

## امکان‌سنجی تبدیل بندرعباس به بندر آزاد تجاری- صنعتی

جعفر سیاره<sup>۱</sup>، حمیدرضا تهمک<sup>۲\*</sup>، محمود منصوری رودی<sup>۳</sup>، سبحان ایرانشاهی<sup>۴</sup>

۱- استادیار دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، پست الکترونیکی: [j.sayareh@cmu.ac.ir](mailto:j.sayareh@cmu.ac.ir)

۲- مدرس دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر، پست الکترونیکی: [hamidrezatahmak@gmail.com](mailto:hamidrezatahmak@gmail.com)

۳- کارشناس ارشد دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، پست الکترونیکی: [mansoori.rudi@gmail.com](mailto:mansoori.rudi@gmail.com)

۴- کارشناس امور کانتینری بندر شهید رجایی، پست الکترونیکی: [iranshahi.kms@gmail.com](mailto:iranshahi.kms@gmail.com)

تاریخ دریافت: ۹۲/۵/۳۰

\* نویسنده مسوول

تاریخ پذیرش: ۹۳/۹/۱

© نشریه علمی - پژوهشی اقیانوس‌شناسی ۱۳۹۳، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه اقیانوس‌شناسی است.

### چکیده

تبدیل شدن یک ناحیه به بندر آزاد تجاری- صنعتی مستلزم داشتن یکسری از عواملی است که پیشرفت آن ناحیه و کشور را تضمین کند. بندرعباس از جمله بنادر فعال منطقه محسوب می‌شود، که در صورت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری- صنعتی می‌تواند کمک شایانی به اقتصاد کشور نماید. در این تحقیق به بررسی عوامل اصلی در امکان‌سنجی تبدیل بندرعباس به بندر آزاد تجاری- صنعتی می‌پردازد. در مرحله اول تحقیق، عوامل اصلی در مکان‌یابی صحیح بنادر آزاد تجاری- صنعتی با کمک منابع اطلاعاتی اولیه و ثانویه شناسایی و در ۵ گروه تدوین گردید. در مرحله دوم تحقیق، عوامل اصلی در قالب پرسش‌نامه‌های توزیع شده در میان کارشناسان شهر بندرعباس، بندر شهید رجایی و بندر شهید باهنر، مورد ارزیابی قرار گرفت. ۷۰ درصد از پرسش‌نامه‌های توزیع شده جواب داده شدند. در پایان نیز نظر کارشناسان، عوامل محیط سیاسی پایدار، موقعیت راهبردی، نیروی کار و زیرساخت‌های مناسب، در بندرعباس جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری- صنعتی وجود دارد، و تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد به‌عنوان یکی از مولفه‌های تبدیل شدن به بندر آزاد، در بندرعباس وجود ندارد.

کلمات کلیدی: اقتصاد، صادرات، بندر آزاد تجاری- صنعتی، منطقه ویژه اقتصادی.

### ۱. مقدمه

جمله اهداف کلانی است که هر کشوری کم و بیش در پی دستیابی به آنها است. البته باید بازدهی اجتماعی مناطق آزاد را نیز لحاظ کرد. تأثیر مناطق آزاد بر امنیت ملی و یا توسعه منطقه‌ای از جمله آثار اجتماعی و ملی مهم مناطق آزاد است ( ESCAP, Yang, 2009; 2005). هدف اصلی از ایجاد انواع مناطق آزاد فراهم نمودن زمینه‌های مساعد و مناسب برای توسعه و رشد بخش‌های مختلف اقتصاد صنعتی - تجاری در نواحی مختلف

اهداف مختلفی در سطح کلان اقتصادی برای مناطق آزاد تعریف شده است. اهمیت و اولویت‌بندی آن‌ها از اقتصادی به اقتصاد دیگر تا حدی می‌تواند متفاوت باشد. جذب سرمایه‌های خارجی، اشتغال‌زایی و رونق اقتصاد داخلی از طریق پیوند اقتصادی، توسعه صادرات و جذب دانش فنی و انتقال فناوری از

قدیمی‌ترین بندر آزاد جهان که به‌طور مشخص برای افزایش حجم داد و ستد پایه‌گذاری شد، بندر رومی‌ها در جزیره دالاس در دریای اژه بود که با هدف افزایش حجم مبادلات تجاری بین مصر، یونان، سوریه، شمال آفریقا، آسیا و روم تاسیس شده بود و همه داد و ستدها بدون دریافت حق گمرکی انجام می‌شد (کامران، ۱۳۸۱). اما پیشگام حقیقی مناطق آزاد تجاری بندر هامبورگ است که در سال ۱۸۸۸ پایه‌گذاری شد. امتیاز خاص اعطا شده و موفقیت‌های چشمگیر بندر هامبورگ، منجر به ایجاد مناطق آزاد دیگر در اروپا گردید. کپنهاگ در سال ۱۸۹۴، دانزیک لهستان در سال ۱۸۹۸ و بنادر مالمو، مانگو فیدم و تریست در اروپا، سنگاپور، هنگ‌کنگ و ماکائو در آسیا در زمره بندر آزادی بودند، که به‌تدریج تا قبل از جنگ جهانی دوم ایجاد شدند. اولین منطقه آزاد در آسیا در کشور هند و با نام کاندلا در سال ۱۹۶۵ تاسیس شد (دیده‌ور، ۱۳۸۸؛ افتخاری و دیگران، ۱۳۸۸).

از دهه‌ی ۱۹۷۰، مناطق آزاد اقتصادی از "منطقه پردازش صادرات رو به تولید" به مناطق ویژه اقتصادی جامع‌تر توسعه بیشتری یافتند. چون به‌طور عمومی، مناطق ویژه اقتصادی متنوع‌تر، با بخش‌های اقتصادی نزدیک‌تر و مناطق بزرگتری را پوشش می‌دهند، با مناطق پردازش صادرات متفاوت هستند (باورصا، ۱۳۸۰). تعداد مناطق آزاد در سال ۱۹۷۴، ۳۴ منطقه در ۲۰ کشور بود. این تعداد در سال ۱۹۷۹، به ۵۷ منطقه در ۲۹ کشور رسید. در دهه هشتاد، ۲۰ منطقه آزاد دیگر (منطقه پردازش صادرات) در آسیا، و به همین تعداد نیز در منطقه کارائیب و آمریکای لاتین آغاز به فعالیت نمودند. همچنین ۶ منطقه آزاد در خاورمیانه نیز تاسیس شدند (دفتر مطالعات اقتصادی، ۱۳۸۳). تداوم این روند در دهه ۹۰ به گونه‌ای بود که تا سال ۱۹۹۷، در ۱۰۲ کشور جهان تعداد ۸۴۷ منطقه آزاد تجاری یا منطقه پردازش صادرات وجود داشت، که از این میان ۵۲٪ مناطق آزاد (۴۴۲ منطقه) مربوط به ۳ کشور چین، مکزیک و آمریکا بود. تا سال ۲۰۰۴، مناطق آزاد در ۱۴۲ کشور جهان قرار دارند که چیزی حدود ۷۲٪ از کل کشورهای جهان را در بر می‌گیرد (Hywood, 2004).

اندیشه ایجاد مناطق و سرزمین‌های آزاد در ایران، از سال‌های آغازین دهه ۱۳۳۰ مقارن با بروز صنعت تسهیلات بندری و زیربنایی در بنادر خرمشهر، بوشهر و بندرعباس آشکار شد (Hakimian, 2009). پس از آن با توجه به توسعه جهانگردی بین‌المللی مقدمات به وجود آمدن یک جزیره توریستی تجاری در اوایل دهه ۵۰ در جزیره کیش فراهم و بدین منظور ده‌ها مکان

مستعد یک کشور است. این‌ها موسسات درون کشوری، بندری و یا مرزی یک یا چند دولتی هستند که از تقابل بین سیاست‌های دولتی و بخش‌های خصوصی داخلی و خارجی ظهور پیدا کرده و فعالیت می‌کنند (باورصا، ۱۳۸۰).

در قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری- صنعتی ایران آمده است که به‌منظور تسریع در انجام امور زیربنایی و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و ارایه خدمات عمومی، به دولت اجازه داده می‌شود برخی مناطق کشور را به‌عنوان مناطق آزاد تجاری- صنعتی بر اساس موارد قانونی اداره نماید (دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری- صنعتی، ۱۳۸۳).

مناطق آزاد نقش مهم و اصلی را در اقتصاد بسیاری از کشورها ایفا می‌کنند. مناطق آزاد باعث افزایش صادرات و سرمایه‌گذاری- های مستقیم خارجی می‌شوند (Yang, 2009; ESCAP, 2005). برای مثال در کشور ترکیه ۴۵٪ از صادرات کشور از طریق مناطق آزاد صورت می‌گیرد، این رقم در کشور فیلیپین به ۶۷٪ می‌رسد و بعضاً در برخی کشورها چون دومینیکن به ۸۱٪ می‌رسد، همچنین در کشور چین با داشتن ۱۶۴ منطقه آزاد (که این مناطق ۴۰ میلیون نفر اشتغال‌زایی داشته‌اند) در سال ۲۰۰۶، میزان کالای صادراتی آن از طریق مناطق آزاد به سایر نقاط دنیا به ارزش ۱۴۵ میلیارد دلار بوده است (پورتال اینترنتی مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۹۲). بنابراین می‌توان به ضرورت هر چه بیشتر احداث مناطق آزاد پی‌برد. حال اگر یک منطقه آزاد به راه- های زمینی، هوایی به‌ویژه دریایی (با توجه به این‌که ۹۰٪ حمل و نقل کالا از طریق دریا صورت می‌گیرد) دسترسی مستقیم داشته باشد، نقش کلیدی و حیاتی مناطق آزاد به‌خصوص مناطق آزاد ساحلی (به‌دلیل دسترسی به آب‌های آزاد) در اقتصاد کشور و منطقه بارزتر خواهد بود (Pak and Majd, 2010). ایجاد و تشکیل مناطق آزاد تجاری، به‌منظور فراهم کردن امکانات دستیابی به توسعه ملی و راهیابی به بازارهای جهانی از طریق بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی بازرگانی، تولیدی و حقوقی این مناطق، شیوه‌ای است که بسیاری از کشورهای جهان بدان اقدام نموده‌اند. از زمان تاسیس اولین منطقه آزاد در جهان تاکنون، نسل‌های متعدد مناطق آزاد با عناوین و رسالت‌های گوناگون و با توجه به شرایط زمانی و مکانی مختلف پدید آمده‌اند (Guangweng, 2003).

های زیستی پیشرفته، خدمات فنی مهندسی و نیز تاسیس ژئوپارک ملی تعریف شده است (پورتال اینترنتی سازمان مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران، ۱۳۹۳).

در جلسه مورخ ۱۳۸۲/۶/۲ مجلس شورای اسلامی، مناطق بندر انزلی، اروند و ارس نیز به عنوان مناطق آزاد تجاری صنعتی شناخته شدند. منطقه آزاد اروند در چهارم مردادماه سال ۱۳۸۳ فعالیت خود را به‌طور رسمی آغاز کرد (مقدسی، ۱۳۸۹). به‌طور کلی می‌توان گفت در حال حاضر شش منطقه از ایران به‌عنوان مناطق آزاد شناخته می‌شود. این مناطق عبارتند از قشم، کیش، چابهار، اروندکنار، ارس و بندر انزلی. در این ۶ منطقه، ۳ منطقه کیش، قشم و چابهار از سابقه طولانی‌تری نسبت به سایر مناطق آزاد در ایران برخوردار هستند. در بین مناطق آزاد ایران، جزیره کیش (به ویژه در زمینه گردشگری) از سایر مناطق آزاد موفق‌تر بوده است و توانسته با استفاده بهینه از پتانسیل خود در مقایسه با سایر مناطق آزاد کشور تاثیر بیشتری بر اقتصاد کشور داشته باشد (خلیلی، ۱۳۹۱). بر اثر تحولات صورت گرفته پس از فروپاشی شوروی و در پی تغییر و تحولات ساختاری روابط بین‌الملل، منطقه قفقاز و کشورهای حاشیه دریای خزر در معادلات منطقه‌ای و جهانی اهمیت یافتند، که با دوران پس از جنگ تحمیلی در ایران و آغاز عصر سازندگی کشور همزمان گردید، عصری که ایران به دنبال ورود به اقتصاد جهانی و اخذ سرمایه و به تبع آن دانش و فن‌آوری جدید بود هدفی که دولت وقت با ایجاد مناطق آزاد کشور در پی تحقق آن بود. در پی سفر ریاست جمهوری وقت به شهرستان انزلی و با توجه به خواست همگانی و بر اساس مصوبه هیأت دولت در سال ۱۳۷۵ منطقه ویژه اقتصادی بندر انزلی در دو بخش جداگانه تعیین گردید.

در سال ۱۳۸۲ منطقه ویژه اقتصادی انزلی به منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی تبدیل شده و در سال ۱۳۸۳ نیز اساس‌نامه سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی مورد تصویب هیأت وزیران قرار گرفت. محدوده منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی در سال ۱۳۸۴ از طرف هیأت وزیران تعیین و ابلاغ شد که بر اساس آن منطقه آزاد انزلی در ۳ بخش و محدوده مجرای بندری، اداره کل بندر و دریانوردی استان، شهرک صنعتی انزلی و محدوده منطقه ویژه اقتصادی سابق انزلی با مساحت ۳۲۰۰ هکتار خشکی و تا عمق ۲ کیلومتر از دریا در طول ۲۰ کیلومتر از حاشیه دریای خزر را شامل است. منطقه آزاد اروند در نیمه دوم سال ۱۳۸۲ به تصویب رسید که با وسعتی بالغ بر ۱۷۲۰۰ هکتار پس از منطقه

تفریحی همراه با امکانات زیربنایی مانند آب شیرین‌کن و غیره ساخته شد. بعد از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران، برای اولین بار در برنامه اول توسعه (۱۳۷۲-۱۳۶۸) به دولت اجازه داده شد که در ۳ منطقه مرزی کشور (چابهار، قشم و کیش) مناطق آزاد تجاری صنعتی تاسیس نماید (Hakimian, 2009).

به موجب ماده یکم قانون چگونگی اداره مناطق آزاد مصوب سال ۱۳۷۲، هدف از ایجاد مناطق آزاد تسریع در انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کالا و کار، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی تبدیلی و ارائه خدمات عمومی ذکر شده است (پورتال اینترنتی سازمان بورس و اوراق بهادار، ۱۳۹۲).

کیش در سال ۱۳۵۸ بر اساس مصوبه قانونی شورای انقلاب بندر آزاد اعلام گردید و از سال ۱۳۷۲ فعالیت آن با قانون چگونگی اداره مناطق آزاد منطبق گردید. مأموریت تعریف شده برای منطقه آزاد کیش در زمینه توریسم و گردشگری، تمرکز خدمات فرهنگی-رفاهی، صنایع پیشرفته، فن‌آوری اطلاعات، ایجاد بورس خدمات تجاری نفت و کالاهای نفتی و مرکزیت یافتن در زمینه نمایشگاه‌ها و همایش‌های بین‌المللی و منطقه‌ای تعریف شده است. منطقه آزاد کیش با مساحتی بیش از ۹۰ کیلومتر مربع در فاصله ۱۸ کیلومتری ساحل جنوبی ایران (۳۰۰ کیلومتری غرب بندرعباس) قرار دارد. منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار در سال ۱۳۷۰، فعالیت خود را آغاز و ۱۳۸۲ بنادر شهید بهشتی و شهید کلاتری 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. فاصله زمینی منطقه آزاد چابهار تا تهران ۲۲۸۶، زاهدان ۷۳۱، مشهد ۱۵۴۰ و سرخس در مرکز ترکمنستان ۱۸۶۰ کیلومتر است.

منطقه آزاد تجاری-صنعتی و گردشگری قشم در سال ۱۳۶۹، بدون برخورداری از قانونی مشخص فعالیت خود را آغاز نمود. جزیره قشم با ۱۵۰۰ کیلومتر مربع مساحتی بیش از مساحت ۲۲ کشور جهان داشته است. با توجه به موقعیت مکانی این منطقه و وجود منابع عظیم انرژی در آن و نیز در کل منطقه، مأموریت محوری قشم، ایجاد شرایط مناسب برای سرمایه‌گذاری در زمینه‌هایی چون عرضه سوخت و خدمات جنبی، صادرات مجدد کالا ایجاد صنایع بزرگ به‌ویژه صنایع مرتبط با نفت و گاز، فن‌آوری-

ورودی اعطاء می‌شود و مقررات کار و بیمه اجتماعی در استخدام اتباع خارجی در مناطق آزاد تابع مقررات خاص مناطق است ولی در مناطق ویژه اقتصادی تابع مقررات داخل کشور است (امینی، ۱۳۹۲).

بندر آزاد به یک منطقه آزاد تجاری گفته می‌شود که تمام نواحی آن، بندری باشد مانند هنگ‌کنگ، پاناما و سنگاپور. جایی که کالاهای ساخته شده بدون پرداخت برخی عوارض وارد انبار می‌شود و این کالاهای ساخته شده مجدداً به کشورهای دیگر صادر می‌شوند (Deloit, 2008; Dabour, 1999).

جهت تشکیل مناطق آزاد در تمام جهان یک‌سری اهداف خاص وجود دارند. با بررسی اهداف مناطق خاص و اهداف کلی جهانی در خصوص تشکیل مناطق آزاد و همچنین اهداف به-وجود آمدن مناطق آزاد ایران، می‌توان به یک جمع‌بندی کلی به شرح زیر رسید (باورصاد، ۱۳۸۰؛ Ceron, 2004؛ ESCAP, 2005؛ Chiu and et al., Hakimian, 2009؛ Stein, 2007؛ Tahir, 1999؛ 2011؛ Yang, 2009؛ ESCAP, 2002؛ BalazadehAbriz, 2012):

- ۱) جذب سرمایه‌های خارجی، ۲) کسب درآمد ارزی و افزایش صادرات، ۳) جذب سرمایه‌ها در بخش مولد، ۴) ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و ایجاد درآمد، ۵) دستیابی و انتقال فناوری پیشرفته به سایر نقاط، ۶) ایجاد خطوط ارتباطی با منابع مواد اولیه، ۷) جذب نقدینگی سرگردان داخلی و کمک به مهار تورم، ۸) ایجاد فضای رقابتی جهت توسعه و پیشرفت اقتصاد ملی، ۹) افزایش امنیت ملی و توسعه اقتصاد ملی، ۱۰) محرومیت‌زدایی از مناطقی که امکان رشد و توسعه بالقوه دارند، ۱۱) پیوند با اقتصاد جهانی و منطقه‌ای، ۱۲) بالابردن تخصص و کارایی نیروی انسانی، ۱۳) تأمین کمبودهای توسعه اقتصاد ملی و ۱۴) افزایش موقعیت رقابتی کالاهای تولیدی خارج از کشور.

این اهداف که به عنوان اهداف مناطق آزاد ذکر شده است، ترکیبی از اهداف مناطق آزاد در کشورهای هند، کره جنوبی، ترکیه، مغولستان، ایران و اهداف کلی منطقه آزاد در سطح جهان هستند. در همه این مناطق می‌توان از افزایش صادرات و ایجاد اشتغال به عنوان اهداف کلی و مهم یاد کرد. معمولاً اهدافی که برای مناطق آزاد برشمرده می‌شود نشان از اهمیت اقتصادی بالای این مناطق دارد. اگر نگاهی گذرا به کشورهای پیشرفته انداخته شود، می‌توان به اهمیت مناطق آزاد در کشورهایی چون آمریکا، آلمان و چین پی‌برد. مناطق آزاد نیاز به پیش زمینه و ایجاد زیربنای خاص و مستحکم جهت پیشرفت دارند. این مناطق به

آزاد قشم بزرگترین منطقه آزاد تجاری- صنعتی کشور است. این منطقه که در منتهی الیه جنوب غربی کشور، در محدوده شهرهای آبادان و خرمشهر واقع شده است، تنها منطقه آزاد در کشور به-شمار می‌رود که به‌طور مشخص دارای ۳ ناحیه صنعتی، گردشگری و بازرگانی است. نیمی از وسعت این منطقه به فعالیت‌های بازرگانی و ترانزیت اختصاص یافته است. منطقه آزاد ارس طبق مصوبه مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۸۲ ایجاد و در اواخر شهریور ماه ۱۳۸۳ فعالیت خود را آغاز نمود. منطقه آزاد ارس در شمال غرب ایران در نقطه صفر مرزی در مجاورت با کشورهای ارمنستان، آذربایجان و جمهوری خود مختار نخجوان استقرار یافته است (پورتال اینترنتی سازمان مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران، ۱۳۹۳).

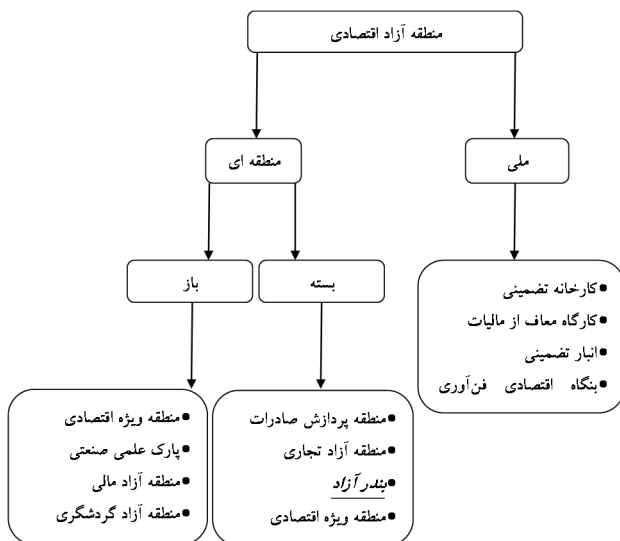
بنا به تعاریف بین‌المللی، منطقه آزاد محدوده حراست شد بندری و غیر بندری است که از شمول برخی از مقررات جاری کشور متبوع خارج بوده و با بهره‌گیری از مزایایی نظیر معافیت-های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی، عدم وجود تشریفات زاید ارزی، اداری و مقررات دست و پاگیر و همچنین سهولت و تسریع در فرآیندهای صادرات و واردات با جذب سرمایه‌گذاری خارجی و انتقال فناوری به توسعه سرزمین اصلی کمک می‌نماید (ESCAP, 2005).

منطقه ویژه اقتصادی عبارت است از محدوده جغرافیایی مشخص در مبادی ورودی یا در داخل کشور که به‌منظور پشتیبانی از تولید ایجاد می‌شود. همچنین تأمین کالا برای مصارف داخلی کشور مشمول مقررات و محدودیت‌های گمرکی نمی-باشد، مراحل ثبت سفارش و با محدودیت زمانی برای نگهداری (مدت مقرر در آیین نامه امور گمرکی) در انبار بندر صورت می-گیرد، که تحت مقررات ارزی، توسط فروشندگان و تولیدکنندگان خارجی یا شرکای داخلی آنها به این مناطق وارد شوند (ESCAP, 2005; Dabour, 1999).

برخی از مهم‌ترین تفاوت‌های مناطق آزاد و ویژه را می‌توان در این موارد خلاصه کرد که: معافیت مالیاتی به مدت ۱۵ سال در مناطق آزاد وجود دارد و در مناطق ویژه اقتصادی تخفیف مالیاتی طبق مقررات داخل کشور است، خرده فروشی کالا در مناطق ویژه اقتصادی فقط برای اتباع خارجی امکان‌پذیر است لیکن در مناطق آزاد خرده فروشی برای اتباع خارجی و داخلی امکان‌پذیر است، مقررات روادید برای اتباع خارجی در مناطق ویژه بر اساس ضوابط داخل کشور است ولی در مناطق آزاد روادید در مرزهای

است که با سرمایه‌گذاری در این صنعت موفقیت بیشتری را نسبت به سایر مناطق آزاد کشور کسب کرده است. مناطق آزاد انواع متفاوتی دارند که در ادامه به آنها پرداخته می‌شود.

مناطق آزاد اقتصادی با توجه به ساختار فضایی آنها به دو دسته منطقه‌ای و ملی تقسیم می‌شوند. نوع منطقه‌ای چه از لحاظ تعداد و چه از لحاظ تاثیر در اقتصاد جهانی دارای اهمیت بسیار بیشتری از نوع ملی می‌باشد. آنچه که در اصطلاح، مناطق آزاد اقتصادی نامیده می‌شود، در اصل مناطق از نوع منطقه‌ای هستند. مناطق آزاد اقتصادی نوع منطقه‌ای به منطقه مشخصی گفته می‌شود که نسبت به سایر مناطق یک کشور دارای زیربنای مناسب‌تر و امکانات اداری بیشتر و پرسنل آموزش دیده‌تر می‌باشد؛ اما در مناطق آزاد اقتصادی ملی با توجه به این که شرکت‌ها در مناطق مشخصی متمرکز نمی‌شوند و نحوه توزیع فضایی به صورت پراکنده می‌باشد، ارائه امکانات به سادگی قابل تامین نیست (Guangweng, 2003). مناطق آزاد اقتصادی منطقه‌ای به دو دسته منطقه آزاد اقتصادی باز و منطقه آزاد اقتصادی بسته تقسیم می‌شوند؛ که نوع بسته آن شامل بندر آزاد، مناطق آزاد تجاری، مناطق پردازش صادرات و منطقه ویژه اقتصادی می‌شوند. دیگر انواع مناطق آزاد اقتصادی منطقه‌ای و همچنین مناطق آزاد اقتصادی ملی در شکل ۱ نشان داده شده است (Guangweng, 2003).



شکل ۱: انواع مناطق آزاد اقتصادی (Guangweng, 2003)

در مقایسه با مناطق آزاد اقتصادی منطقه‌ای، مناطق آزاد اقتصادی ملی امکان ایجاد ارتباط قوی با اقتصاد داخلی کشور را دارند؛ همچنین این امکان را فراهم می‌سازند که یک شرکت خارجی

سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌ها و حتی هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی جهت تأسیس نیاز دارند.

علل ایجاد انواع مختلف مناطق آزاد تجاری - صنعتی مرتبط با اصل تجارت بین‌الملل است که نوعی از تجارت به نام "تجارت آزاد" را با کنترل و محدودیت‌های کمتر دولتی توجیه و تسهیل می‌نماید. لزوم تجارت بین‌الملل خود ناشی از وجود تفاوت در توزیع نامتوازن این منابع و عوامل طبیعی و مصنوعی مابین کشورهای مختلف است که در امر تولید کالاها و ارائه‌ی خدمات تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم دارند (باورصاد، ۱۳۸۰).

در منطقه آزاد نیاز به شبکه حمل و نقل قوی ریلی، هوایی و دریایی جهت دسترسی آسان به بازارها است. از مهمترین عوامل موفقیت در مناطق آزاد، دسترسی آسان به مشتری (بازار) است، که جز از طریق یک شبکه حمل و نقل قوی امکان پذیر نیست (Tahir, 1999). علاوه بر زیرساخت‌های مناسب، عواملی چون دسترسی به دانشگاه و آموزش فنی با کیفیت بالا نیز خود تأثیر زیادی در موفقیت این مناطق خواهد داشت (دیده‌ور، ۱۳۸۸).

با توجه به تفاوت مناطق آزاد بندری از سایر مناطق، می‌توان مجموعه عوامل زیر را به صورت خاص در موفقیت چنین مناطقی برشمرد (پورتال اینترنتی مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۹۲؛ کامران، ۱۳۸۱): ۱) امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ، ۲) شبکه‌های عالی که بندر همسایه را پوشش دهد، ۳) وجود خوشه‌های پشتیبانی حامی فعالیت‌های با ارزش افزوده بالا، ۴) وجود فناوری اطلاعاتی قوی و پیشرفته، ۵) زیرساخت‌های ارتباطی قوی و ۵) دسترسی به شبکه‌های توزیع زمینی، هوایی و ریلی.

در مناطق آزاد سنتی و قدیمی، بیشتر به نقش صنعتی مناطق آزاد توجه شده است، اما در شکل مدرن مناطق آزاد علاوه بر نقش صنعتی به نقش گردشگری، بندری، تجاری، خدماتی، رفاهی و ایجاد شهرهای جدید در کنار این مناطق نیز توجه می‌شود. در واقع برداشت جدید یک برداشت چند منظوره از مناطق آزاد است. امروزه مناطق آزاد بندری، علاوه بر نقش‌های ذکر شده، به کار انبار داری کالاهای وارد شده به سایر نقاط نیز می‌پردازند. حتی دانشگاه‌هایی که در مناطق آزاد هستند باید رشته‌های خود را با توجه به نیازهای منطقه مطابقت دهند. تأسیس و راه اندازی هر منطقه آزاد باید با هدف خاص و در موفقیت مناسبی باشد (دیده‌ور، ۱۳۸۸). در زمینه صنعت گردشگری در بین مناطق آزاد کشور، کیش یک نمونه عینی و موفق در بین مناطق آزاد

بررسی قرار گیرد. منظور از شهرستان بندرعباس، شهر بندرعباس و دو بندر شهید رجایی و شهید باهنر می‌باشد. تمامی این سه بندر جهت تبدیل به بندر آزاد تجاری - صنعتی در نظر گرفته شده است که هر کدام از آنها می‌توانند کاربری جداگانه و متفاوتی داشته باشند. این سه بندر با کاربری‌های متفاوت تکمیل کننده یکدیگر خواهند بود. پس از بر شمردن شرایط لازم جهت تبدیل یک ناحیه به بندر یا مناطق آزاد تجاری - صنعتی، در این بخش لازم است تا توضیحاتی در مورد شهر بندرعباس و بندر شهید رجایی نیز ارائه می‌شود.

شهرستان بندرعباس با وسعت ۲۷۳۱۶ کیلومتر مربع در شمال تنگه هرمز قرار دارد. این شهرستان از سمت شمال به حاجی آباد، از سمت شرق به شهرستان‌های میناب و رودان، از غرب به شهرستان بندر لنگه و از جنوب به خلیج فارس و جزیره قشم محدود می‌باشد. نزدیکترین شهر به بندرعباس، شهر قشم (مرکز جزیره قشم) با فاصله حدود ۲۸ کیلومتر است. فاصله بندرعباس تا تهران ۱۳۳۳ کیلومتر است (پورتال اینترنتی مرجع شهرهای ایران، ۱۳۹۲).

در بندرعباس و غرب آن یک ناحیه اقتصادی و تجاری وجود دارد. در قسمت شرق استان هرمزگان نیز مناطق محرومی وجود دارند، که چه بسا با گسترش هرچه بیشتر صنعت در شهرستان بندرعباس و استفاده بهینه از مزیت‌های استان هرمزگان شاهد از بین رفتن این محرومیت‌ها باشد. در غرب شهرستان بندرعباس، سه منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی، صنایع و معادن و بندر شهید رجایی قرار دارد. بندرعباس دارای موقعیت استراتژیکی است که اگر این موقعیت و دسترسی آسان به آب‌های آزاد با مناطق ویژه اقتصادی که در غرب این شهرستان وجود دارد ادغام شوند به یک بندر موفق تبدیل خواهد شد. از دیگر مزایای شهرستان بندرعباس دسترسی به راه‌آهن دویانده و اتصال این راه-آهن به تهران و مرزهای شمال غرب و شمال شرق کشور است. بندرعباس با دارا بودن راه‌های ریلی، فرودگاه بین‌المللی و راه‌های زمینی می‌تواند نقش مهم و اساسی به عنوان بندر ارتباطی و محلی جهت ارسال محموله‌های آسیای میانه از طریق ریل ایفا کند. دو خط تازه تأسیس بندرعباس-بافق و مشهد-سرخس، راه‌آهن ایران را به شبکه خط‌آهن آسیای مرکزی پیوند می‌دهد. از همین مسیرها است که کالاها باید به روسیه یا از شرق به اروپا ارسال شوند. راه‌آهن بندرعباس در راه‌های ترانزیتی (گذری) راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دارای جایگاه ویژه‌ای است. راه‌آهن

مکان مناسب و بهینه‌ای را برای فعالیت‌های انتخاب کند. لازم به ذکر است که در کشورهای مختلف برخی امتیازاتی که در مناطق آزاد اقتصادی منطقه‌ای وجود دارد به مناطق آزاد اقتصادی ملی منتقل شده است (Guangweng, 2003). این تحقیق بر روی بندر آزاد انجام شده است که در این دسته‌بندی در دسته مناطق آزاد منطقه‌ای بسته قرار می‌گیرد. تمامی مناطق آزاد صرف نظر از اینکه در کدام دسته قرار گرفته باشند، جهت مکان‌یابی آنها نیاز به وجود شرایط اولیه و ثانویه‌ای دارد که در ادامه ذکر می‌شود.

ویژگی‌های فیزیکی لازم جهت منطقه آزاد شدن عبارتند از: موقعیت مکان نگاری، کیفیت خاک، در دسترس بودن زمین جهت توسعه بالقوه، احاطه کردن منطقه و توسعه الگوهای منطقه، در دسترس بودن نیروی کار، خانه سازی و بازار (Ceron, 2004). جهت مکان‌یابی مناطق آزاد شرایطی وجود دارد که رعایت آنها باعث انتخاب صحیح مناطق آزاد شده و به دنبال آن نقش کلیدی در پیشرفت مناطق آزاد خواهد داشت. تمامی ویژگی‌های فیزیکی ذکر شده، جهت انتخاب منطقه آزاد از اهمیت و ویژگی خاصی برخوردار می‌باشند. اما از آنجایی که هدف انجام این تحقیق امکان‌سنجی جهت تبدیل منطقه‌ای خاص به منطقه آزاد تجاری صنعتی است، تنها به توضیح و ذکر شرایط مکان‌یابی اولیه و ثانویه بسنده شده است. شرایط اولیه مکان‌یابی عبارتند از: (۱) دوری از نواحی بحرانی و بحران‌زای خارج، (۲) دسترسی به راه-های آبی بین‌المللی، (۳) دسترسی به مسیرهای عمده ارتباطی منطقه‌ای، داخلی و بین‌المللی، (۴) اهمیت بازرگانی، (۵) دسترسی مطمئن به صنایع همگانی و خدماتی، (۶) دسترسی به نیروی کار و ساختارها و توان‌های اقتصادی مناسب و (۷) دسترسی به نوار مرزی کشور. همچنین باید به ضوابط ثانویه مکان‌یابی توجه شود که مهمترین آنها عبارت است از: (۱) دسترسی به انرژی ارزان و فراوان، (۲) دسترسی به منابع معدنی، (۳) اهمیت داد و ستد بین-المللی با جاذبه‌های خارجی، (۴) سهولت کنترل فیزیکی و امنیت منطقه آزاد، (۵) برخورداری از شرایط آب و هوایی مناسب، (۶) دوری از پایگاه‌های نظامی عمده و (۷) دسترسی به پسرانه‌های قابل توسعه (ESCAP, 2005; Ceron, 2004; Tahir, 1999).

#### ۱-۱. بیان مسئله

در این تحقیق قصد بر آن است تا شرایط و امکانات شهرستان بندرعباس جهت تبدیل به بندر آزاد تجاری - صنعتی مورد

پیشرفته، فن‌آوری اطلاعات، ایجاد بورس خدمات تجاری نفت و کالاهای نفتی و مرکزیت یافتن در زمینه نمایشگاه‌ها و همایش‌های بین‌المللی و منطقه‌ای تعریف شده است که نتوانسته‌اند تمامی آنها را محقق سازند) که دو دلیل عمده جهت این موفقیت نسبی وجود دارد، منطقه آزاد کیش توجه خود را به صنعت گردشگری معطوف کرده است و زیربنا و زیرساخت‌های این منطقه به سال ۱۳۴۸ و اندیشه تبدیل این منطقه به عنوان منطقه آزاد به سال ۱۳۳۰ بر می‌گردد (دفتر مطالعات اقتصادی، ۱۳۸۳؛ Hakimian, 2009).

#### ۱-۲. اهداف تحقیق

به‌طور کلی یک مطالعه امکان‌سنجی مطلوب باید اجزای اصلی و پی‌آمدهای یک پروژه را مورد تحلیل قرار دهد، به ویژه که هرگونه نارسایی در این زمینه، سودمندی مطالعه را محدود می‌کند. مطالعه امکان‌سنجی به خودی خود، یک هدف نیست، بلکه وسیله‌ای است برای اخذ تصمیم درباره سرمایه‌گذاری، که این تصمیمات لزوماً نباید موافق با نتایج حاصله از مطالعه باشد (میرمطهری، ۱۳۷۶). بر این اساس، اهداف این تحقیق به قرار ذیل می‌باشند:

- ۱) بررسی، تعیین و دسته بندی شاخص‌های انتخاب بنادر آزاد تجاری- صنعتی.
- ۲) بررسی توانمندی‌ها و پتانسیل‌های بندرعباس و همچنین تحلیل مکانی (موقعیتی) این بندر جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری- صنعتی.

#### ۱-۳. ادبیات تحقیق

در این بخش از تحقیق به بررسی برخی تحقیقات انجام شده در داخل کشور پیرامون مناطق آزاد و همچنین تحقیقات خارجی با موضوع بررسی مناطق و بنادر آزاد پرداخته می‌شود. جهت خلاصه بودن و همچنین بیان نتایج اصلی تحقیق، تحقیق‌های مورد بررسی در داخل و خارج از کشور در قالب جدول ۱ نشان داده شده است پس از بررسی ادبیات تحقیق، به بررسی روش تحقیق پرداخته خواهد شد.

بندرعباس- سرخس، مسیر بندرعباس، سیرجان، بافق، یزد، قم، تهران، شاهرود، فریمان (مشهد)، سرخس و بلعکس، با دارا بودن ۲۵۴۰ کیلومتر خط آهن و گنجایش حمل و نقل ۲ میلیون تن بار در سال را دارد (ESCAP, 1999).

ایران در گذرگاه میانی مسیر کریدور شمال - جنوب که از هندوستان و آب‌های آزاد جنوب از طریق خاک ایران به روسیه و شمال اروپا امتداد می‌یابد قرار دارد و از امکانات حمل و نقل چندوجهی و مبادی دریایی برخوردار است. همانا کشورهایی که در این زمینه منافعی متوجه آنها است، خود را به پروژه شمال-جنوب که بندرعباس و چابهار را به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه پیوند می‌زند، متمرکز ساخته‌اند؛ همچنین صادرات به کشورهای حوزه‌ی بالتیک نیز مد نظر است. با گسترش راه‌های ترانزیتی، می‌توان ایران را به عنوان نقطه‌ی امن کالاهای صادراتی و وارداتی ترانزیتی در نظر گرفت (کیانی‌مقدم و همکاران، ۱۳۹۱).

بندر شهید رجایی در ۳۰ کیلومتری غرب بندرعباس واقع شده است. این بندر از بنادر کانتینری فعال در جهان و منطقه محسوب می‌شود. بندر شهید رجایی بزرگترین بندر کانتینری حال حاضر کشور است که با ۲/۶ میلیون TEU<sup>۱</sup> عملیات کانتینری در سال ۲۰۱۰ پیشرفت چشم‌گیری داشته است (پورتال اینترنتی سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۲). بندر شهید رجایی توانسته در بین بنادر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰ به رتبه ۴۴ ارتقاء یابد (بندر و دریا، ۱۳۹۱)، که نشان از توان این بندر کانتینری دارد. بندر شهید رجایی که با بیش از ۸۰ بندر بین‌المللی دنیا در ارتباط است (پورتال اینترنتی خبرگزاری فارس، ۱۳۹۲) می‌تواند کمک شایانی به استان هرمزگان و کشور داشته باشد. در سال ۲۰۱۱ سومین کشتی بزرگ کانتینری جهان در بندر شهید رجایی پهلو گرفت. که نشان از توان و ظرفیت بالای این بندر جهت پهلو دادن کشتی‌های بزرگ دنیا را دارد (پورتال اینترنتی بندر شهید رجایی، ۱۳۹۲).

اگر به تجربه ناموفق مناطق آزاد قشم، کیش و چابهار توجه شود، این نتیجه حاصل خواهد شد که اکثر سرمایه‌گذاری و توان این مناطق در ابتدا جهت برطرف کردن مشکلات و نواقص زیربنایی این مناطق هزینه شده است (Keshavarzian, 2010). از کیش تا حدودی می‌توان به عنوان یک منطقه آزاد موفق نام برد (هر چند در ابتدا برای منطقه آزاد کیش در اهدافی در زمینه‌های توریسم و گردشگری، تمرکز خدمات فرهنگی- رفاهی، صنایع

<sup>۱</sup> Twenty Equivalent Unit

جدول ۱: خلاصه تحقیقات گذشته

محقق	موضوع تحقیق
مانیان (۱۳۶۷)	عنوان: منطقه و بندر آزاد تجاری و نقش آن در توسعه صادرات ایران (۱) نتیجه: ایجاد مناطق و بندر آزاد تجاری، از جمله روش‌هایی است که می‌تواند به عنوان راهکار اصلی در جهت افزایش صادرات بکار گرفته شود.
مانیان (۱۳۶۷)	عنوان: منطقه و بندر آزاد تجاری و نقش آن در توسعه صادرات ایران (۲) نتیجه: کشور ایران با توجه به دارا بودن موقعیت و امکانات مناسب، مکان مناسبی برای ایجاد و تأسیس مناطق و بندر آزاد در این ناحیه از جهان می‌باشد.
حسینی (۱۳۷۸)	عنوان: ارزیابی عملکرد اقتصادی مناطق آزاد ایران: تحلیل هزینه- فایده (مطالعه موردی چابهار) نتیجه: با توجه به مشخصه‌های منطقه آزاد چابهار و مبتنی بر الگوی تحلیل هزینه- فایده پروفیسور وار، به تحلیل هزینه-فایده منطقه آزاد چابهار پرداخته شده است.
وفاداری (۱۳۷۹)	عنوان: نقش مناطق آزاد تجاری-صنعتی در توسعه صادرات غیر نفتی ایران نتیجه: ایجاد مناطق آزاد تجاری-صنعتی به ویژه در کشورهای در حال توسعه امکانات جدیدی را برای افزایش صادرات فراهم می‌آورد.
باورصاد (۱۳۸۰)	عنوان: بررسی شایستگی چابهار به عنوان بندر پل زمینی آسیای میانه نتیجه: لزوم تجارت بین‌الملل خود ناشی از وجود تفاوت در توزیع نامتوازن این منابع و عوامل طبیعی و مصنوعی مابین کشورهای مختلف است که در امر تولید کالاها و ارائه خدمات تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم دارند.
کامران (۱۳۸۱)	عنوان: علل توسعه نیافتگی مناطق آزاد ایران نتیجه: مهمترین دلایل توسعه نیافتگی مناطق آزاد ایران عبارتند از: عدم مکان‌یابی صحیح مناطق آزاد، تعلق نداشتن ابزارها با راهبردها، نبود امکانات زیربنایی و نبود ابزارهای کنترلی.
احسن (۱۳۸۲)	عنوان: مطالعه مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی نتیجه: مناطق آزاد کشور نه بطور مستقل و مجزا از یکدیگر بلکه باید به صورت مجموعه‌ای و به طور گروهی مسئولیت تنظیم روابط بین اقتصادی ملی و بین‌المللی برعهده داشته باشند.
لطفی و امین آقایی (۱۳۸۵)	عنوان: جایگاه مناطق آزاد در برنامه‌ریزی منطقه ای ایران نتیجه: مهمترین دلایل ناکامی مناطق آزاد ایران عبارتند از: عدم شناخت زیربنای لازم برای دستیابی به اهداف مناطق آزاد تجاری در ایران، عدم تمایل سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد تجاری ایران به دلیل تنش‌های سیاسی، محدودیت‌های فرهنگی و مذهبی، عدم درک کامل موقعیت و اهداف مناطق آزاد تجاری ایران توسط مدیران.
افتخاری و دیگران (۱۳۸۷)	عنوان: ارزیابی و اولویت‌بندی مناطق آزاد تجاری ایران با استفاده از روش MADM نتیجه: تحقیق آنها نشان داد که منطقه آزاد قشم و چابهار در رده‌های بعدی اولویت-بندی پس از منطقه آزاد کیش قرار گرفته‌اند.
گروه مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه (۱۳۹۱)	عنوان: بررسی ویژگی‌های مناطق آزاد نتیجه: عوامل موثر در موفقیت مناطق آزاد بندری؛ امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ، شبکه‌های عالی که بنادر همسایه را پوشش دهد، وجود خوشه‌های پشتیبانی حامی فعالیت‌های با ارزش افزوده بالا، وجود فناوری اطلاعاتی قوی و پیشرفته و زیرساخت-های ارتباطی قوی و دسترسی به شبکه‌های توزیع زمینی، هوایی، ریلی و دریایی.
Ceron (2004)	عنوان: ارزیابی برنامه مناطق آزاد منولستان و امکان سنجی آنها نتیجه: دلایل شکست یا عدم موفقیت مناطق آزاد؛ توسعه بخش عمومی، سیاست‌های غیر رقابتی و بخش خصوصی سازی.
Sik and Seok (2005)	عنوان: عواملی که منظر بهبود مناطق آزاد کره نتیجه: عوامل مورد بررسی؛ معافیت‌های مالیاتی، حمایت‌های مالی، بازنگری قوانین، حمایت‌های دولت از طرح‌های زیربنایی، دسترسی به نیروی کار، شرایط زندگی مناسب، خدمات رفاهی مانند تعلیم و تربیت و خدمات درمانی و ارائه خدمات به سرمایه‌گذاران خارجی.
Deloitte (2008)	عنوان: بازنگری عوامل اساسی انتخاب مناطق آزاد نتیجه: جهت ایجاد مناطق آزاد باید این فاکتورها را در نظر گرفت؛ زیرساختار، زمینه-های سرمایه‌گذاری، مشوق‌های موجود در مناطق آزاد برای سرمایه‌گذاران، ورودی کسب و کار و بخش مالی.
Keshavarzian (2010)	عنوان: اهداف تأسیس مناطق آزاد تجاری در حوزه خلیج فارس نتیجه: یکی از دلایل اصلی ضعف عملکرد مناطق آزاد تجاری در آسیانه میانه، مکان-یابی این مناطق بر مبنای اهداف سیاسی به جای اهداف اقتصادی می‌باشد.
Pak and Majd (2010)	عنوان: برنامه مدیریت سواحل یکپارچه در مناطق آزاد تجاری (مورد کاوی جزیره کیش) نتیجه: معرفی چهار استراتژی جهت مدیریت سواحل یکپارچه مناطق آزاد؛ طرح مدیریت محیطی، مدیریت خط ساحلی، طرح ارزشیابی و نظارت و طرح بیان زدیایی.

۲. روش انجام تحقیق

روش مطالعه در این تحقیق، تحلیلی و بر مبنای داده‌های کتابخانه‌ای، اسناد و مدارک است. این تحقیق با استفاده از کار

میدانی، تجربیات و مشاهدات مستقیم محقق است. در این تحقیق سعی بر آن شده که با برشمردن امکانات و شرایط استراتژیک بندرعباس به صورت کاملاً منطقی، تبدیل بندرعباس به بندر آزاد تجاری- صنعتی پیشنهاد و ضرورت آن نیز از طریق پرسشنامه مورد آزمون قرار گرفته است. در این تحقیق میدانی که نظر کارشناسان و متخصصان از طریق پرسشنامه سنجیده شده است، پنج دسته عوامل اصلی جهت تبدیل شدن بندرعباس به بندر آزاد مشخص و شناسایی شده است. این پنج فاکتور عبارتند از: الف) محیط سیاسی پایدار ب) موقعیت استراتژیک ج) نیروی کار د) تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد و ه) زیرساخت‌های مناسب. هر کدام از این فاکتورها نیز خود به چند زیر فاکتور دیگر تقسیم شده‌اند. جهت مشخص شدن عوامل پرسشنامه از تحقیقات گذشته استفاده شده است. از آنجایی که در بررسی‌های انجام شده، پرسشنامه‌ی مدونی جهت تعیین یک منطقه به عنوان منطقه یا بندر آزاد تجاری صنعتی وجود نداشته است، عوامل مطرح شده جهت تعیین مناطق آزاد تجاری صنعتی در این تحقیقات در قالب ۵ فاکتور ذکر شده ارائه شده است. لازم به ذکر است که این فاکتورها از بررسی تحقیقات کامران (۱۳۸۱)، دفتر مطالعات اقتصادی (۱۳۸۳)، پورتال اینترنتی مهندسين مشاور (۱۳۹۲)، ESCAP (2002)، ESCAP (2004)، Ceron (2004)، ESCAP (2005)، Deloitte (2008)، Yang (2009) و LATTs (2012) ارائه و مطرح شده‌اند. در جدول ۲ هر کدام از فاکتورها و زیر عوامل استفاده شده در پرسشنامه مشخص شده است.

۲-۱. مدل تحلیلی تحقیق

مدل‌های تحلیلی نموداری، ساختار نظریه را به صورت ترسیمی نشان می‌دهند. این مدل‌ها منطقی و مبنای ایجاد مدل‌های ریاضی هستند. در مدل‌های ریاضی قدرت و مسیر ارتباط میان متغیرها به صورت معادلات ریاضی نشان داده می‌شوند (دهدشتی‌شاهرخ و بحرینی‌زاده، ۱۳۹۰). در جدول ۲ با توجه به بررسی تحقیقات گذشته، ۲۳ شاخص (زیرفاکتور) در قالب ۵ فاکتور اصلی جهت مکان‌یابی مناطق و بندر آزاد (در این تحقیق شهرستان بندرعباس مد نظر است) شناسایی شده است. با توجه به نظر متخصصان این ۵ دسته فاکتور می‌توانند در مکان‌یابی ناحیه‌های مختلف به عنوان بندر و مناطق آزاد تجاری - صنعتی موثر باشند. بر این اساس می‌توان برای تحقیق حاضر مدل تحلیلی را ترسیم کرد که در شکل ۲ نشان داده شده است.



جدول ۲: عوامل اصلی و زیر عوامل استفاده شده در پرسشنامه

عوامل اصلی	زیرفاکتورها
الف محیط سیاسی پایدار	۱) محیط سیاسی و اجتماعی با ثبات ۲) امنیت و ایمنی بالا (Safety & Security)
ب موقعیت استراتژیک	۱) دسترسی به آبهای آزاد ۲) اتصال به مسیرهای عمده ارتباطی داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی (Hinterland) ۳) دسترسی به نوار مرزی کشور ۴) برخورداری از انرژی ارزان و فراوان ۵) دسترسی به مواد خام و معدنی ۶) دسترسی به عرضه‌کنندگان و شبکه توزیع ۷) نزدیکی به بازارهای بین‌المللی عمده ۸) تمایل سرمایه‌گذاران منطقه به سرمایه‌گذاری در این منطقه ۹) برخورداری از شرایط آب و هوایی مناسب ۱۰) برخورداری از امنیت بالای سرمایه‌گذاری
ج نیروی کار	۱) امکان‌پذیری تامین نیروی کار ارزان و متخصص
د تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد	۱) انعطاف‌پذیری بازارهای آن نسبت به تغییرات اقتصاد ملی و بین‌المللی (Flexibility) ۲) ضعف در زمینه مدیریتی ۳) وجود جذابیت‌های گردشگری، امکانات و تسهیلات برای گردشگران ۴) کمبود امکانات و خدمات رفاهی از قبیل هتل‌ها و ... ۵) مجهز به ارتباطات راه دور مانند تلفن و بقیه دستگاه‌های ارتباطی (Communication) ۶) امکان ارائه خدمات حمل و نقل دریایی و پهلوهای کشتی‌های بزرگ (Port Services) ۷) دارا بودن تجهیزات بندری مناسب (جرثقیل، لیفت تراک، تراس تینر و ...) ۸) وجود انبارهای مناسب در بندر (Port Storage) ۹) داشتن گمرک کارآمد و مدرن ۱۰) در دسترس بودن کانتینر خالی جهت صادرات و انبار مناسب برای این کانتینرها

آنان توزیع شود. با توجه به اینکه متغیرهای مورد مطالعه در پژوهش حاضر متغیرهای کیفی هستند، لذا با استفاده از فرمول

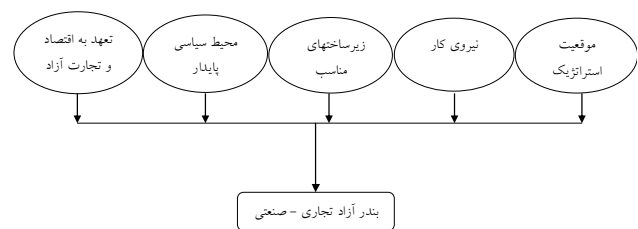
$$n = \frac{t_a^2 \times pq}{d^2}$$

حجم نمونه برای تحقیق محاسبه می‌شود. نسبت صفت متغیر  $P = 0/5$  در نظر گرفته شده است، که بر این اساس حداکثر واریانس یعنی  $Pq = 0/25$  را به دست می‌دهد. حجم نمونه قبل از تعیین مقدار آن مجهول می‌باشد، مقدار  $t$  را با  $95$  درصد اطمینان یا با  $5$  درصد خطا برابر  $1/96$  قرار داده می‌شود؛ در نتیجه با میزان اشتباه مجاز  $0/1$ ،  $96$  نفر به عنوان حداقل اندازه‌ی نمونه مورد مطالعه در فرمول نمونه‌گیری به دست آمده است (منصورفر، ۱۳۹۰).

$$n = \frac{(1.96)^2 \times (0.25)}{(0.1)^2} = 96$$

با توجه به حداقل اندازه نمونه که  $96$  نفر است،  $110$  پرسش‌نامه در میان کارشناسان و متخصصان در موضوع مربوطه توزیع شد که از این تعداد پرسش‌نامه،  $77$  پرسش‌نامه قابل قبول و قابل تجزیه و تحلیل بوده‌اند. با توجه به اینکه این تعداد،  $70\%$  از کل پرسش‌نامه‌های تحقیق است و برای تجزیه و تحلیل و پاسخ دادن به سوالات تحقیق قابل قبول هستند. همانطور که در بخش‌های قبل نیز گفته شد، روش جمع‌آوری اطلاعات از کارشناسان مربوطه، به وسیله پرسشنامه بوده است. پرسشنامه پس از توزیع در میان کارشناسان، اقدام به جمع‌آوری آن شده است.

این کارشناسان متشکل از متخصصان امور بندری (کارکنان شاغل در اداره بندر شهید رجایی و شهید باهنر) و همچنین کارشناسان اقتصادی در شهر بندرعباس بوده‌اند. تمامی این افراد در سازمان‌ها و ادارات دولتی شهر بندرعباس و سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان شاغل هستند. همچنین در انتخاب این افراد جهت پاسخ به پرسشنامه تحقیق، به کارشناسانی مراجعه شده است که علاوه بر دارا بودن تخصص‌های اقتصادی و مدیریتی، به امور تجارت بندری نیز اشراف دارند تا بتواند این شهرستان را از بعد تبدیل به یک بندر آزاد تجاری صنعتی تجزیه و تحلیل نمایند و به پرسشنامه پاسخ دهند. لازم به ذکر است که جهت انجام آزمون‌های گرفته شده از پرسشنامه‌های تحقیق که در ادامه ذکر می‌شود، از نرم‌افزار SPSS 19 استفاده خواهد شد.



شکل ۲: مدل تحلیلی تحقیق

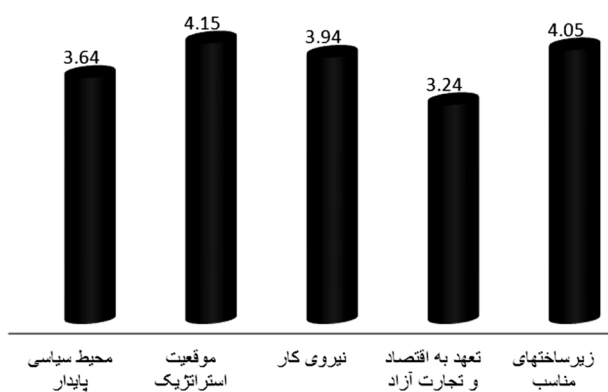
در مدل تحلیلی حاضر یک رابطه‌ی اصلی وجود دارد که در آن نشان می‌دهد ۵ فاکتور اصلی محیط سیاسی پایدار، موقعیت استراتژیک، نیروی کار، تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد و زیرساخت‌های مناسب به عنوان عامل‌های مناسبی برای سنجش بندرعباس جهت تبدیل به بندر آزاد تجاری - صنعتی در این شهرستان وجود دارند که در ادامه به وسیله‌ی تحلیل عاملی تحقیق مورد سنجش قرار می‌گیرد.

## ۲-۲. جامعه آماری و حجم نمونه

جامعه‌ی آماری تحقیق شامل متخصصان و کارشناسان بندر شهید رجایی، بندر شهید باهنر و شهر بندرعباس است، پس از مشخص شدن حجم نمونه لازم است پرسش‌نامه تحقیق در میان

### ۳-۲. پیش‌آزمون تحقیق

به عنوان مثال تعداد پاسخ‌های کاملاً موافق را در عدد ۵ باید ضرب کرد. جهت مشخص شدن امتیاز هر زیرفاکتور لازم است تا مجموع امتیاز هر زیرفاکتور بر تعداد افراد پاسخ‌دهنده تقسیم شود. از تقسیم مجموع امتیاز زیرفاکتورها بر تعداد آنها، امتیاز هر کدام از فاکتورها به دست خواهد آمد. نتایج بدست آمده از پرسشنامه-ها و امتیاز متوسط هر یک از عوامل موثر در جهت تبدیل شدن بندرعباس به بندر آزاد تجاری - صنعتی در شکل ۳ نشان داده شده است (با توجه به امتیاز هر سوال، حداکثر امتیاز ۵ و حداقل امتیاز ۱ خواهد بود).



شکل ۳: امتیاز متوسط عوامل اصلی مناطق آزاد در بندرعباس

در شکل ۳، موقعیت استراتژیک بالاترین امتیاز دارد. بدین معنی است که در بین عوامل بررسی شده در بندرعباس، از نظر کارشناسان فاکتور موقعیت استراتژیک بارزترین فاکتور بوده است. بعد از این فاکتور نیز عوامل زیرساخت‌های مناسب، نیروی کار و محیط سیاسی پایدار بارزترین فاکتورها بوده‌اند. همانطور که در این شکل مشخص شده است، تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد، کم‌رنگ‌ترین و ضعیف‌ترین فاکتور در بندرعباس است.

### ۳-۱. آزمون‌های آمار استنباطی

در بخش‌های قبل، به پایایی پرسش‌نامه و آمار توصیفی پرداخته شد؛ همچنین میانگین عوامل تحقیق نیز در قالب جدول و نمودار نشان داده شد. در این بخش از تحقیق آزمون-های آمار استنباطی بر روی داده‌ها اعمال می‌شوند و پس از به دست آمدن جواب نهایی آزمون‌ها، به تفسیر این نتایج پرداخته خواهد شد.

اعتبار (Validity) پرسش‌نامه تحقیق توسط اساتید دانشگاهی، متخصصان و کارشناسان در زمینه مربوطه تایید شده است؛ که این نوع اعتبار به عنوان اعتبار منطقی پرسش‌نامه تحقیق تعریف می‌شود. جهت انجام پایایی پرسش‌نامه تحقیق روش‌های مختلفی وجود دارد که یکی از متداول‌ترین این روش‌ها ضریب آلفای کرونباخ است (مومنی و فعال قیومی، ۱۳۹۱). جهت تایید پایایی (Reliability) پرسشنامه در این تحقیق نیز از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. در پیش‌آزمون تحقیق، پرسش‌نامه در میان ۱۳ نفر از اعضای نمونه توزیع و جمع‌آوری شد که نتایج آن در جدول ۳ نشان داده شده است.

جدول ۳: ضریب آلفای کرونباخ در مطالعه‌ی مقدماتی

ضریب آلفای کرونباخ	تعداد سوالات پرسش‌نامه	تعداد پاسخ‌دهندگان
۰/۸۷۶	۲۳	۱۳

در آزمون مقدماتی (پیش‌آزمون) امتیاز ضریب آلفای کرونباخ ۰/۸۷۶ به دست آمده است که قابل قبول می‌باشد؛ چرا که در آزمون مقدماتی، ضریب آلفای کرونباخ بالاتر از ۰/۷ نشان از مورد تایید بودن پرسش‌نامه تحقیق است (مومنی و فعال قیومی، ۱۳۹۱).

### ۳. تجزیه و تحلیل داده‌های تحقیق

در این بخش از تحقیق به تجزیه و تحلیل داده‌ها پرداخته می‌شود. هر کدام از آزمون‌های لازم بیان می‌شود و با توجه به داده‌های بدست آمده از تحقیق، مورد آزمون و تحلیل قرار می‌گیرند. در زمینه‌های تحقیقات پیمایشی، معمول‌ترین نوع تحقیقات بر اساس پرسش‌نامه است. جهت طراحی پرسش‌نامه تحقیق نیز بیشترین استفاده از طیف پنج‌گزینه‌ای لیکرت انجام می‌شود (دواس، ۱۳۹۱). در این تحقیق نیز سوالات مطرح شده در پرسش‌نامه تحقیق بر اساس طیف لیکرت (از جمله طیف‌های رتبه‌بندی محسوب می‌شود) است، امتیاز اختصاص یافته به هر کدام از سوالات و گزینه‌های به کار رفته در پرسش‌نامه جهت سنجش نظرات متخصصان و کارشناسان مربوطه نیز در جدول ۴ مشخص شده است.

جدول ۴: نحوه تخصیص امتیازات به هر گزینه

گزینه‌ها	کاملاً مخالف	مخالف	تقریباً	موافق	کاملاً موافق
امتیازات	۱	۲	۳	۴	۵

۱-۱-۱. آزمون‌های کفایت نمونه‌گیری و بارتلت

شده است؛ همچنین این ضریب‌های تحلیل عاملی و آزمون‌های KMO و بارتلت در اثبات یا رد مدل مفهومی تحقیق نیز باید استفاده شوند. از آنجایی که در این تحقیق نیز مدل مفهومی تحقیق ارائه شده است، پس نیاز به انجام این آزمون‌ها است.

جدول ۶: تحلیل عاملی (نیکویی برازش)

فاکتورها	حد اکثر ضریب	ضریب آزمون
محیط سیاسی پایدار	۱/۰۰۰	۰/۴۶۴
موقعیت استراتژیک	۱/۰۰۰	۰/۷۷۱
نیروی کار	۱/۰۰۰	۰/۶۳۲
تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد	۱/۰۰۰	۰/۱۲۳۶
زیرساخت‌های مناسب	۱/۰۰۰	۰/۶۸۲

با توجه به ضریب‌هایی که در جدول ۶ برای عوامل اصلی تحقیق به دست آمده است، می‌توان استنباط کرد که در بندرعباس در حال حاضر به جز فاکتور تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد، ۴ فاکتور دیگر موجود است. در ادامه به وسیله آزمون کولموگروف - اسمیرنوف (KS) مشخص خواهد شد که داده‌های تحقیق توزیع پارامتریک یا ناپارامتریک دارند. پس از آن آزمون‌های لازم اعمال می‌شود.

۱-۲- آزمون کولموگروف - اسمیرنوف (KS)

آزمون کولموگروف - اسمیرنوف (KS) جهت مشخص نمودن توزیع داده‌های تحقیق به کار می‌رود. پارامتریک یا ناپارامتریک بودن داده‌ها در این آزمون به وسیله سطح معنی‌داری آن به دست می‌آید. در این تحقیق نیز قبل از گرفتن آزمون‌های لازم نیاز به انجام این آزمون است تا اینکه مشخص شود جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها از چه نوع آزمون‌هایی استفاده شود. اگر سطح معنی‌داری بالاتر از ۰/۰۵ باشد دلالت بر پارامتریک بودن توزیع داده‌ها دارد و اگر سطح معنی‌داری آن کمتر از ۰/۰۵ باشد نشان از ناپارامتریک بودن داده‌های تحقیق است (مومنی و فعال‌قیومی، ۱۳۹۱). نتایج حاصل از آزمون کولموگروف - اسمیرنوف (KS) تحقیق در جدول ۷ بیان شده است.

جدول ۷: آزمون کولموگروف - اسمیرنوف (KS)

مجموع فاکتورها و شاخص‌های تحقیق	تعداد نمونه
۷۷	۳/۵۲۸۷
میانگین	۰/۶۶۵۶۹
انحراف معیار	۰/۱۱۴
قدر مطلق	۰/۰۶۵
بیشترین انحراف	-۰/۱۱۴
منفی	۱/۸۲۲
آماره آزمون Z	-۰/۰۳
سطح معنی‌داری	

پس از اینکه آزمون‌های لازم جهت سنجش اعتبار و پایایی پرسش‌نامه تحقیق انجام و مورد تایید واقع شد، پرسش‌نامه در میان کل اعضای نمونه تقسیم می‌شود. آزمونی که در ابتدا از کل داده‌های جمع‌آوری شده از اعضای نمونه گرفته می‌شود، آزمون‌های KMO (کفایت نمونه‌گیری) و بارتلت است. آزمون KMO که به آزمون کفایت نمونه‌گیری نیز معروف است، این اصل را می‌سنجد که اندازه نمونه گرفته شده تحقیق کفایت لازم برای انجام تجزیه و تحلیل‌ها را دارد یا اینکه اندازه نمونه گرفته شده برای تحقیق مربوطه کافی نیست. در این آزمون در صورتی که ضریب به دست آمده به یک نزدیک باشد، کفایت نمونه‌گیری مورد تایید است. آزمون بارتلت نیز به این اصل می‌پردازد که اگر سطح معنی‌داری این آزمون کمتر از ۰/۰۵ باشد نشان از این دارد که داده‌های به دست آمده از پرسش‌نامه‌های تحقیق قابلیت تجزیه و تحلیل دارند (مومنی و فعال‌قیومی، ۱۳۹۱). مقدار ضریب‌های به دست آمده برای آزمون‌های KMO و بارتلت در جدول ۵ نوشته شده است.

جدول ۵: آزمون‌های KMO (کفایت نمونه‌گیری) و بارتلت

آزمون‌ها و ضریب‌ها	۵ فاکتور اصلی	۲۳ زیرفاکتور
مقدار ضریب KMO	۰/۸۳۸	-۰/۸۴۲
مقدار آماره آزمون بارتلت	۱۵۹/۴۵۶	۸۸۰/۳۱۶
در چه آزادی آزمون بارتلت	۱۰	۲۵۳
سطح معنی‌داری آزمون بارتلت	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰

با توجه به مقادیر به دست آمده برای آزمون KMO در جدول ۵ و نزدیکی اعداد آنها به عدد یک نشان از کفایت نمونه‌گیری برای تحقیق دارد. آزمون بارتلت نیز همانند آزمون KMO برای فاکتورها و زیرفاکتورها به صورت جداگانه گرفته شده است که با توجه به سطح معنی‌داری (۰/۰۰۰) این آزمون در جدول ۴، در هر دو مورد نشان از مناسب بودن داده‌های تحقیق جهت تجزیه و تحلیل دارد. همچنین جهت مشخص شدن این اصل که چه عواملی در بندرعباس جهت تبدیل این منطقه به بندر آزاد تجاری - صنعتی وجود دارند نیز می‌توان از تحلیل عاملی یا نیکویی برازش استفاده کرد. در صورتی که تحلیل عاملی ضریبی بالاتر از ۰/۴ (برخی از محققان ضریب بالاتر از ۰/۳ را نیز مورد پذیرش قرار می‌دهند) داشته باشد نشان از تاثیر آن عامل یا فاکتور در پدیده‌ی مورد نظر است (مومنی و فعال‌قیومی، ۱۳۹۱). ضریب‌های تحلیل عاملی هر یک از ۵ فاکتور تحقیق در جدول ۶ آورده

جدول ۸: آزمون توزیع دوجمله‌ای (آزمون موفقیت)

سطح معنی‌دار	نسبت آزمون	نسبت مشاهدات	تعداد	بازه	عوامل اصلی
۰/۰۱۴	۰/۶	۰/۳	۲۱	$\geq 3$	گروه ۱
		۰/۷	۵۶	$< 3$	گروه ۲
		۱/۰	۷۷	کل	
۰/۰۰۰	۰/۶	۰/۰	۰	$\geq 3$	گروه ۱
		۱/۰	۷۷	$< 3$	گروه ۲
		۱/۰	۷۷	کل	
۰/۰۰۵	۰/۶	۰/۲	۱۸	$\geq 3$	گروه ۱
		۰/۸	۵۹	$< 3$	گروه ۲
		۱/۰	۷۷	کل	
۱/۰۰۰	۰/۶	۰/۵	۳۷	$\geq 3$	گروه ۱
		۰/۵	۴۰	$< 3$	گروه ۲
		۱/۰	۷۷	کل	
۰/۰۰۰	۰/۶	۰/۰	۲	$\geq 3$	گروه ۱
		۱/۰	۷۵	$< 3$	گروه ۲
		۱/۰	۷۷	کل	

در جدول ۸، سطح معنی‌داری محیط سیاسی پایدار، موفقیت استراتژیک، نیروی کار و زیرساخت‌های مناسب کمتر از ۰/۰۵ است. اما در فاکتور تعهد به تجارت و اقتصاد آزاد، سطح معنی‌داری بزرگتر از ۰/۰۵ می‌باشد. با توجه به تعریف فرضیه‌ها در عوامل محیط سیاسی پایدار، موفقیت استراتژیک، نیروی کار و زیرساخت‌های مناسب، فرض  $H_0$  (عدم وجود فاکتور مربوطه در بندرعباس جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری-صنعتی) رد و فرض  $H_1$  (وجود فاکتور مربوطه در بندرعباس جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری-صنعتی) تایید می‌شود. اما در فاکتور تعهد به تجارت و اقتصاد آزاد، فرض  $H_0$  (عدم وجود فاکتور مربوطه در بندرعباس جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری-صنعتی) تایید و فرض  $H_1$  (وجود فاکتور مربوطه در بندرعباس جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری-صنعتی) رد می‌شود. در آزمون دو جمله‌ای (نسبت موفقیت) جدول ۸ با توجه به نسبت مشاهدات و سطح معنی‌دار، عوامل محیط سیاسی پایدار، موفقیت استراتژیک، نیروی کار و زیرساخت‌های مناسب در بندرعباس جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری - صنعتی وجود دارد؛ اما تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد به عنوان یکی از مولفه‌های تبدیل شدن به بندر آزاد در بندرعباس وجود ندارد.

### ۳-۱-۴. آزمون فریدمن

آزمون فریدمن برای تعیین اولویت فاکتورها (آذر و مومنی، ۱۳۸۷) جهت بندر آزاد شدن شهرستان بندرعباس مورد استفاده قرار گرفته است و در واقع حساسیت پاسخ‌دهندگان به سوالات را نسبت به فاکتورها نشان می‌دهد (جدول ۹). در این بخش به

همانطور که در جدول ۷ نیز قابل مشاهده می‌باشد، به صورت مجموع برای تمامی ۲۳ شاخص (زیرفاکتور) که در ۵ دسته فاکتور اصلی قرار می‌گیرند، سطح معنی‌داری در آزمون کولموگروف - اسمیرنوف (KS) تحقیق برابر ۰/۰۰۳ است. این میزان سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ است که نشان از ناپارامتریک بودن داده‌های تحقیق است؛ پس برای تجزیه و تحلیل داده‌های تحقیق باید از آزمون‌های ناپارامتریک استفاده کرد. در ادامه‌ی تحقیق، جهت تایید یا رد عوامل تحقیق از آزمون توزیع دوجمله‌ای (آزمون موفقیت) و برای رتبه‌بندی فاکتورها نیز از آزمون فریدمن استفاده خواهد شد. هر دوی این آزمون‌ها، ناپارامتریک هستند.

### ۳-۱-۳. آزمون آماری توزیع دوجمله‌ای (آزمون موفقیت)

این آزمون برای تدوین یا شناسایی عوامل موثر بر بندر آزاد شدن بندرعباس است. بدین ترتیب که آیا عوامل مورد بررسی می‌توانند به عنوان عوامل اصلی و قابل تحلیل در اجرای منطقه آزاد شدن بندرعباس مورد استناد قرار گیرند یا خیر. این آزمون برای تشخیص تاثیر یا عدم تاثیر یک متغیر در پدیده‌ای معین مورد استفاده قرار می‌گیرد. با توجه به اینکه قصد تحقیق بر آن بوده که این عوامل معرفی شده در بندرعباس وجود دارند یا خیر، نیاز به انجام آزمون توزیع دوجمله‌ای در این بخش است. معمولاً در طراحی فرض،  $H_0$  بیانگر عدم تاثیر متغیر و  $H_1$  بیانگر تاثیر متغیر می‌باشد (مومنی و فعال‌قیومی، ۱۳۹۱). مولفه  $X$  به عنوان عامل تاثیر گذار بر بندر آزاد شدن بندرعباس می‌تواند مورد توجه قرار گیرد یا فرضیات آماری زیر باشد:

$H_0$ : مولفه  $X$  به عنوان یکی از عوامل اصلی منطقه آزاد شدن در بندرعباس وجود ندارد.

$H_1$ : مولفه  $X$  به عنوان یکی از عوامل اصلی منطقه آزاد شدن در بندرعباس وجود دارد.

در این آزمون عدد ۳ (تقریباً) به عنوان عدد وسط در نظر گرفته شده است و در صورتی که سطح معنی‌داری از ۰/۰۵ بالاتر باشد به معنای تایید  $H_0$  و رد  $H_1$  است. اگر سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ باشد به معنای رد  $H_0$  و تایید  $H_1$  است. از آنجایی که عدد ۳ عدد وسط در نظر گرفته می‌شود فرضیه‌ها به این نحو خواهد بود:  $H_0: \rho \leq 0/6$  و  $H_1: \rho > 0/6$  (عدد ۰/۶ از تقسیم ۳ بر ۵ بدست آمده است). نتایج حاصل از آزمون دوجمله‌ای در جدول ۸ نشان داده شده است.

دارد. با توجه به قوانین و شرایط حاکم بر مناطق و بنادر آزاد تجاری - صنعتی، پس از تبدیل شهرستان بندرعباس به بندر آزاد تجاری - صنعتی، با سایر مناطق جهان به صورت آزادانه تبادل و مناسبات اقتصادی خواهد داشت. در صورت مهیا شدن شرایط جهت تبدیل به بندر آزاد تجاری - صنعتی، داشتن مناسبات اقتصادی با سایر نقاط جهان و پیوند با اقتصاد جهانی، تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد که از مولفه‌های موجود در مناطق آزاد تجاری - صنعتی نیز می‌باشد، در شهرستان بندرعباس مهیا خواهد شد.

### ۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادات

در این بخش از تحقیق به نتیجه‌گیری و جمع‌بندی تحقیق پرداخته می‌شود. در مبحث نتیجه‌گیری علاوه بر اینکه از نتایج آزمون‌های گرفته شده تحقیق استفاده خواهد شد، همچنین از نظرات و پیشنهادات کارشناسانی که در طول انجام تحقیق در پایان پرسشنامه‌ها ارائه شده است نیز استفاده می‌شود. در ابتدای تحقیق دو هدف کلی دنبال می‌شد، ابتدا باید از مطالعه منابع و ادبیات تحقیق عوامل و عواملی شناسایی شود که به وسیله آنها بتوان مناطقی را مورد سنجش قرار داد که امکان مناطق یا بندر آزاد شدن را دارند. این هدف به وسیله شناسایی ۲۳ شاخص در قالب ۵ فاکتور محقق شد (جدول ۲). عوامل به دست آمده نیز مورد تایید متخصصان مربوطه قرار گرفت. پس از آنکه این فاکتورها در قالب یک پرسشنامه با طیف لیکرت طراحی شدند، باید در میان اعضای نمونه توزیع و جمع‌آوری می‌شد تا اینکه میزان تحقق هدف بعدی (بررسی وجود و یا عدم وجود عوامل لازم جهت بندر آزاد شدن در بندرعباس) مورد بررسی قرار گیرد. مدل تحلیلی تحقیق نیز که ارائه شد به وسیله آزمون‌های لازم سنجیده شده است. به وسیله جدول ۶ می‌توان به این نتیجه رسید که از ۵ فلتشی که به طرف بندر آزاد شدن در مدل تحلیلی تحقیق (شکل ۲) رفته است، تنها عامل تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد است که تایید نمی‌شود و بقیه رابطه‌های موجود در این مدل مورد تایید است.

با توجه به نتایج تحقیق و همچنین پیشنهاداتی که کارشناسان در پرسشنامه بیان داشته‌اند، پیشنهاداتی ارائه می‌شود که جهت هر چه بهتر شدن تبدیل بندرعباس به بندر آزاد تجاری-صنعتی موثر خواهد بود. پیشنهاداتی که در پایان این تحقیق ارائه خواهد

وسيله‌ی آزمون فریدمن نشان داده شده است که کدام یک از عوامل معرفی شده در پرسش‌نامه تحقیق، در بندرعباس مشهودتر است که جهت رتبه‌بندی این فاکتورها از آزمون فریدمن استفاده شده است.

جدول ۹: آزمون فریدمن

ردیف	فاکتورها	امتیازات
۱	موقعیت استراتژیک	۳/۸۹
۲	زیرساخت‌های مناسب	۳/۶۵
۳	نیروی کار	۳/۲۰
۴	محیط سیاسی پایدار	۲/۷۴
۵	تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد	۱/۵۲

با توجه به جدول ۹ از نظر پاسخ‌دهندگان، به ترتیب عوامل موقعیت استراتژیک، زیرساخت‌های مناسب، نیروی کار و محیط سیاسی پایدار بارزترین فاکتورها و فاکتور تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد کم‌رنگ‌ترین فاکتور در بندرعباس جهت تبدیل شدن به بندر آزاد تجاری-صنعتی است.

### ۴. تفسیر و تبیین نتایج

با توجه به بررسی‌های انجام شده و با تایید کارشناسان و متخصصان امر، ۲۳ شاخص بیان شده در جدول ۱ در قالب عوامل محیط سیاسی پایدار، موقعیت استراتژیک، نیروی کار، تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد و زیرساخت‌های مناسب وجود دارند که می‌تواند کار امکان‌سنجی تبدیل یک مکان را به بندر آزاد تجاری - صنعتی انجام دهد. در این تحقیق به وسیله آزمون‌های گرفته شده سنجید شد که در حال حاضر، این فاکتورها در بندرعباس وجود دارند و یا اینکه وجود ندارند. با توجه به آزمون‌های تحلیل عاملی (نیکویی برازش)، توزیع دوجمله‌ای (آزمون موفقیت) و فریدمن مشخص می‌شود که در حال حاضر و با شرایط موجود، عوامل محیط سیاسی پایدار، موقعیت استراتژیک، نیروی کار و زیرساخت‌های مناسب در بندرعباس وجود دارد؛ اما فاکتور تعهد به اقتصاد و تجارت آزاد در بندرعباس وجود ندارد و یا اینکه بسیار کم‌رنگ می‌باشد. منظور از این فاکتور، داشتن رابطه آزادانه با اقتصاد کشورهای دیگر و مناطق همسایه است. با توجه به اینکه اکثر عوامل پرسش‌نامه مورد تایید واقع شده است، می‌توان به این نتیجه رسید که در شرایط فعلی و با توجه به امکانات و شرایط شهرستان بندرعباس، این منطقه توانایی تبدیل به یک بندر آزاد تجاری - صنعتی را

دواس، دی. ای.، ۱۳۹۱. پیمایش در تحقیقات اجتماعی. چاپ چهاردهم، تهران: نی.

دهدشتی‌شاهرخ، ز.؛ بحرینی‌زاده، م.، ۱۳۹۰. تحقیقات بازاریابی. چاپ دوم، تهران: سمت.

دیده‌ور، ب.، ۱۳۸۸. مناطق آزاد تجاری: ایران و ترکیه. مناطق ویژه اقتصادی، اسفند، ۸ (۵۷).

کامران، ح.، ۱۳۸۱. علل توسعه نیافتگی مناطق آزاد ایران. تحقیقات جغرافیایی، صفحات ۳۲-۴۳.

قانون و مقررات مناطق آزاد تجاری-صنعتی. ۱۳۸۳. دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی. تهران: عیلام.

کیانی‌مقدم، م.؛ تهمک، ح.ر.؛ ایرانشاهی، س.، ۱۳۹۱. تحلیلی بر وضعیت و ظرفیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه‌ی شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی. دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.

مقدسی، ع.ر.، ۱۳۸۹. مناطق آزاد: اصول، مفاهیم، کارکردها و راهکارها. تهران: راهکار مدیریتی.

مناطق آزاد و تعیین نقش نوین برای آنها، ۱۳۸۳. دفتر مطالعات اقتصادی. وزارت بازرگانی: معاونت برنامه‌ریزی و بررسی‌های اقتصادی، صفحات ۲-۲۱.

منصورفر، ک.، ۱۳۹۰. روش‌های آماری، چاپ دهم، تهران: دانشگاه تهران.

مومنی، م. و فعال‌قیومی، ع.، ۱۳۹۱. تحلیل‌های آماری با استفاده از SPSS، چاپ هفتم، تهران: مؤلف.

میرمطهری، ا.، ۱۳۷۶. ارزیابی طرح‌های اقتصادی، راهنمای تهیه و امکان‌سنجی پروژه‌های صنعتی، تهران: اطلس، صفحات ۳۰-۱۷.

BalazadehAbriz, M., 2012. The role of free trade zones in economic development (case study: Iran's Aras free trade zone). Basic and applied scientific research, 2(11): 11196-11201pp.

Ceron, J., 2004. Assessment of Mongolias free trade zone program and site evaluation. The ministry of industry and trade, Mongolia: USAID contract, (438): 1-10PP.

Chiu, R.; Lirn, T.; Li, Ch.; Shang, K., 2011. An evaluation of free trade port zone in Taiwan. Shipping and logistcs, 27(3): 423-446pp.

Dabour, N., 1999. Free trade zones in the aftermath of the uruguay round. Economic cooperation, (20): 1-33pp.

شد عبارتند از: در راستای بهتر شدن هر چه بیشتر ثبات مدیریتی، نیاز به استفاده بهتر از مدیران بومی است، استفاده و بهره‌برداری بهینه از صنایع و معادن استان هرمزگان، استفاده از توان نیروی انسانی موجود در این استان، تبدیل بندرعباس به بندر آزاد تجاری- صنعتی و تغییر کاربری منطقه آزاد قشم به منطقه آزاد بازرگانی و همکاری هر چه بیشتر این دو با یکدیگر، ایجاد و راه-اندازی پل زمینی بین بندرعباس و جزیره قشم جهت همکاری بیشتر این دو با یکدیگر، بکارگیری سرمایه‌های موجود در استان هرمزگان جهت استفاده در صنایع مادر و زیرساختاری به جای صرف این سرمایه‌ها در کارهای سطحی و زودبازده، انتقال و ایجاد امکانات و تسهیلات رفاهی و خدماتی در حد فاصل بندر شهید رجایی و بندرعباس جهت استفاده هر دو بندر، نیاز به تاسیس دانشگاهی تخصصی یا گسترش رشته‌های مربوطه دانشگاهی در دانشگاه‌های موجود در سطح شهرستان و استان و همکاری هر چه بیشتر نهادها و موسسات در سطح استان و شهرستان جهت تبدیل بندرعباس به بندر آزاد تجاری-صنعتی. علاوه بر پیشنهادات بیان شده، با تبدیل این منطقه به بندر آزاد تجاری - صنعتی و ایجاد شرایط جهت به وجود آمدن صنایع تولیدی می‌توان به این امر امیدوار بود که محرومیت‌زدایی از استان هرمزگان و مناطق هم‌جوار نیز مهیا شود.

## منابع

آذر، ع.؛ مومنی، م.، ۱۳۸۷. آمار و کاربرد آن در مدیریت. چاپ دوم، تهران: سمت.

ارزیابی تحولات ساختاری حمل و نقل دریایی کشور، ۱۳۹۱. بندر و دریا، اردیبهشت، ۲۷ (۱۸۹).

افتخاری، ع.؛ وجدانی‌طهرانی، ه.؛ علی‌رازمی، ا.، ۱۳۸۸. ارزیابی و اولویت‌بندی مناطق آزاد تجاری ایران با استفاده از روش MADM. علوم انسانی، ۶۲، صفحات ۱۴۳-۱۶۶.

امینی، م.، ۱۳۹۲. مناطق آزاد، اصول، مفاهیم و کارکردها. تهران: اقتصاد ما.

باورصاد، پ.، ۱۳۸۰. بررسی شایستگی چابهار به عنوان بندر پل زمینی آسیای میانه. تیر، زاهدان: دانشگاه سیستان و بلوچستان.

خلیلی، ع.، ۱۳۹۱. اهداف راهبردی مناطق آزاد و حرکت به سوی آینده. پورتال اینترنتی شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری- صنعتی و ویژه اقتصادی، (www.freezones.ir)، دسترسی: ۱۳۹۲/۰۵/۰۷.

- Hywood, R., 2004. Developing trade capacity through free zones. flagstaff institute, June, xxvii(1).
- Keshvarzian, A., 2010. Geopolitics and the genealogy of free trade zones in the Persian Gulf. Geopolitics, New York University, May, 15(2): 263-289pp.
- Latin America trade and transportation study (LATTS) 11, (2012), foreign trade zone (FTZ) briefing paper, Accessed: 2013/11/10.
- Pak, A.; Majd, F., 2010. Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study. ocean and coastal management, (54): 129-136pp.
- Stein, H., 2007. Africa and free trade zones. Manchester: brooks world poverty institute.
- Tahir, j., 1999. An assessment of free economic zones (FEZs) in Arab countries: performance and main features. Tunis, international conference on new economic development and their impact on Arab economic, 3-5pp.
- Yang, Y., 2009. A comparative analysis of free trade zone policies in Taiwan and Korea based on a port hinterland perspective. Shipping and logistics, 25(2): 273-303pp.
- Deloitte., 2008. Free trade zone study. Western economic diversification Canada, October, 1-5pp.
- Economic and social commission for Asia and the Pacific (ESCAP)., 1999. Development of the trans-asian railway trans-asian railway in the southern corridor of Asia-Europe routes. United Nations: New York, 9-19pp.
- Economic and social commission for Asia and the Pacific (ESCAP)., 2002. Commercial development of regional ports as logistics center. United Nations: New York, 35-40pp.
- Economic and social commission for Asia and the Pacific (ESCAP)., 2005. Free trade zone and port hinterland development. United Nations: New York, 5-114pp.
- Guangweng. M., 2003. The Theory and practice of free economic zones: A case study of tianjin, people's republic of china. For the degree of doctor of natural sciences, Heidelberg: Ruprecht-Karls University, chapter 2: 18-20pp.
- Hakimian, H., 2009. Iran's free trade and special economic zones: challenges and opportunities. University of Southern California, conference on Iranian economy at a crossroads: domestic and global challenges.