

کیش بعنوان بندر آزاد تجاری!

امیرمیان

تاریخچه ایجاد مناطق وبنادر آزاد تجاری در ایران

تفکر ایجاد منطقه و بندر آزاد تجاری در ایران به سالهای اوایل دهه چهل و اوایل دهه پنجاه هجری شمسی می‌رسد. در آن زمان دولت ایران از کنفرانس بین‌المللی تجارت و توسعه وابسته به سازمان ملل متحد درخواست نمود که امکان ایجاد بندر آزاد در ایران را بررسی نماید.

این سازمان بررسی طرح را به یک شرکت مشاوره مدیریت و همچنین سازمان توسعه فرودگاه آزاد شانون محول نمود.

این سازمانها حاصل بررسی خود را در یک گزارش ۳۶ صفحه‌ای با ۵ ضمیمه در آذر سال ۱۳۵۰ هجری شمسی به کنفرانس بین‌المللی تجارت و توسعه ارائه نمودند. در این گزارش بندر عباس به عنوان یک بندر آزاد متناسب تشخیص داده شد، همچنین یک رشته پیشنهادها در این زمینه ارائه گردید، در پی این گزارش سازمان بنادر و کشتیرانی ایران بندر عباس را به عنوان یک بندر آزاد اعلام کرد که از این طریق از تمرکز بیش از اندازه کشتی‌ها در بندر خرمشهر و امام خمینی (شاهپور سابق) بکاهد، ولی

به دلائلی که هیچگاه اعلام نگردید این طرح اجرا نگشت و فقط اعطای تخفیف قابل ملاحظه در زمینه هزینه‌های بندری کالاهائی که از طریق بندر عباس وارد می‌شدند تصویب گردید، تا موجبات تشویق و جلب توجه صاحبان و واردکنندگان کالاهای به استفاده از تاسیسات بندری بندر عباس فراهم کند.^۵ این جریان با مصادف با انتخاب استراتژی توسعه صادرات و شتابگیری در جهت صنعتی شدن برخی از کشورهای در حال توسعه بویژه کشورهای جنوب شرقی آسیا مانند کره جنوبی، تایوان و سنگاپور در سطح آسیا بود، در راستای این جهت‌گیری اغلب این کشورها استفاده از مناطق وبنادر آزاد تجاری را شروع کرده در طی دهه‌های هفتاد و هشتاد میلادی توسعه دادند.

طرح ایجاد یک بندر آزاد مدتها مسکوت ماند تا اینکه در اواخر سال ۱۳۵۸ شورای انقلاب طی ماده واحده‌ای کلیه کالاهائی را که به جزیره کیش وارد می‌گشت از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف اعلام کرد، که بدین طریق علاوه بر فعال نمودن این جزیره امکان استفاده از تسهیلات کیش فراهم نمود. در نهایت این جزیره را بعنوان یک بندر آزاد آماده

می‌ساخت.

یکی از عوامل مهم موفقیت يك بندر آزاد تجاری، انتخاب صحیح مکان آن می‌باشد. با توجه به اینکه جزیره کیش از طرف مقامات جمهوری اسلامی ایران به عنوان يك بندر آزاد تجاری معرفی شد، لذا بر آن شدم بررسی کاملی در مورد جزیره کیش انجام داده و پاسخگوی این سؤال باشم که " با توجه به موقعیت فعلی کشور آیا جزیره کیش محل مناسبی برای تاسیس يك منطقه آزاد تجاری می‌باشد؟ "

بررسی طی سه مرحله انجام گرفته که عبارتست از:

۱- تحقیق کتابخانه‌ای

۲- مصاحبه با مسئولین کشوری که بنحوی از انحصار با این مسئله در ارتباط می‌باشند.

۳- بازدید از جزیره کیش

موقعیت کیش

در این تحقیق موقعیت جغرافیائی، تاریخی، اجتماعی، اقتصادی، تسهیلات زیر بنائی و وضعیت حاضر این جزیره پس از اعلام آن بعنوان بندر آزاد بررسی گردید.

کیش جزیره‌ای است در ۳۰۰ کیلومتری غرب بندر عباس واقع در خلیج فارس، مساحت این جزیره ۷۶/۹ کیلومتر مربع می‌باشد و جمعیت آن را افراد بومی و غیر بومی تشکیل می‌دهند. فعالیتهای اقتصادی در این جزیره عبارتست از ماهیگیری، صید مروارید و مرجان و تجارت و صنعت.

صیادی در این جزیره در حد ابتدائی و سنتی می‌باشد و با وجود امکانات خوب جغرافیائی تنها ۴-۳/۵ تن ماهی روزانه صید می‌گردد. فعالیتهای صنعتی نسبت به سایر فعالیتهای اقتصادی دیرتر شروع گردیده و در حال حاضر تنها يك کارخانه کنسرو سازی، يك کارگاه قنادی مشغول کار می‌باشند و طرح ایجاد يك واحد واحد تولید پودر و روغن ماهی در دست اجرا می‌باشد. عدم تجربه، ضعف مدیریت، اتکا به مواد اولیه خارج از جزیره، کمبود نیروی بومی مشکلات اساسی در توسعه صنایع در این جزیره است. در میان فعالیتهای اقتصادی کیش، تجارت از اهمیت خاصی

برخوردار می‌باشد. این جزیره از زمانهای گذشته

به عنوان یکی از مراکز تجاری خلیج فارس مطرح بوده است. در پی تصویب ماده واحده‌ای از طرف شورای انقلاب در سال ۱۳۵۸ مبنی بر معافیت گمرکی کالاهای وارده به این جزیره، فعالیت های تجاری بعد از چندین سال رکود، رونق گرفت. بخصوص طی سالهای ۶۴-۶۵ که امکان تردد هوایی و دریائی به این جزیره فراهم گردید. تسهیلات زیربنائی این جزیره عبارتست از:

- پنج منبع آب شیرین کن، هر کدام به ظرفیت

۲۰۰۰ مترمکعب

- ژنراتور های برق به ظرفیت ۶-۷ مگاوات

- اسکله كوچك (کشتی های ۶۰۰ الی ۱۰۰۰ تنی

امکان بارگیری دارند)

- سردخانه‌هایی با ظرفیت ۳۸۰۰ تن و انبارهایی

با ظرفیت ۲۰۰۰۰ مترمکعب

- هتل بین‌المللی شایان با ۱۶۰ اتاق و يك هتل

کوچک سه طبقه موسوم به سه شاخ با ۸۰ اتاق

- فرودگاه بین‌المللی کیش با باند بسیار مناسب

اعلام جزیره کیش بعنوان يك بندر آزاد

کیش در سالهای قبل از دهه پنجاه هجری شمسی همانند سایر جزایر ایرانی خلیج فارس بود و اهمیت خاصی از نظر دولت وقت ایران نسبت به سایر جزایر نداشت در اوایل دهه پنجاه شمسی، ایران مانع سایر کشورهای نفت خیز مواجه با روند افزایش قیمت نفت و بالمآل افزایش درآمدهای ارزی خود گردید. این امر علاوه بر تاثیری که بر تمامی بخش های مختلف اقتصاد کشور مانند تولید داخلی، تجارت خارجی، فعالیتهای بانکی و غیره گذارد، پروژه های عمرانی را نیز شدیداً متاثر نمود. از جمله این پروژه‌ها " تبدیل جزیره کیش به يك مرکز خوشگذرانی جهت استفاده بیگانگان، شیوخ خلیج فارس و متمولین داخلی " بود. دلایل اصلی انتخاب این جزیره نسبت به سایر نقاط در خلیج فارس را می‌توان چنین بیان داشت.

۱- مساحت مناسب جزیره

۲- جمعیت نسبتاً کم، نسبت به کل جزیره- واسکان اجباری آنان در هرنقطه از جزیره که در رژیم گذشته مناسب تشخیص داده می‌شد.

۳- فاصله مناسب از ساحل

۴- هوای زمستانی مناسب و پوشش گیاهی زیاد نسبت به جزایر دیگر که مهمترین عامل بحساب می‌آمد.

عوامل سابق الذکر بخصوص عامل چهارم باعث گردید که جزیره کیش را دولت وقت برای ساختن يك مجتمع تفریحی- جهانگردی در نظر گرفت، و سائسل مورد نیاز بطور کلی از خارج کشور وارد گردیده و تسهیلات مورد نیاز برای پروژه ساخته شده فراهم گردید. از جمله این تسهیلات می‌توان از فرودگاه بین‌المللی، هتل بزرگ کیش، کازینو، کاخهای متعدد پنج دستگاه آب شیرین‌کن، بازار فرانسوی‌ها و مجتمع مسکونی ششم دستگاهی و غیره رانام برد، بعد از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی و برقراری جمهوری اسلامی، دیگر ادامه فعالیت جزیره کیش به عنوان يك مرکز خوشگذرانی امکان پذیر نبود.

از اوایل سال ۱۳۵۸ افکار و طرحهای دولت وسایر مسئولین کشوری معطوف به این مطلب گردید که از امکانات موجود که حاصل سرمایه‌گذاری‌های بسیار کلانی است چگونه می‌بایست استفاده گردد. برنامه‌هایی مانند تبدیل این تسهیلات به دانشگاه، بیمارستان و غیره مطرح گردید که به سبب مشکلات بسیار زیادی که در این طرحها قرار داشت، عملاً از جنبه فکر فراتر نرفت.

همزمان با جریانهای سابق الذکر، شورای انقلاب طی مصوبه‌ای در سال ۱۳۵۸ تسهیلاتی جهت رونق فعالیت‌های بازرگانی برقرار نمود. طبق این مصوبه کا لاهایی که به جزیره کیش وارد می‌شد از حقوق گمرکی معاف بود، علاوه بر این دورنمایی از يك بندر آزاد در جزیره کیش نمودار می‌شد.

البته با توجه به عدم وجود تسهیلات حمل و نقل مناسب مانند سرویس منظم کشتیرانی، پیرواز از تهران و شهرهای بزرگ به این جزیره، مصوبه مذکور نتوانست تحول‌چندانی در امور اقتصادی جزیره

کیش بوجود بیاورد. ایجاد بندر آزاد در جزیره کیش در هیات دولت، نخست وزیری و سازمان عمران کیش همچنان مورد بحث و بررسی قرار گرفت تا اینکه در سال ۶۵ در مطبوعات کشور اعلام گردید که جزیره کیش يك بندر آزاد می‌باشد و تسهیلاتی برای ورود کالا به داخل کشور از طریق جزیره کیش برای مسافریین در نظر گرفته شد. در همان زمان، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، هما، پروازهای منظمی بین تهران- کیش و تهران- شیراز - کیش برقرار نمود که همراه با لنج‌ها و کشتی ایران هرگز امکان تردد به این جزیره را فراهم آورد.

باتوجه به تسهیلات گمرکی و امکان تردد به کیش چهره این جزیره تا حدی تغییر نمود. با آغاز فصل جدید تجارت در این جزیره و آمدن مسافران ضعف شدید امکانات رفاهی مشخص گردید. عدم وجود آب، برق و مکانی برای پذیرائی از جمله این مشکلات بود. این وضع باعث گردید افرادی که از بضاعت مالی برخوردار نبودند در کنار خیابانها با خانواده خود اطراق کرده منتظر آمدن لنج و کشتی برای برودن بار خود باشند، از طرفی ورود این مقدار کالاهای مصرفی به بازار کشور خود مشکلی دیگر برای اقتصاد کشور بوده.

اعلام خبر زود هنگام دارای نتایج منفی در بعد خارجی نیز بود. سفر و رایزنیهای اقتصادی برخی از کشورها مانند کره جنوبی و ژاپن به این جزیره مسافرت نمودند و در مقام مقایسه با بنادر و مناطق آزاد تجاری، آن را بسیار ضعیف دیدند و این امر برای جمهوری اسلامی ایران نامطلوب می‌نمود.

در داخل کشور نیز وضع بهتر از این نبود، بطوری که تصور عامه مردم حتی متخصصین امور بازرگانی کشور نسبت به بنادر یا مناطق آزاد تجاری با توجه به سوابق ذهنی آنها نسبت به جزیره کیش بعنوان يك بندر آزاد با واقعیت تطابق نداشت.

از جمله نکات مثبت این طرح افزایش فعالیت‌های بازرگانی در این جزیره می‌باشد چنانکه علاوه بر فعال شدن بازار شهر (موسوم به بازار بومی‌ها) بازار مشترك المنافع اسلامی (موسوم به بازار فرانسوی‌ها)

نیز افتتاح گردید. غرفه‌های این بازار توسط تجار غیر بومی بخش خصوصی و شرکت‌های دولتی مانند شرکت سرمایه‌گذاری شاهد، شرکت صادراتی سازمان صنایع ملی و شرکت بازرگانی کیش مورد استفاده قرار گرفت.

این وضعیت تا آبان ماه سال ۱۳۶۶ ادامه داشت در این زمان طبق مصوبه‌ای خروج کالا از جزیره محدود به ۳۲ قلم جنس گردید و این امر خود باعث رکود نسبی در فعالیت‌های اقتصادی جزیره گردیده است.

باتوجه به این مطلب که این جزیره در دو سال اخیر بعنوان یک بندر آزاد مطرح گردیده و هنوز نیز ایجاد یک بندر آزاد در این جزیره مطرح می‌باشد لازم است اوضاع جغرافیائی، طبیعی، انسانی، اقتصادی اجتماعی و تسهیلات زیر بنایی این جزیره بررسی گردد.

بعد از بررسی موقعیت تاریخی، جغرافیائی، اجتماعی، اقتصادی و امکانات و تسهیلات زیربنائی جزیره کیش، می‌بایست به این سؤال جواب داده شود آیا جزیره کیش می‌تواند بعنوان اولین بندر آزاد برای کشور مامفید باشد؟

مسئولین سازمان عمران کیش که مسئولیت طرح بندر آزاد در جزیره کیش را بعهده دارد سه مرحله را برای رسیدن به ایجاد یک بندر و منطقه آزاد در نظر گرفته بودند: الف: در ابتدا تسهیلاتی در جهت ورود کالا به این جزیره برای افزایش فعالیت‌های تجاری و تردد هوایی و دریایی فراهم گردید. البته از نظر مسئولین جمهوری اسلامی اهداف ذیل بیش از مقاصد اقتصادی اهمیت دارد.

۱- حضور فعال و مداوم جمهوری اسلامی در جزیره کیش
۲- جلوگیری از مهاجرت اهالی بومی جزیره

ب: مرحله بعدی اعلام یک منطقه آزاد برای کالاهای صادراتی می‌باشد. در این منطقه کالاهای بعد از گرفتن پیمان ارزی به منطقه آزاد آورده می‌شود، تا زمانی که کالاهای در این منطقه باشد مشمول مدت زمان مطروحه برای پیمان ارزی نمی‌گردد. صادرکنندگان در زمانی که بخواهند کالاهای خود را صادر کنند، احتیاج به گرفتن مجوز از گمرک و بانک ندارند. از مزایای

این روش ایجاد سرعت در زمینه صادرات می‌باشد. و تجار می‌توانند کالاهای خود را به موقع در اختیار خریداران خارجی قرار دهند. صادرکنندگان دیگر مجبور نخواهند بود به علت اتمام مدت زمان قید شده در پیمان ارزی کالای خود را به قیمتی کمتر از قیمت تمام شده بفروش برسانند از طرفی دیگر با ایجاد نمایشگاه‌های عمومی، تخصصی، دائمی و موقت صادرکنندگان می‌توانند کالاهای خود را در سطح جهانی بازاریابی نمایند.

ج: مرحله سوم ایجاد صنایع می‌باشد. صنایعی مد نظر می‌باشد که به نحوی از انحاء ایجاد ارزش افزوده بر کالاهای صادراتی ایجاد نماید. بطور نمونه پسته از داخل کشور بصورت فله وارد منطقه آزاد می‌گردد و در کارخانه‌های بسته بندی طبقه بندی، درجه بندی و سپس متناسب با بازارهای مصرف بسته بندی شده سپس صادر می‌گردد. ارزش افزوده حاصله بصورت ارزش وارد اقتصاد کشور می‌گردد. در حال حاضر تجار ایرانی به سبب فراهم نبودن امکانات بسته بندی مناسب مجبورند تمامی مخارج فرایند مذکور را در کشورهای خارج بخصوص مناطق و بنادر آزاد تجاری امارات متحده عربی انجام داده تمام هزینه‌های مربوط مانند نیروی کار، انبوه‌داری و غیره را بصورت ارزی هزینه نمایند، در صورتی که در این منطقه تمامی این هزینه‌ها بصورت ریالی می‌باشد.

دلایلی بر رد انتخاب جزیره کیش بعنوان بندر آزاد

به استناد مطالب نقل شده مقامات مسئول جزیره کیش، صرف نظر از مرحله اول، مراحل دیگر توجیهی برای ایجاد یک منطقه و بندر آزاد تجاری در ایران می‌باشد. بدین معنی که مطالب ذکر شده فقط ذکر مزایای یک بندر آزاد در ایران بوده، دلیل موجهی در ایجاد یک منطقه و بندر آزاد تجاری در کیش نمی‌باشد.

در مرحله اول که فعال نمودن جزیره کیش مطرح می‌باشد، نمی‌تواند دلیل قانع کننده‌ای برای ایجاد یک بندر آزاد باشد، زیرا روش‌های دیگر از قبیل فعال نمودن امر صیادی (بخصوص در زمینه صید مرجان

مروارید و ماهی‌های تزئینی) و فعالیتهای جنبی آن امکان ایجاد اشتغال و مهمتر از آن صادرات رادریپی خواهد داشت. بعنوان نمونه ماهی‌های تزئینی که زیستگاه آنها در اطراف جزیره و در عمق ۵-۶ متری می‌باشد، ارزش صادراتی زیادی دارد. بعضی تیره‌های آن فقط در این محل یافت شده دارای ارزش فراوانی می‌باشد، با سرمایه‌گذاری اندک و استفاده از امکانات حمل و نقل هوایی می‌توان آنها را به خارج صادر نمود.^۱

دلیل اصلی اعلام جزیره کیش به عنوان یک بندر آزاد را سرمایه‌گذاری عظیم رژیم سابق در این جزیره ذکر می‌کنند (مانند ایجاد هتلها، کاخها، مراکز تفریحی، فرودگاه بین‌المللی و غیره) اما همانطور که از ترکیب این تسهیلات و امکانات روشن می‌گردد، تمامی برای تبدیل این جزیره به یک مرکز خوشگذرانی و جذب توریست تاسیس شده‌اند.

تطبیق و آماده سازی این تسهیلات برای ایجاد یک منطقه آزاد تجاری (بویژه مراکز تولیدی) بسیار مشکل بوده در برخی موارد غیرممکن می‌باشد. علل دیگر نامناسب بودن جزیره کیش بعنوان یک منطقه آزاد تجاری را می‌توان مشکلات مهم عدم ارتباطات زمینی و دریائی مناسب این جزیره با سواحل کشور ذکر نمود. حمل و نقل کالا از این جزیره به سواحل ایران و بالعکس باری است بر امکانات محدود کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.

در حالی که بنادر آزاد می‌بایست بوسیله شبکه حمل و نقل مناسب به مراکز صنعتی کشاورزی و معدنی کشور متصل شده باشد.

مانع مهم دیگر کمبود نیروی انسانی (اعم از متخصص و ساده) در این جزیره می‌باشد بطوری که نیروی انسانی ۳ کارگاه کوچک تولیدی واقع در این جزیره را کارگران بلوچ تشکیل می‌دهند.

نیروی کار مورد نیاز برای توسعه فعالیتهای تجاری و صنعتی منتج از ایجاد منطقه و بندر آزاد تجاری همگی می‌بایست بوسیله نیروهای غیر بومی تأمین گردد. با توجه به مشکلاتی که در مساله مهاجرت نیروی کار نهفته است، این نیروها به سبب غیر بومی بودن

تعلق خاطری به این مکان و کار خود نشان نمی‌دهند. مناطق و بنادر آزاد تجاری برای کارائی بیشتر منگی به نواحی همجوار خود می‌باشد. این اتکاء در زمینه تأمین نیروی انسانی و استفاده از ظرفیت کارخانجات مناطق همجوار می‌باشند. از طرفی بر اساس اثرات متقابل، وجود منطقه آزاد تجاری باعث توسعه صنعتی و انتقال تکنولوژی به نواحی و مناطق همجوار می‌گردد. مناطق همجوار جزیره کیش عبارتست از جزایر کوچکی مانند هندورابی، سیری و غیره که امکان گسترش فعالیتهای تجاری و صنعتی در آنها وجود ندارد، بندر خارك واقع در ساحل مقابل جزیره کیش نیز دارای امکانات بندری بسیار ضعیفی می‌باشد.

مناطق همجوار جزیره کیش به سبب عدم شرایط لازم (اعم از نیروی انسانی و تسهیلات) زیر بنای فعلی نمی‌توانند به عنوان مناطق و نواحی مکمل و همبسته مناسبی محسوب گردند.^۱

بندر عباس بعنوان مکانی مناسب برای ایجاد منطقه و بندر آزاد:

بندر عباس بخاطر ویژگی و خصوصیاتش، در میان جزایر و بنادر ایرانی خلیج فارس مناسبترین مکان برای ایجاد یک منطقه و بندر آزاد می‌باشد. این ویژگی‌ها عبارتند از:

— بندر عباس از نظر جغرافیائی حد فاصل بین خلیج فارس و دریای عمان می‌باشد و این امر این بندر را نسبت به سایر بنادر ممتاز گردانیده است. بطوری که از یک طرف در کنار خلیج فارس است و فاصله کم آن با کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس بویژه مناطق و بنادر آزاد تجاری امارات متحده عربی مانند جبل علی امکان تردد سریع دارد و از طرفی با توجه به مسائل امنیتی که در هر لحظه می‌تواند در خلیج فارس رخ دهد کشتی‌ها بدون اینکه وارد خلیج فارس شوند می‌توانند از طریق بندر عباس کالاهای خود را به سایر مراکز مصرف در این جزیره منتقل نمایند و محفوظ باشند.

— قرار داشتن جزایر مختلفی در نزدیکی این بندر (بویژه

پیشنهادها :

- پیشنهادها به چهار گروه تقسیم می‌گردد.
- الف :** پیشنهادها در جهت ایجاد شرایط و زمینه‌های مناسب برای احداث مناطق و بنادر آزاد تجاری در ایران
- ۱- تشکیل سمینارها و گروه‌های تحقیقی برای بررسی بیشتر ابعاد مختلف مناطق و بنادر آزاد تجاری
 - ۲- با توجه به ماهیت مناطق و بنادر آزاد تجاری می‌بایست قبل از ایجاد اینگونه مراکز، راهبرد توسعه صنعتی مشخص گردد، تعیین راهبرد توسعه صنعتی عوامل بسیاری را مانند جهت گیری، نوع هدف، میزان سرمایه‌گذاری و مکان یابی منطقه و بندر آزاد تجاری را متاثر می‌سازد.
 - ۳- مشخص گردیدن ممنوعیت یا عدم ممنوعیت سرمایه‌گذاری خارجی و محدودیت های آن
 - ۴- قوانین و مقررات خاصی در رابطه با مناطق و بنادر آزاد تجاری می‌بایست به تصویب برسد، قوانین مربوط به درآمد، قوانین مالیاتی (اعم از مالیات بر درآمد و مالیات شرکتها) قوانین مربوط به ارزهای خارجی، قوانین مربوط به معافیت‌های گمرکی و همانند آنها.
- ب :** پیشنهادهای عملی برای ایجاد يك منطقه آزاد تجاری و عملیات پشتیبانی کننده.
- ۱- مقدمات ایجاد منطقه آزاد تجاری با توجه به امتیازات خاص بندرعباس می‌بایست فراهم گردد.
 - ۲- تسریع در راه‌اندازی راه‌آهن کرمان- بندرعباس
 - ۳- با توجه به اهمیت تردد دریائی در امر موفقیت مناطق و بنادر آزاد تجاری می‌بایست در این جهت ظرفیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران افزایش یابد.
 - ۴- برای گسترش بندر آزاد تجاری می‌بایست سیلوه‌ها، انبارها، و سردخانه‌های مورد نیاز ساخته شود.
 - ۵- با توجه به صادرات کالاهای کشاورزی، کارخانجات جدید بسته‌بندی در این منطقه آزاد تجاری می‌بایست ایجاد گردد و در امر تفکیک، طبقه‌بندی، تنظیف و بسته‌بندی مجدد اقدام بعمل آید.
 - ۶- صادرات ایران بویژه اقلام کشاورزی و مواد معدنی

جزیره قشم که دومین جزیره از نظر جمعیت و مساحت بعد از بحرین می‌باشد) امکان بسیار مناسبی را برای توسعه و ایجاد بنادر آزاد تجاری در سالهای بعد بوجود آورده است.

– داشتن امکانات و تسهیلات مناسب، وجود تاسیسات جدید با قابلیت پذیرش کشتی‌های اقیانوس-پیما و طرح‌های بزرگ تامین تجهیزات بندری و دریائی، ایجاد شبکه برق رسانی و مخابراتی و آبرسانی زمينه مناسبی برای ایجاد يك منطقه و بندر آزاد تجاری را فراهم نموده است.

– راه آهن- علاوه بر جاده شوسه که این شهر را به سایر شهرهای مرکزی متصل می‌نماید، امکانات حمل و نقل بوسیله راه آهن نیز در سال ۱۳۷۲ عملاً فراهم آمده و مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.^{۱۳} راه آهن با توجه به ویژگی خاص خود یعنی قدرت جابجائی زیاد و هزینه کم جایگاه خاصی را در حمل و نقل تجاری دارا می‌باشد. بوسیله راه آهن می‌توان سه منطقه اصفهان، یزد و کرمان را که نواحی صنعتی، معدنی و کشاورزی می‌باشد به بندر آزادی که در این منطقه ایجاد گردیده است وصل نماید.

– وجود مناطق همجوار که قابلیت توسعه صنعتی دارند.

در طی سالهای قبل و بعد از انقلاب اسلامی به سبب اهمیت واردات از طریق بندرعباس فعالیت‌های صنعتی و عمرانی در این شهر و نواحی اطراف شروع گردید و بدین طریق نه تنها خود این شهر آمادگی لازم برای تاسیس يك بندر آزاد را دارا می‌باشد بلکه نواحی اطراف نیز بالقوه توان فعالیت‌های صنعتی و تجاری، که بتواند فعالیت‌های این بندر را تکمیل نماید دارا می‌باشد.

علاوه بر این منطقه کرمان که واقع در شمال استان هرمزگان است به لحاظ توانائی‌هایی که در زمینه فعالیت‌های کشاورزی، معدنی و صنعتی دارد می‌تواند مکمل مناسبی برای این بندر آزاد باشد (بویژه با توجه به تکمیل راه آهن کرمان- بندرعباس) و بطور کلی ایجاد يك منطقه و بندر آزاد در این ناحیه می‌تواند سرآغازی برای توسعه بخش جنوب مرکزی کشور باشد.

با کمترین ارزش افزوده به خارج از کشور صادر می‌گردد و با ایجاد کارخانجات جنبی در این منطقه آزاد تجاری می‌توان این مواد را به‌کالا‌های ساخته شده تبدیل نمود و سپس صادر کرد، سرمایه مورد نیاز برای ایجاد این کارخانجات را می‌توان با وضع عوارض صادراتی برای این اقلام تامین نمود.

۷- نوع مدیریت در این منطقه آزاد تجاری باید بصورت متمرکز اعمال گردد. بدین معنی که کلیه امور مرتبط با منطقه آزاد تجاری از قبیل، گمرکات، اداره مالیات، بیمه، اداره پست و تلفن و تلکس، اداره امور استخدامی، آب و برق و غیره زیر نظر مستقیم سازمان اداره کننده این منطقه آزاد تجاری صورت پذیرد.

در صورت تصویب قانون، تماس با شرکتها و دول خارجی و عقد قراردادهای تجاری در چهارچوب قانون و مقررات باید توسط این سازمان صورت پذیرد.

۸- برخی صنایع که دارای شرایط ذیل باشد.

— نیروی متخصص کافی

— ظرفیت تولیدی بلا استفاده

— دارای تولیدات قابل صدور

می‌توان در این مکان بصورت مجتمع‌های تعاونی از این صنایع استفاده نمود، و با در اختیار قرار دادن مواد خام (اعم از منابع داخلی و خارجی) پس از ایجاد ارزش افزوده به خارج صادر نمود. صنایعی که در حال حاضر می‌توان آنها را از این طریق فعال نمود صنعت پلاستیک سازی و تولید پوشاک و البسه آماده می‌باشد.

۹- ایجاد نمایشگاههایی در منطقه آزاد تجاری که در آنها کالاهای تولید شده در داخل کشور و بخصوص در این منطقه را در معرض نمایش گذارد و از این طریق اجناس و کالاهای صادراتی را به شرکتها و تجار خارجی شناسانده و موجباتی برای فروش بیشتر آنها فراهم نمود. این نمایشگاهها می‌تواند عمومی یا تخصصی، موقت یا دائمی باشد.

۱۰- به عنوان عمل تکمیلی در کنار این نمایشگاهها باید فروشگاههایی برای عرضه کالا بوجود آورد.

۱۱- به سبب رقابت شدید بین مناطق و بنادر آزاد

تجاری در جهان و وجود رقاباتی در سطح خلیج فارس می‌بایست بوسیله تبلیغات گسترده و علمی این منطقه آزاد را در سطح جهان مطرح نموده و مزایای آن را بیان کرد.

۱۲- به علت صادراتی بودن کلیه کالاهای تولیدی در منطقه آزاد تجاری، باید با وضع استانداردهای اجباری از خروج کالاهای غیر استاندارد به خارج جلوگیری نمود.

ج : پیشنهادها در جهت توسعه و ایجاد مناطقی و بنادر آزاد تجاری دیگر در سطح کشور :

۱- به علت فاصله نزدیک جزیره قشم تا بندرعباس می‌توان بوسیله راه آهن این جزیره را به بندرعباس وصل نمود و آن را به شبکه سراسری راه آهن متصل کرد. و بدین طریق جزیره قشم را به عنوان یک بندر آزاد اعلام نموده که بتواند به صورت مرکز توزیع کالا در سطح خلیج فارس و دریای عمان مطرح گردد. و با منطقه آزاد تجاری بندرعباس بصورت یک مجموعه عمل نماید بدین صورت که فعالیتهای صنعتی در بندرعباس متمرکز گردد و تجارتی از طریق جزیره قشم صورت پذیرد.

۲- با ایجاد مناطق آزاد تجاری در شهرهای اصفهان، یزد، کرمان و رفسنجان کالاهای تولیدی را بوسیله راه آهن و واگنهای مهرموم شده بسبب بندرعباس رسانده از آنجا صادر نمایند مواد خام و ماشینآلات مورد نیاز نیز می‌تواند بوسیله راه آهن به همین طریق به این مناطق آزاد تجاری رسانده شود.

۳- با اتصال کرمان به مشهد از طریق راه آهن می‌توان کالاهای کشاورزی و محصولات صنایع غذایی این استان را از طریق منطقه آزاد تجاری بندرعباس با ایجاد ارزش افزوده به خارج صادر نمود.

۴- بسیاری از کشورها به سبب نداشتن ارتباط با آبهای آزاد می‌توانند از طریق پایانه‌های دریایی که کشورهای همسایه در اختیار آنها قرار می‌دهند کالاهایی را که به کشور خود وارد یا صادر نمایند.

با توجه به عدم دسترسی کشور افغانستان به آبهای آزاد، این کشور می‌تواند از طریق دو کشور پاکستان و ایران با آبهای آزاد در ارتباط باشد.

ایران می‌تواند از طریق منطقه آزاد تجاری بندرعباس

به طریق حمل کالا ، کالاهای تولیدی این کشور رابه
خارج صادر و محصولات مورد نیاز را به این کشور
وارد نماید .
بخصوص بعد از راه اندازی راه آهن کرمان، مشهد
و ادامه آن تا مرز افغانستان این امر با سهولت
بیشتری صورت می پذیرد . از این طریق علاوه بر مقاصد
اقتصادی منافع سیاسی فراوانی برای کشور تامین
می گردد .

- 1- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
- 2- P.A. International Management Consultants LTD
- 3- Shannon Free Airport Development Company LTD
- 4- Report of the Initial Study of the Feasibility of Establishing an Iranian Free on the Persian Gulf PP 1-3

۵- " بندر آزاد در طبقه بندی انواع بنادر " نویسنده علی رشیدی مجله صنعت حمل و نقل شماره ۲۸ (دیماه ۱۳۶۳)

۶- ماده واحده- از تاریخ تصویب این لایحه قانونی کلیه کالاهائی که به منظور مصرف و استفاده و فروش در فروشگاهها وارد جزیره کیش می شود از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی و حق انحصار و حق ثبت سفارش و عوارض مختلف (به استثنای عوارض شهرداری و هزینه خدمات بندری و باربری) معاف است . ورود کالاهایی که بر اساس قوانین مربوط ممنوع می باشد مشمول مقررات خاص آن خواهد بود .

۷- این ارقام را ابزارها و وسائل کار ، قطعات یدکی اتومبیل و موتور سیکلت و همانند آن تشکیل می دهد .

۸- در سال ۱۳۶۶ دو جلسه در زمینه بنادر آزاد تجاری تشکیل شده است . در جلسه اول که در تهران بود مباحث علمی و تئوریک و کلیات در مورد بنادر آزاد تجاری مطرح گردید ، افراد شرکت کننده در این جلسه را مسئولین گمرک ، وزارت برنامه و بودجه ، سازمان عمران کیش و مشاورین اقتصادی نخست وزیر تشکیل می دادند .

جلسه دوم در کیش تشکیل شد ، در این جلسه مسائل جزیره کیش به عنوان یک بندر آزاد مطرح گردید . اعضای این جلسه را مسئولین وزارتخانه های بازرگانی ، صنایع و وزارت برنامه و بودجه و وزارت کشور و نخست وزیر تشکیل می دادند .

۹- در حال حاضر سازمان عمران کیش شرکتهای ذیل را برای پیشبرد کار خود ، تاسیس نموده است .

الف : شرکت بازرگانی کیش

ب : شرکت مهمانپذیر کیش

ج : شرکت خدماتی کیش

د : شرکت صید کیش (شرکت سهامی خاص با همکاری کشتیرانی جمهوری اسلامی)

ه : شرکت تردد کیش

و : شرکت ساختمانی کیش

۱۰- در حال حاضر کشور سنگاپور با توسعه فعالیتهايش در زمینه پرورش و تکثیر ماهی های تزئینی بازار جهانی این رشته رابه خود اختصاص داده است .

11- Linkage

۱۲- بندر آزاد در طبقه بندی انواع بنادر محلی ، رشیدی ، مجله صنعت حمل و نقل شماره ۲۸ صفحات ۲۰ و ۲۱

۱۳- سخنان آقای سعیدی کیا وزیر راه و ترابری در هیات دولت در بهمن ماه ۱۳۶۶

14- Transit