



گزارش بازدید



منطقه آزاد تجاری-صنعتی ارس

مرداد ۱۴۰۳

بسم الله الرحمن الرحيم

رهبر معظم انقلاب: علاج برون رفت از مشکلات کشور «اقتصاد مقاومتی» است.

اندیشکده اقتصاد مقاومتی: تصمیم بهتر، آینده روشن تر

اندیشکده اقتصاد مقاومتی یک «کانون تفکر و تصمیم سازی» است که از سال ۱۳۹۵ فعالیت رسمی خود را آغاز کرد. اندیشکده به مسئولین و دستگاه ها کمک می کند تا تصمیمات بهتری اتخاذ نمایند. طبق تعریف اندیشکده، اقتصاد مقاومتی یک «الگوی حکمرانی اقتصادی» است، به این معنا که سیاست ها، قوانین، قواعد و اقدامات طوری طراحی شود که کشور با کمترین اثرپذیری از تکان های داخلی و خارجی، رشد و پیشرفت پایدار داشته باشد. «شناسایی مسائل از طریق بررسی های میدانی و عملیاتی» در گام اول، «تولید راهکار و تصمیم برای حل مسائل با بهره گیری از آرای خبرگان و تجربیات جهانی و با در نظر گرفتن ملاحظات و پیچیدگی های تصمیم گیری» در گام دوم، «ترویج مباحث جهت اقناع و همراه سازی عموم با تصمیم مدنظر» در گام سوم و «پیگیری اتخاذ تصمیم و اجرای آن» در گام چهارم، از جمله فعالیت هایی است که با هدف «مقاوم سازی اقتصاد» در اندیشکده انجام می شود. علاقه مندان می توانند از طریق سایت Mett.ir با اندیشکده اقتصاد مقاومتی در ارتباط باشند و نظرات، انتقادات و پیشنهادهای خود را در خصوص این گزارش و سایر فعالیت های اندیشکده مطرح نمایند؛ همچنین با حمایت معنوی و مادی از اندیشکده، در تصمیم گیری بهتر ارکان کشور و ساخت آینده روشن تر سهیم شوند.

گزارش بازدید منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس

گروه موضوعی:	تولید و تجارت
نوع گزارش:	گزارش بازدید
تاریخ بازدید:	۲۴ و ۲۵ مرداد ۱۴۰۳
شناسه:	۱۴۰۳۰۶۳۴۹
تاریخ انتشار:	۱۴۰۳/۰۶/۳۱
تهیه و تدوین:	فردین کریمی
همکاران:	سید حسن محفوظی
ناظر علمی:	محمد مهدی یزدانی

فهرست مطالب

مقدمه.....	۴
فصل ۱. معرفی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس.....	۷
۱-۱- جایگاه صنعتی استان آذربایجان شرقی.....	۷
۱-۲- معرفی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس.....	۱۳
فصل ۲. بررسی آماری و تحلیل برخی از مسائل منطقه آزاد ارس.....	۱۷
۱-۲- عملکرد پایانه‌های مرزی جلفا و نوردوز.....	۱۷
۲-۲- آمارهای عملکردی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس.....	۱۹
۳-۲- چالش‌ها و مسائل منطقه آزاد ارس.....	۲۳
فصل ۳. جمع‌بندی و پیشنهادها.....	۳۷
۱-۳- تهیه‌ی طرح توسعه کسب و کار منطقه آزاد ارس.....	۳۷
۲-۳- استفاده از زمین به عنوان درآمد پایدار.....	۳۷
۳-۳- تفویض اختیار دستگاه‌های دولتی به سازمان منطقه آزاد ارس.....	۳۸
۴-۳- دسترسی سازمان مناطق به سامانه‌ها و صدور مجوزها.....	۳۸
۵-۳- توسعه بازار ارز توافقی و تسهیل بازگشت ارز از فرایندهای رسمی.....	۳۹
۶-۳- تسریع در توسعه زیرساخت کریدور ارس.....	۳۹
۷-۳- لزوم ساماندهی مدیریت پایانه‌های مرزی.....	۴۰
فصل ۴. تصاویر بازدید از واحدهای تولیدی و خدماتی.....	۴۱
۱-۴- بازدید از مجموعه گلخانه شرکت ارس تارلا امیر.....	۴۱
۲-۴- بازدید از مجموعه فولاد آذر آبادگران.....	۴۲
۳-۴- بازدید از مجموعه پایانه مرزی جلفا.....	۴۳
۴-۴- بازدید از مجموعه پایانه مرزی نوردوز.....	۴۴

فهرست جداول

جدول ۱. محدوده‌های چهارگانه منطقه آزاد ارس.....	۱۴
جدول ۲. میانگین روزانه عملکرد پایانه مرزی جلفا طی اردیبهشت تا مرداد ۱۴۰۳.....	۱۷
جدول ۳. میانگین روزانه عملکرد پایانه مرزی نوردوز طی اردیبهشت تا مرداد ۱۴۰۳.....	۱۷
جدول ۴. عمده کشورهای مقصد صادرات منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱.....	۲۰
جدول ۵. میزان تولیدات شرکت های صنعتی منطقه آزاد ارس.....	۲۰
جدول ۶. میزان تولیدات شرکت های کشاورزی منطقه آزاد ارس.....	۲۰
جدول ۷. تعداد شرکت های ثبت شده در منطقه آزاد ارس بر اساس نوع فعالیت.....	۲۰
جدول ۸. تعداد پروانه های بهره برداری صادر شده در منطقه آزاد ارس.....	۲۰
جدول ۹. اقلام عمده صادرات منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱.....	۲۱
جدول ۱۰. عمده کشورهای وارد کننده کالا به منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱.....	۲۱
جدول ۱۱. اقلام عمده واردات از محل تبصره ۲ به منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱.....	۲۱
جدول ۱۲. محصولات کشاورزی کل منطقه در سال زراعی ۱۴۰۱-۱۴۰۲ منطقه آزاد.....	۲۱

فهرست نمودارها

نمودار ۱. ارزش تجارت خارجی و جذب سرمایه‌گذاری مناطق آزاد ایران (میلیون دلار).....	۶
نمودار ۲. تردد کامیون‌های حامل کالای وارداتی و صادراتی از مرزهای جاده‌ای.....	۱۸
نمودار ۳. میزان کل کالای جابه‌جاشده از مرزهای جاده‌ای.....	۱۹
نمودار ۴. صادرات قطعی تولیدات منطقه آزاد ارس به خارج از کشور.....	۲۲
نمودار ۵. ارسال تولیدات منطقه آزاد ارس به سرزمین اصلی در سال ۱۳۹۶ - ۱۴۰۱.....	۲۲
نمودار ۶. میزان صادرات مجدد منطقه آزاد ارس سال های ۱۳۹۶ - ۱۴۰۱.....	۲۳
نمودار ۷. واردات قطعی به منطقه آزاد ارس سال ۱۳۹۶ - ۱۴۰۱.....	۲۳

فهرست نقشه‌ها

نقشه ۱. محدوده جغرافیایی استان آذربایجان شرقی.....	۷
نقشه ۲. پایانه مرزی نوردوز - مرز ایران و ارمنستان.....	۹
نقشه ۳. پایانه مرزی جلفا - مرز ایران و آذربایجان.....	۹
نقشه ۴. پایانه مرزی خداآفرین - مرز ایران و آذربایجان.....	۱۰
نقشه ۵. محدوده منطقه آزاد ارس و کشورهای همسایه آن.....	۱۵

مقدمه

یکی از شاخصه‌ها و مولفه‌های پیشرفت اقتصادی، افزایش مراودات تجارت خارجی با کشورهای هدف‌گذاری شده با تمرکز بر تولید صادرات محور است. افزایش مراودات و تبادلات تجاری با تمرکز بر صادرات، علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی برای کشور، امکان هم‌پیوندی اقتصادی و ایجاد وابستگی متقابل را افزایش می‌دهد و این هم‌پیوندی از ابعاد مختلف سیاسی - اقتصادی دارای اهمیت است.

توسعه تولید و تجارت نیازمند زیرساخت‌ها، بسترها و انگیزه‌های متنوع جهت حضور سرمایه‌گذاران و جهت‌دهی سرمایه به سمت فعالیت‌های اقتصادی مولد یا تجارت مبتنی بر مزیت‌های جغرافیایی و اقتصادی است. بر این اساس این ایجاد انگیزه و افزایش جذابیت‌های اقتصادی برای صاحبان سرمایه، چه از جنس سرمایه‌گذاران داخلی و چه از جنس سرمایه‌گذاران خارجی، برای هدایت سرمایه به سمت بازارها و فعالیت‌های اقتصادی مولد از وظایف مهم حاکمیتی است.

یکی از ابزارهایی که دولت‌ها و کشورهای در حال توسعه با منطق جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی و توسعه تولیدات صادرات محور در پنج دهه گذشته به کار گرفته‌اند، تاسیس مناطق آزاد تجاری - صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی تحت عناوین مختلف بوده است. مهم‌ترین مزیت این مناطق، کاهش دیوان‌سالاری و فرایندهای اداری به واسطه‌ی مدیریت یکپارچه اقتصادی و مجزا بودن حکمرانی این مناطق از سرزمین اصلی و همچنین اعطای مشوق‌های مالیاتی و گمرکی هدفمند با منطق کاهش هزینه‌های تولید و ایجاد امکان تولید کالای رقابت‌پذیر جهت حضور در بازارهای جهانی بوده است.

طی دهه‌های گذشته کشورهای مختلفی از جمله چین، امارات، ترکیه، کره جنوبی، مالزی و... ضمن طراحی این بستر اقتصادی متناسب با شرایط اقتصادی خود، توانسته‌اند با تمرکز بر مزیت‌های جغرافیایی و اقتصادی از این مناطق در جهت رشد و توسعه اقتصادی خود استفاده کنند. قطعاً نمی‌توان تنها عامل توسعه اقتصادی این کشورها را طراحی مناطق آزاد تجاری - صنعتی دانست؛ اما استفاده هدفمند از این بسترها در جذب سرمایه‌گذاران خارجی به این کشورها نقش به‌سزایی داشت و موجب افزایش قابل توجهی در حجم تجارت خارجی این کشورها شد.

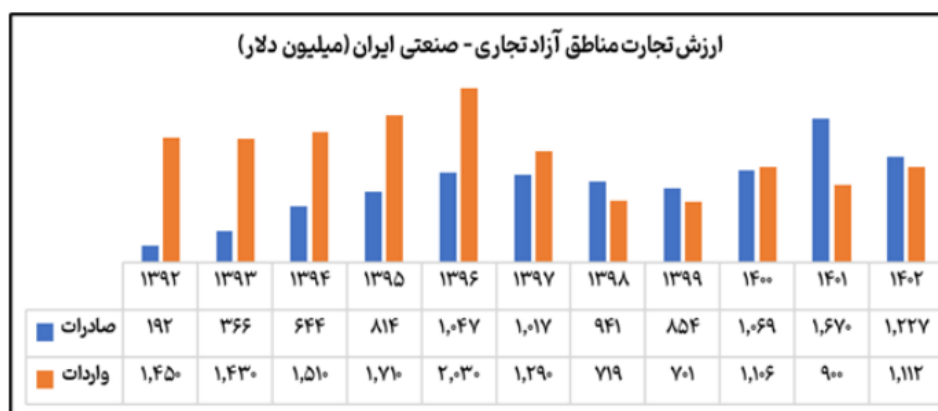
در ایران نیز ادبیات منطقه آزاد پس از انقلاب اسلامی در دولت موقت به عنوان یکی از ابزارهای توسعه اقتصادی مطرح شد؛ اما شرایط آن زمان امکان ایجاد و توسعه این مناطق را نداد. پس از پایان جنگ تحمیلی و افزایش روزافزون نقش دولت در اقتصاد، سیاستگذاران تصمیم گرفتند با منطق خروج از اقتصادی دولتی و حرکت به سمت اقتصاد بازار، استفاده از ظرفیت‌های جغرافیایی جهت توسعه تبادلات تجاری و احیای ظرفیت‌های اقتصادی کشور، مناطق آزاد تجاری - صنعتی را تاسیس و از این بستر اقتصادی استفاده کنند.

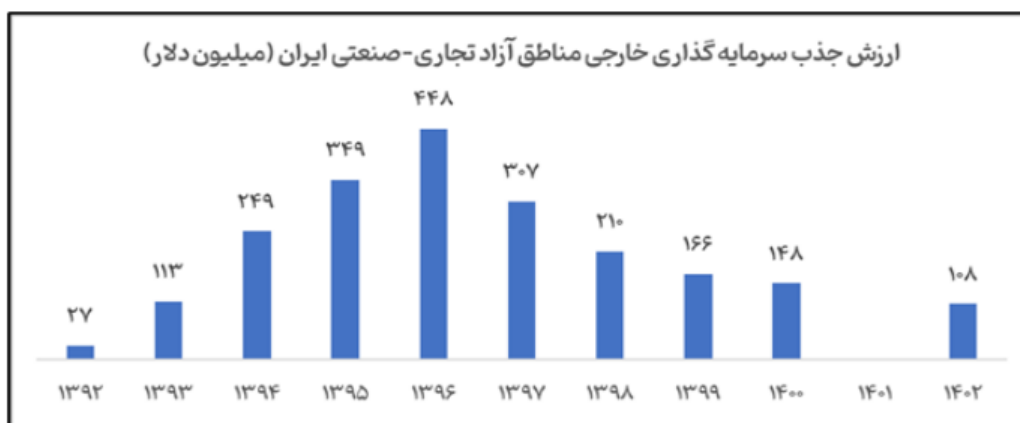
از این رو در اولین برنامه توسعه اقتصادی به دولت اجازه داده شد که سه منطقه آزاد را تاسیس کند. همزمان با مجوز تاسیس این مناطق، گروهی از اقتصاددانان با مطالعه خارجی و بازدیدهایی از مناطق آزاد کشورهای مختلف از جمله مالزی قوانین و مقررات این مناطق را تدوین و در شهریور ماه سال ۱۳۷۲ این قانون به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. عملاً شروع به کار رسمی مناطق آزاد در ایران را می‌توان سال ۱۳۷۲ دانست که بدین ترتیب بیش از ۳۰ سال از پایه‌گذاری مناطق آزاد در کشور می‌گذرد.

در سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۲ سه منطقه آزاد کیش، قشم و چابهار، در سال ۱۳۸۴ سه منطقه آزاد ارس، اروند و انزلی در سال ۱۳۹۲ منطقه آزاد ماکو، در سال ۱۴۰۰، مناطق آزاد بوشهر، سیستان و بلوچستان، اردبیل، اینچه برون، بانه - مریوان، قصر شیرین و مهران و در سال ۱۴۰۲ سه منطقه آزاد مازندران، سرخس و دوغارون به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیدند. تاسیس این مناطق در مرزهای جغرافیایی ایران نشان می‌دهد بخشی از نگاه سیاستگذاران در تاسیس این مناطق در نقاط مرزی، مبتنی بر توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه به واسطه‌ی توسعه تبادلات تجاری بوده است.

با گذشت سه دهه از تاسیس مناطق آزاد نسل اول در ایران، بررسی‌ها و مطالعات کارشناسی نشان می‌دهد مجموعه از چالش‌های سیاستگذاری و اجرایی سبب شده است که این مناطق به اهداف اصلی (از جمله جذب سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه تولید صادرات محور) که فلسفه‌ی تاسیس این مناطق بر آن استوار بوده، نرسند؛ به‌طوریکه این مناطق نقش قابل توجهی در توسعه مراودات تجاری با کشورهای همسایه و همچنین افزایش نقش ایران در بازارهای جهانی نداشته باشند.

همانگونه که در نمودارهای زیر مشاهده می‌شود طی ۱۰ سال گذشته سهم مناطق آزاد کشور از تجارت خارجی کشور به طور میانگین کمتر از ۲ میلیارد دلار و میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی کمتر از ۲۰۰ میلیون دلار بوده است.





نمودار ۱. ارزش تجارت خارجی و جذب سرمایه گذاری مناطق آزاد ایران (میلیون دلار)

از این رو گروه تولید و تجارت اندیشکده اقتصاد مقاومتی در راستای مقاوم سازی اقتصاد ایران و با هدف زمینه سازی برای نیل به تجارتی مستمر، فزاینده و متوازن با کشورهای هدف، با فرض ماندگاری تحریم ها در راستای تکمیل زنجیره ارزش صادراتی و با هدف تسهیل تجارت و افزایش درآمدهای ارزی، از مسیر اصلاح حکمرانی و توسعه زیرساخت های تولید و تجارت در کشور، محور کارآمدسازی مناطق آزاد ایران را به عنوان یکی از محورهای موضوعی گروه انتخاب و در تلاش است با احصا و بررسی چالش ها و آسیب هایی که متوجه این مناطق است، راهکارهایی برای برون رفت از وضعیت فعلی به سیاستگذار پیشنهاد دهد.

بازدید از مناطق آزاد کشور و بررسی چالش ها و مشکلات خاص هر منطقه یکی از ابزارهایی است که در کنار سایر ابزارها از جمله مطالعات داخلی و خارجی، برگزاری جلسات با کارشناسان، مسئولان و فعالان اقتصادی و همچنین برگزاری نشست های تخصصی با حضور بازیگران و ذی نفعان مناطق آزاد در تکمیل چرخه مسئله شناسی و ارائه راهکار مورد استفاده قرار می گیرد.

در این راستا تا کنون از سه منطقه آزاد انزلی، مازندران و ارس با هدف عمق بخشی به مسائل، صحت سنجی چالش ها و مشکلات احصا شده، آشنایی بیش از پیش با ظرفیت های مناطق آزاد ایران، بررسی چالش های خاص هر منطقه آزاد و تحلیل ابعاد مختلف حکمرانی این مناطق و نقش آن ها در اقتصاد ملی بازدید به عمل آمده است. گزارش حاضر، سومین گزارش بازدید از سلسه گزارش های بازدید مناطق آزاد کشور است که در آن به بررسی و تحلیل مهم ترین چالش های منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس به عنوان صنعتی ترین منطقه آزاد ایران پرداخته خواهد شد.

فصل ۱. معرفی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس

استان آذربایجان شرقی از استان‌های پرجمعیت ایران است که در گوشه شمال غرب کشور واقع گردیده است. مساحت این استان ۴۵,۴۹۱ کیلومتر مربع است که حدود ۲.۸ درصد از مساحت کل کشور را شامل می‌شود و بر اساس سرشماری سال ۱۴۰۰، جمعیت این استان ۴,۰۴۰,۰۰۰ نفر برآورده شده است.



نقشه ۱. محدوده جغرافیایی استان آذربایجان شرقی

۱-۱- جایگاه صنعتی استان آذربایجان شرقی

آذربایجان شرقی رتبه اول صادرات غیرنفتی در کشور را دارد. همچنین این استان به جهت داشتن صنایع بزرگ و کارخانه‌های مادر، یکی از مهم‌ترین قطب صنعتی کشور است. وجود کارخانه‌های بزرگ صنعتی و تولیدی مانند پمپ ایران، لیفتراک‌سازی، موتوژن، هاکسیران دیزل، لیلاند دیزل ایران، بلبرینگ‌سازی، پیستون‌سازی، درمن دیزل، دیزل ایدم، ترموپلاس، تخته فشاری و نئوپان، کارخانه گچ، شرکت سیمان صوفیان، کبریت‌سازی، ممتاز، چرم‌سازی، حوله‌بافی لاله یا برق لامع، نختاب فروزان، بافندگی لایکو، تریکو سه‌پند، نساجی تبریز، ریسندگی پشمینه، پالاز موکت و همچنین وجود نیروگاه حرارتی تبریز، کارخانه پتروشیمی و پالایشگاه تبریز، باعث شده که این استان و مخصوصاً تبریز، به بزرگ‌ترین قطب صنعتی کشور تبدیل شود.

آذربایجان شرقی یکی از قطب‌های مهم صنعتی کشور است و وجود بسیاری صنایع با قابلیت‌های موجود به رونق صنایع و توسعه منطقه کمک شایانی کرده است. بیش از ۵ هزار واحد صنعتی فعال در استان وجود دارند که عمده واحدهای صنعتی استان شامل صنایع غذایی، دارویی و بهداشتی؛ صنایع نساجی و چرم؛ صنایع

شیمیایی و سلولزی؛ صنایع کانی غیرفلزی؛ صنایع سنگین تولیدکننده ماشین‌آلات و تجهیزات و قطعه‌سازی؛ صنایع خودرو، نیرو محرکه و ریخته‌گری و صنایع بالادست نفت، فولاد و پتروشیمی است.

استان آذربایجان شرقی یکی از مناطق غنی کشور از نظر وجود ذخایر مختلف و متنوع معدنی است و بیش از ۸ میلیارد تن ذخیره معدنی در این استان شناسایی شده است. از جمله مهم‌ترین این معادن کانسار مس سونگون است که یکی از بزرگ‌ترین اندیس‌های مس ایران و جهان به شمار می‌رود. این استان دارای ذخایر منحصربفردی از قبیل نفیلین‌سینیت، کائولن، پرلیت، دیاتومیت و... است.

بر اساس آمار منتشر شده از وزارت صنعت، معدن و تجارت، استان آذربایجان شرقی دارای ۱۱,۷۰۰ صنعت ثبت شده، از جمله صنایع محصولات غذایی، ساخت مواد و محصولات شیمیایی، ساخت ماشین‌آلات و تجهیزات، محصولات از لاستیک و پلاستیک، محصولات کانی غیر فلزی، محصولات فلزی فابریکی، وسایل نقلیه موتوری، کک و فراورده‌های حاصل از نفت و... است.

استان آذربایجان شرقی با دارا بودن ۴۱۴ هزار هکتار اراضی آبی و ۸۰۷ هزار هکتار اراضی دیمی، جزء استان‌های برتر در تولیدات کشاورزی و دامی می‌باشد. از جمله محصولات مهم و عمده استان انگور، زردآلو، سیب درختی، سیب زمینی، گردو، بادام، عسل، گوشت قرمز و... است. بر اساس آمار وزارت جهاد کشاورزی، استان آذربایجان شرقی دارای رتبه ۱۷ در تولید محصولات زراعی و رتبه ۶ در تولید محصولات باغی در سال ۱۴۰۱ بوده است. این استان دارای ۹۳۹,۶۵۶ هکتار سطح زیر کشت محصولات زراعی و ۱۱۴,۸۶۳ هکتار سطح زیر کشت محصولات باغی و گلخانه‌ای بوده است. میزان تولید محصولات زراعی این استان در سال ۱۴۰۱، حدود ۲ میلیون تن و میزان تولید محصولات باغی و گلخانه‌ای این استان، حدود ۱.۲ میلیون تن بوده است.

۱-۱-۱- ظرفیت‌های مرزی و گمرکی استان آذربایجان شرقی

استان آذربایجان شرقی از ناحیه شمال، با کشورهای آذربایجان، ارمنستان و جمهوری خودمختار نخجوان (وابسته به کشور آذربایجان) به طول ۲۳۵ کیلومتر دارای خط همجواری است که مرز مشترک این استان با کشورهای فوق را رود ارس تشکیل می‌دهد.

در حال حاضر ارتباط استان با کشورهای همجوار در طول این مرز تنها از سه نقطه جلفا، خداآفرین و کردشت (مرز نوردوز) انجام می‌گیرد که در این میان جلفا از اهمیت خاصی برخوردار است. همچنین آذربایجان شرقی به دلیل داشتن اشتراکات فراوان با کشورهای همسایه یکی از مهم‌ترین مناطق کشور در روابط خارجی محسوب می‌شود.

استان آذربایجان شرقی، دارای ارتباطات حمل و نقل جاده‌ای و ریلی وسیع با کشورهای همجوار همچون راه‌آهن باری و مسافری متصل به کشورهای ترکیه، ارمنستان و جمهوری خودمختار نخجوان است.

این استان یکی از بزرگ‌ترین پایگاه‌های تخلیه و بارگیری کالاهای صادراتی در کشور محسوب می‌شود. به منظور پیشبرد اهداف توسعه‌ای استان، اولین استان در طراحی و اجرای سیستم پنجره واحد سرمایه‌گذاری در کشور می‌باشد که از این طریق سهولت انجام امور سرمایه‌گذاری را برای سرمایه‌گذاران فراهم نموده است.

پایانه مرزی جلفا مشترک بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خودمختار نخجوان و پایانه مرزی نوردوز تنها مرز زمینی مشترک ایران و جمهوری ارمنستان است. پایانه مرزی نوردوز در شهرستان جلفا ارتباط کشورمان با جمهوری ارمنستان را از طریق پل احداث شده بر روی رودخانه ارس برقرار می‌کند و با جمهوری خودمختار نخجوان (آذربایجان) هم از طریق پایانه مرزی جلفا ارتباط زمینی امکان‌پذیر است.



نقشه ۲. پایانه مرزی نوردوز - مرز ایران و ارمنستان



نقشه ۳. پایانه مرزی جلفا - مرز ایران و آذربایجان



نقشه ۴. پایانه مرزی خداآفرین - مرز ایران و آذربایجان

۱-۱-۲- گمرک سهلان

منطقه ویژه اقتصادی سهلان و گمرک سهلان در ۱۵ کیلومتری مرکز استان آذربایجان شرقی - تبریز - با وسعتی بالغ بر ۲۰۵۲ هکتار در مجاورت جاده ترانزیت بین‌المللی ایران - ترکیه واقع شده است و خط راه آهن سراسری نیز از درون آن می‌گذرد. همچنین این منطقه با فاصله حدود ۱۰ کیلومتری از فرودگاه تبریز قرار گرفته و نقطه ارتباطی میان مراکز مهم تولیدی و مصرفی ایران با کشورهای اروپایی، آسیای میانه، ترکیه، آذربایجان، ارمنستان و عراق است.

نزدیکی این گمرک به خط راه آهن، راه‌آهن ایران - ترکیه و آسیای میانه از طریق جلفا و سرخس و همچنین نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی تبریز و دارا بودن خط آهن اختصاصی، گمرک سهلان را به عنوان یک گمرک مهم در سطح استان و کشور شناخته می‌شود. بر همین اساس افزایش سطح مبادلات از طریق مرزهای شمالی و غربی کشور (جلفا و بازرگان) و حضور گمرک در این مجتمع موجب شده این شعبه به یکی از مبادی مهم کشور تبدیل شود. محل استقرار، فضای باز و بزرگ و فعالیت گمرک سهلان در تمامی زمینه‌ها و رویه‌های گمرکی مانند صادرات و واردات قطعی، ترانزیت خارجی، کاپوتاژ، انجام امور مربوط به کارنه و... باعث شده تا این گمرک به عنوان یکی از گمرکات مهم کشور شناخته شود.

تبریز با دارا بودن رتبه چهار از نظر وسعت در بین شهرستان‌ها نیاز به مامنی مجهز برای تجار و صنعتگران داشت تا بتواند محصولات خود را انبار و دپو کنند و همچنین تولید خود را جهت امور صادرات آماده کرده، به همین دلیل تمرکز و احداث زیر ساخت‌های سهلان شروع شد و تا به حال در این زمینه پیشرفت داشته است.

نزدیکی منطقه ویژه اقتصادی سهلان به فرودگاه بین‌المللی و قرارگیری در محورهای ترانزیتی بین‌المللی ایران به آسیای مرکزی و ایران به اروپا و همچنین محور ترازیت ریلی ایران به ترکیه توانسته خود را نسبت به

دیگر مناطق ویژه تمیز بردارد. لازم به ذکر است که خط ریل سهلان خطوطی مجزا برای تخلیه و بارگیری پای سکوهای کمرگ را دارد.

یکی دیگر از فعالیت‌های گمرک سهلان بعد از دریافت مجوز انبارهای عمومی ایجاد و احداث انبارهای مسقف و مجهز برای دیو و نگهداری محصولات صادراتی و وارداتی به کشور بوده است. بعد از احداث انبار، بانک‌ها نسبت به اعتبار قبض انبار و اعتباری که این برگه داشت شروع به پرداخت تسهیلات و وام کردند که موجب استقبال تاجران و سرمایه گذاران شد.

بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۸۹، با اجرایی شدن مصوبه مجلس شورای اسلامی و مشخص شدن محدوده جغرافیایی منطقه ویژه اقتصادی سهلان، شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی منطقه ویژه اقتصادی سهلان در فاز ۱ این منطقه قرار گرفته و تابع قوانین مناطق ویژه اقتصادی کشور گردید؛ شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران از سوی دولت محترم جمهوری اسلامی به عنوان سازمان مسئول این منطقه معرفی شد. بر این اساس، خدمات این شرکت از سال ۱۳۹۱ و با اجرایی شدن فاز تجاری منطقه ویژه، بر اساس رویه جدید ارائه می‌شود.



تصویر ۱. گمرک منطقه ویژه اقتصادی سهلان

۱-۱-۳- گمرک و پایانه مرزی نوردوز

نوردوز در منطقه‌ای در ۶۵ کیلومتری شهرستان جلفا در استان آذربایجان شرقی و در مقابل شهر آگاراک ارمنستان واقع شده است. این منطقه از لحاظ آب و هوایی جزء مناطق نسبتاً گرم و خشک با عوامل نامساعد جوی است. تا اواخر دهه ۶۰ که جاده مرزی در امتداد جلفا به خداآفرین احداث نشده بود، این منطقه در انزوای

جغرافیایی به سر می‌برد تا این که در اوایل سال ۱۳۷۰ با احداث جاده مرزی منطقه از این انزوا خارج شد و با ارتباط با ارمنستان تغییرات بنیادی چشمگیری را پذیرفت.

در اوایل سال ۱۳۷۰ که جاده مرزی مسیر گشایی، زیرسازی و آسفالت شد و دسترسی را میسر نمود. تردد کامیون و اتوبوس حامل مسافر از کشور مقابل به ایران افزایش چشمگیری یافت و به همین دلیل چون منطقه فاقد هر گونه امکانات اداری و گمرکی بود با استقرار کانکس این پایانه فعالیت خود را آغاز کرد و به عنوان مرز مشترک و مجاز بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ارمنستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شد. با احداث پل عظیم با هزینه هر دو کشور بر روی رودخانه ارس، تردد کامیون و مسافر افزایش یافت و موجب شد تا همزمان احداث پایانه مرزی نوردوز با پیش بینی امکانات لازم و متناسب آغاز شود.

پایانه مرزی نوردوز در زمینی به مساحت ۸ هکتار طراحی شده است که سالن مسافری، ساختمان انتظامات، موتورخانه و محوطه‌های دسترسی و پارکینگ‌ها به مساحت تقریبی ۴ هکتار در فاز یک احداث شده است. در این طرح، احداث سالن مسافری با زیربنای بیش از ۲۹۸۶ متر مربع در ۲ طبقه پیش بینی و ساخته شده است.



تصویر ۲. زون نوردوز منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس

۱-۱-۴- گمرک و پایانه مرزی جلفا

پایانه مرزی جلفا در استان آذربایجان شرقی و در شهر جلفا در ۱۳۵ کیلومتری شهر تبریز واقع شده است. از اوایل سال ۱۳۶۹ تردد میان ایران و جمهوری خود مختار نخجوان شروع شد، با افزایش روز افزون تردد مسافرین و رانندگان و نبود فضای مناسب و کافی برای انجام تشریفات اداری و قانونی، سالی به صورت موقت احداث شد. از سال ۱۳۷۵ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای بر اساس مصوبات هفتادمین جلسه شورای عالی

اداری کشور به عنوان متولی ساماندهی پایانه‌های مرزی بر اساس نیاز و اولویت بندی اقدام به انجام مطالعات طرح جامع کرد. از سال ۱۳۷۶ با لغو روادید روند تردد مسافر به صورت پیاده از نخجوان به سمت ایران افزایش چشم‌گیری یافت. از سال ۱۳۷۸ با شبانه روزی شدن تردد میزان تردد مسافر پیاده به بیش از ۵ هزار نفر در روز رسید و با توجه به این روند رو به رشد، احداث پایانه مرزی جلفا ضرورت پیدا کرد.

مرز زمینی جلفا گذرگاه مرزی دسترسی جمهوری اسلامی ایران به کشورهای و حوزه‌های مهم زیر است. جمهوری آذربایجان، جمهوری ارمنستان، جمهوری گرجستان، روسیه، بنادر گرجی واقع در حاشیه دریای سیاه، منطقه اصلی ترانزیتی کریدور بین‌المللی تراسیکا، یکی از گذرگاه‌های زمینی کریدور شمال- جنوب و ترکیه.

گمرک جلفا به دلیل موقعیت جغرافیایی و حجم مبادلات تجاری همچنین ترانزیت، قبل از فروپاشی شوروی سابق یکی از فعال‌ترین گمرکات کشور محسوب می‌شد. با رونق گرفتن حمل و نقل جاده‌ای با همسایگان شمالی و احداث پل عظیم به روی رودخانه ارس و پل ارتباطی جلفا - نخجوان معروف به پل چوبی موجب افزایش تردد و رونق از طریق این پل‌ها با کشورهای ارمنستان و جمهوری خودمختار نخجوان شد.

پایانه مرزی جلفا در زمینی به مساحت ۷ هکتار طراحی شده است که ساختمان‌ها و مستحدثات مورد نیاز در فضایی بالغ بر ۴ هکتار احداث و مجموع زیربنای ساختمان‌های احداث شده در حدود ۴۳۰۰ متر مربع است. در این طرح سالن مسافری با زیربنای بیش از ۳۱۱۸ متر مربع در دو سالن مجزا ساخته شده است.



تصویر ۳. پایانه مرزی جلفا مرز جمهوری اسلامی ایران و نخجوان

۲-۱- معرفی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس

منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس در استان آذربایجان شرقی در ۱۳۷ کیلومتری تبریز واقع شده است و با وسعت ۷۱,۷۰۰ هکتار در همسایگی کشورهای ارمنستان، جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان

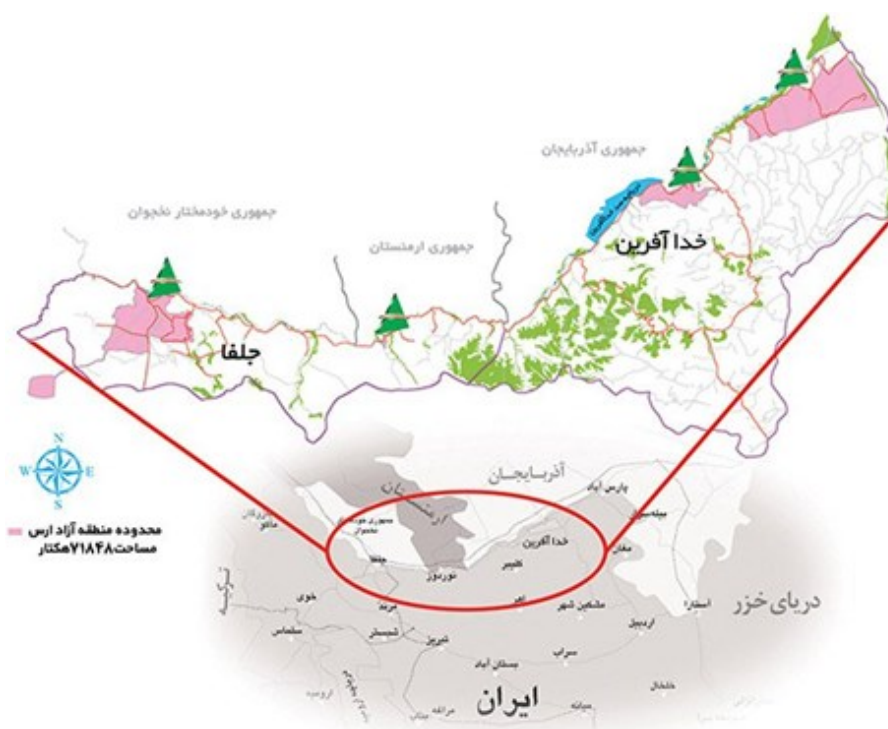
است. تشکیل این منطقه در چهار محدوده جلفا، نوردوز، خداآفرین و قلی بگلو، توسعه در بخش‌های صنعتی، کشاورزی، گردشگری را ارمغان آورده است.

جدول ۱. محدوده‌های چهارگانه منطقه آزاد ارس

محدوده	مرکز	کشور همسایه	وسعت (هکتار)	تعداد خانوار	جمعیت
یک	جلفا	جمهوری خود مختار نخجوان	۴۰.۵۰۰	۳,۵۰۶	۱۱,۸۰۴
دو	نوردوز	جمهوری ارمنستان	۴۱۱	-	-
سه	خداآفرین	جمهوری آذربایجان	۵.۷۰۰	۸۴۳	۲,۵۶۰
چهار	قلی بیگلو	جمهوری آذربایجان	۲۵.۰۰۰	۱,۵۶۱	۵,۱۸۸
مجموع			۷۱.۶۱۱	۵,۱۹۰	۱۹,۵۵۲

خدا آفرین به عنوان منطقه کشاورزی ارس به وسعت ۲۴ هزار هکتار و کشت محصولات استراتژیک گندم، جو، دانه‌های روغنی و پنبه و باغات مدرن و سایت‌های پرورش ماهی و دام پروری منطقه آزاد ارس را به یکی از بازیگران تامین امنیت غذایی کشور تبدیل نموده است. عضویت منطقه آزاد ارس در سازمان جهانی گردشگری و تایید ثبت ژئو پارک ارس در شبکه ژئوپارک‌های جهانی موجب شده است تا ارس به عنوان منطقه گردشگری به کشورهای جهان معرفی گردد.

منطقه آزاد ارس به عنوان هاب لجستیکی منطقه شمال غرب ایران دروازه ورود به اتحادیه اوراسیا و کشورهای حوزه قفقاز بوده و با قرارگیری در مسیر سه کریدور بین المللی، برخورداری از خط ریلی برقی، جاده‌های مواصلاتی ترانزیتی و مناسب برای حمل کالا، نزدیکی به چهار فرودگاه نخجوان، باکو، خوی و تبریز، اتصال به راه آهن سراسری ایران و راه آهن روسیه و اروپا، وجود انبارهای سرپوشیده بزرگ و سایت بارانداز و گمرکات خداآفرین نوردوز و جلفا نقطه مهم سرمایه‌گذاری ایران محسوب می‌شود.



نقشه ۵. محدوده منطقه آزاد ارس و کشورهای همسایه آن

منطقه آزاد ارس با برخورداری از ۲۵۰ واحد تولیدی دارای پروانه و ۱۶۰ واحد در حال احداث در حوزه محصولات سلولزی، شیمیایی، خودرویی، مصنوعات فلزی، نفت و گاز، آرایشی و بهداشتی، نساجی، صنایع غذایی، ساختمانی، پوشاک، برق و الکترونیک به عنوان صنعتی‌ترین منطقه آزاد ایران و پیشتاز در تولید و صادرات شناخته می‌شود. اختصاص ۵۰۰ هکتار از اراضی به کشت گلخانه‌ای و فعالیت بزرگ‌ترین واحد گلخانه‌ای هیدروپونیک خاورمیانه در ارس، این منطقه را در حوزه تولیدات گلخانه و صادرات آن به کشورهای اروپایی و حاشیه خلیج فارس پیشتاز کرده است.

خداآفرین میزبان کشاورزی در وسعت ۱۲ هزار هکتار و کشت محصولات استراتژیک گندم، جو، دانه‌های روغنی و پنبه و باغات مدرن میوه و سایت پرورش ماهی و دامپروری بوده و منطقه آزاد ارس را به یکی از بازیگران اصلی تامین امنیت غذایی کشور نموده است. وجود سدهای ارس، خداآفرین، گلفرج و گردیان و اراضی حاصلخیز اطراف آن به سرمایه‌گذاری در حوزه کشاورزی توجیه داده و امکان تولید و صادرات محصولات با کیفیت به کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا و حاشیه خلیج فارس را فراهم کرده است.

منطقه آزاد ارس با برخورداری از زیرساخت‌های اقامتی، تفریحی و خدماتی و نقاط گردشگری متعدد (۵۳ اثر ثبت ملی و ۴ اثر ثبت جهانی) از جمله کاروانسرای خواجه نظر، امام زاده نوجه مهر، کلیساهای سنت استپانوس و چوپان، حمام‌های تاریخی جلفا و کردشت، عمارت آینالو، آبشار آسیاب، چشمه تراورتن، پل‌های تاریخی خداآفرین، جنگل‌های ارسباران، رود ارس سالانه پذیرای بیش از ۱۰ میلیون گردشگر داخلی و خارجی است.

عضویت سازمان منطقه آزاد ارس در سازمان جهانی گردشگری و ثبت ژئوپارک ارس در شبکه ژئوپارک‌های جهانی یونسکو موجب شده تا ارس به عنوان نقطه‌ای بین‌المللی در حوزه گردشگری و جاذبه‌های زمین شناختی به جهانیان معرفی گردد.

ارس در حوزه دانش‌بنیان با ایجاد مرکز رشد و راه‌اندازی اولین صندوق غیردولتی و پژوهش و فناوری حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان را با ارائه تسهیلات ویژه (تخفیف ۵۰ درصد در عوارض پروانه ساخت و اجاره سالن، تخفیف ۳۰ درصدی در واگذاری زمین و صدور رایگان مجوز فعالیت) در دستور کار خود قرار داده است. ارس، دروازه ورود به اتحادیه اوراسیا بوده و با قرارگیری در مسیر ۳ کریدور بین‌المللی، وجود پایانه ترانزیت و صادرات، انبارهای سرپوشیده بزرگ، سایت بارانداز و گمرکات خداآفرین، نوردوز و جلفا، نقطه طلایی تجارت و سرمایه‌گذاری ایران محسوب می‌شود.

برخی از مزیت‌های منطقه آزاد ارس عبارتند از:

- نزدیک بودن به بازار کشورهای مشترک المنافع (CIS)؛
- دسترسی به خط آهن سراسری کشور ایران و همچنین شوروی سابق؛
- نزدیک بودن به فرودگاه تبریز؛
- متصل بودن به شبکه ترانزیتی و حمل و نقل کشور؛
- برخورداری از شرایط جذب توریسم و گردشگر.

فصل ۲. بررسی آماری و تحلیل برخی از مسائل منطقه آزاد ارس

در این فصل به بررسی آمارها و عملکرد منطقه آزاد ارس و تحلیل برخی از مهم‌ترین چالش‌ها و مسائل این منطقه آزاد پرداخته خواهد شد.

۲-۱- عملکرد پایانه‌های مرزی جلفا و نوردوز

پایانه مرزی جلفا در سال ۱۴۰۲ پس از پایانه‌های مرزی بازرگان، میرجاوه، آستارا و نوردوز پنجمین مرز از نظر تردد کامیون‌های فعال در حوزه واردات و صادرات بوده است.

میانگین ورود کامیون‌ها در اردیبهشت، خرداد، تیر و مرداد ۱۴۰۳ از مرز جلفا ۱۲۷ کامیون میانگین خروج کامیون‌ها در این تاریخ از مرز جلفا ۱۹۴ کامیون و میانگین مجموع ورودی و خروجی کامیون‌ها از مرز جلفا ۳۲۱ کامیون بوده است. همچنین میانگین مجموع کامیون‌های منتظر خروج از مرز، ۱۶۹ کامیون بوده است.

جدول ۲. میانگین روزانه عملکرد پایانه مرزی جلفا طی اردیبهشت تا مرداد ۱۴۰۳

ورود کامیون	خروج کامیون	مجموع ورودی و خروجی	کامیون‌های منتظر خروج
۱۲۷	۱۹۴	۳۲۱	۱۶۹

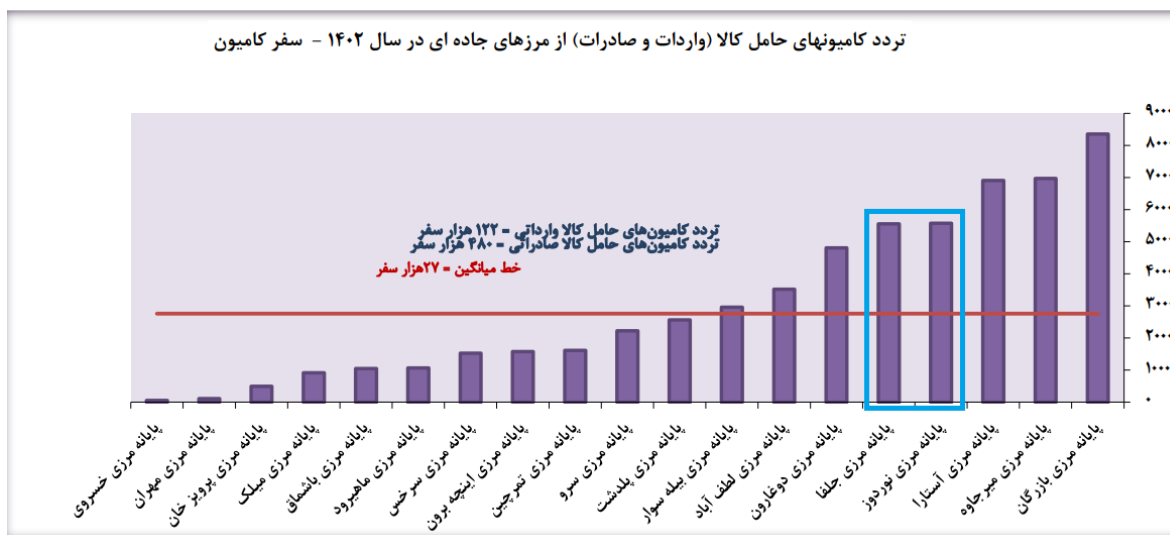
میانگین سه ساله صادرات ایران به آذربایجان ۵۱۰ میلیون دلار بوده است که حدود ۲۰ میلیون دلار آن (معادل ۴ درصد) از مرز جلفا عبور کرده است. همچنین میانگین سه ساله صادرات ایران به ارمنستان ۴۰۵ میلیون دلار بوده است که ۱۶۵ میلیون دلار (معادل ۴ درصد) از مرز جلفا عبور کرده است. همچنین پایانه مرزی جلفا از نظر میزان جا به جایی کالا از مرزهای جاده‌ای، پس از بازرگان، میرجاوه، آستارا و دوغارون با جا به جایی ۱۳۰ هزار تن در سال ۱۴۰۲، در رده پنجم قرار دارد.

پایانه مرزی نوردوز از منظر تردد کامیون‌های صادراتی و وارداتی از مرزهای جاده‌ای پس از مرزهای بازرگان، میرجاوه و آستارا در رده چهارم قرار دارد. به طور میانگین تعداد کامیون‌های ورودی از مرز نوردوز در ماه‌های اردیبهشت، خرداد، تیر و مرداد ۲۱۴ کامیون، تعداد کامیون‌های خروجی ۲۱۰ کامیون، بیشینه کامیون‌های ورودی ۳۶۷ و کمینه ۷۵، بیشینه کامیون‌های خروجی ۲۸۳ و کمینه ۸۴ کامیون بوده است. میانگین تعداد کامیون‌های در انتظار برای خروج ۱۶۹ کامیون بوده است.

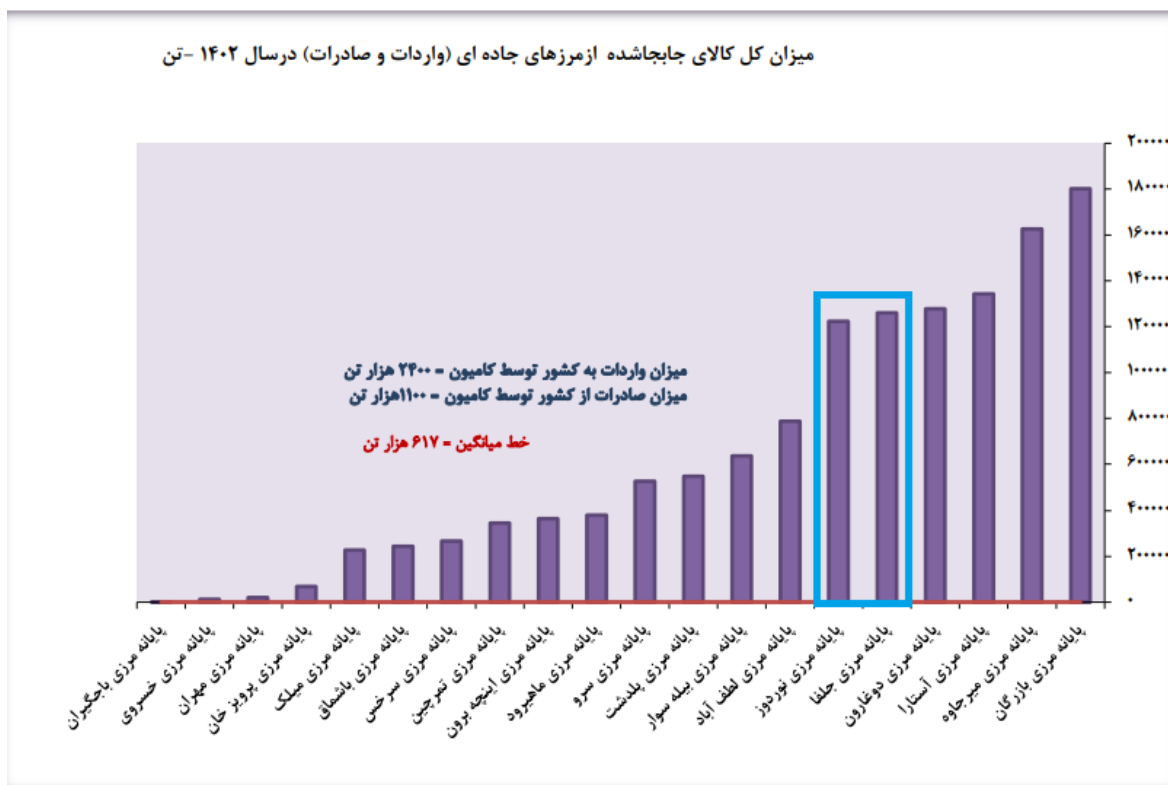
جدول ۳. میانگین روزانه عملکرد پایانه مرزی نوردوز طی اردیبهشت تا مرداد ۱۴۰۳

ورود کامیون	خروج کامیون	مجموع ورودی و خروجی	کامیون‌های منتظر خروج
۲۱۴	۲۱۰	۴۲۴	۱۶۹

میانگین صادرات ایران به آذربایجان در سه سال گذشته ۵۰۹ میلیون دلار بوده است که سهم گمرک نوردوز از این محل تقریباً صفر بوده است. همچنین سهم صادرات ایران به ارمنستان در سه سال گذشته به طور میانگین ۴۰۴ میلیون دلار بوده است که سهم گمرک نوردوز از صادرات به ارمنستان ۳۳.۴ درصد بوده است. از آنجا که گمرک نوردوز فاقد رویه‌ی واردات گمرکی است. این مرز در واردات از ارمنستان سهم قابل توجهی ندارد.



نمودار ۲. تردد کامیونهای حامل کالای وارداتی و صادراتی از مرزهای جاده‌ای



نمودار ۳. میزان کل کالای جابه‌جا شده از مرزهای جاده‌ای

۲-۲- آمارهای عملکردی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس

بر اساس آمارهای منتشر شده از طرف سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس، تا پایان سال ۱۴۰۲ این منطقه دارای ۲۵۰ واحد صنعتی فعال بوده که تولیدات سالانه آن‌ها به بیش از ۲۱۲۰۰۰ تن می‌رسد. این منطقه دارای ۱۱ واحد دانش بنیان و ۳۳ واحد فناوری است. واحدهای فعال در منطقه آزاد ارس به صورت تفکیکی عبارتند از: ۳۶ واحد خوشه صنایع شیمیایی، ۴۱ واحد خوشه نساجی و پوشاک، ۲۲ واحد خوشه آرایشی و بهداشتی، ۲۶ واحد خوشه برق و الکترونیک، ۱۷ واحد خوشه نفت و گاز، ۲۳ واحد خوشه مصنوعات فلزی، ۳ واحد خوشه چرم، کیف و کفش، ۲ واحد خوشه صنایع شیمیایی، ۵ واحد خوشه خودرو، ۳۲ واحد صنایع سلولوزی، ۱۴ واحد خوشه صنایع غذایی و ۱۴ واحد خوشه کانی غیر فلزی.

منطقه آزاد ارس دارای ۳۲ مرکز اقامتی، ۱۱ هتل، ۵ هتل آپارتمان و ۴ ثبت جهانی ژئوپارک ارس است. این منطقه دارای ۵۲ مجتمع تجاری، ۳۱۰۰ واحد صنفی و ۲۴۰ هزار متر مربع فضای تجاری است. همچنین ارس دارای بزرگ‌ترین مجموعه سردابی کشور با ظرفیت تولید ۱۵۰۰ تن ماهی قزل آلا در سال و دارای ۳۳۰ هکتار باغات مدرن و مکانیزه است.

بر اساس آمارهای منتشر شده مجموع صادرات این منطقه در سال ۱۴۰۲، ۱۷۲ میلیون دلار و میزان تولیدات صنعتی و کشاورزی آن ۳۴۳ هزار تن بوده است. اصلی‌ترین شرک‌های تجاری منطقه آزاد ارس کشورهای

ترکیه، روسیه، آذربایجان، عراق، گرجستان، ارمنستان، قزاقستان و ترکمنستان است. منطقه آزاد ارس تا پایان سال ۱۴۰۲ در مجموع صنایع مختلف، منجر به اشتغال زایی تقریباً ۲۰ هزار نفری شده است. همچنین این منطقه دارای ۴۲ انبار با وسعت ۱۵ هکتار است.

جدول ۴. عمده کشورهای مقصد صادرات منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱

عنوان	کشورهای مقصد صادرات
صادرات قطعی (صادرات حاصل از تولید به خارج از کشور)	ترکیه، ارمنستان، عراق، روسیه، آذربایجان، گرجستان، مراکش، قزاقستان و...
صادرات داخلی	ارمنستان، ترکیه، امارات، آذربایجان، گرجستان، روسیه، عراق، بلغارستان، رومانی، یوگسلاوی، قزاقستان و...

جدول ۵. میزان تولیدات شرکت های صنعتی منطقه آزاد ارس

سال	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
(هزار تن)	۴۳	۵۰	۷۷	۹۵	۱۲۳	۱۷۲	۱۹۰

جدول ۶. میزان تولیدات شرکت های کشاورزی منطقه آزاد ارس

سال	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
(هزار تن)	۳۲	۵۴	۸۶	۸۷	۱۱۵	۱۱۸	۱۳۳

جدول ۷. تعداد شرکت های ثبت شده در منطقه آزاد ارس بر اساس نوع فعالیت

نوع شرکت	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
تجاری	۱۹۲۰	۱۴۳	۱۸۶	۱۲۷	۱۲۱	۶۲	۹۷	۱۰۲	۱۱۶
خدماتی	۱۸۵	۱۸۴	۱۰۳	۷۲	۶۰	۴۱	۴۲	۲۹	۲۶
صنعتی - تولیدی	۷۵	۴۸	۲۲	۴۵	۴۲	۶۲	۵۲	۳۹	۲۷
کشاورزی	۸	۵	۱	۱	۵	۳	۱	۱	۳
جمع کل	۲۱۸۸	۳۸۰	۳۱۳	۲۴۵	۲۸۸	۱۶۸	۱۹۲	۱۷۱	۱۷۲

جدول ۸. تعداد پروانه های بهره برداری صادر شده در منطقه آزاد ارس

سال	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
تعداد	۳۲	۲۷	۲۱	۲۴	۲۳	۴۴	۴۱	۳۷	۲۳

جدول ۹. اقلام عمده صادرات منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱

عنوان	اقلام صادراتی
صادرات قطعی (صادرات حاصل از تولید در منطقه به خارج از کشور)	شمش فولاد، قیر نفت، هیدروکربن سبک و سنگین، انواع خشکبار، محصولات گلخانه‌ای، کیسه پلاستیکی، فیلم شیرینگ، تسمه از پلی پروپیلن، شمش آلومینیومی، چتایی و تک رشته از پلی پروپیلن، جامبوگ، چای سیاه، عایق سرامیکی و...

جدول ۱۰. عمده کشورهای وارد کننده کالا به منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱

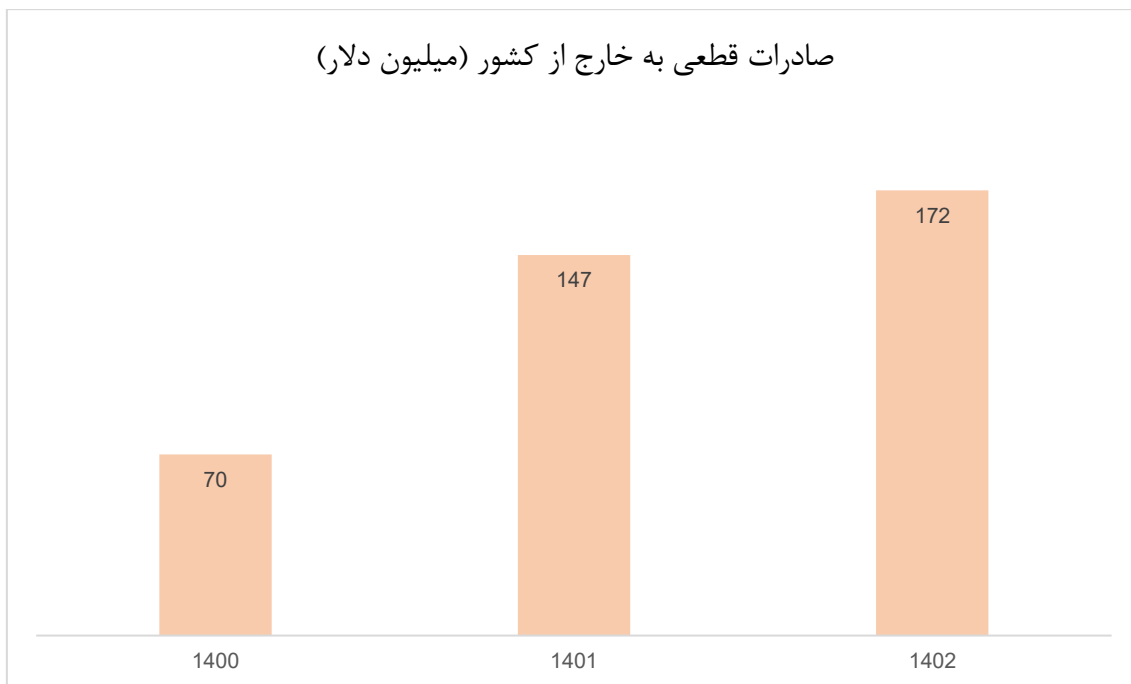
عنوان	کشورها مبدا واردات
واردات بر اساس تبصره ۲ (واردات قطعی)	ترکیه، آلمان، چین، ایتالیا، اسپانیا، امارات، دانمارک، اتریش و گرجستان.

جدول ۱۱. اقلام عمده واردات از محل تبصره ۲ به منطقه آزاد ارس در سال ۱۴۰۱

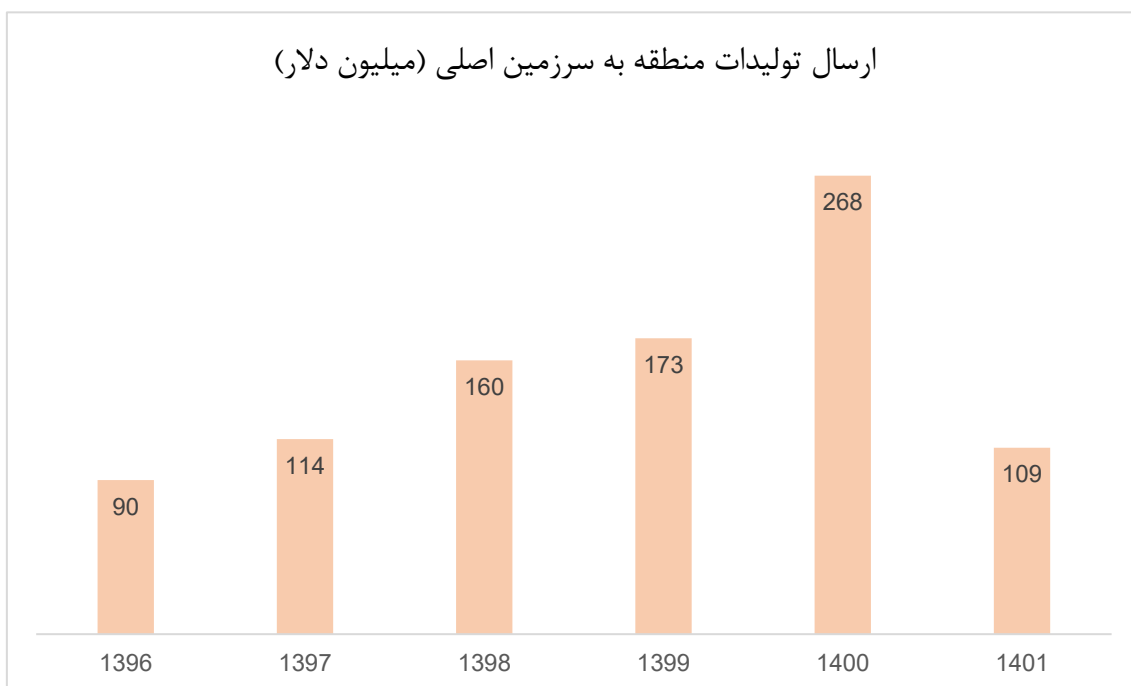
عنوان	اقلام عمده واردات
واردات بر اساس تبصره ۲ (واردات قطعی)	توتون، ماشین آلات و لوازم مکانیکی، تخته الوار راش، روکش چوب، لوازم کامیون و کشنده‌ها، مکمل غذایی و انواع ویتامین، لوازم برقی، لاستیک خودرو، تسمه، شیلنگ و...

جدول ۱۲. محصولات کشاورزی کل منطقه در سال زراعی ۱۴۰۱-۱۴۰۲ منطقه آزاد

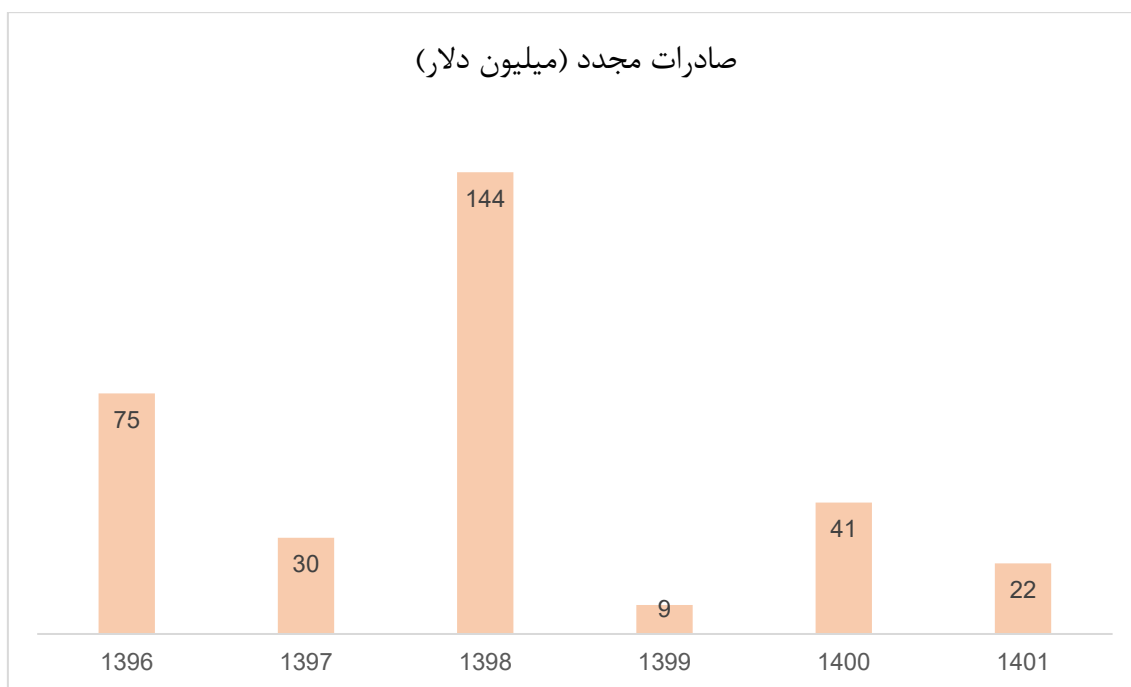
نوع تولید	مساحت (هکتار)	جمع تولید (تن)
محصولات باغی	۲.۶۳۱	۳۳.۵۴۷
محصولات زراعی	۵.۲۲۷	۳۵.۳۴۹
محصولات گلخانه‌ای	۵۱۵	۵۱.۸۵۸
جمع	۸.۳۷۳	۱۲۰.۷۵۴



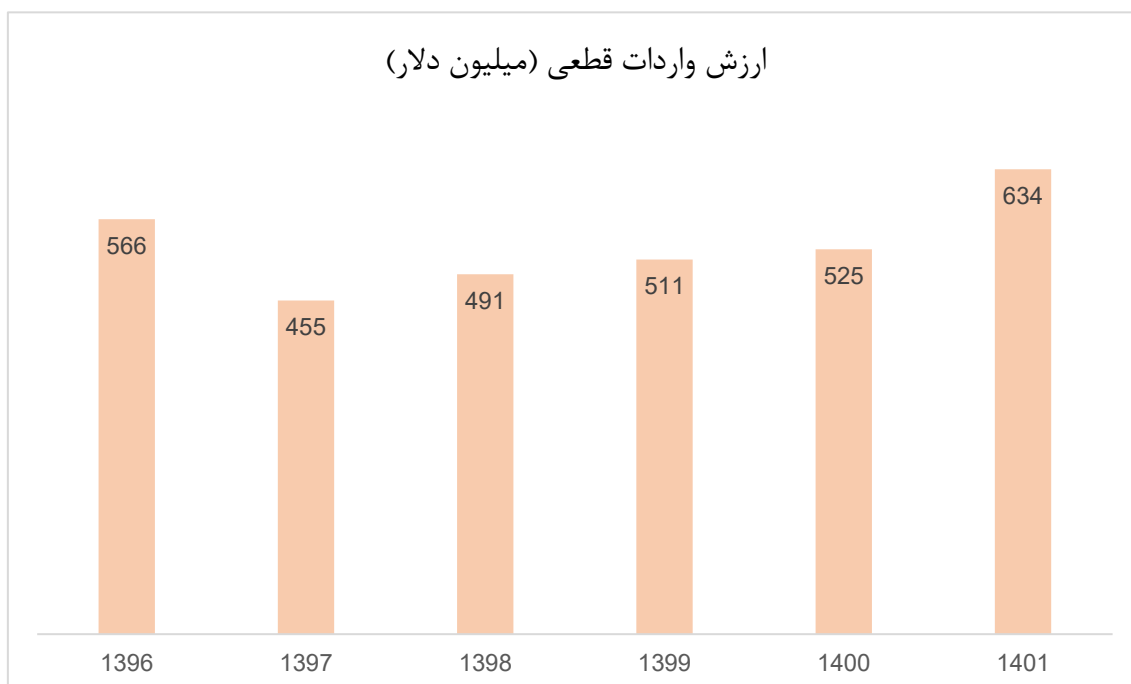
نمودار ۴. صادرات قطعی تولیدات منطقه آزاد ارس به خارج از کشور



نمودار ۵. ارسال تولیدات منطقه آزاد ارس به سرزمین اصلی در سال ۱۳۹۶ - ۱۴۰۱



نمودار ۶. میزان صادرات مجدد منطقه آزاد ارس سال های ۱۳۹۶ - ۱۴۰۱



نمودار ۷. واردات قطعی به منطقه آزاد ارس سال ۱۳۹۶ - ۱۴۰۱

۲-۳- چالش‌ها و مسائل منطقه آزاد ارس

در جریان بازدید از منطقه آزاد ارس، چند مسئله مکرراً توسط فعالان اقتصادی این منطقه آزاد مطرح شد. مسئله اول، تعدد سامانه‌هایی بود که فعالین اقتصادی با آن سر و کار داشتند. مسئله بعد موضوع رفع تعهد ارزی صادرکنندگان و استفاده فعالین اقتصادی از کارت بازرگانی یک بار مصرف بود. مسئله سوم، مدیریت

پایانه‌های مرزی و عدم وجود مدیریت یکپارچه مرزی بود و در نهایت مسئله چهارم کریدور زنگه‌زور و نقش بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در خصوص این کریدور بود که در ادامه اشاره‌ای به مسائل مطرح شده خواهد شد.

۲-۳-۱-۱- تعدد سامانه‌ها در منطقه آزاد ارس

یکی از جدی‌ترین مشکلات و مسائلی که فعالین اقتصادی در منطقه آزاد ارس با آن مواجه بودند، تعدد سامانه‌ها و عدم وجود سازکارهای ثابت و مشخص جهت استفاده از آن‌ها است. کارکرد سامانه‌ها از دو جهت قابل بررسی است. کارکرد اول، حذف درخواست یا پاسخ‌های مربوطه به درخواست‌ها از طریق ابزارهای فیزیکی و دخالت افراد است. سامانه‌ها این امکان را در اختیار سرمایه‌گذاران قرار خواهند داد تا درخواست‌های خود را به صورت سیستمی ثبت کنند و سرعت عمل را در کار افزایش دهند و عامل خطای انسانی و فرایندهای فسادزا را کاهش دهد.

کارکرد دیگر سامانه‌ها در تجمیع اطلاعات است. در حالت سنتی نیروی انسانی جهت تجمیع داده‌های در دسترس باید با درصد خطای احتمالی قابل توجهی آن‌ها را محاسبه کند، در حالی که سامانه قابلیت تجمیع و تفکیک داده‌های ورودی را دارد و حتی سامانه‌های پیشرفته قابلیت تحلیل داده‌های ورودی را دارند. از این رو طراحی سامانه‌ها با دو منطق ذکر شده در دستور کار دستگاه‌های مختلف قرار گرفته است. حاکمیت دیتا و احاطه بر اطلاعات توسط دستگاه‌های مختلف در ایران سبب شده است تا هر دستگاهی به دنبال سامانه مربوط به خود باشد و اجازه دسترسی را به دیگر دستگاه‌ها ندهد؛ وجود سامانه‌های متعدد در کشور سبب شده است فعالین اقتصادی به ناچار برای پیشبرد فعالیت‌های اقتصادی خود با همه آن‌ها مرتبط باشند چرا که هر بخشی از فعالیت فعالین اقتصادی به دستگاهی خاص مربوط بوده و هر دستگاهی برای تجمیع دیتاهای خود سامانه‌ای طراحی کرده است تا اطلاعات را نزد خود نگه دارد.

مناطق آزاد تجاری - صنعتی که فلسفه وجودی آن‌ها بر کاهش فرایندهای بروکراتیک و افزایش سرعت عمل به واسطه مجزا بودن حکمرانی این مناطق از سرزمین اصلی است نیز درگیر سامانه‌های متعدد شده‌اند و تعدد سامانه‌ها و عدم ثبات در فرایندهای عملیاتی - اجرایی آن سبب شده است فعالین اقتصادی مناطق آزاد دچار چالش شوند. علاوه بر مسئله تعدد سامانه‌ها عدم اتصال سامانه‌ها به یکدیگر و همچنین عدم دسترسی سازمان‌های مناطق آزاد به سامانه‌های مرتبط دستگاه‌ها و وزارتخانه‌های سرزمین اصلی نیز برای این فعالین چالش‌های بسیاری را ایجاد کرده است. در ادامه به برخی از سامانه‌ها و اهداف تاسیس آن‌ها اشاره خواهد شد.

۲-۳-۱-۲- سامانه جامع تجارت

سامانه جامع تجارت یا سامانه یکپارچه سازی و نظارت بر فرآیند تجارت با هدف ایجاد یک سامانه واحد جهت مدیریت فعالیت های تجاری بازرگانان و فعالان تجاری در حوزه ثبت اطلاعات مربوط به خرید و فروش کالا که منجر به مشاهده، پیگیری و جلوگیری از ورود تکراری اطلاعات مرتبط با فعالیت های تجاری می شود، توسعه یافته است. بر این اساس، سامانه جامع تجارت، در برگیرنده دو زیر سامانه تجارت فرامرزی و تجارت داخلی است.

در بخش تجارت فرامرزی، راه اندازی سامانه در حوزه واردات، صادرات و ترانزیت برنامه ریزی شده است که در فاز اول، تنها فرآیند ثبت سفارش کالاهای وارداتی که شامل عملیات تجاری، عملیات ارزی، عملیات گمرکی و عملیات لجستیک است، مورد هدف قرار گرفته است. سامانه جامع تجارت در حوزه تجارت فرامرزی خدماتی را به گروه های مختلف ذینفعان، شامل بازرگانان و سازمان ها و نهادهای مرتبط ارائه می کند. خدمات ارائه شده به بازرگان شامل ثبت سفارش کالای وارداتی، ارسال درخواست مجوز به سازمان های مجوزدهنده به صورت سیستمی، استعلام کارت بازرگانی به صورت سیستمی، تعیین منشأ ارز بدون مراجعه حضوری به بانک، انتخاب نماینده، پیگیری پرونده ثبت سفارش، اخذ شناسه فروشنده خارجی و ... می شود.

به طور کلی اهداف توسعه سامانه جامع تجارت فرامرزی شامل «بهبود مستمر فضای کسب و کار»، «یکپارچه سازی و نظارت بر فرآیند تجارت»، «هدایت مبادلات تجاری به سمت مبادی قانونی»، «مبارزه با قاچاق کالا»، «استانداردسازی و هماهنگ سازی اسناد تجاری و ارائه راهکارهای مدیریت تبادلات الکترونیکی آنها»، «حذف فرآیندها و اسناد غیرضروری»، «حذف حضور فیزیکی بازرگان و داده های تکراری»، «اتصال به سامانه های بین المللی»، «ایجاد شفافیت اطلاعاتی در فرآیندهای تجاری»، «ارائه زیرساخت مناسب برای توسعه فرصت های جدید تجاری و توزیع برابر فرصت ها در سطح جامعه»، «ارائه یک برنامه الکترونیکی امن، قابل اعتماد، شفاف و مبتنی بر استانداردهای باز به منظور تسهیل جریان تبادل اطلاعات و یکپارچه سازی خدمات دستگاه های دولتی در حوزه تجارت» و «ایجاد هماهنگی لازم در زمینه تسهیل الکترونیکی تجارت میان دستگاه های اجرایی ذیربط» می شود.

۲-۳-۱-۳- سامانه بهین یاب

بهین یاب سامانه ای هوشمند برای دسترسی آسان افراد به خدمات و تسهیلات اداره صنعت، معدن و تجارت است که با ارائه خدماتی مانند اخذ جواز تاسیس، پروانه بهره برداری و نیز کارت بازرگانی کمک کننده متقاضیان خواهد بود. قابل ذکر است در این سامانه بیش از ۵۰ خدمات ارائه می شود. این سامانه متعلق به وزارتخانه صنعت، معدن، تجارت است و در خصوص فعالیت های مربوطه در صنعت یا معدن یا تجارت مجوزهای رسمی

صادر می‌کند. در واقع فعالیت در زمینه‌های مربوطه بدون اخذ مجوز از این سازمان امکان‌پذیر نمی‌باشد. اداره صنعت، معدن، تجارت در زمینه‌های تولید، بهره برداری، بسته بندی کالا و محصولات، استخراج معادن و منابع زیر زمینی، مونتاژ و سایر مواردی که در امور صنعتی و معدنی و تجاری، متصدی می‌باشد، بنابراین باید به این سازمان مراجعه شود.

با توجه به توضیحات عنوان شده، سامانه اینترنتی بهین یاب ابزاری است که می‌توان از طریق آن به این سازمان دولتی وارد شد. سایت بهین یاب یا درگاه خدمات و اطلاعات وزارتخانه صنایع برای ثبت درخواست‌های متقاضیان برای دریافت خدمات وزارت صنایع طراحی شده است که می‌توان از آن استفاده کرد. وب سایت بهین یاب دارای بخش‌های مختلفی است که می‌توان به تامین مالی، سرمایه‌گذاری، بنگاه‌ها، اخذ شناسه کسب و کار، انرژی، تهیه و خرید محصولات و مواد اولیه، بخش تجارت خارجی و منابع انسانی، بخش فناوری و راهنما اشاره کرد.

کلیه فعالیت‌هایی که در زمینه‌های صنعتی و معدنی و تجاری فعالیت دارند لازم است شناسه کسب و کار خود را از بهین یاب دریافت کنند. از این رو کلیه گزارشات ارسالی برای پیشرفت واحدهای فعال برای بهره برداری یا در حال احداث و سایر واحدهای تولیدی در گزارش عملکرد بهین یاب ثبت خواهد شد. هر یک از واحدهای صنفی یا صنعتی برای فعالیت در هر یک از کسب و کارهای صنعتی یا معدنی یا تجاری لازم است در صورتی که تغییری در اطلاعات درج شده در مجوز ایجاد کردند برای بروزرسانی اطلاعاتی که در سامانه بهین یاب ثبت شده است اقدام نمایند.

برای اخذ پروانه بهره‌برداری باید مرحله ساخت و راه اندازی واحد صنعتی به پایان رسیده باشد. بعد از آن می‌توان در سایت بهین یاب درخواست صدور پروانه بهره برداری را تکمیل کرد. بعد از تکمیل درخواست پروانه بهره برداری کارشناسان مربوطه به اداره مورد نظر جهت بررسی میزان تولید و ظرفیت‌سنجی کارگاه به سازه ساخته شده مراجعه خواهند کرد. این سامانه با هدف بهبود محیط کسب و کار در ایران و ارائه خدمات غیرحضوری به کسب و کارها، امکان ثبت اطلاعات متقاضیان و دریافت درخواست‌های آن‌ها را به صورت آنلاین فراهم می‌آورد. با استفاده از بهین یاب، کاربران می‌توانند بدون نیاز به حضور فیزیکی، اقدامات لازم برای راه‌اندازی یا توسعه واحد تولیدی خود را آغاز کنند. علاوه بر این، سامانه بهین یاب به عنوان یک پنجره واحد خدمات و اطلاعات، شفافیت و دسترسی آسان به اطلاعات و خدمات را برای متقاضیان فراهم می‌کند. این سامانه همچنین در جهت کاهش قاچاق کالا و ارائه خدمات مرتبط با بورس کالای ایران نیز فعالیت دارد.

۲-۳-۱-۴- سامانه سیفام

شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی به منظور ایجاد هماهنگی بین سازمان مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی و دیگر دستگاه‌های دولتی مرتبط با حوزه‌های تجاری و صنعتی تشکیل شده است. این شورا متشکل از رئیس جمهور (رئیس شورا)، وزیر امور اقتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت، امور خارجه کشور، نفت، تعاون، کار و رفاه اجتماعی، فرهنگ و ارشاد اسلامی، راه و شهرسازی، دادگستری و وزیر جهاد کشاورزی، معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست و دبیرشورا است.

دبیرخانه این شورا دارای یک سامانه به نام «سیفام» است. سیفام یا سامانه یکپارچه فعالان اقتصادی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی، درگاه ارائه خدمات به کلیه فعالان و بنگاه‌های اقتصادی مستقر در مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی است.

این سامانه با هدف تسهیل خدمت‌رسانی و یکپارچه نمودن تمامی خدمات مورد نیاز فعالان اقتصادی توسط دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی طراحی و مستقر شده است تا امکان پاسخگویی به تمامی این نیازها در یک محیط یکپارچه فراهم گردد.

خدمات قابل ارائه سامانه سیفام عبارتند از:

- اطلاع از فرصت‌های سرمایه‌گذاری
- ثبت درخواست‌های سرمایه‌گذاری
- ثبت شرکت در مناطق آزاد
- ثبت سفارش کالا
- ثبت اظهارنامه گمرکی
- ثبت درخواست ورود ماشین‌آلات و تجهیزات
- ثبت درخواست گواهی ارزش افزوده

دسترسی به کلیه سامانه‌های ویژه و اختصاصی هر یک از مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی

سیفام به گونه‌ای طراحی شده است تا کلیه نیازمندی‌های آموزشی، دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های مرتبط با موضوعات موجود در سامانه و همچنین پرسش و پاسخ‌های متداول فعالان اقتصادی، در کوتاه‌ترین زمان ممکن در دسترس آن‌ها قرار گیرد.

۲-۳-۱-۵- چالش‌های رفع تعهد ارزی و رواج کارت بازرگانی اجاره‌ای

مسئله رفع تعهد ارزی از سال ۱۳۹۷ و پس از اعمال تحریم‌های ایالات متحده آمریکا علیه ایران در دستور کار بانک مرکزی جمهوری اسلامی قرار گرفت. بانک مرکزی جهت حاکمیت خود بر منابع و مصارف ارزی کشور سامانه‌ای را تحت عنوان «سامانه نظام یکپارچه معاملات ارزی» طراحی کرد که در آن خرید و فروش ارز به صورت رسمی انجام شود و همچنین درآمدها و مصارف ارزی نیز قابل نظارت و رصد باشد. این سامانه اهداف متعددی را در نظر داشت که به اهداف اصلی اشاره خواهد شد:

- شفاف سازی تامین مالی تجارت خارجی
- کمک به تصمیم گیری به منظور سیاستگذاری در حوزه موضوعات ارزی و تجاری
- حذف تدریجی صرافی‌های غیر مجاز، دلال‌ها و سفته بازان از فرایند تامین مالی تجاری کشور
- کاهش قاچاق کالا به وسیله قطع جریان تامین مالی آن و از صرفه انداختن آن.
- جلوگیری از خروج سرمایه و حفظ منابع ارزی
- ثبات بازار در اثر حذف فعالیت‌های سفته بازانه و سوداگری ارزی
- توزیع ارز مداخله‌ای بانک مرکزی به بازار بر اساس رتبه عملکردی صرافی‌ها در سامانه
- امکان نظارت سیستمی بر عملکرد صرافی‌ها به منظور فعالیت در چارچوب ضوابط بانک مرکزی و عدم امکان ثبت اطلاعات نادرست با هدف فرار مالیاتی و اقدامات پولشویی
- جلوگیری از فرار مالیاتی صرافی‌ها با رصد سیستمی فعالیت‌های مالی در سامانه
- کاهش هزینه‌ها و افزایش کیفیت خدمات با ایجاد فضای رقابتی برای صرافی‌ها.

از سال ۱۳۹۷ بخشنامه‌ها و دستور العمل‌های متعدد صادر شده از طرف بانک مرکزی در خصوص اشکال مختلف رفع تعهد ارزی صادرکنندگان و از طرف دیگر نوسانات نرخ ارز و تشکیل بازارهای غیر رسمی سبب شد فعالین اقتصادی با چالش‌های بسیاری در تامین ارز و رفع تعهد ارزی خود مواجه شوند. چالش‌های به وجود آمده برای صادرکنندگان باعث شد، فعالین اقتصادی به سمت صادرات غیر رسمی روی آورند. صادرات غیر رسمی به دو روش انجام می‌شود.

در روش اول دلال یا خریدار خارجی، کالای مورد نظر خود را به صورت ریالی از درب کارخانه یا لب مرز خریداری می‌کند و به دیگر کشورها ارسال می‌کند. در روش دوم تولیدکننده با استفاده از کارت بازرگانی شخص دیگری (تحت عنوان کارت بازرگانی یک بار مصرف) کالای خود را صادر می‌کند و رفع تعهد ارزی انجام نمی‌دهد، با تعلیق این کارت بازرگانی و مسدود شدن حساب‌های شخص، خللی در فعالیت صادر کننده رخ نخواهد داد و دفعات بعدی نیز از کارت بازرگانی دیگری استفاده خواهد کرد.

یکی از مرسوم‌ترین روش‌های دور زدن رفع تعهد ارزی، استفاده از کارت بازرگانی یکبار مصرف است. صادرکنندگان با استفاده از این کارت کالای خود را به خارج از کشور صادر و از رفع تعهد ارزی امتناع می‌ورزند. امتناع از رفع تعهد ارزی توسط این فعالین اقتصادی، باعث می‌شود عمده ارز دریافتی یا از کشور خارج شود، یا به بازار غیررسمی ارز منتقل شود و بازار غیر رسمی را گسترش دهد. این مسئله مبتلابه فعالین اقتصادی در مناطق آزاد است.

از آن‌جا که فلسفه تاسیس مناطق آزاد بر توسعه و افزایش تولید صادرات محور بوده است تا به واسطه افزایش صادرات درآمدهای ارزی کشور افزایش یابد و به اقتصاد ملی کمک شود، مسئله رفع تعهد ارزی و تخصیص ارز جهت تامین مواد اولیه سبب شده است که فعالین اقتصادی کالای خود را یا در مرزها یا درب کارخانه به دلان داخلی یا خارجی به صورت ریالی بفروشند یا از کارت بازرگانی یک بار مصرف جهت صادرات کالای خود استفاده کنند و ارز حاصل از صادرات خود را به چرخه نظام بانکی کشور بنگردانند. این مسئله باعث شده است اولاً صادرات فعالین اقتصادی در مناطق آزاد به ارز آوری و توسعه اقتصاد ملی منجر نشود و دوم این که بازار غیر رسمی ارز به واسطه عرضه ارز حاصل از صادرات چه از طرف خریدار خارجی در مرزها چه از طرف صادر کننده با کارت بازرگانی یک بار مصرف، گسترش یابد. گسترش بازار غیر رسمی ارز آسیب‌های جدی از جمله عدم کنترل بانک مرکزی بر نظام ارزی و برآورد مصارف و درآمدهای ارزی سالیانه. تامین مالی قاچاق به کشور. عدم امکان تامین ارز واردکنندگان از طرف بانک مرکزی به واسطه کاهش درآمدهای ارزی را در پی دارد.

در حوزه ارزی، فعالین اقتصادی مناطق آزاد با سه چالش رو به رو هستند. ابتدا **مسئله تامین ارز** است. بانک مرکزی ارز مورد نیاز فعالین اقتصادی را به موقع تامین نمی‌کند، از این رو اجباراً باید ارز مورد نیاز خود را از بازار آزاد تامین کنند تا مواد اولیه تولید یا ابزار و ماشین آلات خود را وارد کنند. فعالین اقتصادی نیز برای بازگشت ارز حاصل از صادرات خود باید ارز را در بازار رسمی و با قیمت مصوب بانک مرکزی عرضه کنند که در چنین حالتی به واسطه اختلاف ۲۰ تا ۳۰ درصدی بازار غیر رسمی و نرخ ارز رسمی، فعالین اقتصادی از عرضه ارز به صورت رسمی امتناع می‌ورزند.

چالش دوم در حوزه **ارزش‌گذاری گمرکی و ارزش کالای وارداتی** است. یکی از شیوه‌های رفع تعهد ارزی واردات در برابر صادرات است. در این حالت فعال اقتصادی ارز مورد نیاز برای واردات خود را از صادرات خود تامین می‌کند. و در ازای واردات کوتاژهای صادراتی آن باطل و رفع تعهد ارزی آن انجام می‌شود. در چنین شرایطی گمرک جمهوری اسلامی وظیفه ارزش‌گذاری کالای وارداتی را بر عهده دارد که در ازای آن از کوتاژ صادراتی باطل شود تا رفع تعهد ارزی انجام و فعال اقتصادی بتواند واردات بعدی خود را انجام دهد. در مناطق آزاد به واسطه وجود دو گمرک (گمرک سازمان منطقه و گمرک جمهوری اسلامی) به واسطه اختلافی که میان این دو وجود دارد ارزش‌گذاری کالای وارداتی به درستی انجام نمی‌شود و کوتاژ صادراتی باطل نمی‌شود، در

این حالت رفع تعهد ارزی صورت نمی‌پذیرد و فعال اقتصادی بدهکار ارزی شناخته خواهد شد و در مواقعی کارت بازرگانی و حساب‌های شخص مسدود خواهد شد.

چالش سوم فعالین اقتصادی مناطق آزاد، رفع تعهد ارزی صادرات از محل ورود موقت است. رویه‌ی ورود موقت برای پردازش یکی از رویه‌های گمرکی است که تولید کننده مواد اولیه خود را یا از صاحب نهایی کالا دریافت می‌کند و عملاً حق العمل کار صاحب کالا است. یا مواد اولیه را به صورت اعتباری از خارج وارد و کالای نهایی را صادر می‌کند. در هر دو این حالت فعال اقتصادی ارزی از بانک مرکزی برای واردات خود دریافت نکرده است. اما بانک مرکزی بر اساس بخشنامه‌ای که در سال ۱۳۹۹ صادر کرد صادرکنندگان از رویه‌ی ورود موقت نیز به عنوان بدهکاران ارزی شناخته شدند و کارت بازرگانی‌های آن‌ها تعلیق شد. پس از رایزنی‌ها با بانک مرکزی تصمیم بر آن شد که به میزان ارزش افزوده ایجاد شده در تولید کالا، فعالین اقتصادی ارز خود را به بانک برگردانند و مابقی کوتاژ صادراتی در ازای واردات انجام شده باطل شود. به نظر می‌رسد این مسئله هنوز در بانک مرکزی حل نشده است و فعالین اقتصادی که از رویه‌ی ورود موقت استفاده کرده‌اند همچنان درگیر مسئله رفع تعهد ارزی هستند.

مجموع چالش‌های اشاره شده در حوزه ارزی سبب شده است فعالین اقتصادی در مناطق آزاد به سمت صادرات غیر رسمی روی آورند و تولیدات خود را به صورت ریالی به واسطه گران بفروشند یا با استفاده از کارت بازرگانی یک بار مصرف تولیدات خود را به خارج از کشور صادر کنند و رفع تعهد ارزی نکنند.

۲-۳-۱-۶- مسائل مربوط به مدیریت پایانه‌های مرزی

در بحث مدیریت پایانه‌های مرزی در سال ۱۳۷۵ اولین بار دولت تصمیم گرفت مکانیسم و ساختار مدیریتی برای پایانه‌های مرزی تعریف کند. در شورای عالی اداری کشور در مصوبه «طرح ساماندهی امور حمل و نقل مسافر و کالا در مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور» طبق ماده یک آن، مصوب شد وزارت راه و شهرسازی پایانه‌های مرزی را بسازد و مدیریت و هماهنگی بین دستگاه‌هایی که مأموریت‌های سازمانی دارند، مستقر کند. این موارد و هماهنگی‌ها در قالب شورایی تحت عنوان «شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی کشور» شکل گرفت.

این شورا به ریاست وزیر راه و شهرسازی ترابری وقت و حضور همه دستگاه‌ها و نهادهای موظف به ارائه خدمات در مرز شد. بر اساس این مصوبه وزارت راه و شهرسازی مأمور شد نقشه ساخت پایانه‌های مرزی را به صورت یک به یک تهیه و در شورا مصوب کند. این تصمیم تا سال ۹۲ و ۹۳ ادامه یافت. از سال ۹۲ به بعد با تصویب قانون امور گمرکی و تفسیر از ماده ۲ و ۱۲ این قانون، گمرک مدعی بود که مدیریت پایانه‌های مرزی به عهده

آنهاست. درباره مواد ذکر شده ۳ بار از معاونت حقوقی ریاست جمهوری استفساریه گرفته شد. از آن زمان که قانون امور گمرکی مصوب شد بحث اصلی این شد که مدیریت پایانه‌های مرزی با گمرک است.

سه کارکرد اصلی پایانه‌های مرزی پایش‌های گمرکی، پایش‌های حمل و نقلی و پایش‌های امنیتی، انتظامی مانند گذرنامه و... است. کارگروه ویژه مرز شورای امنیت ملی به عنوان مرجع تصمیم گیر، تصمیم گرفت در مقطعی مدیریت مرز را به گمرک واگذار کنند. این دوره ۳ ساله حدود ۲ سال تمدید شد، نهایتاً پس از کش و قوس فراوان در سال ۹۹ ستاد تدابیر ویژه اقتصادی دولت مجدداً مدیریت پایانه‌های مرزی را به وزارت راه و شهرسازی واگذار کرد. پایانه‌های مرزی، بخشی از زیرساخت‌های حمل و نقل کشور است که شبکه حمل و نقل داخلی را از طریق پایانه مرزی به شبکه راه‌های بین المللی منطقه و کشورهای همسایه متصل می‌کند، با همین منطق دولت مصوب کرد که مدیریت پایانه‌های مرزی به وزارت راه و شهرسازی برگردد. وزارت کشور با این استدلال که استانداران مقام عالی دولت هستند و این‌ها می‌توانند همه دستگاه‌ها را به خط کنند، بنابراین باید وزارت کشور متولی مدیریت پایانه‌های مرزی باشد.

تعارض و تداخل مدیریتی در پایانه‌های مرزی سبب شده است دستگاه‌های مستقر در مرز به صورت جزیره‌ای کار کنند و در شرایط خاص امکان تصمیم‌گیری سریع و به موقع سلب شود. نگاه سازمانی و دستور پذیری دستگاه‌های مستقر در منطقه از نهاد بالادستی خود سبب شده است دستگاه‌های مختلف صرفاً مجری دستورات نهاد بالادستی خود باشند و امکان تعامل سازنده با دیگر دستگاه‌ها محدود شود. عدم وجود مدیریت مرزی واحد و یکپارچه سبب اختلال در عبور و مرور کامیون و کاهش سرعت رفت و آمد آن‌ها شده که این مسئله سبب ایجاد ترافیک در مرزها شده است.

به عقیده کارشناسان، استدلال‌های مختلفی برای مدیریت پایانه‌های مرزی توسط گمرک و یا سازمان راهداری وزارت راه وجود دارد.

از نظر کارشناسان گمرک، اولاً در گفت‌وگوهای مرزی نماینده طرف‌های خارجی گمرک است و در مرز گمرک را می‌شناسند و کشورهای خارجی حرف گمرک را دارای اعتبار می‌دانند. دوم این که در قانون امور گمرکی تعریفی برای اماکن گمرکی وجود دارد که انبارها، باراندازها، فرودگاه‌ها و هر محلی که برای انباشتن و نگهداری کالاها در نظر گرفته می‌شود. ماده ۲ قانون امور گمرکی نیز گمرک را به عنوان مرزبان اقتصادی می‌داند که نقش محوری هماهنگ کننده را در مرزهای ورودی و خروجی کشور دارد. سوم این که کسی می‌تواند هماهنگی ایجاد کند که نرم افزار کار را در دست دارد و به قوانین و مقررات ورود و خروج اشراف دارد و نسبت به آن پاسخگو است. همچنین در گمرک معاونتی وجود دارد که مشخص می‌کند در مرز انبارها، باسکول، ایکس‌ری‌ها و... کجا قرار بگیرد.

به اعتقاد دیگر کارشناسان این که مطرح می‌شود در مرزها گمرک را می‌شناسند لزوماً عمومیت ندارد، اولویت کشورهای مقابل این است که یک حرف واحد از طرف ایران مطرح شود این که چه دستگاهی حرف آخر را می‌زند برای آن‌ها مطرح نیست. در اکثر کشورها گمرک در نقش پلیس است و اساساً یک دستگاه نظامی - امنیتی تلقی می‌شود که دارای قدرت تصمیم‌گیری است در حالی که در ایران گمرک دستگاهی ضعیف و کم اختیار است. دوم، مسئله قانون امور گمرکی و مرزبان خواندن گمرک در این قانون اشتباه سیاستگذار بوده است. مسئله جانمایی انبارها و... نیز در سال ۱۳۷۵ تهیه‌ی طرح جامع پایانه‌های مرزی به وزارت راه و سازمان راهداری سپرده شده است و این که گمرک نیز برای خود معاونت خاص برای این مسئله را دارد اساساً موازی کاری است.

از طرف دیگر کارشناسان گمرک این نکته را مطرح می‌کنند که گمرک ادعایی ندارد که در تمام زمینه‌ها دارای تخصص است. دیگر دستگاه‌های مستقر در مرز که وظایف تخصصی خود را بر عهده دارند باید باشند و کار خود را انجام دهند اما مدیریت و هماهنگی این دستگاه‌ها باید با گمرک باشد. چرا که عمده دستگاه‌ها زیرساختی بوده و نرم افزار در دست گمرک است. همچنین مطرح می‌شود که یکی از وظایف گمرک تسهیل تجارت است و چون این وظیفه بر عهده گمرک است پس این دستگاه باید در حوزه‌های حجم عبور و مرور و حمل و نقل و... تصمیم‌گیری کند.

به اعتقاد کارشناسان حمل و نقل، قانون گمرک را مرزبان اقتصادی می‌داند نه مرزبان کشور این یعنی مرز اقتصادی را می‌توان هر جایی غیر از مرز نیز در نظر گرفت. همچنین به نظر می‌رسد در حوزه ترانزیت و ورود و خروج کامیون‌ها برای گمرک تعریف نشده و این سبب شده است عمدتاً به دلایل سودجویانه بیشتر فرایندهای گمرکی در خود مرزها انجام شود. در وزارت راه سند مراکز لجستیک تعریف شده است که ۵۰ مرکز لجستیک داریم که برخی از آن‌ها کارهای گمرکی برای آن‌ها تعریف شده که کالایی که وارد کشور می‌شود در آن محل کارهای گمرکی خود را انجام دهند. از این رو اگر گمرک می‌خواهد در مرز مدیریت کند باید شاخص خاص خود برای مدت زمان عبور و مرور حمل و نقل ناوگان برای آن در نظر گرفته شود تا خود را ملزم بداند که در مرز صف ایجاد نشود. یا این که گمرک در جاهایی مستقر شود که باعث ایجاد گره در مرز نشود. امروزه به دلیل تشریفات گمرکی نمی‌توانیم بگوییم زیرساخت‌های موجود در مرزهای ما کم است یا زیاد. شاید اگر این میزان از تشریفات گمرکی وجود نداشت همین میزان از زیرساخت‌های پایانه‌های مرزی کافی بود.

۲-۳-۱-۷- کریدور زنگه‌زور^۱

کریدور موسوم به زنگه‌زور یکی از مباحثی است که کشورهای مختلفی از ابعاد مختلف با اهداف متفاوت با آن مرتبط هستند. مهم‌ترین بازیگران این کریدور، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، ترکیه، روسیه، جمهوری خود مختار نخجوان، چین و ایران است. هر کدام یک از کشورهای نام برده شده بر اساس منافع خود اهداف مختلفی را دنبال می‌کنند و مواضع خاص خود را دارند. منطقه آزاد ارس به واسطه پایانه‌های مرزی جلفا (مرز ایران و جمهوری خود مختار نخجوان) و پایانه مرزی نوردوز (مرز ایران و ارمنستان) در ارتباط مستقیم با این کریدور قرار دارد و می‌تواند در معادلات در نظر گرفته شده نقش‌آفرینی کند. ابتدا به تاریخچه‌ای از این موضوع اشاره خواهیم کرد و سپس با استفاده از تحلیل‌های ارائه شده موضع کشورها مختلف را مورد بررسی قرار خواهیم داد.

در جنگ دوم قره باغ که در سال ۲۰۲۰ رخ داد هفت منطقه قره باغ را آذربایجان توانست با حمله نظامی به خاک خود ملحق کند. از این هفت منطقه ۵ منطقه در غرب و ۲ منطقه در شرق قرار دارد. در نهایت در نوامبر ۲۰۲۰ با میانجی‌گری روسیه توافقنامه صلح به صورت سه جانبه امضا شد. ریشه راه‌اندازی کریدور زنگه‌زور در توافقنامه صلحی است که به صورت سه جانبه امضا شده است.

در بند ۹ این توافقنامه آمده که کلیه ارتباطات اقتصادی و حمل و نقلی که در منطقه وجود دارد باید رفع انسداد شود و حکومت آذربایجان و ارمنستان باید ارتباطات حمل و نقلی که از آذربایجان به سمت نخجوان می‌رود را تضمین کند و تعهد دهد که امنیت را برقرار کند و در قبال آن آذربایجان نیز متعهد می‌شود کریدور لاجین که ارتباط کوهستانی و تحت تصرف ارمنستان بود با خاک ارمنستان امنیت آن را برقرار کند و آن را باز نگه دارد. به عبارتی ماهیت کریدور زنگه‌زور و ریشه آن به بند ۹ معاهده صلح سه جانبه برمی‌گردد.

آذربایجان در سال ۲۰۲۳ با لشکرکشی قره باغ کوهستانی را تصرف کرد و در اختیار خود قرار گرفت. این اتفاق باعث شد که آذربایجان در منطقه قدرتش افزایش یابد. در عین حال ارمنستان مدعی شد با توجه به این که بندی از توافق نامه صلح ابطال شده و عملاً از دستور کار خارج شده است، پس کل موافقتنامه سه جانبه از نظر ارمنستان از انتفاع ساقط است.

به عقیده کارشناسان، مسئله کریدور زنگه‌زور یکی از پیچیده‌ترین مباحثی است که از منظر ژئوپلیتیکی ممکن از در محدود نقاط جهان اتفاق بیوفتد و در زمان گذار به نظم نوین جهانی و منطقه‌ای که معادلات ترانزیتی و معادلات انرژی بیشترین نقش را در بین کشورها و بازیگران خواهد داشت در کنار مرزهای شمال غربی ایران

^۱ مطالب بیان شده در این بخش اقتباسی است از جلسه «بررسی ابعاد حقوقی، سیاسی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی دالان زنگزور» برگزار شده در مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه.

استقرار پیدا کرده است. تحولات سال ۲۰۲۰ نشان می‌دهد که ما در این منطقه دچار یک جنگ شناختی و ادراکی سروکار داریم که در نگاه خرد تلاش داشت که اختلافات را به آذربایجان و ارمنستان محدود کند و مباحث مرزی که بین آن‌ها مطرح بوده است.

از نظر کارشناسان، کلمه کریدور به اصطلاح زنگه‌زور هم از نگاه حقوقی و هم از نگاه سیاسی و هم از نگاه تاریخی و هم از نگاه ملی کاربرد آن دارای مشکل است. ماده ۲ منشور سازمان ملل صحبت از تمامیت ارضی و حاکمیت ملی کشورها می‌کند. چیزی که آذربایجان به عنوان زنگه‌زور مطرح می‌کند استان سیونیک ارمنستان است. نمی‌توان صحبت از احترام به حاکمیت ملی کشورها کرد و واژه‌ای را به کار برد که اطلاق به یکی از استان‌های ارمنستان است. اگر کریدوری مد نظر باشد باید کریدور سیونیک یا مقری باشد. اطلاق واژه زنگه‌زور نه اطلاق مسیر حمل و نقلی و نه اطلاق ترانزیتی است؛ بلکه کاملاً ارضی است.

مسئله کریدور زنگه‌زور را می‌توان از جهات مختلف امنیت منطقه‌ای، رقابت ژئوپلیتیکی ایران با قدرت‌هایی چون ترکیه و روسیه، تجارت کشورهای منطقه قفقاز با کشورهای حاشیه خلیج فارس، اهداف آذربایجان از اصرار بر راه اندازی این کریدور، نقش کریدور زنگه‌زور در تثبیت جایگاه روسیه در منطقه قفقاز، نگاه چین به این کریدور و... مورد بررسی قرار داد. در ادامه تلاش خواهد شد موضع احتمالی و نقش کشورهای مختلف در خصوص این کریدور مورد بررسی قرار گیرد.

آذربایجان: به نظر می‌رسد مسئله آذربایجان مسئله اتصال به جمهوری خودمختار نخجوان به عنوان برون بوم خود به واسطه مسیر ترانزیتی و حمل و نقلی از ارمنستان مطرح نباشد، چرا که در شرایط کنونی آذربایجان از طریق کریدور ارس به ارمنستان و نخجوان متصل است و این کریدور بیش از ۳۰ سال است که در حال فعالیت است. به عقیده کارشناسان تلاش آذربایجان برای تصرف استان سیونیک ارمنستان از طریق نظامی با دخالت ایران راه به جایی نخواهد برد، از این رو آذربایجان در تلاش است تا به واسطه این کریدور و حاکمیت بر آن هم به اهداف نظامی خود یعنی تصرف استان سیونیک ارمنستان و هم به اهداف سیاسی خود یعنی انزوای ژئوپلیتیکی ایران در این منطقه برسد. حمایت‌های ترکیه، اسرائیل و روسیه از این کریدور فضایی را برای آذربایجان ایجاد کرده است که با اعمال فشار بر ارمنستان به دنبال تحمیل نظر خود بر ارمنستان باشد.

ارمنستان: نگاه ارمنستان به موضوع زنگه‌زور صرفاً مسیر حمل و نقلی است و نگاه کریدوری برای آن قائل نیست. در مقابل کریدور زنگه‌زور که مطرح شد نخست وزیر ارمنستان موضوع چهارراه صلح را مطرح کرد که هم مسیرهای شمالی - جنوبی را در بر می‌گیرد و هم مسیرهای شرقی - غربی را. یعنی تلاش کرد مسیر زنگه‌زور که مطرح شد در چارچوب ابتکار چهار راه صلح و در قالب آن قرار گیرد. ارمنستان از عواقب تاسیس این کریدور مطلع است و می‌داند تاسیس این کریدور با حاکمیت آذربایجان به معنی جدایی بخشی از خاک

ارمنستان (استان سیونیک) از آن است. از این رو ارمنستان مخالف تاسیس این کریدور با حاکمیت آذربایجان است.

روسیه: روسیه از کریدور زنگه‌زور به عنوان ابزاری برای حضور در منطقه قفقاز و استمرار آن استفاده می‌کند. اگر در چارچوب معاهده سه جانبه توافقی صورت بگیرد حضور روسیه در منطقه قفقاز تمدید می‌شود و استمرار می‌یابد. از طرف دیگر نگاه روسیه به کریدور زنگه‌زور ابزاری است که می‌تواند از نفوذ غرب و ترکیه در منطقه قفقاز اگر بیش از حالت معمول شود، آن را کنترل کند. نکته این است که منافع روسیه در منطقه قفقاز با منافع ایران متفاوت است و این تعارض منافع باعث ایجاد نارضایتی‌هایی در دوطرف شده است. اساساً نگاه روسیه به کریدور زنگه‌زور نگاه نفوذ منطقه‌ای و گستره نفوذ منطقه‌ای در قفقاز است و از طرف دیگر بتواند این کریدور را جایگزین مسیر دریا سیاه در مراودات تجاری با عراق و کشورهای حاشیه خلیج فارس کند.

ترکیه: ترکیه حامی اصلی آذربایجان در مسائل مختلف اقتصادی - نظامی - سیاسی بوده است و نقش خود را در حمایت از آذربایجان ایفا کرده است. اگر کریدور زنگه‌زور به مفهوم پیوستگی کشورهای ترک زبان اتفاق بیوفتد رویای ترکیه برای پیوستگی این کشورها محقق خواهد شد و هدف سازمان کشورهای ترک زبان به تحقق نزدیک خواهد شد. اگر زنگه‌زور به معنای مسیر حمل و نقلی و نه کریدور شکل بگیرد دسترسی‌ها و نفوذ ترکیه در منطقه تقویت خواهد شد و ارتباط آن با آسیای مرکزی تقویت خواهد شد و مسیر چین به اروپا در مسیر زنگه‌زور قرار خواهد گرفت. یک مسئله دیگر که می‌تواند به زنگه‌زور مرتبط باشد اتصال ترکیه به عراق و کشورهای حاشیه خلیج فارس به خصوص قطر و امارات است که ترکیه به دنبال آن است که کشورهای خلیج فارس با توجه به زیرساخت‌های آن به ترکیه و از ترکیه به اروپا متصل شود که این دلیل اصلی توسعه رابطه ترکیه با عراق است. از این رو با راه اندازی کریدور زنگه‌زور قطعاً ارتباط آذربایجان و ارمنستان با کشورهای حاشیه خلیج فارس از عراق اتفاق خواهد افتاد و نه از طریق ایران. از طرف دیگر ترکیه رقیب ایران در تجارت منطقه‌ای است با تاسیس این کریدور ایران در انزوای ژئوپلیتیکی قرار خواهد گرفت و بخش عمده‌ای از تجارت عراق و کشورهای حاشیه خلیج فارس از طریق عراق و توسط این کریدور صورت خواهد گرفت.

رژیم صهیونیستی: این رژیم از منظر سیاسی به آذربایجان نزدیک است و حمایت می‌کند این مسئله در دوران جنگ قابل مشاهده بود. قطعاً رژیم صهیونیستی به دنبال این مسئله است که مشارکت منطقه‌ای علیه ایران در منطقه قفقاز شکل بگیرد. این احتمال وجود دارد که تاسیس کریدور زنگه‌زور و کاهش نقش ایران در منطقه قفقاز و انزوای ژئوپلیتیکی ایران به این مسئله کمک کند.

چین: نگاه چین به کریدور زنگه‌زور نگاه کلیدی و اساسی است. چین به دلیل نگاه توسعه خود به غرب گذرگاه‌ها و مسیرهای جدید حمل و نقلی برای آن اولویت بالایی دارد. البته این نکته را باید در نظر گرفت که با راه‌اندازی

کریدور زنگه‌زور و دسترسی‌ها و نفود روسیه در منطقه قفقاز، قطعاً میان چین و روسیه این تعارض منافع شکل خواهد گرفت. شاید عاملی که باعث شده است چین حضور کمی در منطقه قفقاز داشته باشد، تنش‌هایی است که در این منطقه وجود داشته است. کاهش تنش‌ها در این منطقه می‌تواند زمینه را برای حضور فعال چین فراهم کند. دسترسی چین به منطقه قفقاز و از راه ترکیه به اروپا نیز می‌تواند بستری را برای چین آماده کند که با این کریدور موافق باشد.

فصل ۳. جمع‌بندی و پیشنهادها

با توجه به مطالب بیان‌شده در این گزارش، ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های منطقه آزاد ارس، می‌تواند نقش ایران را در منطقه قفقاز و کشورهای حوزه CIS از منظر تجاری، سیاسی، امنیتی و... ارتقاء دهد. هم‌مرز بودن با جمهوری خودمختار نخجوان و ارمنستان بستری را برای ایران ایجاد کرده است که می‌تواند روابط تجاری خود را با سایر کشورهای حوزه قفقاز و CIS نیز گسترش دهد.

حضور صنایع متعدد و فعالین اقتصادی در منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس نشان می‌دهد انگیزه برای افزایش روابط تجاری با کشورهای مختلف از طرف بازرگانان و فعالین اقتصادی وجود دارد، اما به نظر می‌رسد مجموعه‌ای از چالش‌های ساختاری، زیرساختی، مدیریتی و محدودیت‌های اجرایی سبب شده است فعالین اقتصادی در این منطقه با مسائل متعددی رو به رو باشند که در فصل‌های گذشته این گزارش به آن‌ها اشاره شد.

با توجه به شرایط کنونی منطقه آزاد تجاری-صنعتی ارس جهت بهبود فضای سرمایه‌گذاری و مدیریتی این منطقه پیشنهادات زیر ارائه می‌شود.

۳-۱- تهیه طرح توسعه کسب و کار منطقه آزاد ارس

بررسی صنایع و سرمایه‌گذاری‌های مختلف در منطقه آزاد ارس نشان می‌دهد این منطقه دارای اولویت مشخصی برای سرمایه‌گذاری نیست. حضور صنایع متعدد از لوازم آرایشی تا تولید محصولات کشاورزی و صنایع فولاد و... نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در این مناطق از الگوی مشخصی پیروی نمی‌کند و مزیت‌های سرمایه‌گذاری متناسب با بازارهای هدف صادراتی مشخص نشده است. از این رو قدم اول برای استفاده هر چه بیشتر از ظرفیت این منطقه، تهیه طرح توسعه کسب و کار متناسب با مزیت‌های اقتصادی است.

۳-۲- استفاده از زمین به عنوان درآمد پایدار

بازدید از منطقه آزاد ارس نشان می‌دهد سازمان منطقه آزاد برنامه مشخصی برای استفاده از زمین‌های در اختیار خود ندارد و صرفاً سازمان به بستری جهت فروش و واگذاری دائمی زمین به سرمایه‌گذاران شده است. این سبک از واگذاری و فروش اراضی منطقه باعث شده است سرمایه‌گذاری‌های ناقصی در منطقه انجام شود که عملاً به توسعه منطقه کمکی نکرده است. وجود تعداد زیادی پاساژهای تجاری نیمه‌کاره یا زمین‌های تفکیک شده با اسکله‌های نیمه‌کاره در آن‌ها سبب شده است سازمان اراضی خود را از دست بدهد و از طرفی این واگذاری‌ها به رشد صنعت یا تجارت در این منطقه منجر نشود. از این رو پیشنهاد می‌شود اراضی در اختیار سازمان یا به صورت اجاره بلند مدت، یا به صورت حق انتفاع و یا به صورت مشارکت با سرمایه‌گذار در اختیار سرمایه‌گذاران قرار گیرد.

۳-۳- تفویض اختیار دستگاه‌های دولتی به سازمان منطقه آزاد ارس

همانند دیگر سازمان‌های مناطق آزاد تجاری - صنعتی، منطقه آزاد ارس نیز با چالش عدم تفویض اختیار دستگاه‌های دولتی به چشم می‌خورد و این مسئله فعالین اقتصادی را با مشکل مواجه کرده است. عدم تفویض اختیار دستگاه‌های دولتی به سازمان منطقه آزاد سبب شده است این دستگاه‌ها بنابر انتفاع خود و در فرایندهای اجرایی منطقه دخالت کنند و فعالین اقتصادی را با چالش مواجه کنند. عملاً چندگانگی‌های مدیریتی در مناطق آزاد سبب شده است، این مناطق ماهیت تسهیل‌گری خود را از دست بدهند و فرایندها به مراتب سخت‌تر از سرزمین اصلی باشد.

۳-۴- دسترسی سازمان مناطق به سامانه‌ها و صدور مجوزها

تعدد سامانه‌ها از یک طرف و عدم دسترسی سازمان منطقه آزاد به این سامانه‌ها سبب شده است، پیچیدگی فرایندهای صدور و تایید مجوزها و دیگر فعالیت‌های مربوط به سامانه‌ها افزایش یابد. عدم دسترسی سازمان منطقه به سامانه‌های مربوط به وزارت صمت سبب شده است فعالین اقتصادی به صورت مستمر با دستگاه‌های سرزمین اصلی مکاتبه و مرتبط باشند؛ این در حالی است که سازمان منطقه آزاد قرار بود به عنوان نماینده دولت، اختیارات لازم برای صدور مجوزهای مورد نیاز سرمایه‌گذاران را داشته باشد و سرمایه‌گذاران بتوانند با مجوزهای صادره تسهیلات دریافت کنند.

بررسی سامانه‌ها و عملکرد آن‌ها در حوزه مناطق آزاد از دو جهت قابل بررسی است. نکته اول این که اگر فعال اقتصادی در منطقه آزاد فعالیت خود را ثبت کرده و به دنبال سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد است دفتر صنایع سازمان منطقه آزاد باید بتواند تاییدیه را در سامانه بهین‌یاب وزارت صمت ثبت کند و این دسترسی برای آن وجود داشته باشد. سامانه بهین‌یاب نیز باید قسمت خاص مربوط به مناطق آزاد را داشته باشد و دسترسی‌های لازم به سازمان منطقه آزاد بدهد تا به آمارها و داده‌های مربوط به منطقه خود دسترسی داشته باشد. در چنین حالتی سامانه سیفام (صنعتگران مناطق آزاد) از موضوع خارج بوده و می‌توان آن را حذف کرد. سازمان‌های مناطق آزاد نیز مکلف هستند آمارهای تولید یا مجوزهای سرمایه‌گذاری و... را به دبیرخانه شورای عالی اعلام کنند.

نکته دوم این که دبیرخانه شورای عالی می‌تواند سامانه خاص سازمان‌های مناطق آزاد را طراحی کند و سازمان‌ها بر اساس ثبت اطلاعات در این سامانه بتوانند مجوزهای مورد نیاز فعالین اقتصادی را صادر کنند. همچنین دیگر دستگاه‌های اجرایی مانند بورس کالا، بانک‌ها، سازمان امور مالیاتی و... نیز مجوزهای صادره را به رسمیت بشناسند و تسهیلات و مواد اولیه مورد نیاز فعالین اقتصادی را در اختیار آن‌ها قرار دهد و عملاً سازوکار

سامانه‌ای مناطق آزاد از سرزمین اصلی جدا شود و دستگاه‌های اجرایی نیز این سازکار را در فرایندهای خود به رسمیت بشناسند.

۳-۵- توسعه بازار ارز توافقی و تسهیل بازگشت ارز از فرایندهای رسمی

همان گونه که در فصل پیش اشاره شد یکی از مهم‌ترین چالش‌هایی که در منطقه آزاد ارس به چشم می‌خورد عدم بازگشت ارز حاصل از صادرات است. جدی‌ترین مسئله‌ای که باعث می‌شود تولیدکنندگان و فعالین اقتصادی ارز حاصل از صادرات خود را به سیستم نظام ارزی برنگردانند یکی مسئله نرخ بازگشت ارز و دیگری چالش‌های مسیر نقل و انتقال ارز است. به همین دلیل فعالین اقتصادی ترجیح می‌دهند تولیدات خود را به واسطه‌ها به صورت ریالی بفروشند یا این که با استفاده از کارت بازرگانی یکبار مصرف دیگر افراد، صادرات خود را انجام دهند و رفع تعهد نکنند.

از این رو دو پیشنهاد می‌توان مطرح کرد: در خصوص چالش اول یعنی نرخ بازگشت ارز حاصل از صادرات پیشنهاد می‌شود بانک مرکزی با توسعه بازار ارز توافقی^۲ میان تجار، نرخ ارز حاصل از صادرات را به نرخ ارز واقعی (که نه بر اساس نرخ‌گذاری بانک مرکزی، بلکه از طریق عرضه و تقاضا میان بازیگران واقعی کشف می‌شود) نزدیک کند. در خصوص چالش دوم یعنی بالا بودن ریسک فرایند انتقال ارز از طریق صرافی‌ها، سازمان منطقه آزاد باید خود را متولی ایجاد و توسعه نظام پرداخت رسمی بین‌المللی به کمک بانک مرکزی بداند. به عبارت دیگر این سازمان می‌تواند با رایزنی با بانک‌ها و تاجران کشورهایی که بیشترین مراوده تجاری با آن‌ها را دارد، راه را برای پیگیری و مذاکره بانک مرکزی و بانک‌های تجاری ایرانی هموار سازد تا از طریق سازکار پایاپای‌سازی وجوه تجاری^۳، پرداخت رسمی را به کمک بستر رسمی بانکی در منطقه ایجاد کند تا ریسک و هزینه مبادله ارز کاهش یابد.

۳-۶- تسریع در توسعه زیرساخت کریدور ارس

با توجه به مطرح شدن کریدور زنگه‌زور و اصرار آذربایجان، ترکیه، روسیه و حمایت‌های سیاسی رژیم صهیونیستی و آمریکا از این کریدور نیاز است سازمان منطقه آزاد ارس در ترمیم و توسعه کریدور ارس و ایجاد زیرساخت‌های مناسب آن اهتمام جدی بورزد. تاسیس کریدور زنگه‌زور می‌تواند ایران را با چالش‌های جدید جغرافیایی روبرو کند و بخشی از مزیت‌های تجاری ایران را از بین ببرد. کریدور ارس راه ارتباطی آذربایجان و جمهوری نخجوان است که از مرزهای نوردوز عبور می‌کند و در نهایت کامیون‌ها از مرز جلفا وارد نخجوان

^۲ در حال حاضر این بازار در حال نهایی‌سازی توسط مرکز مبادله ارز و طلای ایران است.

^۳ این سازکار در حال حاضر توسط معاونت بین‌الملل بانک مرکزی با چند کشور عملیاتی شده است.

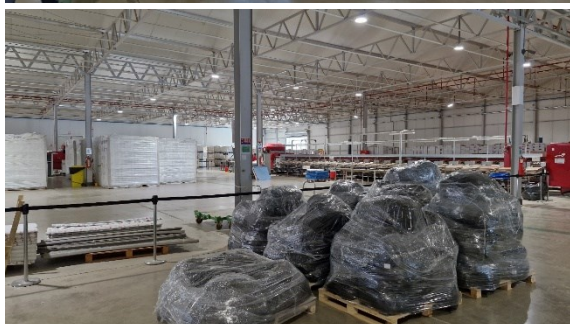
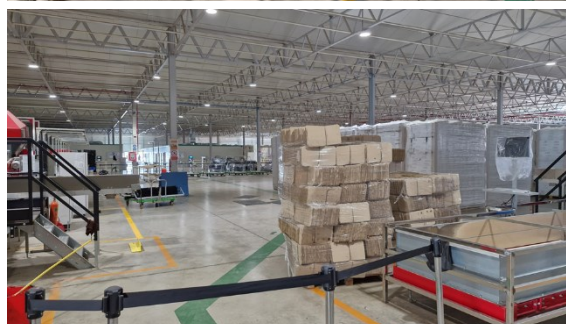
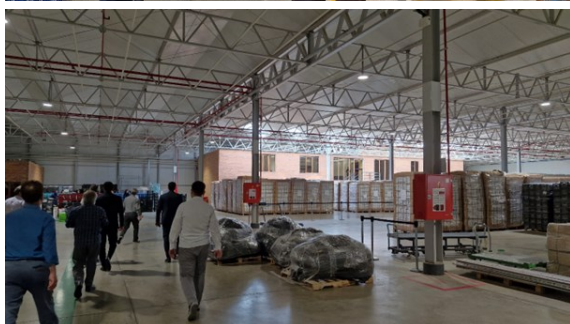
می‌شوند. این مسیر در شرایط کنونی دارای زیرساخت‌های مناسبی نیست از این جهت نیاز است در با در نظر گرفتن اولویت ملی، این مسیر با مدیریت سازمان منطقه آزاد ارس بازسازی شود.

۷-۳- لزوم ساماندهی مدیریت پایانه‌های مرزی

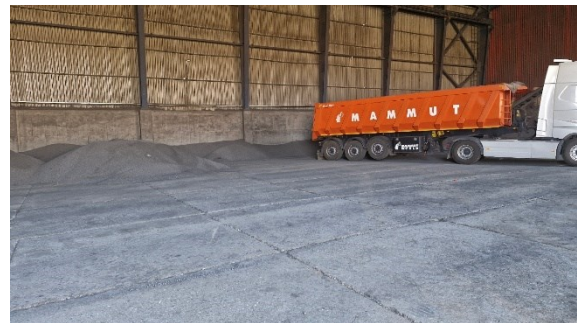
همان گونه که در فصل پیش اشاره شد، مدیریت پایانه‌های مرزی در کشور به یکی از چالش‌های حکمرانی تجارت خارجی ایران تبدیل شده است. بنابر تصمیم‌های مقطعی و دفعی، پایانه‌های مرزی مدیریت‌های مختلفی را تجربه کردند. سازمان راهداری، گمرک جمهوری اسلامی و جدیداً وزارت کشور متولیان پایانه‌های مرزی بوده‌اند. علاوه بر عدم یکپارچگی در پایانه‌های مرزی کشور، در مرزهای موجود در محدوده مناطق آزاد، سازمان منطقه آزاد نیز مطابق ماده ۶۵ احکام دائمی توسعه خود را بالاترین مقام اجرایی دولت در محدوده منطقه می‌داند و به دنبال مدیریت و نظارت بر پایانه‌های مرزی هستند. این در حالی است که در مرزها و پایانه‌های مرزی منطقه آزاد را به رسمیت نمی‌شناسند و بعضاً در جلسات رسمی از منطقه آزاد دعوت نمی‌شود. از این رو نسبت پایانه‌های مرزی و سازمان منطقه آزاد نامشخص است. با توجه به این که هر دستگاهی در مرز فعالیت تخصصی خود را انجام می‌دهد و به نوعی هر دستگاهی در بخشی از پایانه مرزی ذینفع تصمیم خاصی است به نظر می‌رسد حکمرانی و مدیریت پایانه مرزی با توجه به نقش ملی آن و جایگاه منطقه آزاد و نقش ملی آن‌ها، در مرزهایی که در محدوده منطقه آزاد هستند، سازمان منطقه آزاد است که باید مسئولیت هماهنگی دستگاه‌های مختلف در مرز را بر عهده داشته باشد.

فصل ۴. تصاویر بازدید از واحدهای تولیدی و خدماتی

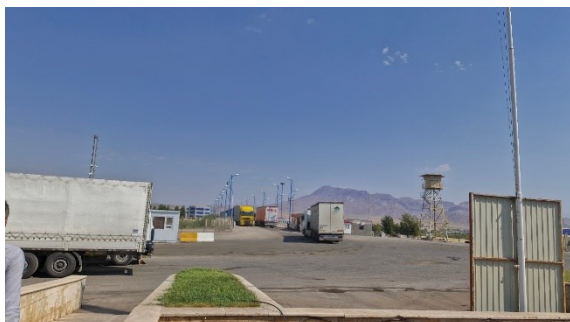
۴-۱- بازدید از مجموعه گلخانه شرکت ارس تارلا امیر



۴-۲- بازدید از مجموعه فولاد آذر آبادگران



۴-۳- بازدید از مجموعه پایانه مرزی جلفا



۴-۴- بازدید از مجموعه پایانه مرزی نوردوز





ما در کشور خیلی امکانات داریم؛ البته بعضی از این امکانات طبیعی است، بعضی در این سالهای بعد از انقلاب به مرور به وجود آمده، [یکی از این فرصت‌ها و امکانات] مناطق آزاد تجاری [است]، اگر درست از آن استفاده بشود؛ نه آن جوری که در طول زمان به شکل نادرستی از آنها استفاده شد. اگر درست استفاده بشود، این مناطق آزاد یا مناطق ویژه اقتصادی جزو فرصت‌های کشور است.

بیانات در دیدار مردمی در آستانه انتخابات ریاست جمهوری چهاردهم ۱۴۰۳/۰۴/۰۵

تهیه شده در گروه تولید و تجارت اندیشکده اقتصاد مقاومتی