



نقش مناطق آزاد در توسعه صنایع دریایی ایران

همایون یوسفی

مدیر گروه دریانوردی و عضو هیئت علمی مرکز آموزش عالی دریانوردی چابهار، عضو ارشد موسسه بین المللی دریایی انگلستان، عضو ارشد انجمن مهندسی دریایی ایران، عضو انجمن بین المللی اساتید سمیلاتورهای دریایی

Email: homayounyousefi@yahoo.com

چکیده

به منظور آشنائی خوانندگان عزیز با مناطق آزاد ایران سعی گردیده است توضیحاتی در مورد تاسیس، فعالیتهای تجاری-توریستی و ا ف ق های درخشان سه منطقه آزاد کیش، قشم و چابهار ارائه گردد. با توجه به موقعیت جغرافیائی سه منطقه مذکور، لازم گردید تا نگرشی بر تجارت دریایی، بررسی آینده بنادر و همچنین شناورهای که در آینده جهت حمل و نقل دریایی مد نظر خواهند بود، داشته باشم.

مواد و بندھائی از مصوبه برنامه چهارم توسعه مناطق آزاد ایران در بخش دیگری از این مقاله مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت. جهت رشد و هماهنگی فعالیت های تجاری مناطق آزاد ایران، پیشنهاد تاسیس خطوط کشتیرانی مناطق آزاد به منظور توسعه تجارت دریائی در مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار ارائه میگردد.

مزیت های سرمایه گذاری و مشکلات عدم توسعه مناطق آزاد ایران خصوصا منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار در قسمتهای دیگری از این مقاله بصورت گسترده مورد بررسی قرار گرفته است و بدنبال آن پیشنهادهائی جهت افزایش سرمایه گذاری، توسعه ترانزیت و صادرات کالا ارائه میگردد.

کلمات کلیدی: ترانزیت - کریدور شمال جنوب - کشتیرانی مناطق آزاد

مقدمه

چنانچه از جنبه اقتصادی به موضوع بنگریم متوجه خواهیم شد که در نتیجه تحولات تجارت جهانی، انتقال سرمایه مابین کشورهای دارای نیروی کار بالقوه و سرمایه دار و نیز دسترسی به فناوری های پیشرفته از طریق سرمایه گذاری های خارجی و همچنین ارتباط مستقیم سرمایه و فناوری شرایط جدیدی را پیش روی کشورهای در حال توسعه قرار داده است.



کشورهای توسعه یافته جهان معتقد بر جهانی شدن اقتصاد هستند که ایجاد آن منوط بر انجام زیر ساختهای اقتصادی با هزینه های کلان می باشد، البته ناگفته نماند که انطباق با استانداردهای جهانی نیاز به برنامه ریزی طولانی دارد. این موضوع با ایجاد یک منطقه جغرافیائی خاص بنام منطقه آزاد تجاری و اتخاذ سیاستهای ویژه اقتصادی- تجاری روش مناسبی جهت جذب سرمایه و فناوری خارجی و نیز فراهم نمودن فرصت های شغلی و به تناسب انجام صادرات غیر نفتی (صنعتی) در زمینه جهانی نمودن اقتصاد کشور می باشد.

البته جا دارد که به مصوبه اخیر نظام جمهوری اسلامی ایران در مورد اصل ۴۴ و ۴۳ قانون اساسی در زمینه حضور و مجاز نمودن فعالیت بخش های غیر دولتی به ویژه بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری، فعالیت بازرگانی خارجی در چارچوب سیاست های تجاری و ارزی کشور، و نیز بیمه و بانکداری اشاره نمود.

آشنائی با مناطق آزاد ایران

در این مقاله سعی می گردد که عمدتاً در زمینه سه منطقه آزاد تجاری ایران که عبارتند از: کیش، قشم و چابهار که تقریباً دارای شرایط یکسان سرمایه گذاری و روند مشابه ارتباط با کشورهای حوزه خلیج فارس را دارند بحث و بررسی نمود. البته سعی می گردد دلایل عدم رشد منطقه آزاد چابهار که دارای موقعیت استراتژیک جهت توسعه صادرات و ترانزیت کالا در شرق می باشد و از طرفی وجود امکانات بالقوه و پتانسیل قوی در مقایسه با دو منطقه دیگر بحث و بررسی نمود. اصولاً هدف از تاسیس مناطق آزاد می تواند موارد زیر و یا حتی فراتر از آن باشد: جذب سرمایه گذاریهای داخلی و خارجی، ایجاد فرصتهای شغلی جدید، افزایش صادرات غیر نفتی، دستیابی به فناوری پیشرفته روز از طریق اطلاعات و ارتباطات، محرومیت زدایی مناطقی که قابلیت رشد و توسعه دارند، امکان واردات و صادرات کالا به خارج از کشور بدون کوچکترین تشریفات گمرکی و غیره.

منطقه آزاد چابهار

در سال ۱۳۷۰ و بموجب مصوبه هیئت وزیران، ۱۴ هزار هکتار از اراضی شمالی خلیج چابهار به عنوان منطقه آزاد تجاری-صنعتی معرفی گردید و بواسطه آن توسعه محور شرق در زمینه صادرات و ترانزیت کالا مورد توجه قرار گرفته است.

بندر چابهار در جنوب شرقی ایران و در گوشه شرقی خلیج چابهار و نقطه مقابل بندر کنارک واقع شده است. چابهار یکی از شهرهای استان سیستان و بلوچستان است که با مرکز استان حدود ۸۰۰ کیلومتر و با تهران حدود ۲۰۰۰ کیلومتر فاصله دارد. این بندر دارای دو ترمینال دریائی مناسب جهت پهلو گیری کشتیهای باری اقیانوس پیما، نفتکش و مسافربری می باشد: ۱. ترمینال شهید بهشتی در سال ۱۹۸۳ میلادی توسط شرکت اپیکومارین و تحت نظارت شرکت نادکوپورت ژاپن جهت ارائه خدمات در طول جنگ تحمیلی و بصورت نصب سریع ساخته شد. در حال حاضر با تکمیل موج شکن مورد نیاز این بندر طرح توسعه و ازدیاد اسکله های این ترمینال با آبخور بیش از ۱۴ متر در حال انجام می باشد. ۲. ترمینال شهید کلانتری دارای چهار اسکله است که جهت پهلوگیری شناورهای کوچک با آبخور ۶ متر به مانند یدکش و بارج طراحی شده است. کار ساخت ترمینال مسافربری به طول ۲۵۰ متر در قسمت انتهائی این ترمینال به منظور پهلوگیری کشتیهای مسافربری بزرگ پایان رسیده است. اخیراً پهلوگیری و تخلیه و بارگیری کشتیهای اقیانوس پیمای ۴۰ هزار تنی با آبخور بیش از ۱۱ متر در این ترمینال انجام پذیرفته است. در حال حاضر، بار اصلی واردات -



صادرات منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار از طریق این ترمینال صورت می پذیرد که بموجب آئین نامه اخیر آیمو در زمینه ساخت شناورهای لندینگ کرافت جایگزین موتور لنجها، توسعه این ترمینال دریائی ضروری بنظر می رسد.

منطقه آزاد کیش

جزیره نودکیلومتری مرجانی کیش حدودا در ۳۰۰ کیلومتری بندرعباس و در ارتفاع نسبی ۳۲ متری از سطح دریا قرار گرفته است. این جزیره دارای آب و هوای معتدل و با معدل دمای سالانه ۲۷ درجه سانتیگراد در بیشتر ماههای سال می باشد. فرودگاه بین المللی جزیره کیش با دو باند پروازی و ۵ پایانه مسافربری بصورت شبانه روزی فعالیت می کند. وجود مکانهای سیاحتی، تفریحی پر جاذبه جزیره با هتل‌های پنج ستاره و مجتمع های تجاری فراوان به همراه فرودگاه بین المللی، شرایط کاملا مناسبی را جهت جذب توریست و سرمایه داران داخلی و خارجی بدون اخذ روادید فراهم نموده است.

منطقه آزاد قشم

این منطقه در جزیره ای به مساحت ۱۵۰۰ کیلومتر مربع در خلیج فارس و نزدیک به ترمینال شهید رجائی بندرعباس واقع شده است. ایجاد شهرکهای صنعتی طولاً، کاوه، سوزا و الوند با کاربری های متفاوت صنعتی به ترتیب ویژه صنایع سبک، سنگین فلزی، سنگین شیمیائی - پتروشیمی و بلاخره صنایع تکنولوژی پیشرفته از اقدامات مورد توجه در منطقه آزاد تجاری- صنعتی قشم می باشد. دسترسی به آبراههای بین المللی و از طرفی امکانات بسیار زیبای تفریحی و توریستی، و نیز وجود فرودگاه بین المللی، این جزیره را بر آن داشته است که برنامه ریزی دراز مدت به منظور جذب توریست و سرمایه داران خارجی را بطور جدی مورد توجه قرار دهد.

نگرشی به تجارت دریائی و شرایط بنادر در آینده

در سالهای اخیر تغییرات گسترده ای در ساخت و ساز و شکل گیری بنادر صورت پذیرفته است. چنانچه این تغییرات را به وزش باد تشبیه کنیم، در آنصورت وزیدن باد موجب سرازیر شدن تجارت به سمت بنادر می گردد، از اینرو بنادر بایستی قادر به تغییر و تنظیم شرایط با جهت و نیروی وزش باد باشند. البته ناگفته نماند که تغییرات نه تنها موجب سرازیر نمودن تجارت به بنادر می گردد بلکه امکان فاصله گرفتن بازار تجارت از بنادر نیز می شود. بنابراین باید بدنبال راکارهای جدید جهت سوددهی بهتر و بواسطه موقعیت، تجهیزات و تخصص های با ارزش موجود، ضرورت دارد در کمیته های تخصصی هر بندر فعالانه فعالیت نمایند.

اصولا مدیریت عملیات دریائی به عنوان یک شغل حرفه ای و کلیدی موردنیاز در بنادر باقی خواهد ماند که این موضوع بیشتر به پیشرفت فناوری در پل فرماندهی و افزایش حجم و اندازه کشتیها مربوط می گردد. جهت طراحی و یا تغییرات بنادر فاکتورهای متعددی را می توان در نظر داشت، بطور مثال تغییرات زیادی در صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریائی صورت خواهد پذیرفت که به موجب آن بیشتر کشتی های نفتکش بزرگ، کشتی های کانتینررز با آبخور زیاد و کشتی های ویژه حمل مسافر به همراه خودرو به بنادر مراجعه خواهند نمود. بنابراین پیش بینی می گردد که ترافیک ساحلی بنادر محو گردد و یا اینکه به مکان دیگری انتقال یابد. استناد به پیشرفت فناوری و موارد ذکر شده فوق تغییرات بسیاری



در بخشهای مختلف مدیریت بنادر قابل پیش بینی است، از جمله اختیارات، مسئولیتها، هزینه های بندری، سرویس دهی راهنمایان کشتیها که وجود آنان به منظور طراحی و یا تغییرات بنیادی در بنادر الزامی است. پیش بینی میگردد که بنادر در آینده از نظر طراحی، عملیات، سازماندهی و انجام وظایف بطور روشن با بنادر امروزی تفاوت داشته باشند. هم اکنون، بنادر در پایان روند طولانی رو به رشد خود در انجام عملیات بندری و سرویس دهی به کشتیها از حالت مرسوم و سنتی قرار گرفته اند. به عبارتی چنانچه از دید رشد و توسعه به بنادر بنگریم، روند پیشرفت در موارد زیر قابل پیش بینی و امکان پذیر می باشد: فناوری مخابرات و اطلاعات دریایی- فناوری حمل و نقل شامل کنترل در حرکت آنها- سیستمهای کنترل و هدایت وسائل حمل و نقل بصورت خودکار- فناوری مدرن در جابجائی کالا و تخلیه و بارگیری- اندازه و حجم کشتیها و هماهنگی شرکتهای کشتیرانی- مدیریت حمل و نقل و نتایج تاثیرات آن بر مدیریت بنادر- طراحی حمل و نقل و توسعه و نتایج تاثیرات آن بر طراحی و توسعه بنادر. گفته می شود که تغییرات و رشد فناوری های مرتبط بیشترین تاثیرات را بر پیشرفت بنادر در آینده داشته باشند، از اینرو موارد زیر موثرترین فناوری ها در رشد و توسعه بنادر می باشند: • فناوری مصرف کننده ها (فناوری کشتیرانی، حمل و نقل زمینی، حمل و نقل آبهای ساحلی و خطوط لوله) • فناوری تجهیزات بندری (فعالیتهای دولتی، مهندسی سواحل و امکانات بندری) • فناوری تخلیه و بارگیری (حمل بار کشتی به سواحل، جابجائی کالا و بارچینی در داخل ترمینال، انبارداری).

مناطق آزاد در برنامه چهارم توسعه

به موجب مصوبه اخیر مجلس شورای اسلامی در خصوص ماده ۳۴ لایحه برنامه چهارم توسعه، دولت موظف گردیده است که جهت رشد تجارت، حمل و نقل، صنایع دریایی و گردشگری در مناطق آزاد تجاری-صنعتی، تصدی این امور را به بخش های خصوصی واگذار نماید.

ماده ۳۵ لایحه برنامه چهارم توسعه که در خصوص معافیت عوارض و مالیات در مبادلات کالا بین مناطق آزاد و کشورهای حوزه خلیج فارس می باشد، دولت را مکلف می نماید اقداماتی جهت برقراری مدیریت واحد و اقتصاد روبه رشد مناطق آزاد تجاری- صنعتی انجام دهد. از اینرو بر اساس بند (الف) ماده ۳۵، مدیریت سازمان های مناطق آزاد تجاری- صنعتی به نمایندگی از طرف دولت به عنوان بالاترین مقام اجرائی محسوب گردیده است.

بند (ه) لایحه برنامه چهارم توسعه، اختیار تام به سازمان های مناطق آزاد جهت اخذ عوارض و هزینه های بندری از کلیه شناورها در بنادر و لنگرگاه ها و نیز مجوز ثبت و ترخیص کشتی های بین المللی را داده است. استناد به بند (ه) ماده ۳۵ لایحه مذکور، چنانچه شناورهای که وظیفه حمل و نقل دریایی در مناطق آزاد را بعهده دارند (کشتیرانی سنتی موجود) تحت مالکیت و یا اجاره سازمان مناطق آزاد باشند، از پرداخت عوارض و هزینه های بندری معاف می گردند.

توسعه تجارت دریایی در مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار

همانطور که در بالا بدان اشاره گردید (برنامه چهارم توسعه مناطق آزاد)؛ لازمه توسعه و پیشرفت صادرات، واردات و ترانزیت کالا در سه منطقه آزاد تجاری کیش، قشم و چابهار، تاسیس ناوگان کشتیرانی بین المللی مناطق آزاد با کادر مجرب و نیروهای متخصص مدیریت دریایی جهت تردد و سازماندهی شناورها مابین سه منطقه آزاد فوق و کشورهای حوزه خلیج فارس می باشد. شاید در ابتدا خرید چند فروند کشتی برای مناطق آزاد تجاری- صنعتی مذکور پر هزینه باشد، اما با یک برنامه ریزی دراز مدت سود دهی بالائی را به ارمغان خواهد آورد. بنابراین به منظور اثبات این پروژه پیشنهاد میگردد مسئولین محترم مناطق آزاد تجاری ایران با اجاره چند فروند شناور اقیانوس پیما با انعقاد قرارداد



زمانی (Time Charter) و یا سفرهای دریایی (voyage Charter)، مقدمات تاسیس شرکت کشتیرانی بین المللی مناطق آزاد را فراهم نمایند.

با مراجعه به قوانین بین المللی صادره از طرف سازمان جهانی دریانوردی (آی‌مو)، بزودی فعالیت کلیه شناورهای چوبی (موتور لنج ها) که هم اکنون حمل و نقل کالا در میان کشورهای حوزه خلیج فارس و مناطق آزاد را بعهده دارند، متوقف خواهد شد. در نظر است که شناورهای لندنینگ کرافت جایگزین شناورهای سنتی در آبهای بین المللی جنوبی گردند، بدین منظور بازار کار خوبی را می توان برای شرکت های کشتی سازی داخلی جهت ساخت اینگونه شناورها پیش بینی نمود.

تاسیس " کشتیرانی مناطق آزاد ایران " موجب دلگرمی صاحبان کالا در زمینه حمل ایمن و مطمئن کالا در چارچوب قوانین بین المللی دریایی خواهدگردید و از طرفی امکان الحاق چند فروند کشتی مسافربری به جهت جذب توریست های بسیار با ارائه تورهای دریایی چند روزه مابین مناطق آزاد نیز میگردد. حمل کالا (عمدتا کانتینر) از کشورهای حوزه خلیج فارس به چابهار و از آنجا به کشورهای تازه استقلال یافته آسیای میانه (کریدر شمال - جنوب) توسط ناوگان کشتیرانی مناطق آزاد، موجب کسب درآمدهای ارزی در چارچوب یک قرارداد از بندر مبدا تا مقصد جهت هزینه حمل دریایی، هزینه ترانزیت کالا، هزینه حمل جاده ای یا راه آهن منعقد میگردد.

مزیت های سرمایه گذاری در مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار

مزیت های سرمایه گذاری در مناطق آزاد تجاری ایران در بسیاری از موارد مشابه یکدیگر می باشند، اما به جهت آشنائی بیشتر خوانندگان عزیز جا دارد قابلیت های بالقوه و چند نمونه از مزیت سرمایه گذاری در این سه منطقه مهم تجاری ایران مورد بررسی قرار گیرند. بطور مثال، - معافیت ۱۵ ساله مالیاتی، - تضمین حقوق قانونی سرمایه گذاران خارجی، - معافیت از عوارض گمرکی و سود بازرگانی برای واردات مواد اولیه، - امکان خرید و فروش و اجاره زمین، - ترانزیت و صادرات کالا با حداقل تشریفات، - آزادی ورود کالا به استثنای کالاهای مغایر شئونات اسلامی، تسهیل در ورود کالاهای تولید شده در مناطق آزاد به داخل کشور به میزان ارزش افزوده و موارد دیگر. موقعیت استراتژیک منطقه آزاد قشم و از طرفی وجود فرودگاه بین المللی و پتانسیل های قوی توسعه و نیز بواسطه مزیت های قانونی و مقررات مناسب منطقه آزاد تجاری- صنعتی همه و همه موجب گشته است تا سرمایه داران بسیاری را جهت بهره وری از دانش، سرمایه و تجربیاتشان جذب نماید.

موقعیت ممتاز جغرافیائی بندر چابهار امکان ترانزیت کالا برای افغانستان و کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق همانند ترکمنستان، تاجیکستان و ازبکستان را از طریق دریا- جاده و راه آهن فراهم نموده است (توسعه محور شرق). علاوه بر امتیازات مشترک مناطق آزاد تجاری ایران که در بالا به پاره ای از آنها اشاره گردید، لازم است مزیت های منحصر بفرد منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار نیز بررسی گردد: - عمق مناسب آب دریا و امکان پهلوگیری کشتیهای بزرگ اقیانوس پیما (Panamax)، قرار گرفتن در مسیر کریدر شمال- جنوب به منظور تجارت جهانی، - شرایط ویژه آب و هوائی و امکان فعالیت های دریائی در کلیه فصول با راندمان بالا، - برخورداری از نیروی کار متخصص و غیر متخصص ارزان، - اتصال منطقه آزاد چابهار به خشکی و اقیانوس (تنها بندر اقیانوسی ایران) و غیره.

مشکلات عدم توسعه منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار



با توجه به مزیت های منحصر بفرد منطقه آزاد چابهار که در بالا بدان اشاره گردید، در اینجا توجه مسئولین محترم منطقه آزاد چابهار را به پاره ای از مشکلات موجود که مانع از رشد و توسعه مبادلات ترانزیتی کالا در محور شرق میگردد را جلب می نمایم:

۱. نا امن بودن ارتباط زمینی و سابقه دستبرد به بعضی از کالاهای ترانزیتی.
۲. امکانات ضعیف تخلیه و بارگیری خصوصا جهت کشتی های کانتینربر.
۳. استفاده از مسیر بندرعباس- سرخس به عنوان کریدر شمال- جنوب که موجب کم رنگ نمودن موقعیت چابهار می گردد.
۴. عدم وجود همکاری مناسب در بخش حمل و نقل دریایی، جاده ای و ریلی در منطقه چابهار.
۵. عدم اجرای سریع پروژه های اقتصادی کلان همانند: پروژه فرودگاه بین المللی چابهار، اتصال به شبکه راه آهن سراسری، گسترش و توسعه ترمینال های دریایی و غیره.
۶. عدم ارائه مجوز فعالیت به بانکهای خصوصی داخلی و بین المللی .
۷. گرانی بلیط هواپیما و نبودن امکانات رفاهی مناسب و ارزان قیمت جهت جذب توریست

نتیجه گیری

استناد به برنامه چهارم توسعه مناطق آزاد تجاری- صنعتی ایران، گسترش فعالیتهای دریایی در این مناطق مورد توجه دولت محترم قرار گرفته است؛ از اینرو شرایط جهت تا سیس شرکت کشتیرانی بین المللی مناطق آزاد کاملا هموار گشته است. با توجه به پتانسیل های موجود در مناطق آزاد ایران، متاسفانه روند رو به رشد آنها به کندی صورت می پذیرد و حقیقتا نقش قابل توجه ای در اقتصاد ملی نداشته اند و عمدتا به عنوان واردکنندگان کالا به کشور تبدیل شده اند. موقعیت جغرافیایی مناسب بندر چابهار نه تنها موجب صرفه جوئی در هزینه روزانه کشتی ها تا رسیدن به دیگر بنادر جنوبی ایران (مقصد) می گردد، بلکه موجب تقویت کریدر شمال- جنوب و توسعه محور شرق نیز خواهد شد. بنابراین ضرورت دارد تا به توسعه زیر ساخت های اقتصادی بندرچابهار از جمله فرودگاه بین المللی، راه آهن و توسعه صنایع دریایی بطور جدی توجه نمود. در پایان به منظور استفاده از کلیه توانمندی های موجود در بندر چابهار و جهت افزایش سرمایه گذاری، توسعه ترانزیت و صادرات کالا و نیز مشارکت کلیه نیروهای بومی؛ از مسئولین محترم سازمان درخواست میگردد در راستای توسعه و گسترش منطقه آزاد چابهار به " بندر آزاد تجاری-صنعتی چابهار " فعالیت نمایند.

مراجع

۱. بروشور اطلاعات عمومی و راهنمای سرمایه گذاری در جزایر قشم و کیش.
۲. همایون یوسفی، ۱۳۸۰، موانع و محدودیتهای توسعه بندر چابهار در گذشته و حال حاضر، اولین همایش صادرات و ترانزیت کالا- چابهار.
۳. جواد پورمقیم، ۱۳۷۵، تجارت بین الملل، انتشارات نشر نی.
۴. محمد ابراهیم گوهریان، ۱۳۸۰، بازاریابی صنعتی-کالا و خدمات، فصل اول، انتشارات امیرکبیر.
۵. محمد علی طیرانی، ۱۳۸۰، نقش منطقه آزاد چابهار در اقتصاد ملی و منطقه ای، اولین همایش صادرات و ترانزیت کالا- چابهار.
۶. غلامعلی فرجادی، ۱۳۷۸، توسعه اقتصادی در جهان سوم، فصول دهم و دوازدهم، انتشارات بازتاب.