طول این مدت، رشد واردات در مناطق آزاد ایران به مراتب شتاب بیشتری از رشد واردات در سرزمین اصلی داشته است، به گونه‌ای که واردات مناطق آزاد 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.

جدول ۱. آمار صادرات مناطق آزاد ایران طی سال‌های ۸۰ تا ۸۸

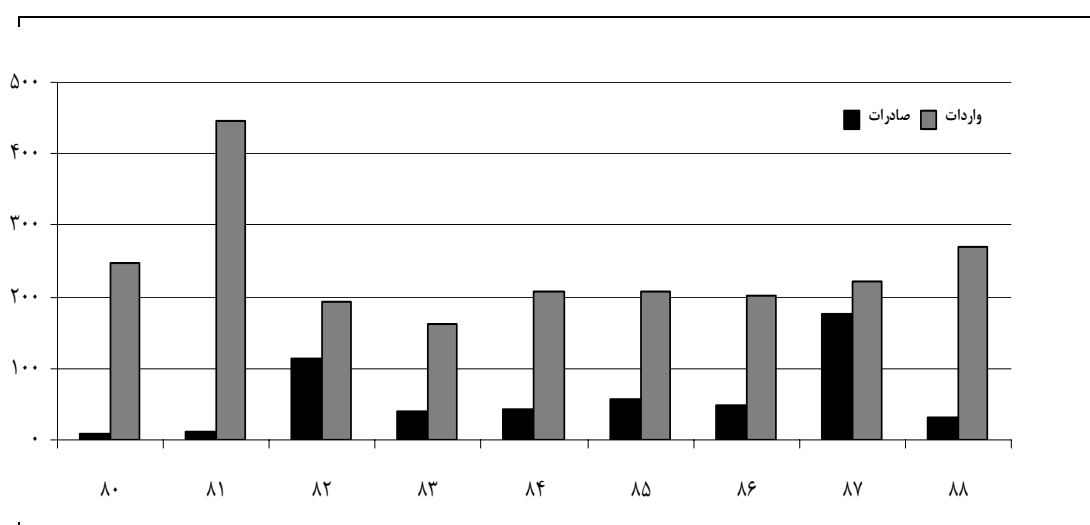
شرح	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶	۸۷	۸۸
کیش	۴/۱	۳	۴	۶/۳	۲۵۸	۱۵۰	۸۲	۹۵	۱۲۰
قشم	۹/۵	۱۱/۴	۱۱۴	۴۰/۵	۴۴	۵۸	۴۸	۱۷۵	۳۱/۲
چابهار	۰/۱	۰/۳	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۱/۵	۰/۲	۵/۶	۸
انزلی	۰	۰	۰	۰	۷۲	۹۸	۱۱۳	۸۶	۱۱۷/۶
اروند	۰	۰	۰	۰	۰	۴۴۵	۵۲۸	۱۹۴	۲۳۰/۴
ارس	۰	۰	۰	۰	۱۰/۸	۳/۶	۳/۴	۱/۳	۲۲/۸
جمع	۱۳/۷	۱۴/۷	۱۱۸/۲	۴۷	۳۸۵	۷۵۶/۱	۷۷۴/۹	۵۵۶/۹	۵۳۰



جدول ۲. آمار واردات مناطق آزاد ایران طی سال‌های ۸۸-۸۰

شرح	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶	۸۷	۸۸
کیش	۱۳۶/۶	۱۳۵/۲	۸۲	۶۸/۲	۷۴	۱۴۱	۱۸۷	۲۲۰	۲۳۶/۴
قشم	۲۴۷/۸	۴۴۵/۱	۱۹۴/۵	۱۶۲/۳	۲۰۶	۲۰۶	۲۰۳	۲۲۲	۲۷۰
چابهار	۱۰۰/۱	۱۰۲/۳	۷۳/۸	۱۰۵/۳	۰/۲	۲۹۴/۳	۳۵۳/۸	۴۳۵	۳۸۱/۶
انزلی	۰	۰	۰	۰	۱۳۵۷	۴۳۷۳/۶	۴۳۱۶	۴۷۰۵/۴	۳۱۸۷/۲
اروند	۰	۰	۰	۰	۱۴	۴۰۴	۴۶۱	۵۰۱	۳۳۹/۶
ارس	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۲۶۸/۸
جمع	۴۸۴/۵	۶۸۲/۶	۳۵۰/۳	۳۳۵/۸	۱۶۵۱/۲	۵۰۵۴/۹	۵۵۲۰/۸	۶۰۸۳/۴	۴۶۸۳/۶

منبع: دفتر امور مناطق آزاد



شکل ۲. نمودار صادرات - واردات منطقه‌ی آزاد قشم از سال ۸۸-۸۰ (میلیون دلار)

در این بین، سهم منطقه‌ی آزاد قشم از کل صادرات سال ۸۸ مناطق آزاد، تنها  $۳۱/۲$  میلیون دلار (حدود ۶ درصد از کل) و سهم آن از کل واردات سال ۸۸ از طریق مناطق آزاد، ۲۷۰ میلیون دلار (حدود ۶ درصد از کل) است؛ یعنی در مجموع، بر حسب تمام پتانسیل‌های موجود در منطقه‌ی آزاد قشم و تعریفی که از فلسفه‌ی وجودی این منطقه در سند چشم‌انداز آن دیده می‌شود، عملکرد کنونی منطقه در حوزه‌ی تجاری، به‌هیچ‌وجه رضایت‌بخش نیست، هر چند این ضعف کماکان در مورد تمام مناطق آزاد ایران وجود دارد. برای مثال، براساس آمار وزارت اقتصاد ترکیه، میانگین مبادلات تجاری منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی استانبول، به‌عنوان یکی از موفق‌ترین مناطق آزاد ترکیه، سالانه بیش از ۴ میلیارد دلار با تراز تجاری مثبت است (Türkiye Ekonomi Bakanlığı, 2010).

## پل خلیج فارس و دورنمای توسعه‌ی ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم

### مشخصات فنی و اجرایی پل خلیج فارس

پل خلیج فارس بخشی از طرح جامع ارتباطی قشم با سرزمین اصلی ایران شمرده می‌شود که سازمان منطقه‌ی آزاد قشم با هماهنگی معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری و دبیرخانه‌ی شورای عالی مناطق آزاد، مجری این طرح عظیم اقتصادی است. این طرح جامع ارتباطی، قرار است در چهار بخش (احداث پل خلیج فارس، توسعه و تجهیز بندر بین‌المللی کاوه، احداث خط راه‌آهن از بندر کاوه تا شبکه‌ی راه‌آهن سراسری در محدوده‌ی بندرعباس و تکمیل و احداث بزرگراه زمینی از بندر کاوه تا بزرگراه سراسری در بندرعباس) با محوریت پل خلیج فارس اجرا شود (سایت دفتر امور مناطق آزاد، ۲۹ خرداد ۸۹).

پل خلیج فارس از نظر جغرافیایی در تنگه‌ی خوران - که کمترین فاصله بین جزیره‌ی قشم و سرزمین اصلی به‌شمار می‌رود - بین بندر پهل در بندرعباس، به‌عنوان سرزمین اصلی و بندر لافت در منطقه‌ی آزاد قشم ایجاد خواهد شد و پایه‌های آن در عمق صفر تا ۳۰ متر با دهانه‌های ۱۰۵ تا ۱۲۰ متر و در عرض ۲۲ متر احداث می‌شود. همچنین ارتفاع این پل از سطح آب، امکان عبور تأسیسات زیربنایی و عبور شناور از زیر آن را فراهم خواهد کرد. پل خلیج فارس به طول ۲۶۶۰ متر دارای چهار باند برای خودرو (دو خط رفت و دو خط برگشت) و یک خط راه‌آهن است و میزان سرمایه‌گذاری لازم برای این پروژه، ۶۵۰ میلیون یورو ارزیابی شده است که ۱۵ درصد آن از سوی دولت و ۸۵ درصد آن از سوی سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی تأمین خواهد شد (خبرگزاری فارس، ۲ خرداد ۹۰). بنا به گزارش دفتر امور مناطق آزاد، زمان پیش‌بینی شده برای احداث پل خلیج فارس سه سال است و زمان کلنگ‌زنی آن پیش از شروع سال ۹۱ اعلام شده است. شایان ذکر است، شرکت‌های "پتروساحل توسعه‌ی خلیج فارس" و "هدایت سرمایه‌گذاری ایده پارس" متعهد شده‌اند، به صورت **کنسرسیومی** طی این مدت، مراحل احداث این پروژه‌ی ملی را به‌اتمام برسانند (سایت دفتر امور مناطق آزاد، ۹ اسفند ۸۹).

### اهمیت پل خلیج فارس در توسعه‌ی اقتصادی قشم

بی‌شک تحوّل‌ی که با احداث پل خلیج فارس در حوزه‌ی ارتباط مستقیم قشم با سرزمین اصلی ایران ایجاد خواهد شد، می‌تواند نقش بسیار مهمّی در روند توسعه‌ی اقتصادی جزیره داشته باشد؛ چراکه احداث این پل موجب خواهد شد که قشم از جزیره‌بودن خارج شود که این موضوع به‌طور قابل‌توجهی حمل‌ونقل زمینی را متأثر خواهد کرد. از سوی دیگر، احداث این پل موجب آمدوشد و بازدید بیشتر گردشگران و مسافران داخلی با کمترین هزینه، همراه با وسایل نقلیه‌ی شخصی به این جزیره خواهد بود. در واقع از دیدگاه اقتصاد گردشگری، بدیهی است فراهم آوردن امکان حمل‌ونقل آسان، مطمئن و سریع، بین قشم و سرزمین اصلی، امکان بهره‌گیری از زیبایی‌ها و سواحل قشم را برای تعداد بیشتری از گردشگران فراهم می‌کند. گفتنی است در حال حاضر، سالانه بیش از یک میلیون گردشگر از جزیره‌ی زیبای قشم دیدن می‌کنند که با توجه به جزیره‌ای بودن این سرزمین، امکان ارتباط تنها از طریق دریایی و هوایی امکان‌پذیر است و از آنجاکه هزینه‌ی سفرهای هوایی برای قشر گسترده‌ای از مردم ایران زیاد است، بیش از ۹۰ درصد مسافران با استفاده از لنج، قایق و

کشتی خود را به جزیره می‌رسانند. پیش‌بینی می‌شود احداث پل خلیج فارس، سبب افزایش امنیت سفر به قشم و افزایش تعداد گردشگران داخلی در این جزیره باشد (سایت سازمان توسعه‌ی تجارت ایران: ت. م ۹۰/۱۰/۲۷).

همچنین، با احداث این پروژه، پل خلیج فارس می‌تواند به عنوان یک مسیر ارتباطی و انتقال کالا نقش بسیار مهمی در جهت دسترسی کشورهای محصور در خشکی، به ویژه کشورهای حوزه‌ی آسیای مرکزی و قفقاز، به گستره‌ی آبهای گرم خلیج فارس ایفا کند. بنابراین پیش‌بینی می‌شود، نقش پل خلیج فارس در حوزه‌های خدماتی، حمل‌ونقل، بارانداز، ترانزیت کالا و ورود و خروج جریان سرمایه، به خصوص به جزیره‌ی قشم پُررنگ‌تر خواهد بود. شایان ذکر است با بهره‌برداری از این پروژه، نه تنها می‌توان نسبت به تسریع و تقویت در روند ورود کالا و سرمایه از ایران و کشورهای حوزه‌ی شمالی ایران به جزیره‌ی قشم، برای صادرات به بازارهای منطقه امیدوار بود، بلکه انتظار می‌رود با بهره‌گیری از تمام امکانات و سیاست‌های کار، پل خلیج فارس نقش مهمی در مبادلات تجاری - اقتصادی کشورهای حوزه‌ی جنوبی خلیج فارس و حتی کشورهای فرامنطقه‌ای با منطقه‌ی آسیای مرکزی و قفقاز برعهده گیرد. این در حالی است که افزون‌بر پروژه پل خلیج فارس، احداث راه‌آهن، بزرگراه و اسکله‌ی کاوه نیز، در این پروژه برنامه‌ریزی شده است که این امر به‌سادگی می‌تواند موجب شکوفایی و تقویت نقش آفرینی پل خلیج فارس در مسیر کریدور ارتباطی شمال - جنوب باشد.

در حقیقت، اجرای طرح پل خلیج فارس در قشم دارای مزایای فراوانی خواهد بود. با اجرای این پروژه، قشم در کریدور ترانزیت شمال - جنوب قرار خواهد گرفت و به انبار بزرگ تجاری و مرکز توزیع و پخش کالا تبدیل خواهد شد. از دیگر مزایای احداث پل خلیج فارس، می‌توان به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، حداقل به میزان ۳۰٪، کاهش زمان سیر کالا به میزان ۴۰٪ و هماهنگی دو بندر کاوه در قشم و بندر شهید رجایی در بندرعباس با کارکردی مکمل اشاره کرد (ایرنا، ۱۳۸۹). بر اساس پیش‌بینی‌های موجود، با احداث پل خلیج فارس زمان زیادی سپری نخواهد شد تا قشم پس از تثبیت به‌عنوان ریشه‌ی دوم مسیر ترانزیت، با توجه به مزیت نسبی در مقررات و قوانین مناطق آزاد نسبت به سرزمین اصلی، به‌عنوان مرکز انبارداری و توزیع کالا و بار برای کشورهای آسیای مرکزی و بهره‌مند از مسیر ترانزیت نقش مؤثر ایفا کند. در این فرایند، اندک‌اندک نقش پُررنگ امارات متحده‌ی عربی، به‌عنوان رقیب بلامنازع در منطقه، در مقابل مزیت‌های ایجاد شده توسط این طرح، کم‌رنگ خواهد شد و قشم به‌همراه بندرعباس، به‌عنوان بازوهای اقتصادی ایران در دروازه‌ی خلیج فارس، این وظیفه‌ی خطیر را بر عهده گرفته و از مزیت‌های آن بهره‌مند خواهند شد (محمدی، ۱۳۸۹: ۲۱). به‌گونه‌ای که هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان ترانزیت کالا از قشم همراه با قیمت تمام شده‌ی کالا و خدمات، به‌دلیل وجود شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای با کاهش چشمگیری روبه‌رو خواهد شد. همچنین اجرای این پروژه سبب می‌شود، حضور سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در قشم افزایش یابد و این منطقه در مسیر ترانزیت کالا قرار گیرد و با شناسایی ظرفیت‌های صادرات کالا، درآمد سرانه‌ی ساکنان و فعالان اقتصادی در قشم افزایش یابد. پیش‌بینی می‌شود پل خلیج فارس، سبب کاهش فقر و افزایش رفاه اقتصادی و اجتماعی و افزایش درآمد منطقه‌ی آزاد قشم، به‌واسطه‌ی رشد فعالیت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های مرتبط، افزایش تمایل مسافران برای سفر به قشم از نقاط مختلف ایران و حتی خارج از کشور خواهد شد (روزنامه‌ی سیاست روز، ۱۳۸۹: ۵). براساس گزارش دفتر امور مناطق آزاد ایران، طی ۶ ماه نخست سال ۱۳۹۰، به تعداد ۴۶۸ مجوز فعالیت اقتصادی در منطقه‌ی آزاد قشم صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال پیش از آن با رشد ۶۴ درصدی روبه‌رو بوده است که بیشتر

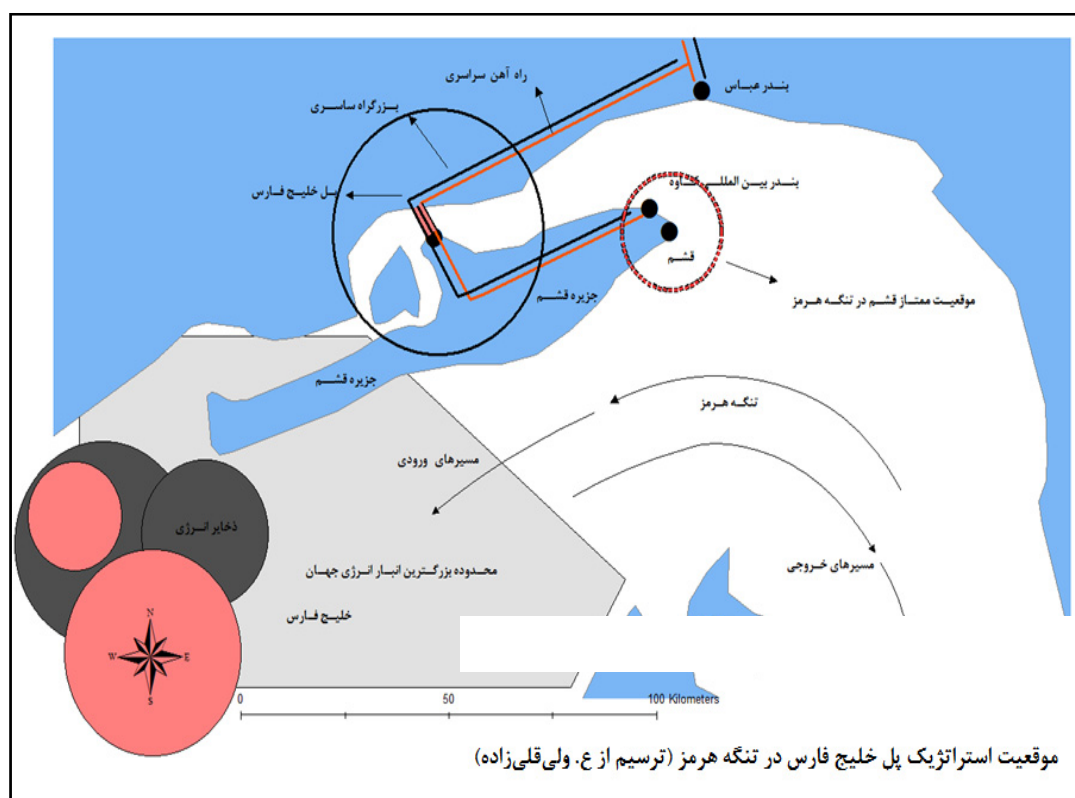
کارشناسان اقتصادی دلیل اصلی آن را، آغاز فرایند اجرایی طرح پل خلیج فارس در منطقه‌ی آزاد قشم می‌دانند. براساس این گزارش، این تعداد مجوز به‌منظور فعالیت سرمایه‌گذاران در قشم در حوزه‌های مختلف بازرگانی، صنعتی و خدماتی صادر شده است که از مجموع ۴۶۸ مجوز صادر شده، ۲۱۶ مجوز تجاری، ۴۸ مجوز صنعتی و ۲۰۴ مجوز مربوط به حوزه‌ی خدماتی است (سایت دفتر امور مناطق آزاد، ۱۸ مهر ۹۰).

افزون بر این، نتایج مثبت و چشمگیر این طرح در زمینه‌های کلان اقتصادی نیز قابل پیش‌بینی است که از آن جمله می‌توان به افزایش درآمد ملی با پذیرش نقش ترانزیتی و مبادلاتی (مرکزیت انبارداری و توزیع کالا) در حوزه‌ی خلیج فارس، بهبود بخشیدن به شاخص‌های کلان اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در چارچوب یک طرح ملی، ایجاد یک تحول تاریخی در حوزه‌ی شمالی خلیج فارس، از دیدگاه صنعتی و تجاری و مشارکت در طرح پایلوت ورود ایران در سازمان تجارت جهانی، به‌عنوان گام نخست از طریق قشم اشاره کرد. همچنین، پیش‌بینی می‌شود با احداث این پل و برقراری ارتباط مستقیم بین جزیره‌ی قشم با سواحل جنوبی ایران و به‌دنبال آن، تسریع در روند توسعه‌ی اقتصادی جزیره‌ی قشم، با جذب جمعیت انبوه از نقاط مختلف ایران به این جزیره، به‌ویژه در صورت به‌کارگیری سیاست‌های اصولی و کاملاً ژئواکونومیک، حتی می‌توان این جزیره را در موقعیت بالادست تنگه‌ی استراتژیک هرمز به "هنگ کنگ" خلیج فارس تبدیل کرد. گفتنی است، هنگ کنگ خلیج فارس با توجه به موقعیت جغرافیایی خاص خود، قادر است به‌عنوان کانون جدید پردازش فعالیت‌های کلان اقتصادی در سطح منطقه ظاهر شود.

هم‌اکنون، هنگ کنگ یکی از مهم‌ترین کانون‌های اقتصاد جهانی است که سرمایه‌گذاری هنگفتی در آن صورت گرفته است. به‌گفته‌ای، هنگ کنگ مرکز تجارت جهانی در منطقه‌ی شرق آسیا و حوزه‌ی اقیانوسیه است و بسیاری از کشورها و شرکت‌ها، مرکز فعالیت‌های منطقه‌ای خود را در هنگ کنگ دایر کرده‌اند. از مهم‌ترین دلایل انتخاب این جزیره به‌عنوان مرکز منطقه‌ای فعالیت‌های تجاری از سوی شرکت‌های خارجی، می‌توان به ارتباط کارآمد این جزیره با سرزمین اصلی چین و انتقال آزاد سرمایه و ورود و خروج روان کالا اشاره کرد. در حالی که جزیره‌ی قشم، نه تنها به‌لحاظ وسعت، بلکه از جهات دیگری نیز، نسبت به جزیره هنگ کنگ از برتری نسبی برخوردار است. در واقع با احداث پل خلیج فارس و اتمام طرح‌های مکمل آن، نه تنها این جزیره از ارتباط بسیار قوی با سرزمین اصلی برخوردار خواهد بود، بلکه موقعیت حساس ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک این جزیره در دروازه استراتژیک خلیج فارس، دیگر مزیت بسیار مهمی است که در دنیا، به‌ویژه در عرصه‌ی شبکه‌ی تجارت منطقه‌ای و جهانی، کمتر جایی را می‌توان پیدا کرد که از چنین موقعیت ممتازی برخوردار باشد. در کل، به‌لحاظ تئوری پیش‌بینی می‌شود با احداث پل خلیج فارس و به‌تبع آن رشد و شکوفایی جزیره‌ی قشم، اجرای این پروژه ملی به‌نوعی نقطه‌ی آغازی برای گسیل جریان توسعه از منتهی‌الیه سواحل جنوبی ایران، به سمت مناطق مرکزی و شمالی‌تر باشد، هر چند که بحث توسعه‌ی ناحیه‌ای در ایران موضوع بسیار پیچیده‌ای است که تابع علل و عوامل مختلف جغرافیایی، انسانی و به‌خصوص سیاسی است و تا هنگامی که این مشکلات حل و فصل نشود، شاید بحث در مورد هنگ کنگ ایرانی در خلیج فارس محلی از اعراب نداشته باشد.

### اهمیت ژئوپلیتیکی پل خلیج فارس

اصولاً هنگامی که از اهمیت ژئوپلیتیکی یا اهمیت جغرافیایی - سیاسی فضاهای جغرافیایی بحث می‌شود، نقطه‌ی تمرکز تمام این مباحث، تبیین ارتباط دو سویه بین فضای جغرافیایی مورد نظر با ارزش‌های سیاسی - اقتصادی و حتی نظامی است. به گفته‌ی اهمیت ژئوپلیتیکی فضاهای جغرافیایی، به تبیین جایگاه جغرافیایی - سیاسی فضاهای مورد نظر در بین فضاهایی می‌پردازد که از ارزش سیاسی - اقتصادی - نظامی برخوردار هستند. شایان ذکر است، بار سیاسی - اقتصادی - نظامی فضاهای جغرافیایی، محصول کنش‌های متقابل رقابت‌های بین دولت‌ها یا بازیگران سیاسی برای مالکیت یا کنترل بر ارزش‌های جغرافیایی طبیعی یا انسانی است. بنابراین با توجه به اینکه ارزش‌های جغرافیایی، در زمره‌ی منافع ملی و جمعی شمرده می‌شوند، خالق نوعی بار سیاسی - اقتصادی یا نظامی برای فضاهای جغرافیایی هستند و این موضوع موجب می‌شود که فضاهای جغرافیایی در کانون رقابت‌های بین دولت‌ها از اهمیت ژئوپلیتیکی برخوردار باشند.



شکل ۳. موقعیت استراتژیک پل خلیج فارس در تنگه‌ی هرمز

ترسیم از: ع. ولی‌قلی‌زاده

اهمیت ژئوپلیتیکی پل خلیج فارس، بیش از همه محصول موقعیت جغرافیایی آن در قسمت بالادست تنگه‌ی هرمز است که از آن به‌عنوان دروازه ورودی و خروجی خلیج فارس یاد می‌شود. اهمیت استراتژیک تنگه‌ی هرمز با توجه به گذر حجم بالا و غیرقابل جایگزین حامل‌های انرژی از آن، انکارنشده‌ی است. این مسئله با توجه به کم‌عرض بودن مناطق قابل کشتیرانی در این تنگه - که در حدود ۳ کیلومتر برای هر یک از خطوط رفت و برگشت است - اهمیت تسلط و کنترل بر این

منطقه را دو چندان می‌کند. بر اساس آمار اداره‌ی اطلاعات انرژی آمریکا، روزانه ۱۶/۵ تا ۱۷ میلیون بشکه نفت خام از منطقه‌ی خلیج فارس عمدتاً به مقصد ژاپن، آمریکا، اروپای غربی و دیگر کشورهای آسیایی صادر می‌شود که تمام آن از تنگه‌ی هرمز می‌گذرند و این خارج از حجم عظیم فرآورده‌های نفتی، گاز مایع و نیازهای کشورهای منطقه است که از این تنگه عبور می‌کنند. در واقع بر اساس آمارهای موجود، حداقل ۸۸ درصد نفت عربستان سعودی، ۹۰ درصد نفت ایران، ۹۸ درصد نفت عراق، ۹۹ درصد نفت امارات متحده‌ی عربی و ۱۰۰ درصد نفت کشورهای کویت و قطر، از تنگه‌ی هرمز عبور می‌کند که در مجموع می‌توان گفت ۹۰ درصد صادرات نفت تولیدکنندگان خلیج فارس توسط تانکرهای نفتی، از این مسیر می‌گذرند. به‌طور کلی سالانه بیش از ۱۲ هزار کشتی نفتی و تجاری در تنگه‌ی هرمز رفت‌وآمد می‌کنند. اداره‌ی اطلاعات انرژی آمریکا، عبور این میزان نفت خام از تنگه‌ی هرمز را، به‌معنای سیر ۴۰ درصد از نفت عبوری از دریا و ۲۰ درصد از کل نفت دنیا از این آبراهه‌ی استراتژیک می‌داند (آقازاده، ۱۳۸۹).

شواهد موجود حاکی از آن است که از همان روز پنجم فروردین ۱۳۵۴ که استاندار وقت استان هرمزگان اعلام کرد: "جزیره‌ی قشم که بزرگترین جزیره‌ی خلیج فارس است با نصب یک پل به هرمزگان متصل می‌شود"، نگرانی و اضطراب در دل اماراتی‌ها به‌وجود آمد و هنوز هم نام این پل برای اماراتی‌ها وحشت‌آور است؛ چراکه در حال حاضر، بنادر جنوبی ایران تنها می‌توانند کشتی‌هایی با ظرفیت حداکثر ۱۰۰ هزار تن را پذیرش کنند. این در حالی است که در خطوط کشتیرانی جهان، بسیاری از کشتی‌ها، با ظرفیت‌های بیش از این - که گاهی به ۲۵۰ هزار تن می‌رسند - آمدوشد می‌کنند و برحسب اتفاق، بخش عمده‌ای از تجارت بین‌الملل نیز بر محور این کشتی‌هاست. از سوی دیگر، بنا به گفته‌ی کارشناسان اقتصادی، توسعه‌نیافتگی بنادر ایران در پذیرش کشتی‌های غول‌پیکر، خواسته‌ی قلبی اماراتی‌هاست؛ زیرا آنها توانسته‌اند در سال‌های گذشته ظرفیت بنادر خود را گسترش دهند؛ حتی به گونه‌ای که کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی به‌راحتی در بنادر امارات، مانند بندر جبل علی و فجیره، پهلو می‌گیرند. این وضعیت سبب می‌شود بسیاری از کشتی‌های خارجی که کالاهایی به مقصد ایران حمل می‌کنند، به جای پهلو گرفتن در بنادر جنوبی ایران، راهی اسکله‌های اماراتی شوند تا در آنجا پس از تخلیه‌ی بار محموله‌ها، بار دیگر با کشتی‌های کوچکتر به ایران ارسال شوند. همچنین بسیاری از کالاهای صادراتی ایرانی هم برای بارگیری در کشتی‌های بالای ۱۰۰ هزار تن، ابتدا به امارات می‌روند و از آنجا در قالب صادرات مجدد امارات، راهی نقاط مختلف جهان می‌شوند. گذشته از این مورد، کشتی‌های غول‌پیکر باربری که در منطقه‌ی تنگه‌ی هرمز و خلیج فارس رفت‌وآمد می‌کنند، برای خدمات بندری مانند سوخت‌گیری، به جای آنکه به بنادر ایران مراجعه کنند - که از نظر مسافت نیز مقرون به صرفه‌تر است - ناچار به بندرهای عربی می‌روند. برخی آمارها حاکی از آن است که امارات، تنها از رهگذر ارائه‌ی خدمات بندری به کشتی‌ها، سالانه بیش از ۳ میلیارد دلار درآمد دارد، درآمدی که می‌توانست سهم ایران باشد و به آبادانی جنوب ایران کمک کند. این پروسه یک درآمد دائمی، بدون دردسر و البته فوق‌العاده را برای اماراتی‌ها رقم زده است و بنابراین هر رخدادی که بتواند لطمه‌ای به این "درآمد رویایی" بزند، حکم یک خبر بیش از اندازه بد را برای آنان خواهد داشت (سایت تحلیلی خبری عصر ایران، ۱۳۸۸).

با توجه به پتانسیل‌هایی که از توان ترانزیتی تنگه‌ی هرمز ذکر شد، پل خلیج فارس سرزمین اصلی ایران را به‌طور مستقیم به مهم‌ترین آبراه استراتژیک انرژی جهان پیوند می‌دهد. این موضوع می‌تواند در رقابت‌های سیاسی - اقتصادی و حتی نظامی، موجب تقویت توان عملکردی ایران در کنترل بر جریان ورود و خروج از خلیج فارس باشد. از این گذشته، با بهره‌برداری از پل خلیج فارس و برقراری ارتباط مستقیم و پایدار بین جزیره‌ی قشم و سرزمین اصلی ایران، می‌توان زیرساخت‌های مجهزتر و گسترده‌ای در سواحل جنوبی قشم برای ارائه‌ی انواع خدمات رفاهی، حمل‌ونقل، صنعتی، بیمه‌ای، بانکی، تکنولوژیکی و حتی لجستیک به کشتی‌های در حال عبور از تنگه ایجاد کرد. یادآوری می‌شود که تحقق چنین موفقیتی در عرصه‌ی حمل‌ونقل و خدماتی در دروازه‌ی استراتژیک خلیج فارس، می‌تواند باعث تحوّل جدی در عرصه‌ی رقابت‌های سیاسی - اقتصادی ایران با کشورهای حاشیه‌ی جنوبی خلیج فارس و به‌ویژه امارات متّحده‌ی عربی باشد.

### پیامدهای زیست محیطی احداث پل خلیج فارس

جزیره‌ی قشم بزرگترین جزیره‌ی خلیج فارس، افزون‌بر داشتن موقعیت ویژه‌ی استراتژیک و دیگر امتیازهای گوناگون، از طبیعت بسیار متنوع و با ارزشی نیز برخوردار است. زیستگاه‌های ویژه، گونه‌های جانوری و گیاهی کمیاب، پدیده‌های زمین‌شناسی متنوع و چشم‌اندازهای بدیع در خشکی و سواحل جزیره، به‌ویژه سواحل شمالی، به‌وفور یافت می‌شوند (سایت سازمان منطقه‌ی آزاد قشم، ت. م ۹۰/۱۰/۲۷). شایان ذکر است، طولانی‌ترین غار نمکی دنیا و نخستین ژئوپارک ایران در جزیره‌ی قشم قرار دارد. همچنین لاک‌پشت‌های دریایی، سواحل مرجانی، زیستگاه‌های میگو، ذخیره‌گاه زیست کره و جنگل‌های دریایی حرا، رویش گیاه‌های جلبکی و علف‌های دریایی و تالاب بین‌المللی خورخوران، از دیگر ظرفیت‌های زیست‌محیطی و اکوتوریستی جزیره‌ی قشم به‌شمار می‌روند.

بر این اساس، با وجود تمام مباحثی که پیرامون اهمیت پل خلیج فارس در چشم‌انداز رشد اقتصادی منطقه‌ی آزاد قشم و اهمیت ژئوپلیتیکی این طرح ملی بیان شد، واقعیت بسیار مهمی که نگرانی بسیاری از کارشناسان را به‌سوی خود جلب کرده است، پیامدهای زیست‌محیطی احداث پل خلیج فارس در یک منطقه بسیار مهم، به‌لحاظ اکوسیستم دریایی بین خلیج فارس و دریای عمان است. برخی از کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند با احداث پل خلیج فارس، مرجان‌های زیبای دریایی، به‌ویژه در سواحل شمالی جزیره با خطر نابودی روبه‌رو خواهند بود. به باور این دسته از کارشناسان، جزیره‌ی قشم حتی به‌لحاظ زیرساختی، ظرفیت پذیرش گردشگر زیاد را ندارد و با احداث پل و افزایش حضور گردشگران در این جزیره، اثری از محیط زیست زیبای قشم باقی نخواهد ماند و چنانچه تدبیری اندیشیده نشود، باید منتظر نابودی جنگل‌های حرا نیز باشیم (سایت خبری مردم سالاری، ۸۹/۷/۲۵). این در حالی است که براساس اخبار موجود، نه‌تنها هنوز سند ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی ساخت این پل به سازمان حفاظت از محیط زیست تحویل داده نشده است، بلکه طبق گزارش یونسکو، اگر تا پایان سال جاری، ایران ضوابط این سازمان در حوزه‌ی محیط زیست را در این جزیره پیاده نکند، یونسکو نام ژئوپارک قشم را از فهرست جهانی حذف خواهد کرد (سایت همشهری آنلاین، ۱۲ آذر ۱۳۹۰).

در مجموع، می‌توان گفت اگر در خصوص پیامدهای زیست‌محیطی پل خلیج فارس چاره‌ای اندیشیده نشود، این موضوع برخلاف فلسفه‌ی وجودی و اقتصادی پل، به‌راحتی می‌تواند در کارکرد اقتصادی جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم تأثیر منفی بگذارد. چون از یک سو تخریب محیط زیست جزیره، موجب تخریب صنعت گردشگری منطقه خواهد بود و از سوی دیگر، نباید فراموش کرد که درج نام قشم در فهرست یونسکو به‌عنوان یک ژئوپارک، افزون‌بر جلب گردشگر از سراسر جهان و ایجاد اشتغال و درآمدزایی در جزیره، سبب می‌شود یونسکو در مواردی برای رفع مشکلات احتمالی جزیره مشارکت مالی کند و این امتیاز بزرگی شمرده می‌شود.

### تجزیه و تحلیل یافته‌ها

همچنان که در بحث ادبیات نظری پژوهش به آن اشاره شد، مناطق آزاد با توجه به فلسفه‌ی وجودی متمایز و نوع مدیریت ویژه‌ی آنها، در صورت به‌کارگیری سیاست‌های کارا و اصولی، می‌توانند به‌عنوان کانون‌هایی خاص، اما با نقش‌آفرینی‌های کلان اقتصادی، در عرصه‌ی معادلات ژئواکونومیکی ظاهر شوند. با این حال، نمی‌توان نقش آشکار جغرافیا و پدیده‌های فضایی (جغرافیایی - انسانی) را در این امر نادیده گرفت. گذشته از موضوع مکان‌گزینی مناطق آزاد، موضوع دیگری که کاملاً در بحث موقّعیّت عملکردی این مناطق نقش‌آفرین است، موضوع دسترسی به بازارهای مصرف است. در حقیقت با توجه به پتانسیل‌های کارکردی که برای پل خلیج فارس قابل پیش‌بینی است، می‌توان از پل خلیج فارس به‌عنوان یک پدیده‌ی فضایی با کارکرد مواصلاتی - ارتباطی با عنوان شاه‌رگ حیاتی آتی جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم یاد کرد. اگر در این مقاله صحبت از هنگ‌کنگ ایرانی در دروازه استراتژیک خلیج فارس شد؛ هنگ‌کنگ دیگری که بتواند خود را به‌عنوان مرکز جدید تجارت منطقه‌ای در تقاطع راه‌های مواصلاتی ارتباطی - تجاری بین اروپا و آسیای جنوبی مطرح کند، بی‌شک شکل‌گیری آن بسته به ارتباط مستقیم جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم با انواع کریدورهای ارتباطی است. به‌ویژه اینکه، از سواحل جنوبی ایران در بالادست جزیره‌ی قشم، به‌عنوان طولانی‌ترین و نزدیک‌ترین خطّ ساحلی ایستگاهی در مسیر ترانزیتی شمال - جنوب یاد می‌شود.

افزون‌بر این با توجه به دورنمایی که از اقتصاد جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم پس از بهره‌برداری از پل خلیج فارس قابل پیش‌بینی است (البته، توجه داشته باشیم که تنها وجود پل خلیج فارس نمی‌تواند موجب شکوفایی اقتصادی منطقه باشد، این امر نیازمند سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌های کارآمد و اصولی است و در واقع پل خلیج فارس می‌تواند به‌عنوان بستر و یکی از زیرساخت‌های اصلی شکوفایی منطقه مطرح باشد)، این موضوع می‌تواند با توجه به پتانسیل‌های بالایی که در مناطق آزاد وجود دارد، به‌خصوص پتانسیل‌هایی که به‌لحاظ دسترسی به بازار مصرف، موقّعیّت ترانزیتی، واقع شدن در دروازه بزرگترین کانون انرژی جهان که از آن به‌عنوان طلای سیاه در حوزه‌ی فعالیت‌های تجاری - اقتصادی یاد می‌شود و دیگر پتانسیل‌های ژئواکونومیکی که در بحث منطقه‌ی آزاد قشم به آن اشاره شد، حتی زمینه‌ساز نقش‌آفرینی ژئوپلیتیکی قشم در عرصه‌ی رقابت منطقه‌ای در حوزه خلیج فارس باشد. البته، بحث فوق به این معنا نیست که مناطق آزاد در شکل واحدهای فضایی - سیاسی جدید، به‌صورت مستقل در عرصه‌های ژئوپلیتیکی ظاهر می‌شوند؛ قشم می‌تواند با توجه به پتانسیل‌هایی



که پل خلیج فارس قادر به خلق آن است، آفرینندهی فرصت‌ها و ابزارهایی با توانایی نقش‌آفرینی ژئوپلیتیکی یا توانایی خلق چشم‌اندازهای ژئوپلیتیکی برای ایران در عرصه‌ی رقابت با کشورهای منطقه باشد. در این زمینه، می‌توان به نقش دومی در عرصه‌ی سیاست خارجی امارات، به‌عنوان نقطه‌ی ثقل اقتصاد منطقه اشاره کرد. اهمیت این موضوع آنجاست که در جهان امروز، وجهه‌ی اصلی سیاست جغرافیایی در عرصه‌ی رقابت بین دولت‌ها، با نقش‌آفرینی غالب عامل اقتصاد و تجارت آزاد تعریف می‌شود که از آن با عنوان ژئواکونومی یاد می‌شود و در دنیای ژئواکونومی برتری با دولت‌هایی است که از تمام پتانسیل‌های جغرافیایی سرزمین خود، برای توسعه و گسترش حوزه‌ی فضای فعالیت‌های تجاری - اقتصادی استفاده‌ی بهینه کنند. در همین راستا، می‌توان از پل خلیج فارس به‌عنوان یک پدیده‌ی فضای (جغرافیایی - انسانی) در مقیاس کوچک، اما با نقش‌آفرینی بزرگ یاد کرد که می‌تواند ضامن حیات و پویایی اقتصادی جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم در سطح ملی و منطقه‌ای باشد. به‌گفته‌ی دیگر، با توجه به اینکه نقش جغرافیای مناطق آزاد در پیوند اقتصاد داخلی به اقتصادهای منطقه‌ای جهانی، بهترین توجیه برای نقش ژئواکونومیکی این مناطق به‌شمار می‌رود، پل خلیج فارس می‌تواند در این فرایند، در حکم میان‌بر تعاملات تجاری منطقه‌ی آزاد قشم با اقتصاد داخلی و تعاملات تجاری اقتصادهای منطقه‌ای با اقتصاد داخلی نقش‌آفرینی کند.

### نتیجه‌گیری

پل خلیج فارس یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ملی به‌شمار می‌رود که از سال ۱۳۵۱ وعده‌ی اجرای آن داده شده بود، اما به‌دلایلی این پروژه مسکوت مانده بود تا اینکه بار دیگر در اسفند ماه ۸۹ از سر گرفته شد. با توجه به آنچه در این پژوهش بیان شد، به‌هیچ‌وجه نمی‌توان بر مزیت‌های استراتژیک پروژه‌ی پل خلیج فارس در توسعه‌ی ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم چشم پوشید. این موضوع می‌تواند در ابعاد اقتصادی و ژئوپلیتیکی، زمینه‌ساز تبدیل منطقه‌ی آزاد قشم به یک مرکز فعال اقتصادی باشد تا جایی که به نظر می‌رسد با بهره‌برداری از این پل و نیز طرح‌های زیرساختی مکمل، شاهد تحولی بزرگ و تاریخی در عرصه‌ی فعالیت‌های ترانزیتی ایران، در مسیر کریدور شمال - جنوب با محوریت منطقه‌ی آزاد قشم باشیم. این فرایند می‌تواند همراه با ارائه‌ی انواع خدمات دپوسازی و صادرات مجدد کالاهای تجاری در مسیر شمال - جنوب و برعکس، اسباب توسعه‌ی اقتصادی قشم را به‌عنوان کانون جدید فعالیت‌های تجاری - اقتصادی در دروازه‌های استراتژیک خلیج فارس مهیا کند. بنابراین، وجود منطقه‌ی آزاد قشم در این محدوده‌ی مکانی، به‌عنوان بخشی از واقعیت موجود در سطح ملی و به‌عنوان یک محدوده‌ی مشخص در چارچوب موقعیت اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی ایران، ضمن استفاده از ویژگی‌ها و مزیت‌های جزیره‌ی قشم، برای ایجاد ارتباطی نوین با اقتصاد جهانی، دریچه‌های تازه‌ای به‌سوی رونق، رفاه، رشد، توسعه و پیشرفت اقتصادی منطقه و ایران می‌گشاید.

به‌طورکلی، می‌توان آثار بلندمدت اهمیت استراتژیک پروژه‌ی پل خلیج فارس در توسعه‌ی ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم را در شکل‌گیری کانون جدید تجارت منطقه‌ای و تقویت قدرت رقابت ایران در منطقه خلاصه کرد. گفتمانی است، این موضوع بعد از تبدیل قشم به یک مرکز اقتصادی بین‌المللی به‌صورت کاملاً طبیعی، می‌تواند فضای امنیتی دروازه‌ی

استراتژیک خلیج فارس را به یک فضای سراسر اقتصادی با ماهیت رقابت ژئواکونومیکی تبدیل کرد. هرچند به هیچ وجه نمی‌توان این موضوع را نیز نادیده گرفت که با وجود تمام مباحثی که پیرامون پتانسیل‌های پل خلیج فارس گفته شد، گستره‌ی عملکرد و موفقیت پل خلیج فارس در توسعه‌ی ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم را، کارکردها و میزان موفقیت این منطقه در تعریف، اجرا و حفظ فلسفه‌ی وجودی و کارکردی ویژه‌ی آن مشخص می‌کند. به گفته‌ی، نقش‌آفرینی موفق پل خلیج فارس در توسعه‌ی ژئواکونومیکی قشم، بسته به فلسفه‌ی وجودی منطقه‌ی آزاد قشم است؛ یعنی در درجه‌ی اول باید منطقه‌ی آزاد قشم نقش‌آفرینی موفق داشته باشد تا بتواند از وجود پل خلیج فارس به‌عنوان یک فرصت بهره‌بردار.

### منابع

1. Aghazadeh, S., 2010, **The World Economy in the Strait of Hormuz**, <http://www.persiangulfstudies.com/fa/index.asp?p=pages&ID=695&Sub=280>. (in Persian)
2. Anvar, F., 2005, **Qeshm and development experience – performance**, Qeshm Free zone. (in Persian)
3. Arslan, İ. & Yapraklı, S., 2007, **Economic Effects of Free Zones: A Research for Determination of the Effects of Free Zone in Gaziantep**, Social Science Journal of Gaziantep University, Vol. 6, No. 2, PP.168-179. (In Turkish)
4. Asriran, 2009, **The Persian Gulf bridge in the conflict between Iran and the Lobby of the UAE**, <http://www.asriran.com/fa/news/104100>. (in Persian)
5. Center for Free and Special Economic Zones, 2010, **The 650 million euros Investment in the Persian Gulf bridge project**, <http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=65&articleType=ArticleView&articleId=543>. (in Persian)
6. Center for Free and Special Economic Zones, 2010, **The final winning of bid for Persian Gulf Bridge was announced**, <http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=65&articleType=ArticleView&articleId=1977>
7. Center for Free and Special Economic Zones, 2010, **the investment opportunities in Qeshm free zone**, Negaheno Designers Group, Tehran. (in Persian)
8. Center for Free and Special Economic Zones, 2011, **The Persian Gulf bridge construction will rise 64% investment in Qeshm**, <http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=65&articleType=ArticleView&articleId=3323>. (in Persian)
9. Center for Free and Special Economic Zones, **The Statistics of trade in Iranian Free zones**.
10. donya-e-eqtesa Newspaper, 2010, **The details of the great Persian Gulf bridge**. (in Persian)
11. Ezzati, E., 2001, **Geopolitics in 21 Century**, Samt Publication, Tehran. (in Persian)
12. Farsnews, 2011, **The Third phase of Persian Gulf highways is constructed**, <http://www.farsnews.com/printable.php?nn=9003022041>. (in Persian)
13. Hafeznia, M. R., 2002, **Political geography of Iran**, Samt Publication, Tehran. (in Persian)

14. hamshahrionline, 2011, **Qeshm geopark near omitted from the list of UNESCO**, <http://www.hamshahrionline.ir/news-152818.aspx>. (*in Persian*)
15. Haywood, R., 2004, **Overview of Globalization and the Impact of Free Zones**, World Economic Processing Zones Association Evergreen, Colorado, USA, No. 3. <http://www.wepza.org>.
16. Irna, 2010, **The Persian Gulf bridge is new Commercial Gateway of Iran**, <http://irna.ir/NewsShow.aspx?NID=30297153>. (*in Persian*)
17. Kazerooni, A., 1997, **The Role of Free Zones in the industrial export promotion: experimental evidence**, Tabriz. Articles Collections of the Third Conference on exports. (*in Persian*)
18. Mardomsalari, 2010, **Bandar Abbas - Qeshm Connecting Bridge is an opportunity or a threat?**, <http://www.mardomsalari.com/template1/News.aspx?NID=88434>. (*in Persian*)
19. Moghtadi, G., 1990, **Free Trade Zone**, Journal of Rownagh, (*in Persian*)
20. Mohammadi, Z., 2010, **89 years, since the realization of transit slogan in the Free zones**, Two weekly of Aghaz, No. 30. PP 20-22. (*in Persian*)
21. Mojtahedzadeh, P., 2002, **Political Geography and Geopolitics**, Samt Publication, Tehran. (*in Persian*)
22. Öztürk, L., 2004, **Foreign Direct Investments in Free Zones: An Assessment by Considering Related Theories**, Akdeniz İ.İ.B.F. Journal, Vol.7 No. 1, PP. 110-128. (*in Turkish*)
23. Pascal, L., 2002, **Keys of Geopolitics**, Traslated by Hasan Sadoughi, Shahid Beheshti University, Tehran. (*in Persian*)
24. Prohntichi, V., 2003, **Integration of the Republic of Moldova into the European Union: Goeconomic Actions and Implications**, <http://www.ipp.md/publications/Prohntichi.doc>.
25. Qeshm Free zone, 2011, **Environmental attractions of Qeshm Island**, <http://tourism.qeshm.ir/?Lang=fa&Page=01-07-36>. (*in Persian*)
26. Siasat-e-rooz Newspaper, 2010, **From Qeshm to Bandar Abbas on the Persian Gulf Bridge: completion of the North-South Corridor with construction of The 800 meters bridge**. (*in Persian*)
27. Spark, M. & Lawson, V., 2004, **Geoeconomics: Entrepreneurial Geographies of the Global-Local Nexus**, <http://faculty.washington.edu/sparke/EG.pdf>,: 315–335.
28. Trade Promotion Organization of Iran, 2011, [http://www.tpo.ir/samandehi/pdf/Qeshm\\_project.pdf](http://www.tpo.ir/samandehi/pdf/Qeshm_project.pdf). (*in Persian*)
29. Türkiye Ekonomi Bakanlığı, 2010, [http://www.ekonomi.gov.tr/upload/DB34665C-D8D3-8566-452098676F5BF929/sb\\_hacim.pdf](http://www.ekonomi.gov.tr/upload/DB34665C-D8D3-8566-452098676F5BF929/sb_hacim.pdf). (*In Turkish*)
30. Valigholizadeh, A. & Allahvardizadeh, R., 2010, **A Geopolitical-Geo-economical Approach to Aras Free Commercial-Industrial Zone**, Geopolitics quarterly, No. 18. PP 153-181. (*in Persian*)

31. Valigholizadeh, A., 2009, **Study of Iran economic status for CIS countries And its main requirements**, Aras Free Zone. (*in Persian*)
32. Valigholizadeh, A., 2010, **An Analysies to Strategic Importanc of of Persian Gulf Bridge**,<http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=346&articleType=ArticleView&articleId=2148>. (*in Persian*)