

نقش و تأثیر مناطق آزاد در اقتصاد ایران با تأکید بر منطقه آزاد چابهار به منظور ارائه مدلی فرا منطقه‌ای برای اقتصاد و سیاست خارجی ایران

حیدر لطفی^۱

دانشیار جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

علی ابراهیمی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران.

عباس نجفی

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران.

سجاد عالی فرجا

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران.

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۶/۴/۲۶

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۶/۱/۳۰

چکیده

مناطق آزاد فارغ از پیچیدگی‌های دست و پاگیر بوروکراتیک و نیز تعرفه‌ها و قوانین و مقررات سخت‌گیرانه تجاری و سیاسی نقش مهمی در نقل و انتقال کالا و تکنولوژی در دنیای اقتصاد بازی می‌کنند. سؤال اصلی مقاله این است که به طور کلی مناطق آزاد و به ویژه منطقه آزاد چابهار در اقتصاد ایران چه اهمیتی دارند و اینکه چگونه می‌توان با استفاده از این مناطق به مدلی فرا منطقه‌ای برای اقتصاد ایران نائل آمد؟ مناطق آزاد در ایران و به طور خاص منطقه آزاد چابهار با مدیریت هوشمند و آگاهانه و قانون‌گذاری کارآمد و پیشرفت‌گرا خواهند توانست هم زمینه مشارکت ایران را در اقتصاد جهانی از طریق صادرات تولیدات داخل را فراهم آورند و هم اینکه با تأمین نیازهای وارداتی کشور به ویژه در حوزه تکنولوژی ایران را به قدرتی اقتصادی در سطح اقتصاد جهانی تبدیل نمایند. منطقه آزاد چابهار با پوشش دادن دو کشور افغانستان و پاکستان و نیز منطقه قفقاز و آسیای میانه می‌تواند سکوی رشد اقتصادی منطقه شرق کشور باشد و توجه بازیگران اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی را به معطوف به ایران نماید. با توجه به این مقدمه در این مقاله تلاش خواهد شد با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و نیز مقالات علمی و پژوهشی به تحلیل و تبیین موضوع نقش و تأثیر مناطق آزاد در اقتصاد ایران با تأکید بر منطقه آزاد چابهار با تلاش برای ارائه مدلی فرا منطقه‌ای برای اقتصاد ایران پرداخته شود.

واژگان کلیدی: مناطق آزاد، ایران، منطقه آزاد چابهار، اقتصاد ایران

مقدمه

تاریخ تأسیس مناطق آزاد تجاری در جهان به سال‌های بعد از پایان جنگ جهانی دوم یعنی ۱۳۲۴ و استقلال و تلاش شمار زیادی از کشورهای جهان برای رونق اقتصادی خود به خصوص در دوران بعد از جنگ باز می‌گردد. در ایران بر خلاف این رویه تاریخ تأسیس نخستین منطقه آزاد در بندر عباس در جنوب ایران و سواحل خلیج فارس با هدف مرکزیت واردات و صادرات کالا توسط دولت به سال ۱۳۳۶ باز می‌گردد. در ادامه این روند مرکز بین‌المللی جزیره کیش در جنوب ایران در سال ۱۳۵۶ به طور رسمی ایجاد شد و پس از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ لایحه واردات کالا با استفاده از معافیت گمرکی به جزیره کیش در تاریخ ۱۸ اسفند ۱۳۵۸ به تصویب شورای انقلاب رسید و در نهایت در سال ۱۳۶۸ بر اساس تبصره ۱۹ قانون برنامه اول توسعه به دولت اجازه داده شد تا در سه نقطه مرزی کشور شامل کیش، قشم و چابهار اقدام به تأسیس منطقه آزاد تجاری کند. اکنون با گذشت ۳۸ سال از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران مناطق آزاد تجاری به ۷ مورد شامل کیش، قشم، چابهار، ارس، انزلی، اروند و ماکو و شماری مناطق ویژه اقتصادی در پهنه جغرافیایی سراسر ایران افزایش یافته است. اصولاً مناطق آزاد در ایران با اهداف کلان و راهبردی چون بهبود محیط کسب و کار حاکم بر مناطق از طریق ارتقای شفافیت، پیشگیری و مقابله با فساد و بهبود فرایندها، تلاش برای تقویت رقابت‌پذیری و واگذاری عادلانه و رقابتی فرصت‌ها به عموم و اجرای طرح‌های جامع توسعه مناطق و تدوین و اجرای برنامه‌های عملیاتی آن‌ها در شرق، غرب، شمال و جنوب ایران راه‌اندازی شده است (پیری سارمانلو، ۱۳۹۶: ۱۰۳).

جدول شماره ۱- اصطلاحات پرکاربرد مرتبط با مناطق آزاد

عنوان اختصاری	عنوان کامل	مترادف فارسی
BWZ	Bounded Warehouse Zone	منطقه انبار محصور
CECZs	Cross-border Economic Cooperative Zones	منطقه همکاری اقتصادی مرزی
CDZs	Comprehensive Development Zones	مناطق توسعه جامع
CFEZs	Cross-border Free Economic Zones	مناطق آزاد اقتصادی مرزی
EPZs	Export Processing Zones	مناطق پردازش صادرات
ETDZs	Economic and Technological Development Zones	مناطق توسعه فناوری و اقتصادی
ETZ	Entrepôt trade Zone or free Transit Zone	منطقه آزاد ترانزیتی
FCs	Free Cities	شهرهای آزاد
FEZs	Free Economic Zones	مناطق آزاد اقتصادی
FFZs	Free Financial Zones	مناطق مالی آزاد
FFTZ	Free Frontier Trade Zones	مناطق آزاد تجاری مرزی
FPS	Free Ports	بنادر آزاد
FTA	Free Trade Area	منطقه آزاد تجاری
FTZs	Free Trade Zones	مناطق آزاد تجاری
SEZs	Special Economic Zones	مناطق ویژه اقتصادی
FGZs	Free Gambling Zones	مناطق آزاد شرط‌بندی
NHIPs	New and High-tech Industrial Parks	پارک‌های فناوری صنعتی نوین
PCA	Preferential Customs Area	منطقه آزاد گمرکی
SAEAs	Special Administrative and Economic Zones	مناطق اقتصادی و اداری ویژه
SPs	Science-based Parks	پارک‌های علمی
SIPs	Science-based Industrial Parks	پارک‌های علمی صنعتی

منبع: (www.businessdictionary.com)

بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب بازرگانی جهانی است. منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار یکی از مناطق آزاد ایران است که به دلیل قرار گرفتن در دهانه‌ی اقیانوس هند و آب‌های آزاد به‌عنوان کریدور شمال جنوب مطرح بوده و می‌تواند بسیاری از کشورهای محصور در خشکی را به تجارت بین‌المللی به ویژه ترانزیت متصل نماید. چابهار در سال ۱۳۷۰ در راستای برنامه اول توسعه اقتصادی و اجتماعی و به پیشنهاد شورای عالی معماری و شهرسازی، منطقه‌ی آزاد اعلام شد (پرتوی، ۱۳۸۵: ۱۷). سرمایه‌گذاران مختلفی از کشورهای آلمان، هلند، فرانسه، کره، ژاپن، تایوان، چین، ایتالیا، مالزی، سنگاپور، روسیه، هند، پاکستان و چندین کشور عربی حاشیه خلیج فارس برای سرمایه‌گذاری به این منطقه آمده و بررسی‌های لازم را برای حضور خویش انجام داده‌اند (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۲۳).

سؤال اصلی مقاله این است که به طور کلی مناطق آزاد و به ویژه منطقه آزاد چابهار در اقتصاد ایران چه اهمیتی دارند و اینکه چگونه می‌توان با استفاده از این مناطق به مدلی فرا منطقه‌ای برای اقتصاد ایران نائل آمد؟ مناطق آزاد در ایران و به طور خاص منطقه آزاد چابهار با مدیریت هوشمند و آگاهانه و قانون‌گذاری کارآمد و پیشرفت‌گرا خواهند توانست هم زمینه مشارکت ایران را در اقتصاد جهانی از طریق صادرات تولیدات داخل را فراهم آورند و هم اینکه با تأمین نیازهای وارداتی کشور به ویژه در حوزه تکنولوژی ایران را به قدرتی اقتصادی در سطح اقتصاد جهانی تبدیل نمایند. منطقه آزاد چابهار با پوشش دادن دو کشور افغانستان و پاکستان و نیز منطقه قفقاز و آسیای میانه می‌تواند سکوی رشد اقتصادی منطقه شرق کشور باشد و توجه بازیگران اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی را به معطوف به ایران نماید. با توجه به این مقدمه در این مقاله تلاش خواهد شد با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و نیز مقالات علمی و پژوهشی به تحلیل و تبیین موضوع نقش و تأثیر مناطق آزاد در اقتصاد ایران با تأکید بر منطقه آزاد چابهار با تلاش برای ارائه مدلی فرا منطقه‌ای برای اقتصاد ایران پرداخته شود.

رویکرد نظری

اصطلاح یا مفهوم مبادله آزاد و منطقه آزاد، مفهومی قدیمی است؛ اما بحث درباره شکل نوین آن در چند دهه گذشته فراگیر شده است. امروزه آوردن تعریف واحدی از منطقه آزاد به آسانی ممکن نیست، زیرا که این مناطق از نظر شکل، ماهیت، عملکرد و اهداف در نقاط مختلف دنیا تفاوت‌های چشمگیری با هم دارند؛ اما شناخت معنای واقعی منطقه آزاد از دیدگاه‌های بین‌المللی و ملی به منظور ایجاد تفاهم مشترک برای مطالعات و فعالیت‌های مربوط به این مقوله ضروری است (عسگری و جعفری، ۱۳۹۵: ۴۳).

در قرن ۱۹ و نیمه اول قرن بیستم، منطقه آزاد مترادف با بندر آزاد بود. منطقه آزاد مکان محدودی را در بر می‌گرفت که ورود و خروج کالا در آن آزاد بود و چون این گونه مناطق در بنادر واقع شده بودند، معمولاً نام بندر آزاد به خود می‌گرفتند. بدین ترتیب تعبیر بندر آزاد به منطقه‌ای اطلاق می‌شد که تجارت آزاد در آن امکان‌پذیر بود. نخستین بنادر

شناخته شده آزاد جهان، در حقیقت، مناطق محصور با دیوارهای دفاعی بودند که در بنادر چالیس و پیرائوس یونان بنا شده بودند. قدیمی‌ترین بندر آزاد جهان که به طور مشخص برای افزایش حجم دادوستد پایه‌گذاری شد، بندر آزاد رومی‌ها واقع در جزیره دلاس در دریای اژه بود که باهدف افزایش حجم مبادلات تجاری بین مصر، یونان، سوریه، شمال آفریقا، آسیا و رم تأسیس شده بود و همه داد و ستدها بدون دریافت حقوق گمرکی انجام می‌شد. بعد از این به بنادر دیگری نظیر جنوا، ونیز، جبل الطارق می‌رسیم که وظایفی همانند بندر آزاد دلاس داشتند (صدیقی، ۱۳۸۴: ۱۰).

جدول شماره ۲- روند پیدایش نسل‌های مختلف مناطق آزاد

<ul style="list-style-type: none"> • Free port • Free city/state • Bound house zone • Customs bounded warehouse • Customs free zone • Transshipment zones • Free frontier zone 	<ul style="list-style-type: none"> • Customs zone • Duty free zone • Tax free trade zone • Tax free zone • Free trade zone • Foreign trade zone • Free border zone • Transit Zone 	مناطق آزاد اقتصادی با محوریت تجارت (نسل اول)
<ul style="list-style-type: none"> • Duty free exp. processing one • Export free zone • Export processing zone • Free export-processing zone • Free export zone • Free production zone • Industrial exp.-processing zone • Industrial free zone • Investment promotion zone 	<ul style="list-style-type: none"> • Free enterprise zone • Zone of joint entrepreneurs ship • Privileged export zone • Maquiladoras • Import processing zone • Agricultural export processing zone • Free agricultural zone • Economic & technological development zone • Joint enterprise zone 	مناطق آزاد اقتصادی با محوریت تولید (نسل دوم)
<ul style="list-style-type: none"> • Free professional zone • Free service zone • Free banking zone • Free insurance zone • Free red light zone • Free gambling zone • Free medical zone • Free tourist zone • Export free zone • Export processing zone 	<ul style="list-style-type: none"> • Free export-processing zone • Free export zone • Free production zone • Industrial exp.-processing zone • Industrial free zone 	مناطق آزاد اقتصادی با محوریت خدمات (نسل سوم)

منبع: (<https://freezone.lk>)

اولین منطقه آزاد تجاری که هدف تأسیس آن تا حدی با هدف‌های مناطق آزاد به مفهوم جدید آن تطابق دارد، در سال ۱۸۸۸ میلادی در بندر هامبورگ ایجاد شد. موفقیت چشمگیر بندر آزاد هامبورگ، ایجاد مناطق آزاد دیگر را به ویژه در اروپا باعث شد. کپنهاک در سال ۱۸۹۴، دانزیگ لهستان در سال ۱۸۹۹ و بندرهای مالمو، هانگو، فیدم و تریست در اروپا، سنگاپور، هنگ کنگ و ماکائو در آسیا در زمره بنادر آزادی بودند که به تدریج تا قبل از جنگ جهانی دوم ایجاد شدند. به طور کلی تفکر حاکم بر مناطق آزاد در قبل از جنگ جهانی در انبار داری، انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر، صدور مجدد کالا و در یک جمع‌بندی کلی در تجارت خلاصه می‌شد (رفیعیان و مسعودی، ۱۳۹۶: ۶۸).

از آن پس مناطق تجارت آزاد بسیار زیادی، در سراسر جهان به وجود آمدند. در ایالات متحده آمریکا، تا تصویب لایحه مناطق تجارت در سال ۱۹۳۴، منطقه تجارت آزاد وجود نداشت اما تا سال ۱۹۸۲ در این کشور ۶۸ منطقه آزاد تجاری فعال ایجاد گردیده بود، البته حجم مبادلات این بنادر و مناطق آزاد، یک درصد از کل حجم تجارت خارجی آمریکا را شامل می‌گردید. در ادبیات مناطق آزاد، بعد از جنگ جهانی دوم، منطقه آزاد شانون در ایرلند راکه در سال

۱۹۵۹ برپاشد به عنوان اولین منطقه آزاده مفهوم امروزی آن می‌شناسند؛ زیرا برای اولین بار جذب سرمایه خارجی، انتقال تکنولوژی و ایجاد اشتغال از هدف‌های عمده منطقه آزاد شانون محسوب می‌شد (علیپورناندل، ۱۳۸۹: ۸۴).

امروزه تأسیس مناطق تجارت آزاد، در سایر نقاط جهان اعم از: کشورهای صنعتی و در حال توسعه مورد توجه قرار گرفته است. طبق مطالعات انستیتوی آدام اسمیت انگلستان در حال حاضر حدود چهارصد بندر و منطقه آزاد تجاری وجود دارد که هریک در مقیاس‌های متفاوتی به فعالیت مشغول هستند. از مهم‌ترین این مناطق در کشورهای صنعتی می‌توان بندر هامبورگ در آلمان، لینز در اتریش، ماریسیدر فرانسه، روتردام در هلند، سانفرانسیسکو، میامی و نیویورک در آمریکا و نیز ناپل در ایتالیا و شانون در ایرلند نام برد. قبل از سال ۱۹۶۶ تنها منطقه آزاد تجاری در سطح قاره آسیا را می‌توان منطقه آزاد تجاری کاندالا در هندوستان نام برد (رکن الدین افتخاری و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۴۳).

طی سال‌های ۱۹۶۶-۷۰ دو منطقه آزاد تجاری در کائوهسیونگ تایوان و باتان در فیلیپین تأسیس گردید. در طی سال‌های ۱۹۷۱-۷۵ نیز پانزده منطقه آزاد در پنج کشور آسیایی ایجاد گردید که از این تعداد نه منطقه فقط در کشور مالزی و در کشورهای کره جنوبی و تایوان نیز هر یک دو منطقه و همچنین در هندوستان و اندونزی یک منطقه آزاد ایجاد گردیده بود. رشد سریع ایجاد مناطق آزاد تجاری باعث گردید که در اوایل دهه هشتاد میلادی نیز نوزده منطقه آزاد تجاری در کشورهای مالزی، بنگلادش، سریلانکا، فیلیپین و تایلند به وجود آید. البته در سال‌های اخیر به علت رقابت شدید مناطق آزاد تجاری، کشورهای مختلفی برای مقابله با این امر، و همچنین با سیر بازگشت صنایع کاربر به کشورهای صنعتی، اقدام به تأسیس پارک‌های علوم و فنون نموده و در واقع این مناطق پیوندی بین مناطق آزاد تجاری سنتی و مراکز تحقیق و توسعه ایجاد کرده‌اند (شادی طلب، ۱۳۷۰: ۱۴۱).

آمارها نشان می‌دهد که از سال ۱۹۷۰ تا سال ۱۹۹۴ در ایالات متحده آمریکا ۲۸۳ منطقه، در اروپا ۹۳ منطقه، در آفریقا ۴۳ منطقه، در خاورمیانه ۲۷ منطقه، در خاور دور ۸۳ منطقه و جمعاً ۵۲۶ منطقه آزاد در جهان تأسیس گردیده است. تا سال ۲۰۰۳ در ۱۱۶ کشور جهان بیش از ۳۰۰۰ منطقه آزاد تأسیس گردیده است (دهقانی، ۱۳۷۳: ۱۰).

مفاهیمی که طی زمان و به وسیله کشورهای مختلف برای مناطق آزاد به کار گرفته شده‌اند لزوماً یکسان نبوده و یک مقصود خاص را بیان نمی‌کنند. به همین دلیل اصطلاحات گوناگونی در کشورهای مختلف برای مفهوم منطقه آزاد بیان شده است. مرکز شرکت‌های فراملیتی سازمان ملل در این رابطه ۲۳ اصطلاح متفاوت را برای منطقه آزاد فهرست کرده است، ولی اصطلاحی که بیش از سایر اصطلاحات در مجامع و سازمان‌های بین‌المللی و نشریات معتبر علمی جهان به کار می‌رود واژه منطقه پردازش صادرات است فلسفه رواج این اصطلاح را باید ناشی از تغییر در استراتژی توسعه صنعتی در کشورهای در حال توسعه دانست (طالع، ۱۳۷۸: ۱۳۹).

اقتصاددانان کلاسیک مانند آدام اسمیت معتقد بودند که تجارت آزاد بین‌المللی نیز رفاه جهان را حداکثر می‌کند. اسمیت معتقد بود اگر هر کشور در تولید کالایی که در آن کارایی بیشتری دارد، تخصص یابد و مازاد کالای تولیدی خود را با کالایی که در تولید آن کارایی ندارد، مبادله کند، تولید کل هر دو کالا در جهان افزایش خواهد یافت. این اضافه تولید را کشورهای طرف تجارت بین یکدیگر تقسیم می‌کنند. این در واقع تعمیم منافع حاصل از تقسیم کار (و مبادله) در سطح مناسبات بین‌المللی است. چنانچه دولت دخالت نمی‌کرد یا اقتصاد آزاد بود و همچنین تجارت بین‌الملل نیز آزاد می‌بود، منافع حاصل از تجارت به حداکثر می‌رسید؛ لذا به نظر می‌رسد که وضع محدودیت‌ها در

برابر جریان آزاد کالاها و خدمات و عوامل تولید بین کشورها، با این هدف مغایر است؛ ولی در عمل همه کشورهای جهان محدودیت‌هایی را بر جریان تجارت بین‌الملل اعمال می‌کنند. این محدودیت‌ها همواره بر اساس رفاه ملی توجیه می‌شوند. در واقع این محدودیت‌ها برای حمایت از صنایع و کارگرانی که از واردات صدمه می‌بینند، وضع می‌شود (خرم، ۱۳۸۴: ۳۳).

از بحث کلاسیک‌ها این طور به نظر می‌رسد که تجارت آزاد از خودکفایی اقتصادی برای هر کشور و بنابراین برای جهان بهتر است. با این حال تجارت آزاد شرط لازم برای حداکثر کردن رفاه جهان است اما شرط کافی نیست، چرا که توزیع درآمد میان مردم و نیز کشورها مهم است و باید در نظر گرفته شود.

به طور کلی دو دیدگاه و نظریه درباره تجارت آزاد بین‌المللی وجود دارد: دیدگاه بین‌المللی و دیدگاه منطقه‌ای. دیدگاه بین‌المللی به کنفرانس‌های بین‌المللی تحت نظارت موافقت‌نامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) توجه دارد و از طریق انجام مذاکرات بین‌المللی از قبیل مذاکرات دور توکیو و دور اوروگوئه در صدد کاهش عوارض گمرکی و از بین بردن سایر موانع تجاری در جهت تحقق تجارت آزاد در جهان است (چانگ، ۱۳۸۲: ۴۳).

دیدگاه منطقه‌ای به توافق میان کشورها تأکید داشته و هدف آن نیز آزادی تجارت میان کشورهای منطقه با حفظ موانع گمرکی برای سایر کشورهای جهان است. این دیدگاه در چارچوب اجتماع کشورها تحت عنوان، ۱- اتحادیه تجارت ترجیحی. ۲- منطقه آزاد تجاری. ۳- اتحادیه گمرکی. ۴- بازار مشترک. ۵- اتحادیه اقتصادی تحقق پیدا می‌کند (همان، ۱۳۸۲: ۴۳).

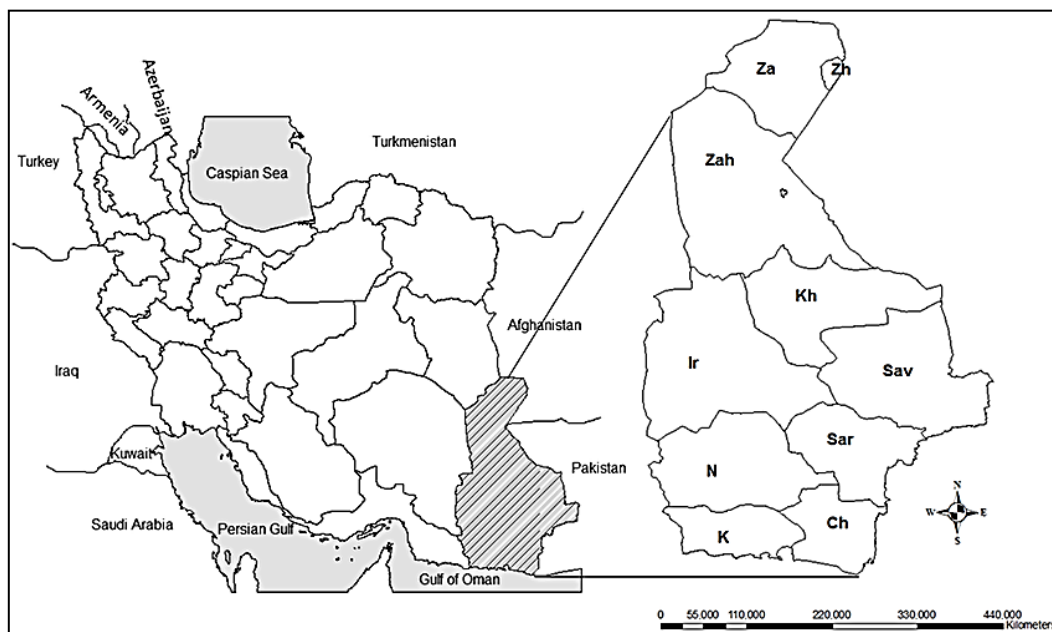
منطقه آزاد چابهار^۱

استان سیستان و بلوچستان با مساحتی حدود ۱۱/۴ درصد از مساحت کل کشور سومین استان از لحاظ مساحت می‌باشد. مساحت استان ۱۸۷۵۰۲ کیلومتر مربع بوده که ۱۵۱۹۷ کیلومتر مربع آن مربوط به سیستان و ۱۷۲۳۰۵ کیلومتر مربع آن دربخش بلوچستان واقع شده است. شهرستان چابهار شرقی‌ترین شهرستان جنوبی کشور در بخش بلوچستان قرار دارد. اولین بندر ایران، در دریای عمان از سمت شرق قرار دارد و دارای ۱۷۱۵۵ کیلومتر مربع مساحت است. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی و استثنایی خود بزرگ‌ترین خلیج ایران در حاشیه دریای عمان است. آب‌های ساحلی چابهار با برخورداری از عمق زیاد و موقعیت استراتژیکی مناسب، برای پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیما مناسب است. شهرستان چابهار در سرشماری سال ۱۳۷۵ دارای ۱۵۴۹۱۲ نفر جمعیت بود. در این سال بندر چابهار ۳۴۶۱۸ نفر جمعیت داشته است که ۹٪ جمعیت استان را شامل می‌شود (شاکری و سلیمی، ۱۳۸۵: ۹۵).

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومتر مربع در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیک شهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود است. از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی- غربی جهان خواهد بود. چابهار، در طرح

^۱. Chabahar Free Trade-Industrial Zone

توسعه محور شرق، محور ترانزیتی شرق نامیده می‌شود. این کریدور از دروازه ابریشم در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین‌های آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم‌ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاپور، حصارآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد (احمدی و احمدی، ۱۳۹۶: ۲۳۵).



نقشه شماره ۱- موقعیت استان سیستان و بلوچستان
منبع: (ResearchGate)

در برنامه چهارم توسعه کشور از بندر چابهار به عنوان قطب سوم اقتصادی نام برده شده است. با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای که این بندر را به شکل پر ارتباطی اروپا و آسیا و تنها دروازه اصلی تجارت معرفی می‌کند، ضرورت دسترسی ایران به بازارهای آسیای میانه و تصاحب بازار افغانستان، به عنوان قطب تجارت جنوب شرق کشور حائز اهمیت است.

شهر بندری چابهار با مساحتی قریب به ۱۷۱۵۰ کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر ۲۲۰ هزار نفر در استان سیستان و بلوچستان و جنوبی‌ترین نقطه شرق کشور، در مجاورت دریای عمان در نزدیکترین فاصله با آب‌های آزاد جهان یعنی اقیانوس هند قرار گرفته و تنها بندر اقیانوسی ایران است. موقعیت خلیج در این بندر و همچنین وجود آب‌های عمیق و بریدگی‌های طبیعی، فضایی مناسب را برای اسکله‌های با عمق زیاد و مختصات لنگرگاهی مطلوب جهت پهلوگیری کشتی‌های عظیم اقیانوس پیما فراهم ساخته به طوری که این بندر از قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت برخوردار می‌باشد. به بیان دیگر چابهار دروازه ترانزیت شرق ایران و یک منطقه استراتژیک برای توسعه صنعت ترانزیت محسوب می‌شود. این ویژگی ممتاز در دیگر مناطق ساحلی جنوب ایران و حتی کشورهای حاشیه خلیج فارس دیده نمی‌شود (محرابی و امیری، ۱۳۹۲: ۱۴۰).



نقشه شماره ۲- تقسیمات داخلی استان سیستان و بلوچستان

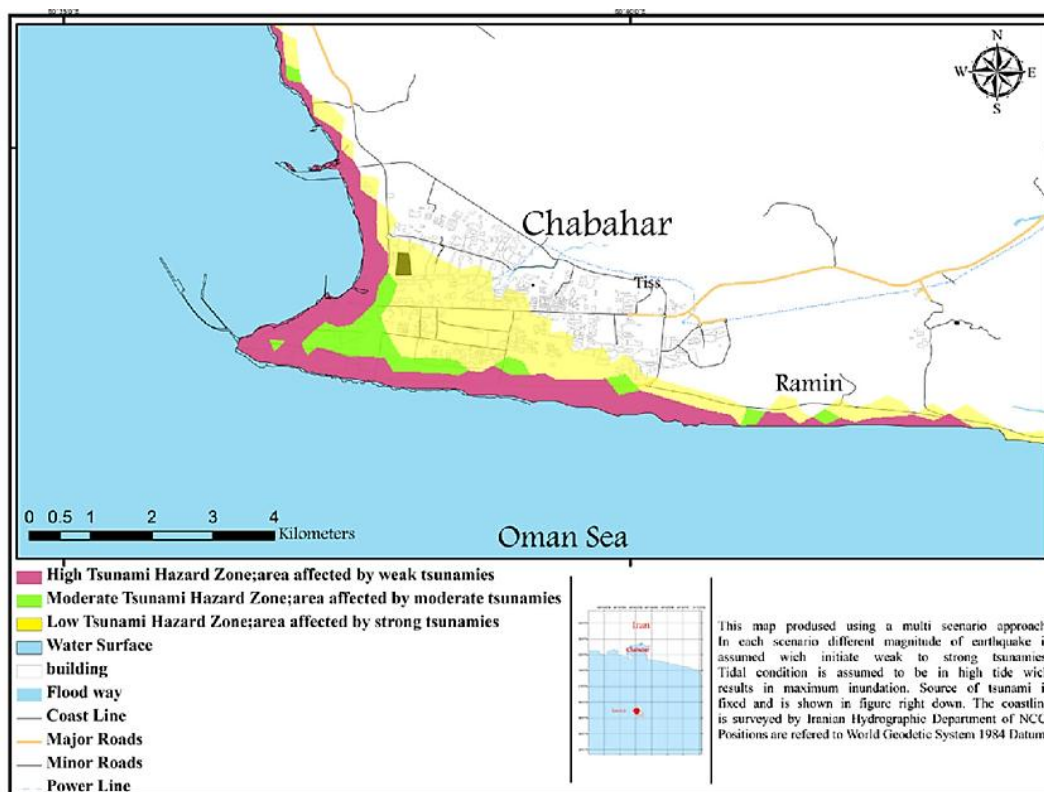
منبع: (<http://www.scielo.br>)

بر اساس اعلام نظر محققان سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان، میان خاور دور با سایر نقاط دنیا انجام می‌شود. از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار جنوبی‌ترین نقطه کریدور شرقی - غربی جهان می‌باشد. این کریدور از دروازه ابریشم در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم‌ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاییور، حصارآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد. بنا به نظر کارشناسان بندر چابهار، محل تلاقی دو کریدور ترانزیتی مهم جهان به نام‌های شمال - جنوب و شرق - غرب قرار گرفته است که این امر از مهمترین مزیت‌های محور شرق کشور می‌باشد (سمیعی، ۱۳۷۵: ۶۰).

منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار در سال ۱۳۷۰ بدون برخورداری از قانونی مشخص فعالیت خود را آغاز و طبق تصویب نامه شماره ۱۸۸۰۸/ت/۲۸۵۷۴ ه مورخه ۸۲/۴/۱۰ هیئت وزیران بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری نیز به این منطقه ملحق شدند. رسالت و مأموریت چابهار ترانزیت کالا، تجارت منطقه‌ای و مبدل شدن به بارانداز کالاها و مواد اولیه منطقه‌ای است. وسعت محدوده منطقه آزاد چابهار ۱۴ هزار هکتار است. درجه حرارت هوا بین ۸ و ۴۱ درجه سانتیگراد در نوسان است. فاصله زمینی منطقه آزاد چابهار تا تهران ۲۲۸۶، زاهدان ۷۳۱، مشهد ۱۵۴۰ و سرخس در مرکز ترکمنستان ۱۸۶۰ کیلومتر است (فیضی، ۱۳۷۹: ۱۰۵).

این منطقه با مساحت ۱۴۰ کیلومتر مربع مشرف بر دریای عمان و متصل به سرزمین اصلی است. این منطقه ایمن‌ترین، کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین محل ارتباط ترانزیت و حمل مجدد کالا از آب‌های بین‌المللی به آسیای میانه و قفقاز است. مهم‌ترین ویژگی چابهار که آن را از بقیه نقاط ایران، منطقه و حتی دنیا متمایز کرده است موقعیت جغرافیایی خاصی است که این بندر دارد. چابهار در کنار شاهراه انرژی و نزدیک‌ترین نقطه به مسیرهای بین‌المللی

است و صاحبان کالا برای رسیدن به بازارهای مهمی چون بازار بکر آسیای میانه و افغانستان، بازار بزرگ کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، بازارهای ترکیه و عراق و ایران و از آن سو بازار بزرگ هند و پاکستان باید از این مسیر عبور کنند. این یک فرصت استثنایی و منحصر به فرد است که چابهار را به یک شاهراه دریایی در سطح جهان تبدیل می‌کند. این موضوع محوریت خاصی برای چابهار در حوزه ترانزیت محور شرق به غرب و بالعکس و همچنین در محور ترانزیتی شمال به جنوب و بالعکس ایجاد کرده است (رضایی، ۱۳۸۶: ۱۵).



نقشه شماره ۳- بندر چابهار منبع: (ResearchGate)



نقشه شماره ۴- موقعیت ژئوپلیتیک چابهار

منبع: (<https://www.dawn.com/news/1339056>)

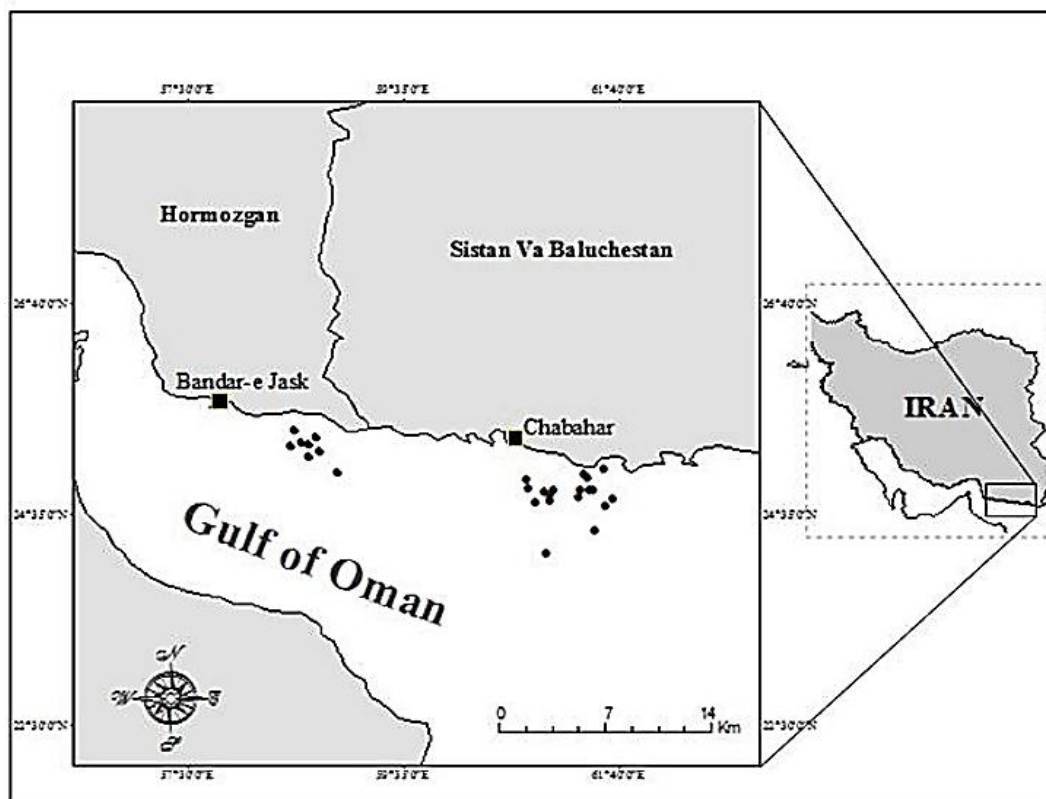
کشور ایران در مرکزیت جغرافیایی سه قاره پهناور آسیا، اروپا و آفریقا قرار گرفته که در حال حاضر نزدیک به ۵ میلیارد نفر از جمعیت جهان را در خود جای داده است و پیش بینی می‌شود تا ۲۰ سال آینده این جمعیت به ۷/۶ میلیارد نفر برسد و با توجه به فرایند جهانی شدن اقتصاد و فزونی نرخ رشد صادرات و واردات به نرخ رشد تولید ناخالص ملی از طرفی و قطب صنعتی کشورهای تازه صنعتی شده جنوب شرقی آسیا و اتکای آنان به سیاست‌های اقتصاد باز و بویژه ارتباط آنان با دنیای خارج دورنمای بسیار روشنی برای ترانزیت کالا میان کشورها ترسیم می‌کند و با توجه به برخورداری کشورمان از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آب‌های آزاد بین‌المللی و تعدد همسایگان کشور که ایران را جزو یکی از پرهمسایه‌ترین کشورهای جهان قرار می‌دهد و تعدادی از آن کشورها نیز جزو کشورهای محصور در خشکی بوده و برای ارتباط با سایر نقاط دنیا (اعم از کالا و مسافر) ناچار به عبور از کشور ثالث هستند، قابلیت‌های ترانزیتی کشورمان را برجسته ساخته و بر اهمیت طرح توسعه و فعال سازی محور ترانزیتی چابهار بیش از پیش می‌افزاید و استفاده از این قابلیت‌ها را به صورت یک الزام ملی در توسعه بلندمدت و پایدار ضروری می‌سازد (رحیمی فر، ۱۳۸۱: ۳۳).

با توجه به افزایش ارتباطات تجاری بین‌المللی و افزایش وزن کشتی‌ها عملاً کانال سوئز از قابلیت‌های کمتری برخوردار خواهد شد. از این رو شرایط برای استفاده از قابلیت چابهار به عنوان یک مگاپورت فراهم بوده و لازم است تمامی قابلیت‌های فنی در آن مهیا شده و با تجهیز بندر، ترمیم و توسعه، احداث خط آهن و جاده‌های شوسه و اتوبان‌های مناسب امکان دسترسی و ترانزیت کالاها از منطقه چابهار افزایش یابد.

موقعیت جغرافیایی این منطقه از نظر ارتباط با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی از یک طرف و همسایگی با کشورهای پاکستان و افغانستان و پنج کشور آسیای مرکزی از طریق ترکمنستان در محدوده‌های شرقی و شمالی آن و نیازهای ارتباطی این کشورها که به غیر از پاکستان همگی محصور در خشکی می‌باشند بر اهمیت تأکید بر استراتژی توسعه مبتنی بر ترانزیت کالا در محور شرق می‌افزاید و لزوم ارتقای قابلیت‌های ترانزیتی و توسعه این قابلیت‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی را به عنوان راه کار اساسی در جهت دستیابی به تعادل‌های ملی و منطقه‌ای خاطر نشان می‌سازد (شاددل، ۱۳۸۶: ۱۶).

اعلام کارشناسان بین‌المللی در خصوص موقعیت استراتژیک چابهار به عنوان بهترین امکان دسترسی ترانزیت شمال - جنوب، زمینه‌ساز سیاست‌گذاری کشور پاکستان برای بهره‌گیری از شرایط مکانی مشابه شده است. به طوری که این کشور مطالعات طرح جامع بندر ADC به عنوان جایگزین بنادر خلیج فارس به منظور دستیابی به تجارت حمل و نقل جمهوری‌های آسیای میانه را مورد ملاحظه قرار داده است و با مشارکت کشور چین به تازگی اقدام به ساخت خط آهن و راه‌های ارتباطی ۹۸۰ کیلومتری از بندر گوادر برای اتصال کشورهای منطقه کرده است. حمایت‌های دولت پاکستان از توسعه و تجهیز تأسیسات بندری، ایجاد و تکمیل راه‌های مواصلاتی، ساخت خط آهن در گوادر و سفرهای متعدد مقامات به این بندر، در راستای برنامه فوق‌الذکر صورت می‌گیرد چرا که بر اساس اظهارات مقام‌های رسمی، دولت پاکستان در نظر دارد بلافاصله پس از پایان فاز اول که تا اوایل آوریل ۲۰۰۵ تکمیل می‌شود، فاز دوم توسعه بندر مذکور را با اعتباری بالغ بر ۸۶۵ میلیون دلار آغاز نماید. مرحله اول این پروژه در حال حاضر توسط

بخش دولتی پاکستان و با همکاری کارشناسان چینی با اعتباری معادل ۲۹۸ میلیون دلار در حال ساخت است (همان، ۱۳۸۶: ۱۶).



نقشه شماره ۵- بندر چابهار
منبع: (ResearchGate)

نقش و تأثیر مناطق آزاد در اقتصاد ایران

اصولاً مناطق آزاد به عنوان سرزمینی است که دارای پتانسیل زیاد در جهت صدور کالا هستند و همچنین این منطقه به دلیل موقعیت استراتژیکی که با آن مواجه می‌باشد در امر تولید و توسعه منطقه‌ای برای جذب فناوری‌ها و تکنولوژی‌های نوین مبادرت ورزیده و این منطقه را به منطقه ویژه تجاری - صنعتی تبدیل کرده است. از اهداف تشکیل منطقه آزاد می‌توان به اهداف مختلفی اشاره کرد؛ از مهم‌ترین آن‌ها که در جهت پیشرفت اقتصادی کشور محسوب می‌شود، جذب سرمایه‌های بخش خصوصی خارجی می‌باشد که از شاخصه‌های اصلی اقتصاد یک کشور می‌باشند. از اهداف دیگر می‌توان به ایجاد فرصت‌های شغلی اشاره کرد، بنا به گزارش پایگاه خبری و اطلاع‌رسانی شهرستان قشم میزان اشتغال ایجادشده در منطقه آزاد قشم بالغ بر ۴۷ هزار نفر بوده که بیش از ۵۰۰۰ نفر آنان در شش شهرک صنعتی ایجاد شده توسط سازمان منطقه آزاد قشم فعالیت دارند. همان‌طور که اشاره کردیم در جهت گسترش صادرات و صنعتی شدن این مناطق جذب فناوری‌ها و تکنولوژی‌های نوین یک الزام برای پانهادن در اقتصاد پیشرفته می‌باشد، پس دستیابی به فناوری‌های پیشرفته آغازی است برای نیل به اهداف توسعه‌ی اقتصادی در این مناطق. در اینجا اگر با عینک واقع‌بینی به این مبحث نگاه کنیم، خواهیم دید که متأسفانه در برخی از مناطق آزاد کشور شاهد محرومیت و عدم توجه دولت هستیم و نکته مهم این است که مناطق آزاد کشور در دستیابی به

تکنولوژی پیشرفته نیز چندان توفیق نداشته‌اند و بیشتر صنایع فعال در مناطق آزاد را اغلب شرکت‌های مونتاژ محصولات الکترونیکی و واحدهای نساجی و پوشاک تشکیل می‌دهند. از جمله اهداف مهم دیگر چنین مناطقی افزایش درآمد ارزی در پرتو افزایش صادرات می‌باشد، تثبیت نرخ ارز در داخل کشور و تقویت ذخایر ارزی از طریق افزایش صادرات امکان‌پذیر می‌باشد، بنا به گزارش‌ها منطقه آزاد قشم در جذب ۹۹ درصد درآمد ارزی ناشی از صادرات کالا در مناطق آزاد ایران فعالیت عمده‌ای داشته است. از دیگر اهداف این مناطق کمک به کاهش نقدینگی سرگردان داخلی از طریق جذب حجم عظیمی از این مقدار نقدینگی ایجادشده در کشور که موجب افزایش سرسام‌آور میزان تورم می‌شود. همان‌طور که میدانیم سیاست‌هایی که تورم را کاهش می‌دهد، رکود را عمیق می‌کند و سیاست‌هایی که سبب رونق می‌شود، تورم را افزایش می‌دهد. به خاطر همین باید تدابیری را اندیشید که به سبب آن موجب بهبود تورم و رونق اقتصاد شد، در همین جهت، اکبر ترکان مشاور رئیس‌جمهور در نشست رؤسای اتاق‌های بازرگانی سراسر کشور از تأسیس بانکی با نام «آف شور» در مناطق آزاد خبر داد که به موجب آن منابع مالی بین‌المللی را به کمک مناطق آزاد به اقتصاد کشور تزریق کرده. از دیگر اهداف این مناطق می‌توان به محرومیت‌زدایی از مناطقی که قابلیت و ظرفیت توسعه یافتگی دارند، اشاره نمود (موسایی و عزیزانی فر، ۱۳۸۷: ۷۲).

میزان صادرات نسبت به واردات این مناطق در سال ۱۳۸۶ به میزان قریب به ۱۰ برابر کاهش یافته است. همان‌طور که اشاره کردیم از مهم‌ترین اهداف این مناطق اشتغال‌زایی و محرومیت‌زدایی آن‌ها می‌باشد اما اکنون در مناطق آزاد کشور شاهد این امر نیستیم، زیرا حلول روح نظام سرمایه‌داری در این مناطق موجب شده است تا میزان اشتغال‌زایی به حداقل خود رسیده و استفاده از صنایع سرمایه‌بر که به نسبت میزان اشتغال را کاهش داده و کاهش میزان دستمزدهای کارگران بومی آن مناطق مزید بر علت شده است که کارگران فنی غیربومی به این مناطق مهاجرت کرده و موجب ایجاد اختلاف درآمدی در این مناطق می‌شود، برای مثال اگر به منطقه آزاد قشم سری بزنیم، شاهد این خواهیم بود که این منطقه با شکست سیاست اشتغال‌زایی و محرومیت‌زدایی مواجه شده است و فاصله برج‌های تجاری که بیشتر بازارهای پوشاک و کالاهای الکترونیکی درجه ۲ یا پایین‌تر می‌باشند با کوخ‌نشین‌های مردم آن شهر آشکارا نشان‌دهنده‌ی این موضوع می‌باشد. شاید بتوان علت اصلی این‌گونه مشکلات و تحقق نیافتن اهداف به مواردی چون نبود نظارت‌های دولتی، فرارهای مالیاتی و نبود مقررات جامع در این مناطق می‌باشد. در کنار این عوامل وجود قاچاقچی کالاها که برای فرار از مالیات‌ها صورت می‌گیرد، موجب این شده است تا کالاهای قاچاق که اکثر آن‌ها را کالاهای درجه ۳ تشکیل می‌دهد و این مناطق برخلاف انتظارات اولیه که سکویی برای گسترش صادرات بوده است اکنون درجه ایست برای واردات آن‌هم از نوع غیرقانونی (موسایی و عزیزانی فر، ۱۳۸۷: ۷۲).

ماده ۱۱۲ برنامه پنجم که به مناطق آزاد اختصاص یافته، بر لزوم ساماندهی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و ایفا نقش مؤثر آن در تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام، اعمال مدیریت یکپارچه و ایجاد رشد اقتصادی مناسب در این منطقه تأکید کرده است.

بند «الف» این ماده مقرر کرده است: «مدیران سازمان‌های مناطق آزاد به نمایندگی از طرف دولت بالاترین مقام منطقه محسوب می‌شوند و کلیه وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های دستگاه‌های اجرایی دولتی مستقر در این مناطق به استثناء

نهادهای دفاعی و امنیتی به عهده آن‌هاست سازمان‌های مناطق آزاد منحصراً بر اساس قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی اداره می‌شوند». همچنین اختیارات فرماندار در مورد مصوبات شوراهای اسلامی شهر و روستا در مناطق آزاد به مدیر سازمان منطقه آزاد واگذار می‌شود. البته واگذاری وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های دستگاه‌های تحت نظر مقام معظم رهبری با موافقت ایشان صورت می‌پذیرد (حیدری، ۱۳۸۸: ۱۱).

بند «ب» ماده ۱۱۲ به کالاهای تولید و یا پردازش شده در این مناطق پرداخته و مقرر کرده است: «کالاهای تولید یا پردازش شده در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به هنگام ورود به سایر نقاط کشور به نسبت مجموع ارزش افزوده و ارزش مواد اولیه و قطعات داخلی به کار رفته در آن، تولید داخلی محسوب و از پرداخت حقوق ورودی معاف است.» مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای خارجی به کار گرفته در تولید، مشروط به پرداخت حقوق ورودی، در حکم مواد اولیه و کالای داخلی محسوب می‌شود (امینی، ۱۳۷۲: ۲۱۸).

بند «ج» به هزینه‌های بندری که از کشتی و شناورها دریافت می‌شود پرداخته است. بر این اساس اگر این بنادر توسط بخش‌های خصوصی، تعاونی و مناطق آزاد تجاری - صنعتی در محدوده منطقه آزاد ایجاد شده باشند تمام هزینه‌هایشان توسط سازمان‌های مناطق آزاد اخذ می‌شود و این مناطق مجاز خواهند بود نسبت به ثبت و ترخیص کشتی طبق قوانین جاری و بین‌المللی اقدام کنند. همچنین بند «د» این ماده قانونی مقرر کرده است: «مبادلات کالا بین مناطق آزاد و خارج از کشور و نیز سایر مناطق آزاد از کلیه عوارض، مالیات و حقوق ورودی معاف خواهند بود. بند «و» ماده ۱۱۲ درباره حوزه آبی مناطق آزاد تصریح کرده است «محدوده آبی مناطق آزاد تجاری - صنعتی با رعایت ملاحظات امنیتی و دفاعی که به تأیید ستاد کل می‌رسد به فاصله ۸۰۰ متر از قلمرو خاکی مناطق آزاد تعیین می‌شود» که البته از امتیازات قانون «چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران» مصوب سال ۱۳۷۲ و اصلاحات بعدی آن برخوردار است همچنین به منظور زدودن فقر از چهره مناطق آزاد تجاری، سازمان‌های مناطق آزاد موظف‌اند حداقل یک درصد از محل وصول عوارض ورود صدور کالاها و خدمات این مناطق را از طریق نهادهای حمایتی به محرومین و نیازمندان بومی این مناطق اختصاص دهند. در حال حاضر هفت منطقه آزاد تجاری و ۲۱ منطقه ویژه اقتصادی در کشور فعال هستند که سهم عمده‌ای در واردات و صادرات کشور ایفا می‌کنند (امینی، ۱۳۷۲: ۲۱۸).

عملکرد اقتصادی مناطق آزاد تجاری ایران در فاصله زمانی ۸۳-۱۳۷۲ به‌طور خلاصه به شرح زیر می‌باشد: توسعه صادرات و کسب درآمد ارزی: مناطق آزاد سه گانه کشور طی سال‌های مذکور ۱/۴۳۴ میلیارد دلار درآمد ارزی کسب کرده‌اند که ۱/۰۸۹ میلیون دلار آن از محل صدور کالا صورت پذیرفته است و جمعاً ۸۳٪ آن مربوط به منطقه آزاد قشم می‌باشد. صنایع مناطق آزاد باید با هدف تأمین مواد و قطعات مورد نیاز از تولیدات منطقه و داخل کشور و در حد امکان صدور فرآورده‌های خود به بازارهای جهانی طراحی می‌شدند که این وضعیت عکس شرایط فعلی است. بدین صورت صنایع مستقر در مناطق آزاد عمدتاً بازارهای داخلی را هدف قرار داده‌اند. علاوه بر آن در این مناطق نسبت صادرات به واردات رقمی بسیار کمتر از اقتصاد داخلی است. از این رو می‌توان چنین استنباط نمود که سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی انجام‌یافته در مناطق به‌صورت کارا و با هدف توسعه صادرات به بازارهای جهانی نبوده و بیشتر به داخل توجه شده است تا خارج. هزینه‌های جاری و عمرانی (تسریع در

امور زیربنایی): از آنجاکه وجود تسهیلات زیربنایی مناسب، پیش‌شرط لازم جهت جلب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و رونق گرفتن فعالیت‌ها در این مناطق می‌باشد، لذا مناطق آزاد بخشی از درآمدهای حاصله را صرف فراهم نمودن زیرساخت‌ها نموده‌اند. کل هزینه‌های جاری و عمرانی صرف شده در مناطق آزاد تجاری ایران در دوره مذکور مبلغ ۷۱۸۶/۸۵ میلیارد ریال می‌باشد که از این مبلغ ۴۵۹۱/۸۵ میلیارد ریال به هزینه‌های عمرانی و مبلغ ۲۳۹۵ میلیارد ریال به هزینه‌های جاری اختصاص دارد (همان، ۱۳۷۲: ۲۱۸).

حجم سرمایه‌گذاری داخلی صورت گرفته در امور زیربنایی، ساخت مراکز اقامتی و تجاری و مسکونی، خدمات شهری و صنعت طی سال‌های مورد بررسی ۸۹۷۸/۲۸ میلیارد ریال است. ترکیب سرمایه‌گذاری داخلی انجام شده در بخش‌های مختلف نشان می‌دهد که تقریباً نیمی از آن در بخش صنعت و بقیه در بخش‌های خدمات، تجارت و سیاحتی بوده است. میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد ایران در فاصله مذکور به مبلغ ۲۹۰۰/۸۳ میلیون دلار است. سازمان‌های مناطق آزاد نتوانسته‌اند در حد ظرفیت‌های موجود اقدام به جذب سرمایه‌گذاری خارجی نمایند که اغلب نشأت گرفته از عدم وجود زیربناها و امکانات اولیه جهت جذب سرمایه‌های خارجی بوده است. البته انتظار می‌رود افزایش و تکمیل زیرساخت‌های لازم و همچنین اقدامات انجام شده در جهت رفع خلاءهای قانونی در مناطق؛ از جمله تصویب قانون پولی و بانکی مناطق آزاد و قانون جلب و تشویق سرمایه‌گذاران خارجی، این روند در سال‌های آتی بهبود یابد. به رغم جهت‌گیری صحیح مناطق آزاد طی سال‌های اخیر بیشترین سهم درآمدی مناطق آزاد از طریق عوارض مربوط به ورود کالا بوده است، که این امر نشانگر وابستگی شدید بودجه این مناطق به واردات کالا به منطقه و واردات منطقه به داخل کشور است. در طی سال‌های مورد بررسی، درآمدهای عمومی سه منطقه آزاد ناشی از عوارض ورود کالا، فروش کارت مسافرتی، فروش زمین و سایر درآمدها، جمعاً به مبلغ ۸۰۶۳/۵ میلیارد ریال می‌باشد (ملک اخلاق و دیگران، ۱۳۹۴: ۵۷).

صنعت توریسم یکی از پربازده‌ترین فعالیت‌های اقتصادی در جهان است که بالاترین ارزش افزوده را ایجاد می‌کند. در مناطق آزاد ایران طی دوره مورد بررسی ۲۶/۳۴۴ میلیون نفر مسافر داخلی و خارجی از این مناطق بازدید نموده‌اند که از این تعداد حدود ۲۵/۴۵۵ میلیون نفر مسافر داخلی و ۸۸۸/۵ هزار نفر مسافر خارجی می‌باشد. با توجه به آمار مسافری داخلی و خارجی مناطق مشخص می‌رود که مسافری داخلی ۲۹ برابر مسافری خارجی بوده و این اختلاف عمدتاً به دلیل عدم وجود زیرساخت‌ها و امکانات مناسب خارجی در مناطق آزاد است. رشد متوسط مسافری داخلی در مناطق آزاد حاکی از آن است که مناطق آزاد در بعد فرهنگی، با جذب درصدی از مسافری عازم خارج توانسته است تا حدودی از عوارض ناشی از مسافرت‌های خارجی بکاهد (همان، ۱۳۹۴: ۵۷).

منطقه آزاد چابهار یکی از ۵ نقطه جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگا پورت^۱ را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، منطقه چابهار نقطه‌ای استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل الوصول در مقایسه با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. این منطقه به‌وسیله

^۱. Mega Port

شبهه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل است. چابهار جزیره نیست، بلکه به سرزمین اصلی متصل است و در مسیر تجارت کشورهای خاور دور به خاورمیانه و شاخ آفریقا قرار گرفته است. به همین دلیل، می‌تواند نقش مهم‌تری نسبت به دیگر مناطق آزاد در زمینه ترانزیت کالا داشته باشد (حیدری، ۱۳۸۸: ۱۱).

جدول شماره ۳- سهم سه منطقه آزاد (کیش، قشم و چابهار) در اهداف و عملکرد مناطق آزاد تجاری ایران طی سال‌های ۱۳۸۲-۱۳۹۳

منطقه آزاد چابهار	منطقه آزاد قشم		منطقه آزاد کیش		شرح
	سهم به درصد در ارزش	سهم به درصد در مناطق آزاد ایران	سهم به درصد در ارزش	سهم به درصد در مناطق آزاد ایران	
۳ درصد	۳۸/۴۷۹	۸۳ درصد	۱۱۹۶/۳	۱۴ درصد	توسعه صادرات و کسب درآمد ارزی (میلیون دلار)
۱۷/۳ درصد	۱۲۲۹	۲۹/۷ درصد	۲۱۲۲/۵	۵۳ درصد	هزینه‌های جاری و عمرانی (میلیارد ریال)
۱۰/۳ درصد	۹۱۲/۲۲	۴۶ درصد	۴۱۳۹/۹۷	۴۳/۷ درصد	سرمایه‌گذاری داخلی (میلیون ریال)
۲ درصد	۵۸/۲	۴۱ درصد	۱۱۹۵/۳۸	۵۷ درصد	سرمایه‌گذاری خارجی (میلیون دلار)
۱۶/۹ درصد	۱۳۶۲/۸	۲۹ درصد	۲۲۲۵/۲	۵۴/۲ درصد	درآمدهای عمومی (میلیارد ریال)
			درصد		
۲۰/۴ درصد	۷/۹۲۷	۳۸ درصد	۱۰/۰۷۹	۲۱/۶ درصد	تعداد مسافران داخلی و خارجی (میلیون نفر).

منبع: دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری ایران

یکی از مهم‌ترین اهداف مناطق آزاد تجاری-صنعتی، گسترش و جذب سرمایه‌گذاری‌ها - به ویژه سرمایه‌گذاری خارجی - است. در منطقه آزاد چابهار، بنگاه‌های سرمایه‌گذاری به علت کوچک بودن، توانایی استفاده از صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس تولید را در مقابل سرمایه‌گذاری‌های بزرگ ندارند. همچنین با بررسی‌های انجام گرفته، مقدار سرمایه‌گذاری خارجی در منطقه چابهار بسیار اندک است.

یکی دیگر از ضعف‌های عمده مناطق آزاد کشورمان، خلأهای قانونی است. به علاوه، علی‌رغم تحولات اقتصادی-سیاسی گسترده کشور در سال‌های اخیر، هیچ گونه بازنگری در قانون مناطق آزاد رخ نداده است. بدتر آن که قوانین موجود یا رعایت نمی‌شوند یا به صورت سلیقه‌ای گزینش می‌شوند.

از سوی دیگر، سیاست‌گذاری‌های دولت و به طور کلی، نگرش دولت و مدیران دولتی به مناطق آزاد کشورمان، یکدست و شفاف نیستند. به همین دلیل، کاربری تعریف شده برای مناطق آزاد، طی دوره‌های زمانی مختلف تغییر می‌کند. برای نمونه می‌توان به کیش اشاره کرد که کاربری آن از گردشگری به صنعتی و سپس تجاری تغییر کرده است. مشکل دیگر آن است که بخش خصوصی در تدوین قوانین و مقررات مشارکت داده نمی‌شود، در حالی که می‌توان از طریق تعامل جدی با بخش خصوصی، نظرات و تجربیات آن‌ها را در اداره مناطق آزاد، خصوصاً چابهار و حل مشکلات و موانع توسعه این مناطق به کار گرفت.

بندر چابهار از نظر موقعیت جغرافیایی، تنها بندری است که برای پیوستن به بنادر بزرگ دنیا توجیه اقتصادی دارد. این موضوع، ظرفیت بالقوه بندر چابهار را نشان می‌دهد؛ اما با توجه به همه مزیت‌ها، قرار است به واسطه پیگیری فراوان مسئولین منطقه و سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته، ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۱۰۰ هزار تُنی در آینده ایجاد شود. هر روز که به جلو می‌رویم، مقادیر هنگفتی از سود را از دست می‌دهیم، چرا که بنادر دیگر - حتی در سطح منطقه - به سرعت در حال پیشی گرفتن از کشور ما هستند. چابهار دارای دو بندر است که به سازمان کشتیرانی

تعلق دارند. این بنادر، به دلیل فاصله داشتن از یکدیگر و فقدان مالکیت خصوصی، مزیت چندانی برای منطقه آزاد چابهار ندارند، زیرا هزینه‌های اضافی، عملکرد بندر و متعاقباً عملکرد منطقه آزاد را تحت تأثیر قرار می‌دهند (همان، ۱۳۸۸: ۱۱).

در خصوص منطقه آزاد چابهار آنچه که همچنان به عنوان یک مزیت و نقطه قوت تلقی و تبلیغ می‌گردد ترانزیت می‌باشد به واقع منطقه آزاد چابهار از زمان تأسیس یکی از نقاط شناخته شده بین المللی در معادلات حمل و نقلی به شمار می‌رود. به طوری که مسیر ترانزیتی A ۷۲ در اسناد بانک توسعه آسیا و سازمان حمل و نقل جهانی به عنوان کوتاه‌ترین مسیر زمینی حمل و نقل در کریدور ارتباطی اقیانوس هند و کشورهای آسیای میانه، ثبت گردیده است. در شهریورماه ۱۳۷۹ و زمانی که موافقت‌نامه کریدور شمال- جنوب در سن پترزبورگ میان وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه به امضاء رسید چابهار به عنوان بندری استراتژیک در این کریدور معرفی گردید. بندر چابهار و اتصال آن به مرز ترکمنستان در منطقه مرزی باج‌گیران کوتاه‌ترین مسیر حمل و نقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای میانه محسوب می‌گردید.

اما این برتری استراتژیک به تنهایی برای هدایت مبادلات تجاری در قالب ترانزیت به این مسیر کافی به نظر نمی‌رسید. لزوم احداث، تکمیل، نوسازی و بهسازی زیر ساخت‌های لازم از جمله بندر و اسکله‌های آن، فرودگاه، ریل راه‌آهن و شبکه جاده‌های زمینی به شدت احساس می‌شد. دو حلقه اساسی اتصال اقیانوس هند به کشورهای آسیای میانه در دو نقطه استراتژیک یعنی چابهار و سرخس شکل گرفت ولی سایر حلقه‌های اتصال‌دهنده این دو منطقه از سال ۱۳۷۲ تاکنون تغییر چندانی نکرده است.

منطقه آزاد چابهار که می‌توانست به دریچه ترانزیت کشورهای آسیای میانه (به عنوان کوتاه‌ترین مسیر دسترسی به آب‌های آزاد) تبدیل گردد، در حیطه رقابت داخلی نیز فرصت توسعه را به پروژه‌هایی نظیر راه‌آهن بافق - بندرعباس - مشهد یا تأسیس بندر شهید رجایی واگذار نموده است.

بودجه هنگفتی که دولت در احداث و تکمیل بندر شهید رجایی هزینه نموده است راه را برای تبدیل شدن این بندر به عنوان دروازه مبادلات تجاری ایران با جهان هموار نموده است. اگرچه توسعه این بندر با یک ابهام بزرگ نیز روبرو می‌باشد. این ابهام که یک علامت سؤال بزرگ نیز هست این موضوع را یادآور می‌گردد که جمهوری اسلامی ایران در تمام مرزهای آبی خود در جنوب کشور توان پذیرش کشتی‌های حمل بار و کانتینر با ظرفیت بالای ۱۲۰۰۰۰ تن را ندارد (احمدی و احمدی، ۱۳۹۶: ۲۶۲).

خلاً بزرگی که به بهترین شکل توسط بنادر بزرگ مجهز مناطق آزاد کشور امارات پوشش داده شده است. طرح توسعه بندر شهید رجایی که از سال ۱۳۸۳ شکل جدی‌تری به خود گرفته است، عملاً این بندر را در حوزه برون‌مرزی مقابل بزرگ‌ترین بندر تجاری خلیج فارس یعنی دوبی قرار می‌دهد. اگرچه امکانات و توانمندی‌های بندر دوبی و امتیازاتی که در قالب مناطق آزاد امارات به تجار و سرمایه‌گذاران اعطاء می‌شود، به عنوان نقاط مثبت غیرقابل‌انکار زمینه برتری بندر دوبی را فراهم آورده است.

سیاست‌های توسعه‌ای بندر شهید رجایی به گونه‌ای است که این بندر در آینده نزدیک توان پذیرش کشتی‌های با ظرفیت ۱۴۵۰۰۰ تن را خواهد داشت. اتصال به شبکه ریلی و دسترسی سریع به شبکه جاده‌ای کشور و وجود

فرودگاه بین‌المللی بندرعباس همه و همه مزیت‌هایی است که نقش این بندر به عنوان مهم‌ترین مرکز جذب مبادلات ترانزیتی کشورهای حوزه خلیج فارس، شبه قاره هند و آسیای جنوب شرقی به مقصد کشورهای آسیای میانه و اروپا را پررنگ‌تر از قبل خواهد نمود.

متأسفانه ناکارآمدی مسیرهای ترانزیتی در ایران، عملاً کارشناسان حمل و نقل بین‌المللی را بر آن داشته است تا به دنبال مسیرهای جدید ترانزیت کالا با محوریت حذف جمهوری اسلامی ایران باشند. زمزمه‌هایی که اکنون مطرح است معرفی مسیر جدید ترانزیت کالا از کشور کویت عراق ترکیه به مقصد اروپا می‌باشد. رشد و توسعه بندر گوادر پاکستان نیز قطعاً در آینده مهم‌ترین جایگزین کریدور شرق و محل تغذیه کشورهای آسیای میانه از مسیر پاکستان-افغانستان خواهد بود. مسیری که به لطف ناآرامی‌های سیاسی پاکستان و تشنج در افغانستان تاکنون ناکارآمد بوده است.

در این میان بندر چابهار به تدریج مهم‌ترین مزایای خود را در بخش ترانزیت از دست خواهد داد. چابهار که زمانی به عنوان یکی از ده مگاپورت آینده جهانی نامیده می‌شد، اکنون باید افسوس فرصت‌های ازدست‌رفته را بخورد. عدم اهتمام دولت مردان در احیاء چابهار به عنوان بندری قدرتمند و متصل به شبکه‌های کارآمد حمل و نقل در منطقه با عنصر ضعیف قوانین سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد در هم آمیخت تا نوار ناکامی‌های این خطه کامل گردد.

عملکرد بسیار ضعیف منطقه آزاد چابهار در جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فرصت‌های بی‌شماری را در مسیر توسعه و رشد این منطقه به هدر داده است. ناکارآمدی منطقه آزاد چابهار خود مقوله‌ای پیچیده و نیازمند بحث و بررسی‌های فراوان می‌باشد که این مقال فرصت پرداختن به آن را فراهم نمی‌نماید. ابهامات قانون چگونگی سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد در فرآیند پذیرش سرمایه‌گذاران خارجی و پیچیدگی مفرط آن عملاً بسیاری از سرمایه‌گذاران را منصرف نموده است. وجود ماده ۲۱ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد ایران که یکی دیگر از شیرین‌کاری‌های فرآیند بومی‌سازی مفهوم بین‌المللی مناطق آزاد در ایران می‌باشد و صراحتاً به احتمال ملی‌سازی و مصادره سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در مناطق به نفع عامه مردم اشاره می‌نماید، نقطه عطف منحنی ناکارآمدی مبحث سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌رود (احمدی و احمدی، ۱۳۹۶: ۲۶۲).

معضلات قانونی و ناتوانی مدیران مناطق آزاد ایران که ناشی از فاصله بسیار زیاد تفکر مدیران ایرانی با تفکرات استراتژیک مدیران بین‌المللی است، زمینه از دست رفتن فرصت‌های بسیار طلایی در جذب سرمایه‌های خارجی را به ویژه در منطقه آزاد چابهار فراهم نموده است. موقعیت منحصر به فرد چابهار و منطقه آزاد قدرتمند آن می‌توانست این بندر را به عنوان نقطه مبدأ و ورود کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل جهانی مبدل کند، اما اتفاقی که اکنون شاهد آن هستیم حمل کالا به بنادر دومی و صادرات مجدد آن از طریق بندر شهید رجایی به مقصد کشورهای آسیای میانه و اروپا می‌باشد.

در سال‌های اخیر دولت اگرچه حرکت‌های مثبتی را در خصوص اعطاء امتیازات منحصر به فرد به چابهار از خود نشان داده است که در این بین می‌توان به مصوبات جلسه کمیته کارشناسی شورای عالی توسعه صادرات غیر نفتی مورخ ۱۳۸۵/۵/۲۴ اشاره نمود، ولی عملکرد بندر چابهار در خصوص صادرات و ترانزیت خود شاهد انزوا و حذف

تدریجی این بندر در مبادلات بین‌المللی و داخلی است. توجه به نمودار ذیل که سهم بندر چابهار در حوزه ترانزیت از خاک جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۴ را نمایش می‌دهد خالی از لطف نیست. همانطور که مشاهده می‌شود سهم بندر چابهار از ترانزیت کشور در سال ۱۳۸۴ صفر درصد می‌باشد. خوشبختانه آنچه پس از سال‌ها به عنوان یک انقلاب در توسعه چابهار و البته منطقه محروم استان سیستان و بلوچستان محسوب می‌گردد، آغاز عملیات توسعه اسکله شهید بهشتی چابهار می‌باشد. این طرح که با سرمایه‌گذاری ۴۵۰ میلیون دلاری خود بندر چابهار را در موقعیتی ممتاز قرار خواهد داد، توان عملیاتی بندر چابهار تا مرز ۶ میلیون تن در سال را افزایش داده و امکان پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت ۱۲۰۰۰۰ تن در این بندر قطعاً برخی فرصت‌های ازدست‌رفته بسیاری را بازخواهد گرداند (بصیری، ۱۳۷۳: ۱۴).

نکته‌ای که باید در پایان به آن اشاره نمود لزوم توجه دولت به مقوله توسعه همه‌جانبه بندر چابهار است. پرداختن صرف به توسعه اسکله شهید بهشتی بندر چابهار، بدون تأمین نیازهای شبکه حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و هوایی تهدیدی برای کاهش راندمان این حرکت خواهد بود. امید است تا همزمان با عزم دولت در احیاء و توسعه همه‌جانبه این خطه همیشه محروم، شاهد اصلاح قوانین سرمایه‌گذاری و رویکرد بین‌المللی مدیران منطقه آزاد چابهار در موضوع جذب سرمایه‌های خارجی نیز باشیم تا بندر و منطقه آزاد چابهار در آینده نزدیک به جایگاه واقعی خود که دریچه شاهراه حمل و نقل و ترانزیت جهانی است، دست یابد.

نتیجه‌گیری

اگرچه بندر هامبورگ آلمان به عنوان نخستین منطقه آزاد دنیا با مفاهیمی نزدیک به آنچه امروزه متداول است در سال ۱۸۸۸ مشمول امتیازهای خاصی شد، اما نخستین اقدام‌های اصولی و بنیادین با تصویب قوانین خاص مربوطه در سال ۱۹۳۴ در ایالات متحده انجام شد که به ایجاد بیش از ۶۰ منطقه آزاد تجاری تا سال ۱۹۸۲ در آن کشور منجر شد. اساساً مطالعات انجام شده در ایالات متحده مبنای شکل‌گیری و فعالیت مناطق آزاد را به صورت الگو برای سایر کشورها فراهم آورد به گونه‌ای که هم‌اکنون بالغ بر ۴۵۰ منطقه آزاد تجاری فعال در دنیا با ویژگی‌های خاص وجود دارد.

در زبان انگلیسی وابسته به آنچه در فرهنگ و گویش به صورت کاربردی اقتضا کند، ایجاد واژگان مورد نیاز انجام می‌پذیرد، به همین دلیل برای مناطق آزاد نیز بیش از ۲۰ واژه کاربردی متفاوت به وجود آمده است که دقت در آن‌ها می‌تواند دورنمای موردنظر واژگان منتخب را برای منطقه مورد نظر آشکار سازد واژگانی همچون: «منطقه آزاد مالیاتی» (Tax free zone)، «منطقه آزاد صنعتی» (Industrial free Zone)، «منطقه آزاد تجاری» (Free Trade Zone)، «منطقه تولید آزاد» (Free Production Zone) و امثال این‌ها...

در دیدگاه کلان عبارات فوق نشان‌دهنده ویژگی‌های کلیدی و بسیار مهمی هستند که متأسفانه کمتر مورد التفات ما قرار گرفته‌اند برخی از این ویژگی‌ها عبارت‌اند از:

۱- مناطق آزاد وابسته به جغرافیای سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و بر اساس شرایط زمانی، مکانی و زیرساخت‌ها و حتی آب و هوایی متفاوت بوده و هر کدام باید به صورت مجزا مورد توجه و برنامه‌ریزی قرار گیرند.

۲- هر منطقه آزاد وابسته به خصوصیات ماهوی و برنامه‌های از پیش تدوین شده، دارای دورنمای مشخص با یک فعالیت عمده و اصلی و تعدادی خرده فعالیت که همگی موازی و همسو با فعالیت اصلی تعریف می‌شوند، بوده و مورد ارزیابی قرار می‌گیرند.

۳- مهم‌ترین ویژگی مناطق آزاد پویا (Dynamic) بودن آن‌ها در راستای اهداف و چشم‌انداز اصلی و منطبق با تغییرات منطقه‌ای و جهانی است. در واقع مدیریت مناطق آزاد با برنامه‌ریزی هوشمند و با اطلاع مداوم از تغییرات جهانی و منطقه‌ای موجبات لازم برای تحقق توسعه منطبق بر اهداف و برنامه از پیش تعیین شده را فراهم می‌آورد. اعطای امتیازات خاص و ایجاد جاذبه و شرایط رقابتی از جمله ابزار مهم دولت برای تقویت پویایی در این مناطق است.

۴- از دیگر ویژگی‌های بسیار مهم مناطق آزاد آن است که این مناطق به صورت هدفمند مهاجرپذیر هستند و دولت شرایط و تسهیلات مناسب برای مهاجرت افراد غیربومی را به منطقه فراهم می‌آورد.

۵- با توجه به حجم بالای سرمایه‌گذاری‌های دولتی و غیردولتی، مناطق آزاد بسیار استراتژیک بوده و ایجاد امنیت و از آن مهم‌تر تضمین امنیت در این مناطق بسیار مهم است. در همین ارتباط نیروهای انتظامی، دستگاه‌های قضایی و بیمه مهم‌ترین ارکان مربوطه هستند.

در کشور ما و از سال ۱۳۶۸ جزایر کیش و قشم و بندر چابهار به عنوان نخستین مناطق آزاد تجاری و صنعتی و با هدف ایجاد تسهیلات اداری و گمرکی برای گسترش صادرات غیرنفتی انتخاب شدند. متأسفانه در گزارش‌های رسمی و از جمله گزارش بانک جهانی که در سایت رسمی این بانک آمده است، مناطق آزاد کشور ما در رده‌بندی‌ها، جزو مناطق ناموفق قلمداد شده‌اند. گزارش‌های متعدد داخلی نیز در مورد بررسی عملکرد مناطق آزاد تدوین شده که در جای خود بسیار ارزشمند و قابل کامل هستند.

موقعیت جغرافیایی و وسعت شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومترمربع در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریا عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیک شهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود می‌باشد. بندر چابهار مرکز شهرستان با وسعتی بالغ بر ۱۱ کیلومترمربع در ارتفاع ۷ متر از سطح دریا قرار گرفته است و در ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی قرار دارد. فاصله هوایی شهرستان چابهار تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی از طریق جاده ایرانشهر به کرمان ۱۹۶۱ کیلومتر است. فاصله بندر چابهار تا مرکز استان ۷۳۸ کیلومتر می‌باشد.

بندر چابهار با مساحت ۱۱ کیلومترمربع هم عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه جزیره فلوریدای آمریکا و با شرایط آب و هوایی مشابه بندر میامی است حداکثر دمای سالانه آن ۳۴ و حداقل دمای آن ۱۰٫۵ درجه سانتی‌گراد بوده و از این نظر یکی از خوش آب و هواترین بنادر جنوبی ایران به شمار می‌آید لازم به ذکر است که تابستان چابهار از تهران خنک‌تر و زمستان آن دارای آب و هوایی مطلوب بهاری است

بندر تاریخی چابهار با ۲۲۰ هزار نفر جمعیت از موقعیت ویژه استراتژیک و به‌عنوان دروازه کشور برای ورود به آب‌های بین‌المللی با مبدأ مسیرهای ترانزیتی غیرقابل رقابت، برخوردار است. این بندر در منتهی‌الیه جنوب شرقی کشور در کنار آب‌های نیلگون دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد.

بندر چابهار با مساحت ۱۱ کیلومتر مربع هم‌عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه جزیره فلوریدای آمریکا و با شرایط آب و هوایی مشابه بندر میامی است. حداکثر دمای سالانه آن ۳۴ و حداقل دمای آن ۱۰/۵ درجه سانتی‌گراد بوده و از این نظر یکی از خوش آب و هواترین بنادر جنوبی ایران به‌شمار می‌آید. لازم به ذکر است که تابستان چابهار از تهران خنک‌تر و زمستان آن دارای آب و هوایی مطلوب بهاری است. بیش‌تر مردم چابهار بلوچ و اهل سنت هستند، ولی با توجه به وجود منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار ظرفیت مهاجرپذیری منطقه جمعیت مهاجران شیعه در سال‌های اخیر افزایش یافته است و روابط اهل تسنن و تشیع بسیار دوستانه و حتی نسبت‌های فامیلی با هم دارند. اقتصاد منطقه مبتنی بر صیادی و کشاورزی است و در دهه اخیر با حضور منطقه آزاد چابهار، صنعت بازرگانی و توریستی و خدماتی رونق گرفته است.

چابهار دارای پیشینه‌ای دو هزار ساله است و بندر معروف تیس از زمان هخامنشیان سکوی مهمی در امر بازرگانی و دریایی به‌شمار می‌آمد و کالاهای تجاری از چین و هند و آسیای جنوب شرقی از طریق این بندر به بازارهای خاورمیانه فرستاده می‌شد.

- موقعیت جغرافیایی

منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار با ۱۴۰ کیلومتر مربع مساحت در جنوب شرقی جمهوری اسلامی ایران و در کنار خلیج چابهار و آب‌های نیلگون دریای عمان قرار دارد. این منطقه جزئی از شهرستان چابهار، واقع در استان سیستان و بلوچستان است که از طریق شهرستان ایرانشهر و پس از عبور از استان خراسان جنوبی به کشورهای آسیای میانه و افغانستان و از شرق به کشور پاکستان و از جنوب به دریای عمان و اقیانوس هند و آبراه بین‌المللی، قاره آفریقا و شرق آسیا و اروپا و دریای مدیترانه راه دارد.

- ویژگی‌های منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار

بر اساس مطالعات بین‌المللی، بندر چابهار مهم‌ترین کریدور شمال و جنوب در جهان محسوب و تنها بندر اقیانوسی ایران است که قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد. این بندر می‌تواند به یک مگاپورت منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل شده و سهم به‌سزایی را در تجارت و اقتصاد ایران داشته باشد. این امر مستلزم سرمایه‌گذاری کلان ملی است. بندر چابهار از میان سه شاهراه شمال و جنوب، بهترین مزیت ترانزیتی جهان را به خود اختصاص داده و حتی از کانال سوئز نیز مهم‌تر است.

الف- اهداف تأسیس منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار

-راه‌اندازی و احیای جاده قدیم ابریشم و توسعه ترانزیت محور شرق

-افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل‌ونقل بین‌المللی و بازرگانی داخلی و خارجی

-ارتقای عملکرد بندر چابهار تا حد یک مگاپورت و تلاش در جهت توسعه و تبدیل آن به یک HUB منطقه‌ای

-ارتقای نقش و عملکرد منطقه آزاد تجاری در توسعه ملی و منطقه‌ای

- تولید و صدور کالاهای صنعتی و حضور فعال در بازارهای جهانی
 - انتقال تکنولوژی و آموزش نیروی کار، فقرزدایی و رشد توسعه اقتصادی
 - ایجاد فرصت‌های اشتغال و کسب درآمد ارزی
 - اتصال چابهار به شبکه راه‌آهن سراسری
 - احداث پتروشیمی
 - جذب سرمایه‌های خارجی
 - ب- طرح جامع منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار
- حدود منطقه آزاد صنعتی چابهار بر اساس مصوبه هیئت وزیران تعیین شده و یکی از مناطق آزاد کشور است که در سال ۱۳۷۰ تأسیس شده است.
- سازمان منطقه آزاد چابهار با ایجاد بستر مناسب و ارزان برای فعالیت‌های زیربنایی، عمرانی، صنعتی، تجاری، ترانزیت، گردشگری، شیلات، بانکداری و امور مالی اعتباری و خدمات عمومی و رفاهی، امکان رشد و توسعه اقتصادی و اشتغال‌زایی را در منطقه فراهم کرده است. منطقه آزاد چابهار هم‌اکنون دارای اسکله اختصاصی، هفت مرکز بزرگ خرید، هتل پنج ستاره، ویلای مجلل، پیست اسکیت، پارک و امکانات خدماتی و رفاهی دیگر است و این امکانات به صورت ذیل پیکره‌بندی شده است.
- ب- تأسیسات زیربنایی منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار
 - اسکله شهید بهشتی
- این اسکله دارای ۱۸ مترمربع انبار سرپوشیده است و ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۰۰۰ ر ۱۰۰ تنی را دارد.
- اسکله شهید کلانتری
- این اسکله قابلیت پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت ۰۰۰ ر ۴۵ تن را دارد و دارای ۲۰۰ ر ۴ مترمربع انبار سرپوشیده است. در اواسط برنامه چهارم توسعه ظرفیت اسکله‌های چابهار به شش میلیون تن خواهد رسید. مساحت مجموعه امکانات بندری چابهار ۳۶۵ هکتار است.
- فرودگاه
- راه ارتباطی هوایی منطقه آزاد، فرودگاه کنارک است. این فرودگاه در ۲۰ کیلومتری این منطقه واقع شده است. در حال حاضر پروازهای مستمر از تهران، شهرستان‌های بزرگ کشور و امارات متحده عربی، پل هوایی مناسبی را ایجاد کرده است البته عملیات احداث فرودگاه بین‌المللی در پیکره هشت منطقه آزاد چابهار نیز آغاز شده است.
- راه‌های زمینی
- اتصال منطقه آزاد چابهار به سرزمین اصلی و وجود راه‌های زمینی، امکان ارتباط با سایر نقاط کشور و همچنین کشورهای هم‌جوار آسیای میانه را فراهم کرده است. وجود ترمینال باربری با پذیرش حدود ۱۰۰ دستگاه کامیون روزانه، امکان حمل انواع کالای تولیدی، وارداتی و ترانزیتی را از طریق راه‌های زمینی تسهیل می‌کند.
- منطقه آزاد، ناحیه‌ای از قلمرو کشور است که خارج از محدوده قانونی، اداری و فیزیکی تأسیسات گمرکی قرار دارد. ورود و خروج سرمایه و سود به آن و جابجایی نیروی کار متخصص در منطقه به سهولت صورت می‌گیرد، و کالاها

و مواد خارجی که منع قانونی نداشته باشد را می‌توان بدون هرگونه مانع گمرکی، ترانزیت و یا در انبارهای آن نگهداری و یا در کارخانه‌های مستقر در آن تغییر شکل داده و به کالاهای دیگر تبدیل نمود. این‌گونه تولیدات، بیشتر جهت‌گیری صادراتی دارد و در صورتی که به کشور میزبان وارد شوند، مشمول مقررات و قوانین گمرکی آن خواهد شد. با این حال ذخیره‌سازی قبلی مواد، قطعات و کالاهای جهت ورود به کشور میزبان، تحویل سریع سفارشات داخلی را امکان‌پذیر می‌سازد و همزمان به دلیل سرعت عمل، در هزینه‌های واردات و تولید صرفه‌جویی می‌شود. فعالیت در این مناطق از امتیازات ویژه‌ای، چون: معافیت‌های مالیاتی بر عملیات تولید، بازرگانی، دستمزدهای پرداختی، سود سهام و جز آن برخوردار است، و در جهت ایجاد انگیزه بیشتر، بر طبق قوانین موضوعه، مزایایی برای سرمایه‌گذاری‌های تولیدی خارجی، فراتر از آنچه در داخل کشور میزبان جاری است، در نظر گرفته می‌شود.

بنابراین از دیدگاه توسعه اقتصاد ملی، ایجاد یک منطقه آزاد می‌تواند همچون دریچه‌ای به جهان خارج، آزادی مبادلات تجاری را تأمین کرده و به جذب برخی تخصص‌های فنی و سرمایه‌ای که مورد نیاز جریان توسعه صنعتی کشور است، یاری رساند، و از نظر منطقه‌ای نیز عاملی جهت تحرک بخشیدن به اقتصاد نواحی مجاور خود شده و حرکت سرمایه، نیروی کار و مدیریت به مناطق عقب مانده و محروم را تسریع کند.

بدین ترتیب ایجاد مناطق آزاد را نه به صورت اقدامی مجزا و منفک از اقتصاد ملی، بلکه باید بخشی از تلاش گسترده‌تر جهت توسعه اقتصادی اجتماعی تلقی کرد. در نتیجه، ایجاد مناطق آزاد در بطن فعالیت‌های اقتصادی ملی، الزاماً فراگردی هدفمند به شمار می‌آید که وظیفه آن کمک به رشد اقتصادی، تقویت صنعتی شدن و فراهم‌سازی امکان مبادلات بازرگانی، به ویژه در زمینه‌های صادراتی است.

مناطق آزادی که در کشورهای در حال توسعه احداث شده‌اند، نتایج و عملکردهای متفاوتی داشته‌اند. اگرچه تجربه‌های موجود حاکی از موفقیت‌های زیادی در همه کشورها نیست، با این همه در شرایطی که توانایی برای اجرای سیاست‌های فراگیر آزادسازی، به ویژه برقراری معافیت‌های گمرکی گسترده در سطح کشوری، وجود ندارد و امکان ورود به بازارهای بین‌المللی نیز با موانع زیادی مواجه است، منطقه آزاد می‌تواند به عنوان مهم‌ترین ابزار توسعه صنعتی و افزایش صادرات از طریق جذب سرمایه‌های خارجی کاملاً مؤثر باشد.

مزیت منطقه آزاد در این است که اگر درست طراحی و اجرا شود می‌تواند فضای مناسب جهت گسترش سرمایه‌گذاری‌های صنعتی تجاری سود ده با همکاری خارجیان را به وجود آورده و از این طریق به پیشبرد تکنولوژی تولید صنعتی، بازاریابی در کشورهای دیگر، اصلاح سیاست‌ها و تقویت توان اداری فنی جهت توسعه صنعتی یاری رساند.

افزون بر این، منطقه آزاد می‌تواند همچون الگویی مناسب برای اقتصاد منطقه‌ای به دریافت مهارت‌های جدید و گسترش آن در بخش‌های مختلف پردازد. منطقه آزاد در صورت موفقیت می‌تواند بر روی اشتغال، تراز پرداخت‌ها و اصلاح مسیر توسعه اقتصاد ملی اثرات مثبتی داشته باشد.

منابع

احمدی، سید عباس و ابراهیم احمدی (۱۳۹۶)، بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی)، فصلنامه راهبرد، شماره ۸۳

امینی، الف. ه (۱۳۷۲)، مروری بر قانون «چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران» - (۱) مناطق آزاد در ایران؛ از اندیشه تا عمل، فصلنامه مجلس و راهبرد، شماره ۶

بصیری، حجتی (۱۳۷۳)، سراسر سواحل جنوبی ایران به سرمایه‌گذاری - برنامه و تخصص نیاز دارد، فصلنامه نامه اتاق بازرگانی، شماره ۳۱۷

پرتوی، ملوک (۱۳۸۵)، موانع و محدودیت‌های توسعه بندر چابهار به عنوان یک منطقه آزاد، فصلنامه مجله اقتصادی، شماره ۶۳ و ۶۴
پیری سارمانلو، عادل (۱۳۹۶)، توسعه مناطق آزاد تجاری در بستر نظام اقتصاد مقاومتی (مطالعه موردی: منطقه چابهار)، فصلنامه پژوهش ملل، دوره دوم - شماره ۱۷

چانگ، هاجون (۱۳۸۲)، اقتصادی: از حمایت گرایی تا طرفداری از تجارت آزاد، فصلنامه سیاحت غرب، شماره ۳
حیدری، محمد (۱۳۸۸)، مناطق آزاد تجاری-صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی ایران در اقتصاد ملی، فصلنامه نامه اتاق بازرگانی، شماره ۵۰۳
حیدری، محمد (۱۳۸۸)، مناطق آزاد تجاری-صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی ایران در اقتصاد ملی، فصلنامه نامه اتاق بازرگانی، شماره ۵۰۳
خرم، علی (۱۳۸۴)، تجارت و توسعه: مناطق آزاد: جغرافیای تحول؛ بررسی نقش جایگاه مناطق آزاد در سیاست‌های کلان دولت جدید، فصلنامه روند اقتصادی، شماره ۱۵

دهقانی، محمد رضا (۱۳۷۳)، کلیاتی درباره مناطق آزاد تجاری و صنعتی، فصلنامه تعاون، شماره ۳۱
رحیمی فر، مهری (۱۳۸۱)، بررسی عملکرد مناطق آزاد تجاری-صنعتی (قشم، کیش و چابهار) با تأکید بر سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، فصلنامه مجله اقتصادی، شماره ۱۲

رضایی، مهدی (۱۳۸۶)، اقتصاد و بازرگانی ایران: بررسی وضعیت مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران از منظر برخی از اهداف مورد انتظار از مناطق آزاد، فصلنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۲۳

رکن الدین افتخاری، عبدالرضا و هدیه وجدانی طهرانی و ابرهیم علی رازینی (۱۳۸۸)، ارزیابی و اولویت بندی مناطق آزاد تجاری ایران با استفاده از روش MADM، فصلنامه مدرس علوم انسانی، شماره ۶۲

سمیعی، سیاوش (۱۳۷۵)، ترانزیت از اهداف منطقه آزاد چابهار، فصلنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۱۱۳

شاددل، آمنه (۱۳۸۶)، ویژگی‌ها و عملکرد مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران، فصلنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۲۳

شادی طلب، ژاله (۱۳۷۰)، نقش مناطق آزاد تجاری-صنعتی در توسعه، فصلنامه مطالعات جامعه شناختی، شماره ۵

شاکری، عباس و فریدون سلیمی (۱۳۸۵)، عوامل مؤثر بر جذب سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار و اولویت بندی آن‌ها با استفاده از

تکنیک ریاضی ahp، فصلنامه پژوهشنامه اقتصادی (دانشگاه علامه طباطبایی)، شماره ۲۰

صدیقی، کورس (۱۳۸۴)، دیدگاه: پارادایم نوین مناطق آزاد: الگوی کارکردی و نقش‌پذیری جدید مناطق آزاد در ایران، فصلنامه بورس،

شماره ۴۷

طالع، هوشنگ (۱۳۷۷)، مناطق آزاد و شعار راه بینداز، جا بینداز، فصلنامه گزارش، شماره ۹۸ و ۹۷

عسکری، علی و تینا جعفری (۱۳۹۵)، ارزیابی آثار اعطای معافیت مالیاتی در مناطق آزاد تجاری ایران (مطالعه موردی منطقه آزاد قشم،

کیش و چابهار)، فصلنامه علوم اقتصادی، شماره ۳۷

عسگری کرمانی، حامد (۱۳۹۵)، بندر چابهار و منطقه، فصلنامه روابط خارجی، شماره ۲۹

علیپورناندل، محمد رضا (۱۳۸۹)، منطقه آزاد تجاری کشورهای مشترک المنافع همسود، فصلنامه رویدادها و تحلیل‌ها، شماره ۲۵۲

فیضی، کامران (۱۳۷۹)، تجزیه و تحلیل عملکرد مناطق آزاد تجاری-صنعتی در ایران، فصلنامه مطالعات مدیریت بهبود و تحول، شماره

۲۵ و ۲۶

محرابی، علیرضا و هاشم امیری (۱۳۹۲)، نقش عوامل سیاسی - امنیتی در توسعه نیافتگی منطقه آزاد چابهار، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره

ملک اخلاق، اسماعیل و محمد دوستار و مهران مهدی زاده و مجتبی مهری نژاد (۱۳۹۴)، بررسی تأثیر اتحاد استراتژیک مناطق آزاد تجاری - صنعتی بر توسعه صنعت گردشگری ایران، فصلنامه شماره ۴۱
موسایی، میثم و جمال عزیزبانی فر (۱۳۸۷)، توجیه اقتصادی ایجاد منطقه آزاد تجاری در کردستان، فصلنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۳۲.