

# قشم، سرمايه‌اي در مسير نابودي

بررسی عملکرد منطقه‌ی آزاد قشم

حسن دلیری .....

دانشجوی کارشناسی ارشد اقتصاد دانشگاه اصفهان

## مقدمه

ایجاد منطقه‌ی آزاد از جمله ابزارهای توسعه‌ی اقتصادی است که در صورت موفقیت می‌تواند دستاورد زیادی برای کشورهای در حال توسعه داشته باشد، به همین خاطر پیش از تاسیس مناطق آزاد اهداف بسیار زیادی برای آن متصور هستند که از این جمله می‌توان به تأمین کمبودهای توسعه‌ی اقتصاد ملی، بهره‌گیری از مزایا و امکانات و پتانسیل‌ها و برتری‌های اقتصاد ملی، برقراری ارتباط منظم بین اقتصاد ملی و اقتصاد جهانی، اتصال تدریجی اقتصاد ملی به اقتصاد جهانی و... را نام برد. برای رسیدن به این اهداف هر منطقه‌ی آزاد تجاری بایستی در دوران فعالیت خود در زمینه‌های مختلفی فعالیت داشته باشد، یک منطقه‌ی آزاد موفق برای رسیدن به اهداف خود بایستی بتواند در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ایجاد فرصت‌های جدید اقتصادی، افزایش و تنوع بخشی به صادرات، جذب نقدینگی سرگردان و کمک به مهار تورم افسار گسیخته‌ی کشور، توسعه‌ی منطقه‌ای و در نهایت کمک به توسعه‌ی ملی کمک کند. یک منطقه‌ی آزاد می‌تواند با توجه به شرایط ویژه‌ی خود در تجارت خارجی با جذب تکنولوژی‌های جدید و وارد کردن آن به وسیله‌ی سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی به رشد و توسعه‌ی منطقه و کشور کمک کند. در این مقاله به بررسی عملکرد اقتصادی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم و واکاوی مشکلات نمودار شده‌ی آن در این سال‌ها خواهیم پرداخت. جزیره‌ای که با داشتن مزیت‌های

## رشد اقتصادی زیاد مناطق آزاد سبب شده است که هم اکنون بیش از ۵۰۰۰ منطقه آزاد تجاری در دنیا فعالیت داشته باشند



فراوان جغرافیایی و طبیعی، نتوانسته است به عنوان یک منطقه‌ی آزاد موفق در منطقه معرفی شود.

### ماموریت و پیشینه‌ی مناطق آزاد

منطقه‌ی آزاد تجاری قلمرو معینی است که غالباً در داخل یا در مجاورت یک بندر واقع گردیده و در آن تجارت آزاد با سایر نقاط جهان مجاز شناخته شده و کالاها را می‌توان بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی از این منطقه خارج یا به آن وارد کرد، ذخیره‌سازی قبلی آنها در انبارهای منطقه‌ی تجاری آزاد، تحویل سریع سفارشات را امکان‌پذیر می‌سازد و همزمان در بهره‌ی متعلقه به حقوق و عوارض گمرکی صرفه‌جویی می‌شود. اصولاً مناطق آزاد به عنوان سرزمین نهایی است که دارای توان بالقوه برای صدور کالا هستند و در گلوگاه‌های کشورهای مصرف‌کننده‌ی بزرگ دنیا قرار دارند.

در مورد چگونگی شروع به کار مناطق آزاد در جهان باید گفت که پیشگام حقیقی مناطق تجارت آزاد، بندر آزاد هامبورگ است که در سال ۱۸۸۸ پایه‌گذاری شده است. به این بندر برای تولید، مشروط بر آن که با صنایع داخلی کشور به رقابت برنخیزد و بطور مستمر در جهت صادرات حرکت کند، امتیازات خاصی اعطا شد. از آن پس مناطق آزاد بسیار زیادی در سراسر جهان به وجود آمدند. در ایالات متحده‌ی آمریکا، قبل از تصویب لایحه‌ی مناطق تجارت آزاد در سال ۱۹۳۴، منطقه‌ی تجارت آزاد وجود نداشت، اما تا سال ۱۹۸۲ در این کشور ۶۸ منطقه‌ی آزاد تجاری فعال ایجاد گردیده بود، البته حجم مبادلات این بنادر و مناطق آزاد، یک درصد از کل حجم تجارت خارجی آمریکا را شامل می‌شود.

تاسیس منطقه‌ی تجارت آزاد، در سایر نقاط جهان اعم از کشورهای صنعتی و در حال توسعه مورد توجه قرار گرفت، بر طبق مطالعات انیستیتوی آدام اسمیت انگلستان در حال حاضر حدود ۵۰۰۰ بندر و منطقه‌ی آزاد تجاری در جهان وجود دارد که از مهم‌ترین این مناطق در کشورهای صنعتی، می‌توان بندر هامبورگ در آلمان، لینز در اتریش، مارسو در فرانسه، روتردام در هلند، سانفرانسیسکو، میامی و نیویورک در آمریکا، ناپل در ایتالیا و شانوند ایرلند را نام برد. در کشورهای جهان سوم مشهورترین این مناطق عبارتند از: سنگاپور، هنگ کنگ، کولون در پاناما، کاتوهسیونگ در تایوان، اپن سینون در کره‌ی جنوبی، تیان جین در چین، منطقه‌ی آزاد موریس، کاندلاو سانتاکروز در هندوستان و جبل علی واقع در

امارات متحده عربی.

ارزانی نیروی کار در کشورهای در حال توسعه باعث شد که بسیاری از شرکت‌های بزرگ دنیا، فعالیت‌های تولیدی کاربر خود را، برای افزایش سود به مناطق آزاد تجاری منتقل کنند. همچنین افزایش محدودیت‌های تجاری باعث شد که شرکت‌های چند ملیتی شعبه‌های خود را در این مناطق تاسیس کنند، تا هم از نیروی کار ارزان موجود استفاده کنند و هم از سهمیه‌های صادراتی کشور مورد نظر بهره ببرند. در این بین کشور میزبان نیز به امید این است که تاسیس این منطقه باعث انتقال تکنولوژی‌های مدرن به داخل مرزهایش شده و سرانجام به توسعه‌ی منطقه‌ای و رشد اقتصادی کشور میزبان کمک کند. البته ماهیت کاربر بودن صنایع ایجاد شده باعث می‌شود که ارزش افزوده و درآمد ارزی قابل توجهی را نصیب کشور میزبان کند، شایان ذکر است که این نتیجه منوط به مدیریت درست در امکان‌سنجی انتخاب منطقه و مدیریت درست در استفاده از منابع و اداره‌ی منطقه پس از تاسیس می‌باشد، در غیر این صورت، سرمایه‌گذاری‌های کلان در یک منطقه بدون داشتن پتانسیل‌های فیزیکی و مدیریتی لازم، باعث هدر رفتن منابع و زیان‌های کلان اقتصادی در بلند مدت خواهد شد.

### مروری بر سابقه‌ی منطقه‌ی آزاد قشم

به دنبال این موج جهانی برای ایجاد مناطق آزاد به عنوان راهی برای توسعه‌ی اقتصادی، در ایران نیز مناطق آزاد به امید اشتغال‌زایی و جذب سرمایه‌ی خارجی برای کمک به رشد اقتصادی تاسیس شد که کیش، چابهار و قشم اولین مناطق آزاد تاسیس شده در ایران بودند. منطقه‌ی آزاد قشم کار خود را از سال ۱۳۶۹ آغاز کرد تا با استفاده از موقعیت استراتژیک و پتانسیل‌های سرشار طبیعی به رشد اقتصادی کشور کمک کنند. در بین مناطق تاسیس شده در ایران، قشم به دلیل موقعیت استراتژیک خود و این که بزرگ‌ترین جزیره‌ی ایران نیز هست، بسیار مورد توجه قرار گرفت تا شاید بتواند پا جای پای مناطق آزاد موفق دنیا بگذارد.

مساحت جزیره ۱۴۹۱ کیلومتر مربع، حدود ۲/۵ برابر دومین جزیره‌ی بزرگ خلیج فارس یعنی بحرین است. به این ترتیب، جزیره‌ی قشم نه تنها بزرگ‌ترین جزیره‌ی خلیج فارس شمرده می‌شود، بلکه با وسعتی افزون بر ۱۵۰۰ کیلومتر مربع، از ۲۳ کشور بزرگ‌تر است و از جمله: ۲/۵ برابر بحرین، ۲/۵ برابر سنگاپور،

منطقه‌ی آزاد تجاری  
قلمرو معینی است که  
غالباً در داخل یا در  
مجاورت یک بندر واقع  
گردیده و در آن تجارت  
آزاد با سایر نقاط جهان  
مجاز شناخته شده و  
کالاها را می‌توان بدون  
پرداخت حقوق و عوارض  
گمرکی از این منطقه  
خارج یا به آن وارد کرد

امکان پذیر است." وی سپس برای اولین بار فاش کرد که یک منبع عظیم گاز در نتیجه‌ی حفر یک حلقه‌ی چاه در جزیره‌ی قشم پیدا شده است و افزود: "از این حلقه‌ی چاه روزانه می‌توان ۲۸۵ هزار متر مکعب گاز به دست آورد. با کشف این منبع گاز حساب کرده‌ایم که قیمت انرژی برای صنایع که در بندر آزاد قشم ایجاد شود هر متر مکعب ۰/۰۶ ریال بیشتر نخواهد بود." با این اعلام نظر رسمی، جزیره‌ی قشم به زودی تبدیل به کانون خیر شد. خبرهایی همچون:

- ۱۳۵۴/۱/۱۴: با ایجاد یک پل از بندر خمیر به لافت در قشم، بزرگ‌ترین جزیره‌ی ایران که قرار است به بندر آزاد تبدیل شود، به خشکی راه پیدا می‌کند. در این مسیر در گذشته‌ی دور نیز پلی وجود داشته است که هنوز آثار آن در بعضی نقاط به چشم می‌خورد.

- ۱۳۵۵/۵/۴: جزیره‌ی قشم با تبدیل شدن از بخش به شهرستان، از این پس به نام جزیره‌ی "آبان" خوانده می‌شود.

- ۱۳۵۵/۹/۲۸: استاندار هرمزگان طی گفت‌وگویی نتایج سمینار بررسی مسایل جزایر ایرانی خلیج فارس را تشریح کرد و گفت: در این سمینار پیشنهاد شد که جزیره‌ی قشم به یک بندر آزاد تبدیل شود. در این ارتباط، یک هیأت کارشناسی فنی-اقتصادی به جزیره‌ی قشم اعزام خواهد شد.

- ۱۳۶۳/۶/۲۲: ساختمان بندر جدید صیادی جزیره‌ی قشم با اعتبار یکصد میلیون ریال آغاز شد.
- ۱۳۶۳/۶/۲۲: اولین شرکت تعاونی مرزنشینان ساحلی در جزیره‌ی قشم ایجاد شد. هدف از ایجاد این تعاونی، شرکت فعالانه‌ی قشم در افزایش صادرات غیرنفتی کشور است.

- ۱۳۶۷/۱۲/۲: اولین قرارداد خارجی در قشم میان ایران و ایتالیا پیرامون احداث خط هوایی برق‌رسانی (از روی دریا) به امضا رسید. بر اساس این قرارداد ۱/۴ میلیارد ریالی، یک خط هوایی انتقال برق به طول ۳/۵ کیلومتر از بندر پل به بندر لافت در جزیره‌ی قشم نصب می‌شود.

- ۱۳۶۹/۱/۲۲: استاندار هرمزگان اعلام کرد: دومین بندر آزاد تجاری-صنعتی ایران در جزیره‌ی قشم کار خود را آغاز کرده است.

شایان ذکر است که پس از پیروزی انقلاب اسلامی، شورای انقلاب جزیره‌ی کیش را به عنوان اولین منطقه‌ی آزاد تجاری ایران اعلام نمود. به دنبال این اقدام، در تیرماه ۱۹ قانون برنامه‌ی اول توسعه (۱۳۷۲-۱۳۶۸) موضوع ایجاد مناطق آزاد تجاری-

۲/۵ برابر سان‌مارینو، ۱/۵ برابر هنگ‌کنگ، ۵ برابر مالدیو و ۷۰ برابر ماکائو است. این جزیره از نگاه مواهب طبیعی، از گونه‌های بسیار نادر طبیعی و جانوری برخوردار است. قسمت وسیعی از کرانه‌های شمالی جزیره با جنگل دریایی حرا، که افزون بر ۱۵۰ کیلومتر مربع است، پوشیده شده است، درختان انجیر معابد، سواحل بسیار زیبا و منحصر به فرد و... پاره‌ای از این مواهب است. همچنین این جزیره از معادن نمک، سنگ آهن، سنگ لاشه و... برخوردار است و منابع عظیم گازی در سلخ و گورزین وجود دارد. با وجود این پتانسیل‌های سرشار بود که این جزیره تبدیل به منطقه‌ی آزاد تجاری صنعتی ایران شد. با نگاهی گذرا به روند تبدیل قشم سنتی به قشم صنعتی می‌توان به چگونگی فرایند سرمایه‌گذاری و قانون‌گذاری در این منطقه پی برد.

اولین سرمایه‌گذاری در جزیره‌ی قشم، در زمستان سال ۱۳۵۰ صورت گرفت. هدف از این اقدام، ایجاد یک منطقه‌ی توریستی بود تا قشم به یکی از جزایر معروف زمستانی جهان برای جلب جهانگردان داخلی و خارجی مبدل شود.

در سال ۱۳۵۱ دولت وقت تصمیم گرفت نخستین بندر آزاد تجاری ایران در جزیره‌ی قشم ایجاد شود. در اولین گام، تصمیم گرفته شد با ایجاد یک پل سنگی از ناحیه‌ی "لافت" که در میانه‌ی شمالی جزیره است و تا ساحل مقابل ۲ کیلومتر فاصله دارد، ارتباط زمینی بین قشم و سواحل جنوبی ایران برقرار شده و جزیره‌ی قشم به یک مرکز بزرگ توریستی و تجاری در دهانه‌ی خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز مبدل شود.

در فروردین سال ۱۳۵۴، استاندار وقت استان هرمزگان اعلام کرد: "جزیره‌ی قشم، که بزرگ‌ترین جزیره‌ی خلیج فارس است، به صورت بندر آزاد در می‌آید و با نصب یک پل از ساحل به هرمزگان این جزیره، ارتباط زمینی با آن برقرار می‌شود." وی اضافه کرد: "در آینده‌ی نزدیک قشم به صورت یک منطقه‌ی آزاد برای تولیدات صنعتی و واردات مواد وابسته و اولیه‌ی صنایع در خواهد آمد و صاحبان صنایع می‌توانند با سرمایه‌گذاری در ایجاد واحدهای مختلف صنعتی در جزیره‌ی قشم، مواد واسطه و نیم‌ساخته و اولیه را بدون این که سود بازرگانی و حقوق گمرکی به آن تعلق گیرد از خارج وارد کنند و با تبدیل آنها به کالاهای ساخته شده و فراورده‌های مصرفی و صنعتی، از جزیره صادر کنند. این کار به علت دسترسی قشم به بازارهای صادراتی و نیز کشتی و وسایل حمل و نقل در جزیره‌ی قشم به آسانی

## ارزیابی اقتصادی منطقه ی آزاد قشم نشان می دهد که این منطقه در تمامی سال های فعالیت خود، زیان های اقتصادی فراوانی به اقتصاد ملی وارد کرده است

صنعتی به تصویب رسید. در راستای این طرح، دولت ایجاد سه منطقه ی آزاد تجاری- صنعتی کیش، قشم و چابهار را در سال ۱۳۶۹ اعلام نمود.

• ۱۳۶۹/۲/۱۶: اسکله ی چند منظوره ی بندر آزاد قشم - اسکله ی بهمن- که عملیات اجرایی آن از سال ۶۳ آغاز شده بود افتتاح شد.

• ۱۳۶۹/۲/۱۷: استاندار هرمزگان اعلام کرد: طی برنامه ی پنج ساله ی توسعه ی اقتصادی- اجتماعی کشور، فرودگاه بین المللی، بندرگاه و طرح اتصال زمینی جزیره ی قشم مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.

• ۱۳۶۹/۵/۲۴: طی حکمی از سوی حجت الاسلام رفسنجان ریاست جمهوری، دکتر علی شمس اردکانی معاونت اقتصادی وزارت معادن و فلزات به سمت رییس منطقه ی آزاد صنعتی قشم منصوب شد.

• ۱۳۶۹/۵/۲۵: رییس منطقه ی آزاد صنعتی قشم در گفت و گویی اعلام داشت: اولین منطقه ی عظیم صنعتی ایران به عنوان یک پارک بزرگ صنعتی بین ژاپن و اروپا، با سرمایه گذاری ۱۵ میلیارد دلار در جزیره ی قشم ایجاد خواهد شد. ایشان که معاونت اقتصادی وزارت معادن و فلزات را نیز عهده دار بود، در این گفت و گو ایجاد منطقه ی عظیم صنعتی در قشم را یکی از ۳ منطقه ی آزاد تصویب شده در اولین برنامه ی پنج ساله ی توسعه ی اقتصادی- اجتماعی- فرهنگی کشور عنوان نمود. به گفته ی وی: بر اساس این تصمیم، منطقه ی صنعتی قشم با هدف بهره وری از ذخایر گاز و بدون کمک ارزی و ریالی از دولت همراه با تولید محصول برای عرضه به بازارهای داخل و خارج کشور ایجاد می شود. وی افزود: متقاضیان داخلی و خارجی می توانند با استفاده از مزیت نسبی ذخایر گاز منطقه، نسبت به احداث صنایع بزرگ و زیربنایی در قشم اقدام کنند. صنایعی همچون فولادسازی، تولید کک نفتی، پتروشیمی، قطعات فولاد آلیاژی (مخصوص) و قطعات آلومینیومی به پیش بینی دکتر اردکانی بیش از ۵۰۰ هزار نفر در منطقه ی آزاد قشم جذب شده و پیشرفته ترین تکنولوژی صنعتی در این منطقه ی جدید به کار گرفته خواهد شد.

دکتر اردکانی هزینه ی اجرایی طرح های مورد نیاز قشم در فاز اول را تا ۱۵ میلیارد دلار عنوان کرد که شامل شبکه های جاده ای، پل ارتباطی قشم، فرودگاه، خط آهن، بندرگاه، واحدهای مسکونی، مراکز بهداشتی، فرهنگی و دانشگاهی، امکانات مخابراتی، آب و برق و احداث هتل است. وی یادآور شد که هم اکنون در حال مذاکره برای ایجاد چند

واحد بزرگ صنعتی هستیم که در یک مورد تقریباً به توافق رسیده ایم و شامل ایجاد یک واحد عظیم مجتمع فولادسازی با مشارکت یک شرکت ژاپنی می باشد و سرمایه گذاری آن نیز به صورت ۶۰ درصد ایران و ۴۰ درصد ژاپن است. در ۲۲ بهمن ۱۳۶۹ شروع به ساخت این واحد عظیم شده و طبق برنامه ی ۳۰ ماه پس از عملیات ساخت، باید اولین محصول خود را به بازار داخلی و خارجی عرضه کند که به این ترتیب از فولاد مبارکه پس از گذشت ۱۰ سال سرمایه گذاری جلوتر خواهد بود.

• ۱۳۶۹/۵/۲۵: رییس وقت سازمان منطقه ی آزاد قشم وجود قوانین و مقررات ویژه برای منطقه ی آزاد صنعتی قشم را ضروری دانست و یادآور شد در این ارتباط شورای عالی مناطق آزاد تجاری- صنعتی به ریاست رییس جمهوری و عضویت ۱۱ نفر از وزرا قوانین پیشنهادی مسؤول منطقه ی آزاد را بررسی و ابلاغ خواهد کرد.

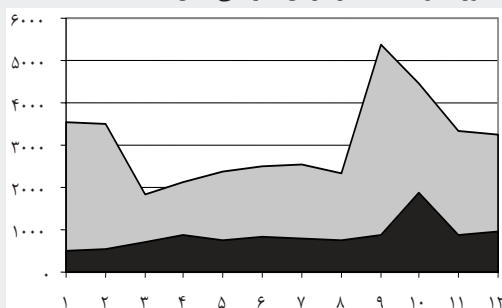
• سال ۱۳۷۲: قانون چگونگی اداره ی مناطق آزاد کشور در سال ۱۳۷۲ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. (این قانون گذاری ها و تغییرات در مدیریت خرد و کلان منطقه ی آزاد قشم تا به امروز به عنوان اولین و راحت ترین راه حل مشکل رکود این منطقه استمرار داشته است)

بدین ترتیب قشم با موقعیت استراتژیک بسیار عالی و دارا بودن بسیاری از شاخصه های طبیعی برای رشد، قدم به رقابت بین المللی با مناطق آزاد دنیا در یک حالت تجارت آزاد گذاشت. پس از این که این جزیره تبدیل به منطقه ی آزاد تجاری صنعتی شد، سرمایه گذاری های زیادی در زمینه ی زیرساخت های اجرایی و عمرانی در این جزیره انجام گرفت. این جزیره در حال حاضر دارای سه شهرک صنعتی در مناطق تولا، کاوه و سوزا است و برای تسهیل در امر تجارت و حمل و نقل در این مناطق هشت اسکله به نام های بهمن، درگهان، شهید ذاکری، فجر، کاوه، لافت و هامون به بهره برداری رسید. رشد سرمایه گذاری دولتی در این منطقه با تاسیس و تجهیز فرودگاه، دانشگاه و دیگر سرمایه گذاری های زیربنایی در بخش های مختلف پیگیری شد. برای توجه بیشتر به موقعیت شاخص جغرافیایی قشم ذکر این نکته ضروری است که طبق برآورد، بیش از یک سوم حجم کالاهای وارداتی به ایران از جزیره ی قشم عبور می کند. بویژه، مبادلات تجاری ایران با دبی و ابوظبی، عمدتاً از طریق قشم می گذرد و این جزیره در مرکز مبادلات کالایی با امیرنشین های

اگر فرض کنیم که فقط ۱۰ درصد حجم مبادلات جهانی بین آسیا و اروپا مبادله شود و نیمی از آن بین کریدور شمال- جنوب بگذرد، در این صورت معادل ۳ هزار میلیارد دلار کالا از ایران عبور کرده و به کشورهای شمالی همسایه و اروپا خواهد رسید و درآمد ارزی ترانزیتی بسیار زیادی را نصیب ایران خواهد کرد

بوسیله‌ی همین محقق انجام شده است، به بررسی میزان سود و زیان منطقه‌ی آزاد تجاری صنعتی قشم در طی سال‌های فعالیت پرداخته شد. در این روش ابتدا درآمدهای کسب شده توسط منطقه‌ی آزاد قشم تا امروز محاسبه شد و تمامی درآمدها به قیمت‌های سال ۱۳۸۵ مورد محاسبه قرار گرفت. این درآمدها شامل درآمد حاصل از صادرات، درآمد حاصل از توریسم و درآمدهای ناشی از عوارض واردات می‌باشد. از سوی دیگر نیز درآمدهای انتظاری حاصل از عوامل تولید بکار گرفته در این منطقه محاسبه شد تا با میزان درآمدهای کسب شده مقایسه گردد. این درآمدها شامل: درآمد انتظاری از نیروی کار شاغل در منطقه، درآمد انتظاری از سرمایه و میزان نهادهای وارداتی مورد استفاده در امر تولید در منطقه بود که تمامی این ارقام نیز به قیمت سال ۱۳۸۵ مورد محاسبه قرار گرفت تا در امر مقایسه‌ی این دو مورد هیچ‌گونه تفاوتی در ارزش پولی نداشته باشند. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد که درآمدهای کسب شده در طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۸۴ در این منطقه ۱۰۲۸۹،۸۴ میلیارد ریال (به قیمت سال ۱۳۸۵) بوده است و از سوی دیگر درآمدهای انتظاری رقمی معادل با ۳۷۱۸۳،۲۲ میلیارد ریال بوده است. این محاسبات نشان می‌دهد که قشم در طی این سال‌ها به میزان ۲۶۸۹۳،۴ میلیارد ریال زیان اقتصادی داشته است. نمودار زیر نشان‌دهنده‌ی نتایج بدست آمده از تحقیق مورد نظر می‌باشد در این نمودار رنگ تیره نشان‌دهنده درآمدهای کسب شده در قشم به قیمت سال ۱۳۸۵ و رنگ روشن نشان‌دهنده‌ی درآمدی است که انتظار می‌رفت با توجه به منابع موجود، منطقه‌ی آزاد قشم بتواند کسب کند، تفاوت این دو نمودار، نشان‌دهنده‌ی زیان اقتصادی قشم در طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۸۴ می‌باشد.

محور عمودی (میلیارد ریال) در طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۸۴



این نتایج زمانی دردناک تر است که بدانیم در یکی از فروض این تحقیق از زیان‌های وارد شده به محیط



جنوب خلیج فارس قرار دارد. مهم تر از این مطالب، استقرار جزیره‌ی قشم در میان کریدوری است که تحت عنوان کریدور "شمال- جنوب" نامگذاری شده است. طبق پیش‌بینی و به گفته‌ی رییس سابق بانک جهانی، در سال ۲۰۲۰ سهم تجارت جهانی از تولید ناخالص به ۵۰ درصد ارتقا خواهد یافت (در حال حاضر این سهم به اندازه‌ی ۲۳ درصد از تولید ناخالص است). در آن سال ارزش تولید ناخالص جهان رقمی برابر با ۶۰ هزار میلیارد دلار برآورد می‌شود که به این ترتیب، ۳۰ هزار میلیارد دلار از آن در چرخه‌ی تجارت جهانی به گردش در خواهد آمد. اگر فرض کنیم که فقط ۱۰ درصد حجم مبادلات جهانی بین آسیا و اروپا مبادله شود و نیمی از آن بین کریدور شمال- جنوب بگذرد، در این صورت معادل ۳ هزار میلیارد دلار کالا از ایران عبور کرده و به کشورهای شمالی همسایه و اروپا خواهد رسید و درآمد ارزی ترانزیتی بسیار زیادی را نصیب ایران خواهد کرد. اما با تمام سرمایه‌گذاری‌های ملی انجام شده در جزیره و تمامی مزیت‌های موجود در این جزیره، همواره مطالعات صورت گرفته بر روی منطقه‌ی آزاد قشم به این حقیقت رسیده‌اند که منطقه‌ی آزاد قشم با تمام پتانسیل‌های موجود و سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته نتوانسته است به اهداف خود دست یابد. برای نمونه در یکی از مطالعات انجام شده که

## یکی از اهداف مناطق آزاد افزایش صادرات به کشورهای دیگر است. در صورتی که اکثر تولیدات قشم به داخل کشور وارد می شود

زیست طبیعی قشم چشم پوشی شده است، در حالی که می‌دانیم هر فرایند تبدیل اقتصاد سنتی به اقتصاد مدرن و صنعتی زبان‌های زیادی را به محیط زیست وارد کرده و پیامدهای جانبی منفی زیادی را وارد می‌آورد. این حقیقت در منطقه‌ی آزاد قشم نیز وجود دارد و طی سال‌هایی که قشم فرایند صنعتی شده را دنبال می‌کند، زبان‌های زیادی به محیط زیست طبیعی آن وارد شده است. بد نیست بدانیم که دو شرکت صنعتی عمده در قشم، شرکت دخانیات قشم و کارخانه‌ی تولید سیمان در قشم هستند و با توجه به این که تمامی سیگار تولیدی شرکت دخانیات به داخل کشور وارد می‌شود، هر ساله زبان فراوانی را به سلامت جامعه ایران وارد می‌آورد، به همین دلیل این شرکت بزرگ تولیدی در قشم با پیامدهای جانبی منفی وارده به سلامت جامعه به کار خود ادامه می‌دهد. کارخانه‌ی تولید سیمان نیز که با مشارکت و سرمایه‌گذاری اعراب در قشم ایجاد شده است و پیامدهای جانبی منفی فراوانی را به محیط زیست طبیعی منطقه وارد می‌کند. بیشتر کشورهای صنعتی دنیا به دلیل زبان‌های زیاد کارخانجات سیمان به محیط زیست منطقه، دیگر به فکر تولید سیمان در کشور خود نیستند و کارخانجات سیمان را در کشورهای هم جوار و با سرمایه‌گذاری مستقیم خود به بهره‌برداری می‌رسانند تا هم به واردات عمده‌ی سیمان نیاز نداشته باشند و هم این که در پی تولید سیمان در داخل با زبان‌های کلان اقتصادی به محیط زیست منطقه‌ی خود مواجه نشوند. با این حال مشاهده می‌شود که در قشم با وجود زبان‌های زیادی که تولید سیمان به محیط زیست منطقه وارد آورده است، نه تنها باز هم تولید این محصول ادامه دارد، بلکه به فکر توسعه‌ی کارخانه‌ی سیمان قشم نیز هستند. این دو مورد مثال‌هایی از سرمایه‌گذاری‌های نادرست انجام شده در منطقه‌ی آزاد قشم است که نه تنها سودی برای منطقه ندارد، بلکه زبان‌های طبیعی فراوانی را نیز به قشم وارد آورده است.

### بررسی عملکرد اقتصادی قشم به عنوان منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی

در ادامه برای این که بیشتر با جنبه‌های شکست اقتصادی قشم به عنوان منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی آشنا شویم به واکاوی حیات این منطقه در جنبه‌های مختلف و مقایسه‌ی آن با مناطق موفق دنیا می‌پردازیم. از آنجا که وجود مزیت‌های نسبی و شرایط رقابت‌پذیری یکی از مهم‌ترین و اساسی‌ترین ویژگی‌های هر منطقه‌ی آزاد اعم از

تجاری، صنعتی و... است، از این رو در ابتدا به بررسی پاره‌ای از این شاخص‌ها می‌پردازیم و در مورد میزان برخورداری قشم از این شاخص‌ها بحث می‌کنیم. اتحادیه‌ی جهانی مناطق پردازش صادرات و مناطق آزاد تجاری، هشت عامل را به عنوان عوامل محوری در تعیین رقابت‌پذیری مناطق آزاد بیان می‌کند. این عوامل عبارتند از:

۱. درجه‌ی همسویی اقتصادی کشور مورد مطالعه با اقتصاد جهانی و پتانسیل در هم‌آمیزی با اقتصاد جهانی.

۲. کیفیت مدیریت دولتی.

۳. چگونگی بازارهای پولی و مالی و میزان گستردگی و عمق آزادی عمل این بازارها.

۴. ساختارهای زیربنایی اعم از امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، تأسیسات خدماتی و تسهیلات و امکانات جانبی.

۵. توانایی‌های فن‌آوری، تکنولوژی‌های مرتبط و توانایی‌های موجود در مورد شاخص‌های توسعه‌ی انسانی.

۶. کیفیت مدیریت بنگاهی.

۷. شرایط بازار کار قابلیت‌های جابه‌جایی نیروی کار، وضعیت دستمزدها و نظایر آن.

۸. شرایط اجتماعی و فرهنگی کشور میزبان.

البته علاوه بر این عوامل اساسی لازم است یک سری عوامل فرعی نیز موجود باشد. این عوامل عبارتند از: وضعیت راه‌های ارتباطی اعم از زمینی، دریایی و هوایی؛ امکانات اسکله‌ای، بندری (ظرفیت پهلوگیری کشتی‌ها)؛ حجم امکانات و وسایل ارتباطی نظیر تلفن،

نمابر و... حجم و سیستم انبارها و سالن‌های پیش ساخته برای استقرار واحدهای صنعتی، میزان دسترسی به خدمات جانبی نظیر خدمات فنی، مشاوره‌ای، بانکی،

تأسیساتی و اعتباری؛ میزان مشارکت بخش خصوصی در ایجاد زیربنای اقتصادی و... عواملی هستند که می‌توانند در قدرت رقابت‌پذیری مناطق آزاد اثر داشته باشند و برای تأسیس و ادامه به کار هر مکانی به عنوان

منطقه‌ی آزاد تجاری، بایستی پتانسیل‌های ذکر شده فراهم باشد، در غیر این صورت در رقابت جهانی آینده‌ای

جز زبان اقتصادی و شکست در استفاده‌ی درست از منابع نخواهد داشت. همان چیزی که در حال حاضر

گریبان مناطق آزاد تأسیس شده در کشور را گرفته است و این مناطق آزاد صنعتی که با هدف پردازش

برای صادرات صنعتی تأسیس شدند کاری جز پردازش واردات به داخل کشور و پذیرایی از توریست‌های داخلی را ندارند. با نگاهی گذرا بر شاخص‌های ذکر

وضعیت ضعیف  
اقتصادی قشم  
سبب شده است که  
سرمایه گذاران خارجی  
تمایلی به  
سرمایه گذاری  
در این منطقه  
نداشته باشند



منطقه به داخل کشور صورت گرفته است. در سال ۱۳۸۴ میزان ۳۰/۵ میلیون دلار کالای تولیدی در قشم به خارج از کشور صادر شده که معادل ۱۴ درصد از کل تولیدات این منطقه است و نشان دهنده ی وارداتی به میزان ۸۶ درصد از تولیدات منطقه ی آزاد قشم به سرزمین اصلی است.

این در حالی است که منطقه ی آزاد تجاری جبل علی در دبی که فاصله ی چندانی با قشم ندارد، بر اساس آمارهای منتشر شده از سوی اتاق بازرگانی و صنایع دبی، تنها در سه ماهه ی اول سال ۲۰۰۵ به اندازه ی ۲ میلیارد و ۸۰۳ میلیون دلار صادرات و واردات مجدد داشته است که از این میزان ۲۶ درصد وارد ایران شده است. در مورد صادرات مجدد جبل علی نکته ی حائز اهمیت آنجاست که بسیاری از کالاهای ایرانی مثل میوه و سبزی، گل و گیاهان زینتی خشکبار و فرش دستبافت و مشهورترین آن، زعفران است که پس از وارد کردن از ایران، به نام این بندر به بازارهای جهانی عرضه می شود و هر ساله درآمد سرشاری از این راه به جبل علی می رسد.

در کشورهای تایوان و کره تقریباً مجموع صادرات صنعتی یا در مناطق پردازش صادرات و حوزه های حراست شده گمرکی تولید می شود و یا به هر حال از تسهیلات مربوط به معافیت و استرداد حقوق گمرکی برخوردارند. بخش اعظم صادرات صنعتی کشور چین در مناطق ویژه ی اقتصادی تولید می شود. در مالزی در اواخر دهه ی ۱۹۷۰ حدود ۷۵ درصد و اکنون حدود ۵۵ درصد صادرات صنعتی در مناطق پردازش صادرات این کشور تولید می شود و مابقی صادرات صنعتی از تسهیلات صادراتی استفاده می کند. سهم مناطق پردازش صادرات در مکزیک در زمینه ی صادرات صنعتی حدود ۵۰ درصد است. در جمهوری دومینیکن ۸۰ درصد مجموع صادرات کالایی و ۱۰۰ درصد صادرات صنعتی در مناطق پردازش صادرات این کشور تولید می شود. با مقایسه ی این ارقام با آمار ارائه شده از مناطق آزاد ایران به این واقعیت پی خواهیم برد که تا چه اندازه مناطق آزاد ایران از اهداف و چشم اندازهای ابتدایی خود فاصله گرفته اند و این رخداد به چه اندازه باعث زیان به اقتصاد ملی شده است.

### بی رغبتی سرمایه گذاران خارجی

نکته ی دیگری که در این زمینه قابل ذکر است وجود تعداد بسیار اندک شرکت های صنعتی خارجی در منطقه ی آزاد قشم است. پس از گذشت یک دهه

شده درمی یابیم که ایران و قشم از بسیاری از این شاخص های رقابت پذیری اعم از بازارهای پیشرفته ی مالی، ریسک پایین، مدیریت قوی و... به حد کفایت برخوردار نیست و در اقتصاد جهانی یارای رقابت با دیگر مناطق پیشرفته ی همسایه و دنیا را ندارد.

در ادامه به بررسی برخی از مشکلات نمودار شده در منطقه ی آزاد قشم در بخش های مختلف می پردازیم. مشکلاتی که از ابتدا نیز قابل تصور بود، ولی در حال حاضر با گذشت بیش از یک دهه از عمر اقتصادی قشم و با صرف هزینه های هنگفت دولتی و خصوصی در این منطقه و عدم کسب بازده مورد انتظار برای این هزینه ها، بیش از پیش به زیان ده بودن اقتصادی این منطقه صحنه می گذارند\*.

### قشم، سکوی صادرات یا دروازه ی واردات؟

رشد صادرات از طریق مناطق آزاد تجاری و صنعتی، یکی از اهداف اصلی تشکیل این گونه مناطق است. بررسی عملکرد صادرات در منطقه ی آزاد قشم نشان دهنده ی تغییر و چرخش اساسی در این شاخص و تبدیل آن به پردازش واردات (جایگزینی واردات ملی) است. بررسی این موضوع در دو مقطع زمانی ۱۳۷۸ و ۱۳۸۰ درستی این واقعیت را در منطقه ی آزاد قشم اثبات می کند:

در سال ۱۳۷۸ از میزان ۷/۵ میلیون دلار ارزش تولیدات به دست آمده در منطقه ی آزاد تجاری - صنعتی قشم معادل ۹۴/۴ درصد به داخل کشور وارد شده و تنها ۵/۶ درصد به خارج از منطقه (و کشورهای دیگر) صادر شده است. این مشکل در مورد صادرات کالا در قشم از آنجا نشأت می گیرد که کالاهای وارد شده به قشم بمنظور پردازش برای صادرات، عموماً کالاهایی هستند که در داخل کشور تقاضا و نیاز سرشاری برای آنها وجود دارد و این دلیلی است که این کالاها بجای پردازش برای صادرات، از راه قاچاق غیر رسمی یا رسمی (برگ سبز) وارد کشور می شوند و باعث تغییر اهداف منطقه، از صادرات به دیگر کشورها به سمت واردات به داخل می شود.

در سال ۱۳۸۰ از میزان ۲۲۶/۶ میلیون دلار ارزش تولیدات به دست آمده در منطقه ی آزاد تجاری - صنعتی قشم، معادل ۸۸/۶ درصد از ارزش کالاهای تولیدی در قشم به سرزمین اصلی وارد شده و ۱۱/۴ به خارج از منطقه - و کشورهای دیگر - صادر شده است. همچنین، طی سال های ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۳ نیز سالانه ۱۲۰ میلیون دلار واردات کالا از سوی این

\* آمارهای خام مورد استفاده در این قسمت توسط سازمان منطقه آزاد قشم در اختیار محقق قرار گرفته است.

۷۵ درصد کل سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در قشم به گروه مواد غذایی و دخانیات مرتبط بوده که با توجه به فعالیت‌های نه چندان تخصصی (مواد غذایی و دخانی) هزینه سرمایه‌گذاری گزاف (تا ۳۰ هزار دلار) را برای ایجاد هر شغل نشان می‌دهد



از عمر منطقه‌ی آزاد قشم تعداد واحدهای صنعتی خارجی به بهره‌برداری رسیده تنها ۱۴ واحد است که در مجموع توانسته‌اند ۵۱۸,۹ میلیارد ریال سرمایه‌ی خارجی را جذب کنند که از این مقدار ۳۱۰ میلیارد ریال مربوط به کارخانه‌ی سیمان قشم است که با مشارکت ۸۵ درصدی امارات و کویت به بهره‌برداری رسیده است. ۷۰ میلیارد ریال نیز مربوط به واحد تولید سیگار با مشارکت ۶۸ درصدی امارات است. ۶۰ میلیارد ریال نیز مربوط به مجتمع ذوب و احیای روی قشم با مشارکت ۴۹ درصدی چینی‌هاست. آمار ذکر شده نشانگر این است که بیش از ۸۵ درصد کل سرمایه‌ی جذب شده در طی این سال‌ها مربوط به سه واحد صنعتی است از این بین ۱۴ درصد صرف تولید سیگار می‌شود و ۶۰ درصد سرمایه‌گذاری‌ها نیز برای تولید سیمان است، که برای این محصول تقاضای سرشاری در داخل کشور وجود دارد. با توجه به آمار، مقدار سرمایه هر یک از بازده واحد صنعتی دیگر کمتر از ۱۵ میلیارد ریال است.

با نگاهی دوباره به همسایه‌ی نزدیک قشم (جبل‌علی) به ضعف قشم در این زمینه پی خواهیم برد. حضور دفاتر منطقه‌ای بسیاری از شرکت‌های بزرگ جهانی به جبل‌علی باعث شده تا نگاه به آنجا جدا از بحث صادرات مجدد نگاه محوری در مقام مرکز گسترش صنعت و تولید نیز باشد. به خصوص شرکت‌های مهم ژاپنی و کره‌ای تقریباً همگی دبی را به عنوان مرکز منطقه‌ای خویش انتخاب کرده‌اند. بد نیست بدانیم که دبی علاوه بر جبل‌علی دارای یک منطقه‌ی آزاد دیگر نیز هست. این منطقه‌ی آزاد راس‌الخیمه نام دارد، اگر چه دارای فعالیت‌های تجاری گسترده‌ای است، اما در مقایسه با جبل‌علی از اهمیت کمتری برخوردار است. اصولاً جبل‌علی از عوامل تاثیرگذار در نرخ رشد اقتصادی کشور امارات است، طی سال ۲۰۰۴ میلادی رشد اقتصادی کشور امارات ۴۷ درصد بود که بنابر گزارش‌های منتشر شده توسط دولت، تنها ۹۲ درصد آن وابسته به صنعت نفت بوده است. جبل‌علی به تنهایی بخش عمده‌ای از سرمایه‌گذاری خارجی کشور امارات را پوشش می‌دهد، تا جایی که شهر جدید صنعتی جبل‌علی تا کنون توانسته است به تنهایی ۱۵ میلیارد دلار سرمایه جذب کند و ساخت فرودگاه ویژه جبل‌علی نیز با ۵۱ میلیارد دلار سرمایه‌ی اولیه در دست ساخت است. این بندر بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه و جزو پنج بندر بزرگ آسیا است. جالب است بدانید که وسعت این بندر تنها ۱۰۰ کیلومتر مربع است.

یکی از دلایل  
عدم توفیق قشم،  
وجود بازارهای  
مالی ضعیف در کشور  
می باشد که  
سبب شده  
قدرت رقابت قشم  
با دیگر مناطق آزاد  
کاهش یابد

و اشتغالزایی بسیار کوچک هستند و تعداد اندکی نیروی کار را به خدمت گرفته‌اند. البته این مشکل گریبان دیگر مناطق آزاد کشور را نیز گرفته است، بطوری که در دوره ی ۸۴-۸۰ بیش از ۴۹ درصد از شرکت‌های ثبت شده در کیش ماهیت خدماتی داشته و تنها ۷ درصد از این شرکت‌ها، صنعتی بوده‌اند. در منطقه ی آزاد قشم جمعاً ۵۱ واحد صنعتی وجود دارد که در این واحدهای صنعتی ۱۴۰۱ نفر مشغول به کارند که این آمار با اهداف اولیه در زمان افتتاح این منطقه فاصله ی قابل توجهی دارد. از این میان ۹ واحد نیز موقتاً غیر فعالند و بعضی از واحدهای صنعتی نیز به صورت فصلی کار می‌کنند. جالب اینجاست که از میان ۵۱ واحد صنعتی موجود در قشم، ۲۶ واحد کمتر از ۱۰ نفر کارگر و تنها ۳ واحد صنعتی بیش از ۱۰۰ نفر کارگر دارند که البته یکی از این سه واحد، شرکت دخانیات قشم است که ۱۲۵ کارگر دارد و به تولید سیگار می‌پردازد که این تولید نیز پیامدهای جانبی بسیار بدی روی جامعه خواهد شد. لازم به ذکر است شرکت دخانیات قشم با بیش از ۹۹ درصد مشارکت خارجی شکل گرفته است و تمامی تولیدات آن به داخل کشور وارد می‌شود.

### هدف جذب سرمایه گذاری خارجی و کمک به توسعه ی صنعتی ایران

اقتصاددانان سرمایه را به جیوه تشبیه می‌کنند که لغزان است و با کوچک ترین تکانی جابه‌جا می‌شود، یا آن را پرنده‌ای می‌پندارند که با کوچکترین صدای پای می‌پرد و زودتر از آدمی از معرکه می‌گریزد. این «پرنده ی گریزپا» امروزه سهم مهمی در اقتصاد کشورهای جهان دارد، به اقصی نقاط دنیا مهاجرت می‌کند و گاه گفته می‌شود که سرمایه «وطن» نمی‌شناسد. همان گونه که بسیاری از سرمایه‌گذاران ایرانی، دست به سرمایه‌گذاری‌های کلان در مناطق آزاد حوزه ی خلیج فارس می‌زنند و میلیاردها دلار از سرمایه‌های داخلی به دلیل وجود زیربنای مناسب و ریسک پایین سرمایه‌گذاری به مناطق آزاد همسایه سرازیر می‌شود. مناطق آزاد برای جذب بیشتر سرمایه‌گذاری جهانی رقابت بسیار نزدیکی با یکدیگر دارند. در این بین قشم در این بازار رقابت جهانی تنها به ارائه ی تسهیلات اندکی برای سرمایه‌گذاران قناعت کرده است که به این تسهیلات اندک بایستی بوروکراسی شدید اداری در ایران را نیز اضافه کرد.

با در نظر گرفتن این واقعیات، از ابتدای تاسیس منطقه ی آزاد قشم تا نیمه ی اول سال ۱۳۸۵ مبلغ

جبل علی اولین منطقه ی آزاد تجاری دنیاست که توانسته است گواهی استاندارد کیفیت ایزو ۹۰۰۲ بگیرد. این منطقه ی آزاد ۲۳ ساله، بزرگ ترین بندر مصنوعی دنیا نیز بحساب می‌آید. یکی دیگر از مزایای جبل علی این است که تمامی بازارهای مهم غرب آسیا با کمتر از ۲۴ ساعت رانندگی از آنجا در دسترس هستند. با این حال تمامی مناطق آزاد خلیج فارس مجبور به رقابت با جبل علی هستند که البته با شرایط ذکر شده سرانجامی جز رکود و شکست اقتصادی در انتظار آنها نخواهد بود، همان طور که قشم در سال‌های اخیر، زیر سایه ی همسایه ی قدرتمند خود محو شده است.

### هدف ایجاد اشتغال

پیش‌بینی ایجاد اشتغال در برنامه ی اول توسعه ی منطقه ی آزاد قشم به میزان ۵۰۰ هزار شغل از طریق جذب ۱۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری بوده است. در حالی که تا پایان سال ۱۳۸۳ اشتغال ایجاد شده در این منطقه -مستقیم و غیر مستقیم- بالغ بر ۲۴۵۱۱ شغل بوده که معادل ۵۳ درصد از کل اشتغال ایجاد شده در مناطق آزاد کشور (یعنی از مجموع ۴۵۵۰۰ اشتغال ایجاد شده در مناطق آزاد) بوده است. این میزان اشتغال ایجاد شده، در وهله ی اول نشان‌دهنده ی پایین بودن درصد تحقق اهداف این بخش (یعنی تنها ۴/۸ درصد نسبت به پیش‌بینی و آن هم طی ۱۰ سال) و همچنین بالا بودن هزینه ی سرانه ی ایجاد هر شغل در منطقه ی آزاد قشم است. این سرانه معادل ۳۰ هزار دلار برای هر شغل بوده که نسبت به هزینه ی ۵ هزار دلاری در مناطق آزاد موفق، تا شش برابر است. البته تحقیقات نشان داده است که تاثیر ایجاد شغل در این مناطق در افزایش سرعت صنعتی شدن کشور، زمانی قابل توجه و بالا خواهد بود که کشور مورد نظر بسیار کوچک بوده و یا فرایند صنعتی شدن آن تازه شروع شده باشد.

همچنین بنگاه‌های ایجاد شده در سال‌های اخیر، بیشتر بنگاه‌های خدماتی‌اند، تا جایی که طی دوره ی ۸۴-۸۰ بیش از ۵۴ درصد شرکت‌ها و مؤسسات ثبت شده خدماتی بوده و تنها ۱۹ درصد از شرکت‌های صنعتی در لیست ثبت شرکت‌ها وجود دارد و این نشان‌دهنده ی حرکت نادرست منطقه ی آزاد تجاری-صنعتی قشم است که تعداد شرکت‌های خدماتی ثبت شده از مجموع شرکت‌های صنعتی و تجاری ثبت شده بیشتر است. در حالی که همین شرکت‌های اندک صنعتی ثبت شده از لحاظ تولیدی

## مناطق آزاد صنعتی که با هدف پردازش برای صادرات صنعتی تاسیس شدند، کاری جز پردازش واردات به داخل کشور و پذیرایی از توریست های داخلی را ندارند

۱۱۶۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی توسط قشم جذب شده، که معادل ۱۸ درصد از ارزش کل سرمایه‌گذاری انجام شده در قشم بوده است. آمار شرکت‌های ثبت شده در همین دوره نشان می‌دهد که از مجموع ۱۷۴۴ شرکت ثبت شده تا پایان شهریور ۱۳۸۵ تنها ۹ درصد (۱۵۸ شرکت) خارجی بوده‌اند. همچنین، در سال ۱۳۸۵ تعداد واحدهای صنعتی فعال ۵۶ واحد (از ۸۱ واحد صنعتی مستقر شهرک صنعتی تولا) می‌باشند. بررسی‌ها نشان می‌دهند که ۹۵/۴ درصد از شرکت‌های ثبت شده ماهیت غیر صنعتی داشته‌اند و این موضوع با تدوین برنامه‌ی صنعتی شدن قشم در برنامه‌ی کلان مناطق آزاد فاصله‌ی زیادی دارد. (سرمایه‌ای به عنوان سرمایه‌ی خارجی محسوب می‌شود که بوسیله‌ی شخص حقیقی و یا حقوقی غیر ایرانی، وارد قشم شده باشد) با نگاهی به ترکیب موضوعی فعالیت‌های سرمایه‌گذاری تا شهریور ۱۳۸۴، مشاهده می‌شود که ۷۵ درصد کل سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در قشم به گروه مواد غذایی و دخانیات مرتبط بوده که با توجه به فعالیت‌های نه چندان تخصصی (مواد غذایی و دخانی) هزینه سرمایه‌گذاری گزاف (تا ۳۰ هزار دلار) را برای ایجاد هر شغل نشان می‌دهد. سرمایه‌گذاری‌های اندک هم به دلیل مدیریت نادرست هدر می‌رود. به عنوان نمونه اسکله‌ی کاوه به عنوان بزرگ‌ترین اسکله‌ی خصوصی ایران که توسط یکی از شرکت‌های تابعه‌ی سازمان منطقه‌ی آزاد قشم احداث شده، اکنون تنها به صادرات حجم اندکی از سیمان قشم به عراق می‌پردازد و پروژه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌های در حال تردد در آب‌های خلیج فارس که توسط یک شرکت خصوصی با سرمایه‌گذاری در منطقه‌ی سلخ قشم صورت می‌گرفت، اکنون به دلیل ایراداتی که از طرف وزارت نفت نسبت به قرارداد این شرکت - که ماهیتی سنگاپوری داشت - وارد شد معطل مانده است. پیشرفت در توسعه‌ی انسانی و سرمایه‌گذاری در این بخش نیز یکی از شاخصه‌های مهم برای بالا بردن درجه‌ی رقابت پذیری مناطق آزاد است که در همین راستا در دوره‌ی ۱۳۸۴-۱۳۸۰ به میزان ۷۷/۶ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی انسانی وارد منطقه‌ی آزاد قشم شد که این رقم حتی در

مقایسه‌ی با مناطق آزاد داخلی اعم از کیش و چابهار نیز بسیار پایین‌تر است. روشن است که مقایسه‌ی این مقدار با مناطق آزاد همسایه حاکی از تفاوت بالای مقادری خواهد داد. (در همین دوره ۱۹۰ میلیارد ریال در کیش و ۸۷ میلیارد ریال در چابهار برای توسعه‌ی انسانی سرمایه‌گذاری شد)

### جذب توریست به عنوان یکی از شاخص‌های درآمدی قشم

در مورد مسأله‌ی پذیرایی از توریست نیز در طی این سال‌ها در قشم سرمایه‌گذاری‌های زیادی صورت گرفت، هر چند که پذیرایی از توریست در ابتدا هدف اصلی منطقه‌ی آزاد تجاری قشم نبود ولی در طی سال‌های فعالیت با رو به زوال رفتن سرمایه‌گذاری‌های صنعتی، تمایل به سرمایه‌گذاری در بخش‌های خدماتی و جذب مسافر زیاد شده است. در همین راستا مطالعه‌ی آمار نشان می‌دهد که تعداد کل هتل‌های موجود در منطقه‌ی آزاد قشم برابر با ۱۳ هتل با ۶۳۹ اتاق هتل و با ظرفیت ۱۲۵۶ تخت است و همچنین این جزیره دارای ۱۷ مهمان پذیر با ۱۵۶ اتاق و ظرفیت ۵۲۷ تخت نیز می‌باشد. با این امکانات موجود و پتانسیل‌های سرشار طبیعی برای جذب توریست، قشم در طی این سال‌ها در جذب گردشگر خارجی همانند سایر مناطق ایران موفق نبوده است تا جایی که با نگاهی به آمار مربوط به مسافران وارد شده درمی‌یابیم که بیش از ۰/۹۹ درصد درآمدهای حاصل از توریست مربوط به مسافران داخلی است و در سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۷۳ تعداد ۱۲۲۵۰۷۳۸ نفر مسافر داخلی از قشم دیدن کردند در حالی که در طی همین دوره تنها ۶۲۳۴۵۷ نفر گردشگر خارجی وارد قشم شده‌اند. نکته‌ی دیگر در این قسمت توجه به میزان کاهش تمایل مسافران به خرید برگ سبز در طی چهار سال اخیر می‌باشد، علی‌رغم اینکه از نظر تعداد، مسافران زیادتر شده‌اند ولی تعداد مسافرانی که تمایل دارند با تهیه‌ی برگ سبز قادر به خرید کالای تولیدی قشم و خروج آن باشند، کاهش یافته است. این می‌تواند به دلیل از دست دادن مزیت نسبی کالاهای تولیدی در قشم نسبت به سایر نقاط کشور باشد. در جدول زیر می‌توان آمار مربوطه را مشاهده کرد.

سال	۷۷	۷۸	۷۹	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵
تعداد مسافر*	۱	۰.۹۷	۱	۰.۷۳۳	۰.۹۲	۱.۴۰۲	۱.۲۱	۱.۴۱	۱.۵۱
برگ سبز	۷۵۳۵۷۸	۷۰۶۶۲۰	۶۳۵۷۶۳	۷۱۱۶۳۳	۶۰۳۳۹۵	۳۸۶۶۸۰	۴۱۱۰۵۵	۴۴۷۰۰۰	۴۲۴۶۵

\* آمار میلیون نفر



## بازار مالی ضعیف در سرزمین اصلی

بررسی دقیق‌تر در وضعیت سرمایه‌گذاری‌های موجود در مناطق آزاد کشورمان نشان می‌دهد که این سرمایه‌گذاری‌ها، اصولاً هیچ ارتباطی با بازار رسمی سرمایه در بخش کلان ندارد و نیز سهام شرکت‌های مورد تأسیس در مناطق آزاد اصولاً قابل پذیرش و عرضه در بازار بورس کشور نیست بالطبع این دسترسی در ارتباط با بازارهای خارج نیز وجود ندارد. هم‌اکنون بورس تهران تنها سهام شرکت‌هایی را برای عرضه به عموم مورد پذیرش قرار می‌دهد که اولاً این شرکت‌ها بصورت سهامی عام تأسیس شده باشند و ثانیاً حائز شرایطی که مقررات بورس تعیین کرده است باشند اما اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در هیچ یک از مناطق آزاد کشور، بخش خصوصی مبادرت به تأسیس شرکت‌هایی که سهام آنها قابل عرضه در بورس باشد نکرده است به همین ترتیب تامین سرمایه از طریق انتشار سهام جدید برای شرکت‌های مستقر در مناطق آزاد وجود ندارد. ضعف بازار مالی در ایران باعث شده است که مناطق آزاد کشور یکی از مهمترین منابع تأمین سرمایه‌ی خود را از دست بدهند. این در حالی است که در بازار رقابت جهانی وجود یک بازار مالی بسیار قدرتمند برای موفقیت و ادامه به کار مناطق آزاد لازم و ضروری است در نتیجه با این شرایط ذکر شده برای بازار مالی کشور، سرمایه‌گذاران تمایل کمتری برای سرمایه‌گذاری در این مناطق خواهند داشت که این خود به حرکت رو به افول یک منطقه‌ی اقتصادی سرعت می‌بخشد.

## ضعف مدیریت درون بنگاهی

منظور از مدیریت درون بنگاهی آن گروه از مدیریت‌هایی است که سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی توسط آنها اداره می‌گردد و یا مدیریت سرمایه‌گذاری‌هایی که توسط بخش عمومی فراهم گردیده و یا با ساختاری شبیه موسسات خصوصی و بر اساس روابط تجاری معمول و حاکم بر بازارها اداره می‌گردند. بررسی وضعیت مناطق آزاد و مطالعه‌ی شرایط و نحوه‌ی فعالیت‌های مربوط به مدیریت‌های درون بنگاهی در این مناطق نشان می‌دهد که این مدیریت‌ها بیش آنکه بعنوان مدیرانی خلاق به طرح ابتکارهای تازه و اجرای روش‌های نوین در تولید و تجارت بپردازند بیشتر از ساختاری انفعالی برخوردارند و همواره سعی بر این دارند که از شرایط موجود تبعیت کنند و با اجرای سیاست‌های روزمرگی کارشان را پیش ببرند در عین حال از آنجا که بخش

عمده‌ای از اعمال مدیریت در این بنگاه‌ها تابع شرایط، مقررات، نحوه‌ی سازمان‌دهی و نوع مدیریت کلان منطقه است. بالطبع در هر کجا که گشایشی توسط مدیریت کلان ایجاد می‌گردد حرکت توأم با احتیاط مدیریت‌های درون بنگاهی هم آغاز می‌شود و وقتی این حرکت‌ها سیر نزولی می‌یابد آنها نیز محدود می‌شوند و منتظر فرصت می‌نشینند. این وضعیت موجب گردیده است شرایط فعالیت‌های اقتصادی در مناطق آزاد بر حسب شرایط مدیریت پویا جریان نیابد و از این طریق امکان رقابت پذیری برای مناطق آزاد کشورمان فراهم نشود. در نتیجه چنین فضایی در مناطق آزاد، آنها تبدیل به نمونه‌هایی برای بررسی آزمون و خطای مدل‌های برنامه‌ریزی، مدیریت و سیاست‌های بی‌پشتوانه‌ی عملیاتی شدند و به این ترتیب تجربه‌ی تلخی را در تاریخ اقتصادی کشور ثبت کردند. مطالعه‌ی آماري و بررسی‌های کارشناسی در خصوص عملکرد مناطق آزاد ایران - و قشم به عنوان نمونه - این واقعیت تلخ را به خوبی اثبات خواهد کرد. شاید نتوان نتایج نامناسب بدست آمده از عملکرد ۱۶ ساله‌ی مناطق آزاد را متوجه مدیریت این مناطق و مسوولین قبلی و فعلی آنان دانست، اما واقعیت این است که خواسته‌ی مردم و نظام در رشد و توسعه‌ی این مناطق طی این مدت محقق نشده و به نوعی غرور ملی جریحه دار شده و انتظارات اولیه کماکان به قوت خود باقی است.

شکی در این نیست که دارا بودن یک منطقه‌ی آزاد قدرتمند برای هر کشوری می‌تواند موجب رشد اقتصادی ملی و منطقه‌ای کشور شود. قشم نیز با توجه به موقعیت استراتژیک خود می‌تواند با مدیریت درست یک منطقه‌ی موفق تجاری تبدیل شود. برای روشن شدن این واقعیت به ذکر تعدادی از موارد کسب درآمد خواهیم پرداخت:

اکنون بیش از ۸۰ درصد تجارت جهان (۵ هزار میلیارد تن کالا) فقط از طریق دریای آزاد مورد مبادله قرار می‌گیرد. ساحل جنوبی ایران در خلیج فارس ۱۳۷۵ کیلومتر است. این پهنه‌ی آبی به منزله‌ی مهم‌ترین مرکز ارتباطی قاره‌ی اروپا، آسیای جنوبی و آسیای جنوب شرقی به شمار می‌رود که باید مورد بهره‌برداری بهینه قرار گیرد. کریدور بین‌المللی شمال جنوب از کشورهای اروپای مرکزی آغاز و از طریق مسکو و سن پترزبورگ به خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند و نهایتاً به جنوب شرقی آسیا متصل می‌شود. حمل و نقل هر واحد کانتینر از این مسیر ۳۰ درصد ارزان‌تر از حمل

ساحل جنوبی ایران  
در خلیج فارس ۱۳۷۵  
کیلومتر است. این پهنه‌ی  
آبی به منزله‌ی مهم‌ترین  
مرکز ارتباطی قاره‌ی  
اروپا، آسیای جنوبی و  
آسیای جنوب شرقی به  
شمار می‌رود که باید مورد  
بهره‌برداری بهینه  
قرار گیرد

این افق زمانی باید بتواند زمینه‌های لازم برای ایجاد پایگاه‌های تجاری و ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی را در حد ۳۰۰۰ میلیارد دلار در سال فراهم آورد. افزون بر این، ایران از دیدگاه شکل‌گیری یک شبکه‌ی بزرگ تولید و تجارت مواد و کالاهای واسطه‌ای و قطعات و کارافزارهای صنعتی در حوزه‌های اطراف خود و دسترسی به بازار وسیع منطقه، بالقوه دارای استعداد و امتیاز توسعه‌ای فوق‌العاده است. طبعاً جایگیری و استقرار بخش بزرگی از این شبکه‌ی تأمین مواد و قطعات از طریق ایجاد و توسعه‌ی صنایع متوسط و خوشه‌های صنعتی و گروه‌های هم‌پیوند از این نوع صنایع در مناطق آزاد می‌توانند موجبات مشارکت این مناطق را در این فرآیند صنعتی فراهم آورند. در تکمیل این راهبرد، همزمان ایجاد تاسیسات تجاری و ترانزیت مناسب از طریق توسعه‌ی زیربناها و ایجاد اسکله‌ها، انبارها، سردخانه‌ها و نظایر آن در مناطق آزاد (و بویژه در جزیره‌ی قشم که از امتیازات ویژه‌ای از لحاظ تبدیل شدن به یک منطقه‌ی پردازش صادرات و در عین حال یک پایگاه بزرگ توزیع، تجارت و ترانزیت در حوزه‌ی خلیج فارس برخوردار است و در آینده می‌تواند برای اقتصاد ایران همان نقشی را که هنگ‌کنگ برای چین ایفا می‌کند، عهده‌دار شود) و همچنین ساخت‌وسازهای سکونت‌ی، رفاهی و گردشگری و توسعه‌ی سیستم‌های ارتباطی و مواصلاتی از الزامات و پیش‌نیازهای توسعه‌ی مناطق در دوره‌ی میان‌مدت ۵ تا ۷ سال آینده به شمار می‌آید که باید به شیوه‌های مناسب و از جمله در چارچوب استفاده از منابع عمومی کشور تأمین مالی شود. تعریف کارکردهای جدید برای مناطق آزاد در واقع راه کوتاهی برای برون‌رفت از بحران هویت آنها در شرایط موجود و سال‌های آینده خواهد بود و نقش

از طریق مسیر کنونی (دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه) و نیز مدت زمان آن ۵۰ درصد کمتر از مسیر کنونی است.

در حال حاضر هر ساعت ۵ کشتی از خلیج فارس عبور می‌کند. بنابراین فرصت مناسبی برای کسب درآمد از طریق سوخت‌رسانی، فروش آب و غذا و تعمیرات کشتی‌ها و سایر خدمات وجود دارد. بندر فجیره که ۴۰ مایل از خطوط بین‌المللی کشتیرانی فاصله دارد، از این طریق بیش از ۴ میلیارد دلار در سال درآمد دارد، در حالی که بندر سلخ در ۵ مایلی آبراهه‌ی بین‌المللی، موقعیت برتری برای ارائه‌ی این خدمات داراست و با احداث تاسیسات سوخت‌رسانی قادر خواهد بود سالانه معادل ۸ تا ۱۰ میلیون تن نفت کوره به کشتی‌های عبوری بفروشد و از طریق ارائه‌ی سایر خدمات، درآمدهای ارزی قابل ملاحظه‌ای جذب کند.

در فرآیند جهانی شدن اقتصاد، گسترش تجارت در ابعاد وسیع یکی از ویژگی‌های مهم دهه‌های آینده خواهد بود. نسبت تجارت جهانی به تولید ناخالص داخلی جهان که در سال ۱۹۵۰ معادل ۷ یا ۸ درصد بوده و در شرایط کنونی به ۲۲ تا ۲۳ درصد رسیده است، بنابر پیش‌بینی رئیس سابق سازمان تجارت جهانی در دو دهه آینده به حدود ۵۰ درصد افزایش خواهد یافت. این مطلب بدان معناست که (در صورت افزایش تولید جهان با نرخ متوسط سالانه ۳/۵ درصد - معادل رشد متوسط سالانه چهار دهه گذشته-) ارزش صادرات کلایی جهان در بیست سال بعد به حدود ۳۰ هزار میلیارد دلار افزایش می‌یابد. اگر با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی ایران و اهمیت آن به منزله‌ی گذرگاه اصلی کریدور شمال-جنوب چنین فرض شود که تنها ۱۰ درصد از این مبادلات تجاری از مسیر ایران بگذرد، بطور بالقوه ایران در



درست و با پیگیری وضعیت موجود زیان‌های زیادی به قشم وارد می‌آید. ولی قشم با توجه به موقعیت مهم خود در منطقه، می‌تواند تبدیل به یکی از مناطق آزاد موفق در منطقه‌ی خلیج فارس شود که این هدف جز با برنامه‌ریزی استراتژیک و همه‌جانبه میسر نخواهد بود. برنامه‌ریزی که بر پایه‌ی مطالعه انجام شده و تنها به تغییر مدیریت خلاصه نشود، می‌تواند به شکوفایی استعدادهای نهفته‌ی این جزیره کمک کند.

مهمی در متقاعدسازی مدیران سیاسی-اقتصادی کشور و جلب همکاری دستگاه‌های اجرایی ذیربط از دیدگاه تقسیم کار در اقتصاد ملی، توجه به نقش و اهمیت مناطق آزاد در توسعه‌ی اقتصادی-صنعتی کشور، پیوند با اقتصاد جهانی و نفوذ و ورود در شبکه‌های ارزش بین‌المللی خواهد داشت. با توجه به مطالب ذکر شده، می‌توان دریافت که جزیره‌ی قشم با شرایط موجود یارای رقابت با مناطق آزاد پیشرفته همجوار را ندارد و بدون برنامه‌ریزی

## منابع

- وفاداری، کاظم، (۱۳۷۹). "نقش مناطق آزاد در توسعه‌ی صادرات غیر نفتی"، پایان‌نامه‌ی چاپ نشده کارشناسی ارشد دانشگاه امام صادق. تهران.
- "منطقه‌ی آزاد و انگاره‌های رقابت پذیری"، ماهنامه‌ی مناطق آزاد، شماره ۸۳ و ۸۴.
- "منطقه‌ی آزاد تجاری-صنعتی"، (۱۳۷۶) موسسه‌ی مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- مرکز آمار ایران، سالنامه‌ی آماری، ۸۵ و ۷۰.
- Ibrahim organ (2006) "Do tax-free zones create employment? The case of Turkish free zones"
- Moscar dini A. O. Lowlerkand Loutfi. M(2005) "Modeling free trade zones and strategic trade policy"
- "Export processing zones". (2006) – ILO
- Spicial Economic zones Enginess for Growth. (2006)– confederational of Indian industry northern region
- Mauritius: country outlook. (2006)– Elu views-wire - new York
- www.WTO.com سازمان تجارت جهانی
- www.qeshm.com سایت منطقه آزاد قشم
- www.freezone.com سایت سازمان مناطق آزاد کشور
- www.cbi.ir سایت بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
- www.sci.org.ir درگاه ملی آمار

- پورابراهیم، شراره و یآوری، احمد، (۱۳۷۶). "برنامه‌ریزی توسعه‌ی آبی جزیره‌ی قشم در چارچوب آمایش سرزمین"، پایان‌نامه‌ی چاپ نشده کارشناسی ارشد جهاد دانشگاهی تهران.
- شاکری، عباس و سلیمی، فریدون، (۱۳۸۲). "عوامل موثر بر جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در منطقه‌ی آزاد چابهار و اولویت بندی آن با روش ریاضی "AHP، فصلنامه‌ی پژوهش‌های بازرگانی،
- رفعتی، محمد رضا، (۱۳۶۹). "مناطق آزاد تجاری صنعتی"، تهران، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- کامران، حسن، (۱۳۷۸). "علل توسعه نیافتگی مناطق آزاد"، پایان‌نامه چاپ نشده‌ی کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، پژوهشکده‌ی امیرکبیر.
- فاضل، حمید، (۱۳۷۱). "نقش مناطق آزاد در جذب سرمایه‌گذاری خارجی"، پایان‌نامه‌ی چاپ نشده‌ی کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، دانشکده‌ی مدیریت و علوم اداری. تهران.
- قره‌باغیان، مرتضی، (۱۳۷۲). فرهنگ اقتصاد و بازرگانی، موسسه‌ی فرهنگی رسا.
- محمدی‌الموتی، مسعود، (۱۳۷۴). "مطالعه‌ای در مورد مناطق آزاد و اثرات اقتصادی و بازرگانی آن"، موسسه‌ی مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- منتخب، هدایت، (۱۳۷۱). "نقش مناطق آزاد در اقتصاد ایران"، مجله‌ی مناطق آزاد، شماره ۱۶.